

La verdad sobre la Ampliación del Canal de Panamá.

LA CRÓNICA DE UN FRACASO ANUNCIADO.

**Grupo de Trabajo *Canal de Panamá*
del
Centro de Estudios Estratégicos
(CEE - Panamá)
Agosto 2012.**

386.44 V582

La Verdad sobre la ampliación del Canal de Panamá.
- Panamá : Centro de Estudios Estratégicos, 2012.
110p. ; 2012

ISBN 978-9962-5527-1-0

1. CANAL DE - PANAMÁ
2. CANAL DE - PANAMÁ -MODERNIZACIÓN
3. CANAL DE PANAMÁ - AMPLIACIÓN I. Título

**La verdad sobre la Ampliación del Canal de Panamá.
La crónica de un fracaso anunciado.**

Copyright © Centro de Estudios Estratégicos
(CEE - Panamá)

ISBN 978-9962-5527-1-0

Primera Edición: 2012

Impreso en Panamá, Rep. de Panamá
Por Imprenta Articsa,
E-mail: imprentaarticsa@hotmail.com

*A Jorge E. Illueca Sibauste.
A George Richa Mawad.
Panameños Dignos.
In Memoriam.*

“La Propuesta de Ampliación del Canal ha sido presentada sin diseños ni planos finales e integrales de la obra, que la ACP promete elaborar y completar en un período de tiempo que tomará de dos a tres años.

Nos parece absurdo que se nos pida que tengamos ciega confianza en una Propuesta que tiene lagunas ostensibles y carece de las definiciones necesarias e imprescindibles.

El presente Informe es el resultado del análisis escrupuloso de sus autores y de numerosos profesionales, técnicos y hombres con experiencia práctica que han examinado a fondo la Propuesta de la ACP endosada por el Ejecutivo.

La conclusión a que se ha llegado es que la Propuesta mancomunada de la ACP y del Ejecutivo de "ampliar la capacidad del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas" es innecesaria en estos momentos, que está incompleta y que, además de ser en extremo riesgosa, contiene inexactitudes, medias verdades, costos subvaluados, información falseada.

Nos parece ilógico e irracional que poseamos una Posición Geográfica privilegiada, con múltiples y grandes posibilidades y que aceptemos que se cierren todas las vías y se conspire para que el Proyecto de Ampliación del Canal con todas sus fallas se haga con el sacrificio de nuestros ahorros, de nuestra capacidad de crédito, de nuestro capital de esperanzas. “

Nuestros Motivos.
Segundo Informe al País
Octubre de 2006

Estimad@ Conciudadan@:

Si Ud. tuviese poder real para decidir:

¿ continuaría con los trabajos de Ampliación ?;

¿ los suspendería ?

¿ exigiría rendición de cuentas a los responsables ?

¿ qué haría ?

Lea y fórmese su Propia Opinión

Introducción.

Al rayar el alba un Lunes de Marzo de 2006, los más altos cargos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) fueron alertados: circulaba por todo el país un documento de 28 páginas, tamaño tabloide a todo color que exponía un análisis acerca del Canal de Panamá, afirmaba que la idea de construir un 3er. Juego de Esclusas ni es necesaria ni se justifica ahora y proponía utilizar los Excedentes Canaleros para lo que denominaban Un Desarrollo Nacional Nuestro, Ahora.

Sus cinco autores solicitaban la realización de un debate nacional amplio, con acceso equilibrado a todos los medios de difusión.

La cúpula de la ACP 'entró en pánico: esa mañana de lunes se sucedieron las reuniones de miembros de la Junta Directiva, del Administrador, de los Directores y Subdirectores de Departamentos..., los encargados de la seguridad fueron severamente increpados y se iniciaron las investigaciones para descubrir quiénes habían 'traicionado los secretos'(sic) relacionados a la proyectada Ampliación.

El resto de la historia es conocida. La hemos resumido sumarisísimamente en las páginas que siguen y - lo que es más importante - hemos actualizado a la fecha (Agosto de 2012) las principales mentiras y las increíbles chapucerías que ha hecho y sigue haciendo la cúpula de la ACP: su Junta Directiva y la mayoría de sus altos ejecutivos, a costa del principal Patrimonio del País.

Ya en prensa este libro, recién empieza a asomar la punta del iceberg: el Grupo Unidos por el Canal - esencialmente la empresa (quebrada) Sacyr-Vallerhermoso y CUSA de la Familia Alemán Zubieta - reclama al Administrador de la ACP, Alemán Zubieta, la suma de USD 573 Millones por incumplimientos de contratos.

Anuncian públicamente que si no se logra terminar la obra en Octubre de 2014, como está previsto, "el proyecto estará listo en abril de 2015".

Falso.

A finales del primer semestre del presente año, el propio Alemán Zubieta reconoció en una reunión 'privada' en La Casa del Marisco que ojalá (sic) se pudiese terminar la obra antes que culmine el 2016 y que debido al deployment (el despliegue de sus naves y rutas que hacen los armadores y las navieras) ojalá llegaran a pasar dos (2) buques Post-Panamax y no seis (6).

En realidad, todo el proyecto de ampliación empieza a hacer aguas por todas partes.

El enorme atraso en el vaciado del concreto - que no son 7 meses como aceptó en TVN Alemán Zubieta sino muchos más, como aquí documentamos - se debe a la incompetencia de los ingenieros de la ACP encargados del tema y no a los fabricantes, mismos que entregan lo que se les solicita por errado que esté el cliente que paga. Hay testimonios de una reunión de la cúpula con proveedores de cemento que llegan a dar vergüenza ajena.

El tema del dragado del Lago Gatún y luego la colocación de las válvulas y luego la necesidad de aumentar los niveles de los vertederos y luego...es todo un galimatías que demuestra improvisación, desconocimiento y reiteradas mentiras a la ciudadanía.

El tema de los Prácticos del Canal, sus preocupaciones, desatendidas desde que en Agosto de 2006 hicieron público su Informe Técnico, la imposibilidad de hacer tránsitos sin locomotoras por un 3er. Carril que nadie sabe si efectivamente será construido, la imposibilidad de abordar con seriedad la capacitación de los Prácticos de buques y de Remolcadores,...

El tema de la Crisis Económica generalizada, claramente predicho en el Segundo Informe al País del Grupo Illueca, como puede leerse en el Disco Compacto que ofrecemos,...

En fin...así es: todo el proyecto de ampliación empieza a hacer aguas por todas partes.

Todas las mentiras, las omisiones, las falsificaciones de la verdad que sobre este tema han hecho gala los más conspicuos miembros de la Mafiocracia desde el 24 de Abril de 2006 en que Martín Torrijos inauguró formalmente el show, empiezan a develarse.

No podía ser de otra manera. En alguna parte de El Quijote, dice Cervantes que 'la verdad anda sobre la mentira como el aceite sobre el agua'.

Todo esto aquí se documenta. Y se demuestra.

Es la crónica de un fracaso anunciado.

Pero...¿ quién paga por todo esto ?.

¿Quién se responsabiliza por toda esta estafa a la Ciudadanía?

¿ Cuánto nos ha costado y cuánto más nos costará toda esta farsa ?

¿ Quién asume los costos políticos de que los Excedentes Canaleros (más de USD 6,000 Millones sólo en los años recientes) no se hayan utilizado para garantizarle a todos los panameños el Derecho a una Vida Digna, la satisfacción plena de sus Derechos Económicos y Sociales?.

¿Qué hacer ante todo esto ?

La respuesta a esta pregunta depende de Ud. que nos lee.

Centro de Estudios Estratégicos

(CEE-Panamá)

15 de Agosto de 2012.

Las Manipulaciones iniciales.

En los primeros meses del año 2006 las principales empresas encuestadoras del país - *Dichter & Neira* y *CID-Gallup* - reportaron que cerca de un 60% de los panameños votarían "Sí" en un Referéndum que preguntara sobre la conveniencia o no de construir un 3er. Juego de Esclusas, es decir, un 3er. Carril capaz de permitir el tránsito de buques Post-Panamax.

El que la mayoría de los ciudadanos estuviesen dispuestos a votar a favor de un Proyecto del cual no tenían la más remota idea, no sólo llamó la atención sino que alarmó a numerosos profesionales y estudiosos.

Ya para esas fechas, en el *imaginario popular* había calado un sutil proceso de intoxicación mediática implementado por la cúpula de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ¹.

En los meses que van hasta Octubre de 2006 la intoxicación se transforma en un *tsunami mediático* intoxicante, irrespetuoso y embrutecedor. Es tal su eficacia y abrumadora impresión de 'hechos consumados' más allá de la voluntad ciudadana, que en un pueblo cuyos índices de participación electoral se cuentan entre los más altos de América, al Referendum sólo acude a votar el 43% del electorado y la pregunta de la Cúpula de la ACP y del Ejecutivo (*¿Aprueba usted la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá?*) sólo es respondida "Sí" por el 32% del total de ciudadanos aptos para ejercer el voto.

¹ Por la Cúpula de la ACP en el año 2006 se entiende el conjunto de personas formado por los 11 Miembros de la Junta Directiva, los 12 Altos Ejecutivos de la Autoridad del Canal de Panamá: el Administrador, el Sub-Administrador y los 10 Directores de Oficinas o Departamentos así como los 17 extranjeros Miembros de la Junta Asesora. En el año 2006 los miembros de la Junta Directiva eran: Mario Galindo, Eloy Alfaro, Roberto Roy, Adolfo Ahumada, Eduardo A. Quirós, Guillermo Quijano, Antonio Domínguez, Abel Rodríguez, Ricaurte Vásquez, Alfredo Ramírez Jr. En la actualidad los miembros de la Junta Directiva son: Rómulo Roux, Adolfo Ahumada, Marco A. Ameglio S., Rafael E. Bárcenas P., Guillermo O. Chapman, Jr., Nicolás Corcione, Ricardo de la Espriella Toral, Norberto R. Delgado D., Eduardo A. Quirós B., Alfredo Ramírez, Jr. y José A. Sosa A.

Para no variar, la pregunta - tan sencilla y vacía de contenido - también era fruto de la manipulación.

En efecto, previamente, otro grupo de personas que, en esencia, representan directamente, son parte o sirven a los mismos intereses de lo que el Centro de Estudios Estratégicos (CEE-Panamá) ha caracterizado como la Mafiocracia, ya había preparado el camino ².

En Julio de 2004 se había modificado el Artículo 319 (hoy 325) de la Constitución que obligaba a presentar en Referendum los Contratos para una eventual Ampliación del Canal. Los partidos PRD, Popular, Arnulfista, Molirena, Solidaridad y Liberal otorgaron a la cúpula de la ACP la facultad de contratar directamente la ejecución de los distintos componentes de la Ampliación contando exclusivamente con la aprobación del Consejo de Gabinete para los contratos de financiamiento ³.

² Un artículo de opinión publicado en El Panamá América el 1º de Julio de 2004 otorga, de parte interesada, los 'derechos de autor' de semejante manipulación para alterar el orden constitucional a las siguientes personas: Mario J. Galindo H., Eloy Alfaro, Adolfo Ahumada, Alfredo Ramírez Jr. (todos ellos miembros, a la sazón, de la Junta Directiva de la ACP), Carlos Arosemena Arias, Fernando Cardoze, Carlos Cordero, Eduardo de Alba Arango, José Raúl Mulino, Eduardo Morgan, Juan David Morgan, Oydén Ortega, Bret Patton, Jorge Eduardo Ritter y Aristides Rojo.

Para detalles, véase con provecho las páginas 5 y 6 del Segundo Informe al País, contenido en el Grupo de Trabajo Canal de Panamá de la Web del CEE-Panamá: <http://www.centrodeestudios estrategicos-cee-panama.org/> y en el Disco Compacto (CD) que se entrega con este libro.

³ Las Actas correspondientes a la Comisión de Gobierno de la Asamblea Nacional quizá - allí nada es seguro - contengan las advertencias que Jorge E. Illueca, Fernando Manfredo y Humberto Ricord sustentaron exhaustivamente el 25 de Junio de 2004 aduciendo que tal modificación era inconveniente para los Intereses Nacionales.

Las Ilegalidades iniciales.

La principal y más rentable ilegalidad perpetrada por la cúpula de la ACP fueron las Reservas Ilegales que desde el año 2000 empezaron a conformar con el propósito de disminuir falsamente los verdaderos costos del 3er. Juego de Esclusas.

Así, para el Año Fiscal 2004 el fondo de Reservas Ilegales ascendía a USD 341 Millones (M), ese año reservaron USD 101 M, en el año 2005 retuvieron al Tesoro Nacional USD 147 M...En resumen, ya antes del Referendum las cifras ilegalmente retenidas y no transferidas al Tesoro Nacional según lo establecía la constitución ascendían a USD 591 Millones (591,325,000.00 para ser exactos).

Durante meses se denunció el hecho. Se hicieron los cálculos exactos de las cifras ilegalmente retenidas cada año, se explicó en qué parte de los Estados Financieros de la ACP se podían verificar. Fue inútil : todos, el Administrador, el Director de Finanzas, los Directores de Departamento y los miembros de la Junta Directiva de la ACP lo negaron sistemáticamente.

La mentira se mantuvo hasta que FRENADESO obtuvo y publicó, bajo el acertado título *Historia de una Infamia*, las 89 Actas de la Junta Directiva de la ACP desde Diciembre de 1999 hasta Mayo 2006 ¹ en las cuales se confirma plenamente, por boca de los propios directores, que las Reservas Ilegales existían.

No sólo existían sino que las reiteraban afirmaciones plenas de cinismo e impudicia ² : "El director Galindo (se refiere a Mario J. Galindo H.) igualmente señaló que no sería serio

¹ Pueden consultarse en: <http://www.nodo50.org/caminoalternativo/canal/117.htm>

² Véanse las Actas de 30 de Mayo de 2002, la de 2 de Julio de 2002, la de 25 de Febrero de 2003, la de 16 de Diciembre de 2003

(sic) haber creado la reserva corporativa y no alimentarla y..."

Lo cual, como se señaló en aquellos días, era "exactamente como decir: 'no sería serio, luego de tener el burdel alquilado, no dedicarnos a la trata de blancas', o 'no sería serio, ahora que tenemos el depósito subterráneo habilitado, no traer la droga'. Éticamente es exactamente lo mismo. No. Es peor: han estado haciendo Reservas Ilegales que a la fecha llegan a US \$ 591 millones en un país de 3 millones de habitantes en el cual 434,000 ciudadanos viven con menos de US \$ 1.00 por día y donde la desnutrición infantil alcanza el 21.9 % de la población. Eso tiene un solo nombre: eso es criminal y los criminales deben estar en la cárcel".³

³ Entrevista concedida a Inés Lara en los días previos al Referendum sobre la Ampliación del Canal "El 'No' va a ganar, pero fíjese lo importante que es esto que aún cuando ganara el 'Si', ya perdieron", vease la Entrevista completa en el Grupo de Trabajo Canal de Panamá de la Web del CEE-Panamá: <http://www.centrodeestudiosestrategicos-cee-panama.org/>

Las Principales Omisiones.

La más grave de las omisiones - obviamente omisiones interesadas - fue y sigue siendo la inexistencia de Estudios Finales para abordar una obra de tal envergadura.

La cúpula de la ACP - según tuvieron que reconocer - necesitaban "*de dos a tres años*" para concluirlos. Era, pues, no sólo lícito sino obligante preguntar : ¿Cuál es el apuro? ¿Por qué no hacer las cosas bien? ¿Qué poderosos intereses, locales o no, nos empujan a esta aventura riesgosa, innecesaria ahora...?

Peor aún, incluso los Estudios sólo Conceptuales que la cúpula y el Ejecutivo PRD resumieron en el medio millar de páginas del Plan Maestro adolecía de graves insuficiencias que fueron señaladas y reclamadas por numerosos ciudadanos preocupados por la irresponsabilidad que hacían gala los agoreros de la Ampliación.

Tanto la cúpula de la ACP como el Consejo de Gabinete se negaron a publicar el Modelo de Análisis Financiero completo, es decir incluyendo las hojas de cálculo y las 'corridas'. Mientras engañaban sistemáticamente a la ciudadanía, el Presidente Torrijos reconocía ante The Wall Street Journal que '*la ingeniería financiera no está terminada*'.

El documento titulado *Costos y Cronograma para el Diseño Conceptual de las Esclusas Pospanamax*, fechado en Febrero de 2006 y señalado como Resumen Ejecutivo tampoco estuvo disponible para la ciudadanía.

De la misma manera se negaron a entregar el documento marcado Confidencial, de Marzo de 2006, titulado *Desarrollo e Implementación de un Modelo de Riesgos y Estimación de Contingencias para el Programa de Ampliación del Canal de Panamá*, aduciendo que como el software que habían utilizado era propiedad del Consultor no estaban en condiciones de hacerlo público, lo cual para no variar era mentira.

Aún sin disponer del Modelo de Riesgos, el Informe *The Panama Canal Authority. Canal Expansion. Risk Assessment Report* de Mayo 2005, marcado y manejado en su momento por la cúpula de la ACP como uno de los tantos documentos 'confidenciales', ya advertía que el mayor riesgo era el del retraso en la construcción del Proyecto de Ampliación y la deficiente estructura organizacional de la ACP para hacer frente al Proyecto ¹.

Con igual desfachatez mintieron al tratar el tema de las Radas de Aproximación a las Esclusas que había señalado con gran preocupación la Unión de Prácticos (los Pilotos) del Canal en un cauteloso Informe Técnico del 29 de Agosto de 2006.

Las Radas necesarias para garantizar un tránsito seguro, especialmente en los meses de verano cuando los vientos en el Canal alcanzan 25 nudos y más (aproximadamente 45 kms/hora), deberían ser de un diámetro al menos equivalente a dos esloras Post Panamax. Los costos de construcción de las Radas ni siquiera fueron considerados en los Costos. Bueno es precisar, para que se tenga una idea de lo que esto significa, que las Radas necesarias en el Pacífico y en el Caribe son no menos de 10 veces mayores que las esclusas diseñadas para supuestamente albergar a un Post Panamax.

