

CAPÍTULO 2

El Canal de Panamá

2.1 BREVE ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

En 1501 fue descubierto el Istmo de Panamá, por Rodrigo de Bastidas; formó parte del Imperio colonial español “el idioma, la religión, las formas de vida y las corrientes del pensamiento se transplantaron al suelo istmeño como un legado permanente de la vieja España a la tierra panameña.”¹

El Emperador Carlos V, en 1534, decretó que se realizara una investigación para erigir una ruta hacia el Pacífico a través del Río Chagres, una vez terminado el análisis topográfico de la región se llegó a la conclusión que sería imposible la construcción de la ruta interoceánica.

Cabe destacar que el Istmo de Panamá, así como el Istmo de Tehuantepec y Nicaragua ha sido visto en innumerables ocasiones como territorios con gran potencial para convertirse en un eje de comunicación interoceánica, por esta razón en diversas ocasiones Panamá fue víctima de las pretensiones expansionistas de las grandes potencias. En el caso del Istmo de Panamá, esto puede ser percibido desde los siglos VI y VII cuando

el Istmo fue... teatro de las depredaciones de piratas y corsarios, agentes de la lucha por el poder económico entre España e Inglaterra como consecuencia lógica de la política mercantilista... lucha que

¹ *Enciclopedia Metódica Larousse* (México: Larousse, 1964) “La República de Panamá,” 487.

culminó con la destrucción de la Ciudad de Panamá por el inglés Henry Morgan en 1671.

Dos años después se reedificó la Ciudad de Panamá en el sitio que ocupa actualmente, obra que estuvo a cargo de Antonio Fernández de Córdoba. Panamá estuvo bajo el control español hasta el 13 de noviembre de 1821, cuando se da la ruptura con España. El alto desequilibrio de la vida social y económica en Panamá crearon un ambiente propicio para el resquebrajamiento del Imperio Español en América, además esta Independencia fue exhortada por los ideales de la Revolución Francesa y las ideas revolucionarias norteamericanas.

Panamá se emancipó del dominio español en 1821, pero fue incorporada rápidamente a la Gran Colombia de Bolívar. “Durante casi un siglo, las libertades públicas del Istmo fueron más teóricas que reales: una administración deficiente y perezosa violentaba los principios de fraternidad y respeto en cuanto se refería a la colectividad panameña.”²

En 1846 Colombia y Estados Unidos firmaron un acuerdo para que la zona del paso ístmico panameño quedara bajo la protección de los Estados Unidos, éste fue llamado Tratado Mallarino-Bidlack. En dicho Tratado se aceptó el tránsito libre de los ciudadanos estadounidenses para el uso futuro del ferrocarril y la facultad de intervenir militarmente en la defensa de Panamá.

A partir de 1850 se inició la construcción del ferrocarril que uniría el Atlántico y el Pacífico mediante el contrato Stephens-Paredes; posteriormente en 1881 comenzaron los trabajos para la construcción

² *Enciclopedia Metódica Larousse*, 487

del Canal de Panamá bajo la tutela de la Compañía Francesa, a cargo de Fernando de Lesseps. “De Lesseps, el constructor del Canal de Suez, inició el diseño, pero la malaria y la fiebre amarilla acabaron con la vida de tantos trabajadores que se tuvo que abandonar el proyecto”³

El 3 de noviembre de 1903 Panamá alcanzó el estatus de República Independiente, pocos días después los Estados Unidos lo reconocieron oficialmente; esta independencia fue incitada por el rechazo del gobierno Colombiano al tratado Herrán-Hay, el cual autorizó que la Compañía Francesa traspasara sus derechos de construcción del Canal al gobierno Norteamericano.

Dos semanas después de la Independencia de la República de Panamá se firmó el Tratado Hay Buneau Varilla, por el cual Panamá “cede a perpetuidad una franja de tierra de 15 kilómetros de ancho y 80 [km] de largo, en el centro del istmo, bajo soberanía de Estados Unidos, para construir el canal interoceánico.”⁴

La construcción norteamericana del Canal de Panamá comienza en 1904, fue toda una odisea para los estadounidenses debido a las malas condiciones de trabajo y a las enfermedades tropicales, como la malaria y la fiebre amarilla.

