

UN SEGUNDO CANAL PARA PANAMA

Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia
Número 118, Volumen 36
1983

Tomado de "PROGRESO"

El Canal sigue siendo para los panameños tema de permanente actualidad. Cumplida la ratificación de los Tratados Torrijos-Carter, en virtud de los cuales las autoridades de la República de Panamá tomaron posesión de la antigua zona del Canal el primero de octubre pasado, y asumieron con los Estados Unidos la administración conjunta de la vía acuática transistmica hacia el año 2000, recrudesció la posición de repudio que un sector de la opinión pública ha mantenido frente a los pactos canaleros a partir de su firma en la Organización de los Estados Americanos (OEA), el 7 de septiembre de 1977.

Una nueva controversia ha surgido ahora en torno al interés que un consorcio japonés, de hombres de negocios y de la banca, ha demostrado tener en la construcción de un canal a nivel del mar a través del istmo.

Antecedentes

Atendiendo a la invitación del presidente de la Cámara de Comercio e Industria del Japón, visitó Tokio, en noviembre pasado, el abogado panameño, doctor Eduardo Morgan (hijo), quien, como representante personal del presidente, doctor Arístides Royo, se reunió y discutió con funcionarios del gobierno japonés y con destacadas figuras de la industria, el comercio y la banca de aquel país, las posibilidades de un proyecto de cooperación internacional para llevar a cabo la obra de comunicación interoceánica a nivel del mar. En las conversaciones participó el senador norte- americano por Alaska, Mike Gravel, entusiasta propulsor de la idea del nuevo canal en los círculos oficiales norte- americanos, en cuya tarea ha contado con el caluroso apoyo del presidente Carter.

Como resultado del encuentro en Tokio, visitó Panamá, en enero del año pasado, una delegación japonesa presidida por el señor Shigeo Nagano, famoso economista a quien se atribuye el milagro de la recuperación económica de su país y uno de los principales consejeros del gobierno japonés en lo que va de la postguerra. En el recorrido de estudio que la misión realizó por las posibles rutas, ya contempladas en estudios anteriores, estuvo acompañada por el general Ornar Torrijos Herrera, de altos funcionarios del gobierno panameño y del senador norteamericano Gravel quien participaba, no obstante su investidura oficial, a título estrictamente personal.

Como un gesto muy revelador de la simpatía y el apoyo oficial de que gozaba la misión, el Primer Ministro, Masayoshi Ohira, la hizo portadora de una invitación de su Gobierno al presidente Royo para que en fecha oportuna realizara una visita oficial al Japón. En Panamá el viaje del Presidente actualizó el debate siempre latente sobre la temática canalera y se escucharon las voces de técnicos y de estudiosos de la materia, en exposiciones ilustrativas enteramente ajenas al interés político partidarista. La complejidad del problema, que por su naturaleza conjuga aspectos de carácter político, de ingeniería, ecológicos, sanitarios, laborales, de asistencia social y de trascendencia económica en lo futuro, hace que su dilucidación resulte difícil para las grandes mayorías.

Para los círculos de Gobierno, la construcción de un Canal a nivel del mar vendría a ser la solución de la crisis económica que aqueja al país. Eliminado el empleo de la energía nuclear, por prohibición internacional, la excavación y conclusión de la obra duraría entre ocho y 10 años. Durante ese período existiría una fuente segura de trabajo, bien remunerado, para la población y para profesionales del país. Entregada la vía acuática al tránsito internacional, aumentado y mejorado por las facilidades inherentes a su modernidad, las entradas por peajes generaría un aporte apreciable y permanente, al presupuesto panameño.

Un nuevo canal a nivel del mar facilitaría el paso del Océano Pacífico al Atlántico y viceversa, a barcos de hasta 500.000 toneladas de peso muerto. El canal de esclusa hoy en servicio, permite tan sólo el desplazamiento de naves de 65.000 toneladas. Dado el ingreso del tránsito internacional y el aumento del tonelaje de las naves en construcción conforme a los adelantos y las exigencias de la navegación y del intercambio comercial, se calcula que para dentro de unas pocas décadas el Canal actual será obsoleto. Ese temor impulsa a importantes sectores de la economía mundial a promover con carácter de urgencia, la apertura de la nueva vía a nivel del mar.