La única vez que se atrevieron a hablar del tema en público (en Radio KW Continente) del tema de las Radas, Jorge Luis Quijano, entonces Director de Operaciones Marítimas de la

¹ Véase, *The Panama Canal Authority. Canal Expansion. Risk Assessment Report* de Mayo 2005. Prepared by AON Enterprise Risk Management. También puede consultarse el sitio web de AON y anotar que desde el Octubre de 2008, AON-España trabaja con Sacyr Vallehermoso "analizando tanto las peculiaridades técnicas como contractuales (bidding, pre-construction and water work liabilities) de la operación" http://www.aon.com/spain/noticias/imagenes/np_sacyr.pdf

ACP y a partir de Septiembre de 2012, nuevo Administrador del Canal mintió, según consigna El Panamá América de 13 de Octubre de 2006, así ² :

- *'bueno...en estos momentos no tengo la cifra a mano, pero esos costos sí están considerados'.*
- *'¿ 'Dónde , en qué parte de la Página 11 de los Costos Mentirosos que Uds. han presentado están considerados' ?.*
- *'en las Contingencias'.*
- *las Contingencias para las nuevas esclusas más las Contingencias para las mejoras de los Cauces de Navegación más las Contingencias para los cauces de acceso totalizan US \$ 730 millones y las 2 esclusas Post Panamax totalizan US \$ 2,140 millones. ¿ Cómo se explica que lo que manifiestamente es 8-10-12 veces más grande (sólo en dragado, por ejemplo), sea sólo un 30% del costo?...Ustedes mienten'.*

Ni Quijano ni ningún otro miembro de la cúpula de la ACP ha osado volver a mencionar el tema de las Radas en público.

² Véase El Panamá América: http://www.epasa.com/weblog/archives/2006/10/entrevista_a_ju.html

Véase también Entrevista concedida a Inés Lara en los días previos al Referendum sobre la Ampliación del Canal "El 'No' va a ganar, pero fíjese lo importante que es esto que aún cuando ganara el 'Si', ya perdieron" en el Grupo de Trabajo Canal de Panamá de la Web del CEE-Panamá: <http://www.centrodeestudiosestrategicos-cee-panama.org/>

Las principales mentiras.

Tanto el Ejecutivo como la cúpula de la ACP presentaron a la ciudadanía no sólo una Propuesta incompleta sino también colmada de inexactitudes, de medias verdades, de omisiones graves, con costos subvaluados y, lisa y llanamente, plagada de mentiras.

Las más notables:

"Quiero garantizarles a los panameños que, a partir de hoy, toda la información que sustenta el Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá será pública y estará disponible sin ninguna restricción".

Discurso de Martín Torrijos el 24 de Abril de 2006.

Falso.

Las principales omisiones ya han sido señaladas en este breve resumen.

"El proyecto de ampliación del canal...Es un proyecto nacional. No debe ser politizado...;"

Discurso de Martín Torrijos el 24 de Abril de 2006.

Falso.

El Sábado 6 de Mayo 2006 en el Auditorio Ascanio Arosemena, el flamante Coordinador reunió a los Voceros de la ACP y los voceros del PRD de las Provincias de Panamá y Colón (unas 200 personas en total) y definió con claridad la tarea : *"Esta es una Guerra. Y ustedes son los soldados que van a tomar la colina"*. Por otra parte, basta recorrer la prensa de los días y semanas inmediatamente posteriores a la publicación del Resumen Ejecutivo de la Propuesta para demostrar fehacientemente la falsedad de la afirmación.

"...he señalado a la Autoridad del Canal de Panamá algunas premisas básicas para su aprobación que han quedado establecidas en la Propuesta : La primera es que ampliación

tiene que ser autofinanciable....".

Discurso de Martín Torrijos el 24 de Abril de 2006.

Falso.

No es autofinanciable. Para serlo, la ACP tendría que realizar, por su propios y exclusivos medios, y con sus propios y exclusivos recursos, independientemente del aporte o dineros conseguidos por préstamos de cualquier naturaleza, las inversiones propuestas para la construcción del Tercer Juego de Esclusas.

"La segunda es que el financiamiento que se requiera debe ser adquirido por la ACP y no por el Gobierno para que no se afecte la capacidad de seguir destinando recursos a la atención de las necesidades básicas de los panameños."

Discurso de Martín Torrijos el 24 de Abril de 2006.

"No aumentará la deuda soberana del país"

ACP. Separata titulada Tercer Juego de Esclusas.

Falso.

El numeral 3 del Artículo 319 de la Constitución establece taxativamente que "La Junta Directiva podrá contratar empréstitos, previa aprobación del Consejo de Gabinete y dentro de los límites establecidos por la Ley". Tal disposición hace que, para el Banco Mundial, para el FMI, para el BID y para cualquier Banco Privado del Mundo, tales empréstitos en tales condiciones devienen, en última instancia, en Deuda Soberana de la República de Panamá, propietaria 100% de la ACP. En ese sentido, el Fondo Monetario Internacional se pronunció clara y oficialmente en el Documento IMF Country Report N° 06/3 de Enero del 2006 titulado: *"Panamá: Selected Issues and Statistical Appendix*. Página 51, Numeral 57.

Todo ciudadano sabe que nunca existió ningún Debate Nacional, que la cúpula de la ACP jamás aceptó un debate público, en vivo y en directo con ninguno de los ciudadanos o grupos de ciudadanos que expresaron una opinión distinta

- y documentada -, que lejos de propiciar el sano intercambio de ideas acudieron a las manipulaciones, a las descalificaciones, a las tan socorridas *agendas ocultas* y - con recursos que alcanzaron varias decenas de millones - a un verdadero Tsunami mediático, publicitario y manipulador que substituyó lo que debió ser un Debate Nacional indispensable.

El tema de los Post-Panamax y los Flujos de Comercio

La propuesta de la cúpula de la ACP y del Ejecutivo para justificar la Ampliación del Canal descansó en un supuesto principal que podría resumirse en dos frases:

- 1 'Los Flujos de Comercio de la riqueza real (bienes, productos, mercancías) desde el Noreste de Asia hacia la Costa Este de los Estados Unidos seguirán creciendo a las más altas tasas'; y,
- 2 'Esos Flujos de Comercio se transportarán en buques portacontenedores Post Panamax'.

Sobre la base de tales supuestos, harto discutibles, se levantó el argumento de que era necesario construir inmediatamente un 3er. Juego de Esclusas capaz de ser transitado por buques Post-Panamax, so pena de convertirnos en un *cuello de botella* (sic) para el comercio mundial y hasta en *una zanja obsoleta* (sic) como se permitió afirmar uno que hacía de Vicepresidente.

Se sabe que todos los buques Portacontenedores Post Panamax que existen en la actualidad son unos 4 centenares. En 2006 la ACP contabilizó 289 y fue el Primer Informe al País del que dio en llamarse El Grupo Illueca quien los corrigió: a esa fecha eran 320 ¹.

También se sabe - y la cúpula de la ACP también lo sabía - que incluso antes de construirse, dichos buques ya tienen rutas claramente predeterminadas y que ninguno se construyó ni estaba ni está siendo construido con el propósito específico de transitar Nuestro Canal. Ningún armador o naviero invierte un par de centenares de millones de dólares para construir un buque que quizá, tal vez, a lo mejor, pueda transitar el Canal de Panamá dentro de 8 o 10 años.

¹ Ver Primer Informe al País, pág. 14 en el Grupo de Trabajo Canal de Panamá de la Web del CEE-Panamá: <http://www.centrodeestudiosestrategicos-cee-panama.org/>

También se sabe - y ellos también lo sabían - que por nuestro Canal transita alrededor de un 4% de toda la carga marítima mundial y que ese porcentaje de carga no variará sustancialmente si se construye el 3er. Juego de Esclusas.

También se sabe que la Flota Mundial de buques Portacontenedores es de unas 3,000 unidades y que los buques Panamax - el estándar ideal de la Flota Mercante Mundial -, los Sub-Panamax (de 2000 a 3000 Teus), los Handy (de 1000 a 2000 Teus), así como los Feedermax y los Feeder son los buques que más se estaban construyendo en el 2006 y que más se siguen construyendo en todos los astilleros del mundo.

Es decir, nuestro Canal permite el tránsito de más del 90% de toda esta Flota Mercante Mundial y los tránsitos de buques Panamax ni siquiera llegan a la mitad de nuestros tránsitos anuales.

Es decir, aún cuando en los últimos 50 años mientras que la producción mundial se multiplicó 5.5 veces y el comercio lo hizo por 14.0 veces, esos Flujos de Comercio Internacional tienen características propias claramente identificables y derivadas del asentamiento y desarrollo de los centros de producción de riquezas reales: bienes, productos, mercancías. Dicho de otra manera, la demanda para utilizar Nuestro Canal - como sabe perfectamente cualquier armador, naviero, exportador o importador - no está determinada por el tamaño del buque sino por su necesidad de utilizar el ahorro en tiempo y en costos que les permite nuestro principal Recurso Natural: Nuestra Posición Geográfica.

En tiempos de una crisis económica generalizada y claramente predecible como lo era la actual, el valor estratégico de dicho Recurso se potencia y debería tratarse con especial cuidado. No como lo ha hecho y lo sigue haciendo la cúpula de la ACP y el Poder Ejecutivo: el anterior y el actual.

La Crisis era inevitable y les fue predicha claramente.

No había que ser un lince ni tener acceso a informaciones secretas para saber que la actual crisis económica general era claramente predecible cuando la cúpula de la ACP y el PRD propusieron - en realidad y dadas las omisiones, mentiras y manipulaciones la palabra correcta es **impusieron** - la Propuesta de Ampliación del Canal.

En el Segundo Informe al País ¹ se decía con meridiana claridad:

En los últimos años los centros de producción de riquezas reales se han trasladado al Asia.

Los países asiáticos producen ya 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, la mitad de los teléfonos, el 80% de los tractores y el 60% de la penicilina. Por otra parte, 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%).

Pero no sólo eso. En Agosto 2006 la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) formalizó el inicio del proceso que pondrá en práctica en 2015 la *Comunidad Económica de la ASEAN (AEC)*. Como complemento a este ambicioso proyecto integracionista de toda la Región, China, Corea del Sur y Japón coincidieron en Marzo 2006 en la necesidad de una *Unidad Monetaria Asiática (ACU - Asian Currency Unit)* que abarcaría no sólo a los 3 países, sino además a Brunei,

¹ Véase Segundo Informe al País, págs. 16 y 17 en el Grupo de Trabajo Canal de Panamá de la Web del CEE-Panamá: <http://www.centrodeestudios estrategicos-cee-panama.org/>

Cambodia, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Singapur, Tailandia y Vietnam, *para "promover la integración financiera del Asia"* (Han Duck-soo, Vice Primer Ministro y Ministro de Finanzas de Corea del Sur) y *"abandonar el barco buscando alternativas a la moneda de referencia dólar : eso será el ACU"* (Li Young, Ministro de Finanzas de la República Popular China). En esa dirección siguen avanzando en 2012.

Desde el punto de vista del transporte, el desplazamiento de los centros de producción de riqueza al Asia ha llevado aparejado un crecimiento notable de las actividades de transporte, especialmente marítimo *allá*.

Los *Review of Maritime Transport* que publica anualmente la UNCTAD (la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) dan cuenta de ello :

Los países asiáticos no sólo albergan los 6 principales puertos del Mundo (*Hong Kong, Singapore, Shanghai, Busan, Shenzhen y Kaohsiung*), que movilizan conjuntamente cerca de 90 millones de TEUs (Contenedores de 20 pies), sino que además son la sede de 28 de las 50 principales empresas de transporte marítimo, contratan la mitad de todas las tripulaciones mundiales y construyen más del 80% de los buques Portacontenedores ² del Mundo (la inmensa mayoría de ellos - 98% -) de dimensiones menores a los Post-Panamax contemplados en la Propuesta de la cúpula y del Ejecutivo.

Las más altas tasas de crecimiento de los flujos de comercio **real** (no los '*proyectados*' *por pitonisos*) las registra el comercio **intra-asiático**. El transbordo de contenedores **intra-asiático** es el más importante del mundo : no sólo los 6

² La cifra de "80% de los buques Portacontenedores" no debe llamar a engaño. Los buques Petroleros y los Graneleros (Carga a Granel en Seco) representan el 73% de la Flota Mercante Mundial. El número de buques Portacontenedores, a pesar de su rápido crecimiento en los últimos 20 años, apenas superan el 10% de la Flota Mercante Mundial (10.6%).

principales puertos de contenedores del Mundo se encuentran allí, sino que además 20 de los 30 principales puertos de contenedores del Mundo también atienden esencialmente el comercio intra-asiático.

Los Estados Unidos.

El que los principales centros de producción de riquezas reales del mundo se haya traslado prioritariamente al conjunto de los países del Asia, que sea el comercio intra-asiático el que crezca consistentemente a las más altas tasas y que la ASEAN-AEC y ACU auguren en un futuro tan inmediato como el año 2015 hegemonías aún mayores en lo económico, comercial y financiero, no significa - ni mucho menos - que "el otro punto terminal" de los flujos de comercio que *supuestamente exigirían ahora* la construcción de un 3er. Juego de Esclusas, carezca de relevancia.

Así como reseñamos la situación asiática, parece indispensable que tengamos en cuenta los determinantes esenciales de la situación norteamericana en cuanto puede también afectarnos para la toma de decisiones.

Los Estados Unidos salieron de la recesión - acelerada por la especulación bursátil de finales de los '90 - hacia fines del 2001. El 'motor de la salida' ha sido el negocio de bienes raíces e inmobiliario, facilitado por una baja de las tasas de interés que llegó al orden del 1%.

A pesar de la 'salida de la recesión', al menos en sus expresiones más agudas, la situación norteamericana - aún a ojos de sus principales analistas - dista de ser halagüeña. Los Estados Unidos enfrentan una acumulación 'explosiva' de desequilibrios cuya superación no puede ser objeto sino de especulaciones y buenos (o malos) deseos : el déficit de su comercio exterior supera largamente los US\$ 500,000 millones anuales; su industria - a pesar de la desvalorización de la moneda - pierde dinamismo y competitividad desde

hace 7 años consecutivos; el déficit fiscal se acerca en términos reales a los US\$ 700,000 millones por año; la Deuda Pública se sitúa en el orden del 70% del Producto interno Bruto y el Gasto Militar crece a razón de US\$ 1,900 millones diarios.

Y, además, enfrentan una crisis energética grave, detonante de aventuras militares notablemente fallidas en varios países del Orbe. En el año 2001 los Estados Unidos importaba el 53% del petróleo que consumía. El Plan Nacional de Energía del Presidente Bush se dio a conocer ese mismo año. ¿Resultado?: en 2006 ya importan el 70% del petróleo de su consumo nacional y en los últimos 20 años (1986-2006) la extracción propia ha caído un 40%. La tendencia en 2012 sigue siendo la misma y crece.

Las anteriores son realidades económicas, comerciales, financieras y geopolíticas que un país pequeño como el nuestro no puede soslayar cuando, sobre la base de análisis unilaterales - *una ruta prioritaria, un tipo de transporte prioritario* - y fundamentalismos económico-ideológicos - neoliberalismo - se nos pide decidir sobre nuestro futuro, el de nuestros hijos y el de nuestros nietos sobre la base de **Estudios sólo Conceptuales** y análisis de **una sola alternativa** - la construcción e un 3er. Juego de Esclusas - para potenciar nuestro principal Recurso Natural : La Posición Geográfica que debe ser para beneficio de todos los panameños y no para 2 ó 3 % de los ciudadanos más pudientes

El Mundo es mucho más complejo de lo que era hace algunos años.

Es indispensable afinar y profesionalizar nuestros análisis y aguzar nuestro ingenio, nuestros talentos y nuestras capacidades, so pena que las llamadas 'fuerzas del mercado' y, sobre todo, las realidades geopolíticas de un Mundo cambiante, volátil e incierto nos arrastren.

Crónica Inicial del Gran Negociado en curso.

Quien lea sin prejuicios y con ojos limpios la veintena de páginas anteriores es probable que se haga a sí mismo la más subversiva de las preguntas: *¿ Por qué ?*

Trataremos de responderla a renglón seguido.

Al 30 de Junio de 2008, la cúpula de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) había adjudicado unos 60 contratos en asesorías, consultorías, estudios y obras físicas, por un valor total de US\$ 296.1 M.. El mayor de ellos por US\$ 177.5 a favor de Dredgin International, una empresa belga encargada del dragado de la entrada del Pacífico. En el paquete también se le adjudicaron US\$ 40.4 M a la empresa familiar del Administrador del Canal : Constructora Urbana, S.A. (CUSA)¹ y US\$ 25.4 M a Cilsa Minera del empresario mexicano Carlos Slim, en quien Martín Torrijos tiene a uno de sus 'amigos importantes'.

Todos estos, sin embargo, son contratos 'menores' que apenas superan el 5% de los míticos US\$ 5,250. M que siguen diciendo - ¡ insisten en mentir ! - que nos costará la Ampliación del Canal.

Recién el 8 de Julio de 2009 en un acto con gran fanfarria transmitido por cadena nacional de televisión, se realizó la apertura de sobres para 'el contrato grande': El diseño y la construcción de las Esclusas y las Tinas. Participaron 3 Grupos de los 4 Grupos Empresariales que estaban Pre - calificados ²:

¹ En ésta la primerísima Licitación adjudicada (Julio 2007). CUSA licitó el precio más bajo : US\$ 41,094,000. No obstante, la legislación vigente y aplicable admite sucesivas Addendas. Habrá que esperar para saber exactamente cuánto terminará costándonos este Primer Contrato de Excavación Seca.

