

El Canal

Boletín informativo sobre la ampliación del canal

-----Anexo

Índice

Entrevistas	3
Franklin Castellón	3
Rodolfo Sabonge	7
Lilibeth Bayard de Langoni	8
Tilcia Elena Delgado	10
Berta Alicia Chen	11
Ezequiel Rodríguez.....	12
María Ángeles Sallé Alonso	13
Ilya Marotta	15
E-mails.....	16
Bibliografía.....	19
Páginas consultadas:	19
Artículos consultados en Internet:	19
Revistas y Libros consultados	19
Artículos de periódicos	20
Entrevistas realizadas	20

Entrevistas

Nombre: Franklin Castellón

Título: Editor del Manual Marítimo de Panamá

Fecha: 21 de diciembre de 2009

¿Qué opina usted sobre la ampliación del Canal?

R. La ampliación de la capacidad del Canal de Panamá mediante la construcción de un nuevo juego de esclusas – una en el Atlántico y una en el Pacífico – para permitir el tránsito de buques post panamax de uno a otro océano era una necesidad para mantener la competitividad del Canal, de suerte que la vía pueda seguir prestando un servicio eficiente, seguro y confiable al comercio marítimo en el futuro previsible.

Ello debido, por un lado a que el actual Canal está llegando a su punto de saturación (aproximadamente 14,000 tránsitos y 340 millones de toneladas del Canal de Panamá / Sistema Universal de Arqueo de Buques - CP/SUAB), y por el otro a la creciente construcción de los denominados buques post panamax, llamados así los barcos que exceden las limitaciones del actual Canal, a fin de lograr economías de escala.

Desde el Congreso Universal del Canal (septiembre de 1997), las firmas consultoras *G.P Wild (International)* y *ICF Kaiser International*, coincidieron en pronosticar que el tráfico por el Canal de Panamá se saturaría para el año 2011 y que a partir de entonces se produciría una inflexión en su crecimiento a menos que se ampliase su capacidad.

Sin embargo, la creciente globalización ha impulsado el crecimiento del comercio internacional, a tal punto que ahora se estima que ese nivel de saturación se alcanzará en el año 2009. De hecho, en el año fiscal 2007 la ACP excedió los 300 millones de toneladas de carga (CP/SUAB), muy cerca de su capacidad máxima de 330-340 millones de toneladas.

En cuanto a los buques post panamax su creciente uso se basa en el hecho de que se ha demostrado que los buques porta contenedores tipo post panamax permiten ahorros de 19-20% en el transporte de la carga en comparación con los buques panamax en la principal ruta del Canal, la que comunica el Asia con la Costa Este y el Golfo de los Estados Unidos.

A manera de información, se llaman buques panamax los barcos con las dimensiones máximas para cruzar el actual Canal de Panamá. Esto es, naves que no excedan los 106 pies o 32.3 metros de manga (ancho) por 965 pies o 294.2 metros de eslora (largo) y 39.5 pies o 12 metros de calado. Estos buques normalmente pueden acomodar un máximo de 4,250 contenedores de veinte pies o TEUs (*Twenty Equivalent Units*). Los buques post panamax generalmente exceden los 5,000 TEUs.

Las cámaras de las actuales esclusas miden 1,000 pies o 304.9 metros de largo por 100 pies o 33.5 metros de ancho y 45 pies o 13.7 metros de profundidad. Las cámaras de las esclusas post panamax medirán 1,400 pies o 427 metros de largo por 180 pies o 55 metros de ancho y 60 pies o 18.3 metros de profundidad, lo que les permitirá acomodar buques de 1,200 pies o 366 metros de eslora (largo) por 160 pies o 49 metros de manga

(ancho) y calado de 50 pies o 15 metros, con capacidad para transportar hasta 12,000 contenedores de veinte pies (TEUs).

La viabilidad técnica, económica y ambiental de la ampliación está sustentada en más de 100 estudios técnicos financiados por la Autoridad del Canal a un costo de más de 30 millones de dólares, sin incluir el costo de algunos estudios donados por el gobierno japonés y otros realizados por la propia ACP.

Entre las instituciones y empresas nacionales participantes de los estudios figuran la Universidad de Panamá, INDESA, *Intracorp* y la propia ACP.

Y entre las entidades y empresas extranjeras están el *Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)*, la *Universidad de Texas A&M*, *Mercer Management Consulting*, *Global Insight*, *Drewry Research Institute (DRI)*, *AON Corp.*, *Wharton Econometrics Forecasting Associates (WEFA)*, *Louis Berger Group*, *Fearnley Consultants*, *JETRO del Japón*, el *Banco de Japón para la Cooperación Internacional* y *Moffat & Nichol Engineers*.

Según los estudios de tráfico, la carga contenerizada (la de mayor dinamismo a nivel mundial), crecerá a una tasa anual de aproximadamente 5.5% en los próximos 20 años; los porta vehículos (*roll on-roll off*) y cruceros crecerán a un promedio de 2% y 3% anual, respectivamente, mientras que los graneles secos y líquidos crecerán a tasas de 1% anual.

