

**TRANFERENCIA DE RESPONSABILIDADES DE LA  
ADMINISTRACION DEL CANAL DE PANAMA**

## INTRODUCCION

El Canal de Panamá como instrumento valioso para la comunicación entre los Océanos Atlántico y Pacífico es un punto Geoestratégico de primer orden y por lo tanto juega un papel importante en el campo de las relaciones internacionales y muy especialmente entre las de Estados Unidos y Panamá.

Estados Unidos desde finales del siglo pasado visualizó la importancia y necesidad de un canal interoceánico y por eso colaboró con Panamá para que proclamara su Independencia de Colombia y rápidamente firmó un Tratado a “perpetuidad” mediante el cual Panamá entregó una parte de su territorio que después de denominaría Zona del Canal en la cual gobernaría un ciudadano Americano y se construyó allí el Canal de Panamá.

Panamá desde su nacimiento como Estado experimentó la condición de protectorado en la medida que Estados Unidos le garantizaba su “Independencia”. Sin embargo el Tratado en mención puso gravámenes políticos muy serios a la República de Panamá por lo cual algunos sectores opinan que Panamá todavía no ha alcanzado plenamente su Independencia.

Desde la Independencia de Panamá en 1903 hasta la entrada en vigencia del Tratado Torrijos Carter, Estados Unidos tuvo el control completo del área a través del gobierno de la Zona del Canal y de la compañía del Canal de Panamá. El Tratado Torrijos-Carter firmado en 1977 en Washington pretende cambiar la situación descrita anteriormente ya que de acuerdo al mismo, Estados Unidos debe devolver a Panamá no solo la administración del Canal sino también todos los terrenos, dependencias y actividades que tiene bajo su control y finalmente deben salir todas sus tropas. Este proceso debe terminar el 31 de Diciembre de 1999.

Como la presente monografía tiene por objeto el estudio de la transferencia de responsabilidades en la administración del Canal de Panamá, este estudio se debe hacer de acuerdo al Tratado Torrijos-Carter ya que en él se determinó como debería desarrollarse el proceso de dicha transferencia y por lo tanto desde su firma en 1977 ha sido factor de primer orden en las relaciones entre Estados Unidos y Panamá.

Durante el desarrollo del trabajo primero se analizan las características técnicas del Canal de Panamá, revisando sus dimensiones y capacidades; también se analizan algunos datos estadísticos sobre carga, tipo de carga, ingresos por concepto de peaje y número de buques que transitan el Canal.

Además se analiza la importancia del Canal para Estados Unidos y Panamá, desde varios puntos de vista y la luz del Tratado de Neutralidad el cual tiene vigencia indefinida.

Posteriormente se estudia el Tratado Torrijos-Carter y dentro de éste especialmente la Comisión del Canal de Panamá como organismo encargado del proceso de transferencia, revisando su organización y funciones y haciendo una verificación de los aspectos desarrollados hasta la fecha y de los puntos pendientes que deben ser desarrollados antes del 31 de Diciembre de 1999.

Seguidamente se trata de visualizar cual será el futuro del Canal a la luz de los resultados del estudio desarrollado por Estados Unidos, Japón y Panamá y se muestran otras alternativas potenciales que pueden desarrollar otros países.

Finalmente se consignan las conclusiones del presente trabajo.

CAPITULO I  
Importancia del Canal de Panamá

1. Características del Canal de Panamá.

El Canal de Panamá es del tipo de Esclusas, tiene una longitud de aproximadamente 50 millas y está compuesto por: tres grupos de esclusas, el Lago Gatún y un trayecto que une el Lago Gatún (Atlántico) con la primera esclusa hacia el lado del Pacífico que se denomina Corte Gaillard o Paso de “Culebra”.

Un buque que entra al Canal por el Atlántico, navega a nivel del mar desde el Puerto de Colón a las esclusas de Gatún una distancia de 7 millas, a través de estas esclusas se eleva 85 pies sobre el nivel del mar hasta el Lago Gatún y navega a través de éste y el Paso de “Culebra” por 32 millas hasta la esclusa de Pedro Miguel donde desciende 31 pies al Lago Miraflores y una milla más adelante entra a las esclusas de Miraflores y desciende 54 pies hasta el nivel del Océano Pacífico, finalmente navega por 5 millas hasta mar afuera.

Las cámaras de las esclusas tienen 110 pies de ancho y 1000 pies de largo, lo cual limita las dimensiones de los buques que pueden transitar así: Manga 106 pies, Eslora 950 pies y Calado 39 pies y 6 pulgadas. En términos de desplazamiento significa que el buque tipo Panamax más grande que puede pasar por el Canal tiene un desplazamiento de aproximadamente 80.000 toneladas; otra restricción al paso del Canal de Panamá es el ancho del corte Gaillard el cual tiene actualmente un ancho de 500 pies en su longitud que es de 9 millas, esto en ocasiones y especialmente con los buques grandes tipo Panamax implica desarrollar una programación especial que ocasiona alguna demora en los tránsitos.

Es importante resaltar sin embargo el programa de ensanche que actualmente se está desarrollando y que tiene como finalidad llevarlo hasta un ancho de 630 pies en las partes rectas y 730 pies en las curvas, este plan se inició en Enero de 1992 y se espera terminar en el año 2002, lo cual dará sin duda una mayor flexibilidad a las operaciones mejorando la calidad del servicio por lo cual se espera que el número de tránsitos diarios aumente de 38 a 43, incluyendo la posibilidad de un aumento en la capacidad de tránsito para los buques tipo Panamá. Con el ensanchamiento de este trayecto se espera incrementar la vigencia del Canal de Panamá hasta bien entrado el siglo XXI.

Además del ensanchamiento del Paso de Culebra, es importante también destacar que los niveles de agua del Canal se mantienen gracias a embalses en lugares altos y diques en un área

estacional de lluvias que en determinados momentos tienden a complicar las operaciones . El control para la preservación del área, entonces deberá ser estricto.

## 2. Ingresos.

Los ingresos se deben principalmente al impuesto que debe pagar cada buque por pasar el Canal, a continuación se muestra un cuadro estadístico de los últimos diez años suministrados por la oficina de la Comisión del Canal de Panamá; en el cual además de los ingresos anuales, podemos observar el número de buques que pasaron el canal y las toneladas de carga transportadas por dichos buque.

<b>Año Fiscal</b>	<b>Nº de Tránsitos</b>	<b>Toneladas de Carga</b>	<b>Impuestos</b>
1985	11.515	138.643.243	US \$298.497.802
1986	11.925	139.945.181	US \$321.073.748
1987	12.230	148.590.380	US \$328.372.714
1988	12.234	156.482.641	US \$337.866.211
1989	11.989	151.636.113	US \$327.850.613
1990	11.941	157.072.979	US \$353.725.982
1991	12.572	162.695.886	US \$372.279.573
1992	12.454	159.272.618	US \$365.716.456
1993	12.086	157.703.910	US \$398.232.479
1994	12.337	170.538.437	US \$416.803.052
1995	13.459	190.303.065	US \$460.043.676

El 22 de Noviembre de 1996 la Junta Directiva de la Comisión del Canal de Panamá aprobó por unanimidad el aumento en la tasa de peajes del Canal de Panamá en 2 etapas así: 8,2% a partir del 1º de Enero de 1997 y un incremento adicional del 7,5% a partir del 1º de Enero de 1998, en la misma forma y a petición de los usuarios, se propuso el día 1º de Julio de 1997 para la implementación del cambio en las normas de arqueo para incluir la capacidad de llevar contenedores sobre cubierta.

