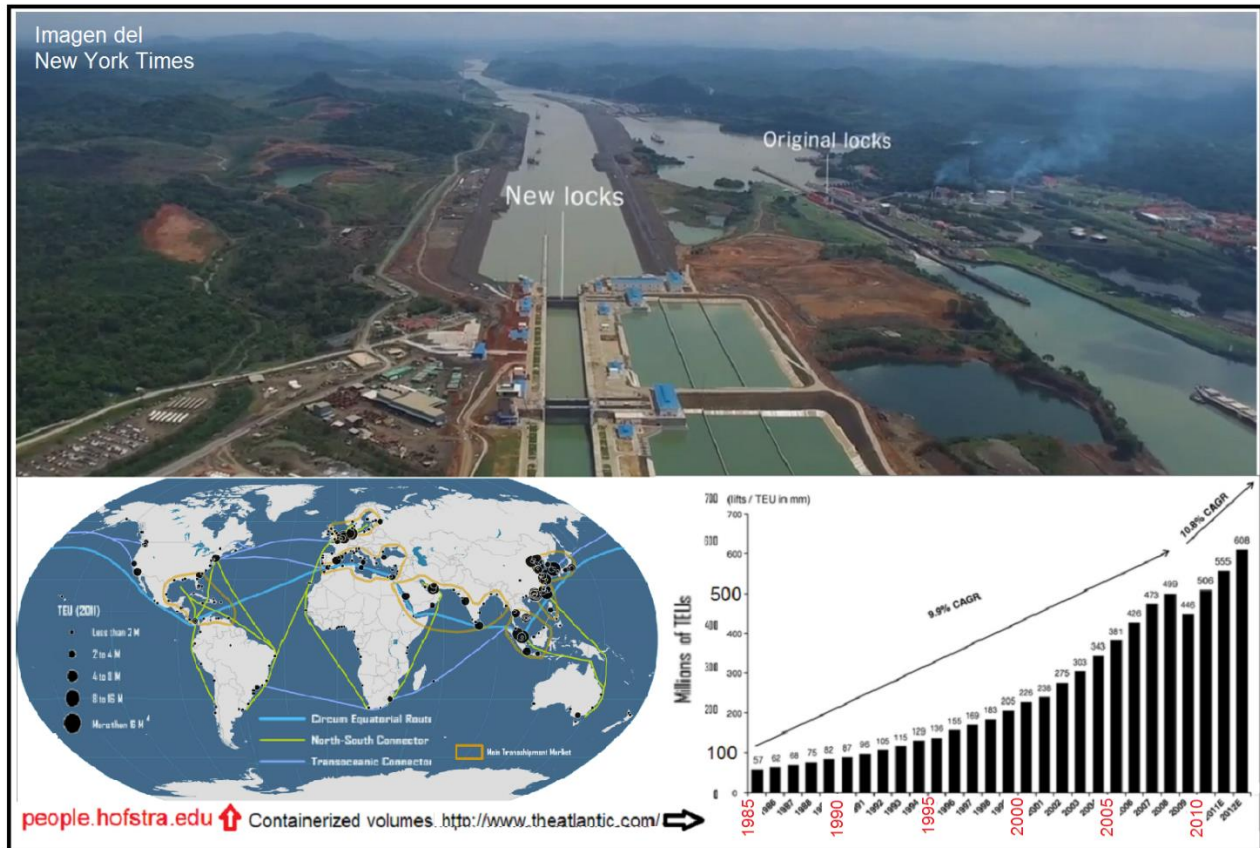


## Impactos del nuevo Canal de Panamá



Por Gonzalo Duque-Escobar

Con el carguero chino Cosco Shipping Panama, de 9.472 contenedores de 20 pies (TEU), transitando las 50 millas del Istmo entre el Atlántico y el Pacífico, tras pagar U\$ 586 mil, el pasado 26 de Junio Panamá inauguró el nuevo canal, una de las obras de ingeniería más emblemáticas de América, resultado de una inversión de U\$ 5.581 millones (75% más de lo presupuestado), que según los expertos tendrá un retorno mayor al 13 %, ya que los ingresos para el Estado en la década entrante duplicarán los de la precedente estimados en U\$ 1.000 millones por año, generados por los peajes en esta vía que verá incrementar su actual participación del 5% en el comercio marítimo global. La magna obra emprendida por los panameños en 2007 y ejecutada por un consorcio liderado por las constructoras Salini Impregilo y Sacyr, tras nueve años incorpora dos juegos de esclusas con 427 metros de eslora por 55 metros de manga y 18,3 metros de calado, para un tercer carril de navegación. Mientras el antiguo canal de 1914 con capacidad de 300 millones de toneladas-año continuará dando paso por día a 25 barcos Clase Panamax de 5.000 TEU, con dicha ampliación, al transitar 10 barcos Clase Suez de 12.500 TEU adicionales, se duplicará la capacidad de la vía húmeda.

Si en 1914, gracias a la inauguración del histórico canal y a la llegada del Ferrocarril del Pacífico a Palmira, cuando el protagonismo del comercio marítimo lo capitalizaba el Atlántico, Buenaventura que respondía por el 8% de las exportaciones de Colombia pasa a movilizar el 