En el escenario descrito, Panamá enfrenta la posibilidad de aprovechar al nivel óptimo su potencial geográfico, incluido el desarrollo del conglomerado (*clúster*) marítimo que funciona alrededor del Canal o, en su defecto, ver caer gradualmente los beneficios que el sector marítimo brinda al país.

En contraposición, y de acuerdo con las citadas proyecciones de tráfico realizadas en 1997 por la firma consultora G.P. Wild, si el Canal de Panamá no se amplía antes de que llegue a su punto de saturación, se iniciara una inflexión en su uso, desviándose gradualmente a otras rutas alternas como son el Canal de Suez y el sistema multimodal de los Estados Unidos.

Este tráfico decreciente significaría en la práctica una pérdida de importancia económica del Canal de Panamá y del *Clúster* Marítimo que gira alrededor del mismo, reduciendo gradualmente su aporte a la economía de Panamá.

Pero la ampliación no está libre de riesgos. Según el prestigioso banco de inversión *Credit Suisse First Boston (CSFB)* el mayor riesgo es que ocurra un descenso profundo y prolongado en la economía mundial, lo que llevaría a que no se materialicen las proyecciones de tráfico realizadas.

“No obstante, según la base de datos de *Perspectivas Económicas Mundiales (World Economic Outlook)* del *Fondo Monetario Internacional (FMI)*, desde 1970 la economía mundial nunca ha registrado un crecimiento negativo de producción, y el comercio de mercaderías sólo ha decaído en tres años, reaccionando con aumentos considerables de allí en adelante”.

Cabe observar que la ampliación del Canal, cuya ejecución a un costo de unos \$5,250 millones se inició a principios de 2007, forma parte de lo que se conoce como Plan Maestro del Canal de Panamá, el cual comprende una serie de obras anteriores a la ampliación dirigidas a elevar a su máxima capacidad el Canal actual. El cálculo del costo para la ampliación incluye un estimado de \$30 millones por el impacto de la

inflación durante el periodo de ejecución de la obra y \$1,030 millones para contingencias.

Las obras previas a la ampliación realizadas a un costo de unos \$496 millones como parte del Plan Maestro son las siguientes:

- Mejoras al sistema de iluminación de las esclusas.
- Maximización de la capacidad de las esclusas mediante el ensanche adicional del Corte Culebra y el enderezamiento de las curvas.
- Mejoras a los equipos y sistemas operativos, incluyendo un mejor uso de las locomotoras de esclusas, la modernización de la flota de remolcadores y mejoras al sistema de programación del tránsito de naves.
- Mejoras a la seguridad y al nivel de servicio del Canal, incluyendo el aumento del calado de 39.5 pies o 12 metros a 40.5 pies o 12.3 metros y la profundización del Lago Gatún.

Programada para estar lista en el año 2014, cuando se cumpla el centenario de su funcionamiento, la ampliación del Canal de Panamá comprende las siguientes obras:

- Esclusas del Pacífico y el Atlántico a un costo de unos \$2,730 millones, incluidos \$590 millones para cubrir contingencias.
- Tinas de reutilización de agua a un costo de \$620 millones, incluidos \$140 millones para contingencias.
- Canales de acceso para las nuevas esclusas a un costo de \$820 millones, incluidos \$170 millones para contingencias.
- Mejoras a los cauces de navegación existentes a un costo de \$290 millones, incluidos \$50 millones para contingencias.
- Mejoras al suministro de agua a un costo de \$530 millones, incluidos \$260 millones para contingencias.

¿Qué ventajas o desventajas puede tener para el país?

R. Las ventajas para el país son enormes. Panamá optimizaría el aprovechamiento de su posición geográfica y el *Clúster* Marítimo que rodea el Canal (puertos, sistema de suministro de bunker a los buques usuarios del Canal y los puertos, agencias navieras, servicios legales especializados, la Zona Libre, el turismo y el centro bancario que les proporciona servicios financieros) alcanzaría un desarrollo sustancial, con la consiguiente generación de fuentes de empleo.

Un estudio sobre el impacto de la expansión del Canal en la economía nacional realizado por la firma consultora Intracorp Estrategias Empresariales, el cual fue después auditado por la firma INDESA, revela cuantiosos beneficios para el país durante el periodo de construcción y cuando el Canal ampliado esté en operación.

De hecho, se estima que durante el periodo de construcción aproximadamente el 40% de la suma que se invertirá (\$5,250 millones) se quedará en la economía panameña, como consecuencia de la contratación de personal y la compra de bienes y servicios.

Una vez esté operando el Canal ampliado, los aportes al Tesoro Nacional se triplicarán para totalizar unos \$6,191 millones para el año 2025. En 2005, el Canal aportó \$545.1 millones.

Además, el creciente negocio canalero a partir del 2015 estimulará el desarrollo de lo que se conoce como Sistema Económico del Canal (SEC), que incluye 29 actividades económicas (líneas y agencias navieras, venta de combustible marítimo, reparación y mantenimiento de naves, servicios de lanchas y practicable, dragado, puertos, Zona Libre

de Colón, zonas procesadoras para la exportación, turismo de cruceros, centro o *hub* aéreo, servicios legales especializados, seguros, Tribunal Marítimo, etc.).