Para los países industrializados -he ahí el interés manifiesto del Japón y de los Estados Unidos- las ventajas de un Canal a nivel que ofrezcan una mayor capacidad para el tránsito de naves de más calado y, así mismo, ahorro de tiempo en el cruce de un océano a otro, sería factor de economía en el costo de las materias primas de que se surten en los países en desarrollo. Y, por otra parte, abarataría el precio de venta de sus artículos manufacturados en los mercados que a su vez abastecen, con ventajas para ambas partes. Al Japón, muy especialmente, el nuevo canal le aseguraría el aprovisionamiento expedito del petróleo que importa de México y de Venezuela; del mineral de hierro procedente del Brasil; y del carbón y los cereales que adquiere en el sector oriental y central de los Estados Unidos.

Resulta igualmente notorio que para los Estados Unidos, tan preocupados por su seguridad nacional y para el Japón, aliado de hoy, el canal a nivel reviste capital importancia por cuanto agilizaría la movilización de sus fuerzas de mar y tierra en el caso de una futura guerra. Cabe aquí agregar que, considerada la posibilidad de un ataque nuclear, no puede ser ignorada la mayor vulnerabilidad de un canal a esclusas, el cual quedaría empastelado e inútil por largo tiempo. Peligro que no correría la zanja de un canal a nivel. A propósito de la visita de la delegación en enero último, el general Torrijos Herrera manifestó que "el Estado mayor de la Guardia Nacional que comando tiene estudios y vive preocupado porque el actual canal es indefendible".

A las anteriores consideraciones se oponen algunos ingenieros y hombres de estudios que se han entregado al análisis de los diferentes ángulos que exhibe el problema y para quienes la viabilidad del proyecto no debe mirarse a través del prisma alucinante de la

prosperidad económica. El costo de la construcción, que se ha calculado en estudios de años atrás cuando aún no sufría el mundo la inflación de hoy, 8.500 y 10.000 millones de dólares, hace que el canal a nivel no resulte rentable aun cuando se procediera a una alza inmoderada de los peajes que habrían de cubrir los usuarios. La amortización del capital invertido resultaría una difícil y pesada carga para las generaciones venideras.

Otro factor que haría ilusoria la prosperidad económica, de la ubicación que tendría el canal (ruta 10 señalada como la más ventajosa, casi paralela al actual, a unas 10 millas al oeste) reside en el desplazamiento de la actividad portuaria, que es fuente poderosa de ingresos, lejos de las ciudades de Panamá y Colón, que constituyen los puertos de entrada del canal de esclusas en los litorales del Pacífico y del Atlántico, respectivamente:

En estas dos ciudades, que son hoy los centros urbanos de mayor actividad en el país, debido precisamente a la ubicación indicada, sobrevendría la desvalorización de los bienes inmuebles, la ruina del movimiento comercial y a final de cuentas el colapso económico irreparable.

Las opiniones disidentes rechazan la aseveración de que el canal a esclusas resultará inservible alrededor del año 2000. Sostienen, por el contrario, que la vía acuática en función podría fácilmente prestar servicio eficiente bien entrada ya la centuria venidera, en las condiciones presentes, aun cuando aumentará el tránsito interoceánico.

Comparten ese criterio algunas voces dentro del propio mundo oficial. Entre ellas, la del ingeniero Fernando Manfredo, exministro de Planificación y Política Económica y actualmente subadministrador del Canal, en representación de Panamá, quien ha hecho público el convencimiento de que el canal a esclusas podrá hacer frente por muchos años más al tránsito internacional si se le acondiciona con ajustes y modificaciones adecuadas.

Otra solución presente en el debate viene a ser la conversión del canal a esclusas en un canal a nivel cuyo costo, alegan sus propulsores, resultaría mucho menor que el que demanda la apertura de una nueva ruta.