² El Consorcio Atlántico-Pacífico de Panamá, integrado por Bouygues Travaux Publics, de Francia como líder; Bilfinger Berger, de Alemania; VINCI Construction Grands Projets, de Francia; Construcoes e Comercio Camargo Correa S.A., de Brasil; la Constructora Andrade Gutierrez S.A., de Brasil; la Constructora Queiroz Galvao S.A., de Brasil; la empresa ALSTOM Hydro Energia, empresa brasileña propiedad de ALSTOM, Francia; y BARDELLA Industrias Mecánicas, de Brasil. A ellos se sumaban dos subcontratistas de Estados Unidos y Francia, se abstuvo.

El Consorcio C.A.N.A.L.: Integrado por ACS Servicios, Comunicaciones y Energía, S.L. de España como líder del grupo; Acciona Infraestructuras, S.A., también de España; Fomento de Construcciones y Contratas,(FCC) S.A., de España; la Hochtief Construction AG, de Alemania y Constructoras ICA S.A. de C.V., de México. Además, contaban con cinco empresas de España, Holanda, Alemania y el Reino Unido en calidad de subcontratistas.

El Consorcio Bechtel conformado por Bechtel International, Inc. de Estados Unidos, como líder; Taisei Corporation de Japón; Mitsubishi Corporation de Japón; y una empresa China como subcontratista; y,

El Consorcio Grupo Unidos por el Canal, integrado por Sacyr Vallehermoso S.A. , de España, como líder; Impregilo S.p.A., de Italia; la Jan de Nul n.v. de Bélgica y la Constructora Urbana, S.A. (CUSA), de la Familia Alemán Zubieta de Panamá; a ellos se sumaban cuatro empresas subcontratistas de los Estados Unidos y de Holanda.

Los resultados fueron los siguientes ³:

Consorcio	Puntaje Técnico (Máximo 5,500)	Propuesta de precio en dólares	Puntaje de precio (Máximo 4,500)	Total de puntos (Máximo 10,000)
Bechtel, Taisei Mitsubishi Corporation	3,789.5	\$4,185,983,000.00	2,980.3	6,769.8
C.A.N.A.L.	3,973.5	\$5,981,020,333.00	2,585.9	6,559.4
Grupo Unidos por el Canal	4,088.5	\$3,118,880,001.00	4,000	8,088.5

³ Para detalles referentes a los Puntajes por Propuestas Técnicas, Puntajes por Precios-Base, Puntos Totales y demás, Véase el sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP): <http://www.pancanal.com/esp/pr/press-releases/2009/07/08/pr591.html>

En breve : la ACP había estimado un costo de US\$ 3,481 M.; el Consorcio CANAL cotizó US\$ 5,981 M.; el Consorcio Bechtel cotizó US\$ 4,185 M.; y el Consorcio ganador - al que, casualmente, pertenece la empresa familiar del Administrador del Canal (CUSA) - cotizó US\$ 3,118 M; es decir, no sólo US\$ 2,863 M y US\$ 1,067 M, respectivamente, por debajo de los otros 2 postulantes sino que - por si eso fuera poco - cotizó US\$ 363 M por debajo del costo estimado por la propia ACP ⁴.

'No se preocupen...la cifra de nuestros técnicos es de US\$ 3,481 M. Coticen incluso 10% por debajo para estar seguros...así quedamos todos muy bien y en el camino tenemos más de 5 años - 1883 días para ser exactos - para ir incorporando todas las Adendas que sean necesarias ⁵ !

¿ Mal pensados, insidiosos,...?. ¡ No !. ¿ Desconfiados ?. Sí. Pero con sobrados motivos. Sobre este tema han mentido tanto, han falseado tanto, han manipulado tanto ⁶ , que los

⁴ Los 2 consorcios perdedores enviaron cartas a la ACP advirtiendo de las serias deficiencias técnicas (según el Grupo Bechtel) y de las insuficiencias de la propuesta ganadora sobre aspectos sísmicos en el diseño conceptual (según el Grupo GUPC). No obstante, el consorcio ganador y su firma aseguradora, Zurich American Insurance Company, entregaron las fianzas requeridas el 11 de Agosto y - a partir del 25 de Agosto 2009 - dispondrán de 1,883 días para concluir los trabajos.

⁵ Para muestra basta un botón : *"En el marco del Consejo Económico Nacional (CENA), se aprobó una addenda de un millón 892 mil dólares a favor de la empresa Constructora Urbana CUSA, como parte de los trabajos de saneamiento de la bahía. La compañía habría encontrado mayores dificultades a las previstas para construir los colectores de Río Abajo y Monte Oscuro"*. Véase, La Estrella de Panamá, 14 de Agosto de 2009.

⁶ Véanse los Informes al País del Grupo Illueca, ya citados; Véase Frenadeso : Historia de una Infamia : Cómo se construyó la estada al Pueblo Panameño para la Ampliación del Canal de Panamá, en <http://www.nodo50.org/caminoalternativo/canal/116.htm> ; Véanse, con sumo provecho, Frenadeso : Las 89 Actas de las Reuniones de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en sus reuniones desde el 13 de Diciembre de 1999 al 19 de Mayo de 2006 : <http://www.nodo50.org/caminoalternativo/canal/117.htm> Véase el compendio de más de un centenar de Informes, Estudios, Artículos, ...publicados en la Prensa Alternativa entre Mayo y Octubre de 2006 en la Sección Especial titulada Las Razones del No, de la publicación digital Buscando Camino : <http://www.nodo50.org/caminoalternativo/canal/porqueno.htm>

ciudadanos honrados no sólo tenemos motivos de sobra para desconfiar sino también sobradas experiencias históricas que nos permiten tener la certeza moral de que, una vez más, están estafando al país.

Hace a la credibilidad de las informaciones reveladas por Julian Assange y su *Wikileaks* el hecho que, por norma general, los Embajadores de los Estados Unidos suelen mentir, manipular, desinformar y engañar sistemáticamente a todos y en todo, pero no a su Departamento de Estado.

En el caso que nos ocupa, sabemos gracias a los cables referidos a Panamá que en Diciembre de 2009, el Vice-Presidente Juan Carlos Varela le habría dicho la Embajadora Barbara Stephenson que *"el proyecto de ampliación del Canal es un desastre"* y que *"en dos o tres años será obvio que todo fue un fracaso"*.

Agrego que la adjudicación a Sacyr había sido *"un gran error"* y que tenía *"serias dudas"* de que vaya a *"ejecutar correctamente"* el trabajo. Y abundó: *"Uno no hace relajo con algo tan importante como el Canal. Cuando uno de los licitantes hace una propuesta que está mil millones de dólares por debajo del próximo competidor, entonces algo está seriamente mal."*

Claro que tengo las mejores esperanzas, pero temo que Alberto [Alemán] ha cometido un gran error".

(¿Ingenuote?.)

Pocos días más tarde la Embajadora Stephenson reporta a sus jefes en Washington que al preguntarle a Ricardo Martinelli sobre el mismo tema, *"hizo una mueca e indicó estar un poco preocupado. Dijo que temía que el administrador Alemán pudo haber inclinado el concurso hacia el consorcio que incluye a CUSA, dirigida por su primo"*.

Es, en plena acción una vez más, la Mafiacracia de los 100 Dueños.

Veintisiete días antes del show de la apertura de sobres del 8 de Julio, Massimo Ponzellini, el Presidente de Impregilo, S.p.A. le declaraba al periodista Danilo Masoni de Reuters-Milán que el Consorcio del cual formaba parte su empresa había "obtenido las mejores notas en la evaluación técnica". Dos días después llamaba al mismo periodista para 'aclararle' : "*Panamá ha demostrado una corrección ejemplar. Nada se ha filtrado (...)*"⁷

Otro al que también se le fue la lengua y tuvo que 'aclarar' fue el Presidente de CUSA, Rogelio Alemán Zubieta, que sustituyó en la Presidencia de la empresa familiar a su hermano, el Administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta. Dijo el periódico La Prensa : "Fe de Errores : En la página 41A de la edición de ayer, en la nota de la sección Economía y Negocios titulada "Grupo de CUSA construirá el tercer juego de esclusas", se dijo: "Somos familia, pero **aquí no hubo ningún tipo de soplo**, de información o de beneficio, enfatizó Alemán". Debió decir: "Somos familia, pero **aquí no hubo ningún tipo de soplo**, de información o de beneficio, enfatizó Rogelio Alemán".⁸ Lo mismo da Juana que su hermana.

Pero la cosa es más grave.

⁷ Agencia de Noticias Reuters. Milano. 14 de Junio de 2009 : <http://www.reuters.com/article/idARN1414489720090615>

⁸ Véase La Prensa, Panamá, 10 de Julio de 2009 : <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2009/07/10/hoy/panorama/1849498.asp> . En este caso, "lo mismo da Juana que su hermana".

A los 5 días del 'show', el 13 de Julio de 2009, la más enterada publicación española de negocios ⁹ afirmó - con toda razón -:

"Lo de hacerse acompañar por unos panameños es un revelador detalle de viejo contratista que se las sabe todas", asegura un importante constructor madrileño. En Europa, una oferta tan agresiva hubiera sido descalificada por baja temeraria. Pero Sacyr necesitaba hacerse con ella a toda costa: se trata de coger carga de trabajo y exportar imagen de gran empresa en el momento más delicado. Y por eso Rivero (Luis de Rivero, el Presidente de Sacyr) toma una decisión de alto riesgo, y la toma él solo, jugándose el todo por el todo. El caso era meter la cabeza. Luego vendrán los "modificados", los "complementarios", las "liquidaciones" y demás familia, que la encarecerán en un 40% al menos".

Y más.

⁹ Véase en El Confidencial, el artículo de su Director, Jesús Cacho, titulado : **"Peligro : El ¿ negocio ? de Sacyr en el Canal de Panamá"**.

<http://www.elconfidencial.com/cache/2009/07/13>

[con_lupa_60_sacyr_vallehermoso_rivero_florentino_canal_panama.html](http://www.elconfidencial.com/cache/2009/07/13/con_lupa_60_sacyr_vallehermoso_rivero_florentino_canal_panama.html)

Entre otras cosas, dice : "CUSA, un negocio de la familia Alemán. Lo más divertido del entero episodio, sin embargo, está residiendo en Panamá. Porque resulta que el responsable de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, es primo carnal del presidente de CUSA, Rogelio Alemán. Más llamativo aún: el propio Alemán Zubieta fue muchos años presidente de CUSA, y en Panamá es lugar común que la constructora es "un negocio de la familia Alemán". No hay noticia de que el gestor de la ACP se haya abstenido en todo acto administrativo que haya tenido que ver con esta adjudicación. No obstante lo cual, el tipo argumentaba el miércoles muy serio ante la prensa local que "Nos sentimos complacidos del proceso que se ha llevado y de cómo se ha llevado. Es verdad que Rogelio y yo somos familia, pero aquí no hubo ningún tipo de soplo, de información o de beneficio". El propio presidente Martinelli hizo gala de sentido del humor cuando, al ser preguntado por la presencia de CUSA en la oferta ganadora, aseguró sin dudarle: "¡No lo sabía, me estoy enterando hoy...!" Leído en un foro del diario panameño La Prensa: "Está claro que podían participar mil empresas que CUSA siempre iba a ganar... Es una lástima que el país tenga dueños" ... **Zapatero tiene motivos para estar satisfecho:... puede presumir de exportar... tecnología de construcción por el ancho mundo. Aunque lo que realmente exportamos es corrupción a palo seco"**.

"No lo hará, dejará la obra colgada". Así de rotundo se mostraba un alto directivo de una constructora española cuando servidor recabó ayer su opinión acerca de la adjudicación al Consorcio liderado por Sacyr Vallehermoso del diseño y construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá. **"Cuando empiecen a hacer los números tras la decisión definitiva tendrán sudores fríos; verán la ratonera en que se han metido",** agregaba otro. Escepticismo generalizado ante una oferta que reúne lo imposible :... a un precio no sólo sustancialmente por debajo del de las ofertas competidoras... sino inferior incluso al importe base de licitación: 3.481 millones. **La cuadratura del círculo. Suerte que el concepto baja temeraria parezca que no existe en el país centroamericano que si no...**¹⁰

El problema de fondo por el cual Sacyr está a un paso de graves dificultades fue la compra por su parte, a finales del año 2006, de un 20% del paquete accionario de la empresa petrolera Repsol-YPF cuando los precios estaban "en el tope de un mercado inflado,...(lo cual) provoca que su valoración actual sea un 60% inferior a los 6,500 M de Euros pagados en su día." La situación se complica más porque en este año 2009 Sacyr tiene que refinanciar cerca de 2,000 M de Euros

¹⁰ Véase en Cotizalia del 31 de Julio de 2009 el análisis de S. McCoy titulado "**Sacyr y la ratonera del Canal de Panamá**". "Mil millones de dólares de diferencia entre los dos primeros clasificados es una cuantía difícil de justificar. Cuando menos, extraño... **La sensación en el sector, por tanto, es que Sacyr ha ido a reventar la subasta, acción de la que a corto plazo se derivan para ella beneficios elocuentes.** Por una parte, reforzar su imagen en un momento en el que la viabilidad de la empresa había sido puesta en tela de juicio por algunos analistas, entre los que me incluyo; en segundo término, conseguir una diversificación internacional que compense su excesiva dependencia del ciclo español; tercero, aumentar su carga de trabajo con objeto de garantizar su actividad ".
http://www.cotizalia.com/cache/2009/07/10/opinion_84_sacyr_ratonera_canal_panama.html

de una deuda total de la empresa que alcanza los 18,550 Millones de Euros. ¹¹ De lo que se trata, dice Mark Mulligan del Financial Times es de *"la viabilidad de Sacyr"*.

De allí que El Economista ¹² del 11 de Agosto de 2009 menciona algunas de las dificultades que enfrenta Sacyr desde hace al menos 3 años : *"Le hemos brindado ayuda a Sacyr para que solucione sus problemas...Yo creo que es bueno que una compañía sea estable en el grupo accionario, cualquier movimiento puede complicar un poco los temas. A mi me gustaría que Sacyr solucione todos los temas que tenga que solucionar. Le hemos brindado ayuda para ver como podemos colaborar, Declaraciones de Antonio Brufau, Presidente de Repsol, empresa de la cual Sacyr detenta el 20% de las acciones...por ahora."*

S. McCoy, de *Cotizalia* resumió la situación desde el punto de vista de los analistas empresariales españoles, así :

*La capacidad de maniobra es limitada no sólo a nivel operativo,....De momento, siento aguar el minuto de gloria de la constructora, sigan vigilando el balance y la capacidad de repago de la deuda con el negocio ordinario, monitoricen los resultados de Vallehermoso,... Lo demás no dejan de ser maniobras de distracción. **Huyan de los cantos de sirena** ¹³ .*

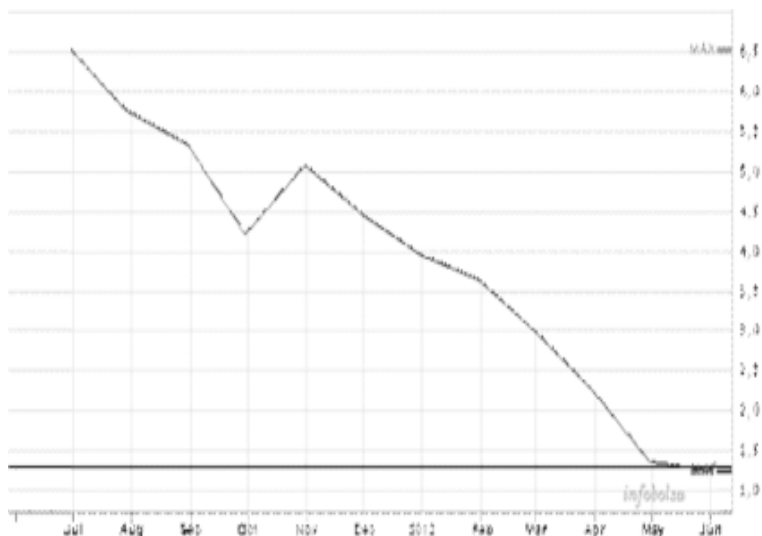
¹¹ Véase el artículo de Mark Mulligan en el Financial Times del 1º de Diciembre de 2008, que en su último párrafo dice : *"La gente está empezando a olvidar qué está detrás de todo esto...La viabilidad de Sacyr Vallehermoso"*, citado el mismo día por Expansión, de España : <http://www.expansion.com/2008/12/01/empresas/1228130510.html>

¹² Véase la publicación especializada El Economista, Empresas y Finanzas, del 11 de Agosto de 2009 : <http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/1064209/02/09/Le-hemos-brindado-ayuda-a-Sacyr-para-que-solucione-sus-problemas.html>

¹³ S. McCoy titulado *"Sacyr y la ratonera del Canal de Panamá"*. Op.Cit.

A esta situación, de sí precaria y agravándose consistentemente en los últimos tres años, se suma en Abril de 2012 la nacionalización por parte del Gobierno de Argentina del 57% del paquete accionario de YPF en manos de Repsol. Vale decir, se seca una fuente de ingresos para la ya quebrada Sacyr Vallehermoso.

A Junio 2012, la publicación especializada Infobolsa grafica la situación de Sacyr Vallehermoso así:



No debemos dejar de señalar que el Grupo Unidos por el Canal - con Sacyr Vallerhermoso y CUSA a la cabeza - también han subcontratado a Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) para excavar, transportar y verter aproximadamente 27 M de metros cúbicos de material rocoso en un tramo de 3.7 kms. en el área de las esclusas del Pacífico. Si bien FCC es una empresa más solvente, tampoco es particularmente halagüeña. Su situación en estos momentos: Europa Press reportó en Julio 2012 un descenso del 47,1% de las utilidades respecto al mismo periodo de 2011 y una ganancia neta (Ebitda) 20.3% menor que en 2011.

La gráfica de Infobolsa correspondiente a FCC se presenta así:



Estas cosas - un aumento de al menos 40% de los costos de la obra (US\$ 7,350.), o que no la hagan, o que la dejen 'colgada', o que los costos se disparen hasta los US\$ 11,000. o US\$ 12,000. que - privadamente, Fernando Manfredo y Julio Manduley estimaron en su momento como "mínimos", son más que probables.

O, peor aún, que los costos lleguen a incrementarse en lo que suelen incrementarse en todo el Mundo estas obras faraónicas y - en nuestro caso - sin haber contado siquiera con los Estudios necesarios : que suba al doble (US\$ 10,500) o al triple (US\$ 15,750) o al cuádruple (US\$ 21,000) o a los US\$ 25,000 a 30,000 M. que estimó en declaraciones ante una Comisión del Senado de los Estados Unidos el responsable del Cuerpo de Ingenieros del US Army...todas estas alternativas están abiertas y todas ellas nos endeudan a los panameños mucho más allá de los míticos US\$ 5,250. de la Propuesta Mentirosa.

Exactamente eso es lo que debemos esperar.

Los transportes internacionales.

Como era claramente predecible, el comportamiento de los flujos de comercio, de lo cual - es obvio - depende la rentabilidad del Canal, han sufrido mermas muy significativas.

La crisis económica mundial no sólo condujo a una drástica caída de los flujos de comercio sino que además ha revelado gravísimos problemas de sobrecapacidad en la industria naviera, al punto que en el sector de la construcción - los astilleros - ampliaron su capacidad y a la fecha ya es previsible la desaparición de muchos de ellos ¹.

Para el 2010, los navieros alemanes ya estimaron que un cuarto de la flota mundial de portacontenedores quedaría sin empleo alguno. "Un tonelaje de alrededor de 1 millón de TEUs ya está paralizado. Este número se doblará en el 2009 y se triplicará en el 2010 ² . Clarksons of London, el mayor *broker* mundial de buques anunció que los nuevos pedidos se habían reducido de 378 buques en Octubre de 2007 a sólo 37 en Octubre de 2008. Y la situación ha seguido agravándose

Por primera vez el tráfico de contenedores entre Asia y Europa se está reduciendo significativamente. El flete de un contenedor en la ruta Hong Kong -Rotterdam ha caído de US\$ 2,500. en el año 2007 a menos de US\$ 1,000 en la actualidad. Las reducciones empiezan a operarse no sólo en flota sino también en los tamaños de los buques : la alemana Reederei Hamburger Lloyd ha negociado recientemente con los astilleros chinos Jiangnan Changxing Shipyard para

¹ Véase el Informe del Puerto de Algeciras, así como las declaraciones de Claus-Peter Offen y Bacelli:

² Oliviero en <http://www.puertoalgeciras.org/2009/03/portacontenedores-inactivos-se.html>. Claus-Peter Offen en el Foro Financiero de Hamburgo, Alemania. Citado en Informe del Puerto de Algeciras. Op. Cit. En el mismo sentido véase Revista Time. En : <http://www.time.com/time/business/article/0,8599,1864840,00.html>

cambiar una orden de 2 portacontenedores de 5,100 TEUs a dos de 4,600 ³. No es el único caso ⁴.

La caída de la demanda mundial se ha visto profundizada primero por la parálisis y luego por el verdadero caos en que están los mercados financieros y, más aún, para un sector en franco retroceso como son los transportes marítimos. Como dice Bacelli Oliviero "el transporte marítimo es el termómetro de la globalización" ⁵, pero con una caída mínima de más del 2% en los flujos de comercio mundial, ningún repunte puede esperarse en el corto plazo. Todo lo contrario : cuanto más se reducen los flujos de comercio, más operan las restricciones financieras que lo hacen posible, menor es la demanda efectiva a satisfacer y la conjunción de estos factores termina precipitando caídas adicionales, y sucesivamente. Aún se está lejos de tocar fondo.

En este contexto - inevitable y ya inocultable - la construcción de un 3er. Juego de Esclusas ahora tiene cada vez menos sentido y sus verdaderas motivaciones aparece más clara a los ojos de todos.

³ La principal línea de contenedores alemana, Hapag-Lloyd, reportó pérdidas por US\$ 274 M en el segundo trimestre de 2009, para el primer trimestre de 2010 las pérdidas alcanzaron US\$ 621 M. El operador Hafen und Logistik AG, de Hamburgo, reportó una disminución de ganancias del orden del 71% en los primeros seis meses de 2009. La Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) ha reportado pérdidas de US\$ 412 M en el primer semestre de 2009... y así para el conjunto de las líneas navieras, puertos, operadores, y toda la industria en general. Véase Lloyd's List News Bulletin, del 13 de Agosto de 2009.

Véase Informe. Mundo Marítimo. Junio 15, 2009. En <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/noticia.asp?idNoticia=7590>

⁴ Lo que era obvio para todos en cualquier parte del Mundo no lo era para la Cúpula de la ACP. El Año Fiscal 2009 terminó con unos 10 M de CPSUABs (Toneladas del Canal de Panamá) menos que en el 2008. Pero en opinión del Administrador Alemán Zubieta : "esta disminución representa prácticamente nada". Véase periódico El Panamá América, 18 de Agosto de 2009.

⁵ Véase Informe. Mundo Marítimo. Junio 15, 2009. En <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/noticia.asp?idNoticia=7590>

Lo único que lo explica no son los Intereses Nacionales que con ella se postergan, se comprometen y se enajenan sino los intereses, los dineros, los negociados y las apropiaciones ilegítimas acosta de la depredación del Patrimonio Nacional por parte de una burguesía rentista, parasitaria, desnacionalizadora e increíblemente corrupta.

Ese - como lo demuestra nuestra Historia - es el caso.

Veamos ahora algunos de los problemas específicos que enfrenta el Gran Negociado que es la Ampliación.

Ingeniería y Construcción.

Al analizar los problemas de ingeniería y construcción involucrados en la Ampliación del Canal - iniciada irresposablemente sin Estudios Finales y con un Diseño sólo conceptual - nos exige tratar simultáneamente varios temas.

Lo primero a tomar en cuenta son las cifras y cantidades primarias establecidas por la cúpula de la ACP que, a su vez, conllevan incidencias en otras cifras y cantidades. Veámoslo.

El concreto.

Las cantidades primarias de concreto a ser vaciadas en los trabajos de Ampliación superan los 4 millones de metros cúbicos. Siguiendo el Informe de Avance del Locks Project Manager (Ing. Itzel de Ulloa, del 2 de Mayo de 2012), las cantidades de concreto a vaciar en el Atlántico sería de 2.1 millones de metros cúbicos y en el Pacífico de 2.3 millones, para un gran total de 4.4 millones de metros cúbicos de concreto.

Estimando una resistencia de diseño de más de 350 kg/cm²; es lícito estimar que para tal cantidad de concreto se necesitarían 3.57 millones de metros cúbicos de grava o basalto y 1.628 millones de metros cúbicos de arena o agregado fino. Adicionalmente se necesitarían unos 40 millones de sacos de cemento.

El costo de mercado de tal cantidad - estimando a la baja - alcanzaría US\$ 550 Millones a los cuales debe agregarse un 20% por instalación y manejo para un total de US\$ 660 Millones.

El concreto servirá para formar la estructura que a su vez serviría de soporte de todos los demás elementos constructivos de la Ampliación. Así, las compuertas estarían en un nicho de concreto, las válvulas estarían en galeras de concreto, los ductos y canales serían de concreto, vale decir,

el concreto es la matriz constructiva principal de todo el proyecto de Ampliación. De allí que la calidad del mismo, el retraso en su aplicación o las dificultades de cualquier tipo en el uso y colocación del concreto se transforma en un elemento crítico del proyecto de Ampliación.

La improvisación que desde un principio ha hecho gala la cúpula de la ACP al aventurarnos en una obra de tamaña magnitud sin disponer de Diseños ni Estudios Finales, ha impedido disponer de toda la información necesaria y suficiente para lograr una colocación adecuada del concreto.

Pruebas al canto. Según los productores de concreto en Panamá, nuestra producción nacional es de unos 1,820,000 de metros cúbicos de concreto al año. Esta cifra es elusiva y debe manejarse cuidadosamente puesto que quienes realizan y ofrecen el cálculo - productores y comercializadores del material - lo hacen referenciando todos los proyectos activos y sumando sus respectivas demandas y no ofreciendo datos directos de las cantidades efectivamente despachadas por los fabricantes.

Así, si consideramos este dato de producción podría interpretarse que toda la demanda del concreto requerido para la Ampliación del Canal podría ser cubierta por los fabricantes en 29 meses (2.4 años), siempre y cuando sólo se le suministrara concreto a las tareas de Ampliación. Lo cual, obviamente, no es así.

Sigamos. Lo anterior, pues, no corresponde a la realidad: a la fecha (Agosto 2012), luego de 10 meses de estar colocando concreto en las faenas de Ampliación, la cantidad efectivamente colocada es apenas un 12.43% del total estimado, mismo que se debió colocar al ritmo de la producción comercial de Panamá en 3.6 meses.

Al proyectar estas cifras - las efectivas y no las presumidas - y al considerar el ritmo real efectivo de colocación, parece

claro que al ritmo actual las tareas de Ampliación requerirían seguir colocando concreto durante 70 meses más (5.8 años), es decir, hasta avanzado el año 2017.

Visto desde otra óptica, serían necesarios 25 meses de trabajo del sistema comercial local al completo. En términos reales, la Ampliación tiene un ritmo de sólo un tercio de la producción nacional total cuando se necesitaría - al menos- igualarla.

Sin disponer de Estudios Finales y con Diseños sólo conceptuales, los 'planificadores' de la Ampliación no previeron que, para llevar a cabo su tarea la capacidad de producción nacional de concreto - al menos durante dos años - debía ser el doble de la capacidad comercial efectiva.

Las empresas miembro de la Asociación Panameña de Productores de Concreto (APACRETO), orgullosas que Panamá sea uno de los mayores y más rentables consumidores de concreto per cápita de América Latina, no tenían por qué planificar ni invertir lo que hubiese sido necesario para doblar su producción al menos por los dos años más críticos para la colocación de concreto por parte de la ACP. Los 'planificadores' estaban al otro lado de la oferta.

Los 'planificadores' de la ACP tampoco consideraron que, paralelamente al concreto, también debía incrementarse a niveles importantes la producción de insumos: de gravas, de arenas, de material fino y la propia producción de cemento.

Los 'planificadores' de la ACP no tenían que prever ni pensar mucho: las cifras ya estaban muy razonablemente estimadas en 1999 y 2003 (New Locks Alignment at the Pacific Side - Alignment PMD) en los estudios de Harza Engineering y en muy numerosos Reports del U.S. Army Corps of Engineers (USACE) sobre la materia. Sabían, pues, los problemas de volumen de materiales que a muy poco andar se presentarían. Pero la cúpula de la ACP no tomó ninguna acción para

enfrentarlos. De esta forma aparecen como cómplices de los retrasos. Conociendo la configuración ética de la cúpula de la ACP y los intereses comerciales de algunos de sus miembros, no puede descartarse que esa sea, precisamente, la idea.

Los insumos.

Pero ahí no termina todo. Vamos a los insumos.

De la misma manera que las cifras relativas al concreto eran perfectamente conocidas, la molienda de gravas -como agregados- debía, prácticamente, igualar la producción nacional para el consumo de productos de concreto, al igual que la zafra de material fino.

Existen numerosos testimonios en el sentido que los ingenieros operativos al servicio de la cúpula de la ACP conocían de antemano estos problemas. Ante un público - muy altamente calificado y por tanto documentadamente escéptico - de la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA), algunos de ellos afirmaron que estaban investigando donde podrían obtener equipo para escalar los niveles de producción y que las trituradoras más adecuadas las habían encontrado en Venezuela y Brasil. Prueba adicional que conocían perfectamente la magnitud del problema y el inevitable retraso en la Ampliación que ello implicaba.

Nuestro viejo y 'obsoleto' Canal.

Otras decisiones importantes sobre el tipo de filosofía de diseño afectarían el tiempo de colocación de concreto, al exigir calidades de concreto de suma dificultad. Una de esas decisiones es la de considerar el diseño del concreto con acero de refuerzo o de tipo masivo.

Las estructuras de concreto del Canal de Panamá terminado en 1914, no tenía acero de refuerzo en la gran mayoría de sus muros y estructuras, tal vez por ser muy difícil y caro en aquellos primeros días de la tecnología del concreto. Lo

cierto es que se vació como concreto masivo, con algunas formas de mezcla que quizá no pasarían los controles de calidad actual, pero que han resistido de forma adecuada casi 100 años de uso. Al no tener acero se redujo el riesgo de corrosión del mismo dentro del concreto por efecto de la intrusión de humedad, debido a que por muy impermeable que sea el concreto sigue siendo un material cerámico (como los platos y las vajillas) que puede ser muy impermeable pero frágil y de fácil agrietamiento. A pesar de su inmensidad, un bloque de concreto puede agrietarse por efectos de esfuerzos normales en su vida útil, por lo que su permeabilidad es de orden estructural en el material. Garantizar que el concreto sea impermeable y lo sea estructuralmente es un requerimiento muy alto y probablemente una fuente de demora en la colocación del mismo. Probablemente si se hubiese eliminado el acero de refuerzo este requerimiento hubiese sido de menor exigencia. Pero esto es parte de lo que debió decidir la ACP y que podría ser causa de las demoras en la colocación de concreto.

Algunas de las inmensas cantidades de construcción del primer Canal de Panamá probablemente hicieron pensar a sus constructores que no sería necesario hacer mantenimientos y recambios. Pero el uso implica exposición a impactos de buques, o de objetos llevados por las corrientes de agua y algunos desgastes en los elementos móviles como las compuertas y las válvulas. Aparecieron los mantenimientos en los años '20 y 30', y con ello una demanda nueva de trabajadores, pero con otros objetivos. El mantenimiento industrial creció durante el crecimiento del canal. Y mientras su costo fuese menor que todas las ganancias, directas e indirectas del canal, se pagaba.

Fue así como se convirtió en leyenda el decir que el truco de la administración norteamericana era el mantenimiento. Huelga decir que es el truco de cualquier administración.

El Mantenimiento.

En las últimas décadas, fruto de los avances científicos y técnicos, el concepto de Mantenimiento ha evolucionado y sus estándares se han completado y perfeccionado tanto en las tareas de mantenimiento preventivo, mantenimiento predictivo, mantenimiento correctivo,...En el Canal se usan todos. Con el correr de los años, los costos se han ido incrementando más que por los costos directos de los trabajos de mantenimiento en sí, por los costos crecientes que significa dejar fuera de servicio algunas instalaciones, especialmente las esclusas que al estar en mantenimiento ralentizan el tránsito de los buques y, consecuentemente, disminuyen los ingresos.

En el Canal de Panamá, en los últimos años, las tareas de Mantenimiento empezaron a 'competir' con las tareas de Operación. Los especialistas de ambos grupos están en una de esas situaciones en las que ambas son necesarias aunque ambas se 'oponen' funcionalmente: al sacar fuera de servicio una esclusa por mantenimiento disminuye la operación de tránsito y se resienten los ingresos. Si se privilegia el ingreso por sobre el mantenimiento, especialmente en los elementos no predictivos, puede llegarse a punto de ruptura, lo que exigira mantenimiento correctivo con tiempos no siempre pronosticables y lesionar los ingresos por operaciones.

La solución históricamente privilegiada fue que los jefes de operación no deberían estar por encima de los jefes de mantenimiento y estos últimos deberán hacer lo posible por incrementar su capacidad de respuesta para disminuir el tiempo de para de las operaciones. Esto último obliga a tener una fuerza de tareas rápida, especializada, autónoma, muy profesional y costosa. Pero indispensable.

En años recientes, al interior de la ACP, determinados grupos de poder - colocándose bajo el prisma de 'producción' - privilegiaron las jefaturas de operación sobre las jefaturas

de mantenimiento. El resultado ha sido doble. Por una parte, se constata una reducción de las paradas de mantenimiento por razones preventivas, una disminución del tiempo de dichas esas paradas y una disminución de las inspecciones básicas relacionadas con el mantenimiento predictivo. Por otra, se ha operado una degradación de la calidad y número del personal a cargo de las jefaturas de mantenimiento con la consiguiente reducción de fuerzas y habilidades.

Varios de los ejecutores (ingenieros o no) al servicio de la cúpula de la ACP ha llegado a afirmar en reuniones de Comités e incluso en el marco de la S.P.I.A. que, al término de la construcción del 3er. Juego de Esclusas, se podría evitar la 'pérdida de recursos' que implica darle mantenimiento a instalaciones ya al borde de la obsolescencia (sic) como el actual sistema de esclusas.

En manos de la cúpula, la ACP, es bueno tenerlo en cuenta, es cada vez menos transparente. Opera cada vez más sin ningún tipo de auditorio independiente real; no sólo contable sino tampoco operativo y menos de mantenimiento. No se sabe, fuera de la cúpula y las instancias ejecutoras si la ACP decide dejar de hacer algo, implicando disminución de costos, y dejando caer la calidad de la operación y el mantenimiento. Simplemente la ACP se abroga el derecho de ser juez y parte.

A la luz de recientes y numerosas disposiciones que apuntan a la privatización-tercerización de servicios vitales ¹ , no es imposible que la ACP decida tercerizar el mantenimiento del

¹ Este mismo mes de Agosto 2012, la Asociación de Prácticos (Pilotos) del Canal de Panamá-APCP- y la Asociación Panameña de Oficiales de Marina-APOM-denunciaron que la Autoridad Marítima de Panamá, mediante Resolución, JD N.056-2010 del 1 de julio de 2010, publicada en Gaceta Oficial del 8 de julio de 2012, modificó el artículo 44, que tiene que ver con el Reglamento del Practicaje y que afecta directamente a los prácticos nacionales al permitir que prácticos extranjeros puedan obtener licencias para prestar sus servicios en terminales portuarias ubicadas en aguas jurisdiccionales panameñas.

‘viejo canal’ y coloque en manos externas la importante y vital función de mantener el canal operativo. Para ello, como para otras decisiones ya tomadas, el ‘argumento’- de clara estirpe neoliberal- es que los contratos serán ‘blindados’ para proteger todo y el que no los cumpla perderá dinero. Aunque el efecto sea el deterioro de las instalaciones. Y aunque ya tengamos costosa experiencia de lo que significan los ‘blindajes’ en los contratos de la ACP.

Otro cambio: los brazos hidráulicos.

Como parte de esto que ya va acercándose peligrosamente al desgüeño, no debemos dejar de mencionar uno de los cambios en los diseños de partes originales viejo canal. Un ejemplo notable son los brazos hidráulicos que actualmente mueven las compuertas de las esclusas.

Promediando los años '90, la cúpula de la ACP adelantó el concepto de que los brazos mecánicos- semejantes a enormes ruedas de bicicleta - que desde 1914 movían las compuertas, eran parte de una tecnología obsoleta que demandaba mantenimientos sumamente costosos por la forma anticuada de hacerlos: cuadrilla de mecánicos engrasados, usando llaves de ajustes pesadas,...

Los brazos mecánicos, a despecho de las opiniones de la cúpula, sin embargo, eran elementos de alta capacidad, robustos, de poco daño y diseñados con una ingeniería de admirable sencillez. Muy pocos de ellos se habían reemplazado a lo largo de años de uso constante e inclusive existía un considerable stock de repuestos originales sin uso, nuevos.

Con insistencia que terminó convirtiéndose en peligrosa necedad, la cúpula de la ACP decidió cambiar el sistema mecánico por un sistema de brazos hidráulicos.

La razón - más bien la excusa - fue que estos nuevos elementos para la operación de las compuertas eran más

eficientes, de tecnología moderna, con gran aplicación, de fácil mantenimiento y más eficientes que los anticuados sistemas mecánicos. Sin saber a ciencia cierta sobre qué bases medían la supuesta 'eficiencia', se instalaron los nuevos elementos.

Los sistemas originales - los viejos - estaban calibrados para que siempre las compuertas quedaran adecuadamente colocadas una con la otra, es decir, que llegaran a la posición de cierre sin impactarse ni dañarse las puertas. El sistema era mecánico y en tanto tal, no podía salirse de los límites físicos.

El brazo hidráulico cambió el concepto de diseño dramáticamente. Los brazos funcionarían en forma casi directa contra la compuerta, sin limitaciones; vale decir, podrían seguir empujando sin restricciones contra las compuertas.

El resultado real y documentado es que se incrementó significativamente la cantidad de incidentes reportados de daños en las compuertas por efecto de los golpes de una contra la otra. Estos daños no estaban en la estadística anterior. Se abrió una nueva falla debido a un cambio de tecnología inconsulta y muy escasamente probada.

Se instalaron sin probarse suficientemente puesto que se hubiesen necesitado reiteradas pruebas por grupos independientes especializados en operaciones y en mantenimiento que pudieran ofrecer sus resultados sin estar influenciados por el fantasma de la auto-revisión.

Dichas pruebas - es de sentido común - debían haber sido realizadas por personal distinto a aquel que hubiese promocionado e instalado el nuevo elemento y que no estuviera bajo el mando del equipo que promovió el cambio de sistema como parte de sus 'logros gerenciales'.

La colocación de todos los brazos en todas las compuertas se realizó en un tiempo record para este tipo de cambios: menos de 5 años. Fue realizado por un grupo vinculado a la Universidad Texas Agriculture and Mechanical (Texas A&M), Alma Mater del Administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta. Uno de los agasajados por los 'logros gerenciales' que alcanzó con este proyecto que, como atestiguan funcionarios de la ACP, ya está dando numerosos dolores de cabeza, fue el nuevo administrador designado, Jorge Luis Quijano.

Hemos tomado el caso de los brazos hidráulicos sólo como uno de los muchos ejemplos de cambios que se están operando en los conceptos y en la lógica de diseño del Canal - ¡ del único que existe, el que tenemos y funciona ! - sólo para señalar que se están haciendo sin la adecuada verificación.

Las preocupaciones - gravísimas y reiteradamente ignoradas - de los Pilotos del Canal de Panamá.

En Agosto de 2006, 6 Capitanes de la Unión de Prácticos (Pilotos) del Canal de Panamá presentaron un Informe Técnico sobre la Propuesta de Ampliación del Canal.

Su importancia fue tal que en el Segundo Informe al País del llamado Grupo Illueca se le dedicaron 3 páginas completas para presentar, en un apretado Resumen, las preocupaciones de quienes mejor conocen el Canal de Panamá y quienes viabilizan y hacen posible el tránsito de buques.

Por su importancia, que no ha perdido vigencia alguna, sino todo lo contrario, las incluimos en estas Notas.

Nadie conoce el Canal de Panamá mejor que sus Pilotos o Prácticos.

El 29 de Agosto 2006, la Unión de Prácticos del Canal de Panamá convocó a la Presentación de su Informe Técnico de la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá.

El informe de los Pilotos fue ***demoledor para la Propuesta de la ACP.***

Por su importancia trascendente, consideramos pertinente no sólo reproducir las principales "Recomendaciones Iniciales del Análisis Técnico de la Propuesta de Ampliación del Canal", sino también las declaraciones textuales que el Capitán Álvaro Moreno, Secretario General, y los Capitanes Francisco Javier Tejada y José Pablo González, voceros del Comité Técnico, hicieron en tal oportunidad.

Con gran profesionalismo, ecuanimidad y rigor conceptual, el Capitán Álvaro Moreno, Secretario General de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá explicó en su Discurso Inaugural : "hemos conformado un Comité Técnico que ha realizado un análisis del diseño conceptual contenido en la

Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá...miembros de este Comité Técnico viajaron...a Bélgica para, en el terreno, palpar de primera mano la realidad de la operación de las esclusas (Berendrecht y Zandvliet)...similares en diseño a las propuestas por el equipo técnico de la ACP..."

"Nuestro objetivo es que los presentes tengan elementos de juicio adicionales que les ayuden a comprender la magnitud del proyecto que se propone y la factibilidad operacional del mismo... que se nos ha presentado a los panameños es un diseño conceptual de lo que podría ser un canal ampliado con un tercer carril de esclusas..."

"...nuestro aporte es y debe ser entendido como las recomendaciones del gremio de Prácticos para que, de ser aprobado el proyecto de ampliación en Referéndum, éstas recomendaciones iniciales sean incorporadas al momento de pasar de lo conceptual al desarrollo físico de la obra".

"La Unión de Prácticos del Canal, por iniciativa propia y a su costo, designó a los Capitanes Francisco Javier Tejada y José Pablo González para que viajaran al Puerto de Amberes, Bélgica "...donde hay esclusas muy similares a las que se pretenden construir".

Presentaron un Video con 5 maniobras en dichas esclusas : 2 Post Panamax, 1 Panamax y otros buques más pequeños.

Antes de reseñar sus Recomendaciones Iniciales y comentar lo que realmente implican, reproducimos *textualmente y en contexto*, algunas de las explicaciones que, al presentar el Video y/o al contestar preguntas del público, tuvieron a bien hacer los Capitanes Moreno, Tejada y González :

"...una de las recomendaciones que estamos haciendo tiene que ver precisamente con las Radas de aproximación que deben ser lo suficientemente amplias como las vimos en el Puerto de Amberes que permite maniobrar con seguridad antes de entrar a la esclusa. Eso definitivamente es uno de

los aspectos que nosotros estamos recomendando que se tome en consideración al momento de pasar del diseño conceptual al diseño final". (Capitán Moreno).

"...el remolcador tiene que tener espacio suficiente para maniobrar y esa es una de las recomendaciones que estamos haciendo y eso lo va a determinar en su momento el tipo de buque que transite por las esclusas en caso de ser aprobado". (Capitán Moreno).

"...en ninguna parte del Mundo se van a utilizar remolcadores en 3 cámaras diferentes" (Capitán González) ¹

"...es prácticamente imposible en este momento poder determinar con certeza cuánto demoraría el tránsito de un buque PostPanamax porque cada buque tiene sus propias características muy particulares, tanto el calado, cantidad de carga, las mismas máquinas del buque que lo limitan en su velocidad de desplazamiento en las diferentes áreas del Canal...ese tema de cuánto durará un tránsito de un buque PostPanamax...habrá que evaluarlo y para eso definitivamente que una de las posibilidades de lo que se podría hacer aquí en Panamá, en caso de aprobarse el proyecto, para poder hacer esa evaluación de una manera más científica es, pues, que se instale en Panamá un modelo a escala de la esclusa aprobada y bueno, vamos con científicos y técnicos a evaluar cuánto demora, por lo menos en pruebas, *cuánto es que podría demorar este esclusaje de*

¹ La Cúpula de la ACP aduce haber utilizado como modelo las esclusas de Berendrecht y Zandvliet localizadas en Amberes, Bélgica, para el diseño conceptual del 3er. Juego de Esclusas. No obstante, cometieron y así se les dijo desde el primer momento (Informe de Agosto 2009) un grave error cuando decidieron optar por la no utilización de locomotoras (mulas) para posicionar, remolcar o halar los buques cuando éstos tengan que moverse de una cámara hacia la siguiente, dentro de cada una de las tres cámaras que tendrían las esclusas del tercer carril. En las esclusas de Bélgica cada buque ingresa a la esclusa - solo una y de una sola cámara - asistido por remolcadores en proa y popa, mismos que cuentan con suficiente espacio para maniobrar y poder posicionar y detener al buque (Post Panamax) dentro de la cámara.

estos nuevos buques que para nosotros pues también es una novedad". (Capitán Moreno).

Recomendaciones Iniciales del Análisis Técnico de la propuesta de Ampliación del Canal de Panamá.

Relacionadas a las Esclusas :

"El proyecto debe incluir radas de aproximación amplias de manera que permitan seguridad en las maniobras ante las diversas fuerzas que afectan al buque"

"Recomendamos enfilaciones para la aproximación y estaciones en tierra que indiquen la distancia a la entrada de la esclusa".

Relacionadas a Cauces :

"Recomendamos a la Autoridad del canal de Panamá que se utilice de manera íntegra la metodología utilizada en la publicación Approach Channels, A Guide for Design, publicada por Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC)".

"Consideramos que un comité técnico de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá debe participar en los estudios de diseños detallados finales de los canales de navegación que servirá para definir los reglamentos y capacidad de los cauces de navegación".

"Recomendamos que el diseño de dársenas permita que los buques PostPanamax puedan fondear, girar, esperar o detener el buque en casos de imprevistos".

¿ Qué significan exactamente las Recomendaciones de los Pilotos del Canal ?

Si se observa en este Epígrafe la Rada y Esclusa PostPanamax del Puerto de Amberes, a simple vista es notable que el área

de la superficie en metros cuadrados de la Rada supera con mucho el área de la superficie en metros cuadrados de la esclusa PostPanamax.²

Rada

La Rada es indispensable para poder maniobrar el buque, que éste pueda dar un giro de 180° y hasta de 360° conforme a la situación en que se encuentre en un momento determinado, sujeto a las distintas fuerzas que lo afectan (la corriente, el viento, la interacción con otro buque cercano,...) y la decisión del Piloto en cuanto a la seguridad del tránsito del buque.

Ni en el Resumen Ejecutivo de la Propuesta de la ACP ni en el Plan Maestro existe Rada alguna semejante o equivalente.

Estamos hablando de que las Radas mínimamente deberían tener un diámetro equivalente a la eslora (largo) de un Post Panamax + aproximadamente 250 pies para poder colocar un remolcador en la proa con calabrote + otros 130 pies para colocar otro remolcador a popa, en posición *cut style*, tal como se utiliza a diario en la popa de los buques que transitan el Corte Culebra.

La implicación en materia de Costos, sólo por concepto del dragado necesario para hacerlas, incluso en las dimensiones mínimas señaladas en el párrafo precedente, es enorme y no ha sido contemplado en la Propuesta de la ACP, basada - como reiteran una y otra vez los Pilotos - en estudios meramente conceptuales.

Conjuntamente con las Radas sería necesario establecer Enfilaciones para la aproximación del buque y Estaciones de Tierra que puedan indicarle a los Pilotos las distancias en tiempo real a la entrada de las esclusas, similares a las que

² Véase el diseño y fotografía en la páginas 12, 13, 14 del Segundo Informe al País, incluido en el Disco Compacto (CD) que se entrega con este libro.

existen en cada pared de aproximación y a todo lo largo de las paredes de las esclusas actuales.

Estos elementos tampoco han sido considerados en los Costos.

Las esclusas

Tal como se observa en las Gráficas y Fotos de Amberes, esclusas de esta naturaleza requieren, además de Radas amplias, Paredes de Aproximación cuyos Costos tampoco han sido contemplados en la propuesta de la ACP.

Las Paredes de Aproximación son indispensables para poder efectuar la maniobra de aproximación y de entrada a la esclusa de manera más rápida y segura, además permite acoderar un buque (Panamax o PostPanamax) que estuviera experimentando él mismo fallas mecánicas, o fallas en alguno de los remolcadores que lo está asistiendo, o fallas en la misma esclusa o tiempo de espera necesario para esperar el término del esclusaje del buque al cual está siguiendo o calado excesivo o incendio o colisión,...o cualquier otra eventualidad de las que a diario se pueden presentar en el Canal.

La 'alternativa' a las Paredes de Aproximación podrían ser las Estaciones de Amarre, cuyos Costos tampoco han sido contemplados en la Propuesta de la ACP.

¿ La razón de las Estaciones de Amarre ?. Con vientos de tan sólo 20 nudos, lo cual es frecuente en nuestra estación de verano, no es posible para los remolcadores poder sostener la fuerza del viento que impacta sobre el casco y toda la superestructura del buque.

En todo caso, una - las Paredes de Aproximación - , otra - las Estaciones de Amarre -, o ambas, han quedado por fuera de los estimados de Costos de la Propuesta de la ACP endosada, avalada y publicitada por el Presidente Torrijos, su Gobierno y los representantes de los gremios empresariales.

En el caso de las Esclusas de Pedro Miguel, al Norte de las mismas, las Estaciones de Amarre parecen ser una necesidad que las Paredes de Aproximación no podrían solventar : servirían para amarrar los buques en caso de neblina en el Corte, lo cual es muy frecuente en los meses de la estación lluviosa. De todos los señalados, éste es el único Costo (B/ 22 millones) que aparece expresamente señalado en la Propuesta de la ACP (Cap. 4, págs. 42 y 43).

Los Cauces de Navegación.

No sólo para un posible 3er. Juego de Esclusas, si no que en nuestro canal actual es necesario crear áreas en las cuales el más largo de los PostPanamax que pudiese llegar a transitar pueda, en caso de necesidad, llegar a dar un giro de 180° con la asistencia de remolcadores.

Esto tampoco está contemplado en la Propuesta, basada meramente en estudios Conceptuales, que presentó la ACP, Y, consecuentemente, los Costos que se implican tampoco están considerados en los míticos B/ 5,250. millones de la ya tristemente célebre "Página 11".

Más aún, hoy día, en nuestro Canal actual, ya se hace necesario el dragado del fondeadero del lado Oeste de la Bahía de Limón en Colón de manera que pueda acomodar a los buques Panamax que arriben con un calado superior al que puede recibir hoy día, es decir, entre 13 y 15 metros.

De la misma forma, sería necesaria ecesaria la construcción de un nuevo fondeadero en el Lago Gatún, ya que parte del actual sería convertido en cauce y en parte del 3er. Juego de Esclusas. Esto tampoco está considerado expresamente en los Costos de la Propuesta."

Bastaría la lectura de estas páginas para estar serísimamente preocupados por la viabilidad real del Proyecto de Ampliación. Sin embargo, el Informe de los Pilotos en 2006 fue solo el

principio de lo que en el CEE-Panamá consideramos una **Omisión Culposa por parte de la Cúpula de la ACP que ya se extiende por más de cinco (5) años**

Veámoslo con más detalle.

Ya que por ahí empezamos, sigamos con el tema de las Radas.

El tema crucial de las Radas de aproximación a cada esclusa parece ser un tema olvidado por la Cúpula de la ACP.

En su Informe de 2006 los Pilotos recomendaban radas con un diámetro de por lo menos dos esloras Post-Panamax, para poder tener los márgenes de seguridad adecuados, especialmente cuando los vientos alcancen 25 nudos (kts.)³ y más, lo que es usual en los meses de verano.

El tema de las Radas no sólo no se ha considerado, sino que ni siquiera se menciona ni se toma en cuenta. De la única vez que algún miembro de la Cúpula de la ACP se ha atrevido a hablar de ese tema en público dió cuenta El Panamá América del 13 de Octubre de 2006:

http://www.epasa.com/weblog/archives/2006/10/entrevista_a_ju.html

Jorge Luis Quijano, a la sazón Director de Operaciones Marítimas de la ACP y conspicuo miembro de la Cúpula que será el nuevo Administrador a partir de Septiembre 2012 dijo (Radio KW Continente. Programa conducido por el periodista Hugo Famanías).

- *"...bueno...en estos momentos no tengo la cifra a mano, pero esos costos (de las Radas) sí están considerados"*
- *¿ dónde, en qué parte de la Página 11 de los Costos*

³ Un nudo equivale a una milla náutica por hora, es decir, 1.8 kms/hora. Es decir, un viento de 25 nudos equivale a vientos de 46 kms/hora.

Mentirosos que Uds. han presentado están considerados ?

- *"En las Contingencias".*
- *"Las Contingencias para las nuevas esclusas + las Contingencias para las Mejoras de los cauces de navegación + las Contingencias para los Cauces de Acceso totalizan US\$ 730 M y las 2 esclusas Post-Panamax totalizan US\$ 2,140M. ¿Cómo se explica que lo que manifiestamente es 8-10-12 veces más grande -sólo en dragado, por ejemplo - sea sólo un 30% del Costo ?...Ustedes mienten"*

Nunca más ni Quijano ni ningún otro Miembro de la Cúpula de la ACP se ha atrevido a hablar en público de las Radas.

