

Estimados representantes del MICI/Banco Interamericano de Desarrollo:

No cabe duda alguna de que la comunidad global desea que la ampliación financieramente sólida del Canal de Panamá tenga éxito operativo a largo plazo y que continúe prestando su apoyo a través de diversos mecanismos de inversión.

La presente tiene por objeto solicitar una revisión del actual plan del proyecto a raíz de que hay inquietudes en cuanto a que el proyecto, que ha recibido importante financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (IDB) en nombre de nuestra comunidad, genera amenazas permanentes que son inaceptables, no sólo para sí mismo, sino para la fiabilidad del futuro sistema, su seguridad y el rendimiento previsto de la inversión.

Hay dos problemas fundamentales que siguen desatendidos:

- Se está construyendo un dique a lo largo de fallas con actividad sísmica, lo cual podría provocar la pérdida catastrófica de una reserva de agua dulce de gran importancia mundial y el cierre prolongado del Canal de Panamá, lo que tendría repercusiones en el comercio internacional de manera indefinida.
- una especie de "canal" de agua salada a través del istmo – condiciones por las cuales se está instalando – que va a degradar los océanos, afectando los recursos costeros y marinos comunes y provocando la desestabilización biológica de la región.

Este plan aumenta de manera innecesaria la vulnerabilidad del Canal de Panamá ante los desastres, en contraposición a los objetivos clave de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias y otros principios internacionales de desarrollo sostenible. Asimismo, sus impactos transnacionales e importantes conversiones de los hábitats naturales afectarán la vida más allá de las costas panameñas.

Las partes interesadas están cada vez más preocupadas por los múltiples problemas que en materia de infraestructura sufrió Panamá al principio de este año. Gran parte de lo que falló fue construido por proyectos que fueran financiados, al menos en forma parcial, por instituciones financieras internacionales y terceros que, según parece,

- se dejaron atraer por el entusiasmo generado por el proyecto en sí, y/o
- no verificaron ni certificaron de manera independiente los diseños, procedimientos y declaraciones.

Estos hechos sirven para reforzar la idea de que la información utilizada para obtener la aprobación del proyecto de expansión y los fondos de inversión podría haber sido manipulada al:

- tergiversar los hechos relativos al proyecto al informar a la gente de Panamá y de otros países
  - o no dar a conocer los riesgos económicos que se podían evitar, incluida la pérdida de la inversión
  - o no informar de los impactos negativos innecesarios que tendría en el medio ambiente
  - o no informar de los daños a terceros y las inaceptables amenazas vitales
- brindar información incompleta de las evaluaciones previas a la selección de las opciones no sostenibles y riesgosas
  - o presentar una evaluación insuficiente de los problemas de diseño
  - o buscar de forma inadecuada soluciones alternativas
- no haber transparencia con respecto a cuestiones de desempeño en el futuro
  - o no haber alguna opción de mitigación disponible e implementable
  - o no presentar planes razonables para atender imprevistos
- presentar proyecciones poco realistas e inadecuadas de los efectos sobre las comunidades locales y mundiales

A esta altura, los panameños y demás partes interesadas no tienen más recurso que usar mecanismos tales como el de la presente Solicitud y confiar en que el BID y la comunidad financiera habrán de:

- emplear los mecanismos de revisión correspondientes para protegerlos, tanto a ellos como a este bien crucial,
- superar la resistencia al cambio, especialmente cuando reduce el riesgo, y
- lograr el pleno cumplimiento de los requisitos definidos por la comunidad internacional.

Afortunadamente hay técnicas comprobadas y reconocidas que nos permiten no tomar riesgos contraproducentes con el Canal de Panamá. La revisión que efectúen les demostrará que, con modificaciones relativamente sencillas, usando alternativas económicas y técnicas viables, este proyecto puede:

- alcanzar los objetivos planteados,
- proporcionar un rendimiento de la inversión mucho mayor,
- eliminar la creación de riesgos innecesarios
- asegurar un uso eficiente y racional de los recursos naturales,
- salvaguardar la ecología de ambos mares y las reservas de agua dulce del canal,
- demorar indefinidamente, o eliminar, la necesidad de trasladar las comunidades para la ampliación de la cuenca, y
- aumentar el servicio, la fiabilidad y el potencial de futuro crecimiento del Canal de Panamá.

No es demasiado tarde para realizar modificaciones del actual plan del proyecto con el cual se efectúa la expansión del Canal de Panamá.

Sin embargo, existe la idea de que es imposible introducir cambios a los proyectos a esta altura, independientemente de cuán ventajosos, lógicos o esenciales sean.

Hasta los dirigentes políticos de Panamá, al referirse al actual proyecto de expansión del Canal de Panamá catalogándolo de "desastre", se muestran renuentes a exigir que se lo modifique, aun cuando expresan conclusiones igualmente negativas respecto de otros aspectos del emprendimiento.

No obstante, el facilitar un cambio responsable es un motivo fundamental por el que existen los procesos de revisión y cumplimiento. Los acontecimientos recientes resaltan la necesidad de adoptar medidas correctivas, cuando todavía se puede hacerlo, para evitar el remordimiento de no haberlo hecho cuando se produzca alguna tragedia. Ahora sabemos, por ejemplo, que la explosión del Golfo de México del año pasado podría haberse evitado mediante mejores opciones en materia de diseño y la adecuada implementación de las mismas, así como de los procedimientos operativos. Si bien no se puede prevenir eventos naturales del tipo del reciente terremoto masivo que hubo en Japón, hemos presenciado el valor de la aplicación proactiva de la tecnología disponible con mayor eficacia para reducir los impactos de esos terremotos.

La expansión del Canal de Panamá es un proyecto de ingeniería. Su éxito reside, en última instancia, en su ingeniería. En todo el mundo hay en marcha otros proyectos de ingeniería que cuentan con los resultados prometidos, junto con los interesados. Hechos y datos claros provistos por una evaluación realmente sincera y comparativa despejarán todas las dudas.

Adjunto a la presente solicitud se encuentra un documento (que se copia a continuación) que resume las soluciones concebidas para resolver los problemas clave que presenta la expansión. Dado que ya

## *Traducción del Inglés*

han recibido una opinión favorable de parte de peritos independientes que son expertos en la materia, así como de académicos y profesionales de varios países, sería indicado realizar una posterior evaluación imparcial. Nuestro comité recibió el documento de parte del Sr. Bert G. Shelton, un investigador científico e ingeniero profesional con frondosos antecedentes en la materia y sumamente cualificado para efectuar comentarios al respecto. El Sr. Shelton creó un equipo independiente de investigación que ha trabajado paralelamente en el proyecto de expansión desde principios del 2003.

Todavía es posible realizar una expansión sostenible del Canal de Panamá que sea fiable, segura y rentable, si utilizamos sistemas y métodos conocidos. Si hacemos algo inferior a ello, las pérdidas serán irrecuperables.

Aguardo su respuesta y quedo a su disposición para proporcionar toda información que pudiera ser necesaria. Si hay otras entidades en el ámbito del BID con las que deba comunicarse con respecto a este asunto, le agradecería que me lo haga saber.

Saluda muy atentamente.  
Leila Shelton-Louhi

5 de mayo de 2011

Documento que aparece a continuación: "Cuestionamiento del cumplimiento de las estipulaciones del préstamo por parte del Proyecto de expansión del Canal de Panamá"

Leila Shelton-Louhi, Directora, Comité ProDefensa del Lago Gatún  
AlianzaProPanama@hotmail.com

The Gatún Lake Defense Committee advocates for a genuinely responsible and sustainable expansion of the Panama Canal, where its valuable resources are used effectively and left undamaged for the benefit of this and future generations. El Comité ProDefensa del Lago Gatún aboga por una ampliación realmente responsable y sostenible del Canal de Panamá que usa sus recursos valiosos efectivamente y los deja sin daños para el beneficio de ésta y de generaciones futuras.

Go to <http://www.crucestrail.com> for more information on proven alternatives for the Panama Canal system expansion in English and Spanish. Visite <http://www.crucestrail.com> donde encontrará más información en español y en inglés de las alternativas comprobadas para la expansión del sistema del Canal de Panamá.

Cuestionamiento del cumplimiento de las estipulaciones del préstamo por parte del Proyecto de expansión del Canal de Panamá

El objeto del presente documento es abordar las inquietudes de la expansión del Canal de Panamá en aquellos aspectos que probablemente no cumplen con lo estipulado en los préstamos que recibió de las instituciones bancarias internacionales.

Lo principal en esta reclamación es que, salvo que se lleven a cabo de manera oportuna y que los cambios técnicos sean adecuados y económicamente viables, el presente plan de expansión va a:

- causar daños ambientales permanentes, e
- introducir riesgos sísmicos que ponen en peligro a terceros y al canal.

Hay grandes inquietudes también con respecto a la viabilidad operativa del sistema de esclusas previsto debido a los defectos inherentes a su configuración, lo que va a resultar muy costoso de superar una vez finalizada su construcción, si fuera posible hacerlo.

Al principio se omitió, inexplicablemente, el proceso fundamental de desarrollo del proyecto y diseño de ingeniería, lo que inevitablemente causó problemas constantes para el proyecto. Nunca se puso en práctica la norma de ingeniería de identificar los problemas del proyecto y elaborar diseños para resolverlos, teniendo en cuenta todos los elementos disponibles, así como las tecnologías y técnicas operativas.

Si bien el sistema elegido usa componentes actualizados, la forma en que se los combina produce unidades de esclusas nuevas que, tecnológicamente, anteceden a las unidades de esclusas del Canal de Panamá que ya tienen un siglo de antigüedad.

En todos los casos, la causa de fondo de los riesgos que esta reclamación expone y describe es la elección aparentemente arbitraria del sistema de esclusas.

**Daños ambientales:** El problema de la intrusión salina

La presente reclamación plantea que el proyecto de expansión del Canal de Panamá que se está construyendo va a :

- permitir la intrusión de excesivas cantidades de sal en los lagos transitados del Canal de Panamá,
- crear una ruta migratoria para el agua salada a través del Istmo de Panamá, y
- ocasionar daños permanentes a la ecología marina de ambos mares.

Se puede prevenir este resultado inaceptable utilizando esclusas menos riesgosas, más eficientes y de menor mantenimiento que produzcan un rendimiento mucho mayor.

Si bien las esclusas elegidas para esta expansión fueron catalogadas de "ecológicas" o "favorables para el medio ambiente", es físicamente imposible que logren esa condición dada la forma en que están distribuidas y la manera en que se las debe operar para alcanzar la eficiencia de agua y el rendimiento marítimo que son necesarios para obtener ganancias.

La eficiencia prevista para el agua y transporte marítimo exige que estas esclusas permitan el tránsito de barcos en una determinada secuencia, lo que dicta la forma en que el agua, y su contenido salino, pasará por las esclusas a medida que se mueven los barcos. Estas acciones físicas no se puede modificar como a uno se le antoje.

**La intrusión salina actual y su control**

Es un hecho real y comprobado que hay intrusión salina, a través de las esclusas del actual sistema del Canal de Panamá, en los lagos de agua dulce a medida que los barcos transitan por él. Tanto el Lago Miraflores como el Lago Gatún del Canal de Panamá tienen cantidades de agua salada.

El Lago Miraflores, ubicado un escalón más abajo que el Lago Gatún y dos escalones más arriba que el Océano Pacífico a la entrada del canal, sirve de barrera que prácticamente detiene la migración salina. En la actualidad contiene una definida "capa profunda" de agua salada superpuesta por agua "más dulce". A pesar de que los ríos Cocoli y Pedro Miguel le aportan agua dulce, el Lago Miraflores se tornó

lo suficientemente salino como para obligar el traslado de la toma de la Planta de Filtración de Agua de Miraflores al Lago Gatún poco después de que empezara a operar el Canal de Panamá.

La "pileta profunda" de agua salada del Lago Gatún pasa por los despeñaderos inundados del Río Chagres, justo arriba de la Represa Gatún, donde se asienta el agua salada que ahora intruye por las esclusas de tres escalones del Gatún. Con el gran flujo de agua de lluvia que sale de esa represa, la sal que se dispersa y pasa al agua dulce que hay encima de la pileta se extrae activamente. Por ende, en la actualidad no se observa agua salada en las partes poco profundas del Lago Gatún.

La sal entrará por las esclusas que agregará el proyecto de Expansión del Canal de Panamá como resultado del mismo proceso físico que se produce todos los días a medida que los buques transitan por las actuales esclusas del Canal de Panamá. La cantidad de intrusión de sal dependerá de la distribución de las esclusas y los procedimientos de tránsito que se sigan.

El proceso que expulsa sal del sistema del Canal de Panamá será superado por la expansión a raíz de:

- los influjos de sal aumentarán notablemente,
- se circunvalará la barrera que tiene Miraflores para la sal, y
- la capacidad de mitigación del sistema modificado se reducirá considerablemente.

La formación de un corredor sumergido que los animales marinos puedan usar para cruzar el Istmo de Panamá está prácticamente asegurada.

#### Consecuencias ecológicas de un Plan de Expansión sin cambios

Los estudios prevén que la creación de un paso de agua salada entre los Océanos Pacífico y Atlántico habrá de provocar, muy probablemente, encuentros desastrosos entre distintas especies, lo que acarreará la pérdida de algunas de ellas y de los muchos beneficios, tanto conocidos como desconocidos, que ellas puedan ofrecer al mundo.

Un ejemplo muy reciente del carácter devastador que puede tener la introducción de animales marinos que no sean nativos en un hábitat marino es el desastroso escape de un acuario de Florida de un pez león en dirección al Océano Atlántico como resultado del Huracán Andrew. No se trata de un asunto sin importancia ni consecuencias. El pez león se ha propagado por toda la costa este de los EE. UU., en dirección al Golfo de México y hacia las islas del Caribe, arrasando con algunas especies marinas a medida que lo hacía.

El informe preparado en un principio para el proyecto de expansión del Canal de Panamá por Delft Hydraulics arribó a la conclusión de que la intrusión salina se convertiría en un problema para el Canal de Panamá ampliado, salvo que se tomaran medidas de mitigación adecuadas.

Ese informe fue reemplazado por uno más favorable, acción que muchos consideran que estuvo destinada a evitar demoras en la obtención de los préstamos según lo previsto. En otras evaluaciones independientes se ha llegado, sin embargo, a conclusiones similares a las que se indican en el informe de Delft Hydraulics.

Considero que el proyecto de expansión del Canal de Panamá, si continúa como está planeado, ocasionará daños ambientales inaceptables que se pueden evitar de una manera relativamente económica al optar por mejores esclusas. Cuestiono la forma en que estas consecuencias ambientales

puedan cumplir las estipulaciones que acompañan muchos de los préstamos bancarios que ha recibido el proyecto.

**Peligros que ciernen sobre terceros:** El problema de los riesgos sísmicos catastróficos

Las evaluaciones independientes de este problema indican que lo que se está construyendo para el proyecto de expansión del Canal de Panamá va a exponer al canal, a sabiendas y de manera innecesaria, a un alto grado de riesgos sísmicos que:

- presentan la amenaza catastrófica de que el Lago Gatún se lave y pierda en el mar, y
- pongan en peligro a todas las personas y negocios ubicados a cada lado de la entrada del Pacífico al canal.

El hecho de crear el riesgo de tales efectos sobre terceros y sobre esta pieza crítica de la infraestructura mundial tiene que ir totalmente en contra de los requisitos de los préstamos, o por cierto en contra de sus intenciones.

El Lago Miraflores fue incluido en el Canal de Panamá original específicamente como un lago "sacrificial" destinado a servir de puente para superar las fallas sísmicas activas que atraviesan el Canal de Panamá. El actual proyecto de expansión del Canal de Panamá tiene intenciones de pasarlo por alto. Se va a construir un dique a lo largo de la margen occidental de ese lago, que corra todo a lo largo del mismo, a través de esas fallas. Detrás del dique se colocará un nuevo canal elevado que vincule las nuevas esclusas en el Océano Pacífico directamente con el Lago Gatún.

Si se corren las fallas que están debajo y el dique falla, el Lago Gatún se vaciará y el Canal de Panamá quedará cerrado de manera indefinida.

**Antecedentes proféticos de las fallas**

Las fallas que se encuentran debajo del Lago Miraflores sufrieron grandes movimientos a principios de los años 1600 y a fines de los 1800, según lo registrado primero por los españoles y posteriormente por los franceses. Los estudios de esas fallas han determinado que los primeros movimientos fueron mucho mayores que los últimos, y que los movimientos de ese tipo tienden a producirse cada 400 años. Si estas conclusiones son ciertas, la solidez del dique que se planea construir va a ser puesto a prueba bastante pronto tras su construcción.

Nunca antes se ha construido un dique que tenga la capacidad de soportar los desplazamientos diferenciales registrados por estas fallas. No sería prudente tratar de ser el primero en salir airoso de ese desafío incluyendo uno en el Canal de Panamá.

Considero que la vida y el sustento del personal, de los clientes y vecinos del canal, junto con la inversión de los países europeos y demás países desarrollados, están siendo sometidas innecesariamente a esta situación peligrosa por parte del proyecto de expansión del Canal de Panamá en su forma actual. Cuestiono cómo las decisiones técnicas hechas en nombre de la conveniencia, sin tener en cuenta los sistemas de esclusas que evitan totalmente este riesgo sísmico concreto de una forma más eficiente y económica, pueden redundar en beneficio del canal y de sus inversionistas.

**Diseño general y limitaciones operativas**

## *Traducción del Inglés*

Esta reclamación se centra en los impactos negativos a largo plazo que el proyecto de expansión del Canal de Panamá tendrá en:

- los costos y riesgos futuros del manejo de las embarcaciones,
- el uso de los recursos hídricos y las eficiencias operativas.

Todo esto podría mejorarse notablemente si se adoptaran mejores esclusas, lo que beneficiaría también los futuros rendimientos financieros.

### Manejo de las Embarcaciones

El proyecto de Expansión del Canal de Panamá prevé el uso exclusivo de barcos remolcadores para manejar las embarcaciones post Panamax, haciendo maniobras y guiándolas por los escalones de las esclusas. Es sumamente cuestionable el éxito que se puede alcanzar con esa modalidad de manejo de las embarcaciones.

Al llegar a las esclusas actuales, las embarcaciones son interceptadas por botes remolcadores. Se enganchan cuerdas de remolque en locomotoras especiales, que se conocen con el nombre de mulas, que las van a guiar por las esclusas una vez alineadas por los remolcadores. Las mulas se mueven por rieles instalados encima de los muros del cuenco que corren a lo largo de todas las unidades de esclusas actuales.

A diferencia de las esclusas actuales que pueden manejar embarcaciones post Panamax, las esclusas elegidas por el proyecto de Expansión del Canal de Panamá son:

- demasiado angostas para permitir que haya remolcadores a los costados de estas embarcaciones grandes, y
- demasiado cortas para que los remolcadores amarrados en la proa y la popa controlen bien las embarcaciones
- los ángulos de las cuerdas de remolque son demasiado pronunciados para dejar que haya total capacidad de remolque,
- es contraproducente que haya remolinos, causados por la propulsión, empujando contra una embarcación que se está remolcando, y
- no se puede manejar de manera eficaz los vientos de costado.

Esperar hasta que el sistema esté instalado en hormigón armado – para "descubrir" si el manejo de las embarcaciones con barcos remolcadores de esta manera va a funcionar bien o no – es inaceptable.

El diseño de las esclusas aparentemente no ha contemplado ningún plan alternativo viable, como, por ejemplo, el uso de:

- mulas que vayan encima de los muros de las esclusas para manejar las embarcaciones, o
- rodillos entre los buques y los muros de las esclusas.

Será muy costoso, o imposible, modificar retroactivamente las esclusas para dar cabida a estas alternativas.

Es ahora el momento de evaluar plenamente este problema y tomar medidas correctivas, no hacerlo después de que se hayan construido las esclusas.

### Eficiencia

El proyecto de Expansión del Canal de Panamá tiene previsto añadir un carril al Canal a esta altura, pero se contempla también una segunda Expansión del Canal de Panamá, que se iniciará inmediatamente después de la primera, cuyos planes ya están en marcha.

## *Traducción del Inglés*

Desde el punto de vista de la inversión, así como desde el punto de vista técnico, ambiental, ético, social, económico y comercial, sería totalmente inaceptable, ridículo y financieramente irresponsable procurar y financiar un proyecto que duplica los problemas que describe esta reclamación.

Se trata de un uso ineficaz de los recursos limitados, así como del espacio y tiempo, para construir individualmente dos sistemas separados de esclusas de un carril con idéntico diseño que son:

- mucho más costosos,
- mucho menos eficientes,
- más riesgosos y menos fiables
- más perjudiciales en forma permanente, además de
- requerir más cuenca hidrográfica, afectar a terceros y
- restringir una futura expansión.

A un costo comparable, por la misma agua disponible, y en prácticamente la misma cantidad de tiempo, un sistema de dos carriles bien planeado constituiría una alternativa mucho más sostenible, fiable y responsable que el proyecto de Expansión del Canal de Panamá y proporcionaría un rendimiento mucho mayor de la inversión, además de más capacidad potencial de expansión en el futuro. Y se podría dividir la construcción en fases para controlar los costos iniciales.

La solución de dos carriles

El sistema de dos carriles no sólo puede aumentar la capacidad de tránsito, sino además puede diseñarse para incorporar un lago "sacrificial" para evitar las fallas riesgosas, lago que servirá también para minimizar la intrusión salina y reducir la cantidad de agua que usa el sistema de dos carriles para funcionar. A raíz de la mayor eficiencia de esa solución, se pueden aumentar los tamaños de los cuencos para mejorar la maniobrabilidad de los barcos remolcadores que manejan los buques post Panamax.

Cualquiera de las mejores alternativas de dos carriles no ocuparía más bienes raíces que las esclusas de un carril con los "tanques que ahorran agua" elegidos por el proyecto de Expansión del Canal de Panamá. Las esclusas de dos carriles que estén bien diseñadas y operadas usarían menos agua. Con tanques eficazmente incorporados, se podría reducir el uso de agua aún más.

Con dos carriles se evitaría el riesgo del sistema de un solo carril para el tránsito post Panamax que sea objeto de demoras cuando cualquiera de los cuencos sufra alguna dificultad técnica. Aquellos trabajos de mantenimiento que sean críticos y que para hacerlos bien haya que cerrar el carril que corresponda, ocasionarían muchas menos interrupciones cuando hay un segundo carril que sirva de respaldo.

El sistema más sencillo de dos carriles, cuya construcción cuesta casi lo mismo que el de un solo carril que está previsto ahora, tendría un tránsito de hasta 22 embarcaciones por día. Consistiría en 4 copias ampliadas de las ya conocidas y comprobadas esclusas Pedro Miguel del Canal de Panamá actual. En comparación, el sistema de un carril propuesto por el proyecto de Expansión del Canal de Panamá puede manejar no más de 14 tránsitos diarios, cada uno de los cuales usa 13% más de agua que los tránsitos del más sencillo de los sistemas de dos carriles.

El mantenimiento de un sistema de dos carriles será considerablemente menor al sistema de un carril del proyecto de Expansión. Por ejemplo, el equipamiento clave, las compuertas y válvulas se operarían solamente la mitad de las veces para completar un tránsito.

## *Traducción del Inglés*

Los dos carriles ocuparían no más derecho de paso que lo que usará un solo carril con sus tanques laterales.

La intrusión salina sería perfectamente controlable con los sistemas de dos carriles, mientras que el sistema que está previsto ahora produciría daños ambientales.

En caso de que el actual proyecto de Expansión del Canal de Panamá prosiga sin cambios, el potencial futuro del Canal quedará irrevocablemente truncado. Con las dudas que ya hay respecto del éxito del primer sistema de un solo carril, el éxito de un sistema idéntico es más cuestionable aún.

En mi juicio profesional, como ingeniero, contribuyente y defensor de los derechos de otros cuyo dinero se está concediendo también en préstamos para el proyecto, la construcción de las esclusas para el proyecto de Expansión del Canal de Panamá no debiera proseguir sin antes evaluar bien y resolver las cuestiones que se plantean en la presente reclamación.

### Conclusiones

Es un verdadero homenaje a los conocimientos y la capacidad empleados por sus promotores el hecho de que la Expansión del Canal de Panamá, un proyecto con grandes riesgos financieros, que presenta amenazas para el medio ambiente con sus esclusas obsoletas y total carencia de fundamentos técnicos, haya sido considerada aceptable por las instituciones bancarias y los funcionarios gubernamentales que procuran la sostenibilidad en todo el mundo.

Sobre la base de principios físicos y hechos científicamente establecidos, el proyecto de Expansión del Canal de Panamá en su forma actual incrementará sin duda alguna la intrusión salina en el caudal de agua y reducirá la mitigación, lo que provocará daños ambientales irreversibles.

Las mediciones a largo plazo demuestran que hay un aumento pequeño pero constante de la salinidad del Lago Gatún a pesar de los actuales procesos de mitigación que se emplean. El proyecto actual de expansión, salvo que se modifique, causará un drástico aumento de esa proporción.

El plan del proyecto de Expansión del Canal de Panamá exige también que se circunvale el Lago Miraflores mediante la construcción de un dique que atraviese fallas con antecedentes históricos de rupturas cíclicas. Ello presenta riesgos de perder el Lago Gatún y todos y todo lo del Lago Miraflores en las Islas de Amador.

Es muy dudoso que alguien que financie este proyecto considere que el cierre del Canal de Panamá durante años sea un "efecto secundario" aceptable del diseño, especialmente cuando, en vez de ello, se podrían construir esclusas de superior calidad por un costo comparable, las que podrían prestar un mejor servicio y fiabilidad, y ser más eficientes, más fáciles de mantener y menos complicadas de operar.

Teniendo en cuenta lo que se ha hallado con tan sólo mirar "debajo de la alfombra", las declaraciones relativas al proyecto de Expansión del Canal de Panamá que se publicaron recientemente en WikiLeaks, y atribuidas a los actuales Presidente y Vicepresidente de Panamá, quienes lo cuestionaron y calificaron de desastre, podrían ser consideradas como "los eufemismos del nuevo milenio".

## *Traducción del Inglés*

Es alarmante observar, lo que yo, en calidad de experto en el campo de la ingeniería, sólo puedo percibir como irresponsabilidad fiscal fuera de control que prospera en un sistema financiero que no hace cumplir el equilibrio de poderes, que obliga a sus funcionarios a defender los intereses de sus inversionistas de la mejor manera.

En este momento, pareciera que el proceso de los préstamos ha sido corrupto.

La presente es una apelación para que se invoquen las condiciones pertinentes de los contratos de préstamo y se adopten las medidas correctivas del caso. Sería incomprensible no hacerlo en vista de la realidad que se ha expuesto con respecto al proyecto de Expansión del Canal de Panamá. Es razonable no querer apostar por tecnologías que no han sido comprobadas, pero pagar para degradar el futuro del Canal de Panamá mediante la incorporación de tecnología obsoleta de una manera muy deficiente es totalmente inaceptable.

Todavía es posible, sin lugar a dudas, transformar la Expansión del Canal de Panamá en una aventura rentable y sostenible.

Hacer menos que eso, exponiendo sin necesidad alguna al Canal de Panamá y la vida marina de ambos océanos a riesgos catastróficos mientras se lo usa en lo que muchos consideran un plan sofisticado de transferencia de patrimonio, sería un crimen y un retroceso para la humanidad.

Bert G. Shelton, PE --- 24 de marzo de 2011