Esta decisión garantiza que el Canal tendrá fondos suficientes para continuar brindando un servicio, seguro y eficiente; y asegura la financiación del programa de modernización y mejoras del Canal. La recomendación fue favorable especialmente por el número récord de tráfico de buques en los años 1995 y 1996. Este es el séptimo aumento de peajes en los 82 años de operación del Canal, el primer aumento se hizo en 1974 y el último en 1992.

Sin embargo, es importante destacar que a pesar de que el incremento de tasa de peajes que como se dijo antes termina en 1998 y que asegura los proyectos de mantenimiento que se están desarrollando, ponen al tope el costo de dichos peajes ya que han alcanzado el valor de US \$2.00 por Tonelada. Estados Unidos ha programado estos incrementos, no solo pensando en el mantenimiento

sino también en recuperar sus inversiones hechas en el Canal. Para Panamá será un gran desafío ya que no podrá subir los peajes en muchos años, para no llegar a poner en entre dicho la ventaja económica del Canal ante los otros medios de transporte.

### 3. Tipo de Carga.

La importancia del Canal de Panamá también se puede visualizar mirando el cuadro siguiente, el cual muestra el tipo de carga que pasó por el Canal en el año fiscal 1995:

Granos	23,2%
Petróleo y derivados	14,1%
Contenedores	13,1%
Nitratos, Potasio, Fosfatos	8,4%
Carbón	5,9%
Metales Bruto	5,7%
Productos derivados de la Madera	5,6%
Químicos y Petroquímicos	5,3%
Derivados del Hierro y Acero	4,8%
Enlatados y Alimentos Refrigerados	3,6%
Minerales Varios	2,9%
Productos Agrícolas	2,6%
Maquinaria y Equipos	1,1%
Otros	3,4%

### 4. Importancia Comercial.

No hay duda que el usuario más importante del Canal es Estados Unidos ya que por ejemplo durante el año fiscal de 1995 un total de 90.7 millones de toneladas de carga fueron originadas en los Estados Unidos, y 38.1 millones de toneladas fueron destinadas a Estados Unidos. Como la carga comercial que paso por el canal durante el mismo lapso fué de 190.3 millones de toneladas, Estados Unidos fue el mayor usuario con el 67% es esta carga.

En la misma forma como vimos en el cuadro anterior los granos fueron el principal producto que pasó por el Canal con un 23.2% que equivale a 49.1 millones de toneladas, las cuales en su mayoría se originaron en puertos de Estados Unidos y pasaron con destino al Lejano Oriente.

Para Panamá económicamente el Canal es un factor de primer orden ya que representa posiblemente el baluarte más importante de su economía. Actualmente por concepto de pago de algunos servicios y el porcentaje que le corresponde por el paso de los buques por el canal recibe

de Estados Unidos unos US \$100.000.000.00, esta allí empleada una fuerza laboral panameña importante y recibe otros beneficios indirectos por el hecho de que viven unos 7.500 americanos en Panamá actualmente. El Canal también contribuyó en la formación de la zona comercial denominada Zona Libre del Canal, y en el desarrollo de algunos sectores tales como: construcción, hotelería y turismo, e implementación de un sistema bancario internacional.

Desde el punto de vista comercial es importante destacar también que en 1995 los embarques de automóviles desde Japón a Estados Unidos totalizaron 899.000 toneladas, de acuerdo con las estadísticas japonesas la mitad de todas las exportaciones japonesas de automóviles a los Estados Unidos se mueven a través del Canal. Para otros países como Ecuador Chile y Perú, el Canal es de vital importancia para el cumplimiento de sus compromisos comerciales

## 5. Importancia Política.

Indudablemente que las relaciones entre Estados Unidos y Panamá en los últimos veinte años se han basado principalmente en el Tratado Torrijos-Carter el cual actualmente se encuentra en desarrollo, ya que en él se prevé que Estados Unidos entregará a Panamá todo el proceso administrativo del Canal, todas las dependencias que tiene bajo su control y además todo el personal norteamericano deberá salir de Panamá. Este proceso de acuerdo con el tratado en mención deberá concluir el 31 de Diciembre de 1999.

Aunque las relaciones entre los dos países han sido generalmente buenas tuvieron una etapa difícil ya que como consecuencia de la muerte accidental del General Torrijos se inició en Panamá una lucha interna por el poder especialmente a partir de 1983 cuando el General Manuel Antonio Noriega, Comandante de la Guardia Nacional trata de controlar al gobierno.

En 1985 Noriega al no estar de acuerdo con una decisión presidencial saca del poder al Señor Nicolas Ardito Barletta y coloca en su lugar al Vicepresidente, Señor Eric Arturo Del Valle. Luego las elecciones presidenciales del 7 de Mayo de 1989 ganadas por el Señor Guillermo Endara fueron anuladas por el General Noriega colocando al Señor Francisco Rodríguez como Presidente en Septiembre de 1989.

Las acciones anteriores unidas a la acusación a Noriega de estar involucrado en narcotráfico y lavado de dinero provocaron varios incidentes entre las Fuerzas de Defensa de Panamá y las Tropas de Estados Unidos destacadas allí; las cuales llevaron a Noriega a declarar a principios de Diciembre de 1989 que Panamá estaba en estado de guerra contra Estados Unidos. La respuesta a esta declaración fue la invasión a Panamá por parte de Estados Unidos el 20 de Diciembre de 1989.

Sin embargo, Estados Unidos no quedará desvinculado completamente del Canal, ya que continuará ligado a través del Tratado firmado con Panamá y que trata sobre la Neutralidad permanente del Canal, el cual tiene un carácter indefinido. Dicho tratado obliga a las partes a asegurar que el Canal

permanezca abierto y seguro en forma continua para todas las naves del mundo; cada país al respecto podrá actuar de acuerdo a sus principios Constitucionales. Es decir este Tratado le da la oportunidad a Estados Unidos de intervenir en el Canal cuando considere que se pierda o está en peligro de perderse dicha neutralidad o en general cuando se presente cualquier agresión o amenaza dirigida contra el Canal o el tránsito pacífico de los buques.

Las conversaciones sobre la permanencia de las tropas de Estados Unidos en Panamá más allá del año 2.000 se manejaban con cierta reserva, sin embargo a partir de Octubre de 1996 cuando Estados Unidos propuso en Argentina en reunión de Ministros de Defensa del Continente, la formación de un centro de información antidrogas en Panamá, es un tema abierto. La iniciativa en mención no tuvo resultados positivos, pero sí bilateralmente Panamá y Estados Unidos han continuado conversaciones con el fin de crear un centro multilateral para combatir el tráfico de drogas. La última reunión sobre el tema fue el 3 de Diciembre de 1996, sin embargo en la misma Panamá aclaró que la discusión o negociación sobre el tema de las bases militares estaba cerrado. (Anexo N°1, Informe Oficina de Prensa Cancillería de Panamá, Diciembre 1996.)

El Gobierno Panameño, sin embargo debe examinar también otros aspectos con el fin de tomar la decisión más conveniente, estos son: algunos sectores Panameños ven con buenos ojos la continuación de la permanencia de una parte de las tropas de Estados Unidos en Panamá; otros sectores, tienen reservas respecto de la capacidad de Panamá para administrar y dar la seguridad necesaria al Canal; el sector estudiantil no desea por ningún motivo que tropas norteamericanas continúen en su territorio; igualmente debe fortalecer la lucha contra el tráfico de drogas y armas en sus fronteras. Los anteriores aspectos deben ser vistos bajo la óptica de que Panamá no cuenta con Fuerzas Armadas y sus Fuerzas de Policía se encuentran en período de formación (fueron creadas en 1990) y con un grado de credibilidad muy bajo ante la población.

El período presidencial del Doctor Ernesto Pérez Balladares termina en Mayo de 1999 y por lo tanto es posible que no tome decisión alguna con el fin de no comprometer al gobierno que lo releve. Sin embargo desde los primeros días del presente año una parte importante del Partido Revolucionario Democrático del cual hace parte el presidente, está hablando de la necesidad de convocar un referéndum para reformar la Constitución a fin de poder reelegir el presidente actual. El desenlace político de esta iniciativa fijará el rumbo de Panamá en los próximos años, es posible también que este referéndum se aproveche para preguntarle al pueblo Panameño si desea que parte de las tropas de Estados Unidos continúen en su territorio.

Es importante registrar lo anotado por los expresidentes Cárter y Torrijos en el documento de ratificación del Tratado “concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá”: “nada en este Tratado impedirá a la República de Panamá ni a los Estados Unidos de América, de acuerdo con sus respectivos procedimientos Constitucionales, concretar cualquier acuerdo o arreglo entre los dos países para facilitar, en cualquier momento posterior al 31 de diciembre de 1999, el cumplimiento de sus responsabilidades para mantener el régimen de Neutralidad establecido en el Tratado, incluyendo acuerdos o arreglos para el estacionamiento de cualquiera

Fuerzas Militares Estadounidenses o en mantenimiento en la República de Panamá de sitios de Defensa con posterioridad a dicha fecha, que la República de Panamá y los Estados Unidos de América puedan considerar necesarios o apropiados”.

Con base en lo anterior es posible que de acuerdo a los intereses de las partes se llegue a un acuerdo para que parte de las tropas de Estados Unidos permanezcan en Panamá más allá del año 2000.

Respecto a una posible intervención de tropas de Estados Unidos a la luz del Tratado de Neutralidad el Señor LTC. Thomas J. Begines, quien trabaja en “Public Affairs Assistant to the under Secretary of the Army” manifestó en la entrevista suministrada al suscrito que los abogados asesores del señor subsecretario del Ejército de los Estados Unidos tienen dos opiniones al respecto: la primera que las tropas de los Estados Unidos solo deben intervenir en el caso de que la neutralidad se pierda por algún tipo de intervención militar de otro país y la segunda que se debe intervenir cuando la Neutralidad se pierda por cualquier motivo. Por ahora y mientras se aclara el concepto es muy posible que el Gobierno Norteamericano tome la decisión de intervenir en cualquiera de los casos, dependiendo de sus intereses y objetivos del momento.

En la misma forma en entrevista realizada al Señor Fernando Eleta en octubre de 1996 encontrándose como Embajador Encargado de la República de Panamá ante el Gobierno de Estados Unidos en Washington , manifestó en lo que respecta a la seguridad del Canal “no hay ningún problema” ya que Estados Unidos está obligado a actuar en caso de que se vea amenazada la neutralidad del canal; y en lo que respecta a la permanencia de tropas de Estados Unidos en Panamá manifestó “estamos dispuestos a negociar pero estamos esperando ofertas”, sin embargo aclaró que cualquier convenio al respecto solo estará vigente hasta después del 31 de Diciembre de 1999 cuando se termine el Tratado Torrijos Carter. (Anexo N°2, Conferencia Doctor Fernando Eleta, Embajador Encargado de Panamá ante el Gobierno de Estados Unidos, dada en la Universidad Nacional de Defensa).

El presidente Panameño tampoco descarta la permanencia de tropas de Estados Unidos en Panamá más allá del año 2000, ya que en declaraciones al diario El Universal de Venezuela el 11 de diciembre de 1995 manifestó: Panamá no tiene apuros en negociar con Estados Unidos un acuerdo que permita la extensión de la permanencia militar norteamericana, la única y exclusiva forma de permanencia de las bases sería mediante beneficios tangibles bien definidos.

Por otra parte a continuación se destaca la parte pertinente de la entrevista que la revista Military Review edición Hispanoamericana de julio y agosto de 1996, le hizo al Señor General Wesley K. Clark, Comandante en Jefe del Comando Sur:

Existe alguna razón válida para mantener Fuerzas Estadounidenses en Panamá después del año de 1999? “Cualquier presencia por parte de Fuerzas Estadounidenses en Panamá después del año de 1999 sería solo por intereses mutuos entre los dos países, sería una decisión tomada por dos naciones

soberanas en un plano de igualdad. Sí existen actividades importantes que las Fuerzas Estadounidenses pueden realizar en Panamá, tales como: continuar con el apoyo a las operaciones contra el narcotráfico en Centroamérica y Suramérica, acciones humanitarias y cívicas, operaciones de búsqueda y rescate, y adiestramiento en operaciones de ayuda en casos de desastres.

Ha dejado de ser la seguridad del Canal de Panamá un asunto de importancia para Estados Unidos? Bajo los acuerdos existentes la seguridad del Canal continúa siendo un tema relacionado con el Derecho Internacional ya que debe mantenerse su neutralidad. Sin embargo, en términos de su valor económico que representa, siempre será un factor relevante en el Hemisferio Occidental y, de hecho, para todo el mundo.

Aunque desde el punto de vista tecnológico Estados Unidos puede controlar el tránsito desde y hacia el Canal, desde sus costas, se puede prever que las conversaciones sobre su continuidad en Panamá continuarán; sin embargo lo que sí es muy probable es que se reglamente a corto plazo el establecimiento de un centro multilateral para el combate del tráfico de drogas.

## CAPITULO II Tratado Torrijos Carter

### 1. Generalidades.

El Tratado en mención se conoce con este nombre ya que los firmantes fueron los Ex-presidentes de Estados Unidos y Panamá, Jimmy Carter y Omar Torrijos respectivamente. El Tratado fue firmado en Washington el 7 de Septiembre de 1977, luego vino la aprobación del mismo por parte de los respectivos Congresos, posteriormente fue ratificado por los mismos firmantes el Junio de 1978 y finalmente entró en vigencia el 1° de Octubre de 1979; consta de 14 artículos. (Anexo 3, Mapa Proyecto Entrega de Instalaciones del Canal de acuerdo al Tratado).