Se conservaría en ese caso los puertos terminales de Panamá y Colón, con los beneficios consiguientes. Existen estudios sobre el particular que podrían utilizarse. En oposición a estas ventajas surgen los perjuicios que causaría, al normal funcionamiento del tránsito interoceánico y a la economía de los usuarios, el cierre temporal del canal de esclusas durante el período de ejecución de la obra.

Una alternativa intermedia, que por cierto parece contar con mayor simpatía entre ingenieros panameños, especializados en la materia, es la construcción de un tercer juego de esclusas con capacidad para barcos de mucho más calado, lo que contribuiría a descongestionar el tránsito interoceánico que, según opinión general, alcanzaría un notable incremento en lo futuro. La idea de un juego adicional de esclusas no es nueva ni se reduce a una simple proposición teórica. Entre 1936 y 1939 los norteamericanos efectuaron los estudios pertinentes en el mismo terreno. Se recomendó entonces que la construcción y el proyecto se pusiera en ejecución en 1940 para luego suspenderlo definitivamente en 1942.

La Segunda Guerra Mundial dominaba por esos días la atención del gobierno de Washington, comprometido ya en la contienda bélica mundial; que los Estados Unidos mantienen vigente la idea de un tercer juego de esclusas quedó de manifiesto en el artículo XII, párrafo 3 del Tratado del Canal de Panamá, Torrijos-Carter, que a la letra

dice: "La República de Panamá confiere a los Estados Unidos el derecho a agregar un tercer juego de esclusas al presente Canal. Este derecho podrá ser ejercido en cualquier momento durante la vida del presente tratado, previa entrega a la República de Panamá de copia de los planos correspondientes por los Estados Unidos de América".

Un aspecto que ha resultado de resonancia, tanto en lo interno como en la política exterior de la República, es el que tiende a relacionar la existencia de un nuevo canal, con la seguridad y defensa de los Estados Unidos. Frente a esta consideración muy particular de los norteamericanos existe, como contrapartida, una actitud de franco rechazo de parte de la opinión pública panameña, que ve en esta pretensión una responsabilidad que Panamá no está obligado a asumir. Igual desencanto provoca en el ánimo de los panameños el temor de que el futuro canal sirva para subsidiar, como hasta ahora ha ocurrido, a la industria y el comercio norteamericano, con el consecuente perjuicio para los beneficios que Panamá debe recibir. Todo ello con el agravante, según se presume, de que tal privilegio se haga esta vez extensivo a la economía japonesa,

Existen otros ángulos que han merecido especial atención, un canal a nivel podrá ser manejado, según opiniones autorizadas por un personal reducido. Se perdería, como consecuencia una poderosa fuente de trabajo para los panameños, tanto profesionales como obreros. No escapan a la preocupación de los panameños otras consecuencias ruinosas para la economía del país. Ingenieros y hombres de ciencia han centrado su atención en los daños que causaría a la ecología la construcción de un canal a nivel del mar.

Igual empeño han demostrado investigadores norteamericanos y de otras nacionalidades y se cuenta así con valiosas conclusiones sobre la materia. Un penetrante estudio realizado por el Instituto Smithsonian con sede en el recién establecido corregimiento de Balboa (antigua zona del Canal), deja claro la amenaza que existe para la ecología en ambos océanos con la construcción de un canal a nivel. Como ejemplo señalan a la corona de espinas y a la serpiente marina de panza amarilla, que viven en el Pacífico y que constituirían, en opinión de los biólogos marinos, unos de los más temidos enemigos de la fauna oceánica si la ruta a nivel les permitieran pasar libremente del uno al otro océano.

Ofrecimiento del Japón

La proposición japonesa para efectuar nuevos estudios de factibilidad a un costo de 25 millones de dólares, que Panamá asumiría a través de un préstamo de la banca del Japón ha provocado igualmente, voces de protesta de los entendidos en la cuestión canalera. Se ha recordado a la opinión pública que esos estudios fueron completados entre los años de 1967 y 1970 Y que con base en ellos se llegó al escogimiento de la ruta 10, Chorrera-Lagarto, 10 millas al oeste del Canal actual, como la más apropiada para la ruta a nivel del mar. Posiciones muy autorizadas como las del ingeniero civil Francisco J. Morales Brid, autor de un exhaustivo y valioso estudio sobre la construcción del canal a nivel, han insistido en este y otros aspectos, denunciando el peligro que entrañaría adoptar decisiones a la ligera, bajo presión de intereses foráneos, en una cuestión de tanta trascendencia para el porvenir del país.

