

EL VALOR DEL AGUA Y EL CANAL INTEROCEÁNICO.

Tratar científicamente el *valor del agua* es caminar a la vez sobre dos planos diferentes del conocimiento especializado, y profundamente interrelacionados en el espacio de las disciplinas complejas. Hablo de la *economía* y de la *ecología*. La primera porque significa la “administración de la casa”; la segunda porque significa el “conocimiento de la casa”. Y es que para desentrañar los nexos y correlacionar los factores que nutren la formación del *valor del agua*, hay que entender primero la estructura y función de este recurso en la naturaleza, y aplicar después lo que es la razón de ser de la economía: la escasez.

El primer problema que enfrentamos desde este ángulo, es que la teoría económica tomó siempre como premisa “*la abundancia del recurso*”. Incluso los teóricos de la economía clásica inglesa y aún los padres del marxismo, entendieron el agua dentro del concepto genérico de “*tierra*”; pues en ésta se simplificó toda la materia natural de superficie, que surtía al ser humano de provisiones y de medios de vida aptos para ser consumidos directamente. No obstante siendo un recurso tangible, útil a la sociedad como insumo en la producción o como producto final, el agua fue y es un bien ambiental que se gasta y transforma en su proceso de uso, un bien que se advierte hoy además, finito y con perspectivas de escasez, lo que nos pone frente al reto de asumirla como un bien económico con su *valor de uso* y más allá, con un *valor de cambio*.

Nuestra sociedad, en general, ha sido portadora por mucho tiempo de esta distorsionada percepción de “*la abundancia*”; quizás porque la extensa red de distribución dendrítica y endodendrítica que caracteriza la hidrografía del territorio, y la alta disponibilidad del recurso, hoy de 50 136 m³/hab/año, hizo que nuestra racionalidad se dirigiera más hacia el medio de producción “*tierra*”, que hacia el medio de producción “*agua*”. Sin embargo, son bien conocidos los problemas actuales de nuestras hidroeléctricas, que en los últimos años han tenido extensos periodos de muy baja producción por la escasez de su materia prima. Nadie osaría bañarse al presente, por ejemplo, en un río como el Curundú, que en el ayer no muy lejano fue asiduo río de recreo; ni nadie pensaría en extraer a la fecha una gota de agua del río Juan Díaz, para beber algún cristalino líquido... En las metrópolis de Panamá y Colón y áreas conurbanas, pensamos cómodamente en abastecernos siempre de la gran fuente del Gatún, lago artificial que ha levantado serias preocupaciones en momentos de largos veranos.. En otras palabras, el *agua dulce* nacional ha venido escaseando; y la principal fuente del Canal, el río Chagres, no puede considerarse marginada de esta tendencia.

El canal es ni más ni menos una obra hidráulica que administra por gravedad las aguas de dos cuencas, la del río Chagres en el litoral Atlántico y la del río Grande en el litoral Pacífico, con el fin casi exclusivo de viabilizar el cruce de barcos de un océano a otro¹. En síntesis, mediante la retención de las aguas del Chagres en la Represa Gatún, que crea el lago artificial de este

¹ Se dice “casi exclusivo” por la proporción de uso, porque hoy día sus aguas también se utilizan para producir electricidad, que se compra en Panamá y agua que abastece a las ciudades terminales.

nombre, y el apoyo de las aguas del río Grande, que permite el escalonamiento de las esclusas del Pacífico con el lago Miraflores, se establece un corredor acuático para hacer transitar los barcos por el territorio continental. En esta operación se utiliza en promedio 2 809 000 000 m³/año de agua, representando un uso per cápita equivalente a 966 m³/hab/año; esto es un 25,8% más que todo el uso consuntivo per cápita nacional y el 27,1% del uso no consuntivo del país².

El Canal es a la vez un servicio internacional y un complejo industrial nacional. “*Servicio*” es lo que aparentemente vende; “*energía*” es lo que realmente produce. La esencia del sistema productivo del complejo consiste en extraer de las aguas naturales del río, transformadas en materia prima, su energía cinética para operar los barcos durante el esclusaje. Esta energía, hidráulica, se incorpora a la economía mundial mediante cada uno de estos barcos, al ser transferida a su carga en forma de servicio; o para ser más precisos, al reducir los tiempos de circulación de las mercancías transportadas, en el ciclo del capital.

Cómo funciona el agua en este proceso?.. Al diferenciarse el “agua” de la “tierra”, por su contenido material y función natural, se define a sí misma como lo que se conoce en economía política por *objeto general*. Digámoslo así, asume valores de “no uso”³, propios de un medio de vida de consumo directo. En los hechos, a una altura determinada de la cota del curso del río, sus aguas son desprendidas de su contacto directo con el cauce original y sostenidas en su elevación (para el caso, el “espejo del agua”), lo que la transforma en un *objeto de trabajo*. Pero hay más; su masa es concentrada por el embalse, acumulando una elevada energía potencial. O en otras palabras, mediante la incorporación de trabajo, el líquido se habrá transformado en “*materia prima*”, y esto le confiere legítimamente un *valor de uso*.