Seis meses después del intercambio de los instrumentos de ratificación, Panamá asumió la jurisdicción general sobre el territorio de la antigua Zona del Canal y pudo utilizar parte del área que no se necesitaba para la operación y defensa del Canal.

El aspecto relacionado con la transferencia administrativa del Canal que es el objeto del presente estudio se encuentra enmarcado en el artículo tercero del Tratado en mención y se denomina “funcionamiento y dirección del Canal”. La parte pertinente de este artículo dice: “La República de Panamá confiere a Estados Unidos el derecho de manejar, operar y mantener el Canal de Panamá, sus obras, instalaciones y equipos auxiliares; y de proveer lo necesario para el tránsito fluido de naves por el Canal de Panamá. Los Estados Unidos aceptan la concesión de tales derechos y se comprometen a ejercerlos conforme al presente Tratado y anexos”.

En dicho artículo también se estipula lo que Estados Unidos puede hacer y se determina que cumplirá sus responsabilidades por medio de una agencia Gubernamental Estadounidense que se denominará “La Comisión del Canal de Panamá”, la cual será constituida conforme a las leyes de Estados Unidos. También se estipula allí, como debe estar conformada la Junta Directiva de esta organización y se acuerda que debe haber una creciente participación de ciudadanos Panameños en

todos los niveles y esferas de dicha Comisión, con el fin de que Panamá se prepare para recibir toda la responsabilidad administrativa del Canal.

Se acordó también el establecimiento de un comité consultivo compuesto por un número paritario de representantes de alto nivel de Panamá y Estados Unidos con el fin de que actuara como asesor en asuntos de políticas que afecten el funcionamiento del Canal. Finalmente entre los aspectos a destacar en este Tratado se acordó que Panamá recibiría U.S. \$10.000.000.00 como anualidad fija por la prestación de ciertos servicios públicos, y US 0,37 por cada tonelada neta del Canal de Panamá (medida universal acordada por el Canal de Panamá) que transita por dicho Canal, en el año fiscal de 1995 por este concepto recibió Panamá US \$80.200.000.00.

Indudablemente que las relaciones entre Estados Unidos y Panamá en los últimos veinte años han estado enmarcadas en el cumplimiento de este Tratado que marcará un futuro muy importante para Panamá porque recuperará un área de 1.432 kilómetros cuadrados, y porque ante los ojos de la comunidad internacional habrá alcanzado su independencia completa.

## 2. La Comisión del Canal de Panamá.

### a. Generalidades.

La Comisión del Canal de Panamá, como quedó acordado en el Tratado Torrijos-Carter, es una agencia del Gobierno de los Estados Unidos y se estableció por la Ley del Canal de Panamá de 1979, Ley Pública 96-70, Título 22 del Código de los Estados Unidos, Parte 3601, aprobada el 17 de Septiembre de 1979.

La Comisión del Canal de Panamá se estableció para cumplir con las responsabilidades contraídas por Estados Unidos con respecto al Canal de Panamá, y conforme al Tratado en mención. La Comisión administra, opera, y da mantenimiento al Canal, sus obras complementarias, instalaciones y equipos conexos, y dispone el tránsito ordenado de los buques a través del Canal.

Los ingresos por concepto de peajes y otras fuentes se depositan en la tesorería de Estados Unidos en una cuenta conocida como el Fondo de la Comisión del Canal, estos recursos están disponibles y sirven para financiar los programas de operación y mejoras del Canal que son revisados anualmente por el congreso. Con anterioridad a la firma de este Tratado, Estados Unidos desarrollaba la administración del Canal a través de “La Compañía del Canal de Panamá”, A partir de la puesta en marcha del Tratado estas funciones la realiza la Comisión del Canal de Panamá.

### b. Organización.

La autoridad del Presidente de los Estados Unidos con respecto a la Comisión se ejerce a través del Secretario de Defensa, Secretario del Ejército y Subsecretario del Ejército. La

Comisión está bajo la supervisión de una Junta Directiva de nueve miembros, cinco de los cuales son ciudadanos de Estados Unidos y cuatro Panameños.

Con respecto a la Junta Directiva los miembros Panameños son nombrados por Estados Unidos pero sus nombres son propuestos por el gobierno de Panamá; igualmente quedó establecido que el administrador sería un ciudadano de Estados Unidos y el subadministrador un ciudadano Panameño hasta el 31 de diciembre/89, pero a partir del 1° de Enero/90 sería al contrario.

Actualmente la Subsecretaría del Ejército es la que lleva el Soporte de la Comisión del Canal; en este cargo se encuentra el Sr. Joe R. Reedar quien fue juramentado como décimo cuarto subsecretario del Ejército de los Estados Unidos el 24 de Noviembre de 1993. En la misma forma actualmente se desempeña como Administrador en la Comisión del Canal el Señor Alberto Alemán Zubieta, ciudadano Panameño, quien asumió funciones el 18 de Agosto de 1996, sus principales responsabilidades son la administración, operación y mantenimiento del Canal y la preparación para su transferencia imperceptible a manos Panameños el 31 de diciembre de 1999. El Subadministrador es el Señor Joseph W. Cornelison.

c. Actividades.

Para el desarrollo de las actividades propias del tránsito de buques cuenta con 240 prácticos, los cuales se asignan de acuerdo a su clasificación para dirigir la maniobra de determinado tipo de buque, para las diferentes maniobras se cuenta también con 18 remolcadores y 80 locomotoras de remolque en las esclusas como parte del equipo de apoyo. Además de las actividades anteriores y las propias de su organización, realiza las siguientes, para contribuir con un tránsito seguro, ordenado e ininterrumpido.

1) División de Dragado: es responsable como su nombre lo indica del mantenimiento y ejecución del dragado, de la remoción de derrumbes, inspección y mantenimiento del rompeolas en el Atlántico, de la operación y mantenimiento de las señales de navegación, de la detección, contención, recuperación y disposición de la contaminación por petróleo en las áreas de operación del Canal, de remoción y control de malezas acuáticas. Cuenta con una draga tipo Hidráulica y dos dragas de cucharón de 15 y 7,5 yardas cúbicas, con 600 empleados y un presupuesto de 25.5 millones de dólares anuales.

2) División de Bomberos: es responsable del control de Incendios y de dar protección a toda el área del Canal sitios de defensa y áreas de coordinación militar. Su tarea incluye combatir incendios estructurales e incendios a bordo de los buques en aguas del canal, tiene 150 empleados y un presupuesto de US \$5 millones anuales.

3) División de Protección del Canal: Proporciona protección y seguridad a instalaciones de la Comisión que son vitales para las operaciones, administración y mantenimiento del Canal. Tienen 250 empleados y un presupuesto anual de US \$5,9 millones.