A manera de referencia, cabe observar que solo las actividades económicas distintas a la operación del Canal aportaron en 2006 poco más de \$2,400 millones a la economía panameña.

¿Conoce el proyecto de ampliación? ¿Cree que ha sido suficientemente difundido el proyecto en Panamá?

R. Por supuesto que conozco el proyecto de ampliación, pues desde hace poco más de 30 años estoy estrechamente ligado al sector marítimo. Por más de 26 años trabajé con la Comisión del Canal de Panamá (hoy Autoridad del Canal de Panamá), y desde 1993 soy editor del Manual Marítimo de Panamá / Panamá Maritime Handbook, que publicamos en inglés y español bajo la empresa Shipping Information Services.

Considero que el proyecto de ampliación fue ampliamente divulgado, tanto a través de separatas incluidas en todos los periódicos de Panamá, como a través de la radio y la televisión. Además, se organizaron muchos foros en los que participaron por igual tanto funcionarios de la ACP y organizaciones e individuos que apoyan la ampliación, como aquellos que la adversan.

Alguna observación más personal, algo que usted quisiera agregar sobre este importante acontecimiento en la vida panameña.

R. Considero que en virtud de la ampliación del Canal y el desarrollo marítimo actual y futuro, Panamá está en camino a convertirse en un país desarrollado en el lapso de unos 10 años. Panamá tiene condiciones parecidas a las de Singapur, y su crecimiento en los últimos tres años ha estado por encima del 7%. Este año, la CEPAL (Comisión Económica de Naciones Unidas para la América Latina y el Caribe) calcula que el Producto Interno Bruto de Panamá crecerá en 9.5%, su mejor crecimiento desde la década de 1960, y que para el próximo año (2008) será de 8.5%. Ambos crecimientos están muy por encima de la media estimada para la región en ambos años (5.6% en 2007 y 4.9% en 2008).

Nombre: Rodolfo Sabonge

Título: Vicepresidente de investigación y mercadeo de la ACP.

Fecha: 20 de diciembre de 2009

¿Qué opina usted sobre la ampliación del Canal?

Panamá asumió una gran responsabilidad ante el mundo cuando tomó la administración del Canal el 31 de diciembre de 1999. La decisión de ampliar el Canal, reiteró el nivel de compromiso adquirido por los panameños, pues, mediante ese proyecto se garantiza la viabilidad de la ruta a largo plazo y con ello el usufructo y beneficio de la ruta, tanto para los panameños como para sus usuarios.

¿Qué ventajas o desventajas puede tener para el país?

Al viabilizarse la ruta a largo plazo, el Canal podrá continuar brindando aportes crecientes al Estado y contribuyendo al desarrollo económico del país. Se ha estimado que el Canal y el sistema económico que de él depende, representa más del 25% del producto interno bruto de Panamá. El proyecto ofrece ventajas a corto, mediano y largo plazo. A corto y mediano plazo, el proyecto representa inversión, trabajo, capacitación, y actividad económica. A largo plazo, el proyecto garantiza el crecimiento en el tráfico y los ingresos del Canal, al igual que en los servicios auxiliares, específicamente los relacionados al comercio y transporte desde, hacia, o a través de Panamá. Las únicas desventajas que pudiera tener el proyecto es que el crecimiento económico acelerado de un país puede venir acompañado de procesos inflacionarios pero esto es algo que el gobierno debe poder administrar.

¿Cree que ha sido suficientemente difundido el proyecto de ampliación en Panamá? ¿y en el resto de América o del Mundo?

En Panamá si, dado que para llegar al referéndum nacional se tuvo que poner en marcha una intensa campaña de comunicación para explicar el proyecto. A nivel internacional, el proceso inició durante el período pre-referéndum, pero todavía hay que intensificarlo para que todas las partes interesadas tomen nota de los beneficios que la ampliación del Canal les va a aportar a futuro.

Alguna observación más personal, algo que usted quisiera agregar sobre este importante acontecimiento en la vida e historia de Panamá.

Pienso que Panamá ha dado, y está dando muestras al mundo, de que los latinoamericanos podemos hacer las cosas bien. Esto es muy importante para lograr consolidarnos e integrarnos como un bloque económico importante, que está en capacidad de jugar en las grandes ligas y formar parte del mundo globalizado. La experiencia de Panamá con su Canal, debe servir de ejemplo para profesionalizar la gestión gubernamental de nuestros países, promover la transparencia y encontrar las mejores fórmulas para resolver el problema de distribución de la riqueza que es, al final del día, el principal obstáculo para el fortalecimiento de las instituciones democráticas de Latinoamérica.

Nombre: Lilibeth Bayard de Langoni

Título: Coordinación Interinstitucional y Administrativa, Gestión Corporativa de la ACP.

Fecha: 20 de diciembre de 2009

1. ¿Qué opina usted sobre la ampliación del canal?