El tema de los Remolcadores.

De acuerdo al Diseño responsabilidad de la Cúpula de la ACP, las nuevas esclusas prescinden del uso de locomotoras (mulas)para el posicionamiento de los buques hacia, dentro y de salida de las esclusas.

En la Propuesta de Ampliación (la versión de 96 paginas que se incluye en el Disco Compacto adjunto), Párrafo 5.5, pág. 51 dicen:

"El uso de remolcadores para posicionar los buques durante el esclusaje es la opción más conveniente (ver figura 31). Con excepción del Canal de Panamá, en todas las otras esclusas de dimensiones similares los buques son asistidos en su posicionamiento por remolcadores. Este sistema de posicionamiento de buques constituye tecnología probada con amplia disponibilidad de fabricantes, componentes y repuestos y, además, constituye una extensión natural de las operaciones de la flota de remolcadores del Canal. Para confirmar su viabilidad, la ACP ha efectuado pruebas exitosas de esclusajes con remolcadores en las esclusas actuales y ha constatado la viabilidad de operaciones similares en otras esclusas."

Esto también es falso.
Veámoslo con más detalle.

Las pruebas exitosas de esclusajes con remolcadores a que se refiere la cita, se realizaron en el año 2003 y sus resultados fueron preocupantes. La ‘viabilidad de operaciones similares’ en otras esclusas, se refiere a las visitas de personal de operaciones de la ACP a las Esclusas de Berendrecht y Zandvliet en Amberes, Bélgica.

Efectivamente, en las esclusas de nuestro Canal no se utilizan remolcadores para posicionar los buques sino locomotoras. Hasta el momento eso ha permitido realizar una operación de trasiego de buques (*through put*) por esclusas, único e insuperable en el resto del planeta por (i) la velocidad y (ii) la seguridad con que se ha realizado por 97 años.

A pesar de la experiencia acumulada, la Cúpula tomó la decisión - sin haber podido fundamentarla ni en 2006 ni hasta la fecha - de no volver a utilizar locomotoras sino sólo remolcadores.

Luego de insistir reiteradamente durante casi un quinquenio, recién en Mayo 2011 la Cúpula aceptó firmar un Memorándum de Entendimiento con la Unión de Prácticos del Canal de Panamá comprometiéndose a realizar un determinado número de Pruebas de Exclujajes sin utilizar Locomotoras.

Gracia a dicho Memorandum, un Grupo de Pruebas compuesto por 8 Capitanes + el Jefe de Pilotos realizaron cincuenta y dos (52) esclusajes con buques de menos de 98 pies de manga sin locomotoras, la mayoría de ellos en las esclusas del Pacífico, para recién a estas alturas, casi 6 años después del Informe Técnico que presentaron antes del Referendum, empezar a desarrollar un Manual de Procedimientos Operacionales.

El 31 de Agosto de 2011 presentaron su Informe Final (*Test of Lockages Without TheUse of Locomotives*) al Departamento de Operaciones Marítimas de la ACP.

**Las conclusiones no podrían ser más preocupantes:
Los Pilotos desconocen y/o tienen serias dudas con relación a:**

- (i) El diseño final del tercer juego de esclusas.
- (ii) Los tipos, las cantidades y la colocación de defensas en las paredes de las pretendidas esclusas.
- (iii) Las condiciones y modalidades específicas de las corrientes que deberían enfrentar en las entradas de mar y dentro de las esclusas.
- (iv) Los tipos de remolcadores, su fuerza de tiro (*bollard pull*) y las características de los remolcadores de esclusajes que serían utilizados para maniobrar dentro del tercer juego de esclusas.

Respecto al número, tipo y colocación de los remolcadores.

Durante los 52 Esclusajes de Prueba sin utilizar Locomotoras sólo estuvieron disponibles dos tipos de remolcadores: los de propulsión tipo Voith-Schneider y los del tipo Z-Tech Drive.

El Grupo de Prueba evaluó que el remolcador tipo Cyloidal Tractor (Voith-Schneider) fue el más efectivo para las pruebas, sin embargo - concluyeron - no pueden ser comparados con la efectividad, el control positivo del buque y la seguridad que brindan las locomotoras.

A la luz de las Pruebas efectuadas, el Grupo de Pilotos subrayó que sería necesario clasificar los remolcadores en Remolcadores de Esclusajes y Remolcadores de Asistencia y que estos no deberían ser intercambiados entre sí. De allí que tendrían que existir dos flotas distintas de Remolcadores

en el Canal : los Remolcadores de Esclusajes, que deberían ser de dimensiones cortas, altamente maniobrables, con gran capacidad de fuerza de tiro (*bollard pull*) y equipados con cabrestantes (winches) capaces de lascar o cobrar la línea o cabo de remolque, aún bajo grandes presiones; y, adicionalmente, los Remolcadores de Asistencia, que serían aquellos que se utilizan hoy día en el canal, para ayudar a los buques a ingresar y salir de las esclusas.

Respecto a la Posible Utilización de Remolcadores

Derivado de la experiencia acumulada de pilotar y transitar exitosamente centenares de buques y de las experiencias de realizar los 52 esclusajes de prueba sin utilizar Locomotoras, el Grupo de Pilotos del Canal considera que un buque tipo Panamax transitando en dirección Norte por las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel, requiere en la actualidad del uso de dos remolcadores para hacer su aproximación y entrada a cada esclusa; es decir, usa dos remolcadores para entrar a Miraflores, por espacio de aproximadamente una hora (cada remolcador) y dos remolcadores para entrar a la esclusa de Pedro Miguel, por un tiempo aproximado de media hora (cada remolcador).

Vale decir un Panamax con las esclusas actuales utiliza cuatro (4) remolcadores por un periodo total aproximado de tres (3) horas/remolcador.

Si el mismo buque tipo Panamax - no Post-Panamax, sino Panamax - transitara por las nuevas esclusas, necesitaría la ayuda de cuatro (4) Remolcadores de **Esclusaje** por un periodo aproximado de cuatro horas cada uno; o sea dieciséis (16) horas/remolcador y dos (2) **Remolcadores de Asistencia**, por un tiempo de una hora cada remolcador; es decir, que el mismo buque tipo Panamax necesitaría de dieciocho (18) horas/ remolcador para hacer su aproximación a las nuevas esclusas, moverse de una cámara a la siguiente y finalmente salir de ellas para luego continuar con su tránsito.

Debido a estas consideraciones, estrictamente técnicas y de seguridad, el Grupo de Prueba de los Pilotos del Canal se ve obligado a recomendar enfáticamente que el tercer juego de esclusas sea utilizado de manera exclusiva por buques tipo Panamax-Plus, es decir, los actuales Panamax pero cargados hasta más metros y por buques tipo Post-Panamax (la supuesta razón de ser del tercer juego de esclusas).

Asumiendo que la Cúpula de la ACP acogiera las recomendaciones hechas por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá, pensemos en un escenario de un mix de doce (12) Panamax-Plus y Post-Panamax - seis (6) en dirección Norte de manera consecutiva y otros seis (6) consecutivos en dirección Sur - y tomando en cuenta la cantidad de tiempo que consumiría cada buque para su esclusaje, la Flota Operacional de Remolcadores para el tercer juego de esclusas tendría que estar compuesta por unos 100 Remolcadores dotados de distintos sistemas de propulsión.

- (a) Veinticuatro Remolcadores de Esclusaje para los seis buques en dirección Norte (4 por buque).
- (b) Dos Remolcadores de Asistencia con gran fuerza de tiro (*bollard pull*) para los seis buques en dirección Norte (2 por buque).
- (c) Veinticuatro Remolcadores de Esclusaje para los seis buques en dirección sur (4 por buque).
- (d) Dos Remolcadores de Asistencia con gran fuerza de tiro para los seis buques en dirección Sur (2 por buque).

En la actualidad - Agosto 2012 - existen sólo 32. Supuestamente se han dado órdenes para construir otros 16. Es decir, no sólo faltaría más de la mitad sino que no se ha definido con precisión y sobre la base de pruebas adicionales el tipo y características específicas de los Remolcadores que efectivamente se requerirían.

El Grupo de Prueba estimó que los buques tipo Panamax-Plus y Post-Panamax requerirían de tres horas y media a cuatro horas desde su arribo hasta la salida del tercer juego de esclusas. Por tanto los Remolcadores de Esclusaje estarían trabajando en estos buques por un tiempo mínimo de cinco horas para los Panamax-Plus y de seishoras para los Post-Panamax.

Requerirían, además, de la asistencia de Remolcadores para transitar por el Corte Culebra de una manera segura y muy probablemente para asistirlos en algunos de los giros al navegar por el Lago Gatún.

A esto habría que agregarle el tiempo necesario para la capacitación del recurso humano requerido para tripular cada remolcador, tomando en cuenta que en 24 horas, cada remolcador utiliza tres cuadrillas distintas + la cuadrilla que está en descanso. Una cuadrilla está compuesta por un Capitán, un Ingeniero y dos marineros. Eso en cuanto a las tripulaciones de remolcadores. Obviamente sería necesario, además, capacitar a toda la fuerza de Pilotos del Canal (unos 230 Capitanes).

Además de las pruebas in situ, al realizar ejercicios en el simulador SIDMAR de la ACP, los miembros del Grupo de Prueba de los Pilotos determinó que **el buque de diseño tipo Post-Panamax que se utilizó para definir las dimensiones de las nuevas esclusas**, no era capaz de dar el giro en la curva de la bordada de Bohío navegando en dirección norte a la velocidad estándar de doce nudos, algo que normalmente realizan o se espera que realicen, todos los buques que navegan por el Lago Gatún, en dirección Norte (hacia el Caribe) o Sur (hacia el Pacifico).

La única manera que ese tipo de buques podrían transitar exitosamente esa curva sería disminuyendo su velocidad por debajo de ocho nudos (8 kt) y contando con la asistencia de un remolcador.

Consecuentemente, se puede anticipar que el tiempo estándar de dos horas, que existe actualmente para navegar el Lago Gatún en dirección Norte o Sur, será incrementado por las propias características de los buques tipo Panamax-Plus y Post-Panamax, a lo cual habría que adicionarle -necesariamente- restricciones de no poder encontrarse con tráfico en dirección contraria, lo cual impactaría negativamente toda la operación de llevar buques de un océano al otro utilizando los mismos cauces que el Canal actual.

Es pertinente señalar que, curiosamente, el buque de diseño que aparece en el documento de la ACP como *"el buque portacontenedores Post-Panamax de mayor tamaño que utilizarían los navieros rutinariamente en las rutas de mayor frecuencia, volumen e intensidad"* y cuyas dimensiones son 366 mts. de eslora por 49 mts. de manga y un calado de 15 mts. - Propuesta de Ampliación, párrafo 5.3, pág. 48 , (Abril 2006) - **no es el mismo buque de diseño** que aparece en el documento de la ACP Análisis Técnico Sobre el Cauce de Navegación Post-Panamax Propuesto para El Canal de Panamá:

"Parámetros utilizados para desarrollar las Dimensiones y el Diseño Post-Panamax del Cauce de Navegación: El buque prototipo de diseño seleccionado para establecer la configuración del cauce de navegación Post-Panamax tal como se muestra en el Apéndice No.1, es el buque portacontenedores que se utilizó para desarrollar el diseño conceptual de las nuevas esclusas Pospanamax y cuenta con las siguientes características: Eslora: 360 m (1,180 pies) Manga: 46 m (152 pies) Calado inicial: 13.7 m (45 pies)"

Evidentemente, la Cúpula de la ACP diseñó (¿?) sobre dos buques diferentes.

Y surge de inmediato la pregunta: ¿por qué se utilizaron dos tipos distintos de buques de diseño, uno para determinar las

dimensiones de las esclusas y otro de menores dimensiones que no es capaz de navegar a través del lago Gatún de manera autónoma, sin ocasionar daños al casco.?

Es muy sencillo anticipar que el buque que transitaría por las esclusas del nuevo canal y los cauces ha de ser el de menor dimensión entre los dos.

¿Que es esto?, ¿ otra de las ya innumerables chabonadas de la omnisciente Cúpula de la ACP ?. ¿Resultado de haber intoxicado a la ciudadanía e impuesto un Referendum reconociendo miembros de la propia Cúpula que aún necesitaban de dos a tres años para terminar los Estudios Finales ?:

"Refiriéndose a la fase de Preconstrucción del Proyecto, la ACP no vacila ni se detiene en estipular que "la fase de pre construcción comprenderá el desarrollo de diseños, modelos, especificaciones y contratos, la precalificación de los posibles constructores y, finalmente, la contratación de éstos. Esta primera fase, según la ACP, tendrá una duración de entre dos y tres años con respecto al componente de las esclusas." (Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá - Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, Autoridad del Canal de Panamá, 24 de abril de 2006, Página 8 de 76)."

Grupo Illueca. Segundo Informe al País. Octubre de 2006.

Del Grupo de Prueba y de los 52 esclusajes se derivan 7 conclusiones evidentes:

- (1) Si el Tercer Juego de Esclusas estuviese terminado en el 2014, los Pilotos del Canal no estarían en condiciones de realizar los tránsitos con la seguridad y eficiencia requeridas. Más aún, indispensables.
- (2) No estarían capacitados todos los Capitanes y cuadrillas del número de nuevos remolcadores que tendrían que conformar la nueva Flota de

Remolcadores del Canal de Panamá, que tendrían que pasar a ser dos: una Flota de Remolcadores de Esclusajes y otra Flota de Remolcadores de Asistencia.

- (3) No estarían capacitados todos los Pilotos (Prácticos) del Canal puesto que tendrían que aprender y entrenarse suficiente y satisfactoriamente en esta nueva forma de utilizar los Remolcadores para transitar los buques.
- (4) Los tiempos estándares para los Panamax-Plus y para los Post- Panamax para arribar, navegar y salir del tercer juego de esclusas se incrementaría considerablemente con relación a los tiempos estándares que consumen los Panamax en las esclusas existentes
- (5) Los tiempos estándares para los buques Panamax-Plus y Post-Panamax sufrirían un incremento significativo de tiempo para cruzar el Lago Gatún respecto al tiempo actual de dos horas
- (6) Existirían restricciones serias, aún por determinarse, que necesariamente habría que imponerle a los Panamax-Plus y Post-Panamax en función del tráfico que enfrentarían en sentido contrario.
- (7) Si los tiempos estándares generales para navegar por el Canal de Panamá se incrementasen, lo cual a la luz de los resultados del Grupo de Pruebas de los Pilotos parece inevitable, es muy probable que también se vea afectado el rendimiento del Canal.

Estos son sólo alguno de los varios aspectos que preocupan a los Pilotos del Canal de Panamá quienes han tenido que esperar 5 años - desde la Presentación de su Informe Técnico y sus legítimas preocupaciones el 29 de Agosto de 2006 hasta

Agosto de 2011 -para ser atendidos por una Cúpula que mantiene secuestrada a una Autoridad del Canal de Panamá que ha demostrado tener y servir a intereses distintos que los Intereses Nacionales.

El desgreño de la Cúpula de la ACP sigue viento en popa.

Realmente ¿ transitarán Post-Panamax ?.

Antes, durante y después del Referendum en el cual poco más de un 30% de los ciudadanos habilitados para votar aprobó darle *un cheque en blanco a la cúpula de la ACP, éstos seguían insistiendo majaderamente en que unos seis buques Post Panamax transitarían diariamente las flamantes nuevas esclusas que se inaugurarían en el 2014, al cumplirse 100 años de haber entrado en operación el viejo canal.*

Con el correr del tiempo ya no eran seis sino cuatro.

Recientemente, el propio Administrador Alemán Zubieta ha confesado en petit comité que, 'como para los armadores, navieros y operadores no es fácil reprogramar o redireccionar (deployment) este tipo de buques, lo que se espera es que un (1) buque tipo Post Panamax transite diariamente por el 3er. Juego de Esclusas.

¿ Estarán los Pilotos) dispuestos a transitar en el escenario previsible?

Digámoslo de una vez: nos guste o no nos guste, **sin Prácticos no hay Canal ².**

A pesar de esto la cúpula de la ACP se sigue dando el lujo no sólo de ignorarlos durante años en sus legítimas y plenamente justificadas preocupaciones técnicas sino que recientemente la Junta Directiva aprobó una partida para incentivar el retiro de los mismos.

Un Práctico no se improvisa. Ni es sustituible por otro Capitán

por experimentado que sea en otras labores. El Práctico del Canal de Panamá va perfeccionando su tarea a lo largo de años de transitar una y otra vez la misma ruta, al punto que llega a anticipar el comportamiento del buque bajo su mando antes de llegar a determinados puntos de la ruta y dependiendo de las condiciones específicas en las cuales esté transitando. Esto sólo se logra con muchos años de experiencia y es, precisamente, lo que garantiza la seguridad de los tránsitos.

¿ A qué está jugando la cúpula de la ACP?.

Cada día que pasa cobran mayor vigencia las palabras del Dr. Jorge E. Illueca S. al prologar el Segundo Informe al País : ...cuando el Ejecutivo, en una fastuosa ceremonia, oficializó la Propuesta de la ACP para la construcción de un Tercer Juego de Esclusas de un solo carril, la ciudadanía ha visto sorprendida que la ACP y el Gobierno Nacional han invertido ingentes sumas de dinero y recursos del Estado para desarrollar una premeditada campaña de promoción de ***una propuesta sobre la base de Estudios sólo Conceptuales, alimentada de títulos, pero ayuna de sustentación económica, financiera e incluso técnica.***

2 No está de más, en beneficio del lector que no está familiarizado con la operación diaria de tránsitos, describirla sumarisísimamente:

A muy tempranas horas al iniciarse cada día, comienzan a navegar por el Canal dos semi convoys: uno desde el Pacífico en dirección Norte (hacia el Caribe) y el otro en el Atlántico en dirección Sur (hacia el Pacífico). Normalmente por las reglas establecidas que toman en cuenta el tamaño de los buques, los que navegan en dirección Sur tienen que esperar en Gamboa -considerado operativamente el punto medio del canal - a que salga del Corte Culebra el último buque que va en dirección Norte para luego arribar a las esclusas.

