

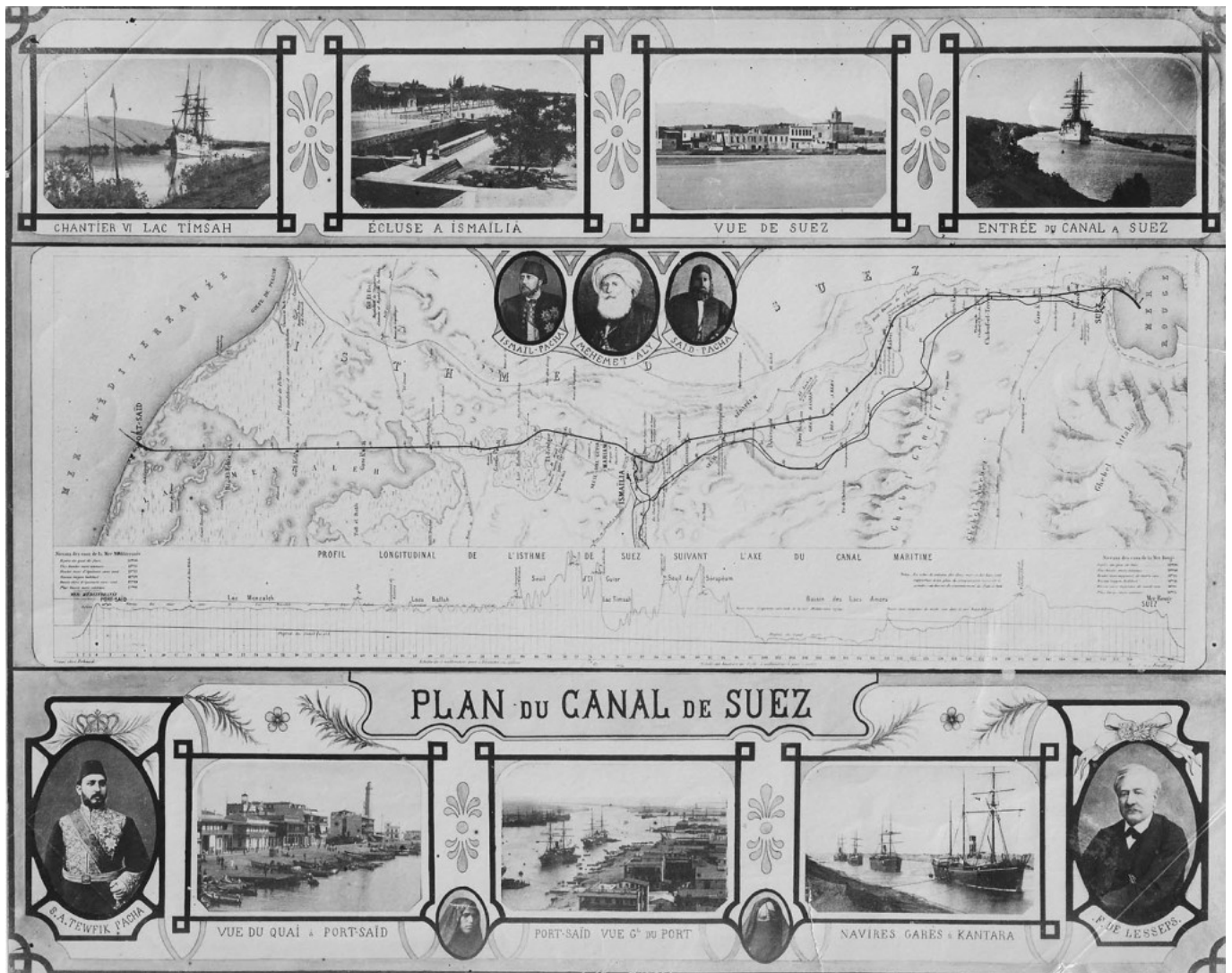
Son numerosos los canales y vías de navegación en el mundo que favorecen, y a la vez limitan por sus características geométricas y operativas, el tráfico marítimo internacional. De esas limitaciones derivan las distintas definiciones y características de los buques que pueden transitar. El término *Malaccamax* establece las dimensiones de los buques que pueden pasar el estrecho de Malacca, que cuenta con una profundidad de 25 metros. Esa designación se refiere a los grandes buques, especialmente grandes graneleros y a los petroleros que transportan crudo desde Arabia y el Golfo Pérsico hacia China. Igualmente, los conceptos de *Seawaymax*, *Suezmax* y *Panamax*, establecen las dimensiones máximas de los barcos capaces de navegar a través de la vía marítima del San Lorenzo y los canales de Suez y Panamá, respectivamente. En cambio, un buque es *Capesize* cuando excede la geometría máxima de esos dos últimos canales referidos y, consecuentemente, precisa navegar rodeando los cabos de Buena Esperanza o el de Hornos.

