

Canal de Panamà: el canvi que ve

El pròxim 26 de juny s'inaugurarà l'ampliació del Canal de Panamà, una obra d'enginyeria colossal que impactarà en els fluxos comercials marítims i consolidarà l'aposta pels grans megavaixells.

Reportatge de Violeta Tena

El seus promotors ja han anunciat que la del pròxim 26 de juny serà una inauguració que marcarà una fita en la història de l'enginyeria nàutica. Potser exageren un poc –al capdavall, qui no ho fa quan del que es tracta és de vendre les conseqüències pròpies?– però ningú no negarà que les xifres que es mouen al voltant de l'ampliació del canal de Panamà són ciclòpies: el consorci internacional que lidera Sacyr ha emprat 4,5 milions de metres cúbics de formigó, l'equivalent a 2,1 voltes la mida de la piràmide de Keops; 220.000 tones d'acer, si fa no fa 22 voltes la torre Eiffel; i les comportes que s'han instal·lat –un total de 16– tenen una alçada de 33 metres, l'equivalent a un edifici de quinze plantes. El carregador *Andronikos*, de la companyia naviliera Cosco, serà l'encarregat d'estrenar aquesta ampliació del canal de Panamà, una via de 74 quilòmetres enmig del continent americà que des de 1914 connecta els oceans Pacífic i Atlàn-

tic i evita, per tant, als vaixells haver de fer la volta pel cap de Forns.

El canal de Panamà, però, fa anys que s'ha quedat estret per als nous megavaixells que es fabriquen a les drassanes més modernes del món. Es tracta, senzillament, d'una qüestió de mida, com si per una carretera comarcal es volguera fer circular un d'aquells megacamions que fan una llargària de 25,25 metres, la circulació dels quals tot just s'acaba d'aprovar. Senzillament, no hi ha manera d'encabir-los. L'antic canal tenia 35,5 metres d'amplària per 12,8 de fondària; amb l'ampliació, guanya mida fins als 55 metres d'amplària i els 18,3 de fondària. Aquesta millora permetrà que a partir del 26 de juny vaixells de fins a 18.000 TEU (un TEU és la capacitat de 20 peus, equivalent a la capacitat d'un contenidor de transport. Vegeu gràfic en pàgina 64) creuen el continent americà pel mig. Fins ara, els vaixells més grans que podien travessar el canal eren de 4.500 TEU.

Aquestes naus, de fet, són conegudes en l'argot navilier con Panamax, per ser la mida estàndard d'una generació de vaixells. Els que excedeixen els 4.500 TEU són coneguts com Postpanamax. Aquest detall mostra fins a quin punt aquesta infraestructura, a l'igual que el canal de Suez, han determinat la història del comerç mundial marítim i la consolidació dels fluxos comercials entre continents. Segurament a la Mediterrània res no seria igual, en matèria portuària, si no fóra per l'existència del canal de Suez, el qual alleugereix la navegació entre els continents europeu i asiàtic. De la mateixa forma, la via oberta l'any 1914 a Panamà va facilitar la connexió asiàtica amb la costa est dels Estats Units, cosa que permeté una reducció de costos significativa. Estats com Carolina del Sud, Nova York o Washington se'n van beneficiar decididament, com també països com ara Japó, Argentina o Xile. Per no parlar, és clar, de la Xina. Només l'any 2015 van circular-hi 12.383 naus.





Imatge aèria de l'ampliació del canal de Panamà des de la vessant del Pacífic. A l'esquerra de la imatge s'aprecia un vaixell que travessa l'anterior canal.

Colossos d'aigua salada

L'ampliació del canal que entra en funcionament en les pròximes setmanes, tanmateix, ha de permetre a aquesta infraestructura adaptar-se a la nova generació de megavaixells que d'un temps ençà marquen el pas en la navegació global. La flota mundial s'ha transformat radicalment alhora que el comerç entre continents s'eixamplava animat pel batec xinès. En només una dècada s'ha passat de vaixells d'entre 5.000 a 8.000 TEU a naus de 18.000 TEU (amb una eslora –llargària– de 458 metres). Una de les companyies líders, Maersk, està a l'espera de rebre una comanda de 20 naus de 18.000 TEU. La xinesa Cosco ha anat un pas més enllà: en els pròxims anys incorporarà 11 megavaixells de 19.000 TEU a la seua flota. Cada nau és capaç de transportar l'espantant xifra de 19.224 contenidors.

Paral·lelament, en els últims anys s'ha produït un procés de concentració de les grans companyies navilieres, operacions destinades a abaratir costos i aprofitar millor la capacitat de les naus, en un context, a més, de refredament del comerç marítim. Les tres principals companyies, Maersk, MSC i CMA CGM, tenien a meitat de 2015 una quota de mercat del 38%, dotze punts més que una dècada abans. →

+ CRONOLOGIA DEL CANAL DE PANAMÀ

1524. Carles I suggereix excavar un canal en algun lloc de Panamà per acurtar els viatges cap a Equador i Perú. La tecnologia de l'època ho fa inviable.

1848. Tractat d'Aspinwall amb Estats Units per la construcció i explotació d'un ferrocarril per als següents 48 anys. Construït entre 1850 i 1855.

1879. Ferdinand de Lesseps presenta un projecte de construcció d'un canal a nivell entre l'Atlàntic i el Pacífic. Les obres comencen el 1881 però s'abandonen el 1894.

1880-1889. Els francesos inicien la construcció del canal a nivell.