Esta posición se ha hecho aún más radical y es así que el ingeniero panameño Juan A. Stagg, en su estudio Retos y posibilidades ha recomendado que "Panamá permita al Japón efectuar por su cuenta los estudios necesarios para actualizar los desarrollados por los Estados Unidos entre 1967 y 1970 y para lo cual recibirían cooperación similar a

la que brindara a ese país". Recomienda, igualmente "explorar la posibilidad de ejecutar el proyecto, si se amerita, por medio de una entidad concesionaria con participación de los tres países (Panamá, Japón y Estados Unidos, donde Panamá pondría el derecho de vía saneado, poniendo los Estados Unidos y Japón el capital necesario para su ejecución. La concesión sería por un máximo de 50 años al final de los cuales todas las mejoras revertirían a Panamá". Cabe sin embargo hacer notar que la resistencia a la proposición japonesa no se reduce a la carga financiera de los 25 millones, que Panamá asumiría, por estudios que ya existen, sino el hecho de que recurra a servicios profesionales extranjeros, siendo que existen en el país buen número de ingenieros idóneos para tales estudios.

Para muchos, estos dos puntos de insatisfacción quedaron resueltos cuando el presidente Royo, en su mensaje sobre el estado del país dirigido a sus conciudadanos en la apertura de sesiones extraordinarias de la Asamblea Nacional de Representantes de corregimientos, a escasas 48 horas de su retorno de Tokio, expuso "antes de concluir deseo informarles de nuestro viaje al Japón, aunque las noticias ya lo han hecho por nosotros. En primer lugar, esa tercera potencia mundial manifestó su interés en la elaboración de un estudio que determinará la viabilidad de un futuro canal a nivel. En este estudio intervendrán, primordialmente, los panameños, y sería financiado por varios países que por hacer uso de la vía interoceánica, tienen intereses".

Por descontado que entre esos varios países privará el interés de los Estados Unidos. En el artículo XII del Tratado del Canal de Panamá quedó consignado que "la República de Panamá y los Estados Unidos de América reconocen que un canal a nivel del mar puede ser importante en el futuro para la navegación internacional. En consecuencia, durante la vigencia de este Tratado, las partes se comprometen a estudiar la viabilidad de dicho canal en la República de Panamá, y en caso de que decidieran favorablemente sobre la necesidad del mismo, negociarán los términos que ambas partes pudieran acordar para la construcción de dicho canal".

Es indudable que el gobierno panameño se halla identificado con el clamor y la exigencia popular de que la decisión a que pueda llegarse esté apoyada en el más amplio consenso nacional, luego de agotar todas las consultas y estudios necesarios con la asistencia tanto de ingenieros y técnicos panameños como de otros países. Se explica así la idea de celebrar en esta ciudad capital, en agosto del año en curso, un Congreso Internacional sobre Canal a nivel que, convocado por la autoridad administradora del Canal actual, reuniría en su seno a los representantes de los usuarios de la vía acuática transístmica, así como a ingenieros y hombres de ciencia panameños y de otras nacionalidades. El tema sería tratado desde todos sus ángulos: técnico, financiero, económico, ecológico, de factibilidad y rentabilidad, etc., sin desechar la consideración de las alternativas propuestas, entre ellas la conversión de la presente ruta interoceánica en un canal a nivel o su defecto, la construcción de un tercer juego de esclusas. De los resultados de este encuentro internacional dependería la realización de una de las más sorprendentes obras de ingeniería de todos los tiempos.

Por otro lado, en la reciente visita del primer ministro japonés Masayoshi Ohira a los Estados Unidos, el presidente Jimmy Carter propuso la participación de su país en la construcción de un segundo canal y estudiar los documentos que se efectuaron durante la administración del presidente Lyndon B. Johnson.

