

**INFORME AL PAIS**

# Acerca de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto



**Por un Desarrollo Nacional  
Nuestro, Ahora!**

**Los Usos Alternativos del Excedente Canalero**

Jorge E. Illueca  
Fernando Manfredo, Jr.  
Julio Mánduley  
George Richa M.  
Enrique Illueca

Panamá, Marzo de 2006



**A**l mediodía del 31 de diciembre de 1999 y al amanecer del 1 de enero del 2000, bajo la égida de los Tratados Torrijos-Carter, nuestro país se iluminó con la cristalización de las aspiraciones nacionales plasmadas en la efectiva soberanía y jurisdicción de la República de Panamá sobre todo su territorio, así como en el absoluto control del Canal, en la recuperación de nuestros puertos en ambos océanos y en el pleno disfrute de nuestra posición geográfica.

A nadie escapa que las reivindicaciones logradas comprometen al Ejecutivo Nacional y a la Autoridad del Canal (ACP) a imprimirle la prioridad que le corresponde a la función que tiene el Canal de contribuir al desarrollo socioeconómico del país y de los 3 millones de panameños que mantienen vivas las esperanzas, las ilusiones y las convicciones que alimentaron tras largos años de luchas generacionales.

He abogado y sigo abogando por un gran proyecto nacional que debe ser el resultado de la consulta, de la concertación y de la coordinación del gobierno, incluida como ente gubernamental la Autoridad del Canal (ACP), la empresa privada y todos los sectores de la sociedad en un ejercicio de Democracia Participativa, realmente incluyente. Un proyecto nacional, impulsado por la armónica colaboración del sector público y del sector privado, que abarque la integración del Canal Interoceánico, de los puertos, los aeropuertos, los ferrocarriles, las carreteras transítmicas, los oleoductos y las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas en todo el territorio nacional, será la vitrina que mostrará al mundo el emporio de riquezas concentrado en el Istmo panameño.

Panamá es un país con una importancia en el mundo que tiene más relación con su posición geográfica, con su situación de enlace, que con su tamaño, su población y sus recursos naturales. Quienes ejercen el liderazgo nacional deben responder a la necesidad de impulsar la idea de que Panamá cada vez está mejor preparada para cumplir con su papel en un mundo globalizado y que esa preparación no puede quedar a merced de improvisaciones o de un complejo de minusvalía, o de una pasividad cómplice ante acontecimientos externos que pudieran ser lesivos al interés nacional.

El anuncio hecho hace unos días por el Presidente Martín Torrijos en la ceremonia de inauguración de Expocomer 2006, en cuanto a que la decisión final sobre el proyecto de ampliación del Canal de Panamá se tomará en los próximos meses, es una coyuntura de oro para definir y realizar el Gran Proyecto de Desarrollo Nacional pendiente de realización, destacándose por primera vez en la historia republicana que somos los panameños y no los extranjeros quienes tomamos las decisiones sobre el presente y el futuro de la vía canalera.

La posición geográfica de Panamá, corazón de la ruta interoceánica llamada "La Llave de los Mundos", por el Obispo Berlanga, es el mejor activo que tiene el país para su desarrollo económico y social. Desde esta perspectiva reconocemos que nadie tendría razones para oponerse a la ampliación del Canal, si es que esta se realiza en armonía con el Interés Nacional y democráticamente, superando morbosos secretismos, con transparencia y con genuina conciencia panameña, en que prevalezca el interés nacional sobre toda especulación mercantilista o interés subalterno.

Otra sería la cruda reacción de rechazo de la ciudadanía si la ACP, el Órgano Ejecutivo y la Asamblea Legislativa, accediendo a las presiones de sectores financieros o de intereses creados, adoptaran una fórmula exclusivista para la expansión del Canal, basándose en conclusiones ajenas al interés nacional,

extraídas de estudios que no se han dado a conocer o que serán tardíamente divulgados, los cuales por carecer del análisis y la evaluación técnica de fuentes independientes, da lugar a considerar que para la salud del país es inaplazable realizar ahora un debate nacional alrededor de la encuesta que se deriva de la determinación sobre lo que es más conveniente: si hacer una cuantiosa inversión de varios miles de millones de dólares en la construcción de un tercer juego de esclusas tipo post-panamax o desarrollar una genuina estrategia marítima centrada en el funcionamiento bajo la administración de la ACP de un Canal panameño conjuntamente con un megapuerto también panameño, al estilo de el Puerto de las Américas, cuyo costo estaría entre los 600 u 800 millones de dólares, en contraste con los 6,000 millones de dólares que según se publicita es el monto de la inversión que requeriría la supuesta ampliación a post-panamax.

En el Informe que se entrega en esta fecha a la opinión pública con elementos de juicio "Acercas de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto. Los usos alternativos del Excedente Canalero", dirigido al doble propósito de promover un desarrollo nacional nuestro ahora y a presentar el posible marco de un debate a fondo sobre la realización de un gran proyecto nacional, se desea destacar lo que se considera una más adecuada utilización del Excedente Canalero en beneficio de las grandes mayorías nacionales. Se hace presente que para darle un contenido y asidero real a determinadas reflexiones, se utiliza la cifra referencial de B/6,000.00 Millones mencionada por fuentes de la ACP y del Ejecutivo como el costo estimado del 3er Juego de Esclusas, Post-Panamax cuyo rechazo se impone por no ser necesario, ni conveniente, ni justificado. Como se resalta en el presente Informe, se pone de manifiesto que con recursos provenientes de Nuestro Excedente Canalero, que se propone no usarse en la construcción de un tercer juego de esclusas Post-Panamax, que se dice tomaría 10 años, en ese mismo periodo de 10 años podemos:

- Construir 1,000 escuelas primarias en 10 años.
- Construir 200 colegios de educación media.
- Financiar los 6,000 maestros y los 7,000 profesores que se requerirían en dichas escuelas primarias y colegios de educación media.
- En 10 años reparar todas las escuelas y todos los colegios del país y brindar mantenimiento a los nuevos centros educativos que se construirían.
- Dotar a todas y cada una de las aulas de clase de computadoras y servicios de Internet en todo el país, incluyendo su reposición cada cinco años y considerando el aumento de aulas programadas en la década del desarrollo nacional nuestro ahora.
- Equipar desde el primer año las casi 25,000 aulas de clases existentes hoy y en 10 años las 33,000 aulas que existirían entonces.
- Construir 80 acueductos rurales por año (800 en 10 años) para que todos los corregimientos del país dispongan de agua potable.
- Dotar de un sistema de riego rural a 100 comunidades por año (1,000 al cabo de 10 años), para mejorar los sistemas de producción de pequeños y medianos productores.
- Otorgar 50,000 pequeños créditos de B/5,000.00 cada uno a microempresarios calificados.
- Fortalecer la seguridad ciudadana contratando 3,000 nuevos policías y agentes civiles para custodiar las cárceles, pagándoles mejores salarios (B/500.00 mensuales).
- En 10 años contratar 500 nuevos jueces y funcionarios judiciales debidamente formados para reducir la mora judicial, ensenar el sistema de justicia y cautelar el cumplimiento estricto de los derechos humanos, económicos y sociales de todos los ciudadanos.

- Construir 100 nuevos Centros de Salud (10 centros por año - cada distrito cuente con al menos uno).
- Contratar 500 nuevos médicos y 1000 nuevas enfermeras, técnicos y personal

Estos que son algunos de los usos alternativos del Excedente Canalero para inaugurar una histórica Década de Desarrollo Nacional Nuestro Ahora que garantice efectivamente los DERECHOS ECONOMICOS Y SOCIALES de todos nuestros ciudadanos. Ello requeriría una inversión total de B/1,678.00 Millones, vale decir, alrededor de un 30% de los B/6,000 Millones estimados para la construcción del 3er Juego de Esclusas Post-Panamax.

El Megapuerto-Puerto de las Américas puede ser objeto de construcción sin deudas con nuestro Excedente Canalero, tal como fue previsto en el Plan de Modernización del Canal y que nos permitiría, entonces sí, aprovechar la llegada de algunos buques post-panamax no para transitar el Canal sino para descargar en nuestro Terminal y permitirnos avanzar mejor hacia la conversión de nuestra zona de tránsito en un centro de tránsito intermodal que le deje a nuestro país, a nuestra ACP, a nuestro Estado ingresos para nuestro desarrollo.

El financiamiento de la construcción del megapuerto panameño del pacífico occidental es factible con recursos propios tomando en consideración que es alentador el hecho de que en cinco años de administración panameña se ha culminado la casi totalidad del programa de modernización del Canal, invirtiendo más de B/1,300 millones con recursos propios, aportándole además en el mismo periodo al Tesoro Nacional más de B/2,139 millones.

Desde la firma de los Tratados Torrijos-Carter el 7 de Septiembre de 1977 las actuales generaciones han acariciado la idea de conformar el proyecto nacional que involucre a todos una experiencia de aspiración compartida, de un futuro superior, en virtud de las posibilidades que ofrece nuestra posición geográfica y dentro del ámbito de su aprovechamiento, el Canal, como bien patrimonial colectivo e inalienable de la nación panameña. Los gobiernos que se han sucedido no han logrado darle el impulso necesario a la realización de esa idea. Como intérprete de esa idea, comparto con otros distinguidos compatriotas una seria preocupación por el manejo que se le viene dando al tema de la modernización y ampliación de la vía interoceánica.

En aras de la ponderada realización de un debate nacional que debe ser amplio, con acceso equilibrado a todos los medios de difusión y que responda a los mejores intereses de la nación panameña, sus autores someten a la ciudadanía y a la opinión pública nacional e internacional el Informe "Acercas de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto - Por un Desarrollo Nacional Nuestro Ahora!".

**Jorge E. Illueca**  
Ex Presidente de la República y  
Ex Presidente de la XXXVIII Asamblea General de  
las Naciones Unidas

# Nuestro principal recurso natural: La POSICIÓN GEOGRÁFICA. ¡ Por Fin !,

## Nuestra Gran Oportunidad en el Siglo XXI

**B**asta mirar un Mapamundi para ver que nuestro principal **Recurso Natural, Único, Irrepetible, un Monopolio Natural Propio, es Nuestra Posición Geográfica.**

El tránsito de un Océano a otro ha marcado nuestro destino. Ha sido nuestra fortuna. Y nuestro calvario.

Y nos ha costado la lucha de varias generaciones poder recuperarlo para tener la oportunidad de utilizarlo **soberanamente** en beneficio de los habitantes de nuestro territorio.

Desde el 31 de Diciembre de 1999 - hace sólo hace 63 meses - tenemos la Potestad Soberana de utilizar nuestro principal Recurso Natural - Nuestra Posición Geográfica - **al servicio de un Desarrollo Nacional nuestro, Propio.**



3



### Nuestra Historia de Tránsito.

Desde la época colonial nuestra Posición Geográfica ha facilitado el comercio y beneficiado a muchos pueblos allende los mares.

Durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII, una monto sustancial del comercio de España con Ecuador, Perú, Bolivia, Chile, Argentina,... se hizo a través de nuestro Istmo y hasta 1739, las principales transacciones comerciales del Imperio Español en América se realizaron aquí: en las **Ferias de Portobelo.**

Cuando éstas se suspendieron, nuestro territorio - **confiado en la bonanza que recibía del exterior y sin haber desarrollado sus recursos internos** - sufrió una crisis tal que en 1843 ya 6 ciudades del Interior superaron los 4,897 habitantes de la Ciudad de Panamá y tuvimos que sobrevivir del *Situado*: 150,000 a 250,000 pesos que año tras año nos enviaban desde Lima o Bogotá.

Gracias al descubrimiento del **Oro en California** (1848) salimos del letargo económico en que nos habíamos sumido: decenas de veleros, toneladas de mercancías y miles de viajeros llegaron a nuestro país para transitar desde la Costa Este de los Estados Unidos hacia *La California*. La economía del Istmo, gracias al tránsito, floreció.

Los principales beneficiarios inmediatos fueron 2 norteamericanos. Garrison y Fretz, dueños de un casino en la Ciudad de Panamá, importaron 100 mulas de Kentucky y organizaron un servicio de transporte de pasajeros, mercancías y equipajes de un Océano a otro, realizándolo en 3 o 4 días, en grupos de un centenar de viajeros y transportando la carga de cada velero en pequeñas embarcaciones una parte de la ruta y en recuas de mulas y con porteadores la otra.



**Nuestro desarrollo interno era prácticamente nulo:** todos los alimentos, a excepción de la carne de res, el pescado y las frutas tropicales se importaban desde Estados Unidos e Inglaterra y nuestra dependencia del exterior era tal que *The Boston Panama Ice Company* traía hielo desde Massachussets y nos lo vendía a 10 centésimos la libra.

La **Fiebre del Oro** en California era creciente y el tránsito por nuestro Istmo también. Pronto, otro grupo de extranjeros construyó (1848-1855) un **Ferrocarril Transistmico** que conectó los 2 Océanos y permitió transportar en sólo 6 horas a 1,500 viajeros y la carga completa de 3 vapores. El número de trabajadores en la construcción llegó a 7,000 en 1853-1854.

Sólo en 1853, el Ferrocarril transportó a 26,035 viajeros en ambas direcciones y sus ganancias fueron del siguiente orden : en 1855, recién terminado, US\$ 1,099,00, en 1859 : US\$ 8,146,000.

La inversión de 8 millones de dólares en el **Panama Railroad Company** repartió utilidades por 38, hasta que el Gobierno de los Estados Unidos lo compró por 10 Millones más en 1904.

