La inauguración de la ampliación del canal de Panamá está prevista para el año 2016. Esta ampliación consiste, fundamentalmente, en la construcción de dos nuevos juegos de esclusas para operar con barcos de mayor porte y capacidad que los que actualmente frecuentan el canal y en la elevación de cerca de medio metro el nivel medio del lago Gatún para tener mayor reserva de agua para el funcionamiento de las esclusas. Estas obras tendrán, sin duda, una importante repercusión en los flujos de comercio marítimo internacional e incidirán en los puertos que quieran mantener una dinámica de progreso ya que previsiblemente contribuirán al aumento de las dimensiones medias de los buques. Pero esta ampliación del canal de Panamá con sus previsibles repercusiones anteriores también puede tener una influencia destacada sobre las ciudades portuarias, especialmente en las más próximas del Caribe y del Pacífico.

Una larga y apasionante historia

El llamado istmo de Panamá ha sido, desde su descubrimiento y primera exploración por Vasco Núñez de Balboa en 1514 un lugar estratégico en las relaciones mundiales. A través del camino Real, el camino de Cruces y el río Chagres que unía los dos océanos pasaron durante tres siglos el oro y la plata provenientes del virreinato del Perú con destino los puertos atlánticos americanos de Nombre de Dios primero y Portobelo después. Desde estos puertos se embarcaban los tesoros americanos hacia La Habana, donde se reunían las dos flotas que habían partido inicialmente de Sevilla (y más adelante Cádiz): los *galeones de Tierra Firme* (con destino Cartagena de Indias, Nombre de Dios o Portobelo) y la *flota de la Nueva España* (con destino Veracruz). Esta organización de la navegación, de los puertos de escala y el paso terrestre por el istmo constituía el sistema básico de relación de España con el Nuevo Mundo hasta el siglo XVIII que entró en crisis y fue substituido por un sistema de libre de comercio. El paso del oro y la plata desde ciudad de Panamá (en el Pacífico) hasta Portobelo (en el Atlántico) era un elemento estratégico en esta larga ruta de los tesoros americanos.

Posteriormente, con la construcción del canal, este paso, ha continuado siendo un camino esencial, de una importancia extraordinaria en las rutas marítimas mundiales y, por tanto, en el comercio y en la economía de todos los países.

El sistema histórico de navegación y de intercambios ha conformado en el área próxima al canal una conjunto de ciudades portuarias con destacadísimos patrimonios urbanos y portuarios como Veracruz, Cartagena de Indias, Ciudad de Panamá o La Habana.

Fortaleza y Aduana de Portobelo.

La construcción del Canal

Muchos proyectos se realizaron con la idea de construir un canal por Centroamérica que enlazara el Pacífico con el Atlántico, pero no fue hasta 1880 cuando Ferdinand de Lesseps, como presidente de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panamá*,

comenzó decididamente la construcción de esta magna obra.

Pero las muy difíciles obras a través la densa selva tropical y sus montes, el error del proyecto de querer realizar la vía de unión a nivel del mar, la enorme mortandad (se calcula que murieron en el intento unos 22.000 trabajadores) provocada por enfermedades como la malaria y la fiebre amarilla de las que se desconocía su origen y transmisión, convirtieron este proyecto (en la época conocida como *etapa francesa*, 1880-1894) en un colosal esfuerzo humano, un estruendoso fracaso técnico y una gran quiebra financiera.

Cartel con el ahorro de distancia en las rutas por el Canal.

Un nuevo proyecto y una nueva estrategia fue puesta en marcha por los norteamericanos. El nuevo proyecto consistía en la creación de un lago artificial, el lago Gatún, a casi 27 metros sobre el nivel del mar y tres sistemas de doble juego de esclusas (Gatún con tres cámaras, Pedro Miguel con una cámara y Miraflores con dos cámaras); la utilización de maquinaria de obras públicas más potente y más eficiente; la evacuación de los residuos de la

excavación por el ferrocarril; la investigación y lucha contra la malaria y la fiebre amarilla (no obstante lo cual se produjeron todavía numerosas muertes entre los trabajadores) fueron las causas principales del éxito de las obras de la *etapa estadounidense* que duraron de 1904 a 1914. Tres personas destacaron por sus grandes aportaciones a la construcción de la posiblemente principal obra de ingeniería del siglo XX: el médico William C. Gorgas por su lucha contra la malaria y la fiebre amarilla y los ingenieros civiles John F. Stevens por su nuevo proyecto de canal y dirección de las primeras construcciones norteamericanas y George W. Goethals por la dirección de las obras hasta su inauguración en 1914 y la gestión del canal durante los primeros años de funcionamiento.

Gracias a un nuevo tratado con Panamá como país independiente desde 1903, los Estados Unidos se aseguraron la gestión del canal a perpetuidad, pero lo cedieron por los acuerdos Torrijos-Carter de 1977 a Panamá a partir del año 2000. La *etapa estadounidense* ha abarcado, por tanto, de 1903 a 1999.

Recuerdo y homenaje a todos los trabajadores del Canal.

Las nuevas obras

Después de unos años de estudios y análisis en la etapa panameña se decidió por referéndum en 2006 ampliar la capacidad del canal. Un consorcio de grandes empresas llamado UPC (Unidos por el Canal) ganó el concurso internacional y comenzaron las obras en el 2009. El nuevo proyecto, cuya construcción está a punto de finalizar, consiste fundamentalmente en la creación de un tercer juego de esclusas en Gatún (lado Atlántico) y en Miraflores (lado Pacífico) sin modificar el sistema anterior de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores. De esta forma el canal ha continuado funcionando siempre y las nuevas obras suponen una ampliación de la capacidad del existente. Las nuevas esclusas son considerablemente superiores en dimensión y, por tanto en capacidad, respecto las anteriores. Mientras las antiguas tienen unas dimensiones de 304,8 m de longitud, 33,5 m de ancho y 12,8 m de alto, las nuevas tienen 427 m, 55 m y 18,3 m respectivamente, lo que permite el paso de barcos de capacidad muy superior.

Los *panamax* (mayores barcos que pueden pasar por las viejas esclusas) tienen como máximo 294,13 m de eslora, 32,31 m de manga y 12,04 m de calado, mientras que los *new-panamax* (los de mayores dimensiones que podrán pasar por las nuevas esclusas) tendrán como máximo 366,0 m, 49,0 m y 15,2 m, respectivamente. Además este tercer juego juego de nuevas esclusas, con tres cámaras en Gatún y tres en Miraflores, ahorra el paso de la esclusa de Pedro Miguel y dispone de un sistema lateral de tres tinas de reutilización del agua por cada cámara de forma que ahorrarán cerca de un 60% el consumo de agua del lago Gatún que se vierte al mar en cada paso de barco. Para poder disponer de mayor cantidad de agua dulce para el consumo de las nuevas esclusas se ha recrecido el lago desde los 26,7 metros a los 27,1 metros, altura medida siempre como promedio sobre el nivel del mar.

Edificio de control de las esclusas de Gatún.

La ampliación del canal de Panamá va a suponer un importante cambio de escala en su capacidad de tránsito. En los últimos años transitan en total por el canal unos 12.000 barcos de calado profundo con 300 millones de toneladas de mercancías, estimándose su capacidad máxima en 330 millones de toneladas. Con la incorporación de las nuevas esclusas la capacidad máxima pasará a 16.000 tránsitos y 600 millones de toneladas que se esperan alcanzar en el año 2025. Actualmente el mayor portacontenedores que pasa es de unos 5.000 TEU, mientras que el que podrá pasar por las nuevas esclusas será de unos 12.600 TEU.

Para Panamá el canal es importantísimo: da trabajo a 13.100 personas e ingresa unos de 2.500 millones de dólares anuales, de los cuales cerca de 1.000 millones se transfieren al

estado. El nuevo canal, con la incorporación del tercer juego de esclusas, tendrá una nueva y mayor repercusión económica en Panamá (ya que además está previsto un nuevo sistema de peajes más elevado) e incidirá, sin duda, en la estructura de los grandes ejes del comercio marítimo mundial.

Además hay que tener también en cuenta que la apertura del nuevo canal de Panamá coincidirá en el tiempo con el desdoblamiento del canal de Suez. Esta última obra infraestructural en Egipto no se está realizando para permitir el paso de mayores barcos (el *suezmax* ya incluye a los nuevos grandes portacontenedores) sino para aumentar la capacidad de tránsito por este canal al permitir el paso en dos direcciones en un tramo hasta ahora unidireccional. Esta obra también incidirá positivamente en el fomento del transporte marítimo especialmente con grandes buques mercantes.

La incidencia del nuevo canal en los puertos y en las ciudades portuarias

La pregunta y la reflexión más interesante en estos momentos es ¿cómo va a incidir la ampliación del canal de Panamá sobre los puertos, especialmente sobre los más próximos?¿Puede tener también una influencia en las ciudades portuarias?

La importancia que podía tener para el tráfico marítimo y para las ciudades (especialmente las del Pacífico) la construcción del canal a principios del siglo XX quedó reflejada en numerosos estudios y en la *Panamá-Pacific International Exposition* que se celebró en San Francisco en 1915.