Uno tras otro van llegando a la esclusa de Pedro Miguel de forma tal que tan pronto la cámara, las locomotoras y el agua estén listos para acomodar al siguiente buque, éste también se encuentra listo para ingresar, esperando sólo que abran las compuertas. Ese flujo continuo solamente se detiene cuando no hay más buques en el itinerario, es el throughput (rendimiento). De ello dependen en gran medida los ingresos de la ACP.

El presente Informe es el resultado del análisis escrupuloso de sus autores y de numerosos profesionales, técnicos y hombres con experiencia práctica que han examinado a fondo la Propuesta de la ACP endosada por el Ejecutivo.

La conclusión a que se ha llegado es que la Propuesta mancomunada de la ACP y del Ejecutivo de "ampliar la capacidad del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas" es innecesaria en estos momentos, que está incompleta y que, además de ser en extremo riesgosa, contiene inexactitudes, medias verdades, costos inflados, información falseada.

Nos parece ilógico e irracional que poseamos una posición geográfica privilegiada, con múltiples y grandes posibilidades y que aceptemos que se cierren todas las vías y se conspire para que el ***Proyecto de Ampliación del Canal con todas sus fallas se haga con el sacrificio de nuestros ahorros, de nuestra capacidad de crédito, de nuestro capital de esperanzas.***

A dos Años del Referéndum.

Las que siguen son Notas para la Exposición sobre el Tema de la Ampliación preparadas para el Conversatorio organizado por FRENADESO, preparadas por el Grupo de Trabajo *Canal de Panamá* del Centro de Estudios Estratégicos (CEE-Panamá).

El objetivo del Conversatorio fue "facilitar a la comunidad nacional un espacio de reflexión sobre las consecuencias económicas, financieras, sociales y ambientales que hasta el momento ha generado el proyecto de ampliación del Canal de Panamá".¹

Nuevas Consideraciones sobre la Ampliación del Canal de Panamá.

En las últimas semanas, numerosos estudiosos de los temas internacionales han seguido con especial atención dos Acontecimientos Geopolíticos de Primer Orden :

- (i) El resurgimiento explícito de Rusia como actor principal en el escenario mundial; y,
- (ii) La crisis norteamericana. Siempre y cuando se entienda no como el epifenómeno sólo financiero que los neoliberales se han esmerado en presentar sino como lo que realmente es : una crisis económica y global originada en el sector hegemónico de éste - aún - principal actor internacional.

Desde la óptica del C EE-Panamá , una de las razones de tal atención dice relación con el hecho de que en Panamá :

1 Pueden encontrarse otros materiales escritos y videos sobre el Conversatorio en los siguientes enlaces:
<http://www.kaosenlared.net/noticia/frenadeso-detenga-proyecto-ampliacion-canal>
<http://www.kaosenlared.net/noticia/la-cuenta-regresiva>
<http://www.kaosenlared.net/noticia/julio-manduley-conversatorio-sobre-canal>

"Es indispensable afinar y profesionalizar nuestros análisis y aguzar nuestro ingenio, nuestros talentos y nuestras capacidades, so pena que las llamadas 'fuerzas del mercado' y, sobre todo, las realidades geopolíticas de un Mundo cambiante, volátil e incierto nos arrastren ", tal y como se dijo en el Segundo Informe al País (p.17).

Tales Acontecimientos Geopolíticos de Primer Orden "son realidades económicas, comerciales, financieras y geopolíticas que un país pequeño como el nuestro no puede soslayar".

Con una óptica de análisis menos general y más próxima a nosotros, hemos seguido con atención dos Acontecimientos Regionales :

- (i) La oficialización del Proyecto de Puerto Punta Colonet por el Presidente de México; y,
- (ii) La firma de los Acuerdos Ruso-Nicaragüenses referidos a la construcción de un Canal Interoceánico por Nicaragua.

Sobre ellos es necesario conocer, al menos, los elementos más generales :

- (i) El Proyecto de Puerto Punta Colonet.

Hace pocas semanas (el 28 de Agosto pasado), el presidente de México anunció oficialmente la convocatoria a licitación a efectuarse en Marzo 2009 y cuya Buena-Pro será definida en los meses inmediatamente subsiguientes para la construcción de un megapuerto que en opinión de Felipe Calderón "podría rivalizar con los de Los Angeles y Long Beach".

El Presidente de México - en esto también - se equivoca : no rivalizará, sino que los complementa.

El proyecto del Puerto Punta Colonet a un costo de (mínimo) US\$ 5,000 millones, transformaría esa bahía mexicana, a 240

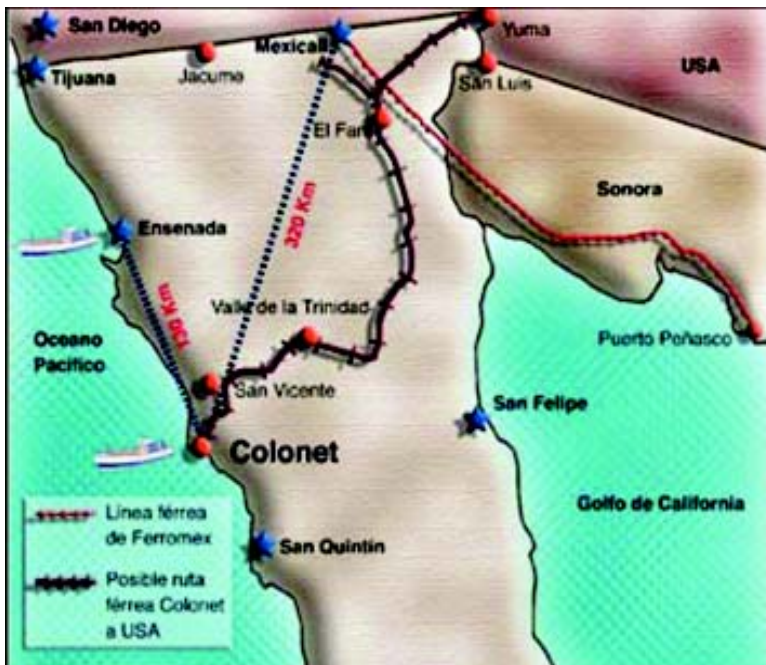
kilómetros (150 millas) al sur de la frontera con Estados Unidos en un puerto para buques en la Ruta Asia-Pacífico, perfectamente complementario a los puertos gemelos de Los Angeles - Long Beach.

"Una línea de ferrocarril - dice la Secretaría de Transportes y Comunicaciones - uniría el puerto con Estados Unidos, permitiendo que la carga rodee el tránsito del sur de California y vaya directamente a puntos en el centro-norte de Estados Unidos, incluso Chicago. Los diseñadores del puerto tienen que determinar todavía el sitio donde las vías férreas cruzarían la frontera, aunque se han mencionado como opciones las ciudades de El Paso, Texas, así como Yuma y Nogales, en Arizona."

El Gobierno de México está dispuesto a concesionar hasta por 45 años el Puerto y prevé que empiece a operar en 2012 con una capacidad inicial de 2 millones de Teus.

Como referencia, en 2007, Los Angeles y Long Beach procesaron un volumen combinado de 15 millones de Teus, vale decir un 40% de toda la carga que entra a los Estados Unidos, incluyendo el 80% de las importaciones procedentes de Asia.

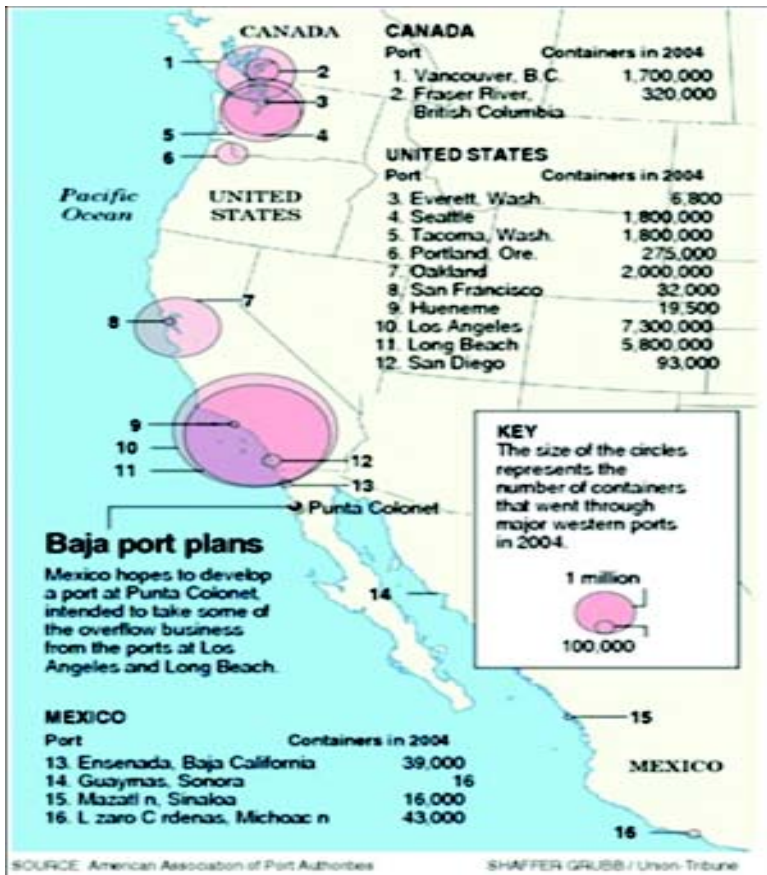
Como 1 imagen vale por 1000 palabras, aquí está Puerto Punta Colonet :



Y como todo esto sólo tiene sentido en función de los Flujos REALES del Comercio Internacional y NO de los Flujos **INVENTADOS por la Cúpula de la ACP**, es decir, por su Junta de Directiva y sus Altos Funcionarios (*) en el **Mapa 2** aquí puede apreciarse el papel de Puerto Punta Colonet como un conjunto, es decir, como un **Integrado Logístico Multimodal (y bi-nacional en este caso) : Portuario, Carretero, Ferroviario:**

(*) Los Miembros de la Junta Directiva actual son : Dani Kuzniecky - Presidente -; Adolfo Ahumada; Guillermo O. Chapman, Jr. ; Ricardo de la Espriella Toral; Norberto R. Delgado D.; Antonio Domínguez Álvarez. ; Mario J. Galindo H. ; Guillermo E. Quijano, Jr. ; Eduardo A. Quirós B. ; Alfredo Ramírez, Jr. y Abel Rodríguez Cañizales. A ellos se suman un

Administrador (cuya Empresa Familiar ganó la primera licitación realizada dentro del Programa de Ampliación del Canal - PAC), un Sub Administrador y 9 Vice-Presidentes (sic) de los cuales - nos dice el sitio web de la ACP - 5 son "Ejecutivos" (sic) : Véase el Organigrama aquí : <http://www.pancanal.com/esp/general/orgchart.html>



Vale la pena notar los flujos reales (Teus) que se manejan en cada instalación portuaria y, si bien los datos son de 2004, las proporciones, los porcentajes, se mantienen estables hasta el último semestre de 2007 y, como proporción, estables en lo que va corrido 2012.

(ii) El Canal Ruso-Nicaragüense

El otro tema sobre el cual debemos prestar atención es el llamado Canal Ruso-Nicaragüense.

Es útil su relectura, pero en abono a la brevedad de estas Notas podemos dividir este Epígrafe (ii) referido a la posibilidad de un Canal Ruso-Nicaragüense en Pasado Reciente, Presente y Futuro Inmediato

Pasado Reciente.

Al finalizar su Gobierno, Arnaldo Alemán firmó una Carta de Intención con un consorcio múltiple para realizar los estudios sobre la viabilidad de construir un Canal Interoceánico de Nicaragua. Además del Canal Interoceánico en sí, se complementarían con 2 terminales portuarias: 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 kms. de longitud. El tiempo de tránsito se estimaba en 4 horas y el costo estimado es de unos US\$ 1,400 M.

El Consorcio estaba formado por Siemens AG-Erlanegn (Alemania), Besix-S.B.B.M. y Six Const. (U.K.), European Combined Terminals-ECT (Holanda), China Merchants Holdings Co. (Hong Kong) y All Nippon Freight Forwards (Japón). Esto - planteado así y en esos momentos - estaba condenado al fracaso y así fue.

Posteriormente - al calor de las discusiones sobre la Ampliación del Canal de Panamá que un grupo de 5 ciudadanos incómodos para la sacrosanta ACP puso en el tapete de la opinión pública -- el Presidente Bolaños resucitó mediáticamente el tema y lo mismo hizo el Presidente Fox. Ambos con el propósito de ayudar - mediáticamente también - a su colega y amigo el Presidente Torrijos.

(Bolaños, Fox, Torrijos...no cabe duda : en estos 3 países ¡cualquiera puede ser Presidente !)].

Al Proyecto del Canal por Nicaragua se le llamó entonces "Gran Canal Interoceánico de Nicaragua", se dijo que costaría 20,000 millones de dólares y que su construcción duraría 10 años. El concepto contemplaba la habilitación de las infraestructuras necesarias para que barcos de gran calado navegaran por un río del Caribe, fueran trasladados por esclusas a otro río, en dirección al Lago Cocibolca y luego, también por esclusas, a través del Istmo de Rivas hasta el Océano Pacífico. La obra se complementaría con un "Canal Seco" consistente en un Ferrocarril y una Super Carretera Interoceánica. El costo de los desarrollos terrestres se estimó en US\$ 2,700 millones y el tiempo de construcción en 5 años.

El proyecto ferroviario sería financiado - dijo Bolaños en ese momento - por empresas privadas de Bélgica, Canadá, China, Corea, España, Estados Unidos, Holanda, Japón y Nicaragua. La Super Carretera sería de 6 carriles, tendría un costo de US\$ 5,600 millones y se construiría también en 5 años.

Todas estas informaciones - descabelladas - fueron Informaciones Oficiales que en su momento divulgaron las más altas autoridades nicaragüenses.

Presente.

El 21 de Septiembre se produjo una noticia muy importante para los panameños, de la cual la prensa local se desentendió. Rusia y Nicaragua firmaron ese día los Acuerdos Iniciales para que 2 empresas, 100% estatales, abordaran los estudios y construcción de un Canal Interoceánico por Nicaragua.

La Forma.

La Agencia Ria Novosti lo reportó así : "Rusia está dispuesta a participar en la construcción de un canal interoceánico en

Nicaragua para facilitar el tráfico de los grandes navíos entre el Atlántico y el Pacífico...", el Canciller de Nicaragua y el viceprimer ministro ruso, Igor Sechin formalizaron los documentos que ya habían sido debatidos por Sechin con el Presidente de Nicaragua durante su reciente visita a esta nación centroamericana.

"Evaluada en torno a 18 mil millones de dólares, la nueva ruta de 286 kilómetros de largo, hasta 114 metros de ancho y 22 metros de profundidad dará cabida a buques de hasta 270 mil toneladas, gracias a lo cual hará competencia al Canal de Panamá que, hoy en día, no admite embarcaciones superiores a 70 mil toneladas."

"El Gobierno nicaragüense confía en que el creciente comercio entre Latinoamérica y China, así como la posibilidad de que Venezuela reoriente sus exportaciones petroleras hacia este coloso asiático, van a garantizar un tráfico intenso en el nuevo canal."

Y la Agencia Francesa de Noticias lo reportó así : "El gobierno nicaragüense informó este viernes que Rusia tiene interés en apoyar la construcción de un Canal Interoceánico en Nicaragua, que facilite el comercio marítimo entre el Atlántico y el Pacífico. Nicaragua tiene actualmente en estudio tres proyectos de canal interoceánico, que no han podido ejecutarse por falta de financiamiento, de los cuales dos plantean unir los dos océanos a través de una línea de ferrocarril."

El Fondo.

Los principales analistas europeos consideran que la actividad política exterior de Rusia se ha redefinido y trasladado significativamente a la América Latina.

El **Kommersant** considera que "incluso una movilización simbólica en esta zona, 'la 'barriga blanda' de EEUU, es suficiente para quitarle a la Casa Blanca la sensación de

invulnerabilidad y disuadirla de que dé pasos inconvenientes para Rusia. (En este caso) las ambiciones geopolíticas coinciden...con los intereses económicos". No es inútil señalar que Igor Sechin, Vicepresidente ruso, ha realizado 2 giras por América Latina en sólo 2 meses.

Vladímir Yevséyev, del **Instituto de Economía Mundial y Relaciones Internacionales** adjunto a la Academia de Ciencias de Rusia, señala: "La zona al sur de EEUU permanece prácticamente desprotegida y ahora que la aviación estratégica de Rusia ha hecho su aparición aquí, Washington ha caído en la cuenta... si Rusia se afianza en Venezuela, podrá patrullar tanto la costa del Pacífico como la del Atlántico. Para ello, basta con que abra un corredor aéreo en Nicaragua, país que ha reconocido ya a Abjasia y Osetia del Sur."

En opinión del Instituto, Moscú se moviliza en Latinoamérica para prevenir que Ucrania se vea arrastrada hacia la OTAN, así como para prevenir nuevos conflictos en el Cáucaso, en los cuales "ya ganó" y sentó sus reales.

Por su parte, Dmitri Yevstáfiev, del **Centro PIR**, opina que en el caso de Venezuela "hay una coincidencia de intereses políticos y económicos: primero, por tratarse de una nación rica en hidrocarburos; y, segundo, porque Latinoamérica se transforma en el mercado más prometedor con la crisis que afecta hoy a las mayores economías mundiales".