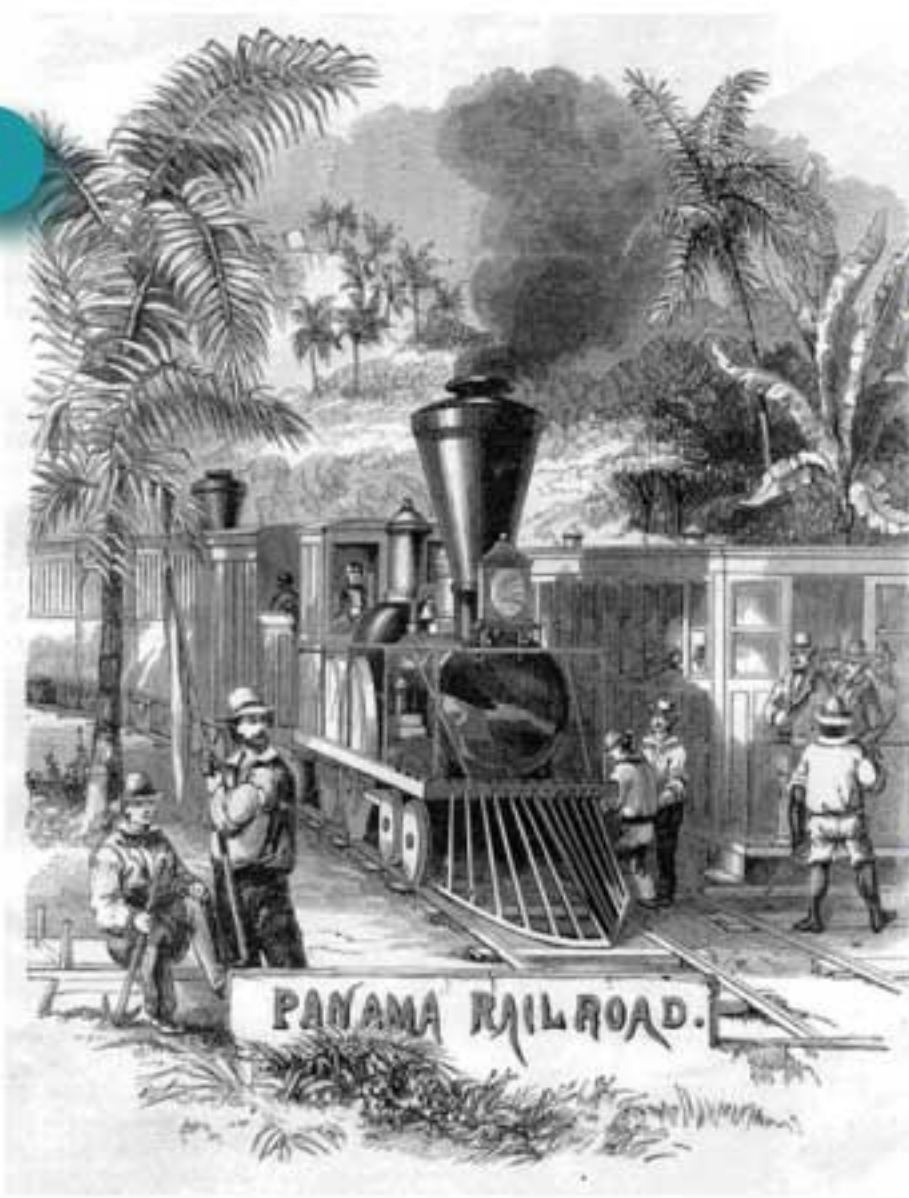
### Nuestro País de Tránsito.

Entre 1904 y 1914 se construyó el **Canal de Panamá**. El **Gobierno de los Estados Unidos de América**, al adquirir las acciones de la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama* entró en posesión del Ferrocarril Transistmico, de prácticamente toda el área de Colón (unos 70 edificios), de 26 edificios en la Ciudad de Panamá, 6 edificios en el puerto de La Boca, 330 hectáreas de tierras y 2,265 edificios de todo tipo, incluidas 1,588 viviendas.

Pero, además, el Gobierno de los Estados Unidos operaba almacenes de mercancías secas, de venta de alimentos, hoteles, explotaba espectáculos públicos y operaba en construcciones, arrendamientos, comunicaciones, ganadería, ventas de carbón, lavanderías y bares.

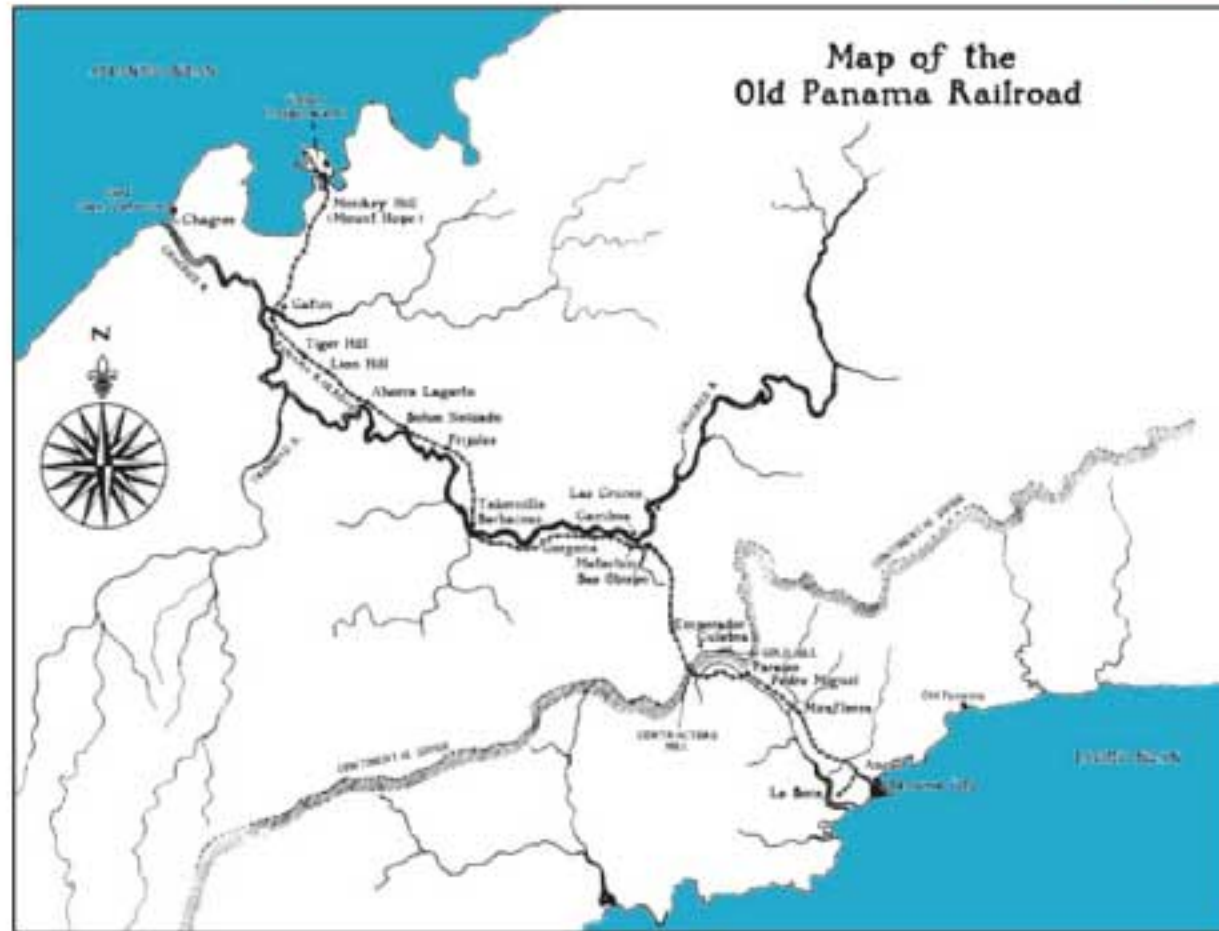
### Nuestra Zona de Tránsito

Nuestra Zona de Tránsito, *grosso modo*, es un espacio que, teniendo a las Ciudades de Panamá y Colón y sus *interlands* como terminales, abarca un rectángulo de unos 80 Km. de largo por 20 Km. de ancho (unos 1600 Km<sup>2</sup>.), de un Océano a otro y que alberga nuestro Canal, la Carretera y el Ferrocarril Transistmico, los principales puertos del país y unas 6,000 edificaciones que revirtieron a nuestra Soberanía en cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter.



**Esta Zona de Tránsito**, la franja históricamente excedentaria del País y que dá cuenta del 75% de la vida societaria, se asienta sobre nuestro principal Recurso Natural – nuestra Posición Geográfica que conecta un Océano a otro – y, **a lo largo de toda nuestra Historia, ha sido controlada por intereses extranjeros:** desde el comercio del Imperio español en la Colonia y las Ferias de Portobelo hasta el siglo XVIII, las recuas de mulas y el Ferrocarril Transistmico en el siglo XIX y el Canal Norteamericano y los puertos durante todo el siglo XX, en detrimento de cualquier posibilidad real de Desarrollo Integral nuestro, propio.

El aprovechamiento de nuestro principal Recurso Natural – Nuestra Posición Geográfica – y las **enormes riquezas** que ha producido **históricamente benefició esencialmente a dichos intereses extranjeros** y, localmente, quedó concentrada en muy pocas manos.



## Las Características de nuestro Desarrollo.

A lo largo de nuestra Historia, nuestras vinculaciones al Mundo han tenido un carácter *Terciario-Exportador*. Sobre la base de nuestro principal Recurso Natural e insertos en la Economía Mundial exclusivamente por la esfera de la circulación, hemos Exportado el Servicio que nos es propio: **nuestra capacidad para reducir el tiempo y los costos de transporte** y aumentar la velocidad de rotación del capital.

Pero el hecho de que nuestros principales mecanismos de articulación con la Economía Mundial hayan sido controlados históricamente por intereses extranjeros, y que el tecnológicamente más avanzado de ellos – nuestro Canal – lo haya sido hasta hace escasos 63 meses, **ha creado y recreado 3 características esenciales de nuestro Desarrollo (o la falta del mismo):**

- (1) una apertura y, consecuentemente, una vulnerabilidad extremas de la Economía,
- (2) una precoz extranjerización que afectó desde el principio nuestro principal Recurso Estratégico – Nuestra Posición Geográfica - y
- (3) una brecha creciente y aparentemente insalvable entre la Zona de Tránsito y el Interior del País derivada, precisamente, de las enormes dificultades **para impulsar un Desarrollo Nacional Propio sustentado en los Excedentes Propios derivados del uso de nuestro principal Recurso Natural.**

La mera constatación de que en **los únicos 5 años** que hemos empezado a administrar Nuestro Canal, sus **aportes al Tesoro Nacional han alcanzado B/. 2,139 Millones**, es decir, B/.250 Millones más que en los 85 años de administración norteamericana, **es prueba fehaciente de lo dicho.**

**Hoy, esas cifras lo demuestran, nuestra situación es otra.**

**Puede y debe serlo:** Desde el 31 de Diciembre de 1999, por primera vez en nuestra Historia, los panameños disponemos del control pleno, nacional y soberano de nuestro principal Recurso Natural: Nuestra Posición Geográfica.

Y, consecuentemente, de **la posibilidad de utilizar los Excedentes derivados de dicho control soberano para el mejor beneficio posible de la mayor cantidad de ciudadanos posible.**





# La Globalización y Nuestro Principal Recurso Natural



6

**Y**a es un lugar común señalar que la Economía Internacional está inmersa en un proceso de *Globalización* o *Mundialización*.

Como quiera que le llamemos, este proceso no es sino la Internacionalización – cada vez más extensa e intensa en las últimas décadas - de los procesos de producción y de comercio.

En dicha Internacionalización marca tendencia el hecho de que en los últimos 50 años, mientras que la producción mundial se multiplicó 5.5 veces, el comercio mundial lo hizo por 14.0 y que desde hace 20 años (1986), de manera constante, el comercio de todo tipo de mercancías crece anualmente de manera más rápida que la producción.

Esa internacionalización intensa de la producción y del comercio – que eso y no otra cosa es la **Globalización** – **conlleva 2 fenómenos importantes que nos conciernen y nos afectan:**

- (1) **Una Revolución en los Transportes, y**
- (2) **Un Desplazamiento de la Producción de Riqueza.**

## La Revolución en los Transportes.

Precisamente las elevadas tasas de crecimiento de los flujos comerciales, ha exigido una acelerada adecuación de los medios de transporte que la sirven.

Sólo desde el punto de vista tecnológico, baste señalar en lo marítimo la construcción de superbuques, la construcción de los petroleros de doble casco (los 3E) con capacidad hasta 300,000 DWT, la construcción de los casi 300 Post-Panamax que existen; en lo aéreo, la Mitsubishi diseña junto con la Boeing el Jumbo 777, pretendiendo Mach 3.5 y hasta Mach 5.0 en carga; en lo férreo, los franceses (ATSF), los alemanes (Sangen) y los ingleses (Hotol) desarrollan proyectos para

ferrocarriles de alta velocidad y poco consumo (Paris-Moscú en 5 hrs); y, en materia de valores agregados "a tiempo", los japoneses pretenden alcanzar cualquier puerto asiático en menos de 48 hrs. [el *Hisho -Veloz-*, de Mitsubishi-Mitsui con 70 m. de eslora y 18 de manga trasladada ya 1000 TM a 90 kms/h], los norteamericanos siguen desarrollando trenes de carga de alta velocidad, corriendo inicialmente de Oeste a Este, con 100 y hasta 190 plataformas-vagones diseñadas para sostener dos contenedores de 40' (*double stack*) y alcanzar Chicago en 3 días y New York en 4. Se trabaja en motores de hidrógeno, en trenes magnéticos,....