En 1905, el ingeniero estadounidense John Stevens quedó a cargo del proyecto, el cual rediseñó con el objetivo de construir un sistema de esclusas y un lago artificial en la desembocadura del Río Chagres, ya que el plan original de construir un canal a nivel del mar era

³ *Geographica. El Gran Atlas Mundial Ilustrado*. 2ª ed. Alemania: Könemann, 2003, 405.

⁴ “Cronología de un siglo,” *BBC Mundo.com* (31 de octubre de 2003 [citada 16 de enero de 2007]): disponible en: http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/specials/2003/panama/newsid_3205000/3205755.stm

completamente inviable. La idea de John Stevens era crear un sistema en donde las esclusas juegan el papel de elevadores de agua, elevando las naves del nivel del mar al nivel del Lago Gatún, el cual se encuentra a 26 metros sobre el nivel del agua, bordeando así al cruce por la Cordillera Central, y luego los navíos descenderían al nivel del mar al otro lado del Istmo. Así se lograría conectar el Océano Atlántico con el Pacífico. Hacia finales de la obra,

las enormes esclusas comenzaron a tomar forma, cada una de ellas selladas con gigantes compuertas de acero perfectamente balanceadas de forma que sólo requirieran un motor de 40 caballos de fuerza—la mitad de la de un coche moderno—para abrirse y cerrarse.⁵

Las tres esclusas que se construyeron llevan los nombres de los poblados donde fueron construidas: Gatún (en el lado Atlántico), Pedro Miguel y Miraflores (en el Pacífico).

En vísperas de la inauguración del Canal de Panamá en el año de 1914 se firmó el Tratado Urrutia-Thompson, por medio del cual Estados Unidos aceptó haberse robado a Panamá de los colombianos. Este tratado fue aceptado por Colombia “a cambio de 25 millones de dólares [como indemnización] y de que Estados Unidos afirme que siente pena *-sincere regret-* de habérselo robado.”⁶

Así pues, a pesar de los grandes obstáculos que representó esta obra, su término se dio antes de lo previsto costando menos de lo esperado: 400 millones de dólares de la época. El 15 de agosto de 1914, el buque Ancón inauguró oficialmente una vía que uniría al mundo. El Canal de Panamá “inaugurado en 1914, permaneció bajo la jurisdicción

⁵ “Canal de Panamá. Una larga historia,” *BBC Mundo.com* ([citada 16 de enero de 2007]): disponible en: <http://bbc.co.uk/spanish/extra9912panamahistoria.shtml>

⁶ “Cronología de un siglo”, *BBC Mundo.com*.

de Estados Unidos entre 1903 y 1979, período en que este país intervino activamente en la política local para mantener su dominio sobre el canal.”⁷

El 5 de septiembre de 1919, Hoffman Philip quien fungió como representante diplomático estadounidense en suelo colombiano, “condiciona la aprobación de éste Tratado por el Congreso norteamericano al reconocimiento de la propiedad del subsuelo petrolero a ciudadanos de Estados Unidos.”⁸

En 1921, el Congreso de Colombia ratifica el Tratado Urrutia-Thompson. Finalmente, el 20 de agosto de 1924 por medio del Tratado Vélez-Victoria Colombia y Panamá reestablecen relaciones y también delimitan sus fronteras.

A Estados Unidos correspondió la autoridad del Canal de Panamá hasta 1974 cuando por medio del Acuerdo Tack-Kissinger son revisadas las pautas para renegociar los tratados de 1903 entre Estados Unidos y Panamá. Tres años después, el 7 de septiembre de 1977 los presidentes Jimmy Carter y Omar Torrijos de ambos estados respectivamente firman dos tratados sobre el Canal y la neutralidad permanente, con el fin de que el país Panameño recobrará paulatinamente su soberanía y control sobre la zona del canal; esta devolución entraría en vigor a más tardar el 31 de diciembre de 1999, en esa misma fecha el último soldado estadounidense debía abandonar el territorio de la República de Panamá, para así otorgar plena autonomía a las autoridades

⁷ *Gran Atlas Universal. América del Sur, Central y la Antártida*. 1ª ed. 3 vols. (Barcelona: Editorial Sol 90, 2004), 106.

⁸ “Cronología de un siglo”, *BBC Mundo.com*

Panameñas sobre el Canal. Este Tratado fue llevado a cabo conforme a lo estipulado en el año de 1977 y a partir de su devolución en 1999, Panamá tiene el control total de esta zona.

Hoy en día el Canal de Panamá brinda sus servicios las 24 horas del día, los 365 días del año a todos los buques de todas las naciones sin discriminación alguna.

2.2 GEOGRAFÍA FÍSICA DEL CANAL DE PANAMÁ

El Canal de Panamá que comunica a los Océanos Pacífico y Atlántico está situado en la zona más baja y angosta del territorio panameño. Éste va en dirección noroeste a sureste, desde la Ciudad de Colón a la Ciudad de Panamá, tiene 82 kilómetros de largo (51 millas) y 150 metros de ancho en su parte más baja a nivel del mar. (Véase Anexo 1.2)

En el Océano Atlántico la parte más baja, con respecto a la profundidad, es de 12.8 metros y en el Océano Pacífico la profundidad más baja alcanza 13.7 metros. El nivel medio del mar varía en unos 20 centímetros entre las costas del Pacífico y del Atlántico, aunque esta diferencia no es permanente todo el año debido a los cambios climáticos y factores o fenómenos naturales.

Entre los ríos más importantes del país se encuentra el Chagres que nace cerca del Pacífico, tiene una trayectoria zigzageante. En la Zona del Canal de Panamá existen tres lagos artificiales que lo abastecen: el Lago Gatún es el más grande de los tres, cubre 429 km² (165 millas cuadradas), éste se encuentra cerca de la Ciudad de Colón; el Lago Madden que funciona como depósito suplementario para

mantener los niveles de agua en el Canal durante la época de sequías; y el Miraflores cerca de la Ciudad de Panamá. (Consultar Anexo 1.3) Estos tres constituyen una fuente vital “para mantener el canal de navegación arriba de la división continental y regulan el flujo de agua que permite que grandes embarcaciones sean levantadas y bajadas en las masivas compuertas de entrada y salida.”⁹ A estas compuertas se les conoce como esclusas. (Véase Anexo 1.4)

El recorrido de cualquier barco que hace uso de este canal interoceánico inicia en el puerto de San Cristóbal, que corresponde al Océano Atlántico,

continúa navegando a nivel del mar hasta las tres esclusas de Gatún, por las cuales asciende al lago del mismo nombre, cuyas aguas están a 28,5 m. de altura: el barco sigue por el lago, por el curso del río Grande y el Corte de Culebra (o de Gaillard) hasta la esclusa de Pedro Miguel, que baja las naves al lago de su nombre. Pasa luego por las dos esclusas de Miraflores que lo hacen descender al nivel de las aguas del Pacífico y el canal sigue a este nivel hasta entrar en el océano frente a Balboa; al pasar las esclusas los barcos van remolcados por pequeñas locomotoras eléctricas de cremallera (<<mulas>>) que ruedan por carriles construidos a ambos lados de las esclusas.¹⁰

La cuenca hidrográfica del Canal de Panamá tiene una superficie de 552,761 hectáreas. En esta se encuentra toda el agua en uso y en reserva necesaria tanto para el funcionamiento del Canal como para el abastecimiento de la población Panameña. Dentro de la reserva ecológica de la cuenca hidrográfica del Canal habitan unas 70 especies de anfibios, 112 especies de reptiles y alrededor de 546 especies de

⁹ “Ciudad y Canal de Panamá y Ciudad de Colón.” ([citado 15 de marzo de 2007]): disponible en: http://209.15.138.124/inmopanama/panamasat_canal.htm

¹⁰ *Gran Diccionario Enciclopédico Ilustrado*. Tomo IX (México, D.F.: Reader’s Digest México, S.A de C.V., 1979) “Panamá,” 2805.

aves, entre las que destacan el tucán y el águila arpía. Igualmente se pueden encontrar hasta más de mil cien especies de árboles.