32%, un siglo después con esta estratégica ampliación para acceder al mar de Balboa y ofrecer una ruta alterna a la del Suez, indudablemente habrá significativos impactos para el Caribe y para la costa Este de Norteamérica, con nuevas oportunidades que debe capitalizar nuestro país derivadas de la apertura de una nueva troncal interoceánica entrando por el istmo centroamericano; todo consecuencia del tránsito de los Pospanamax, grandes “monstruos de los mares” que con fletes cinco veces menores respecto a los Panamax, logran una economía del 500% que hace rentable salvar la extensa cuenca del Pacífico por Panamá, para entrar a ese enorme escenario donde se generan 2/3 del PIB mundial.

Lo anterior, dado que el antiguo canal de la vecina república, que ayer solamente servía para articular las costas americanas y acceder desde el Pacífico latinoamericano a la cuenca del Atlántico, después de 102 años de servicio con esta ampliación, se convierte en arteria vital para la economía global al estructurar una nueva ruta interoceánica que permitirá la integración de los mercados del Este de las Américas y Asia, mediante un paso más competitivo del Atlántico al Pacífico que abrirá puertas, por ejemplo, para la economía norteamericana establecida al Este del Misisipi, beneficiando centros industriales y urbanos como Chicago, Detroit y Dallas, quienes en lugar de buscar por tierra la salida al Asia vía férrea yendo hasta Long Beach, San Francisco o Los Ángeles, optarán por los puertos del Golfo o de la Costa Este que concentren carga, donde salvo Norfolk y Baltimore los demás requieren adecuarse para operar embarcaciones Pospanamax.