## El Desplazamiento de la Producción de Riqueza.

Paralelamente, en los últimos 10-15 años, hay un desplazamiento de los centros de producción de riquezas reales (bienes, productos, mercancías) que se han trasladado al Asia.

Durante 1995 a 2002, los países emergentes del Asia fueron responsables del 18% del crecimiento económico mundial, mientras que la Unión Europea lo fue del 14% y Estados Unidos del 19%. **La brecha a favor de Asia sigue aumentando.**

Los países asiáticos producen el 60% de las cámaras fotográficas del mundo, el 35% de los aparatos de aire acondicionado, el 30% de las lavadoras, el 25% de los refrigeradores, el 75% de los juguetes, el 45% de las pantallas de computadoras, el 50% de los teléfonos, el 80% de los tractores, el 60% de la penicilina.

Ya, más del 70 % de todas las mercancías recibidas en nuestra Zona Libre de Colón proceden del Asia.

Para sustentar ese desarrollo, son los primeros importadores mundiales de cemento (el 55% de la producción mundial), de carbón (40%), de acero (25%), de níquel (25%), de aluminio (14%)...

## Y todo esto... ¿ qué tiene que ver con nosotros ?

Esta **Globalización**, que ha desplazado la producción planetaria al Asia, provocando una Revolución en los Transportes y que ha obligado a un Reordenamiento Marítimo-Portuario Mundial, nos ofrece una excelente oportunidad para **sacarle el mayor provecho a Nuestro Principal Recurso Natural : Nuestra Posición Geográfica.**

### Los Principales Nodos del Comercio Mundial: Los Megapuertos.

Debido a los fenómenos señalados, ya en la actualidad los 6 principales puertos del Mundo – **los Megapuertos** - se ubican en el **Pacífico Asiático:**

1. Hong Kong – China – que moviliza unos 20 Millones de TEU\*s/ Año.
2. Singapore – Singapore – que moviliza 18 Millones de TEUs/Año.
3. Shanghai -- China – que moviliza 11 Millones TEUs/ Año.
4. Shenzhen -- China – que moviliza 10 Millones de TEUs/Año.
5. Busan -- South Korea – que moviliza 10 Millones de TEUs/Año.
6. Kaohsiung -- Taiwan – que moviliza 9 Millones de TEUs/ Año.

(\*) Un TEU : Twenty Equivalent Unit .  
 Contenedor marítimo de 20' de largo, 8' de ancho y 8.5 de alto.



Puerto de Contenedores de Manzanillo.

## Una Excelente Oportunidad para Agregar una Nueva Tecnología : Nuestro Megapuerto

Desde el punto de vista de la organización de los transportes marítimos, todos los expertos internacionales coinciden – desde hace más de una década – que en pocos años más se seguirán consolidando en **todo el Mundo unos pocos Megapuertos, Load Centers o Centros de Carga.**

Es decir, un conjunto de **Megapuertos** concebidos como grandes Centros de Carga y Descarga, Logísticos, Marítimo-Portuarios e Intermodales (Hong Kong, Kobe, Busan, Shanghai, Los Angeles/Long Beach, New York, Rotterdam, y otros pocos) donde calarán los grandes buques

portacontenedores de 5ª, 6ª, 7ª Generación de 5,000 Teus, 6,418 Teus (serie K), 7,060 Teus (Serie S) y hasta 9,600 Teus (Seaspan) y desde donde la carga será trasbordada, distribuida y transportada a buques feeders, buques Panamax, trenes, camiones, aviones,...para su traslado a destinos finales. Ya funciona así.

En el **Pacífico Occidental sólo existe un Megapuerto:** Los Angeles/Long Beach, que moviliza unos 7 Millones de TEUs/ Año, de los cuales un 75% proceden, precisamente, de **los otros 6 Megapuertos** situados en la orilla asiática del Océano Pacífico.

Es obvio para todos los expertos que el **otro Megapuerto 'natural' a desarrollarse en el Pacífico Occidental es Panamá.**

Más obvio aún cuando **Nuestro Megapuerto complementaria perfectamente Nuestro Canal.**

Desde hace muchos años, la idea de construir un puerto en el área de Farfán estuvo en la mente de las autoridades canaleras. Y a partir de la reversión, la ACP avanzó los diseños preliminares (*Lay Out*) del **Puerto de las Américas como parte integral y complementaria del Programa de Modernización de nuestro Canal.**

# EL PUERTO de las AMÉRICAS de la ACP: UN MEGAPUERTO 100% PANAMEÑO

Y UNA NUEVA TECNOLOGÍA QUE COMPLEMENTA LOS SERVICIOS AL  
 COMERCIO MUNDIAL QUE BRINDA NUESTRO CANAL.

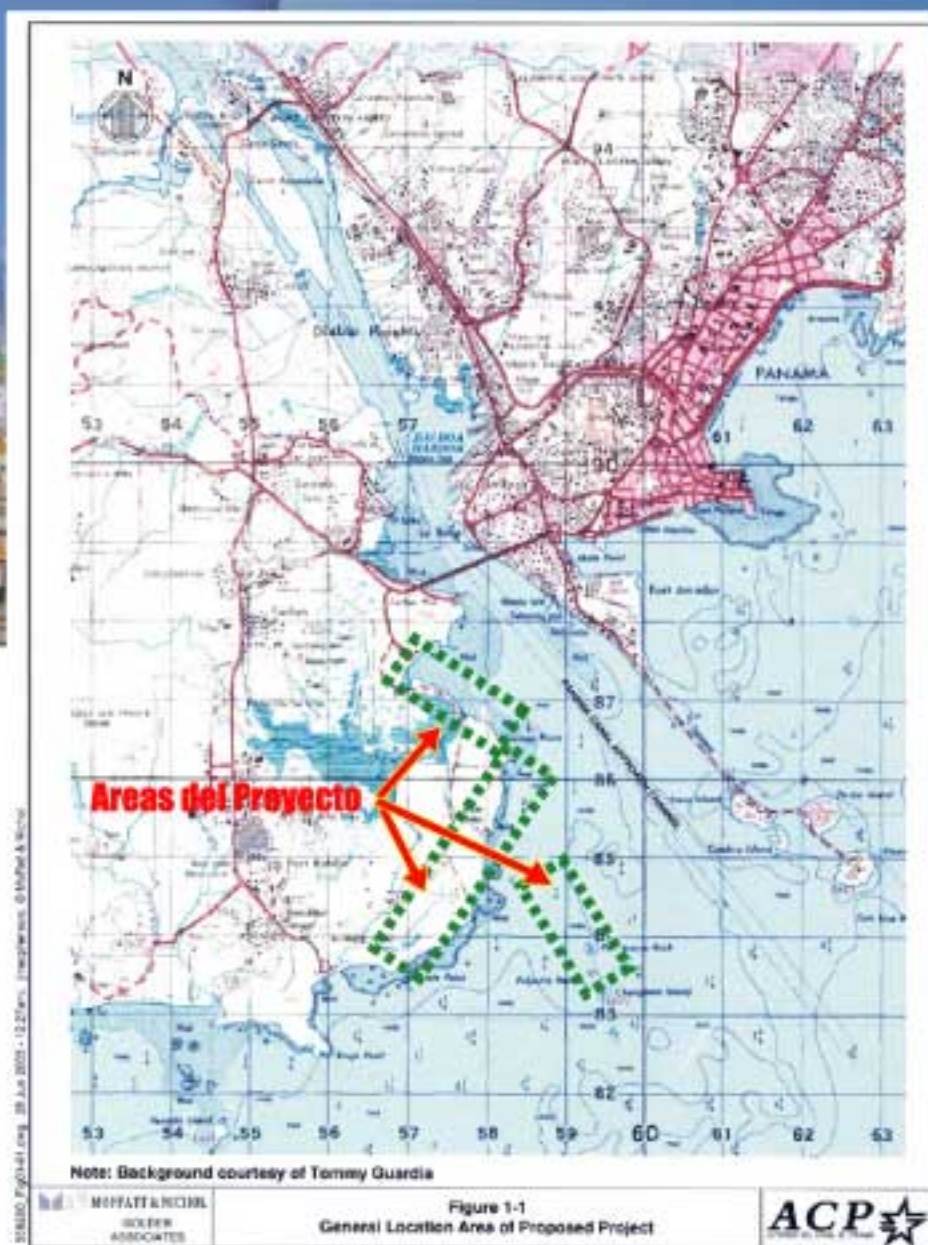
8



## ¿ Qué es el Puerto de las Américas de la ACP - Megapuerto ?

**E**l Puerto de las Américas es una idea central y uno de los pilares originales del Plan de Modernización del Canal de Panamá.

Técnicamente, el Puerto de las Américas de la ACP es un concepto sencillo: en el área de Farfán-Palo Seco la ACP destina poco más de 100 hectáreas de terreno para construir un Puerto y un Patio de Contenedores que, en su Primera Fase, de acuerdo al diseño preliminar que contrató la ACP (Contrato CMC-146911) a Moffatt & Nichol, constaría de un área de atraque de 1600 metros de largo y 750 metros de ancho, para permitir la operación de 18 a 25 grúas Post-Panamax, con una infraestructura capaz de movilizar entre 2.5 y 3.5 millones de TEUs por año.





Para realizar dicha obra, si se opta por el diseño de Moffatt & Nichol – lo cual no necesariamente tendría que ser así-, sería indispensable dragar y rellenar un área marítimo-costera que tradicionalmente fue utilizada como depósito de materiales de dragado del Canal por la *Panama Canal Commission* y posteriormente por nuestra ACP.

El **Puerto de las Américas** está concebido para que atraquen buques de hasta 15 metros de calado y la instalación está concebida para poder servir hasta 2 Post Panamax simultáneamente, (2 buques de más de 65,000 Toneladas Métricas de Desplazamiento) y otras 4 a 6 naves menores.

El **costo** estimado, dependiendo del esquema final que se adopte, puede ascender a B/ 600-800 millones.

El **tiempo de construcción** requerido es de unos 3 a 4 años.

El **Puerto de las Américas – Megapuerto** está concebido en el Plan de Modernización del Canal como un **Puerto de Traslado de Contenedores** para que pueda recibir buques Post Panamax (con más de los 4,000 contenedores) y que éstos sean transbordados a buques Panamax (o menores que Panamax) que sí pueden transitar nuestro Canal hacia destinos que también incluyen aquellos que, por los tamaños de sus economías o por las restricciones de calado de sus puertos, no pueden manejar buques de mayores dimensiones. La inmensa mayoría de los puertos en el Mundo tienen un calado de 39.5 pies que responden, precisamente, a los requerimientos de los Panamax. Sólo como referencia en lo regional: de los 38 principales puertos en Centroamérica y el Caribe, servidos todos ellos por buques que transitan nuestro Canal, sólo 3 pueden recibir buques Post Panamax.

**¿Es un buen negocio?** Basta analizar los Resultados de Operaciones y los Estados de Pérdidas y Ganancias de los principales puertos que operan en nuestro país (Manzanillo International Terminal, Panama Ports Company y Colon Container Terminal) para concluir que es un **excelente negocio trasbordar contenedores**.

**Pero...si los Post Panamax, con 6,000 / 7,000 / 8,000 contenedores cada uno no pueden atravesar el Canal ¿por qué vendrían al Megapuerto – Puerto de las Américas?**

**Precisamente por eso:** para descargar contenedores en **Megapuerto** y que éstos sean transbordados a buques Panamax con 4,000 contenedores cada uno que sí pueden transitar nuestro Canal.

**¿ Y qué ventaja tiene eso para ellos ?** : que podrían cruzar el Pacífico desde el Asia con muchos más contenedores y reembarcarlos en nuestro **Megapuerto** en buques que sí pueden cruzar nuestro Canal y llevarlos a la Costa Este de los Estados Unidos y a Europa y viceversa y a los puertos menores de todo el Atlántico Americano.

**¿ Y para nosotros ?** Que podremos vender el servicio de trasbordo de contenedores (descarga, almacenaje, manejo, mantenimiento, nueva carga,...) y, además, podemos vender numerosos servicios de valor agregado en **Megapuerto** : consolidación de cargas, trasposos, etc., etc., etc.

Nuestro **Megapuerto-Puerto de las Américas** es una nueva tecnología que complementaría perfectamente los servicios que vende Nuestro Canal.

## ¿ Por qué un Puerto Propio, Propiedad del Estado Panameño ?

**Porque es un excelente negocio** para nuestro País que la ACP, casi finalizado ya su Programa de Modernización que nos ha costado más de B/ 1,300.00 Millones, puede financiar cómodamente y con recursos propios.

**Porque complementa y perfecciona** nuestra propiedad y nuestro usufructo del Canal de Panamá y nos permite consolidar el desarrollo de nuestro principal Recurso Natural: La Posición Geográfica, **pero en beneficio de todos los panameños**.

**Porque** Panamá, país Marítimo-Portuario por excelencia, no dispone de ningún puerto propio y, por tanto, no puede incidir de manera alguna en la generación y apropiación de excedentes económicos derivados de la actividad marítimo-portuaria para que puedan ser utilizados en un Desarrollo Nacional Propio.

