

Línea 3 del Metro: Un Proyecto Emblemático para Panamá y Japón

Cuando me mudé a la ciudad de Panamá a mediados de los años 80 para continuar estudios universitarios, terminé residiendo en San Miguelito, en las afueras de la ciudad. En aquel entonces, trabajaba de día y tomaba clases nocturnas en la Universidad de Panamá. Así que tenía que despertarme alrededor de las 5:15 a.m. y tomar el bus a las 6:00 a.m. para luego trasladarme al trabajo para iniciar mis labores a las 8:00 a.m. Luego de terminar las clases, usualmente regresaba a casa a la medianoche. En total, me tomaba alrededor de cinco horas conmutar ida y vuelta desde mi casa al centro de la ciudad.

Hoy en día, los residentes de San Miguelito no tienen que pasar largas horas para trasladarse a sus sitios de trabajo gracias a la construcción y operación de la Línea 1 del Metro de Panamá, S.A., la cual más tarde fue complementada con la construcción y operación de la Línea 2 que va hacia el lado este de la ciudad de Panamá. Ambos sistemas de transporte fueron construidos entre 2010 y 2018 y han estado operando regularmente.

Sin embargo, el proyecto de la Línea 3, diseñado para conectar el centro de la ciudad con Panamá Oeste se ha retrasado debido a la complejidad de la obra, y ahora, debido a la pandemia del coronavirus. A diferencia de las Líneas 1 y 2, la Línea 3 atravesará el Canal de Panamá y fue concebida como un proyecto de cooperación entre los gobiernos de Panamá y Japón.

Al respecto, en abril de 2016 durante una visita oficial del Presidente Varela a Tokio, Panamá y Japón negociaron un Memorándum de Cooperación para el financiamiento y construcción de la Línea 3 del Metro. Mediante este mecanismo, Japón acordó otorgar un préstamo en yenes a Panamá por la suma de US\$2.6 billones, para ser pagado en 20 años, con un período de gracia de 6 años y una tasa de interés medio ambiental muy conveniente, cercana a cero.

Este acuerdo también incluyó el uso de tecnología de monorraíl japonesa en vista de su capacidad de subir pendientes arriba de los seis grados y moverse suavemente dentro de la ciudad o sobre topografías complejas. Los monorraíles japoneses son espaciosos y pueden acomodar un gran número de personas en un vagón (hasta 200 pasajeros por vagón). Son medioambientalmente amigables y no producen ruido como los trenes regulares. Además, se espera que el monorraíl reduzca las emisiones de CO₂, ya que muchos residentes de Panamá Oeste preferirán dejar sus autos en casa y trasladarse al centro de la ciudad en aproximadamente 45 minutos, evitando una congestión de tráfico de dos horas.

De hecho, el Memorándum de Cooperación para el financiamiento y construcción de la Línea 3 es un esquema único, diseñado y adoptado por el gobierno japonés para servir de modelo en futuros proyectos de infraestructura de transporte en la región de América Latina y el Caribe. Sin embargo, la implementación de este proyecto ha tomado mucho tiempo debido a demoras en la implementación de otro importante proyecto: el Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá.

Como mencioné arriba, la complejidad para llevar a cabo la Línea 3 radica en el hecho que debe atravesar el Canal de Panamá. De hecho, el Memorándum de Cooperación, en cuya preparación estuve involucrado desde principio a fin, tenía previsto el paso del monorriel sobre el Cuarto Puente, y para ese fin, Japón también ofreció apoyo financiero para desarrollar la interfaz entre la Línea 3 y el Puente.

La adjudicación del Cuarto Puente se llevó a cabo en julio de 2018, es decir, después de dos años de la negociación del Memorándum de Cooperación entre Japón y Panamá. Además, la fase de construcción del Cuarto Puente estaba prevista para comenzar alrededor de mayo de 2019, sin embargo, después del cambio de gobierno en julio de 2019, la nueva administración del Presidente Laurentino Cortizo decidió modificar el proyecto de la Línea 3, haciendo que el monorriel cruce el Canal de Panamá a través de un túnel en lugar de pasar por el Cuarto Puente.

La administración Cortizo explicó que la construcción del Cuarto Puente representaba un riesgo para la construcción y terminación de la Línea 3, ya que ambos proyectos serán realizados por dos consorcios diferentes. El Cuarto Puente fue adjudicado a un consorcio chino en julio de 2018 mientras que la Línea 3 fue adjudicada a un consorcio de Corea del Sur en febrero de este año. Por ello, el gobierno de Panamá consideró que era mejor separar los proyectos para asegurar la responsabilidad de cada consorcio en la terminación de los proyectos dentro del tiempo estipulado en los contratos respectivos.

Sin lugar a duda, para la administración Cortizo, las demoras en la ejecución del Cuarto Puente y la experiencia de retrasos en la construcción del Puente Atlántico sobre el Canal de Panamá en el lado Atlántico, los llevó a concluir que futuros e inevitables retrasos en la construcción del Cuarto Puente podría causar demoras en la construcción de la Línea 3, con consecuencias contractuales y económicas.

Ciertamente, este cambio ha significado otra demora para el proyecto de Línea 3 y llevó al gobierno panameño a realizar consultas con el gobierno japonés con miras a obtener su aprobación a la modificación propuesta, y según entiendo, el gobierno de Japón ha entendido la posición de Panamá y ha accedido a la modificación en referencia.

Indudablemente, la construcción de un túnel generará costos adicionales que no están incluidos en el presupuesto del Metro de Panamá, S.A., el cual está encargado de la ejecución del proyecto de Línea 3. Por ello, el Metro de Panamá tendrá que explorar varias opciones de financiamiento para el túnel, tales como: 1) solicitar el financiamiento al consorcio surcoreano que fue seleccionado por el proyecto; 2) aproximarse al gobierno de Corea del Sur y ver la posibilidad de negociar un préstamo de cooperación dado que el consorcio que realizará la construcción es surcoreano; 3) solicitar financiamiento en los mercados internacionales o; 4) solicitar un préstamo de cooperación adicional al gobierno de Japón, aunque creo esta opción es menos viable debido a la elevada cantidad de dinero que Japón ya ha comprometido en este proyecto.

La opción del túnel también llevará a la Autoridad del Canal de Panamá a acelerar los trabajos de dragado en el suelo submarino del Canal sobre el área donde el túnel será construido. Los

trabajos de dragado se deben realizar antes de la construcción del túnel y son necesarios para la navegación de los buques Neo-Panamá, los cuales cada vez son construidos con mayores dimensiones, y, por lo tanto, necesitan un mayor calado.

Debo señalar que el gobierno de Japón estaba interesado no sólo en financiar y construir la Línea 3, sino también en financiar y construir el Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá. Esto se había acordado en principio en marzo de 2014 mediante un Comunicado Conjunto emitido por los entonces Ministros de Relaciones Exteriores de Japón y Panamá, Sr. Fumio Kishida y Sr. Francisco Álvarez de Soto, respectivamente. Sin embargo, estos proyectos fueron separados durante el gobierno del Presidente Varela, quien decidió que la Línea 3 se desarrollaría mediante un préstamo de cooperación de Japón mientras que el Cuarto Puente se realizaría a través de un proceso de licitación internacional.

La razón para separar los proyectos radica en que Japón estaba ofreciendo construir un puente de acero, el cual representaba una opción mas costosa, y además, este tipo de puente presenta un reto operacional para el Canal de Panamá, ya que en algún momento de la construcción se tendría que detener el tránsito de naves por el Canal por más de 24 horas para instalar una parte de la estructura. Desde el punto de vista técnico y operativo, es bien conocido que la Autoridad del Canal tiene preferencia por los puentes atirantados, ya que son mucho más fáciles de instalar sin interrumpir la operación del Canal. Y ya se han construido dos puentes de este tipo sobre el Canal de Panamá, el Puente Centenario y el Puente Atlántico.

Después de la firma del Memorándum de Cooperación entre Panamá y Japón en 2016, el proyecto de la Línea 3 estaba programado para iniciar operaciones alrededor de 2022. Pero debido a las demoras del Cuarto Puente, la modificación del proyecto y la pandemia del corona virus, es probable que veamos el comienzo de la construcción de la Línea 3 en el verano del 2021 y su terminación en el 2025.

Como señalé antes, la Línea 3 es un modelo de cooperación único diseñado por el gobierno japonés para mostrar la tecnología japonesa de alta calidad en el transporte público en la región de América Latina y el Caribe. Este esquema introdujo un arreglo financiero muy conveniente, el cual ha tomado en consideración el impacto positivo que este proyecto tendrá en el medioambiente, reduciendo el ruido y las emisiones de CO2. Igualmente, está diseñado para demostrar la durabilidad y seguridad de la tecnología de transporte público de Japón comparado con la de otros países con tecnología parecida.

En vista que este es un mecanismo de cooperación de gobierno a gobierno, permite reducir en un cien por ciento las posibilidades de corrupción, la cual ha afectado frecuentemente los grandes proyectos de infraestructura en el pasado reciente. Además, como es un proyecto de cooperación de gran escala, Japón ha tenido que someterlo a la evaluación de la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo (OECD en inglés), con miras a cumplir con los lineamientos de cooperación de este organismo internacional.

En suma, la terminación exitosa del proyecto de la Línea 3 es de alta importancia para Panamá y nuestra región, ya que este proyecto impulsará mayor cooperación japonesa en grandes proyectos de infraestructura. Japón está dispuesto a introducir su tecnología de alta calidad en América Latina de la misma forma que lo ha hecho en muchos países asiáticos.

Solo espero que a partir de 2025, los residentes de Panamá Oeste puedan disfrutar de una mejor calidad de vida gracias a la cooperación japonesa.

Dr. Ritter Díaz
Consultor Internacional
Tokio, 23 de octubre de 2020