Pero precisamente la ejecución de obras de mejora en dichas vías y canales ha hecho que dichos conceptos evolucionen en el tiempo.

Las arterias para la navegación

Los buques *Suezmax* tenían la limitación en el calado, que, tras las obras de ampliación ejecutadas en 2009, pasó de los 18 a los 20 metros, y también en la limitación de altura libre que impone el puente existente, que es de 68 metros. A primeros de agosto de 2014 se iniciaron las obras más recientes de mejora del Canal de Suez, que han concluido en un plazo extraordinario. Justo un año más tarde, el pasado jueves 6 de agosto, se inauguraron oficialmente tras un pequeño periodo de pruebas.

La vía marítima del San Lorenzo conecta el Atlántico con el lago Superior, utilizando un sistema de esclusas, es administrada conjuntamente por Canadá y EEUU y se complementa con la vía navegable de los Grandes Lagos. Las propuestas para su construcción se iniciaron en 1909, pero se toparon con los intereses del ferrocarril y los puertos de los Estados Unidos. Además de reemplazar el sistema de canales, la generación de hidroelectricidad también impulsó el proyecto. Su construcción fue finalmente aprobada en 1954, cuando Canadá declaró unilateralmente su interés en llevarla adelante. Se inauguró oficialmente en abril de 1959 y el coste de las obras ascendió a 470 millones de dólares USA, sufragado en más de un 70% por Canadá.



Cartel conmemorativo de la inauguración del canal de Suez.

Obras en el Canal de Suez

El canal de Suez conecta Port Said, en el Mediterráneo, pasando por Ismaïlia, con el Port Tawfiq, en el Mar Rojo, cerca de la ciudad de Suez. Tiene más de 160 kilómetros de longitud. Después de numerosos proyectos se construyó durante diez años a partir de 1859. Previamente se habían acometido muchos intentos. Entre ellos los trabajos de Le Pere, que, al establecer erróneamente una diferencia de nivel de 9 metros entre el Mediterráneo y el mar Rojo, se decidió rápidamente suspenderlos. A partir de la década de 1830 destacan los

estudios y esfuerzos de los *saint-simoniens*, un movimiento social y político. Entre este grupo de técnicos y pensadores se encontraba Fernando de Lesseps, quién fue después vicecónsul francés en Alejandría. En 1846 los *saint-simoniens* crearon en París una asociación para estudiar de nuevo la posibilidad de construir el Canal, y nuevos informes técnicos confirmaron que no había tal diferencia real entre los niveles del Mar Rojo y el Mediterráneo. En 1854 Lesseps obtuvo la concesión del gobierno egipcio para la construcción del canal y poco más tarde, en 1858, creó la sociedad privada para su ejecución. El coste original de las obras se estimó entre 200 y 300 millones de francos y en su desarrollo participaron más de 1,5 millones de personas, de las cuales más de 125.000 perdieron sus vidas. En 1951 se amplió el canal en un tramo de 11 kilómetros entre el Al-Quantara y Al-Firdan, para hacer más ágil el tráfico.

Los beneficios que comenzó a dar el Canal estaban repartidos, durante los 99 años que duraba la concesión que tenía la compañía, de la siguiente manera: un 75% para la propia compañía, un 15% para Egipto, y un 10% para los fundadores. En la Convención de Constantinopla, firmada en 1888 por las principales potencias Europeas de la época, el canal fue declarado zona neutral y se garantizó el libre tránsito a través de éste en épocas de guerra y paz. La administración del canal quedó en manos de la Compañía del Canal del Suez.



Buques portacontenedores en el canal de Suez

Desde finales del S-XIX hasta la década de 1950 se sucedieron los conflictos políticos derivados de la intervención británica, tras haber comprado la mayoría accionarial de la compañía y más tarde ocupado el país. Similares problemas a los que tuvieron lugar poco más tarde en el caso del canal de Panamá con su propiedad en manos de EEUU. Finalmente, tras numerosas revueltas el canal de Suez fue cedido a Egipto en 1954 y las tropas británicas evacuaron el canal en 1956, estableciéndose la autoridad egipcia sobre él. Inmediatamente se sucedieron diversos conflictos con Israel que llevaron al cierre del canal durante seis meses hasta 1957, y lo mismo ocurrió en la guerra de los seis días en 1967 entre Israel y los países árabes. A partir de 1975 el canal se reabrió y sucesivamente se han acometido tareas de mejora de sus condiciones de navegabilidad.