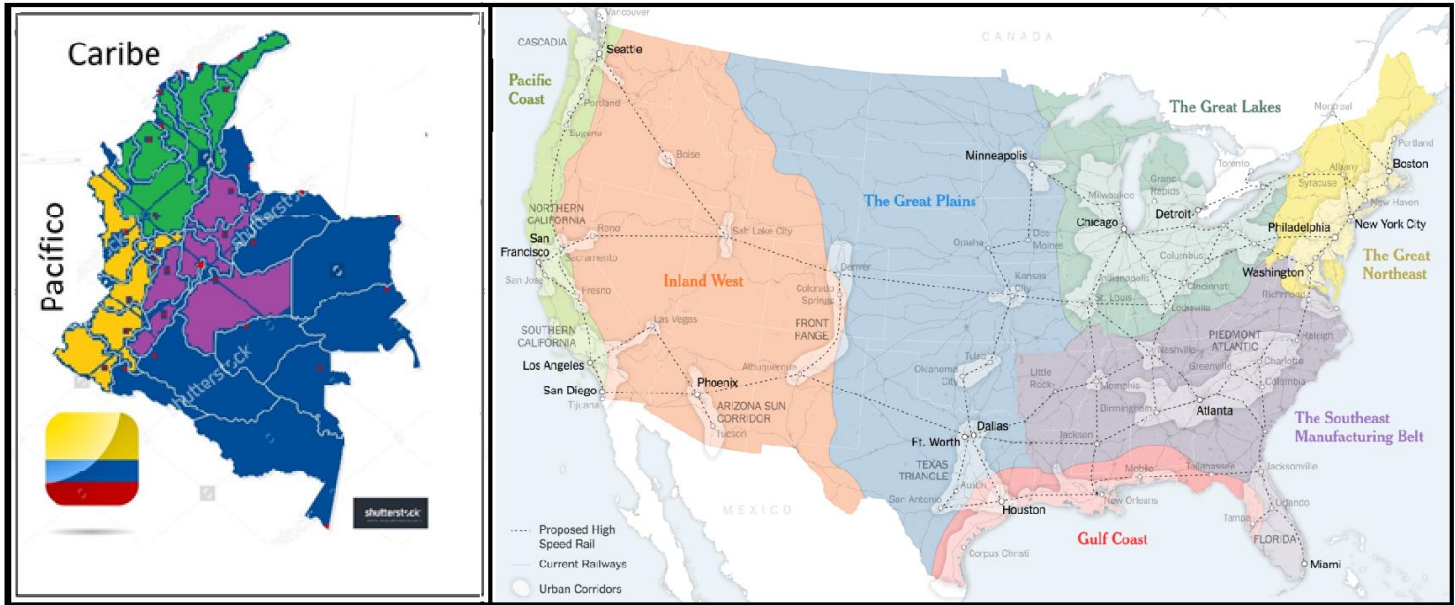
Y en el caso colombiano con el nuevo Canal de Panamá, habrá beneficios no sólo para Cartagena, el futuro Necoclí, Buenaventura y los puertos equipados de la región, que admitiendo Pospanamax se incorporarán a esta ruta para llegar al Asia con un ahorro en distancia del 25% navegando 160° por el Pacífico, en comparación con el tradicional recorrido de 200° por el Mediterráneo y el mar Rojo, y sobre todo para Nicaragua y Colombia porque al examinar las estadísticas del comercio marítimo y encontrar un escenario de crecimiento exponencial de carga, caracterizado por el protagonismo asiático sobre Norte América y Europa, se puede concluir que los colombianos podemos implementar un desarrollo portuario con visión interoceánica de cara a la cuenca del Pacífico, apalancados en la locomotora del carbón andino: primero, si expandimos el sistema ferroviario articulando la región Andina para salir del Altiplano hasta los mares mediante el Ferrocarril Cafetero y el corredor férreo del Cauca yendo desde Buenaventura hasta Urabá; y segundo, si construimos un paso interoceánico mediante el Ferrocarril Verde entre Puerto Antioquia y Cupica, complementado con la hidrovía del Atrato.

Profesor Universidad Nacional de Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2016.07-04.] Imagen: Canal de Panamá en New York Times, y Flujo y Volumen Global de Contenedores en [people.hofstra.edu](http://people.hofstra.edu) y [cdn.theatlantic.com](http://cdn.theatlantic.com)