4) Servicios Públicos: La Comisión del Canal, maneja sus propios sistemas de energía eléctrica, agua, teléfonos y sus sistemas de comunicaciones. El Sistema de energía lo integran 2 plantas hidroeléctricas y una planta de combustible, con una capacidad total de 151,5 Megawatios. La parte eléctrica tiene 130 empleados y 19,3 millones de presupuesto, la parte correspondiente al agua emplea 100 personas y tiene su presupuesto de 6.1 millones anual, y la parte correspondiente a comunicaciones tienen 100 empleados y 6,6 millones de presupuesto anual.

5) Unidad de Seguridad Marítima: Controla los riesgos y accidentes que puedan sobrevenir con barcos que transportan carga peligrosa, cuenta con cuatro especialistas en seguridad marítima (dos químicos y dos ingenieros marinos) dirigidos por un funcionario especializado del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos en Servicio activo.

d. Proceso Administrativo.

1) Generalidades: El empalme administrativo y técnico se ha venido desarrollando poco a poco pero siguiendo un planeamiento tal, para que no se note el cambio en la administración en diciembre de 1999. La tarea principal la desarrolla actualmente el administrador de la Comisión el cual es un ciudadano Panameño, a través de la división de coordinación de Transición.

2) Participación Panameña.

a) Fuerza Laboral Permanente: Posiblemente el aspecto más importante de este proceso es la participación creciente de ciudadanos Panameños, por lo cual a continuación se muestran las estadísticas entregadas por la Secretaría del Ejercito de Estados Unidos.

Fuerza Laboral Permanente.

Año	Total Trabajadores	Panameños	% Panameños
Octubre 1979	7.976	5.521	69.2
Octubre 1985	7.526	5.992	79.6
Octubre 1990	7.281	6.280	86.3
Octubre 1995	7.577	6.819	90.0

El aumento en la participación de ciudadanos Panameños se debe principalmente al desarrollo de los siguientes programas especiales de adiestramiento:

Programa de Aprendices: este programa es la fuente primaria para reclutar artesanos para las operaciones del Canal. En octubre de 1995 los 134 participantes en este programa eran Panameños.

Programa de Adiestramiento para Capitán de Remolcador: es un programa de dos (2) años de clase teórico practica para los graduados de escuelas Náuticas y con personas con experiencia, se recibe el grado de Capitán de Remolcador, en octubre de 1995 los 33 participantes del programa eran Panameños.

Programa Preparatorio de Prácticos: es parte del programa de adiestramiento de prácticos, la parte teórica puede tener una duración entre 2 y 3 años dependiendo de la experiencia, quedando listo para iniciar la fase de adiestramiento práctico. Queda este personal calificado también como oficial de remolcador; a finales de 1995 había 30 participantes en el programa, todos Panameños.

Programa Práctico de Adiestramiento: este programa es para personas seleccionadas como prácticos del Canal de Panamá para que a través de él progresen gradualmente por medio de la práctica, hasta quedar calificados como prácticos. En Octubre de 1995, había 29 participantes en el programa, todos Panameños.

Programa de Movilidad Ascendente: es un programa especial diseñado para adiestrar a los empleados con el fin de que puedan ocupar puestos difíciles de llenar y dar la oportunidad a aquellos empleados que se desempeñan en un trabajo sin futuro para que cambien a una actividad con más futuro. En Octubre de 1995, un total de 19 personas recibían este entrenamiento, siendo todos Panameños.

Programa de Carrera Profesional: fue puesto en ejecución en 1985 con el objeto de contratar y capacitar a graduados universitarios Panameños para puestos como auditor, contador, arqueador, analista de presupuesto, programador de computadora, ingeniero eléctrico, ingeniero electrónico, especialista en relaciones laborales, ingeniero general, ingeniero industrial, controladores de tráfico marítimo, ingeniero mecánico; en Octubre de 1995 había 34 personas en este programa, todos Panameños.

b) Panameños en Ocupaciones Clave:

	<u>1979</u>	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>1995</u>
<u>Ocupaciones</u>				
Profesionales y Administrativas				
Total	319	335	324	364
PAN	44	108	148	211
% Panameños	13.8	32.2	45.7	58.0
Oficios Especializados				
Total	968	965	970	1131
PAN	568	771	825	1025
% Panameños	58.7	80.0	85.1	90.6

#### Generación de Electricidad

Total	39	39	43	39
PAN	9	22	31	30
% Panameños	23.0	56.4	72.1	76.9

#### Equipo Flotante

Total	195	224	263	268
PAN	39	99	190	208
% Panameños	20.0	44.2	72.2	77.6

#### Prácticos del Canal

Total	228	232	234	252
PAN	4	29	72	151
% Panameños	1.7	12.5	30.8	59.9

#### c) Puestos de Categoría Ejecutivo Gerencial.

En 1979 había 113 empleados de ésta categoría de los cuales el 7% eran Panameños, en Octubre de 1995 había 130 empleados de esta categoría de los cuales el 47.5% eran Panameños, lo cual representa un aumento del 40%. Finalmente en este aspecto es importante anotar que en Octubre de 1995 el 80% de las vacantes en posiciones claves fueron ocupadas por Panameños

### 3. Autoridad del Canal de Panamá.

La República de Panamá con el fin de preparar una organización que desarrolle las actividades que hoy hace la Comisión del Canal; durante la modificación de su constitución y en el Título 14 de la misma se estableció la creación de “La autoridad del Canal de Panamá”, (P.C.A. Panamá Canal Authority) la cual tendrá entera responsabilidad en la operación del Canal en forma segura, continua, eficiente y rentable después de 1999.

La autoridad del Canal de Panamá será precedida por una Junta de 11 miembros los cuales prestarán un servicio de 9 años, de éstos 11 miembros 9 serán nombrados por el Presidente previo visto bueno del Gabinete Ministerial y aprobado por la mayoría del Poder Legislativo es decir 37 votos como mínimo del total de 72 Legisladores. Uno de los 11 miembros estará como Presidente de la Junta, este nombramiento lo hará el Presidente de la República, el Presidente de la Junta tendrá el poder de nombrar y quitar los 11 miembros.

La constitución establece también que la autoridad del Canal deberá mantener el Canal como Patrimonio Nacional, que podrá controlar el Canal en general y manejar sus recursos; fijará las tarifas del peaje del Canal, las cuales serán aprobados por el Gabinete, todas las normas y procedimientos

deben estar de acuerdo a la Constitución Panameña. En la misma forma determina que el presupuesto de la Autoridad del Canal será independiente del Presupuesto Nacional y su planeamiento será de régimen Trianual. La Fuerza Laboral estará basada por méritos y aunque los ciudadanos Panameños tengan preferencia, pueden trabajar extranjeros.

Por otra parte la constitución establece también en el título XIV que el servicio que presta el Canal es esencial y tiene carácter internacional y por lo tanto su operación no puede ser interrumpida por ninguna razón o causa, no debe haber huelgas, pero sin embargo la ley debe prever procedimientos para la solución de cualquier conflicto laboral; se debe utilizar procedimientos ágiles como arreglo por vía directa y utilizar el arbitramento como último recurso administrativo.

Se determina también que los salarios y beneficios en general fijados para los empleados no podrán ser inferiores a los de fecha 31 de Diciembre de 1999. La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro Nacional por el paso de los buques a través del Canal, de acuerdo al tonelaje Neto o su equivalente, este valor será determinado por la Autoridad del Canal pero no podrá ser inferior a lo que se está recibiendo el 31 de Diciembre de 1999.

El título 14 de la Constitución Panameña creó un gran compromiso entre las personas que están de acuerdo que la Autoridad del Canal tenga su autonomía absoluta del Gobierno y aquellos que opinan que la separación no debe ser tan grande para que no se formen en un futuro “2 Repúblicas de Panamá”.

#### 4. Proceso Militar.

##### a. Generalidades.

Así como el Gobierno Panameño designó la autoridad del Canal para que se haga cargo de manejar el Canal; nombró también una comisión para que reciba del gobierno de los Estados Unidos las instalaciones militares, proceda a realizar el cuidado y mantenimiento necesarios, y asesore al Gobierno Panameño para determinar la mejor utilización que se pueda dar a dichas instalaciones.

##### b. Personal:

De acuerdo a los compromisos adquiridos por las partes en el Tratado Torrijos - Carter, el personal perteneciente a las Fuerzas Armadas de Estados Unidos ha ido disminuyendo y a 31 de Diciembre de 1996 quedan solo 7.200 personas que son aproximadamente el 45% del total que había en 1979. En Septiembre de 1997 saldrá el Comando Sur y se instalará en Miami, este comando consta de 900 personas lo cual junto con otros movimientos implicará que a finales de 1997 quedarán solo unas 4500 personas.

##### c. Instalaciones.

1) Instalaciones Transferidas desde 1979 a la Fecha.

A continuación se muestra el resumen de las instalaciones transferidas por Estados Unidos al Gobierno Panameño.

	<u>Edificios</u>	<u>Acres</u>
Transferencias 1979 - 1994	420	16,000
Transferencias en 1995:		
Complejo Colegio Margarita	18	
Colegio Cristóbal	40	
Edificios del Fuerte Amador	7	
Fuerte Gulick	237	345
Fuerte Davis	<u>362</u>	<u>3,850</u>
(incluyendo Clínica Veterinaria "Mindi")		
Total transferido en 1995:	664	6,000 aprox.
Transferencias en 1996:		
Polígono "Empire Range"		
Área de Vivienda Apartamentos Curundú		
Fuerte Amador (excepto Oficinas Comando Sur)		
Total Transferido en 1996	30 aprox.	5,600 aprox.
Total Transferido desde 1979	1,114	27,600 aprox.

2) Plan de Transferencias (1997 - 1999).

Transferencias de las Propiedades Militares al Gobierno de Panamá (1997-1999)

Fecha	Facilidades
1997	Tanque de la Finca Arraijan (15 de Enero) <b>Estación Fuerza Área Albroom</b> (30 de Septiembre)

- Hospital de la Comunidad del Ejercito de Gorgas (14 de Noviembre)  
Apartamentos en el Area de Cucundú (31 de Julio)  
Colegio Balboa de Primaria (Agosto)  
Este de Corozal (excepto la Clínica Veterinaria, Banco Militar y Centro de Entrenamiento) (5 de Diciembre)
- 1998      Universidad del Canal de Panamá (15 de Julio)  
**Quarry Heights** (16 de Enero)  
Herrick Heights/Comunicaciones Ancon (16 de Enero)  
Avenida Morgan (Quarry Heights) Área de Vivienda (16 de Enero)  
Fuerte Amador - Hall Bryan -- ocupado por Oficinas del Comando Sur (Enero 16)
- 1999      Polígono “Empire Range” (pendiente-- 17,228 acres)  
Complejo de Barracas  
Colegio de Secundaria en Curundú (anteriormente Curundú Jr. High School)  
**Estación Naval Rodman**  
Facilidades de Comunicación en la Isla Galeta  
Señal ubicada en la colina (parte del Sistema del Radar del Caribe)  
Área de Suministro de Municiones en Rodman  
Área de Vivienda en Cocolí  
Estación de Comunicación en el Fuerte Davis  
Centro de Entrenamiento al Este de Corozal  
**Fuerte Sherman**  
Área de entrenamiento “Pina”  
**Fuerte Kobbe**  
Clínica Veterinaria al Este de Corozal y Edificios del Banco Militar  
Estación de Comunicaciones en Cerro Gordo  
Comisariato en Corozal  
Estación de Comunicaciones en la Colina Ancón  
Edificio para Lavandería en Curundú  
**Base Fuerza Aérea Howard**  
Balboa West Range  
Área de Vivienda en Farfan  
Antena Finca “Chiva”  
**Fuerte Clayton**

Edificio 1501 en Balboa/Muelle 18 (Comando Militar de Tráfico) Corozal Oeste.

Total pendiente por transferir 3,578 Edificios y 59,700 acres

d. Beneficios Estimados que Recibe Panamá por la Presencia Militar de Estados Unidos.

Gastos en millones de dólares.	1995
Salarios para los Panameños. Pagados por Estados Unidos en 1995 a 3,452 empleados Panameños.	\$ 77.3
Pagos al Seguro Social Panameño.	\$ 9.5
Personal de Empleados de la Defensa de los Estados Unidos	\$ 5.43
En 1995, 3,435 hogares dieron empleo a 1,340 domésticas con un promedio de salario mensual de \$300 y 335 jardineros con un promedio en salario mensual de \$150.	
Gastos personales por civiles del Departamento de Defensa. En 1995, 1,900 empleados civiles recibieron \$57.0 millones. Se estima que un 30% de los salarios son gastados localmente.	\$ 17.1
Gastos personales del personal Militar de los Estados Unidos En 1995, 6,100 militares recibieron un total en salarios de \$269.8 millones. Se estima que un 10% de los salario es gastado localmente.	\$ 26.98
Gastos por el Personal de Guardia Temporal En 1995 un promedio de 1,000 visitantes de servicio temporal por mes, estuvieron 5 días y se estima que gastaron \$80 por día..	\$ 4.8
Construcciones Locales y Contratos por Reparaciones	\$ 44.1
Compras Locales y Suministros Subsistencia (alimentos y bebidas), reparaciones, útiles de oficina, material médico, etc.	\$ 34.9
Compras Locales de Servicios. Equipos alquilados & Mantenimiento, Transporte,	\$ 58.7

comunicaciones (INTEL), imprenta, servicios de limpieza, lavandería, etc.

Servicios de Apoyo Básico \$ 34.3

Comisión del Canal de Panamá: agua, aguas cloacas, electricidad, servicios de emergencia, (bomberos, ambulancias, materiales peligrosos); recolección de desperdicios.

Viviendas Individuales en Arriendo & Servicios (en el centro de la ciudad) \$ 34.7

En 1995, 2,133 personas utilizaron oficinas privadas de arriendo.