En lo que respecta al sistema montañoso que forma el suelo de ésta zona interoceánica, está El Corte de la Culebra que se encuentra a 88 metros sobre el nivel del mar. Ésta también es llamada Corte Gaillard, en honor al ingeniero que estuvo a cargo de la construcción del Canal en esta zona, la cual constituye la parte más angosta del Canal con aproximadamente de 13.7 kilómetros de largo y 90 metros de ancho y que se extiende desde el extremo norte de las esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del Lago Gatún. (Consúltese Anexo 1.5)

El Corte Culebra fue excavado en roca sólida y material volcánico, fue el tramo más difícil de construir, ya que atraviesa el sistema montañoso de la zona. Esta región es la más propensa a derrumbes, durante la construcción y después de la apertura del Canal se reportaron varios derrumbes, el último tuvo lugar el 13 de octubre del año 1986.

Así pues, durante el recorrido por el Canal de Panamá, los buques atraviesan entre dos cerros que se encuentran

[p]oco antes de llegar a la Esclusas de Pedro Miguel, pasa el Cerro de Oro a la izquierda, el premonitorio más alto del Canal, cuya elevación es de 179.5 metros sobre el nivel del mar.

El Cerro del Contratista, en la ribera opuesta, originalmente tenía una elevación de 125 metros, pero en 1954 fue reducido a 115 metros para estabilizarlo, en la actualidad tiene una elevación de 100 metros sobre el nivel de mar, originalmente el cauce fue excavado a una anchura de 92 metros. Durante los años 30 y 40 la recta inmediatamente al norte del Cerro Oro fue ampliada a 152.4 metros para que los grandes buques tuvieran un lugar por donde pasarse.¹¹ (Referenciado a Compendio Bibliográfico de Soporte 1.6)

¹¹ Julio Solís, "Canal de Panamá," ([citado 7 de noviembre de 2006]): disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos10/canal/canal.shtml>

La variada geografía que circunda esta zona, su angostura y su acceso relativamente fácil así como su capacidad de manipulación fueron elementos claves para designarlo como área clave para la construcción del Canal de Panamá.

2.3 SATURACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

El Canal de Panamá hoy en día se ve vulnerable y comienza a ser obsoleto ante el crecimiento explosivo del comercio marítimo. Lo cual indica que dentro de pocos años se encontrará completamente saturado. De acuerdo con esto, Blanca Arregui de la Oficina Económica y Comercial de España en Panamá, expone que “el Canal de Panamá está a la puerta de quedarse obsoleto ante la evolución de la industria naviera mundial”.¹²

En este mismo sentido, el gerente de Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Óscar Bazán, declaró que “el Canal trabaja cerca de su máxima capacidad, con poca holgura”¹³ de maniobra. Por lo que el propio director de Operaciones Marítimas de la ACP, Jorge Quijano, expresa que el Canal alcanzará “hasta el 2012 su capacidad máxima.”¹⁴

En coincidencia con estas declaraciones Fernando Manfredo, uno de los negociadores del Tratado Torrijos-Carter, declaró que “[l]a capacidad del Canal se satura cuando el tiempo de espera de las naves

¹² Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,” 1.

¹³ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,” 1.