R: Es un tremendo proyecto de ingeniería (civil, hidráulica, mecánica, entre otras), con impacto en el transporte comercial, que además permitirá a los panameños emprender un proyecto ambicioso para adecuar nuestro principal y más estratégico recurso a las necesidades cambiantes de nuestros clientes y del comercio marítimo mundial.

2. ¿Qué ventajas o desventajas puede tener para el país?

R: Ventajas: los panameños tenemos mucho a ganar. Veamos:

El proyecto del tercer juego de esclusas va acompañado de un programa de capacitación técnica y artesanal para garantizar que los panameños estemos capacitados para aprovechar los puestos de trabajo que se generarán directa e indirectamente como resultado de la obra. Se estima que este programa apoyará la capacitación de miles de panameños.

Se generarán más de 40,000 empleos directos e indirectos durante el periodo de construcción, entre los años 2007 y 2014. En el pico de la construcción se requerirán de entre 6,500 y 7,000 trabajadores directamente involucrados en las actividades de construcción, lo cual generará más de 30,000 empleos indirectos adicionales en otras actividades económicas relacionadas.

El auge en la construcción, el hospedaje y las telecomunicaciones, que se había anticipado, se está percibiendo.

La economía del país está creciendo y se estima que durante el período de construcción crecerá como un efecto indirecto e inducido por la obra de ampliación.

Panamá podrá consolidarse como país líder en conectividad, logística y transporte internacional. Ya tenemos un "hub" aéreo, una zona libre para importación/exportación, puertos eficientes y con gran demanda y con la ampliación, con más barcos transitando y más carga pasando, se impulsa la reexportación y el trasbordo.

Los efectos de la ampliación se sentirían a lo largo y ancho de todo el país. Como el Canal ya es uno de los principales aportes al Estado (en materia de pagos directos por cada tonelada transitada por el Canal), el Canal ampliado que recibirá más carga, aportará más y una administración saludable de esos recursos podría mejorar significativamente la calidad de vida de todos los panameños, no solamente de los que viven en las áreas cercanas al Canal.

Desventajas: a pesar de los programas de mitigación, siempre habrá un efecto negativo causado por la migración de panameños desde las áreas rurales hacia las áreas cercanas al Canal, que son las que exhiben mayor crecimiento. También se espera migración de otros países para trabajar en los grandes consorcios que se están estableciendo en el país para sacar provecho del auge económico del país; esta migración de otras culturas puede

traer mayor nivel de criminalidad. Otra desventaja es que esta obra requerirá financiamiento durante los años picos de la construcción y el nivel de endeudamiento del país ya es crítico.

No obstante lo anterior, las ventajas son muchísimo mayores que las desventajas.

3 ¿Cree que ha sido suficientemente difundido el proyecto de ampliación en Panamá? ¿Y en el resto de América o del Mundo?

R: Estoy segura que sí fue ampliamente difundido en Panamá, porque me tocó la honrosa misión de ser vocera del de la propuesta para el proyecto a lo largo y ancho de nuestro país.

Nombre: *Tilcia Elena Delgado*
Título: *Periodista panameña*
Fecha: *19 de diciembre de 2009*

¿Qué opina usted sobre la ampliación del canal?

Sin duda es el proyecto más importante del país en el presente siglo con un impacto positivo para la economía panameña a corto, mediano y largo plazo. La ampliación atraerá mucha inversión directa extranjera con la consecuente creación de plazas de empleo.

El proyecto permitirá que el Canal siga siendo competitivo y pueda satisfacer la demanda de la industria marítima internacional de mover mayor volumen de carga en buques más grandes.

¿Qué ventajas o desventajas puede tener para el país?

La mayor ventaja es el impacto positivo sobre la economía. La mayor desventaja es que los Gobiernos fallen en garantizar que los frutos de la ampliación beneficien a toda la población, especialmente a los más pobres.

¿Conoce el proyecto de ampliación? ¿Cree que ha sido suficientemente difundido el proyecto en Panamá?

Sí conozco el proyecto y creo que la Autoridad del Canal de Panamá hizo lo necesario para divulgarlo en todo el país. Ese era un paso importante para la aprobación del referendo que hizo posible la ampliación.

Alguna observación más personal, algo que usted quisiera agregar sobre este importante acontecimiento en la vida panameña.

Ahora más que nunca todos los panameños debemos estar alerta sobre cómo se usan los recursos que aporta el Canal al Tesoro Nacional. No solo se trata de exigir transparencia sino que se haga justicia social. El Canal es uno de los principales generadores de divisas al país y es justo que dichos beneficios alcancen a todos los panameños.

Nombre: Berta Alicia Chen

Título: Empresaria, traductora y editora panameña

Fecha: 20 de diciembre de 2009

¿Que opina usted sobre la ampliación del canal?

Considero que la ampliación del Canal de Panamá es una de las principales obras de este siglo porque garantiza que el comercio internacional se desarrolle de forma eficiente beneficiando a una gran parte de la humanidad al ofrecer que los productos y servicios lleguen a su destino en el menor tiempo posible.

¿Que ventajas o desventajas puede tener para el país?