EEUU - señalan los analistas rusos del **Kommersant** - "no se ha ido de América Latina porque le hayan expulsado sino porque se ha vuelto totalmente prescindible aquí : con toda su atención puesta en Irak y Afganistán, simplemente ha dejado de controlar la situación".

A estos elementos, que deben concurrir en cualquier análisis global no podemos dejar de lado la profunda crisis económica y financiera de los Estados Unidos, su empantanamiento en esos **Viet-Nams de arena** que son hoy Iraq y Afganistán, a

más del descrédito político y diplomático para no mencionar - por ser términos ya incompatibles - el inexistente prestigio moral de los Estados Unidos.

La idea del plenum, de estirpe aristotélica - "*la Naturaleza no admite el vacío*" - es aplicable en términos de la Geopolítica y la Polemología : a Rusia (en otro momento nos ocuparemos del tema de China) se le presenta ahora una oportunidad para entrenarse y comprobar hasta dónde puede llegar en su hipotético antagonismo con un EEUU ya irremediabilmente debilitado.

El Futuro Inmediato.

A diferencia de los proyectos nicaragüenses reseñados párrafos atrás y analizados en las páginas 18, 19 y 20 del Segundo Informe al País del Grupo Illueca, el "nuevo Proyecto" de un Canal Interoceánico Ruso-Nicaragüense, debe analizarse con cuidado y tomando en cuenta elementos que no estaban presentes cuando fue redactado y presentado el Segundo Informe a la Ciudadanía, en Octubre de 2006.



Las razones a analizar no son sólo económicas. Son también de orden geopolítico y sobre ellas debemos decir unas palabras.

La Crisis del Cáucaso, el Tema de Georgia - Osetia del Sur y Abjasia, la Crisis Económica y Financiera norteamericana, las relaciones de Rusia con los países miembros de la OTAN y la dependencia de éstos de los hidrocarburos rusos, la desestabilización de Ucrania a favor de los intereses rusos, la presencia, simbólica por el momento, de aviones TU-160 en Venezuela, el desplazamiento de la Flota del Mar del Norte - con buque insignia Pedro I incluido - a maniobras en Venezuela y en aguas internacionales en la llamada por la prensa de análisis rusa : "la blanda panza de los Estados Unidos", son elementos y 'telón de fondo' que no podemos dejar de tener en cuenta.

Cualesquiera de los temas apenas mencionados en el párrafo inmediatamente precedente requeriría ofrecer informaciones, datos, hipótesis, análisis, desarrollo y consecuencias que escapen a estas Notas para una exposición y un Conversatorio. Pero es necesario al menos mencionarlos.

Más aún si a ellos sumamos los desarrollos más recientes que apuntan en la misma dirección estratégica que anotamos al mencionar los dos (2) Acontecimientos Principales :

- (a) El Fortalecimiento de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) : República Popular China, Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán;
- (b) El Fortalecimiento de la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva (OTSC): Armenia, Belarús, Kazajistán, Kirguizistán, Rusia, Tayikistán y Uzbekistán;
- (c) El Acuerdo de los países ribereños del Caspio : Rusia, Irán, Kazajistán, Azerbaijón, Turmenistán, para explotar en exclusividad las Reservas Petroleras conjuntas estimadas oficialmente en 25,000 Millones de TM de Petróleo : el 15% del total de las Reservas Mundiales y un 50% de las Reservas de Gas Natural...

Todas estas son razones de fondo que requieren de mayor análisis y que se enumeran exclusivamente con el propósito

de llamar la atención sobre la complejidad de las fuerzas que se mueven, se desarrollan y nos afectan o afectarán de manera inevitable en los años inmediatamente venideros.

La cúpula de la ACP o alguno de los que pronosticaron que los empleos serían ciento de miles o algún tinterillo saldrá inmediatamente a decir que "desde 1903 los nicaragüenses están con este cuento del Canal Interoceánico y que nunca lo han concretado".

Que por tanto, podemos desentendernos de eso.

Sólo 2 datos "oficiales" al respecto :

Uno, la Prensa de Análisis rusa habla - en Septiembre 2008 - de un costo aproximado de US\$ 12 a 18,000 Millones y hablan de un Canal Interoceánico de 286 kms. de largo, 114 mts. de ancho, 22 metros de profundidad y capacidad para que lo transiten buques de 270,000 DWT.

[Curiosamente, 270,000 DWT es el desplazamiento de muchos de los grandes buques petroleros. Los llamados supertanqueros].

Dos, la prensa oficial de China señala que Venezuela aumentará las exportaciones de crudo a ese país de 364.000 barriles por día (b/d), actualmente, a 500.000 b/d a fines de 2009 (actualmente le vende a los estados Unidos 1,1 millones de b/d). Este aumento convertirá a China en el segundo socio energético de Venezuela.

Pero más significativo es que en la serie de acuerdos firmados por los Presidentes Chávez y Hu-Jintao, se incluye la construcción de refinerías en los dos países y de buques petroleros : "Estamos creando empresas conjuntas, corporaciones, tanto para la exploración como la producción, el procesamiento, el transporte, el comercio (de petróleo); **estamos creando una flota conjunta de grandes tanqueros**,..." explicó Chávez.

Nuestro País

Todos estos acontecimientos suceden a diario, son públicos, se conocen, pero hay que conocerlos en profundidad, hay que estudiarlos, hay que analizarlos, van conformando tendencias, debemos descubrirlas y evaluarlas, no podemos sustraernos a ellas, exigen que afinemos nuestros análisis.

Somos un pequeño país de 3 millones de habitantes des-gobernados por "100 Dueños" que constituyen - *¡ aún a los ojos de una Embajadora de George W. Bush !* - una Mafiocracia Corrupta y venal.

Mafiocracia que ejerce el poder gracias a sus partidos - **todos** los existentes -, a sus economistas mentirosos que cuando no cometen fraudes electorales engañan sobre empleos y manipulan cifras de todo tipo junto con otros de su misma calaña, Mafiocracia que tiene a su servicio blandos o duros cerebritos de alquiler y tinterillos surtidos y locutores y analistas y ...en fin...*todo lo que tiene una Clase Dominante...excepto legitimidad.*

Cada vez más, cada día que pasa, a cada escándalo que se conoce, a cada inundación, a cada tubería, a cada abuso, a cada viaje presidencial en cada calle que se cierra, en cada protesta, en cada reclamo, en cada denuncia....el mecanismo de control, de dominio de la Clase Dominante transita desde el consenso hacia la coerción, desde el convencimiento hacia la represión.

Una clase dominante que cada día que pasa pierde lo más importante que puede tener como clase: credibilidad, control, consenso, respeto, direccionalidad.

Nadie les cree nada. A ninguno. Todos son iguales. "Todos son la misma vaina."

En materia de nuestro principal recurso : Nuestra Posición Geográfica, tenemos que aguzar el análisis, darle seguimiento

a los acontecimientos, estudiarlos, estar atentos, conocer, verificar, afinar los datos, hacer los análisis y confrontarlos con la realidad para explicarlos a nuestro Pueblo, para **que toda la ciudadanía sepa exactamente qué está haciendo la Mafiacracia con Nuestros Excedentes Canaleros.**

Tenemos que estudiar, analizar, denunciar, explicar porque **cada día se demuestra más y más y más que quienes nos opusimos a una Ampliación hecha a la mala**, sin Estudios Finales, sin poder establecer los costos reales, aduciendo flujos de comercio que no son tales - y muchísimo menos en la plena recesión mundial a la cual nos abocamos -,aduciendo mentirosamente acuerdos con las navieras que no eran ciertos, límites de capacidad que no son ciertos, proyecciones de empleos delirantes,... realizadas por pitonisos desprestigiados, diseños incompletos, y todo eso en medio de un Tsunami mediático intoxicante, irrespetuoso y embrutecedor...**teníamos toda la razón. Y hasta nos quedamos cortos.**

Tenemos que estar preparados para exigir llegado el momento, la suspensión de los trabajos de una Ampliación que es totalmente absurda en estos momentos y que, además, implicaría un endeudamiento gigantesco que comprometería por varias generaciones nuestras posibilidades de desarrollo. Aún estamos a tiempo.

Hay maneras racionales, sensatas, viables, posibles, decentes, de utilizar Nuestros Excedentes Canaleros en la construcción de una Patria para Todos sobre la base de una Alternativa de Desarrollo Nacional Propio, Autofinanciado por esos mismos Excedentes Canaleros que una pandilla de bellacos nos tiene secuestrados.

Por un uso Patriótico y Racional de Nuestros Excedentes Canaleros.

En el Primer Informe al País del 20 de Marzo de 2006, en medio del secretismo oficial y sin contar con cifra alguna de las que después fueron parcialmente divulgadas por la cúpula de la ACP y el Gobierno de Torrijos, los miembros del que dio en llamarse Grupo Illueca sostuvieron y demostraron que, con una fracción de los Excedentes generados por Nuestro Canal, **"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"** se podía empezar a cumplir con la agobiante Deuda Social y comenzar a materializar - en los hechos y no en las palabras - los Derechos Económicos y Sociales (al Trabajo Digno, a la Salud, a la Educación, a la Vivienda,...) de centenares de miles de nuestros conciudadanos, que también son accionistas de Nuestro Canal y que no pueden participar en el desarrollo de nuestro país.

"Es obvio - decían - que no nos corresponde formular ningún 'Plan de Desarrollo' ni mucho menos. Pero también es obvio que nuestro derecho ciudadano nos permite comentar y sugerir medidas que consideramos al bienestar colectivo y que nos parecen sensatas, posibles y perfectamente viables con nuestros propios recursos"

Y, utilizando una sencilla distribución lineal, meramente aritmética, demostraron que en un período de 10 años - ya han transcurrido 6 desde la farsa del Referendum - se podía, perfectamente:

- ◆ Construir 1000 escuelas primarias en 10 años, aumentando en 33% la capacidad de atención escolar actual ¹

¹ Actualmente existen en el país unas 3,100 escuelas con 17,000 aulas para atención de la educación primaria. El costo de una escuela, de acuerdo a los presupuestos del Ministerio de Educación, promedia B/. 57,554.00. El costo anual por 100 escuelas primarias totalizaría B/. 5,755,400.00. Y el costo total de las 1000 escuelas totalizaría B/. 57,554,000.00.

- ◆ Construir 200 colegios de educación media, aumentando nuestra capacidad actual en 50% en ese período.²
- ◆ Financiar los 6,000 maestros y los 7,000 profesores que se requerirían para atender esas nuevas infraestructuras educativas.³
- ◆ Podríamos dotar a todas y cada una de las aulas de clase de todo el país de computadoras y servicio de Internet, incluyendo la reposición de los equipos de computación cada 5 años y considerando el aumento de aulas programado en todos los años considerados⁴
- ◆ Podríamos construir 80 acueductos rurales por año - 800 en 10 años -, permitiendo que todos los Corregimientos del país dispongan de agua potable.⁵

² Actualmente existen 428 planteles de educación media con unas 7000 aulas. El costo de un plantel de educación media, de acuerdo a los Presupuestos del Ministerio de Educación, promedia B/. 380,204.00. El costo anual por 20 planteles de educación media totalizaría B/. 7,604,080.00 por año.

³ El salario promedio de los Educadores es de B/. 507 mensuales x 13 meses = B/ 6591 por año x 13,000 Educadores : B/. 85,683,000 por año

⁴ Dotar de computadoras a las 24,000 aulas del país (17,000 aulas en las escuelas primarias + 7,000 aulas en los planteles de educación media), a razón de B/. 600.00 cada computadora, así como proveer el mantenimiento y los servicios de Internet, a razón de B/. 300.00 anuales cada computadora, representarían un costo de B/. 14,400,000.00 en equipamiento + B/. 7,200,000.00 en mantenimiento y servicios para un total de B/. 21,600,000.00. La reposición de la totalidad de los 24,000 equipos, a los 5 años de uso, totalizaría otros B/. 14,400,000.00, para un costo total en la década de B/ 36,000,000.00. Desde el primer año se podrían y deberían equiparse las 25,000 aulas de clase existentes. El costo de equipar las 8,000 nuevas aulas construidas en la década sería de B/. 4,800,000.00 en equipos y B/. 2,400,000.00 en mantenimiento y servicios para un total de B/. 7,200,000.00. El gran total para equipar, mantener y dar servicio completo de computación e Internet a las 33,000 aulas que existirían al finalizar la Década totalizaría B/. 43,200,000.00

⁵ El costo de un acueducto rural fluctúa - según la distancia a la fuente de agua, las pendientes y la población a ser atendida, entre B/ 10,000.00 y B/. 15,000.00. Considerando un costo promedio de B/. 12,500.00, el costo total de los 800 acueductos rurales asciende a B/. 10,000,000.00.

- ◆ 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, sobre todo de los pequeños y también de los medianos productores.⁶
- ◆ Podríamos otorgar 50,000 micro-créditos de B/. 5,000.00 cada uno a microempresarios debidamente calificados, (sin politiquerías) y con capacidad de repago, durante 10 años, a razón de 5,000 créditos por año .⁷
- ◆ Para fortalecer la seguridad ciudadana, se podrían contratar 3,000 nuevos policías y agentes civiles para custodiar las cárceles, pagándoles mejores salarios que los actuales (B/. 509.00 mensuales), a razón de 300 por año.⁸
- ◆ 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, enseriar nuestro sistema de Justicia y cautelar el cumplimiento estricto de los Derechos Humanos de todos los ciudadanos.⁹
- ◆ Podríamos construir 100 nuevos Centros de Salud , 10 centros por año, permitiendo que cada Distrito cuente con, al menos, uno. ¹⁰

⁶ A un costo promedio de B/ 300,000.00 cada sistema, el costo anual por 10 Sistemas asciende a B/. 3,000,000.00 por año.

⁷ El costo total de los micro y pequeños créditos asciende a B/. 5,000,000.00 por año.

⁸ El costo total de los salarios de los 300 nuevos policías y agentes civiles por año, a razón de B/.509.00 mensuales - el Salario Promedio en el Gobierno Central - totaliza B/. 1,985,100.00 al año

⁹ A un salario de B/. 1200 por mes, el costo de contratar a nuevos 50 funcionarios por año, totaliza B/ 780,000.00 por año

¹⁰ A un costo promedio de B/. 85,000.00 cada uno, el costo total sería de B/. 850,000.00 por año

- ◆ Podríamos contratar 500 nuevos médicos y 1000 nuevas enfermeras, técnicos y personal de salud.
- ◆ 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.

Todas estas acciones - decían - que reputamos como sensatas, posibles y viables no requerían endeudamiento alguno y podían realizarse perfectamente con recursos propios : con una parte muy menor de los Excedentes Canaleros.

Los efectos reales de tales inversiones en el Empleo.

No existe forma alguna de luchar contra la pobreza si no es con Empleos.

Sólo con la contratación de Maestros, Profesores, Médicos, Enfermeras, Jueces y Funcionarios, Policías y Agentes Civiles totalizarían en una Década que podría ser Histórica, dedicada a un Desarrollo Nacional Propio, 18,000 empleos permanentes reales.

La actividad económica privada que más empleos genera es el 'sector' de las microempresas. La relación en nuestro país es de 2.5 empleos por cada microcrédito otorgado. Manteniendo la misma relación, podemos contar al final de la Década con **125,000 empleos permanentes reales.**

La construcción y reparación de Escuelas, Planteles de Educación Media, Centros de Salud, Acueductos Rurales y

¹¹ A un salario de B/ 1,050 por mes - el Salario Inicial en el Sistema de Salud - el costo de contratar a 50 nuevos médicos adicionales por año totaliza B/. 682,500.00 por año.

¹² A un salario de B/ 600. por mes, el costo de contratar a 100 nuevas enfermeras calificadas adicionales por año totaliza B/ 780,000.00 por año.

Sistemas de Riego permitiría la creación de un mínimo de **32,000 empleos directos semi-permanentes** : ingenieros, arquitectos, técnicos de construcción, maestros de obras, albañiles, carpinteros, reforzadores, cimbreros, plomeros, pintores,...técnicos en computación, electricistas, instaladores,...

Estamos hablando de 175,000 empleos reales, permanentes y semi-permanentes, sin contar ni medir - nosotros no jugamos de pitonisos - el efecto multiplicador que pueden tener.

Son pocos. Demasiado pocos. Pero son REALES y no indirectos, derivados, paralelos,...**ni inventados.**

Tenemos - decían - la oportunidad de hacer las cosas BIEN. Tenemos los consensos reales de la ciudadanía que desea ver materializados sus Derechos Económicos y Sociales. Y tenemos los Recursos propios para hacerlo.

La Re-Nacionalización de Nuestros Servicios Básicos.

Parte de esos '**consensos reales**' efectivamente sentidos por la ciudadanía dicen relación con necesidad de Re-Nacionalizar los Servicios Básicos, específicamente los servicios de Electricidad y Telefonía.

Nos limitamos aquí a señalar que uno de los usos alternativos posibles de Nuestro Excedente Canalero, podría ser, precisamente, **la recuperación de nuestros Servicios Básicos de Electricidad y Telefonía** cuya privatización - parte de ese proceso de desposesión de las Riquezas Nacionales que ha impuesto el neoliberalismo en nuestro país, se ha traducido fehacientemente - en opinión de la mayoría de nuestros conciudadanos - en más desempleo, mayores tarifas por los servicios básicos y remisión de utilidades escandalosamente elevadas al exterior.

El mencionado Informe terminaba con este llamado que hoy, en 2012, hacemos nuestro en el CEE-Panamá:

Queremos una Alternativa de Desarrollo Nacional Propio Para Todos.

Consideramos que debemos hacer un uso verdaderamente racional de nuestro principal recurso : Nuestra posición Geográfica.

Consideramos que debemos- y también lo consignamos en la Portada - que debemos hacer un uso racional de nuestros Excedentes Canaleros.

Queremos una Patria para Todos.