¹⁴ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,” 1.

excede las 48 horas o cuando en ambas entradas del Canal hay más de 30-140 buques esperando tránsito”¹⁵

El promedio anual calculado de la carga transportada a través de este cruce interoceánico ha sido de 196 millones de toneladas largas, entre los años 2000-2004. Los llamados buques Panamax tuvieron un tránsito promedio de 3.2 tránsitos en el año 2004, transportando 53.5 millones de toneladas de carga que representaron el 25% de la carga total en el año 2004. (Consúltese Anexo 2.2) La ACP ha realizado cálculos que arrojan información importante anunciando que “el Canal de Panamá llegará a una saturación de su eficiencia cuando transiten diariamente 41 barcos.”¹⁶ Con respecto a estas afirmaciones, en un estudio realizado por el Dr. Keith Holder Williams y el Ingeniero Humberto E. Reynolds Unamuno, se expone que en el año 2004, el Canal contaba con un promedio 37.5 tránsitos diarios, en este mismo estudio se señaló que “en el año 2010 transitarían por el Canal de Panamá 17,359 embarcaciones que transportarían 266 millones de toneladas métricas, con un promedio diario de 47 tránsitos”¹⁷ Y para el año 2050 este se incrementara a 49.5 tránsitos diarios. (Véase Anexo 2.3)

Con esto, es posible observar que el Canal de Panamá año con año incrementa su número de tránsitos diarios. Estos estimados señalan que en el año 2010 el Canal de Panamá estará completamente saturado en base a los cálculos de la Autoridad del Canal de Panamá

¹⁵ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”2.

¹⁶ Keith Holder Williams y Humberto E. Reynolds, “Tránsito y carga por el Canal de Panamá. Proyección Futura,” ([citado 7 de noviembre de 2006]): disponible en: http://www.caritapanama.org/incidencia/ccce/transito_carga_canal_panama_hm. (Véase Anexo 3.1)

¹⁷ Keith Holder Williams, “Tránsito y carga por el Canal de Panamá.”

(ACP). Debido a esta eminente saturación en el Canal de Panamá, se han buscado distintas maneras de aminorar el congestionamiento de esta ruta. Una de estas soluciones implica la indispensable ampliación de “un tercer juego de esclusas más grandes para atender las necesidades futuras de la navegación”¹⁸ en dicho cruce interoceánico. Rodolfo Sabonge, Director de Planeación Corporativa y Mercadotecnia de la ACP, explica que aunque “El Canal de Panamá tiene un plan de ampliar la tercera esclusa para acomodar buques más grandes,...se tomarían otros ocho años para que el proyecto este en funcionamiento.”¹⁹

No existe una cifra exacta del costo real que implicará la ampliación del tercer juego de esclusas. Arregui, la funcionaria española en Panamá en su análisis expone que

la construcción del tercer juego de esclusas implicaría unos 5 mil millones de dólares, dedicados a servicios de ingeniería, excavación y dragado; construcción de embalses, proyectos hidroeléctricos, nuevas compuertas, sistemas informáticos, construcción de canales, sistemas de trasvase de agua, entre otros.²⁰

Aunado a estos comentarios, Marisol Rueda explica que actualmente el cruce interoceánico está a su 93% de capacidad y que el proyecto de ampliación a la tercera esclusa tendría un costo de 6 billones de dólares y que tomaría 9 años en construirlo, incluyendo ambas fases de planeación y construcción. Algunos estiman que el costo ascendería a los 10 billones de dólares. El grave problema, señala el gerente de Mercadeo de la ACP, es que “el tráfico del buque en la

¹⁸ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”2.

¹⁹ Roger Morton, “Root Canals,” *Logistics Today* (Octubre 2005[11 de noviembre de 2006]): disponible en: <http://www.logisticstoday.com/displayStory.asp?S=1&sNO=7489&MLC=GlobalSearch&OASKEY=Currentisue>. [nuestra traducción]

²⁰ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”2.

esclusa que sería 80% más grande, sería más lento y la productividad disminuiría.”²¹ Es importante recordar que sin este tercer juego de esclusas el Canal de Panamá alcanzaría una saturación completa en el año 2010 con 47 tránsitos.