El canal de Suez conecta Port Said, en el Mediterráneo, pasando por Ismailia, con el Port Tawfiq, en el Mar Rojo, cerca de la ciudad de Suez.

En el último año se han realizado nuevas obras, promovidas por el gobierno egipcio, que han supuesto trabajos de mejora en 72 kilómetros, desdoblado el canal, con el objetivo de permitir el tránsito simultáneo de un mayor número de embarcaciones, duplicando su capacidad. Se ha excavado un nuevo canal de 35 kilómetros, ampliado y profundizado el existente en 37 kilómetros, así como acometido un dragado de mejora hasta la -24 m. La estimación oficial ha evaluado el coste de dichas actuaciones en 7.400 millones de euros, si bien hay dudas sobre esa cifra anunciada.

La importancia de Suez

La reducción en las distancias y tiempos de navegación que supuso la apertura del canal de Suez fue extraordinaria. Si se considera una ruta euroasiática como por ejemplo la Singapur-Rotterdam, atravesar por Suez en vez de rodear África supone 3.000 millas menos.

O lo que es lo mismo, 9 días menos de navegación considerando una velocidad media de 15 nudos. Y, por supuesto, como consecuencia, menores costes de transporte. El canal es atravesado anualmente por entre un 7 y un 8 % del tráfico mundial de mercancías.



Las obras para la ampliación del Canal de Suez.

En la última década el tráfico a través del canal se ha incrementado de manera notable, desde las 520 millones de toneladas registradas en 2004 a las 822 habidas en 2014 (416 millones de toneladas en sentido norte-sur, y 406 en el sentido contrario). El tráfico norte-sur ha crecido más que el del sentido contrario. La mitad del tráfico es de contenedores. El papel del canal y de Egipto en la cadena es sumamente importante, por su situación en la encrucijada de los principales flujos este-oeste del hemisferio norte, con puertos y ciudades de enorme importancia como Port Said, Alejandría y Damietta, donde se han focalizado gran parte de la inversiones en infraestructura portuaria en el país. Los transportes de crudo y

derivados, como también los de LNG, han aumentado igualmente en los últimos años, con incrementos desde el año 2000 de cerca del 250 y más de 1.150 %, respectivamente. Los tráficos que más han crecido son los que tienen como destino áreas del mediterráneo oriental.

Las mejoras realizadas en el canal de Suez permiten reducir el tiempo de tránsito de los barcos -que pasará de las 18 horas a las 11 horas- y duplicará prácticamente la capacidad de la vía marítima -de los 49 buques diarios a los 97 previstos para 2023-. La estimación realizada indica que el aumento del tráfico logrará doblar los ingresos: de los 4.600 millones de euros obtenidos en 2014 a los 11.680 millones de euros calculados para 2023. La construcción, firmada por seis empresas extranjeras, fue lanzada hace 12 meses en una ceremonia en la que el gobierno egipcio redujo a un año el plazo de ejecución de cinco años estimado por las consultoras internacionales muy probablemente por el acicate de la conclusión de las obras de ampliación en Panamá.

Las inversiones realizadas han supuesto que Egipto se sitúe entre los países con mejor comportamiento y potencial de mejora. La intervención sobre el canal forma parte de un desarrollo económico, especialmente en el sector del transporte y la economía marítima y portuaria, que tiene como objetivo principal recuperar la eficiencia en el intercambio comercial internacional, tal y como señala la UNCTAD y el World Bank (SRM, 2015). El canal permite ahora el paso de buques mayores: buques de entre 120.000 y 200.000 TRB, con mangas máximas de 50 y calados de 20,1 metros, pero en cualquier caso, la evolución del tráfico de petróleo que -en ocasiones ya, sobre todo los grandes buques de hasta 320.000 TRB, circundan África-, marcará el futuro.

Panamá, el otro eje principal

El papel que ha jugado el canal de Panamá en el transporte marítimo internacional es conocido. La administración panameña del canal, iniciada en el año 2000, inició un perfil diferente al previamente existente, más centrado en criterios operativos y de servicios diferentes a los del transporte internacional. En 2002 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) introdujo cambios en el sistema de peajes, dando paso a una estrategia de segmentación de mercado y diferenciación de precios. Los cambios que introdujo la nueva autoridad dieron como resultado para Panamá ingresos superiores a los 10.000 millones de

dólares. El planteamiento de la mejora de las condiciones operativas en el canal se ha materializado en las nuevas obras en curso, la construcción del tercer juego de esclusas, que están a punto de concluir, lo que permitirá inmediatamente acometer un periodo de pruebas. En este periodo a la vez se siguieron registrando cambios fundamentales en la actividad marítima internacional.

En este mismo número de Portus, los trabajos de F. Pardo *“La construcción del tercer juego de esclusas del proyecto de ampliación del canal de Panamá”* y de J. Alemany *“El nuevo canal de Panamá y las ciudades portuarias de su entorno”*, presentan los aspectos más importantes de la historia, los estudios, trabajos y situaciones que durante siglos se han sucedido en el canal, la descripción de las obras de ampliación mediante la construcción del tercer juego de esclusas cuya entrada en servicio está prevista para abril de 2016.



La ciudad de Panamá desde la Cinta Costera III.

A la vez se siguen manteniendo debates y estudios sobre la viabilidad de construcción de otro canal por Nicaragua, del paso navegable por la ruta del noroeste del Ártico y otros canales intermodales como los de Canadá y EEUU, así como otros estudios en curso en América, tanto en la central como en la del sur. Pero hay que tener en cuenta que -con la crisis iniciada en 2008, momento en el que las autoridades panameñas recabaron la financiación de las obras de ampliación-, se produjeron ligeros retrasos en la conclusión de las obras. Estos retrasos han afectado al canal, reduciendo los tránsitos potenciales a su través, a lo que se ha sumado una mayor competencia del sistema intermodal de los EEUU. Los tráficos con destino la costa este de los EEUU son de bajo valor, especialmente los materiales de construcción, que en estos años han tenido una contracción de demanda por

causa de la situación económica (Sabonge et al., 2014). Al mismo tiempo, algunas navieras que ya cuentan con flota de buques *post-panamax* destinados a la ruta por el nuevo canal, han optado por servir la costa este de los EEUU con los buques más grandes desde Asia a través del canal de Suez.

Nuevos papeles para todos?

A lo largo de la historia se comprueba que las situaciones de conflictos, políticos y de guerras, tienen efectos inmediatos sobre el consumo y el transporte. En el periodo de crisis financiera iniciada en 2008 en el que todavía nos hallamos las expectativas de crecimiento del transporte marítimo internacional se han reducido. Pero, además, los ámbitos de producción adecuan sus estrategias. China, por ejemplo, cuyo plan quinquenal 2011-15 recoge cuatro ejes de actuación (Reestructuración económica, Reforma industrial, Redistribución de renta y Medio ambiente), se ha ido posicionando en el mundo adoptando líneas de producción de mayor valor añadido de las que tenía, asegurando sus aprovisionamientos de materias primas y controlando las claves de la distribución comercial.

El papel de los puertos y de las ciudades, como el de las grandes estructuras arteriales del transporte, entre las cuales Suez y Panamá son las más destacadas, ha cambiado y va a seguir cambiando. El canal de Panamá, después de tener inicialmente un valor estratégico militar e ir evolucionando en la prestación de servicios, es ahora una fuente de riqueza para el país, la región y América en su conjunto. Las mercancías provenientes y destinadas tanto a los países de la costa este como de la oeste de América del sur, se ligan al canal de Panamá.



Esclusas de Gatún del canal de Panamá.

La dependencia del comercio exterior de países como Chile, Colombia, Ecuador y Perú del canal es extraordinaria. Pero, más allá del valor como generador de ahorros para el transporte, las vías internacionales y los puertos deben actuar para conformarse como centros de distribución y centros que aporten valor a las mercancías transferidas, que actúen como administradores de un núcleo de actividades económicas con fuertes dependencias de impacto regional.

Comprender los cambios operados a nivel general es también importante para mejorar la competitividad. Pero no solo cabe considerar la perspectiva económica, sino también la social, donde las nuevas corrientes políticas y sociales -quizás por el momento más o menos

embrionarias, pero firmes y bien sustentadas-, tienen cada vez un papel más importante. Está por ver cómo discurrirán los nuevos retos políticos, los nuevos comportamientos sociales, cada vez más disconformes con la situación de control financiero y dominio económico. Las propuestas y respuestas de algunos entornos municipales y regionales, las situaciones de conflictos -en el Mediterráneo y en la organización política de grandes espacios como oriente medio o Europa-, generarán sin duda cambios sobre la demanda, exigiendo mayores condiciones de calidad de vida, más allá de resultados económicos, rentabilidad y competitividad.

Solo algunos países han emprendido tareas de adecuación, mejora y creación de instalaciones portuarias y de elementos clave para la intermodalidad, y entre ellos los principales han sido Egipto, Panamá y Cuba. La situación vivida en muchos países en los últimos años no ha permitido mantener o proponer inversiones, pero además el transporte ha sufrido también desaceleraciones que reducían las expectativas establecidas.

Cambios territoriales: las nuevas ciudades portuarias

Junto a las actuaciones planteadas en el canal de Suez, ya ejecutadas y en servicio, Egipto ha diseñado un nuevo plan: el “*Suez Canal Corridor Area Project*” (SCZone). Se trata de un plan de inversiones cuyo objetivo principal es el desarrollo de un centro de desarrollo económico regional. El plan contempla la ejecución de áreas industriales y dedicadas a la logística, así como centros de investigación, todo a lo largo del canal. Y por consiguiente es un plan que va más allá de la intervención sobre el canal. Las actuaciones en SCZone se planean tanto en Port Said, al norte, como en Ismaïlia, por su posición central, y en Ain Sokhna, en el golfo de Suez. En todos los casos existe disposición de espacios y a través de un Máster Plan se establecen dos horizontes, uno intermedio en 2030 y otro final en 2050. El plan pretende configurar una nueva área logística e industrial competitiva aprovechando la existencia del canal de Suez, basándose en la disponibilidad de espacios.

En Port Said está previsto de ampliación del puerto actual para alcanzar una capacidad final de 20 millones de TEU en 2050. Para ello se proyecta actuar en una superficie total de 22.000 Ha. Hasta 2015 la capacidad máxima de Port Said ha sido de 3,3 millones de TEU, pero se ha ampliado con una nueva terminal que proporciona una capacidad adicional de otros 5 millones de TEU. La terminal de contenedores de Port Said, que opera *full time* y está operativa desde 2004, sirve el trasbordo del tráfico en el medio oriente.



Esclusas de Miraflores del canal de Panamá

La concesión para 49 años fue adjudicada a *Suez Canal Container Terminal (SCCT)* y está participada minoritariamente por la *Suez Canal Port Authority*, el Banco Nacional Egipcio y pequeños inversores privados egipcios. Obviamente Port Said es un núcleo de desarrollo estratégico nacional, y los planes de intervención del SCZone contemplan la dotación de equipamientos industriales junto al puerto, y también de áreas residenciales. La superficie total de intervención será de más de 4.000 Ha, de las cuales 800 se destinarán a uso habitacional y comercial, lo que proporciona enormes posibilidades de intervención. Se planea que Port Said quede enlazado con el puerto de Ain Sokhna, en la parte sur, con una vía paralela al canal, y en este último puerto se desarrollará una nueva terminal de

contenedores para mover hasta 5,2 millones de TEU, que igualmente se complementará con una nueva área urbana. En la zona intermedia, en el entorno de Ismaïlia se proyecta igualmente la construcción de otra área residencial en una superficie de 670 Ha.

De igual manera, además de las ya previstas nuevas infraestructuras portuarias en Panamá, se presenta la oportunidad de intervenir en ciudades como Colón, en entornos históricos como, por ejemplo, en Portobelo, Puerto Sherman o el Fuerte de San Lorenzo, revirtiendo situaciones socioeconómicas complejas. Las intervenciones en ciudades portuarias van a permitir seguir transformado espacios por cambios de uso, reordenaciones..., siempre bajo los principios de accesibilidad y sostenibilidad. Pero los riesgos de las deslocalizaciones y los derivados de la volatilidad y caducidad de las decisiones de mercado exigen cierta prudencia y una buena planificación.

La creación de infraestructuras intermodales y de elementos para la distribución sin duda configurará un nuevo marco cuando se recupere la situación de crecimiento económico. A la vez, áreas que en estos últimos años han mantenido un buen tono están viendo cómo se reduce. En cualquier caso, los procesos de relación, tanto de espacios como de identificación cultural, así como los cambios sociales seguirán disponiendo de oportunidades inmediatas en el territorio, las ciudades y los puertos.

Referencias

Gálvez, C. (2011): *"La ampliación del canal de Panamá y sus efectos en el comercio marítimo internacional"* Revismar 2/2011. Chile.

Sabonge, R.; Sánchez, R.J. (2014): *"Los 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro"*. CEPAL. Boletín FAL, Edición No 334 - Número 6 / 2014.

SRM-Maritime Economy (2015): *"Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo"*.
<https://www.srm-maritimeconomy.com/>

Head Image: Aduana y defensa de Portobelo.