**Porque** el hecho de que la República de Panamá no cuente con **ningún puerto propio se agrava por la circunstancia** de que varios de los operadores a cargo de los puertos en Panamá, son también los concesionarios y operadores de varios de los puertos con los cuales deben 'competir' (?) : i.e., **Hutchinson**, al tiempo que controla el Puerto de Balboa y tiene a Maersk como su principal usuario ( y del Ferrocarril de Panamá) es, también, el concesionario y operador del puerto de trasbordo de Freeport, en Bahamas y de los Puertos mexicanos de Ensenada, Lázaro Cárdenas y Veracruz; **Sevedoring Services of America (SSA)**, que opera el Puerto de Manzanillo, es también concesionario y operador de Cozumel, Progreso de Yucatán y el Puerto de Manzanillo de Colima, México,...

**Porque** no es cierto que la Propiedad Estatal sea necesaria e inevitablemente fuente de corrupción. La propia ACP puede demostrar que es una prueba de ello.

**Porque** ningún país, independientemente de sus orientaciones ideológicas, renuncia a sus **Recursos Naturales Estratégicos** - y el nuestro es la Posición Geográfica - en beneficio de terceros: Chile nunca renunció al control de su cobre, ni México ni Venezuela al de su Petróleo, ni...

**Porque** el Canal de Panamá aún puede atender a más del 90% de la flota mundial y el paso de buques Panamax por nuestro Canal recién alcanza un 38% de los tránsitos.

**Porque** el Pacífico panameño es el lugar natural para establecer el **único otro Megapuerto que existiría en el Pacífico Occidental**.

**Porque** forma parte de la Inversión de la ACP para incorporar una 'nueva' tecnología nuestra, propia, y maximizar nuestra enorme inversión ya existente en torno a nuestro Canal

**Y, por último, porque** al construir el **Puerto de las Américas-Megapuerto** nos garantizamos un **excelente negocio** por muchos años, hasta que las condiciones y el desempeño objetivo, real, material de la Economía Internacional y de los flujos de comercio reales -y no los dudosamente 'proyectados'- nos indique que ha llegado el momento de Ampliar la Capacidad de Tránsito de Nuestro Canal a mayores dimensiones (Post Panamax)...si es que llega ese momento y si es que **nuestro nicho de mercado : cruzar buques Panamax**, llega efectivamente a su límite de aquí a varios años.

# La modernización de nuestro Canal era indispensable

## La ampliación a Post-Panamax o 3er. Juego de Esclusas Ni lo es ni hay cómo justificarla

Desde 1996, aún bajo la Administración norteamericana, se inició el **Programa de Modernización del Canal** con el propósito de "extender la capacidad del Canal a su máximo potencial económicamente viable".

Con **eficiencia y responsabilidad**, que no es ajena a la calidad de los profesionales, empleados, obreros, trabajadores manuales y no manuales de la ACP, se abordaron numerosas tareas para garantizar ese objetivo. **Entre ellas:**

- Se ampliaron y profundizaron los Cauces de las entradas y navegación de Culebra y de Gatún.
- Se mejoraron los Canales de Alineamiento.
- Se hizo el ensanche y enderezamiento del Corte Culebra.
- Se adquirieron nuevos y más modernos remolcadores.
- Se adquirieron y mejoraron las locomotoras ("mulas").
- Se mejoraron y rehabilitaron los sistemas de rieles de remolque.
- Se modernizaron los sistemas de control y las maquinarias de las esclusas.
- Se mejoró la red y los sistemas informáticos y de telecomunicaciones.
- Se instalaron sistemas de conductos para cables de fibra óptica para expandir la capacidad de transporte de los servicios de comunicación, voz, data y video.
- Se realizaron estudios y mejoras en los proyectos termoeléctricos e hidroeléctricos.
- Se realizaron estudios para nuevos proyectos hidroeléctricos
- Se amplió la red de estaciones hidrometeorológicas
- Se implementó un monitoreo permanente de calidad de agua
- Se realizaron estudios de los proyectos de reciclaje de aguas.

- Se realizaron estudios y mejoras en los sistemas de automatización (EVTMS).
- Se realizaron estudios de sincroelevadores y piletas laterales.
- Se mejoraron los sistemas de seguridad.

### Proyectos del período 1996-2004 Programa de Modernización



▲ Ensanche del Corte Culebra



▲ Aumento y reemplazo de la flota de locomotoras



▲ Rehabilitación de los rieles de las locomotoras



▲ Aumento de la flota de remolcadores



▲ Conversión hidráulica de la maquinaria de las esclusas



- Se desarrollaron las capacidades de construcción y técnico-operativas de los empleados canaleros, especialmente de la sección de Astilleros Industriales que construyó su segunda barcaza de perforación (*Barú*).
  - Se mejoró la organización interna de la ACP como institución moderna.
  - Se mejoraron los sistemas de iluminación de las esclusas.
- Etcétera, Etcétera,...



Buena parte del éxito que hoy puede exhibir la ACP en las tareas ya culminadas de Modernización y en las previsiones para Mantener adecuadamente nuestro Canal hasta el año 2025, dicen relación con el Esquema de Gestión que la propia ACP resume adecuadamente así :

Un Modelo de Gestión como el que se ha implementado es el que ha permitido abordar las tareas de Modernización con Recursos Propios Generados por la ACP y sin contraer deuda alguna.

De acuerdo al **Resumen Ejecutivo del Plan Maestro del Canal de Panamá**. Documento Confidencial de la Autoridad del Canal de Panamá. Borrador de Trabajo, Última Revisión del 12 de Agosto de 2004, y a las cifras más recientes (2005) dadas a conocer por la ACP, el costo del Programa de Modernización que ha incluido todas estas mejoras supera los B/ 1,300.00 Millones.

Adicionalmente, ya culminado el Programa de Modernización en sus principales componentes, la **Inversión total para mantener** nuestro Canal en funcionamiento hasta el año 2025 nos costaría otros B/. 1,149.00 Millones, es decir, entre B/. 50 y B/ 60. Millones por año, desglosados así:



### Inversiones de Mantenimiento Requeridas por el Canal de Panamá desde 2005 hasta 2025.

Inversiones Necesarias para mantener adecuadamente la Capacidad del Canal hasta el Año 2025.	
Rubro de Inversión Considerado como Inversión Total requerida desde el presente y hasta el Año 2025.	Inversión Millones B/.
Generación y distribución de energía	2.6
Distribución de agua	3.2
Seguridad	8.8
Ambiente	4.1
Tecnología y telecomunicaciones	8.6
Edificios y estructuras	7.6
Equipo flotante	116.8
Vehículos y equipo de transporte	9.3
Equipo y maquinaria	2.2
Rehabilitación proyectada* 50 Millones x Año	814.5
Proyectos de Marina	171.6
<b>TOTAL</b>	<b>1,149.3</b>

(\*) Aproximadamente 50 millones anuales hasta el 2025

El Cuadro precedente contempla las Inversiones ya consignadas en el Presupuesto trienal y aquellas Inversiones recurrentes estimadas para reemplazo, mantenimiento y renovación del Canal.

Como **Negocio Rentable** y **Orientado a la Eficiencia y Productividad**, la ACP aumentó los peajes un 13% en el año 2002. Pero, además, segmentó el negocio de transitar barcos (su razón de ser, su nicho de mercado), estableciendo peajes (precios) diferenciados para buques de carga, barcos refrigerados, buques portacontenedores y de vehículos, buques graneleros y buques cruceros.

Ello ha permitido, incluso en esta primera etapa del nuevo Modelo de Gestión, que los ingresos crecieran un 15% en el primer año de los peajes diferenciados y que el 'Margen de Ebitda' (Ganancias antes de Intereses, Impuestos, Depreciación y Amortización) sobre Ventas aumentase del 28% al 34%.

En sólo 5 años bajo la Administración Panameña, Nuestro Canal, además de haber culminado la casi totalidad del Programa de Modernización - más de B/. 1300 Millones - con recursos propios, le ha aportado al Tesoro Nacional más de B/ 2,139 Millones.

## Dimensiones de buques y esclusas Postpanamax



A la luz de tan **extraordinario y promisorio desempeño**, como panameños preocupados por la mejor utilización posible de nuestro principal Recurso Natural – la Posición Geográfica – del cual nuestro Canal es su cota más alta de desarrollo, surgen algunas consideraciones e interrogantes ante las cuales queremos aportar nuestros puntos de vista e inquietudes.

**Porque una cosa es la Modernización y otra muy distinta es la Ampliación a Post Panamax o que dicha Modernización tenga necesariamente que traducirse en la construcción del 3er. Juego de Esclusas.**

Elas son :

¿Por qué la Modernización de nuestro Canal debe “culminar” (?) **ahora** en la construcción de un 3er. Juego de Esclusas o, dicho de otra manera, en su Ampliación a Post Panamax **en tránsito?**

¿No sería indispensable, antes de abordar una inversión que los altos ejecutivos de la ACP en sus declaraciones públicas la sitúan en el orden de B/. 6,000 a B/. 8,000 Millones, dotarnos como País y validar **una visión de largo plazo** sobre la base de las realidades objetivas, materiales, de los Flujos del Comercio Mundial y validar los segmentos de mercado que el país puede y debe atender competitiva y eficientemente?.

¿Cuál es nuestro verdadero **nicho de mercado** para los próximos años? ¿No son, precisamente, los **Panamax?** ¿Cuáles son **aquellos más rentables para nosotros?**

En un marco tal de entorno, el Megapuerto-**Puerto de las Américas**, previsto por la ACP como **parte integral de la Modernización** ¿no es acaso la mejor oportunidad para que nuestro país – **con un puerto propio** - erigirse en el otro gran **Megapuerto** (Load Center) de este lado del Océano Pacífico?.

La pregunta que subyace en el párrafo inmediatamente anterior es : ¿realmente es indispensable avanzar hacia capacidades de **tránsito** Post-Panamax o es más conveniente Nuestro Megapuerto Propio, Panameño, con capacidad de atención, trasbordo y servicios de valor agregado y no de tránsito para tales dimensiones ?.

La información y las proyecciones de mercado que supuestamente validarían la “necesidad” de ampliar a Post Panamax en tránsito es rigurosa, suficiente, validada más allá de toda duda razonable?.

¿El análisis Costo-Beneficio tiene asidero en el movimiento **real** de los Flujos de Comercio Internacional actuales y son inequívocamente predecibles?.

¿Los Estudios de ICF Kaiser – *Long-Term traffic forecast through 2040* –, de The

Futures Group – *Long-Term Planning Scenarios for Studying the effects of Canal Expansion Strategies* – y los demás Estudios de Demanda Globales (no sólo por segmentos) entregan los elementos de análisis necesarios, suficientes, indubitables que validen el avanzar hacia dimensiones Post-Panamax **en tránsito?** Parece que no.

El Canal de Panamá aún puede atender a más del 90% de la Flota Mundial y el paso de buques Panamax por nuestro Canal está lejos de alcanzar la mitad de los tránsitos.

**El total de buques Post- Panamax** asciende a sólo 289 buques en todo el mundo según la ACP. Nuestras cifras registran 320. En cualquier caso son un porcentaje minúsculo del total de la Flota Mercante Mundial.

Más aún, **las rutas de los buques Post-Panamax** están claramente definidas y son dos:

- i) Asia → Costa Oeste de los Estados Unidos y Canadá.
- ii) Costa Este de los Estados Unidos → Europa → Asia vía el Canal de Suez: Ida y Vuelta.

**Y la construcción de los Post Panamax** las ordenan las navieras tomando en cuenta los **flujos de comercio reales** que van a transportar **en esas rutas específicas**.

¿Todo el esfuerzo y sacrificio nacional (B/. 6,000.00 Millones) que significaría Ampliar nuestro Canal a Post-Panamax en tránsito o, lo que es lo mismo, construir el 3er. Juego de Esclusas, para atender a cerca de 300 buques que no llegan a representar ni el 7% de la Flota Mundial y cuyas Rutas, Cargas y Destinos están pre-determinados aún antes de mandar a construirlos?

¿O, alternativamente, utilizar los **Excedentes Canaleros que, por primera vez en nuestra Historia, podemos disponer soberanamente de ellos**, para abordar no sólo las Deudas Sociales más urgentes y lacerantes sino, y sobre todo, para construimos un **Desarrollo Nacional Propio Pro-Panamá Beneficio** y no *Pro-Navieras y Transnacionales Beneficio?*

Sobre las dichas consideraciones e interrogantes seguiremos reflexionando en este documento.

# ¿En qué consiste la Ampliación del Canal a Post Panamax o el 3er. Juego de Esclusas?



## Algunos Antecedentes

Por nuestro Canal transitan unos 13,000 buques por año que transportan el 4% del comercio marítimo mundial (Suez transporta el 6%).

Entre ellos hay buques de Carga General, Refrigerados, Petroleros, Portavehículos, Cruceros, Portacontenedores,...

Hace algunos años, los Graneleros, los Petroleros y los buques de Carga General eran los que más transitaban el Canal.

Desde hace muy pocos años, son los Portacontenedores. El año pasado nuestro Canal registró 12,648 tránsitos desglosados así: 2,879 Portacontenedores, 2,636 Graneleros, 2,305 Refrigerados, 1,749 Cisternas, 831 de Carga General, 754 Portavehículos, 231 de Pasajeros y 1,263 de Otros.

De manera creciente los contenedores y, consecuentemente, los buques Portacontenedores se han convertido en el medio de transporte más seguro, más fácil de manipular y, por tanto, preferido

por muchos importadores y exportadores en todo el mundo por cuanto facilita la estandarización del transporte de mercancías.