El profesor Roberto N. Méndez, docente e investigador de la Facultad de Economía de la Universidad de Panamá, demostró por medio de aspectos técnico-matemáticos que el rendimiento económico con respecto a la ampliación de la tercera esclusa se irían con el tiempo desvaneciendo:

- El proyecto podría estar rondando los ocho mil millones de dólares, y la ACP solo estaría en disponibilidad de financiar la mitad, el resto habría que lograrlo por créditos nacionales e internacionales. La ACP asegura que irá al crédito de la banca privada.
- El Estado, a través de la ACP adquiriría una deuda de casi cuatro mil millones de dólares (66.6% de la deuda externa actual del país), ya que él debe avalar los créditos.
- La ACP prevé saturación de la vía actual para el 2012, no obstante, con la ampliación, prevé otra saturación de la vía para el año 2024. ¿Una ampliación por 12 años?
- El Estado dejaría de percibir cientos de millones, debido a los pagos obligados a los acreedores del proyecto y la recuperación de la inversión propia de la ACP.
- El Canal ampliado empezaría a generar ingresos reales en el año 2023, es decir, un año antes de la nueva saturación de la vía.
- Los peajes tendría que aumentarse y eso va a alejar mucha clientela; a tal punto que emplear sistemas multimodales costa a costa – autopistas, ferrocarriles- que ya existen y que se proyectan en otros países del área, sería más rentable financieramente.
- Las proyecciones de tránsito y carga prevista por la ACP son en exagerado optimistas y no consideran las variaciones propias del mercado así como las constantes alzas del petróleo.
- Los cálculos económicos aplicables a cualquier proyecto de inversión que busque generar ganancias, no son los suficientemente aceptables como para justificar una multimillonaria inversión. Panamá no se favorece realmente.²²

²¹ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Espacial,”².

²² “Expresiones desarrolló el Foro ‘La Ampliación del Canal de Panamá, de frente al sentir ciudadano,’” ([citado 7 de noviembre de 2006]): disponible en: <http://www.expresionesamp.net/GlobalPages/acti002.htm>

Varios autores señalan que la República de Panamá no tiene la capacidad financiera para llevar a cabo esta ampliación, aún con inversión extranjera no se podrá reunir el monto necesario.

El estudio de la funcionaria de la Oficina Económica y Comercial de España en Panamá señala que se proyecta pedir un préstamo a instituciones financieras internacionales. El inconveniente de esto es el impacto económico para toda la república, no podemos perder de vista que la actual deuda externa supera los 7 mil millones de dólares y los indicadores económicos no son los más halagadores.²³

Para poder solventar los gastos, la ACP ha previsto elevar las tarifas de peajes, en el año 2006 el costo por contenedor que pasaba a través del Canal era de 49 dólares y, en el año 2007 esta cifra ascendió a los 54 dólares aunque todavía no se llevan a cabo acciones firmes que conduzcan a la construcción de la tercera esclusa.

La ACP decretó un recargo a las tarifas de 40% a partir de este mes de mayo [2005], para el mismo mes de 2006 se aplicará otra alza de 30% y para el quinto mes de 2007 un incremento de 30 por ciento.²⁴

Se calcula que en los próximos 15 años, únicamente se adapte un sobrepeso de 15% adicional anualmente. Con esto, “los mayores precios sacarán [del] mercado a algunas navieras,... lo que obligará a buscar rutas o medios alternos para desplazar la carga de un punto a otro, sea por la vía *todo agua* o por transporte multimodal”²⁵

Otro aspecto que se analiza a fondo es el ahorro y utilización del agua, ya que por cada tránsito que atraviesa por el Canal se requieren 52 millones de galones de agua dulce que tienen como destino final el mar. En este tema, cabe destacar que “[l]a ACP es el usuario que más

²³ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”3.

²⁴ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”3.