TOTAL (en millones de dólares) \$347.81

e. Asistencia Cívica Humanitaria.

1) Antecedentes

Los programas de Asistencia Cívica Humanitaria fueron creados por el Departamento de Defensa, son administrados por el Ejército de Estados Unidos y se están desarrollando principalmente en Centro y Sur América. Los programas son propuestos por el grupo de Estados Unidos que tiene bajo su responsabilidad dichas áreas. Panamá es el país que actualmente recibe la más alta ayuda a través de este programa

2) Resultados del Programa.

El programa de Asistencia Cívica Humanitaria desarrollado en Panamá por Estados Unidos entre 1991 y 1996 se puede resumir de la siguiente forma:

Número Total de Proyectos Desarrollados: 444  
Total Dinero Gastado por Estados Unidos: US \$45.260.000

Los proyectos desarrollados se pueden agrupar en dos áreas principales a saber: Área de Ingeniería y Área Médica.

En el Área de Ingeniería se desarrollaron 398 proyectos por un valor total de 32.1 millones de dólares, se resalta la realización de los siguientes proyectos: construcción/repación de 27 puentes, 39 clínicas, 63 kilómetros de carretera, 185 escuelas, además se construyeron 87 pozos de agua.

En el Área Médica se desarrollaron 46 proyectos por un valor de 13.16 millones de dólares, se resalta la realización de los siguientes proyectos: 93.660 consultas médicas, 19.971 consultas odontológicas y 15.982 consultas para animales.

### CAPITULO III

#### Futuro del Canal de Panamá

##### 1. Generalidades.

Como vimos anteriormente en el Canal de Panamá se está desarrollando actualmente un plan de mantenimiento con el fin de mantenerlo vigente. Se destaca en este plan la ampliación del denominado paso de “Culebra” lo cual ayudará a prestar un mejor servicio para que aumente el número de buques que pasan por el Canal, esperándose que al término de dichos trabajos sobrepase el promedio de 40 buques por día, y así mantener la vigencia del Canal hasta bien entrado el siglo XXI.

Sin embargo, debido principalmente a la globalización económica que se vive actualmente se está pensando en la construcción o modificación del Canal actual con el fin de ponerlo acorde a las necesidades del comercio internacional que se avecinan. En la misma forma algunos países de Centro y Suramérica han empezado a estudiar la factibilidad de construcción de otro Canal Interoceánico aprovechando sus características naturales y potenciales.

## 2. Proyectos Panameños.

### a. Estudios realizados

#### 1) Origen.

En el artículo XII del Tratado de Torrijos Carter se estableció que durante la vigencia del mismo se debía desarrollar un estudio conjunto con el fin de determinar la factibilidad para la construcción de un nuevo Canal en la República de Panamá. Posteriormente se invitó a Japón y entonces el estudio se desarrolló conjuntamente entre Estados Unidos, Japón y Panamá.

Los objetivos del estudio fueron los siguientes: identificar alternativas potenciales de transporte en Panamá, estudiar y evaluar las alternativas encontradas, seleccionar la mejor alternativa, desarrollar planes conceptuales para la consideración de los gobiernos auspiciadores. El estudio tuvo un costo de \$20 millones de dólares y una duración de 8 años habiendo terminado en Septiembre de 1993.

#### 2) Resultados del Estudio.

Durante el estudio se analizaron treinta y cuatro casos agrupados en cuatro alternativas, posteriormente se preseleccionaron dos alternativas para finalmente dentro de la alternativa seleccionada, estudiar cuatro variantes dentro de las cuales se escogió la denominada “Canal de esclusas de nivel alto de 150.000 D.W.T. (Toneladas de Peso Muerto) de una vía en el paso de Culebra”.

El estudio se desarrolló en tres fases así:

Fase 1, estudios de antecedentes, preselección y selección de las mejores alternativas. En esta fase se estudiaron los siguientes puntos: situación presente de Panamá, estatus del actual Canal, análisis histórico del comercio y sistemas futuros de transporte.

Fase 2, estudios básicos para las alternativas seleccionadas; en esta fase se analizaron los siguientes puntos: proyecciones de tráfico y mercaderías, ingeniería y estimado de costos, características de operación y evaluación de las capacidades.

Fase 3, análisis de factibilidad de las alternativas seleccionadas, aquí se estudiaron los impactos generados por las diferentes alternativas seleccionadas, y se analizaron los siguientes puntos: análisis económico e impacto en los usuarios, análisis financiero y esquemas administrativos, inventario biológico y análisis ambiental, e impactos sobre Panamá.

#### 3) Costos.

Los costos económicos totales de la alternativa seleccionada son de \$5.464 millones de dólares, igualmente esta alternativa es la de más alta rentabilidad económica ya que

considerando una tasa social de descuento de 5%, se obtiene una relación beneficio/costo de 2,06 y una tasa interna de retorno económico de 8.5%. Dentro del aspecto económico es importante destacar que el estudio desarrollado para encontrar la tarifa optima arrojó como resultado U.S. 4.02 por tonelada de registro para buques cargados y U.S. 3.20 por tonelada de registro para buques en lastre, lo anterior implica que como resultado de la ejecución de la alternativa seleccionada se duplicará el valor de los peajes.

#### 4) Recomendaciones del Estudio.

A Continuación se consignan algunas de las recomendaciones arrojadas por dicho estudio: respecto a los estudios realizados sobre impacto ambiental se sugiere conducir estudios específicos sobre variables, sistemas, biodiversidad, involucrados que puedan contribuir a tomar decisiones que representen un impacto ambiental atenuado o controlable; que la investigación en general debe ser más profunda y se estima que serán necesarios más de 5 años de estudios continuos para establecer patrones de impacto. Respecto al futuro del estudio, se sugiere salvaguardar la información manteniéndola actualizada, de tal forma que permita al gobierno Panameño tomar las decisiones pertinentes, se sugiere además crear una oficina permanente de seguimiento de los estudios de las diferentes alternativas del Canal.

En el campo internacional se propone desarrollar un acercamiento general ya que Panamá no podría sola desarrollar dicho proyecto; respecto del esquema financiero se sugiere la conformación de un fondo de reserva, proveniente de los ingresos del Canal durante el lapso 2000 - 2019, el cual sería aportado por Panamá en la administración del nuevo Canal en el año 2020.

Finalmente se sugiere informar del proyecto a todos los Panameños ya que en el siglo XXI será el principal eje económico de Panamá.

#### b. Canal Seco.

Panamá también está en capacidad de desarrollar el proyecto de un Canal seco, tomando como soporte principal la modernización de los Puertos de Cristóbal y Balboa y la reconstrucción y operación de la vía férrea por parte de la Compañía The Kansas City Southern Railroad.

### 3. Proyectos otros Países.

#### a. Colombia.

##### 1) Generalidades.

Desde siempre se ha hablado de las capacidades naturales que posee Colombia para la construcción de un Canal Interoceánico el cual además serviría para el desarrollo del Departamento del Choco. En el período presidencial del Doctor Belisario Betancour (1982 - 1986) se aprobó una ley para el estudio y construcción del Canal, la cual sin embargo no ha dado los resultados necesarios para tomar una decisión definitiva, de la misma forma hace unos pocos días se tomo la decisión para el estudio y construcción de un Canal seco.