Compuertas de las nuevas esclusas.

Actualmente se conmemora el centenario de esta gran feria internacional con dos interesantes exposiciones en esta ciudad. Pero hasta ahora no conocemos estudios ni análisis semejantes de cuales pueden ser los efectos del canal del siglo XXI sobre la configuración de los puertos y sus relaciones con las ciudades. No obstante, podemos aventurar unas primeras hipótesis de trabajo:

- **El tamaño y capacidad media de los barcos que pasen por el canal aumentará:** disminuirán progresivamente los barcos mercantes de menor capacidad y aumentarán los de mayor desplazamiento y capacidad. El *new-panamax* será una nueva referencia en los próximos años en el tráfico marítimo

- **Los puertos que se encuentren en las rutas habituales del canal y los que se encuentren cercanos** -tanto en el Caribe como en el Pacífico- **tendrán que adaptarse a las nuevas medidas de los *new-panamax*** si quieren mantener una dinámica de desarrollo en el futuro y, sobretodo, si quieren jugar un papel de recepción y redistribución de tráficos en las cadenas logísticas del comercio internacional o incluso de nivel nacional.

- **Actualmente pocos puertos cercanos al canal tienen infraestructuras capaces de recibir a los barcos de mayores dimensiones que pasarán por el canal** a partir del próximo año (2016), una vez realizadas todas las pruebas de funcionamiento.

- **Los grandes países latinoamericanos cercanos al canal** (México, Colombia, Venezuela) **no disponen de ningún puerto con capacidad para recibir los grandes buques** (especialmente los portacontenedores) que transitarán por el canal el próximo año. El principal problema que se les plantea es el aumento de calado hasta 15,2 metros o 49 pies. Incluso proyectos de nuevas terminales de contenedores, como la de Veracruz con 42 pies de calado, no podrán recibir los *new-panamax.*

- **Solo dos países parecen comprender las nuevas condiciones que impondrá el nuevo canal y tienen proyectos para adaptarse a ellas**. Uno de ellos es **Panamá** que tiene en marcha cinco importantes proyectos portuarios de ampliación, cuatro en Colón (Colón Terminal, Puerto Verde Panamá Atlántico, Panorama Colón Container Port, Muelle 3 Cristobal) y uno en Balboa en el Pacífico (Mystic Rose Terminal). El papel marítimo de Panamá se verá reforzado en los próximos años gracias al nuevo canal, al viejo ferrocarril interoceánico y a los nuevos proyectos portuarios. El otro país es **Cuba** que con el traslado de las actividades portuarias comerciales de La Habana a la bahía de Mariel (a solo 50 Km) tiene ya una primera fase de la nueva terminal de contenedores en marcha. Esta terminal, gestionada por la gran operadora internacional de PSA (Port Singapore Authority), podrá recibir a los mayores buques que transiten por Panamá. En el área terrestre junto al puerto de Mariel se encuentra la Zona Especial de Desarrollo Económico que dispone de una primera fase con unas condiciones comerciales semejantes a una zona franca y que puede recibir importantes inversiones industriales y logísticas en los próximos años.

Cortesía de Autoridad del Canal de Panamá

Imagen virtual del tercer juego de esclusas con el muelle de aproximación, las tres cámaras y las piletas de reutilización.

- **Las ciudades portuarias cuyos puertos se vayan adaptando a las nuevas condiciones que irán imponiendo los tráficos por el canal pueden tener también importantes transformaciones en su fachada marítima.** Adaptar el puerto a los nuevos tráficos servidos por buques considerablemente mayores que los actuales puede ser una inmejorable ocasión para plantear una reordenación de los viejos espacios portuarios y la fachada marítima urbana de muchas ciudades, especialmente del Caribe y del Pacífico próximo. El nuevo canal abrirá, sin duda, un debate sobre los cambios necesarios en los puertos. Es importante aprovechar esta oportunidad para promover la transformación y mejora no solo de los puertos sino del conjunto de la ciudad portuaria.

Cuando el nuevo canal, es decir el tercer juego de esclusas que se está terminando ahora (octubre 2015), lleve un tiempo funcionando con el paso de barcos de mayor capacidad que los que actualmente transitan por esta extraordinaria infraestructura, se podrán contrastar las hipótesis que se han formulado. Si se confirman, las ciudades portuarias que no hayan actuado habrán perdido una gran oportunidad de transformación y progreso. Por el momento estas hipótesis son una oferta abierta para iniciar una discusión que puede ser importante para el desarrollo futuro de los puertos y las ciudades portuarias.

Head Image: Esclusas de Miraflores.