²⁵ Tomás de la Rosa Medina, “Reporte Especial,”3.

agua dulce desperdicia en el planeta y el que menos paga por ella, ya que no reutiliza la que emplea en cada tránsito.”²⁶

Otra preocupación a nivel ambiental es la erosión excesiva y la sedimentación de los suelos causada por la deforestación masiva de la zona “que podría conducir a serios problemas de enarenamiento, lo cual podría eventualmente cerrar el Canal.”²⁷

Actualmente los usuarios del Canal de Panamá se encuentran en la lucha constante de obtener los cupos de reserva como consecuencia a la disminución en su disponibilidad. Ricardo J. Durán afirma que “la capacidad del Canal podría estar en entredicho en los próximos años. De esa manera, sino se emprenden las obras necesarias para garantizar un servicio eficiente, la acumulación de naves en espera de transitar el canal podría llegar a ser inmanejable.”²⁸

La comunidad internacional también ha buscado vías para resolver el problema de saturación que se calcula con referente al Canal de Panamá.

El Canal de Panamá es una vía que constituye aproximadamente 60% de la carga comercial de las rutas de la costa este de Estados Unidos hacia Asia y la ruta que va desde Europa hasta la costa oeste de Estados Unidos. Dichas rutas no tienen alternativas viables y obligatoriamente tienen que pasar por este cruce. Se estima que por el Canal de Panamá “actualmente transitan más de 24 mil barcos al año

²⁶ “Expresiones desarrolló el Foro ‘La Ampliación del Canal de Panamá, de frente al sentir ciudadano.’”

²⁷ “Ciudad y Canal de Panamá y Ciudad de Colón.”

²⁸ Ricardo J. Durán J, “Consecuencias de un ‘no’ al Proyecto de Ampliación del Canal,” *Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Panamá* (19 de septiembre de 2006[citado 7 de noviembre de 2006]): disponible en: <http://www.mire.gob.pa/noticias.php?id=2244>

que mueven 192 millones de toneladas de carga²⁹ en 300 mil contenedores.

Debido a la necesidad de liberar el flujo de carga que atraviesa por el Canal de Panamá existe la alternativa que representa *Corredor Transístmico de Tehuantepec*.

Se ha llevado a cabo un estudio de 36 rutas marítimas susceptibles a ser desviadas hacia los puertos del Istmo de Tehuantepec, las cuales no sólo ahorrarían los tiempos de espera en la entrada al Canal de Panamá y combustible, sino también la disminución de cuatro días de circulación, según datos proporcionados por la Coordinadora de Puertos y Marina Mercante. (Consúltese Anexo

1.7) Estas rutas son las siguientes:

- o Costa Oeste de los Estados Unidos-Costa Este de los Estados Unidos.
- o Costa Oeste de Estados Unidos-Europa.
- o Costa Oeste de América Central-Costa Este de los Estados Unidos.
- o Oceanía-Costa Este de los Estados Unidos.
- o Asia-Costa Este de los Estados Unidos.³⁰

A lo largo de este capítulo se ha demostrado contundentemente que el Canal de Panamá esta a punto de alcanzar su nivel máximo de saturación, y que aunque se realizara la ampliación del tercer juego de esclusas en pocos años volvería a saturarse y ser obsoleto. El aumento en el peaje será un impacto desfavorable para los usuarios de este ya que aumentará el costo total del viaje.

Además el Canal de Panamá enfrenta nuevas problemáticas con la continua erosión de sus bosques, la cual generará un futuro

²⁹ “Esperan quitar carga al canal de Panamá,” *Revista T21* (25 de noviembre de 2004 [citado 11 de abril de 2007]); disponible en: http://www.transportesxxi.com/Snoticias/search_display/display_story/search_display.php?story_id=5007

³⁰ Ma. Antonieta Zárate Toledo, *Las Propuestas Recientes*, 17.

enarenamiento, con esto tendrían que llevarse a cabo continuas acciones de dragado. De igual manera, la comunidad internacional ha comenzado a alarmarse por los altos desperdicios de agua que genera esta conexión interoceánica. Es por esto que es importante buscar nuevas rutas alternativas, que proporcionen mejores servicios, menores costes y ahorros significativos.