Para el país representa grandes ventajas al permitir que un gran número de personas tenga trabajo, lo cual tiene un efecto multiplicador positivo en la economía y la calidad de vida.

¿Conoce el proyecto de la ampliación?

El proyecto ha sido y continúa siendo ampliamente difundido a todos los niveles. Creo que debe tener mayor difusión a nivel mundial para que en todos los países conozcan sus beneficios. Recomiendo más divulgación para que todos los ciudadanos conozcan no solo la parte de la ampliación, sino también la historia del Canal de Panamá. Se pueden desarrollar muchas industrias, comercios y servicios alrededor de las oportunidades que están surgiendo con los trabajos que se llevan a cabo.

Nombre: Ezequiel Rodríguez

Título: Médico panameño residente en España

Fecha: 16 de diciembre de 2009

¿Cuáles son, en su opinión, los beneficios más inmediatos que los panameños tendrán con la ampliación del Canal?

Es posible que durante unos años haya una demanda de mano de obra especializada y no especializada para la construcción; eso también podría generar una mayor demanda del sector servicios, pero una inflación acompañante.

¿Percibe usted en España alguna curiosidad, interés o preocupación respecto a la ampliación del Canal?

No lo percibo por el público en general. Sí por inversores de la construcción y personas que buscan paraísos fiscales para poner a salvaguarda su dinero.

En estos momentos existe una preocupación muy justificada por el deterioro del medio ambiente en todo el planeta. Una obra tan ambiciosa como la ampliación del Canal seguro que tiene un gran impacto ecológico. ¿Cree usted que las autoridades han valorado y previsto suficientes medidas para evitarlo o al menos reducirlo?

No.

Nombre: *María Ángeles Sallé Alonso*

Título: *Socióloga hispano panameña. Directora de Enred Consultores (www.enred.es) y presidenta de Fundación Directa (www.fundaciondirecta.org).*

Fecha: *15 de diciembre de 2009*

¿Cuáles son en su opinión los beneficios más inmediatos que los panameños tendrán con la ampliación del Canal?

La ampliación del Canal es un catalizador muy importante del crecimiento económico del país cara a los diez próximos años. De hecho, y como efecto derivado – principalmente- del gran movimiento empresarial y financiero que supone la puesta en marcha de esta gran obra, Panamá resultará ser este año el país con el mayor índice de crecimiento del PIB de todo América Latina (con un 9,5%, según datos de la CEPAL).

La ampliación afecta también positivamente la dinámica de otros sectores que generan, igualmente, riqueza y empleo para la gente. Por ejemplo, los servicios, la construcción, la banca, el turismo... Y eso es bueno para el conjunto del país. También la ampliación puede ser muy beneficiosa para la imagen de Panamá, pues mucha gente la visitará, saldrá en los medios de comunicación de todo el mundo, etc. etc.

¿Y los posibles inconvenientes?

Sin embargo, también existe el peligro de que este proyecto no ayude a que se reduzcan las grandes desigualdades que afectan hoy a los panameños (Panamá, a pesar de ser tan pequeño, es el segundo país con la peor distribución del ingreso en América Latina). Pues, si no se toman medidas claras, todo el dinero que se moverá tenderá a quedarse en muy pocas manos, pudiendo ahondar aún más la insoportable brecha que hay allí entre ricos y pobres.

Otro peligro (que ya se da) es que, considerando que ‘el dinero llama al dinero’, el país se convierta en un foco -todavía mayor- de interés para capitales procedentes del narcotráfico y de otras actividades delictivas, con la amenaza que eso supone para la economía, la seguridad, los valores y la convivencia.

Por último, Panamá-capital se está sumiendo en un caos urbano tremendo pues la construcción descontrolada de edificios y torres que se está produciendo no se acompaña de la planificación necesaria. Esto requiere de una acción política inmediata (control de la calidad de las edificaciones, control del ruido y de la contaminación, creación de una red de infraestructuras y transportes mínimamente apropiada, atención a los atentados al medio ambiente, reforzamiento de la seguridad, democratización de los espacios públicos para que no se creen ‘islas de bienestar’ en medio de los ‘guettos del malestar’, etc.), todo ello a fin de que la ciudad no colapse.

¿Percibe usted en España alguna curiosidad, interés o preocupación respecto a la ampliación del Canal?

Hay un interés evidente por parte de grandes empresas y gobierno, hasta el punto de que la ampliación ha ‘logrado’ el milagro de que se elimine la consideración de Panamá como paraíso fiscal. Pero la población en general sigue sin saber casi nada de Panamá, y mucho menos de la ampliación del Canal.

¿Cree usted que las autoridades panameñas han valorado suficientemente el impacto medioambiental que una obra tan ambiciosa puede ocasionar?

Desde luego que la han valorado y el proyecto ha sido sometido a evaluaciones de impacto medioambiental, que son preceptivas y llevadas a cabo por la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM). ¿Suficientemente? La verdad es que no lo sé. Soy consciente de que se trata de un asunto controvertido, sobre todo en relación a las consecuencias que la ampliación puede tener para la vida de muchas pequeñas comunidades que residen en las zonas que serán objeto de inundación. Pero entiendo que me falta un conocimiento en profundidad como para poder aportar una opinión relevante.

