

El Canal de Panamá tiene problemas estructurales y de agua

Por: [Marco A. Gandásegui](#)

Globalización, 23 de enero 2020

alainet.org 23 January, 2020

Región: [América Latina, Caribe](#)

Tema: [Geopolítica](#), [Historia](#)

*La Autoridad del **Canal de Panamá** (ACP) tiene un equipo de difusión y relaciones públicas que es la envidia de las otras entidades públicas del gobierno panameño. Mientras que las varias oficinas que tienen responsabilidad gubernamental en el sector turismo, por ejemplo, no logran levantar vuelo, la ACP ha logrado crear a escala global un ambiente de zozobra con su campaña referente al agua.*

El mundo, especialmente el mundo marítimo, del cual todos dependemos, se pregunta cuándo se acabará el agua en la cuenca del Canal de Panamá. Desde hace años la ACP informa que se está acabando el agua en el lago Gatún, por donde navegan los barcos de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento que cruzan el Istmo. Si no se imaginan que implica esa cifra, hagan un paseo a orillas del Canal para que los vean pasar debajo del Puente de las Américas o en algún mirador. Quedarán sorprendidos y maravillados, a la vez.

En la actualidad, transitan por el Canal un poco más de 14 mil barcos por año, promedio de 40 naves por día. Los más grandes pagan en concepto de peaje más de un millón de dólares para hacer la travesía. Hace poco Panamá construyó un tercer juego de esclusas para que pasaran barcos llamados post-Panamax.

Cuando se aprobó la ampliación de la capacidad del Canal se hicieron estudios minuciosos sobre la cuenca de la vía y su producción de agua. Los proponentes de la construcción de la tercera esclusa presentaron estudios que el agua no sería un limitante para el tráfico de los barcos. Ahora han cambiado su posición. ¿A qué se debe este cambio?

La administración de la ACP asegura que su preocupación en torno al agua disponible para el funcionamiento del Canal se debe a varias razones. Las principales son, por un lado, el cambio de régimen de lluvias sobre el istmo de Panamá. Por el otro, al crecimiento del conglomerado urbano en torno al Canal y las cuencas que la alimentan del precioso líquido.

El problema de fondo del Canal de Panamá es que no ha sido administrado de la manera que sus voceros han tratado de convencer a los panameños. Por un lado, las riquezas que genera – en 2018 un total de US\$3,6 mil millones – no se han manejado con transparencia. Por el otro, los miembros de la junta directiva han convertido a la ACP en un ‘paragua’ para realizar negocios particulares. Además, el problema del agua se ha convertido en una ‘papa caliente’.

Con relación a la falta de transparencia hay que comenzar con el arreglo de las empresas

navieras que transitan por el Canal de Panamá con el Citibank de Nueva York donde se depositan los pagos en concepto de peajes. Además, todos o casi todos los miembros de la junta directiva tienen proyectos que no benefician a la ACP. Por último, en el caso del agua, la ACP ha propuesto varias soluciones que no convencen mucho. Hace varios años la ACP anunció que tenía entre sus planes represar el río Indio para alimentar de agua al lago Gatún en los meses de sequía (verano). Esta iniciativa, por sus implicaciones políticas, ha pasado a ocupar un lugar de muy bajo perfil. Otra solución era limitar el consumo de agua de la población que reside en la ciudad de Panamá que comparte el líquido precioso de la cuenca del río Chagres con el Canal. La propuesta que se ha barajado en fechas recientes es llevar agua del río Bayano (represado en la década de 1970) al lago Gatún.

Mientras tanto, la ACP renovará el régimen de peajes que le aplicará a los barcos (con más de 125 pies de largo) que transitan por el Canal. Todas las naves pagarán una tarifa adicional fija de US\$10.000 por cada tránsito y una tarifa variable entre el uno por ciento y el 10 por ciento dependiendo de los niveles del lago Gatún en el momento en que hacen el tránsito. Si el nivel del lago es alto pagará un peaje menor y vice-versa.

A pesar de los arreglos, el problema – a mediano y largo plazos – sigue vigente. Hay un problema estructural que es la corrupción que genera la política económica del país (rentista y especulativa) y un problema técnico que tiene que ver con el suministro de agua. Para encontrar la llave del éxito del Canal en el siglo XXI hay que solucionar ambos problemas.

Marco A. Gandásegui

***Marco A. Gandásegui:** Profesor de Sociología de la Universidad de Panamá e investigador asociado del Centro de Estudios Latinoamericanos Justo Arosemena (CELA).*

La fuente original de este artículo es alainet.org

Derechos de autor © [Marco A. Gandásegui, alainet.org](http://alainet.org), 2020

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Marco A. Gandásegui](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca