

# Prensa Neotropical

09.02.2024

Ana Catarina Avila, Ana Maria Höhler, Analida Quiel,  
Cristina Herrera, Dineilys Aparicio

## El alto costo de los nuevos puertos de Panamá

**CÓMO IMPACTAN LA NATURALEZA Y LA SOCIEDAD**



Panamá es una referencia internacional por su canal y sus puertos, conectando todo el mundo. Desde 2007, con el comienzo de la expansión del Canal, se abrió una necesidad de puertos en ambos océanos, ahora, ocho años después de la llegada de los enormes Neopanamax.

Este crecimiento tiene gran impacto en el medio ambiente y el bienestar de la población panameña. En este reporte, investigamos el nuevo puerto Barú que se está haciendo en Chiriquí, así como otros puertos similares en Colón y otras partes de Panamá, y el contraste entre relatos de compañías y de panameños en áreas afectadas.

[LEARN MORE](#)

**NeoPanamax** - La expansión del Canal de Panamá, que comenzó en 2007 y se completó en 2016, fue una respuesta a los desafíos logísticos e ingenieriles causados por una nueva generación de buques mercantes. Mientras un buque Panamax puede transportar hasta 5000 TEU (unidad equivalente a veinte pies, utilizada para medir carga), un buque NeoPanamax o Postpanamax puede llegar a transportar hasta 14000 TEU. Esta mayor capacidad requiere grúas de mayores dimensiones, y la mayor profundidad del calado demanda puertos con mayor profundidad. A su vez, el aumento en el tráfico de contenedores ha incrementado la demanda de puertos capaces de recibirlos.

### Comparación: Buques

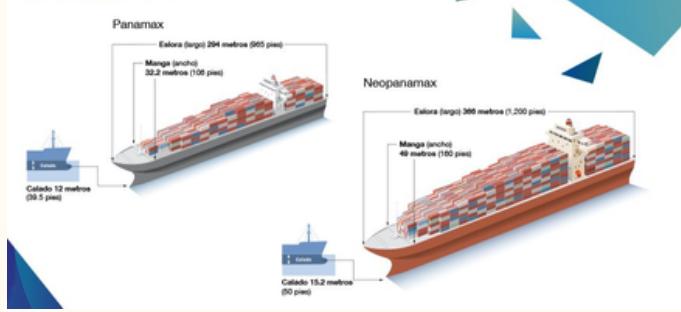


Imagen: Autoridad del Canal de Panamá

# La expansión de los puertos



Imagen: El Capital Financiero

Panamá ha experimentado un crecimiento notable en comparación con sus vecinos, en gran parte debido a las inversiones en los sectores de servicios y construcción. Según la [Organización Mundial del Comercio](#), el Canal de Panamá y actividades relacionadas contribuyen con un 5.2% al PIB y representan el 75% de los ingresos no tributarios del país. Con la expansión del canal en 2016 y la llegada de los nuevos buques NeoPanamax, surge la necesidad de ampliar los puertos existentes y construir nuevos ([Mundo Marítimo](#)). Las grúas Panamax tienen alcance para mover hasta 13 filas de contenedores, en comparación con las Neopanamax que mueven hasta 22.

Diversos inversores están adaptando el sistema marítimo de Panamá a esta nueva realidad. El [Proyecto Panama 2040](#), establecido en 2019 y desarrollado por la consultora española MC VALNERA S.L. y el Banco de Desarrollo de América Latina, planea una inversión de casi 3 mil millones de dólares en puertos en todo el país durante los próximos 20 años.

La compañía china PCCP (Panama Colón Container Port), que también opera los puertos de Colón y Manzanillo en el Atlántico, ha invertido 1.2 mil millones de dólares en la construcción del nuevo puerto en Isla Margarita, Colón. De las diez grúas del nuevo puerto, ocho son postpanamax.

Por su parte, Panamá Ports Company (PPC), subsidiaria de Hutchison Ports Holding de Hong Kong, que opera los puertos de Balboa y Cristóbal, ha invertido 210 millones de dólares en la expansión de sus puertos.

Toda esta inversión en territorio panameño no necesariamente se traduce en beneficios proporcionales para la población de Panamá. Durante la construcción del puerto de Isla Margarita, se otorgaron [beneficios fiscales](#), incluida la exoneración de impuestos, tasas y derechos de importación sobre todo el equipo destinado a la construcción y operación del terminal.

Al concluir el proyecto, la compañía debe pagar al estado de Panamá cerca de 10 millones de dólares, lo que equivale aproximadamente al 0.83% de la inversión inicial. El gobierno recibirá \$12 por cada movimiento de contenedor, así como una tarifa de nueve centavos de dólar por metro de fondo de mar otorgado, mientras que en otras terminales esta tarifa puede alcanzar los cuarenta y cinco centavos de dólar.

Pero el aspecto más notable del contrato ley es que la flexibilidad otorgada a la empresa, la cual puede dar por terminada la relación sin incurrir en responsabilidad o sanción alguna, siempre y cuando notifique al Estado con 60 días de anticipación y justifique las razones económicas que motivaron la ruptura.

**No tan perfecto como lo presentan.** Las dudas sobre los beneficios de la expansión portuaria para Panamá no se limitan a las condiciones de los contratos de concesión portuaria, como el de Isla Margarita.

A pesar de lo que afirman las empresas, ha habido preocupación entre las poblaciones locales, ya que los empleos generados por los puertos no están llegando a la gente de la zona. Los trabajadores de los nuevos puertos necesitan certificaciones y educación específicas, según Andrés Fraiz, jefe de programas y proyectos para Wetlands International en Panamá.

Los nuevos empleos que se generan no están disponibles principalmente para las poblaciones costeras, que dependen en su mayoría de la pesca artesanal, sino para personas ya calificadas de otras partes del país y del mundo.

Fraiz también advierte que, a diferencia de lo que afirman las compañías, la mayoría de la carga transportada en los barcos no son productos agrícolas de Panamá, sino carga originaria de otros países.

Por otro lado, no se observa una correlación directa entre el flujo portuario (representado por TEP), el PIB per cápita del país y la proporción de población empleada a nivel nacional [Figura 1]. Mientras tanto, se requiere una investigación local sobre los efectos e impactos de cada puerto en su entorno.

Queda la duda respecto a si los puertos privados de Panamá están generando empleo y riqueza para el país. Estas dudas surgen del desequilibrio en algunos contratos de concesión portuaria, las limitaciones al acceso a los empleos creados y las dificultades para demostrar una relación entre la expansión portuaria y la reducción de las brechas socioeconómicas en las zonas costeras.

## Nationwide Trends in GDP Per Capita, Port Throughput, and Employment

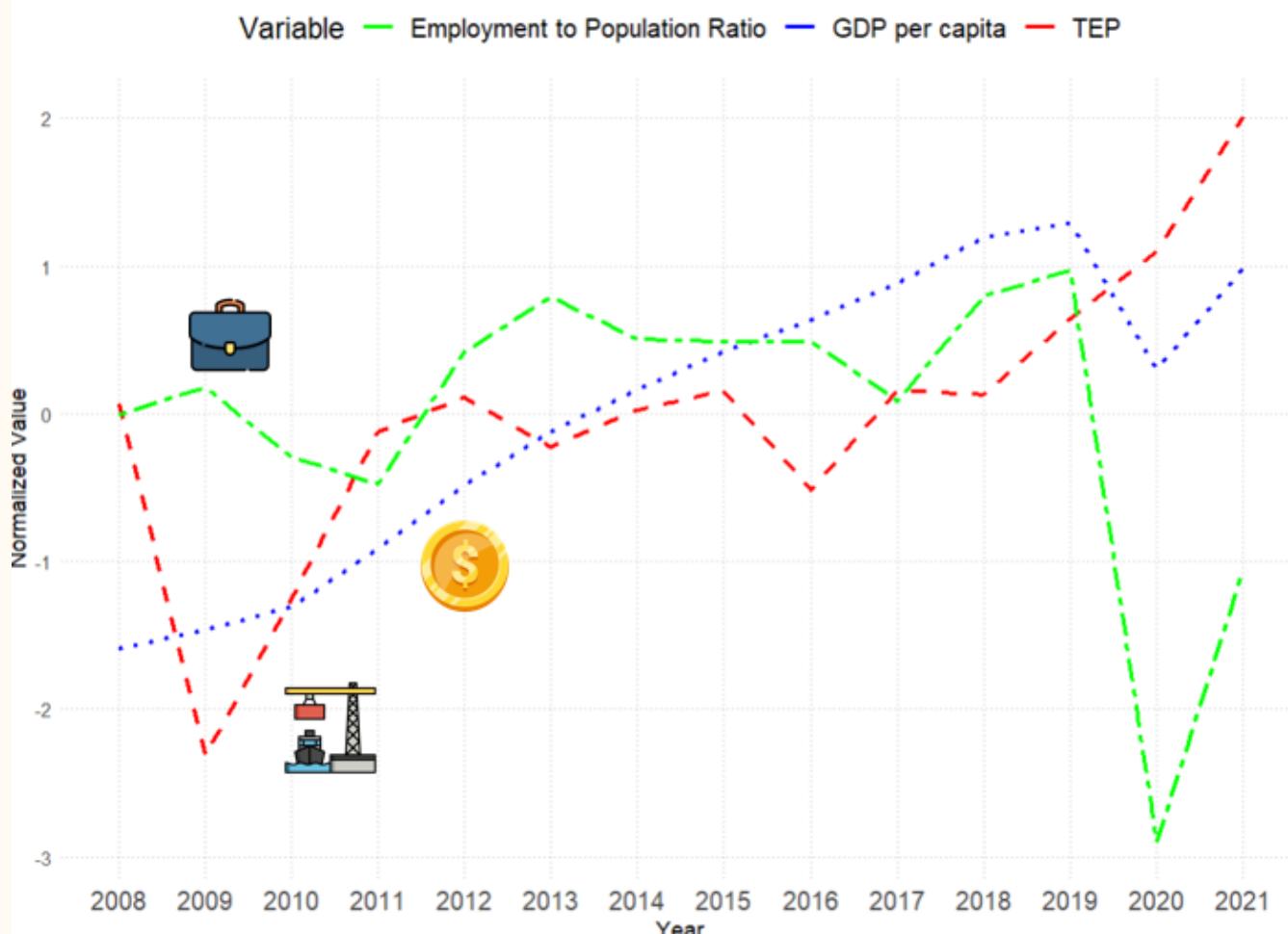


Figura 1 - No hay relación directa entre GDP per capita, proporción de empleo y TEP en escala nacional. Valores normalizados para mejor observación.

# Una historia mal contada: El caso de Puerto Barú, David, Chiriquí

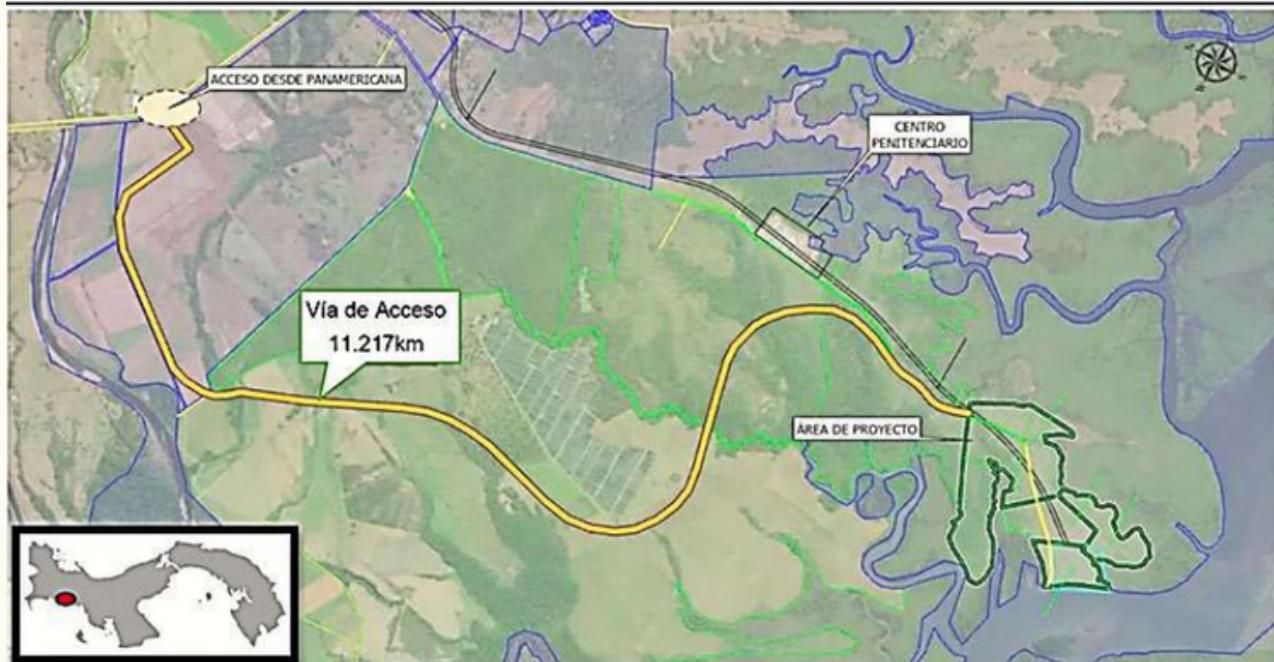


Fig. 02.1. ubicación del proyecto con referencia a la Carretera Panamericana.

**Acerca del proyecto de puerto multipropósito “Puerto Barú”.** Puerto Barú se localizará en Puerto Cabrillo, dentro del distrito de David, en la provincia de Chiriquí. La concesión fue aprobada por la Autoridad Marítima de Panamá en 2021.

La inversión total asciende a 250 millones de dólares, provenientes en su totalidad de capital privado norteamericano. El puerto abarcará una extensión de 500 metros de terreno, con un muelle turístico de 300 metros. También incorporará una zona turística y un parque de atracciones acuáticas. Se esperan más de 30.000 visitantes extranjeros anuales.

Según portavoces del consorcio a cargo del proyecto, se espera que la construcción del puerto genere 1200 empleos directos durante la fase de construcción y 1000 empleos directos durante la fase de operación, aunque no se especifica si estos puestos de trabajo serán ocupados por ciudadanos panameños, extranjeros u otros. La primera fase del proyecto está programada para iniciar en 2024 y finalizar en 2026.

**Costos para el país y la población.** Uno de los megaproyectos portuarios privados que ha generado controversia en Panamá recientemente, especialmente entre los ambientalistas, es el proyecto denominado “Puerto Barú”, ubicado en la costa pacífica de Chiriquí.

Este proyecto, financiado íntegramente por capital privado estadounidense, ha sido objeto de cuestionamientos por parte de organizaciones ambientalistas y de la sociedad civil respecto a su viabilidad ambiental, dado que estará situado en una zona cercana a un estuario. Además, se cuestiona la falta de transparencia en las negociaciones que llevaron a la concesión multimillonaria.

Los trabajadores de las regiones costeras de Panamá están comenzando a cuestionar los beneficios de los nuevos puertos. Para David Díaz, propietario de una agencia de buceo en Santa Catalina, esto tiene consecuencias para los panameños que trabajan en el turismo. Él señala que como consecuencia de su ubicación, el nuevo puerto de la región solo opera con marea alta y podría dañar los manglares locales, ecosistemas vitales para la reproducción de la vida marina. “Para mí, yo pienso que [la construcción de Puerto Barú] no es muy recomendable”, afirma.

# Relatos contrastantes

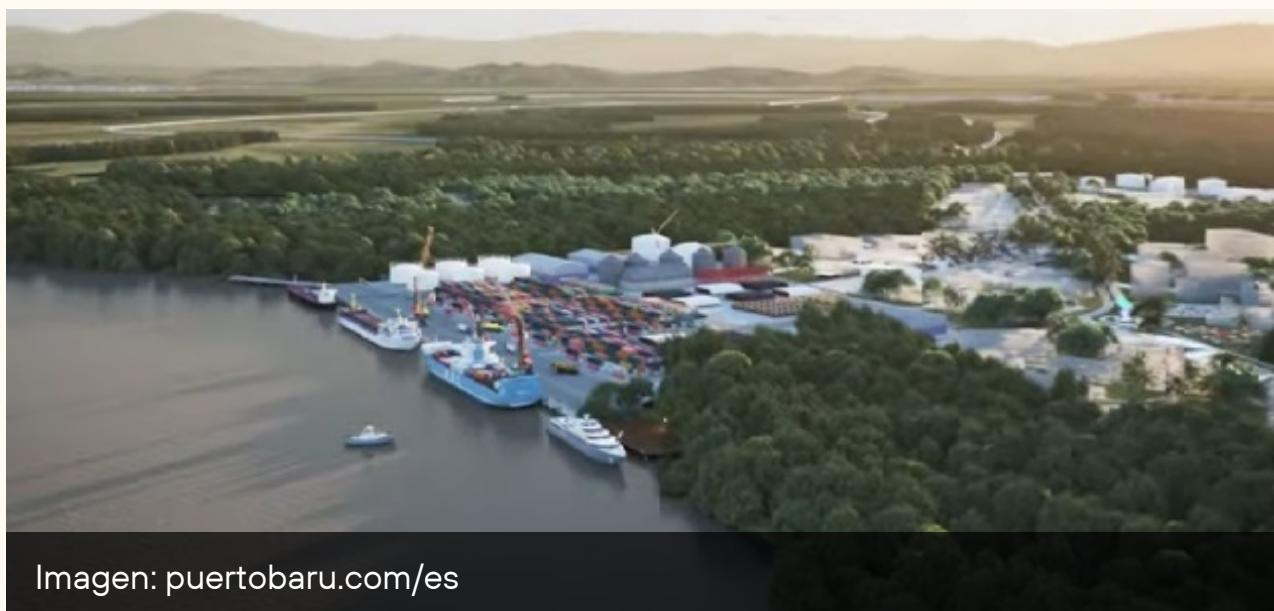


Imagen: [puertobaru.com/es](http://puertobaru.com/es)

**Relatos contrastantes.** Portavoces del consorcio Puerto Barú Multimodal, SRL niegan la presencia de humedales en los terrenos donde se construirá el puerto, aunque reconocen que estos colindan con un área protegida, el estuario.

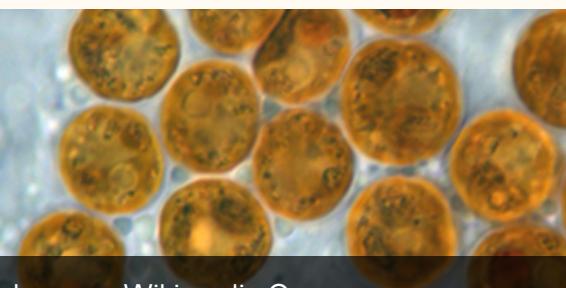
El consorcio asegura que se tomarán las medidas necesarias para mitigar el impacto del proyecto sobre esta área, entre ellas la creación de una zona de amortiguamiento de 50 metros entre el humedal y el terreno donde se construirá el puerto.

Sin embargo, la versión de Andrés Fraiz difiere. Él cita que en 2016 el Ministerio de Ambiente descartó como factible la construcción de puertos para embarcaciones de gran calado en la mayor parte del golfo de Chiriquí debido a múltiples factores, el primero de ellos porque se trata de una zona de alta sedimentación que requerirá de dragados constantes durante toda su vida útil. Puerto Barú será, según Fraiz, un puerto de alto riesgo para otras navieras porque requerirá de una alta cantidad de dragado.

Se estima que se necesitará dragar alrededor de nueve millones de toneladas cúbicas de sedimento, lo que, según Fraiz y otros ecologistas, representa una amenaza grave para los arrecifes de coral debido a la turbidez del agua y la disminución de la captación de luz por parte de las algas, de las cuales dependen los corales, lo que presenta una amenaza grave para los arrecifes de coral al disminuir la captación de luz de las algas de las que dependen los corales.

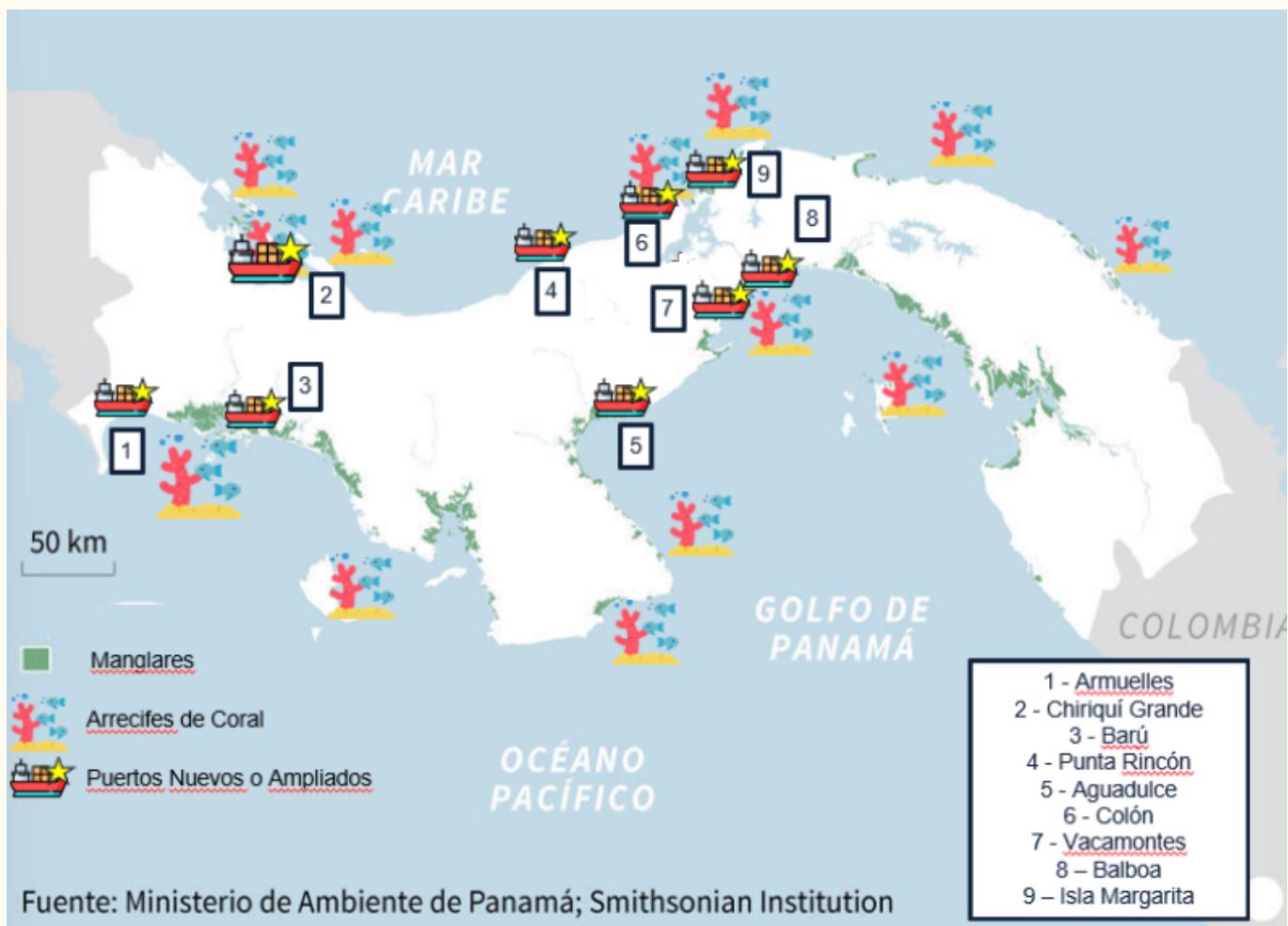
Fraiz señala que tampoco se ha prestado suficiente atención al hecho de que el megaproyecto permitirá que buques de gran tamaño se abran paso a través de un canal relativamente angosto lado a lado con embarcaciones de pesca artesanal.

También es motivo de inquietud la creación de un parque de atracciones acuáticas dentro del puerto: según Fraiz y sus colegas sostienen, puerto Cabrito no tiene la capacidad hídrica necesaria para que sea factible la construcción de un parque de atracciones acuáticas en ese terreno.



Los zooxantelos son organismos fotosintéticos que mantienen una relación simbiótica con los corales, proveyéndoles de energía a cambio de nutrientes y hogar. Los zooxantelos pueden llegar a cubrir hasta el 90% de las necesidades energéticas de sus anfitriones.

Imagen: Wikimedia Commons



**Figura 2** - Posicionamiento de nuevos puertos, arrecifes de corales, y manglares. Fuente: Ministerio de Ambiente de Panamá, Smithsonian Institution, Proyecto Panamá 2040

**El Estudio de Impacto Ambiental otorgado al proyecto.** El 16 de enero de 2024, el Ministerio de Ambiente aprobó el estudio de impacto ambiental para Puerto Barú, en medio de objeciones y críticas de organizaciones ambientalistas como el Movimiento Ambiental de Chiriquí, MarViva y Wetlands International.

Estos y otros actores recalcan que el Estudio de Impacto Ambiental omite por completo el hecho de que los manglares costeros de David fueron declarados zona protegida mediante el Acuerdo Municipal número 21 del 6 de junio de 2007, el cual recalca la importancia de los manglares para el sustento de los pescadores artesanales del corregimiento.

Sin embargo, estas y otras interrogantes han sido acalladas por la empresa, quien afirma que cuenta con el apoyo unánime de las comunidades aledañas a Puerto Cabrero tras un proceso de consulta ciudadana.

Por parte de Wetlands International, Andrés Fraiz afirma que el consorcio ha llevado a cabo una "campaña de desinformación" entre los habitantes de David con el fin de minimizar el impacto ecológico del puerto y, a la vez, exagerar los beneficios socioeconómicos de este proyecto para las comunidades vecinas.

La vida útil estimada del puerto, de apenas 20 años, también plantea interrogantes sobre su sostenibilidad a largo plazo.

Otra preocupación está relacionada con el suministro de agua. Las comunidades de Puerto Barú enfrentan una grave escasez de agua debido a que el nivel freático en la zona donde se planea construir el puerto se encuentra a una profundidad aproximada de 100 metros. Esto significa que no tienen acceso a un suministro adecuado de agua. El manto freático se encuentra a una profundidad significativa, lo que dificulta el acceso al agua en la región donde se pretende construir el puerto de Barú.

# Apéndice: Acerca de la privatización portuaria en Panamá



**La privatización portuaria en panamá, puesta en contexto.** El megaproyecto de Puerto Barú y sus homólogos son resultado de un proceso de privatización portuaria que se ha gestado durante décadas en Panamá.

Este proceso de privatización ha sido objeto de investigación por analistas como el español Francisco Montero Llacer, quien en un estudio de 2005 detalló cómo, en la década de 1980, empresas consultoras y organizaciones que analizaban los costos de operación portuaria en Balboa y Cristóbal detectaron problemas de eficiencia y productividad en los puertos bajo el cuidado de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

A partir de la década de 1990, el sistema portuario panameño inició un proceso de privatización impulsado por propietarios de buques de carga contenerizada, quienes estaban preocupados por garantizar la rentabilidad de sus inversiones bajo una red de puertos gestionada por el gobierno donde primaba la burocracia.

La APN consintió la promoción de iniciativas de privatización con el fin de mejorar la eficiencia del sector portuario, dada la importancia estratégica de los puertos para la economía nacional. Como resultado, la APN dejó de tener responsabilidades operativas y empezó a centrarse más bien en la supervisión y la planificación general del sector portuario panameño, lo que abrió paso para el influjo de capital privado extranjero destinado al desarrollo de infraestructura portuaria.

**Razones de la importancia estratégica del desarrollo portuario para Panamá, según Montero Llacer (2005):**

- Continuar el comercio mientras se espera el tránsito por el Canal de Panamá:** Los puertos proporcionan una infraestructura crucial para mantener el flujo comercial constante mientras los barcos esperan su turno para cruzar el Canal de Panamá.
- Oportunidad para todas las rutas marítimas de competir más efectivamente con las rutas terrestres:** La necesidad de competir frente a las rutas terrestres ha adquirido relevancia a partir de la inauguración de rutas terrestres tales como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.
- Maximizar los ingresos para las líneas navieras que transitan por el Canal de Panamá:** Los puertos permiten maximizar los ingresos para las líneas navieras al proporcionar instalaciones eficientes para la carga y descarga de mercancías, así como servicios logísticos adicionales.
- Menos barcos, pero más grandes:** Para mantener la competitividad y reducir costos las líneas navieras prefieren invertir en buques más grandes con mayor capacidad de carga, los cuales requieren puertos adaptados a sus dimensiones.

# Referencias

1. Agarwala, N., & Saengsupavanich, C. (2023). Oceanic Environmental Impact in Seaports. *Oceans*, 4(4), 360–380. <https://doi.org/10.3390/oceans4040025>
2. Cecchini, S., Holz, R., & Rodríguez Mojica, A. (2020). La matriz de la desigualdad social en Panamá. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/e94a60ea-866f-445a-96e0-1ae9f9fb1959/content>
3. Coppard, S. E., & Alvarado, J. J. (2013). Echinoderm Diversity in Panama: 144 Years of Research Across the Isthmus. En J. J. Alvarado & F. A. Solis-Marin (Eds.), *Echinoderm Research and Diversity in Latin America* (pp. 107–144). Springer Berlin Heidelberg. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-20051-9\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-642-20051-9_4)
4. García Armuelles, L. (2022, mayo 18). TIL y MSC invertirán \$1.2 mil millones para la construcción de un puerto en Colón. La Estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/economia/til-msc-invertiran-1-2-mil-millones-construcion-puerto-colon-GKLE470475>
5. Hernández, K. (2024, enero 24). Ministerio de Ambiente aprueba estudio de impacto ambiental para el proyecto Puerto Barú. La Prensa. <https://www.prensa.com/m/economia/ministerio-de-ambiente-aprueba-estudio-de-impacto-ambiental-para-el-proyecto-puerto-baru>
6. Income distribution inequality based on Gini coefficient in Latin America as of 2021, by country. (2022). [dataset]. Statista. <https://www.statista.com/statistics/980285/income-distribution-gini-coefficient-latin-america-caribbean-country/>
7. Inicia construcción de puerto de capital Chino en atlántico panameño. (2017, junio 7). ANPanamá. <https://www.anpanama.com/Inicia-construccion-de-puerto-de-capital-Chino-en-atlantico-panameno-7294.note.aspx>
8. Los puertos panameños crecen a la medida del Canal: Inversiones ascienden aproximadamente a US\$2.400 millones desde 1997. (2012, octubre 16). <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/los-puertos-panamenos-crecen-a-la-medida-del-canal>
9. Marviva recomienda no otorgar viabilidad ambiental a proyecto portuario y turístico en los manglares de David. (2023, mayo 17). Metro Libre. <https://www.metrolibre.com/nacionales/marviva-recomienda-no-otorgar-viabilidad-ambiental-a-proyecto-portuario-y-turistico-en-los-manglares-de-david-BL3872605>
10. Montero Llacer, F. J. (2006). Port privatization in Panama. *Marine Policy*, 30(5), 483–495. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2005.06.017>
11. Notarc Acquires the Panama Canal Container Port Terminal and Will Resume Construction of the \$1.4 Billion Project. (2022, mayo 19). GlobeNewswire. <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2022/05/19/2446759/0/en/Notarc-Acquires-the-Panama-Canal-Container-Port-Terminal-and-Will-Resume-Construction-of-the-1-4-Billion-Project.html>
12. Panama Container Port Throughput 2008-2021. (2021). [dataset]. United Nations Conference on Trade and Development. <https://www.ceicdata.com/en/indicator/panama/container-port-throughput>
13. Panamá necesita US\$2,980 millones en inversión portuaria incluye un nuevo puerto en el Pacífico. (2019, abril 3). SNIP Noticias Panamá.
14. Plan Estratégico de Desarrollo Marítimo y Portuario de Panamá Visión 2040. (2019). Autoridad Marítima de Panamá. <https://www.amp.gob.pa/iniciativas/planes-estrategicos/>
15. Puerto Barú—Acelerando el comercio regional y mundial. (s/f). Puerto Barú. <https://puertobaru.com/es/>
16. Puerto de Contenedores en Colón tendrá capacidad para recibir 2 millones de TEUs: Si empresa decide terminar el acuerdo, Estado de Panamá debe pagar una compensación. (2013, septiembre 23). <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-contenedores-en-colon-tendra-capacidad-para-recibir-2-millones-de-teus>
17. Puerto de TIL y MSC en Colón, proyecta manejo de hasta 5 millones de Teu's. (2022, mayo 19). ANPanamá. <https://www.anpanama.com/Puerto-de-TIL-y-MSC-en-Colon-proyecta-manejo-de-hasta-5-millones-de-Teus-11856.note.aspx>
18. Puertos panameños son líderes de América Latina y el Caribe, según CEPAL. (2015, junio 28). Autoridad Marítima de Panamá.
19. Relanzan el puerto de contenedores en Isla Margarita: La primera fase del proyecto tendrá una capacidad de 2.5 millones de TEU. (2016, mayo 16). El Capital Financiero.