Cuenta la historia que en 1908 había en Panamá 4.370 españoles trabajando en la obra del canal. ¿Se espera que acudan ahora españoles a trabajar directa o indirectamente en la ampliación?

Es cierto que los obreros españoles –principalmente gallegos- fueron la segunda fuerza laboral en la construcción del primer Canal de Panamá. De hecho, llegaron a ser más de 8.000. Es algo que poca gente conoce aquí, y es una pena pues es una parte fundamental de nuestra historia reciente (‘cuando los emigrantes éramos nosotros’) que deberíamos estudiar y honrar.

Y, si en el siglo XX estuvimos, no cabe duda que también lo estaremos en el XXI. Pero de una manera muy diferente porque, ahora, las tecnologías han avanzado mucho y las máquinas realizarán un trabajo que antes tuvo que hacer a pulso el hombre, con sus manos, su sudor y sus músculos, soportando todo tipo de sufrimientos y enfermedades. España casi seguro que estará (y ojalá que lo esté) pero esta vez aportando capital, tecnología y talento, lo cual demuestra no sólo cuanto ha cambiado el mundo en cien años sino, también, cuánto –por fortuna- se ha transformado la posición de España en él.

Nombre: Ilya Marotta

Título: Gerente de la ampliación del Canal.

Fecha: 26 de diciembre de 2009

¿Cuáles son, en su opinión, las ventajas que los panameños tendrán con la ampliación del Canal?

Hay muchas ventajas, aparte del impacto económico directo e indirecto que genera una obra de esta magnitud en cuanto a la inversión que se dará en el país, le garantiza a Panamá la vigencia de un Canal de primera a largo tiempo, lo que nos mantiene como un país principal en la ruta del comercio mundial lo que desarrolla otras industrias afines en el país. Además el Canal generará más ingresos al fisco para poder invertir en infraestructura y obras de carácter social.

En estos momentos existe una preocupación muy justificada por el deterioro del medio ambiente en todo el planeta. Una obra tan ambiciosa como la ampliación del Canal seguro que tiene un gran impacto ecológico.

¿Cree usted que las autoridades han valorado y previsto suficientes medidas para evitarlo o al menos reducirlo?

La ACP ha invertido 5 años de estudios antes de llevar este proyecto a un Referéndum Nacional, e invirtió varios millones de dólares en estudios ambientales, para poder medir todos los impactos. La ACP se caracteriza por ser una empresa muy consciente del ambiente y tenemos una División Ambiental que audita y tiene una sección de educación ambiental la cual trabaja con moradores del área para inculcar la importancia de la protección del medio ambiente. Gran parte de esta obra se llevará a cabo en áreas donde los Estados Unidos había hincado una construcción de un tercer juego de esclusas en 1939, o sea áreas previamente impactadas, y toda la obra se realizará dentro de áreas patrimoniales de la ACP. La ACP ha realizado 3 estudios de impacto ambiental y en todos los pliego de licitación se incluye el plan de manejo ambiental a seguir al igual que todos los requisitos ambientales. La oficina encargada de la ejecución de la obra cuenta con una Sección de Control y Seguimiento ambiental que audita y garantiza que estos planes de manejo ambiental se cumplan y coordina estrechamente con la Autoridad Nacional de Ambiente (ANAM) todos los requisitos. Además la ACP se ha regido rigurosamente por los principios de Ecuador.

Probablemente sepa ya que la Ruta Quetzal reúne jóvenes de España e Hispanoamérica en torno a figuras o hechos de significación histórica para la comunidad hispánica y que este año van a visitar su país. ¿Qué opinión le merece esta iniciativa?

Me parece una iniciativa excelente sobretodo en momentos en que un evento tan importante como el de la Ampliación se está llevando a cabo en Panamá.

E-mails intercambiados con:

E-mails

Neil King (Neil.King@wsj.com)
(Periodista del Wall Street Journal)

I'm a Spanish student of 17 years old. I'm doing a project about the expansion of the Canal de Panamá. Searching for information I've found your name as you wrote an article about this subject on the January 7th 2004. I couldn't find the article and I think it could be interesting for my project. I would be delighted if you could tell me where to get the article or some information about this matter. Thanking you in advanced. Greetings: Nombre del autor.

Respuesta:

Thanks I could email you the story at the end of the week. Am in London and a bit out of touch. Is that too late? If not, send a note to remind me on Friday. I also know the people in DC who represent the canal if you need more.

Rogelio Pinilla (rapinilla@pancanal.com)

(Ing. Civil, División de Administración del proyecto de Esclusas, Autoridad del Canal de Panamá)

Saludos desde España. Soy un estudiante de 17 años que estoy haciendo un trabajo sobre la Ampliación del Canal de Panamá. Buscando información, he leído un artículo suyo sobre el fenómeno del Niño y me preguntaba si me podría enviar algún tipo de documento o página web donde yo pudiera informarme sobre cómo influye este fenómeno en el Canal y sobre todo las consecuencias que puede tener en un futuro cuando se lleve a cabo la ampliación. Muchas gracias y perdón por si le he molestado.

Respuesta:

Le recomiendo solicitar información al Sr. Jorge Espinosa de la Sección de Meteorología e Hidrología de la Autoridad del Canal de Panamá. Su dirección es jaespinosa@pancanal.com.

J.A. Espinosa (jaespinosa@pancanal.com)

(Gerente, Sección de Recursos Hídricos, División de Ambiente, Autoridad del Canal de Panamá)

Saludos desde España. Soy un estudiante de 17 años que estoy haciendo un trabajo sobre la Ampliación del Canal de Panamá. Buscando información, he leído un artículo de Rogelio Pinilla sobre el fenómeno del Niño y le pregunté si me podría enviar algún tipo de documento o página web donde yo pudiera informarme sobre cómo influye este fenómeno en el Canal y sobre todo las consecuencias que puede tener en un futuro cuando se lleve a cabo la ampliación. El señor Pinilla me envió su correo electrónico y me recomendó que le escribiera a usted para pedirle dicha información. Muchas gracias y perdón por si le he molestado.

Respuesta:

El fenómeno de “El Niño” en general causa una disminución en la cantidad de precipitación en la cuenca del Canal.

El Niño se clasifica como débil, moderado y fuerte, solo los fenómenos de “El Niño” fuertes afectan las operaciones del Canal. Estos causan fuertes sequías lo que provoca que el lago de navegación del Canal (el Lago Gatún) disminuya su nivel por debajo de 81.50 pies lo que provoca una disminución en el calado de los buques. Esto quiere decir que los buques siguen cruzando el Canal pero con menos carga. Las últimas veces que se implantaron restricciones en el calado de los buques que cruzaban el Canal fue durante los fenómenos de El Niño de los años 1982-0983 y 1997-1998. Estas serán muy similares con el Canal Ampliado. La ventaja que tiene el canal ampliado es que el mismo tendrá unas tinajas especiales para reciclar el agua lo que ahorrará agua.

Saludos,

Ariel R. Rodríguez Vargas

Me llamo y soy un estudiante de 17 años, estoy haciendo un trabajo sobre la ampliación del Canal. He leído en Internet un artículo suyo acerca del impacto medioambiental que la ampliación del Canal puede ocasionar al agua de los lagos Gatún y Miraflores y me pregunto si sería tan amable de explicarme como pueden salinizarse los lagos, no termino de entenderlo y si habrá más problemas con la ampliación del Canal de la que existe actualmente. Muchas gracias

Respuesta:

En la red existen varios artículos o escritos que he hecho al respecto. Lamentablemente los documentos técnicos están en inglés y no es fácil comprenderlo.

Como cualquier líquido, un agua con salinidad al tener contacto con agua dulce o menos salada, por física de fluidos, fluye del agua con mayor densidad al de menor densidad.

Las esclusas actuales y futuras son compuertas que se abren y se cierran y ponen en contacto agua dulce del Lago Gatún con agua salada del Océano Pacífico de un lado y del Mar Caribe del otro lado, pero el intercambio no ocurre de tajo, ocurre de a poco. Esto provoca que constantemente fluya salinidad del mar al lago. Las medidas de mitigación existen pero el problema es que implica el uso de mucha más agua que la que puede almacenar el Lago Gatún ampliado. Además requiere de infraestructura super costosa acompañada además de las cámaras de las esclusas. El problema de todo esto no es que no ocurra este hecho físico, sino que la Autoridad del Canal de Panamá, pretende hacer ver como que este hecho no ocurrirá y por tanto no tiene ninguna medida de manejo ambiental para mitigar el problema y esto se debe a que en este momento tendrían que hablar de costos adicionales que harían no factible el proyecto. Por ejemplo tendrían que hacer nuevas represas en otra cuenca (una cuenca algo alejada y con poblaciones de pueblos campesinos) y trasvasar el agua hacia el Lago Gatún. Todo esto implica estructuras altamente costosas de miles de millones de dólares adicionales.

Muchos más impactos ambientales significativos se esperan, especialmente en el sector caribe, que cambiará profundamente el uso de suelo en áreas protegidas y en el Corredor Biológico del Atlántico Panameño.

Te recomiendo bajar la presentación en power point en la liga adjunta, que contiene el texto explicativo de cada diapositiva, quizás esto te ayude a comprender un poco más de qué se trata: <http://burica.wordpress.com/2007/05/22/ampliacion-del-canal-de-panama-impacto-y-viabilidad-ambiental-desde-la-perspectiva-del-recurso-hidrico/>

Igualmente te recomiendo:

<http://burica.wordpress.com/2007/08/05/la-intrusion-de-agua-salada-en-el-canal-de-panama/>

y

<http://burica.wordpress.com/2007/02/19/impacto-de-la-ampliacion-del-canal-de-panama-tercer-juego-de-esclusas-en-la-calidad-y-cantidad-de-agua-de-los-lagos-gatun-y-miraflores/>

Observe las referencias citadas en estos trabajos para que se guíe donde localizar más información.