## 2) Posibilidades de un Canal Marítimo.

Colombia en términos de canales marítimos interoceánicos tiene muchas alternativas entre las cuales se destacan las siguientes: Atrato-Truandó, Atrato-Cupíca, Atrato- Napiquí, Atrato-San Juan, Atrato-Baudó, San Juan-Baudó y otras como el binacional con Panamá. Para cada una de estas posibilidades hay también varias alternativas tales como, una vía a nivel del mar, dos vías a nivel del mar, una vía con esclusas, dos vías con esclusas, lagos internos artificiales con canales especiales de unión o lagos de múltiple conexión y enlaces apropiados para esclusas y canales. Además cada Canal podría tener variedades diversas de sistemas de transferencia oceánica, sobre tierra seca paralela al paso acuático. Cada canal alternativo puede ser ancho o angosto superficial o profundo, y de diferentes capacidades, es decir se puede construir para determinado tamaño de buques grandes o pequeños.

Lógicamente uno de los aspectos más importante a considerar es el costo, el cual varía de acuerdo a cada alternativa. A continuación se hará una pequeña descripción de la alternativa Atrato-Truandó ya que es la más conocida especialmente por ser la del trayecto más corto.

Esta línea Atlántico-Pacífico, iría desde la desembocadura del Río Atrato en el Atlántico, luego corre paralelo a la frontera Panameña y Río arriba por el Truandó (Tributario del Atrato) hasta sus cabeceras, y abajo hasta la Bahía de Humboldt, (Pacífico). Desde aguas profundas (30 mts.) en el Golfo de Colombia (Atlántico) hasta las aguas profundas de la Bahía de Humboldt se tiene una longitud de unos 120 kmts., de los cuales más o menos 80 se pueden dragar, los restantes 40 son montañas y la línea de menor elevación que podría utilizarse es de 200 mts. sobre el nivel del mar, todo es roca.

En consecuencia la línea Atrato-Truandó que es la más corta, es la más costosa, además difícil e incierta en términos de factibilidad técnica y geológica. Sin embargo aunque las rutas más largas pueden resultar menos costosas, más fáciles y viables por los aspectos técnicos y geológicos, es también cierto que estas rutas pudieran nunca ser tan remunerativas como la más corta, pues operan como factores limitantes para el eventual mercado total de tránsito.

## 3) Canal Seco.

Colombia también está pensando en un Canal Seco en vista de los inconvenientes que presenta el proyecto de Canal Húmedo que utilizaría como se dijo antes los cauces de los ríos Atrato y Truandó.

El día 24 de Enero de 1997 el Ministro de Transportes de Colombia, Señor Carlos Hernán López G. presentó al Presidente de la República el proyecto de Canal Seco en vista de que de acuerdo a su criterio, es el que más se ajusta a las expectativas de demanda de carga, de financiación y de impacto ambiental.

El costo estimado del proyecto oscila entre 2,500 y 3,000 millones de dólares y sería ejecutado por el sistema de concesión, es decir construido y operado por inversionistas privados.

La obra estaría compuesta por un ferrocarril (el tamaño de la trocha está por definir) de unos 180 kilómetros de longitud que conectaría dos nuevos puertos, uno en Boca Tarena, en el Golfo de Urabá sobre el Mar Atlántico y el otro cerca de Bahía Cupíca, en la Bahía conocida como Aguacate, sobre el Océano Pacífico.

Según los expertos que presentaron el proyecto sus estudios demuestran que en ambos puntos existen condiciones de calado y profundidad adecuados para construir puertos de aguas profundas que permitan el fondeo de grandes buques post Panamax, que hoy en día no pueden cruzar por el Canal de Panamá.

El Ministro de Transporte recibió la autorización para contar con 640 millones de pesos Colombianos, con los que puede abrir el concurso de méritos internacional para contratar la firma que hará el estudio de demanda del canal y definirá el esquema de financiación que tendría el proyecto. Los resultados de dicho estudio deberán ser entregados en seis meses y a partir de ese momento el gobierno tomará cinco meses para sacar la licitación internacional y así poder ejecutar el proyecto definitivo del Canal Seco.

El gobierno actual el cual termina en Agosto de 1998, desea antes de terminar adjudicar dicha licitación con el fin de que no se pare el proyecto. Se estima la construcción del proyecto tendrá una duración entre 3 y 4 años. Posteriormente se podría pensar en la construcción de un poliducto que facilite el transporte de los productos derivados del petróleo.

b. Nicaragua.

Nicaragua también está pensando en desarrollar un Canal Seco y ya abrió la licitación para ejecutar su propio ferrocarril, medio a través del cual pretende canalizar buena parte del potencial de buques que diariamente se ven obligados a hacer fila para pasar el Canal.

## CAPITULO IV

### Conclusiones

1. El proceso administrativo de entrega del Canal se está cumpliendo de acuerdo a lo previsto en el convenio Torrijos - Carter y se visualiza que este proceso llegará a feliz término.
2. Con la ampliación del Paso de “Culebra” del actual Canal, el promedio diario de buques que pasa por el Canal se espera aumente a unos 43. Sin embargo la ampliación o construcción de un nuevo Canal se hace evidente ante la globalización de la economía, costo de construcción de buques, costo de

transporte de carga a través de los mismos y otros factores, por lo cual se debe tomar una decisión pronto sobre el camino a seguir en este sentido.

3. La construcción de un nuevo canal es factible, pero Panamá no puede desarrollar sola el proyecto; por lo cual la banca internacional jugará un papel importante en esta decisión. Sin embargo Panamá no puede permitir que su Canal pierda vigencia ya que es para el país su principal soporte y eje económico.

4. De acuerdo con el Tratado firmado entre Panamá y Estados Unidos y que trata sobre la Neutralidad permanente del Canal, Estados Unidos continuará comprometido con la seguridad del Canal en forma indefinida.

5. De acuerdo con los intereses y objetivos actuales de Estados Unidos, está realizando conversaciones con Panamá con el fin de conformar un centro multilateral antidrogas en Panamá, aprovechando parte de las instalaciones que actualmente tiene Estados Unidos en territorio Panameño.

6. El futuro del Canal de Panamá y por ende de Panamá dependerá solo del pueblo Panameño y sus dirigentes, ya que deben demostrar al mundo que sí están capacitados para administrar eficaz y eficientemente el Canal .

## **ANEXO N° 2**

Informe Oficina de Prensa de la Cancillería Panameña, Diciembre 3, 1996

## **ANEXO N° 2**

Conferencia Doctor Fernando Eleta, Embajador Encargado de Panamá ante el Gobierno de Estados Unidos, dada en la Universidad Nacional de Defensa.

### **ANEXO N° 3**

Mapa - Proyecto Entrega Instalaciones del Canal de Panamá de acuerdo al Tratado  
Torrijos Carter