No obstante, los Portacontenedores, con sólo 25 años de existencia, son todavía "una novedad" en la Flota Mundial. Según el *Review of Maritime Transport 2005* elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas en Comercio y Desarrollo (UNCTAD), los Petroleros y los Graneleros siguen representando el 73.3 % de la Flota Mundial; los buques de Carga General el 10.9% y los Portacontenedores el 10.3 % de la Flota Mundial.

## Los Portacontenedores.

No obstante su novedad, el movimiento mundial de contenedores crece alrededor de un 15% anual en los puertos del Mundo.

La Flota Mundial de buques Portacontenedores es de unas 3,000 unidades de distintas clases en navegación. Las clases se determinan por

las unidades de TEUs ( contenedores de 20 pies) que pueden transportar y son las siguientes: buques Feeder (para 100 a 500), Feedermax (de 500 a 1000), Handy (de 1000 a 2000), Sub-Panamax (de 2000 a 3000), Panamax (de 3000 a 4000) y Post-Panamax (más de 4000).

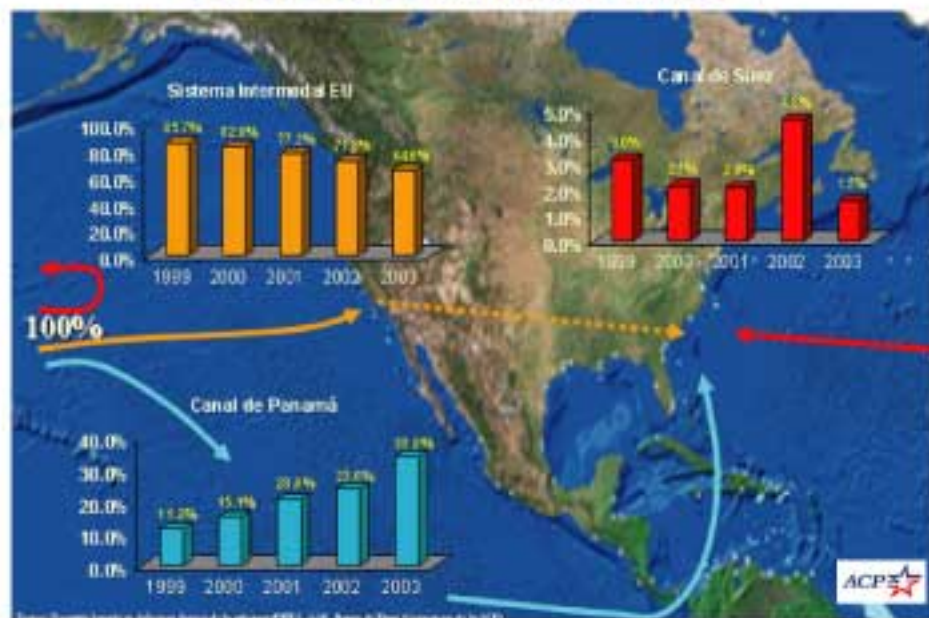
Las primeras 3 clases lideran la Flota Mundial con cerca de un 40% del total y lideran los nuevos pedidos de los armadores a los astilleros con cerca de un 50% de las órdenes.

En los últimos años, específicamente para servir las Rutas

- (i) Asia → Costa Oeste de los Estados Unidos y
- (ii) Costa Este de los Estados Unidos → Europa → Asia (Ida y Vuelta) via el Canal de Suez;

hacen su aparición los Post-Panamax capaces de transportar 6,418 contenedores (i.e., la serie K de Maersk), 7,060 contenedores (i.e., la Serie S de Maersk) y hasta 9,600 contenedores (i.e., Seaspan).

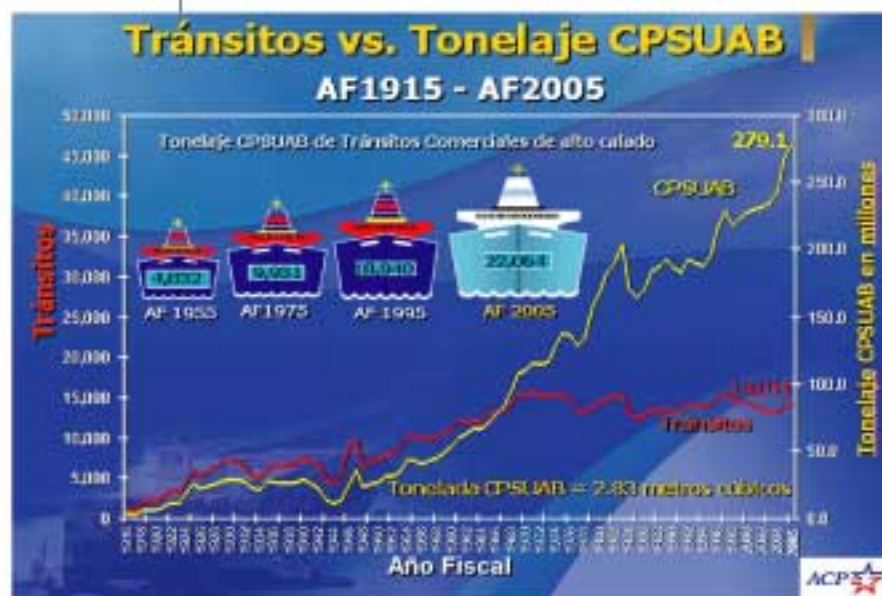
## La ruta (i) de los Post Panamax: Asia-Costa Oeste de los Estados Unidos.



## La Ruta (ii) de los Post Panamax: el Suez Express:



Los Post Panamax, sin embargo, constituyen todavía menos del 10% de la Flota Mundial de Portacontenedores. La ACP reporta una Flota operativa de 289 Post-Panamax :



Nuestras informaciones señalan 320 unidades.

Sea una u otra la cifra exacta, antes de explicar en qué consiste el 3er. Juego de Esclusas, conviene tener en mente 2 hechos claves :

- (i) ningún armador manda construir buques de tales tonelajes y costos si no es para transportar determinadas mercancías específicas por determinadas rutas específicas, ambas previamente determinadas.
- (ii) sólo un porcentaje mínimo -menos del 10% de la Flota Mercante Mundial total- no puede transitar nuestro Canal.

## El 3er. Juego de Esclusas o la Ampliación a Post Panamax ni es necesaria ni se justifica ahora.

- El desplazamiento de los centros de producción de riqueza a los países asiáticos,
- el incremento de los flujos de comercio en las direcciones señaladas,
- la presencia de los buques Post-Panamax en la Flota Mundial y el incremento de sus tránsitos en Rutas predefinidas en los últimos 10 años,
- el hecho de que el tonelaje promedio de los buques que transitan nuestro Canal haya aumentado un 14%: de 18,940 a 22,064 Toneladas del Canal de Panamá (medidas según el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá : CPSUAB)

- el hecho de que en los últimos 5-6 años, en la fase final del Programa de Modernización del Canal, el tránsito de mercancías procedentes del Asia con destino a la Costa Este de los Estados Unidos se haya incrementado significativamente,
- y, por último, el hecho de que, atendiendo al número posible de tránsitos diarios (unos 40) y al tonelaje neto promedio de los últimos años (unas 22,000 CPSUAB), nuestro Canal estaría trabajando al 92% de su capacidad tope (unas 280-290 Millones de Toneladas),

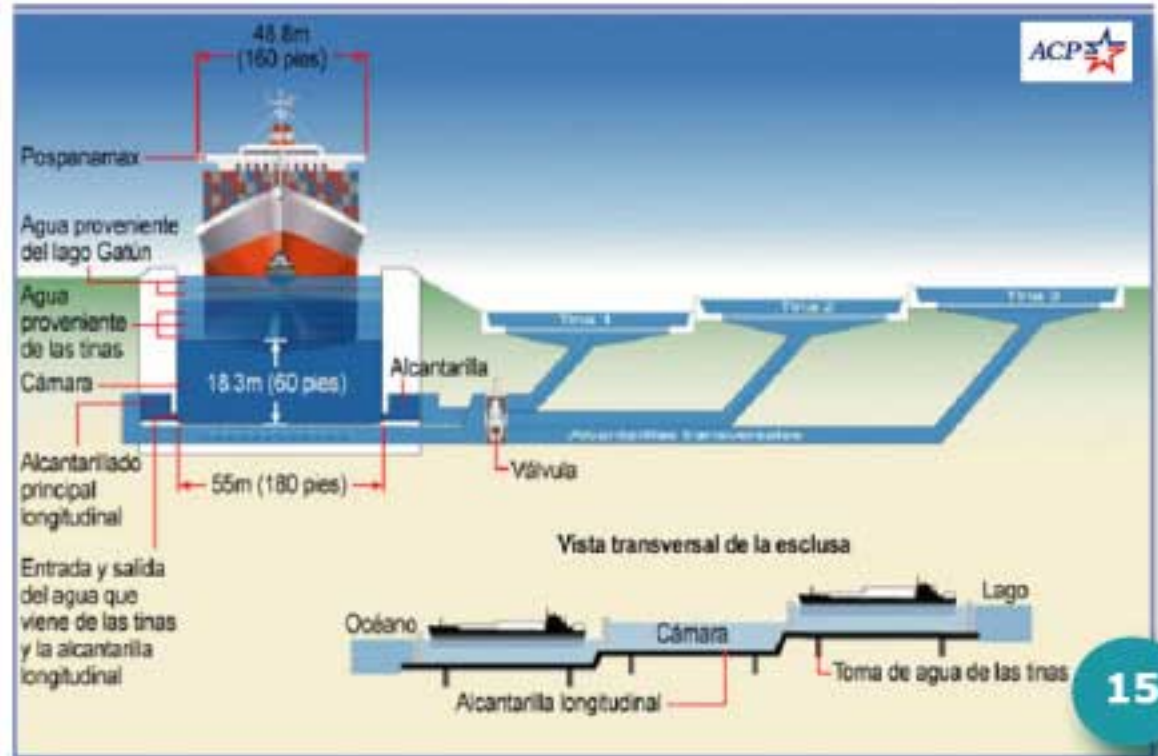
ha llevado a algunos funcionarios de la ACP a considerar que la Modernización de nuestro Canal debe 'perfeccionarse' (?) a corto plazo ampliando nuestra capacidad a Post-Panamax en tránsito.

Es decir, algunos directivos y altos funcionarios de la ACP y del Ejecutivo pretenden demostrar que es necesaria la construcción de un 3er. Juego de Esclusas que permita el tránsito de buques de más de 65,000 Toneladas (DWT) para poder atender a una Flota de cerca de 300 buques Post Panamax.

Para permitir dicho tránsito, los panameños tendríamos que invertir - dicen - unos B/.6,000.00 Millones para disponer de un 3er. Juego de Esclusas que fueran lo suficientemente largas, anchas y profundas para albergar a los buques Post Panamax . así:

Como es visible en el mapa, el 3er. Juego de Esclusas seguiría aproximadamente el mismo alineamiento actual y reduciría los 'escalones' de nivel que un Post Panamax tendría que hacer.

En las Esclusas Post Panamax se utilizaría un Sistema de 3 Tinas para ahorrar agua :



## Volúmenes de excavación del cauce de navegación y esclusas (millones de m<sup>3</sup>)



Y, por último, la construcción del 3er. Juego de Esclusas requeriría la excavación, movilización, transporte y desecho de 133 Millones de Metros Cúbicos : prácticamente un nuevo canal.

ACPS Inversiones de Ampliación (Tercer Juego de Esclusas)	
	Inversión
<b>Construcción de Esclusas</b>	
Esclusa y Canales de Alineación	2,831
<b>Cauce de Navegación Para el Canal Ampliado</b>	
<b>Cauce de Alineamiento</b>	
a. Canal de acceso Norte-Atlántico a 218m	39.4
b. Canal de acceso al Norte del Tapón del Corte Culebra a 218m, 34 PLD	43.1
c. Canal de acceso Sur Pacífico a 218m, 45 PLD	121
d. Tapones	41.6
Ensayo del Lago Gatún, 280-366m, 34 PLD	46.4
<b>Total</b>	<b>291.5</b>
<b>Programa de Agua</b>	
Elevar el nivel operacional del Lago Gatún a 89 PLD	80
<b>Equipo Flotante</b>	
Lanchas	4
Remolcadores	120
<b>Total</b>	<b>124</b>
<b>Costo Total 3,226.5 *</b>	
* Millones de Balboas	

El 'secretismo' y las informaciones parciales o sesgadas en el tema de la Ampliación ha sido una práctica constante de los altos directivos y funcionarios de la ACP y del Órgano Ejecutivo desde hace varios años. Práctica a la que no han escapado siquiera la inmensa mayoría de los empleados canaleros.

Así como desde hace 3 años se sabe que el **Sistema de Tinas Paralelas** harían innecesarias las inundaciones masivas y no se dijo nada para anunciarlo 'espectacularmente' hace pocos días, de la misma manera las cifras que los altos directivos y funcionarios de la ACP y del Órgano Ejecutivo han 'filtrado', dejado entrever y sugerido ronda los B/. 6,000.00.

No obstante, si consultamos el Cuadro que ofrece el **Resumen Ejecutivo del Plan Maestro del Canal de Panamá. Documento Confidencial de la Autoridad del Canal de Panamá. Borrador de Trabajo, Última Revisión del 12 de Agosto de 2004**, observamos que las **Inversiones necesarias para la Ampliación** ascienden a B/. 3,226.5 Millones.