El agua del Lago Gatún tiene entonces un *valor de uso*; es decir materia dispuesta por la naturaleza y adaptada a las necesidades humanas mediante un cambio de forma. Este valor es aprovechado por los barcos, sin intercambiar nada, o sea sin modificación alguna, para su desplazamiento entre las esclusas. Sin embargo, la energía acumulada en el embalse será extraída de sus aguas, en su forma cinética, con el fin de bajar y subir los barcos en los escalones de las esclusas. En este eslabón del sistema, el agua como materia prima y las tecnologías hidráulicas son medios de producción; y la extracción se habrá realizado a través de un trabajo productivo cuyo producto final será la energía, la que al transferirse a un tercero, o sea el barco, se habrá transformado en *mercancía*. Así pues, se habrá producido un valor mediante el proceso productivo, el que estará formado por la suma de los costos de tecnologías, del valor de la materia prima y del tiempo de trabajo socialmente necesario.

En este contexto cabría preguntarnos: y el agua en tal proceso, es una mercancía o un simple valor de uso?... Un producto u objeto para ser *mercancía* no basta con ser un valor de uso; es

² Las aguas actualmente en concesión para uso no consuntivo, suman en Panamá un aproximado de 10 354 000 000 m³/año, con exclusión de las utilizadas para la operación del Canal.

³ El concepto de “no uso” se toma aquí en el sentido estricto, para diferenciarse del que resulta de la acción del hombre sobre el objeto; es decir que se considera al objeto solamente por sus cualidades materiales útiles, cueste mucho, poco o nada de trabajo.

menester además ser un valor de uso para otros, ser producto para pasar a manos del que lo consume, por medio de un *acto de cambio*. Y bien; el recurso hídrico tiene dos cualidades intrínsecas, estrechamente relacionadas en su curso fluvial: la masa y la energía. Como valor de uso, al entrar en el proceso de esclusaje del Canal, obviamente que no hay un intercambio de masa con el barco; pero lo hay de su contenido energético. Es decir que el agua entrega parte de su cualidad, y como tal se habrá intercambiado parte de su materialidad. Es entonces una auténtica *mercancía*, parte integral del capital constante, una “materia prima” con *valor de cambio*, que exige cubrir su valor.

Hace pocos años, para un estudio que realizaba destinado a una revista, me tocó hacer un pequeño ejercicio con el propósito de acercarme a la pregunta de cuánto se paga por el metro cúbico de agua consumida, en el servicio de barcos del Canal. Tomando como base los datos del año 2003, relacioné los ingresos por peajes con el consumo de agua en materia de operaciones por tránsito y me salió que los usuarios de la vía habían pagado a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), por el servicio prestado, la suma de B/. 0,237 el m³ de agua consumida. La pregunta que me vino en seguida a la mente fue: y cuánto de esto corresponde a la fuerza de trabajo incorporada, cuánto a la infraestructura tecnológica y cuánto a la materia prima, el agua? Obviamente que me quedé sin respuesta...

El asunto más confuso, cuando nos acercamos al pago del servicio interoceánico, es cómo conocer si éste cubre realmente los valores encarnados por el proceso industrial que lo soporta. El “flete”, hasta donde hemos podido entender, no incorpora en su fórmula la variable “agua”. Si tomamos por ejemplo el caso de un camión de carga, es común observar que se pague el servicio en términos de flete, ya sea por peso o por volumen. Pero todo el mundo estará de acuerdo en que este flete deberá cubrir los costos del volante (trabajo), los de camión (capital) y los del combustible (materia prima). En lo que se refiere al Canal de Panamá, nuestra opinión es que la pregunta fundamental planteada no podemos responderla con legitimidad, porque no conocemos el valor real de su combustible: el agua. Y cuando hablamos de valor del agua, hablamos de la suma de los valores de uso, directo e indirecto, así como de los de “no uso”, los valores de opción y de existencia, los cuales son sus valores como *objeto general* y representan una especial fuente de financiamiento dirigida al desarrollo y la sostenibilidad de la cuenca que la sustenta.

El problema de fondo es que al no haber un estudio científico del valor del recurso hídrico de la vía, el concepto de pago por peaje utilizado puede estar ocultando costos reales del proceso productivo y con ello un muy probable subsidio nacional al comercio internacional. Y esto es preocupante no solamente porque pueda estar violando las reglas contractuales establecidas para el comercio mundial por la Organización Mundial del Comercio (OMC), sino porque a final de cuentas estamos regalando riqueza, al redimirse la mercancía-carga del barco, fuera de nuestras fronteras, con una rentabilidad incalculable, incrementada en forma de ahorros por un patrimonio natural estratégico nacional y finito⁴.

⁴ Si se comparara la relación “renta del canal/consumo en m³ de agua consumida”, valor dejado en Panamá, con la relación “renta mercancía-carga/consumo en m³ de agua consumida”, valor debido a los ahorros producidos por la

Si bien esto funcionó así bajo la administración norteamericana, en manos panameñas no puede seguir el mismo patrón⁵. Con el valor del agua oculto, Panamá ha dado históricamente y sin mayor conciencia de su significado, un altísimo subsidio al desarrollo del mundo industrializado en los 92 años de funcionamiento del Canal; cifra que si se totaliza en dineros, daría hasta la fecha suficientes reservas para construir no uno, sino varios proyectos de ampliación, sin endeudamiento adicional alguno para nuestra sociedad.

Manuel F. Zárate P.

Conferencia en “Centro Ascanio Arosemena” de la ACP

27/julio/07

vía y dejado en el extranjero, quizás se tomaría más clara conciencia del valor que estamos aportando al mundo, especialmente al industrializado.

⁵ El “peaje” es un “derecho de vía”, no de “aguas”; algo muy bien utilizado en el Canal de Suez donde el agua que hace posible el traslado de los barcos es “agua azul”, de origen internacional, y no “agua dulce”, un recurso originado en el territorio continental de cada país y delimitado como hacienda nacional por las fronteras políticas de los Estados.