Saludos cordiales desde Panamá.

Atentamente,

Bibliografía

Páginas consultadas:

- www.pancanal.com
- www.amplacióncanal.epasa.com
- www.bbc.co.uk/panamá.com
- www.terra.com
- www.burica.wordpress.com
- www.alonsoroy.com
- <http://www.pancanal.com/esp/noticiero/el-faro/pdf/elfaro-20070817.pdf>

Artículos consultados en Internet:

- Propuesta de ampliación del canal de Panamá:
 - 1 Proyecto del tercer juego de esclusas
 - 2 Resumen de datos importantes del proyecto
 - 3 Aspectos relevantes
 - 4 Preguntas más frecuentes
 - 5 Estimado de costos del tercer juego de esclusas
- Plan Maestro
- 15 de noviembre de 2001: La ampliación del Canal. Adolfo Ahumada
- 13 de agosto de 2001: El Canal y el desarrollo Nacional. R. Martinelli
- 3 de diciembre de 2002: El costo viabilidad de la ampliación. Guillermo E. Quijano
- 29 de agosto de 2006: Habrá agua suficiente. Ramiro Guerra
- Agosto de 2006: Una propuesta de ampliación del Canal sin transparencia y sin desarrollo. Marco A. Gandá
- Septiembre de 2007: Lecciones de la historia. Patricia Pizzurno
- Septiembre de 2007: Plan de Desarrollo sostenible y gestión integrada de los recursos hidráulicos de la cuenca hidrográfica del Canal.
- Impacto de la ampliación del Canal en los Lagos Gatún y Miraflores. Ariel
- Rodríguez Vargas. 2006

Revistas y Libros consultados

- Coniff, Michael L. “Panamá durante la época de construcción del Canal Norteamericano” en Historia general de Panamá, Vol. III, Tomo 1 el siglo XX, Panamá 2004.
- MC Cullough, David: “Un camino entre dos mares, la creación del Canal de Panamá” Editorial Espasa-Calpe. Madrid 2004.
- Berta Alicia Chen: “Frasas celebres sobre el Canal de Panamá”. Investigación Histórica. Panamá 2007.
- Carlos Bolivar Pedredchi. “La expansión del Canal y sus referencias”- Ed Chen. Panamá 2006

- Mario J. Galindo H. “Para enfocar el debate sobre la ampliación del Canal”- Panamá del Canal- Panamá 2006.
- Revista de Ingeniería y Arquitectura, Panamá, diciembre 2006
- “Canal de Panamá” el reto de los nuevos tiempos.
- Edición Centenario “Esta es mi Patria”.
- Tareas nº 123. Canal de Panamá Celestino Arauz; Fernando Manfredo, Humberto Leignadier. Agosto 2006
- Tareas nº 126. Panamá y el reto del desarrollo. Juan Jované, Juan C. Mas, F. Manfredo, Roberto N. Méndez. Agosto 2007.
- Canal de Panamá . Ediciones Balboa. Julio 2007
- The Book of Knowledge. Volumen 6. The Waverly Book Company

Artículos de periódicos

- 24 de junio de 2000. José Quintero. Panamá no debe endeudarse para ampliar el Canal. La Prensa
- 5 de octubre de 2000. F. Manfredo Jr. Los retos del tercer juego de esclusas. El Panamá América.
- 7 de mayo de 2001. Mario A. Muñoz. Una cuenca para dos “cáritas”. La Prensa.
- 23 de mayo de 2001. Jose M^a Valverde. La cuenca ampliada: ¿necesidad o necesidad? La prensa.
- 23 de noviembre de 2003. Tomás Prona Ruiz. El post-Panamax. El Panamá-América.
- 7de enero de 2004. Panamá Canal at Crossroads. Neil King. The wall street journal.
- 27 de abril de 2004. Cynthia Sánchez. Casi listos estudios del Canal. La prensa.

Entrevistas realizadas

- M^a Ángeles Sallé Alonso. Socióloga y Presidenta de Fundación Directa. Madrid. 19 de diciembre de 2009
- Ezequiel Rodríguez. Médico. Madrid. 29 de diciembre de 2009.
- Lilibeth Bayard de Langoni: Coordinación Interinstitucional y administrativa, gestión corporativa. ACP. Panamá. 21 de diciembre de 2009.
- Franklin Castellón: Editor del Manual Marítimo de Panamá. 1 de diciembre. 2009.
- Berta Alicia Chen. Escritora. 21 de diciembre de 2009 Panamá.
- Neil king. Periodista. Washintong. Octubre de 2009.
- Jorge A Espinosa. Gerente Sección de Recursos Hidráulicos de la ACP. 13 de noviembre de 2009.
- Dña Tilcia Elena Delgado: Periodista. 14 de diciembre de 2009.
- Don Rodolfo Sadonge: Vicepresidente de investigación y mercadeo de la ACP Diciembre 2009.
- Dña Illy Marotta : Gerente de la ACP. Madrid 20 de diciembre 2009