¿Será otro anuncio 'espectacular' que nos preparan?. No sería de extrañar.

En todo caso, al tratar en este **Informe al País** el tema medular de **Los Usos Alternativos del Excedente Canalero**, hemos tomado la precaución de no excedernos – ni siquiera acercarnos – a la cifra de B/.6,000.00 Millones. Ni siquiera a los B/. 3,226.5 que – 'Confidencialmente' – señala el citado Resumen Ejecutivo que costaría el 3er. Juego de Esclusas.



# Algunos Mitos en torno a la Ampliación del Canal



## Las Encuestas.

En lo que va corrido de 2006, las principales encuestadoras del país - *Dichter & Neira* y *CID-Gallup* - han dado a conocer que alrededor de un **60 % de los panameños votaríamos "SI" en el Referéndum** para construir el 3er. Juego de Esclusas, es decir, la Ampliación de nuestro Canal a Post Panamax. Damos por serios y ciertos esos resultados.

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

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

Aquellos que están a favor de construir el

3er. Juego de Esclusas y que disponen de una multiplicidad de recursos mediáticos, han promocionado dicha idea con dudosa objetividad y esto ha ido calando en nuestros compatriotas, agobiados por una situación económica y social cada vez más ingrata. Desesperante.

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

## El Mito del Empleo.



El Empleo y, concretamente, 'el imaginario' de que la construcción de un 3er. Juego de Esclusas requiera miles y miles de trabajadores, juega un rol fundamental en la percepción de dicha 'necesidad de mano de obra' calificada o no y la consecuente 'aprobación' de un Proyecto que se desconoce pero que tiene el poder de alimentar falsas esperanzas en los sectores más empobrecidos.

Las realidades - no las falsas esperanzas - apuntan en otra dirección.

Las grandes obras relacionadas a Nuestro Recurso Natural Estratégico - la Posición Geográfica - han requerido a lo largo de nuestra Historia las siguientes dotaciones de Mano de Obra:

En su mejor momento desde el punto de vista de los requerimientos de Fuerza de Trabajo (1853), el Ferrocarril Transístmico requirió de **7,000** trabajadores.

En su mejor momento (1884), la construcción del Canal Francés requirió **17,436** trabajadores, y

En su mejor momento (1913), la construcción del Canal Interoceánico requirió de **56,654** trabajadores y el promedio, tomando todo el periodo de construcción, fue de **42,000**.

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

En los Estudios de 1993, sus responsables encontraron que las obras para construir el 3er. Juego de Esclusas (la Ampliación a Post Panamax), generarían unos **9,000 empleos temporales** y sólo durante 3 años.

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

No obstante, en los últimos 4 meses y especialmente en las discusiones internas que se realizan en la ACP sobre la base de los *Informes de los Directores* con los funcionarios que se preparan para la Divulgación (los 60 Voceros), **se habla de un máximo de 3,000 a 5,000 empleos temporales** que se generarían en caso de aprobarse la construcción del 3er. Juego de Esclusas.

Aún cuando sean los 9,000 de 1993 o los cerca de 8,000 de hace un año o los 3,000 a 5,000 que se calculan ahora, es bueno recordar que en nuestro País, de acuerdo a los cálculos metodológicamente establecidos por OIT-PREALC, tenemos una **Tasa de Desempleo Equivalente – es decir, Desempleados Abiertos + Subempleados - que supera el 25%**. Por otra parte, al menos 8 de cada 10 ocupados nuevos no fueron reportados a la Seguridad Social y es lícito asumir, que son empleos en el sector informal que no

alcanzan el salario mínimo, ni vacaciones, ni jubilación: servicio doméstico, trabajadores por cuenta propia, vendedores ambulantes,....

Si además consideramos que la Población Económicamente Activa (PEA) crece en el orden del 2.5% anual, **sólo para atender dicho incremento** tendrían que crearse cerca de **30,000 puestos de trabajo cada año**.

**El 3er. Juego de Esclusas (la Ampliación a Post Panamax) no es la solución a este problema económico-social**, por más que el imaginario popular – debidamente manipulado por una campaña mediática multimillonaria, consistente y permanente – así lo considere.

Existen otras alternativas sensatas, viables y de genuino progreso, como veremos más adelante.

## El Mito del Atraso y la Obsolescencia.



Otro de los Mitos reiterados es el de la obsolescencia.

Se arguye en los más altos niveles de la ACP que - si no Ampliamos a Post Panamax, - nos convertiremos en un

'cuello de botella' del comercio mundial y que nuestro Canal quedará obsoleto (en desuso) en muy pocos años más (en el 2013, precisan desde la alta dirección administrativa de la ACP).

Los Mitos – como las demás fantasías – se deshacen con hechos, datos, cifras y razones. Veamos.

Ya sabemos que todos los Post Panamax que existen son 300 buques con rutas claramente predeterminadas incluso antes de ser construidos.

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

Sabemos que por nuestro Canal transita alrededor de un 4% de toda la carga marítima mundial y que **nada nos garantiza** que ese porcentaje de carga variará sustancialmente gracias a que construyamos el 3er. Juego de Esclusas.

Que más de un 90 % de la Flota Mercante Mundial sí puede transitar por nuestro Canal y que ha estado dispuesta y lo seguirá estando -aunque sea a regañadientes, como corresponde a todo

comerciante- a pagar más por transitar nuestro Canal, a pagar peajes diferenciados según el tipo de buque y, consecuentemente, según el tipo de mercancía que está transportando, a pagar por el uso de nuestros remolcadores,....

Que la demanda para utilizar nuestro Canal no está determinada por el tamaño del buque sino por su necesidad de utilizar el ahorro en tiempo y en costos que le permite nuestro principal Recurso Natural : la Posición Geográfica.

Por último, y eso es muy relevante, los tránsitos por nuestro Canal se miden desde 2 ópticas distintas : (i) por una parte, atendiendo a la capacidad volumétrica de carga del buque (el tonelaje); (ii) por otra, los tránsitos propiamente dichos que se refieren a la cantidad de buques que pasan por el Canal. La cantidad de buques – cuyo tope máximo posible estaría en el orden de los 42-44 por día – no es lo más importante. Lo más relevante es el tonelaje volumétrico (Tonelada CPSUAB = 2.83 m<sup>3</sup>), que es la variable sobre la cual calculamos y cobramos los peajes y cuyos promedios han aumentado desde 18,940 Toneladas CPSUAB por buque en 1995 a 22,064 por buque en 2005. Sobre ello deberemos centrar nuestra atención :

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

También está fuera de toda duda razonable que – para aprovechar mejor Nuestro Canal, Nuestro Megapuerto y todos los recursos que se nuclean en torno a nuestra Posición Geográfica – tendremos que seguir mejorando la capacidad de nuestro Canal actual de manera que extienda su vigencia hasta el 2025 como está previsto en el Programa de Inversiones de la ACP.

Para ello - para mantener, incrementar y mejorar la capacidad de nuestro Canal, sin el 3er. Juego de Esclusas, la ACP ya tiene programadas y en curso Inversiones desde el año 2002, por el orden de los B/. 676.00 Millones :

- B/. 185.00 Millones para profundizar el Corte Gaillard y el Lago Gatún, iniciado en el año 2002 y de los cuales resta invertir B/ 129.00 Millones.
- B/. 122.00 Millones para enderezar el Corte Gaillard, iniciado el año 2003 y de los cuales resta invertir B/. 109.00 Millones.
- B/. 112.00 Millones para la profundización de las entradas del Canal, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/. 98.00 Millones.
- B/. 7.00 Millones para mejorar el sistema de iluminación de las Esclusas, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/. 6.00 Millones.
- B/. 1.8 Millones para aumentar el calado máximo a 40.5 pies, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/. 1.0 Millón; y,
- B/. 333.00 Millones para ensanchar el Corte Culebra y sus entradas a 225 metros para permitir el tránsito de Panamax en 2 vías.

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

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

¿ Que eso es 'atraso', 'obsolescencia' y convertimos en un 'canal regional', punto menos que un 'canal de desecho' ?. NO ES CIERTO I.

## El Mito de las Competencias.

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

Veamos.

Basta ver en las mismas presentaciones de la ACP las rutas y mercados servidos por nuestro Canal :



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



## Las Competencias reales.

En primer lugar, el Puente Terrestre Norteamericano.



Éste se inició, casi experimentalmente, en 1984 cuando la naviera APL inició un servicio semanal de vagones *double stack* (doble apilamiento de contenedores: uno sobre el otro) entre Los Ángeles y Chicago. Del solitario tren semanal de 1984, en 1985 aumentaron a 32 semanales, en 1988 a 76 por semana, 10 años más tarde ya estaban saliendo 241 trenes por semana corriendo Oeste-Este y actualmente traslada alrededor de 7 Millones de contenedores por año. Vale la pena decir que alrededor de 50-60% de los vagones son propiedad de las líneas navieras.

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

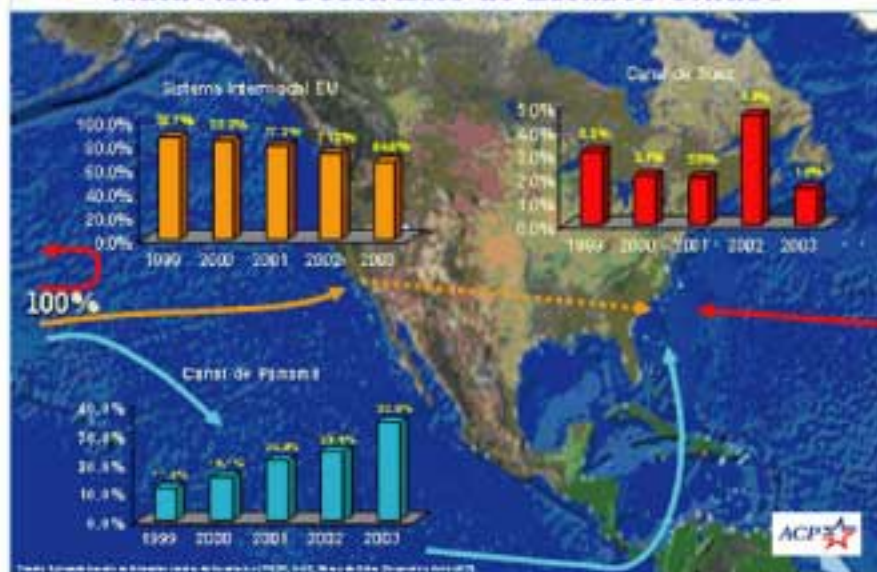
En otras palabras, el Puente Terrestre USA transporta en pocas semanas toda la carga contenerizada que transita por nuestro Canal en 1 año.

No sólo eso, las distancias y tiempos también influyen: transitar desde Asia hasta la Costa Oeste por vía marítima y de allí hasta la Costa Este de los Estados Unidos por el Puente Terrestre Ferroviario, supone transitar 4,900 millas y demora 18 días. Hacerlo por Nuestro Canal supone recorrer 7,700 millas y demora 26 días.

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

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

## Participación de Mercado del Canal de Panamá en la Ruta Asia- Costa Este de Estados Unidos



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

En segundo lugar, los Puentes Terrestres Regionales.

Efectivamente existen planes regionales – en distintas etapas de elaboración y desarrollo - para construir y viabilizar corredores transoceánicos que serían o serán competencia para nuestro país.

Vale la pena repasarlos para no caer en otros Mitos de altos (y agitados) funcionarios *supuestamente* bien informados.

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

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

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

**El Proyecto de Nicaragua** se resume en la Carta de Intención que el Gobierno del Presidente Alemán firmó con un consorcio múltiple para realizar estudios sobre el Canal Interoceánico de Nicaragua que consistiría en 2 terminales portuarios: un puerto en Monkey Point (Caribe) y otro en El Astillero (Pacífico) enlazados por una vía férrea de varios carriles y una carretera paralela de 400 Km. de longitud. El tiempo de tránsito se estima en 4 horas y el costo estimado es de unos US\$1,400 Millones. El Consorcio está formado Siemens AG-Ertanegn (Alemania), Besix-S.B.B.M. y Six Const. (Inglaterra), European Combined Terminals-ECT (Holanda), China Merchants Holdings Co. (Hong Kong) y All Nippon Freight Forwards (Japón). **Su avance a la fecha también ha sido nulo.**

Que los avances de los Puentes Terrestres e Intermodales sean prácticamente nulos a la fecha no quiere decir que no existan y que no deban ser tomados en cuenta.

Pero tampoco deben utilizarse como un **engañabobos** por algunas autoridades interesadas en abordar a toda costa la construcción del 3er. Juego de Esclusas.

**Los Puentes Regionales, a diferencia del Puente Terrestre Norteamericano**, no ofrece el beneficio de reducir en 6 a 8 días la entrega de la carga, que es lo que produce ahorros, especialmente en mercancías de alto valor unitario.

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

## El Mito de la Panacea.

La supuesta Ampliación a Post Panamax o, lo que es lo mismo, la construcción del 3er. Juego de Esclusas, **no es la Panacea** (Fig. *Remedio general para todos los males*) **para nuestros acuciantes problemas económico-sociales.**

Una inversión **de ese tipo**, que publicitan hasta ahora que sería del orden de los B/ 6,000.00 Millones, requeriría esencialmente la importación de equipos, tecnología, materiales, contratos, consultores,... **¿qué nos queda en la Economía Panameña?**

Por una parte, ya hemos visto el Mito del Empleo. Y sería muy poco.