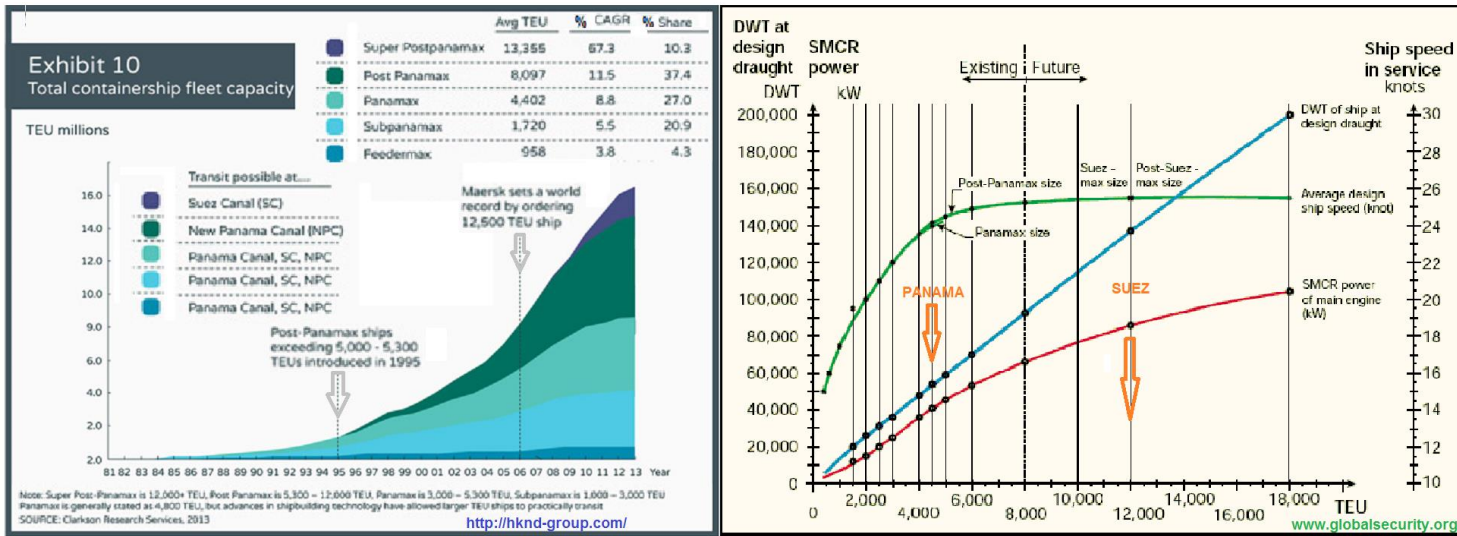
#### **Relacionados:**

- Centenario “canalero”. Duque Escobar, Gonzalo (2014) - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/39422/1/gonzaloduqueescobar.201423.pdf>
- Eje Cafetero y Transporte Intermodal. Duque Escobar, Gonzalo (2016) See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/53020/1/ejecafeteroytransporteintermodal.pdf>
- El Eje Cafetero a la RAP del Pacífico. Duque Escobar, Gonzalo (2016) - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/51299/1/ejecafeteroalarapdelpacifico.pdf>
- Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2014) See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/1/gonzaloduqueescobar.201402.pdf>
- Nicaragua Canal Project Description. HKND (2014) [http://hknd-group.com/upload/pdf/20150105/Nicaragua\\_Canal\\_Project\\_Description\\_EN.pdf](http://hknd-group.com/upload/pdf/20150105/Nicaragua_Canal_Project_Description_EN.pdf)
- Pacífico Colombiano. GDE (2016) <http://www.bdigital.unal.edu.co/52158/1/pacificocolombiano.pdf>
- Panama Canal Expansion Study, U.S. Department of Transportation and Maritime Administration (2013) In: [http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Panama\\_Canal\\_Phase\\_I\\_Report\\_-\\_20Nov2013.pdf](http://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Panama_Canal_Phase_I_Report_-_20Nov2013.pdf)
- ¿Para dónde va el Magdalena?: elementos sobre logística y transporte verde Duque Escobar, Gonzalo (2015) - See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/51046/7/paradondevaelmagdalena.pdf>
- Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia. (2014) <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/1/gonzaloduqueescobar.201407.pdf>
- Sistema Ferroviario para la Región Andina de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2015) See more: <http://www.bdigital.unal.edu.co/49795/1/sistemaferroviarioparalaregi%C3%B3nandinadecolombia.pdf>
- Un Plan Maestro de Transporte “multi” pero no Intermodal. Duque Escobar, Gonzalo (2016) See more at: <https://godues.wordpress.com/2016/06/20/un-plan-maestro-de-transporte-multi-pero-no-intermodal/>
- Urabá frente a los mares de Colombia. Duque Escobar, Gonzalo (2016) See more at: <http://www.bdigital.unal.edu.co/51859/1/urabafrentealosmaresdecolumbia.pdf>

Mapas de Complemento



Regiones Administrativas de Planeación RAP para Colombia, en <http://www.bdigital.unal.edu.co/51299/>; y A new map of America, in New York Times. El enfoque de la planeación a gran escala, exige estructurar regiones para cerrar la brecha entre un gran estado central y multitud de entes territoriales.



Participación creciente de las embarcaciones de mayor capacidad en el desarrollo del comercio marítimo, según Hknd Group; y Evolución de la capacidad, velocidad y potencia de las embarcaciones, en: [www.globalsecurity.org](http://www.globalsecurity.org) El desarrollo y participación creciente de barcos con mayor capacidad, tiene como objeto obtener economías de escala.