Por otra, **los Movimientos de Tierras** requeridos para las excavaciones de los cauces y para la construcción de las Esclusas sí que no son nada despreciables. Veamos:

- Alineamiento del Cauce en la Entrada Norte (Atlántico) del Canal: 9 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Profundización y Ensanche de la Entrada Norte (Atlántico): 7 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Esclusas Post Panamax en el Atlántico: 18 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Ensanche y Profundización del Lago Gatún: 16 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Profundización del Corte Culebra: 8.5 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Cauce de Alineamiento en la Entrada Sur (Pacífico): 54 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Excavación de Esclusas Post Panamax en la Entrada Sur (Pacífico): 14 Millones de Metros<sup>3</sup>;
- Profundización y Ensanche de la Entrada Sur (Pacífico): 6.5 Millones de Metros<sup>3</sup>.

Es decir, **un negocio total de Movimiento de Tierras de 133 Millones de Metros<sup>3</sup>**; sólo 72 Millones de Metros<sup>3</sup> menos de los que se necesitaron en la Construcción Original (1904-1914) de Nuestro Canal (205 Millones de Metros<sup>3</sup>)

**Pero dicho negocio se realiza esencialmente por las grandes empresas constructoras del ramo con maquinarias y equipos importados y muy poca Fuerza de Trabajo calificada:** esencialmente los operadores de equipo pesado, grúas, palas, retroexcavadoras y camiones volquete y una dotación de personal de apoyo -no necesariamente calificado- para las tareas de remoción y aprestamiento.

¿ En la Economía Interna ? : Poca Fuerza de Trabajo y Gran Negocio de Movimiento de Tierras.  
 Y muy poco más.

**¿La Panacea para nuestros graves problemas económicos y sociales?**

**No parece ¿no?**

## El peor de los Mitos: Pro Mundi Beneficio.

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

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

La capacitación de nuestros profesionales, técnicos, empleados y personal de la ACP – Manual y No-Manual - es de indudable calidad y los hechos demuestran que sus capacidades están fuera de cualquier duda.

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

No se trata en Nuestro Canal ni en Nuestro Megapuerto de 'Pro Mundi Beneficio'.  
 Ni se trata de 'servirle al Comercio Mundial'.

De lo que se trata o debe tratarse es de **Pro Panamá Beneficio**.

Y se trata de **servirle a Nuestro Desarrollo** brindándole, vendiéndole servicios al Comercio Mundial.

## Resumen de Mitos y Hechos Reales que debemos considerar.

El Canal de Panamá permite el tránsito de más del 90% de toda la Flota Mercante Mundial existente.

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



Si nos referimos sólo a la Flota Mundial de Buques Porta-Contenedores, en 2004 existían en el Mundo sólo 238 buques Post-Panamax y en la actualidad apenas superan los 300 considerando los que aún están en astilleros.

Dichos buques Post – Panamax se construyen para ser utilizados prioritariamente en 2 rutas principales que discurren a latitudes muy al Norte de nuestro Canal :

- i) En la Ruta Asia --- Costa Oeste de los Estados Unidos y
- ii) En la Ruta Costa Este de los Estados Unidos-- Europa-- Asia (Vía el Canal de Suez: "Suez Express": ida y vuelta.

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

**No es cierto ni está demostrado que si no construimos el 3er. Juego de esclusas**, el Canal 'dejaría de aumentar sus aportes a la Nación y se reducirán las posibilidades de aumentar los peajes'.

**No es cierto** que 'En caso que el Canal no se amplie, se anticipa que mucha de la demanda que no pueda ser atendida migrará hacia el Canal de Suez y al Sistema Intermodal de los Estados Unidos'.

**Los Estudios Económicos**, sobre la base de los cuales algunos funcionarios pretenden justificar la Ampliación a Post-Panamax en tránsito: el Estudio de **ICF Kaiser**, *Long-Term traffic forecast through 2040*; el Estudio de **The Futures Group** *Long-Term Planning Scenarios for Studying the effects of Canal Expansion Strategies*, el Estudio de **The Louis Berger**, *The Panama Canal Impact on the Liner Container Shipping Industry*, el Estudio de **Mercer Management Consulting** *Panama Canal Market Demand Forecast* los Estudios de Segmentos de Mercado : *Dry Bulk Market Segment*, *Grain Market Segment*, *Bunker Market Study*, *Liquid Bula Market Segment*; los Estudios de **Global Insight** sobre *Convencional Bulk* y el Estudio de **Merge Global Inc.** con la data de **DRI-WEFA Associates** para el análisis de los flujos de comercio mundial, **no entregan ni de lejos los elementos necesarios y suficientes que validen la decisión de avanzar hacia dimensiones Post-Panamax tránsito o, lo que es lo mismo, construir el 3er. Juego de Esclusas.**

El tema de "predecir el futuro económico" y sobre la base de dichas predicciones comprometer los B/. 6,000.00 Millones que es la cifra referencial que han mencionado altos funcionarios de la ACP y del Órgano Ejecutivo, respecto a lo que costaría el 3er. Juego de Esclusas, **es sumamente discutible** y muy riesgosa para un país como el nuestro que requiere de la mayor cantidad de recursos y excedentes posibles para cumplir la enorme y creciente deuda social que arrastramos desde hace muchos años.

**Se nos hace necesario, más aún, es urgente que, como País, abordemos el tema de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto en Nuestro Desarrollo Nacional Propio, Ahora!**

## Los Intereses Creados.



sido su trabajo - a los intereses del Pentágono que desea esclusas que permitan el paso de sus portaviones modernos - devenidos en poderosísimas armas de guerra - y que hoy día no pueden pasar de un Océano a otro a través de nuestro Canal.

Por último, si consideramos que la construcción del 3er. Juego de Esclusas requeriría la excavación, movilización, transporte y desecho de **133 Millones de metros cúbicos de tierra** (¡prácticamente un nuevo canal!) y constatamos la presencia de algunos grandes intereses económicos nacionales - firmas constructoras y financieras - en la **Junta Directiva de la ACP, quizá debamos ser suspicaces.**

No obstante lo anterior, es perfectamente comprensible que las **grandes compañías navieras dueñas de los buques Post Panamax** apoyen con entusiasmo la Ampliación del Canal. Más aún si nos costará a nosotros y no a ellos. Incluso (bondadosos), llegan a hablar - y en Consejo de Gabinete se menciona - que estarían dispuestos a pagar un *sobrepeso temporal en peajes* por el paso de sus Post Panamax en un Canal Ampliado..

También es comprensible que muchos exportadores internacionales lo vean con simpatía : les preocupa contar sólo con la alternativa del Canal de Suez y las otras rutas alternativas - el Estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos, el Cabo de Buena Esperanza y el Estrecho de Malaca - no son alternativas económicas atractivas ni seguras para la navegación.

Pero eso no quiere decir que el 3er. Juego de Esclusas les anime - ni siquiera les permita - desviar sus barcos de Suez a Panamá. Por Suez transitan flujos de comercio específicos con orígenes y destinos específicos y dichos flujos de comercio no van a

cambiar de ruta, destino y mercados porque tengamos esclusas Post Panamax en Nuestro Canal.

También es perfectamente comprensible el interés de la **Junta Asesora Internacional de la ACP** en tratar de que el proyecto de Modernización de Nuestro Canal culmine en una Ampliación a Post-Panamax : **11 de sus 17 Miembros** están vinculados directa o indirectamente a **los grandes consorcios y alianzas navieras internacionales** (*Grand Alliance, Maersk Sealand, New World Alliance, Cosco, MSC, CHKY, CSCL,...*).

Otros miembros de la Junta Asesora, el **Ex Secretario del Ejército de los Estados Unidos - Joe Reeder** - y el **Almirante William J. "Bud" Flanagan** también están a favor de la Ampliación a Post Panamax.

En el caso de Joe Reeder - como último Presidente de la Junta Directiva de la *Panama Canal Commission* y creador del *Blue Ribbon Committee* que dio origen al Plan de Modernización del Canal, sabe perfectamente que desde el punto de vista comercial, **una cosa es la Modernización y otro muy distinta la Ampliación a Post Panamax.**

No obstante Reeder responde - siempre ha

Al analizar muchos de los Estudios en los cuales supuestamente se fundamenta la "necesidad" (!) o "conveniencia" (!) de construir el 3er. Juego de Esclusas **ahora**, no podemos dejar de señalar que muchos de ellos constituyen un ejercicio - muy poco feliz en varios casos - para **'demostrarnos'(?!) a toda costa** la necesidad, conveniencia, oportunidad y viabilidad económica y financiera de que amplíemos Nuestro Canal a Post Panamax **de inmediato so pena** de quedar *obsoletos*, convertimos en un *'canal regional'*, en un *'cuello de botella'* para el comercio mundial...

Ante el **'secretismo'** que ha rodeado todo este **Tema Nacional** y en presencia de una **obvia conjunción de intereses** de muy poderosos consorcios marítimos internacionales, de algunos países y sus empresas transnacionales interesados en vender servicios y tecnologías y de grandes intereses económicos y políticos locales, **quizá debamos ser muy suspicaces, muy exigentes y extremadamente cuidadosos.**

# Acerca de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto :

## POR UN DESARROLLO NACIONAL PROPIO, AHORA!

### Los Usos Alternativos del Excedente Canalero.

Conviene recapitular :

1. En los últimos 10 años, el Programa de Modernización del Canal para garantizar su operatividad y eficiencia hasta el Año 2025, nos ha costado algo más de B/. 1300.00 Millones, que hemos pagado con nuestros propios recursos -el Excedente Canalero-, sin incurrir en deudas de ningún tipo.
2. En los últimos 5 años, con plena Soberanía sobre nuestro Principal Recurso Natural - Nuestra Posición Geográfica -, la ACP -además de realizar todas las Inversiones necesarias en el Programa de Modernización- ha aportado B/. 2,139.00 Millones al Tesoro Nacional.
3. Sobre la base de concepciones y consideraciones económicas muy discutibles y proyecciones inciertas acerca del devenir y desempeño de la Economía Mundial en las próximas décadas y los flujos reales de Comercio Internacional derivados de dichos desempeños, algunos altos directivos y funcionarios de la ACP y del Órgano Ejecutivo promueven la construcción de un 3er. Juego de Esclusas, es decir, una Ampliación para que los cerca de 300 buques Post Panamax existentes puedan, eventualmente, quizá, transitar nuestro Canal.
4. Simultáneamente, algunos altos miembros del Órgano Ejecutivo promueven la idea de una Licitación Internacional para la construcción y operación privada de un Megapuerto en el mismo sitio - Farfán-Palo Seco, a la entrada Pacífica de Nuestro Canal -que la ACP escogió- para la construcción del Puerto de las Américas, elemento integral del Programa de Modernización del Canal.
5. Con plena soberanía desde hace sólo 5 años y dueños plenos por primera vez en nuestra Historia de nuestro Principal Recurso Natural, Estratégico, Único, Irrepetible, un verdadero Monopolio Natural: La Posición Geográfica, se nos impone el deber ciudadano de estudiar, analizar y debatir amplia y limpiamente los usos alternativos de nuestros más preciados recursos y su puesta al servicio de los intereses de la mayoría de nuestros conciudadanos.
6. Con el ánimo de contribuir al indispensable Debate Nacional, en el presente Informe al País nos hemos permitido compartir con nuestros conciudadanos, nuestros análisis, nuestras inquietudes, nuestras reflexiones y opiniones y, a continuación, compartimos algunos elementos centrales de una Propuesta preliminar para un Desarrollo Nacional Propio, Ahora, que sirva al Debate sobre lo que consideramos una **más adecuada utilización de Nuestra Posición Geográfica y del Excedente Canalero que de ella se deriva, en beneficio de las grandes mayorías nacionales.**





## Algunos Usos Alternativos de Nuestro Excedente Canalero.

### La Deuda Social y la Creación de Empleos.

Para darle un contenido y asidero real a nuestras reflexiones, utilizamos sólo como cifra referencial los B/.6,000.00 Millones que varios directivos y altos funcionarios de la ACP y del Ejecutivo han mencionado en varias ocasiones como el Costo Estimado de la construcción del 3er. Juego de Esclusas.

Pero también utilizaremos como referencia la cifra de B/. 3,226.5 Millones que aparece como el Total de las Inversiones para la Construcción del 3er. Juego de Esclusas en el Resumen Ejecutivo del Plan Maestro del Canal de Panamá. Documento Confidencial de la Autoridad del Canal de Panamá. Borrador de Trabajo, Última Revisión del 12 de Agosto de 2004

Hemos utilizado una distribución lineal sencilla, meramente aritmética, y hemos considerado un período de 10 años que es, en la variante técnica más lenta, desde pre-inversión a ejecución física, lo que demoraríamos en construir el 3er. Juego de Esclusas.

Con esos recursos que representan Nuestro Excedente Canalero, sin incurrir en deuda alguna y cumpliendo rigurosamente con invertir los B/. 1,149.00 Millones requeridos "para mantener nuestro Canal en funcionamiento hasta el año 2025" y los B/. 676.00 Millones requeridos "para el Mejoramiento y Modernización del Canal Actual" hasta el 2025 (Resumen Ejecutivo del Plan Maestro - Revisión de Agosto 2004), podemos :

- Construir 1000 escuelas primarias en 10 años, aumentando en 33% la capacidad de atención escolar actual.
- Construir 200 colegios de educación media, aumentando nuestra capacidad actual en 50% en ese período.
- Financiar los sueldos de los 6,000 maestros y los 7,000 profesores que se requerirían para atender esas nuevas infraestructuras educativas.
- En 10 años podríamos reparar todas las

escuelas y todos los colegios del país y brindar el mantenimiento para los nuevos centros educativos que se construirían.

- Podríamos dotar a todas y cada una de las aulas de clase de computadoras y servicio de Internet, en todo el país, incluyendo la reposición de los equipos de computación cada 5 años y considerando el aumento de aulas programado en todos los años de esta que podría ser la Década del Desarrollo Nacional Propio Ahora.
- Desde el primer año habríamos equipado las casi 25,000 aulas de clase existentes hoy y en 10 años tendríamos equipadas las 33,000 aulas que existirían entonces.
- Podríamos construir 80 acueductos rurales por año (800 en 10 años), permitiendo que todos los Corregimientos del país dispongan de agua potable.
- Podríamos dotar de un sistema de riego rural a 100 comunidades por año (1000 al cabo de 10 años), para mejorar los sistemas de producción de los pequeños y medianos productores.
- Podríamos otorgar 50,000 pequeños créditos de B/. 5,000.00 cada uno a microempresarios debidamente calificados y con capacidad de repago, durante 10 años, a razón de 5,000 créditos por año.
- Para fortalecer la seguridad ciudadana, podríamos contratar 3,000 nuevos policías y agentes civiles para custodiar las cárceles, pagándoles mejores salarios que los actuales, a razón de 300 por año.
- En 10 años podríamos contratar 500 nuevos jueces y funcionarios judiciales, debidamente formados en lo académico y lo ético para reducir efectivamente la mora judicial, enseñar nuestro sistema de Justicia y garantizar el los Derechos Humanos, Económicos y Sociales de todos los ciudadanos.
- Podríamos construir 100 nuevos Centros de Salud, 10 centros por año, permitiendo que cada Distrito cuente con, al menos, uno.
- Podríamos contratar 500 nuevos médicos y 1000 nuevas enfermeras, técnicos y personal de salud necesarios para dichos centros.

Como puede observarse en el Cuadro que sigue, todas estas acciones, que apuntan con eficacia y sin paternalismo a combatir la pobreza, la exclusión, las carencias de educación, de salud, de agua potable... la enorme Deuda Social que sufren nuestros ciudadanos, son -además- capaces de generar muchos más empleos permanentes que los 2,000, 3,000, 5,000 u 8,000 en cualquiera de los muy variados cálculos y declaraciones de los altos funcionarios de la ACP y del Órgano Ejecutivo.

#### Veámoslo en detalle.

- Seis mil (6,000) maestros + 7,000 profesores + 3,000 policías y agentes civiles + 500 jueces y funcionarios judiciales + 500 médicos + 1,000 enfermeras, técnicos y personal de salud, totalizan **18,000 nuevos empleos permanentes.**
- Microempresarios. En el primer trimestre de 2006, entre 15,000 y 18,000 microempresarios que, por su capacidad de repago han calificado para acceder a prestamos de hasta B/.5,000.00, generan un promedio de 2.5 puestos de trabajo cada uno. Manteniendo la misma Relación de Crédito / Puesto de Trabajo y destinando - con objetividad, condiciones de repago y prescindencia político-partidaria - los montos señalados, **estamos hablando de la creación de 125,000 nuevos empleos permanentes.**
- La construcción de 1,200 escuelas y colegios (8,000 aulas), 800 acueductos rurales, 100 centros de salud y 1,000 sistemas de riego comunitario, permitiría **la creación de un mínimo de 32,000 nuevos empleos semi-permanentes a lo largo de los 10 años** : ingenieros, arquitectos, técnicos de construcción, capataces, maestros de obras, albañiles, carpinteros, reforzadores, cimbreros, plomeros, pintores,... así como técnicos en computación, electricistas, instaladores,...
- Todo esto, aún antes de tomar en cuenta ningún efecto multiplicador en el empleo, derivado de todas estas inversiones en infraestructuras que exigen la compra de cemento, ladrillos, piedras, arena, varillas, techos, carriolas, ventanas, pinturas, muebles,....
- **Así, aún con cifras subestimadas y muy prudentes, la creación de nuevos empleos permanentes y semi-permanentes alcanza a 175,000.**

**ALGUNOS USOS ALTERNATIVOS DEL EXCEDENTE CANALERO- PARA UN DESARROLLO NACIONAL PROPIO AHORA.  
 EN MILLONES DE BALBOAS**

AÑOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Cantidad
100 escuelas	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	5.76	1000
20 colegios	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	7.60	200
Reparación 400 escuelas	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	13.81	4000
Reparación 50 colegios	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	20.72	500
600 Maestros	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	4.32	6000
700 Profesores	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	7000
Computadoras para todas las aulas	21.60	30.00	38.70	47.70	57.00	66.60	102.60	112.80	123.30	134.10	33000
80 Acueductos rurales	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	800
100 Sistemas de riego rural	3.00	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1000
5000 Crédito a microempresarios	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	50000
300 Policías y agentes civiles	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	3000
50 Jueces y funcionarios judiciales	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	500
10 Centro de Salud	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	100
50 Médicos	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	500
100 Enfermeras	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	0.96	1000
<b>Totales</b>	<b>117</b>	<b>124</b>	<b>133</b>	<b>142</b>	<b>151</b>	<b>161</b>	<b>197</b>	<b>207</b>	<b>217</b>	<b>228</b>	<b>1678</b>

26

Pero, además, estas acciones **-sensatas, posibles, viables-** y además, **urgentes y así sentidas por la ciudadanía**, no requieren endeudamiento alguno: las podemos realizar con nuestros propios recursos : con nuestro Excedente Canalero.

La ACP establece que "la Capacidad de Pago del Canal – en realidad de la propia ACP - está en el rango de B/. 4,500 a B/. 5,500 Millones".

Sin embargo, todas estas acciones que hemos señalado, meramente indicativas, pero que pueden constituirse en los elementos de una **histórica Década de Desarrollo Nacional Propio, Ahora**, requerirían una **Inversión Total B/. 1,678.00 Millones**, vale decir, alrededor de un 30% de los B/. 6,000.00 Millones que algunos altos funcionarios de la ACP han mencionado como necesario para la construcción del 3er. Juego de Esclusas o, desde otra óptica, entre un 30 % y un 37 % de la Capacidad de Pago que la propia ACP calcula para sí misma.

**El Megapuerto-Puerto de las Américas.**

Nuestro Excedente Canalero, además, nos permitiría abordar, con nuestros recursos, sin deudas, la construcción del **Megapuerto-Puerto de las Américas**, previsto desde siempre en el Plan de Modernización del Canal y que nos permitiría, **entonces sí,**

aprovechar la llegada de algunos buques Post-Panamax no para transitar nuestro Canal - **cuyo nicho de mercado y los más rentables son, precisamente, los Panamax** - sino para descargar en Nuestro Terminal y permitirnos avanzar mejor hacia la conversión de nuestra Zona de Tránsito en un Centro de Tránsito Intermodal, que nos deje a nosotros, a nuestra ACP, a nuestro Estado, ingresos para Nuestro Desarrollo.

La objeción de que 'los puertos públicos no son eficientes' se subsana con la contratación de una firma internacional especializada de operadores portuarios que cobre sus honorarios y sus bonos de beneficio y de productividad, pero trabajando para nosotros, como empleados de nuestra ACP, del Estado Panameño y no a la inversa.

La otra objeción – interesada – de que **Megapuerto-Puerto de las Américas** competiría con **Panama Ports (Hutchinson)** en Balboa, es inaceptable desde el punto de vista del libre mercado e incorrecta desde el punto de vista de las experiencias marítimo-portuarias en todo el Mundo: precisamente la existencia de varios terminales no sólo estimula la sana competencia entre ellos, sino que, además, está probado hasta la saciedad (Hong Kong, Singapur, Malasia...) que "atrae carga."

El **Megapuerto-Puerto de las Américas**, una vez que se disponga de un Estudio completo que avance y perfeccione (bastante) el realizado por Moffatt & Nichol

para la ACP, puede construirse en 3-4 años, a un costo de unos B/.600.00 Millones si se realiza en tierra firme –como debería ser - y a un costo de unos B/.800.00 Millones si se realiza de acuerdo al caprichoso diseño de 'Isla' que sugiere el Estudio de Moffatt & Nichol. Una Terminal inicial o No. 1, con un Patio de Contenedores cercano a las 50 Hás., puede llegar a movilizar, en 2-3-4 años, 1-1.5-2.0 Millones de Teus y no necesariamente a costa del Puerto de Balboa sino incrementando los volúmenes de trasbordo para todos.

Las sinergias derivadas de nuestro Canal y nuestro **Megapuerto-Puerto de las Américas**, no sólo deben permitir un **incremento aún mayor de nuestro Excedente Canalero**, sino que deben permitir no una **yuxtaposición de actividades**, sino una verdadera integración y conformación moderna de nuestra Zona de Tránsito, altamente tecnificada con nuestro Canal ya Modernizado y con un Programa de Inversiones de Mejoras y Mantenimiento ya previsto, un Megapuerto propio y rentable, sinergias entre los demás puertos existentes, una Zona de Transporte Aéreo y de Industria Ligera en Howard y todo un conjunto de actividades colaterales a la función de tránsito : trasiego y consolidación de cargas, manejo intermodal de cargas marítimas-aéreas, marítima-terrestres,...

Su construcción es perfectamente accesible, posible, viable **con nuestros recursos**, con **Nuestro Excedente Canalero** y para **Nuestro Beneficio**.

Lo esencial es que se mantenga el criterio de que la propiedad del **Megapuerto-Puerto de las Américas** debe ser de la ACP, del Estado Panameño. **No es posible**, ni coherente ni conveniente que sigamos postulando a Panamá como un **País Marítimo-Portuario** y que no dispongamos de ningún puerto propio, nuestro, que nos permita participar en el muy rentable mercado de los tránsitos y trasbordos de carga, siendo que nuestro principal Recurso Natural es, precisamente, **la Posición Geográfica que los hace posible**.

## La Re-Nacionalización de Nuestros Servicios Básicos.

Si sumamos los recursos que consideramos bajo el Epigrafe "*La Deuda Social y la Creación de Empleos*" (B/.1,678.00) y consideramos que la ACP opta por la construcción del *Megapuerto-Puerto de las Américas* en su variante más costosa (B/.800.00), llegamos a una **cifra de B/. 2,478.00 Millones**, es decir, **un 42% de los B/.6,000.00 Millones** que la propia ACP ha publicitado hasta ahora para la construcción del 3er. Juego de Esclusas o, dicho de otra manera, para la Ampliación de Nuestro Canal para que, quizá, pudiesen algún día, transitarlo los 3 centenares de buques Post-Panamax que existen.

Como el 'secretismo' nos impide conocer las cifras finales que la ACP nos presentará, es pertinente señalar que, desde otra óptica y cifras, **los B/. 2,478.00 Millones** representan **el 76% de los B/.3,226.50 Millones** que aparecen como el *Total de Inversiones Requeridas para el 3er. Juego de Esclusas* en el Cuadro No. 3 del citado *Documento Confidencial*.

Es un clamor ciudadano creciente la Re-Nacionalización de nuestros Servicios Básicos : Electricidad y Telefonía.

Por respeto a nuestros conciudadanos, no incursionaremos en este **Informe al País** en un tema que no dominamos técnica, ni económicamente.

Por tanto sólo nos limitaremos a señalar el hecho de que *uno* de los usos alternativos posibles de **Nuestro Excedente Canalero**, en este caso una parte los **B/.3,522.00 Millones** 'restantes' [B/.6,000.00 (menos) B/. 2,478.00], **podrían utilizarse para la recuperación del 51% del paquete accionario de las Empresas Extranjeras que hoy se encargan de nuestros Servicios Básicos de Electricidad y Telefonía** y cuya privatización, al igual que en los demás países de la Región, se ha traducido fehacientemente – en opinión de la mayoría de nuestros conciudadanos – en más desempleo, altas tarifas y remisión de utilidades escandalosamente elevadas al exterior.

Así como otra parte del Excedente Canalero podría utilizarse en el fortalecimiento de las **Reservas de la Caja de Seguro Social**, o en la **recompra de parte de la Deuda Externa** cuya amortización en el presente año ya absorbe un 25% del Presupuesto del Estado, o en el Fortalecimiento de un **Gasto Social responsablemente focalizado, o...**

Estos últimos elementos, apenas mencionados, escapan a los alcances de éste **Informe al País** y, en todo caso, deberían formar parte de un Plan de Desarrollo Nacional **serio**, que no existe, y que – como en toda Democracia Moderna y Participativa – le corresponde formularlo al conjunto de la ciudadanía organizada.

Nuestro **Informe** se refiere exclusivamente a un solo tema y responde a una única preocupación: el mejor aprovechamiento posible, actual y en el futuro inmediato, de nuestra Posición Geográfica y el uso de nuestro Excedente Canalero para un Desarrollo Nacional Propio, **Ahora!**

### Por un Desarrollo Nacional Propio, Ahora !

Jorge E. Illueca  
Fernando Manfredo, Jr.  
Julio Manduley  
George Richa M.  
Enrique Illueca

Panamá, Marzo de 2006





# Un conglomerado de servicios para un Desarrollo Nacional Propio, Ahora!



SE AUTORIZA Y SE AGRADECE LA REPRODUCCIÓN TOTAL o PARCIAL DEL PRESENTE INFORME al PAÍS A TODO CIUDADANO PANAMEÑO.