Els problemes per a l'execució, però, es multipliquen: equip inadequat, corriments de terres, avingudes del riu Chagres... A més, la malària i la febre groga provoquen al voltant de 22.000 morts.

1903. Panamà declara la seua independència.

1904-1914. Estats Units inicia la construcció del canal amb rescloses. En les obres hi treballen 56.000 persones.

1914. Inauguració oficial del canal el 15 d'agost de 1914, amb el pas del vaixell *Ancón*. Fins l'any 1999, EUA gestiona el canal.

1939-1942. Estats Units inicia la construcció de rescloses per permetre el trànsit de vaixells comercials i de guerra, els quals tenen una mida superior a les rescloses



existents. L'any 1942 se suspelen les obres per l'entrada d'EUA a la Segona Guerra Mundial.

1977. Signatura de l'acord Torrijos-Carter, pel qual Panamà passarà a gestionar el canal a partir de 1999.

1980. Una comissió tripartida (Panamà, Japó, EUA) reprèn l'interès en la construcció de l'ampliació, amb la idea de construir un nou joc de rescloses.

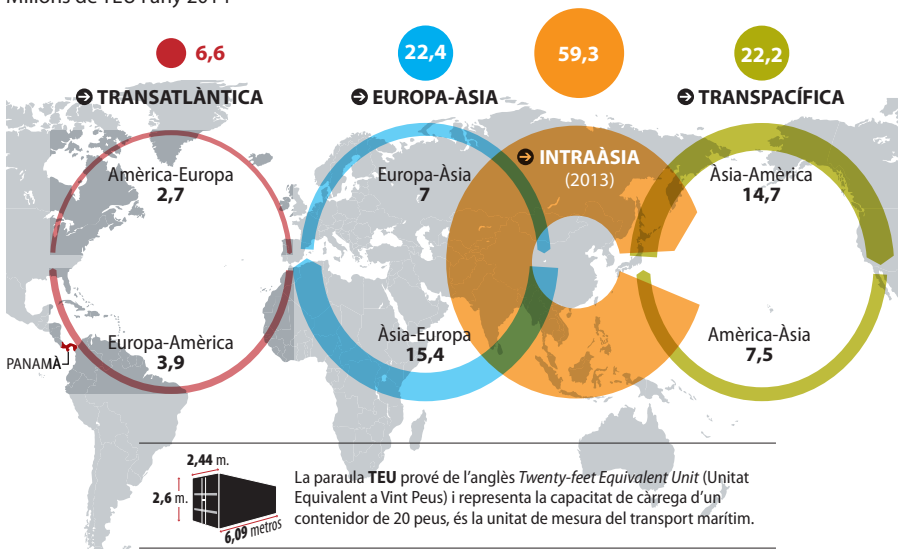
2006. Els panamenys aproven en referèndum el projecte d'ampliació del canal.

2007. Inici dels treballs d'ampliació.

2016. El 31 de maig el consorci internacional lliura les obres a les autoritats panamenyes. El 26 de juny tindrà lloc la inauguració oficial de l'ampliació.

Tràfic mundial de contenidors

Milions de TEU l'any 2014



Font: UNCTAD, 'Review of Maritime Transport' 2015

→ "S'ha produït un alentiment del comerç internacional, la qual cosa ha dut les navilieres a crear aliances estratègiques", explica Mateu Turró, enginyer i catedràtic de la Universitat Politècnica de Catalunya. "La clau de tot açò és la reducció de costos a través de la reorganització de les freqüències –argumenta–: en comptes de fer tres serveis per setmana amb vaixells mig buits, s'ajunten diverses navilieres per transportar-ho tot en un sol vaixell d'una mida més gran". Tot plegat, fa pensar que el futur del sector estarà determinat per les naus de grans mides. I aquestes tenen, a partir del 26 de juny, via lliure per travessar el continent americà a través del canal de Panamà.

Els riscos d'una drecera

Com afectarà això els ports de la Mediterrània? I, més concretament, quin impacte tindrà sobre els ports de València i Barcelona, dues infraestructures bolcades en el comerç internacional, capacitades, totes dues, per operar amb vaixells de 18.000 TEU? Perquè si bé entre la capital catalana i Panamà hi ha 8.794 quilòmetres de distància, no es pot passar per alt que, en matèria de rutes de navegació, un canvi petit pot desencadenar canvis globals. És allò de l'aleteig d'una papallona i com aquest aleteig pot provocar una ventada quilòmetres enllà. "És evident", assegura Mateu Turró, que l'ampliació del canal "és un esperó més en l'aposta pels megavaixells".

De moment, tant des del port de València com des del de Barcelona relativitzen la importància que l'ampliació del canal tindrà sobre ells. Des de la instal·lació catalana recalquen que la via que ara s'inaugura està pensada sobretot per facilitar el comerç entre Àsia i la costa Est dels Estats Units. Les projeccions són, de fet, que fins a un 70% de l'increment del tràfic pel canal s'encaminarà a alimentar aquesta ruta.

ELS PORTS DE LA FAÇANA ATLÀNTICA PODRIEN EIXIR BENEFICIATS D'UN HIPOTÈTIC CANVI EN LA RUTA EUROPEA AMB ÀSIA

Des de l'organisme Puertos del Estado, que centralitza la xarxa de ports espanyols, en canvi, no amaguen que l'ampliació durà aparellat "un canvi en els fluxos de les mercaderies". "És possible que una part del tràfic procedent del Pacífic arribi a través del canal", auguren. En cas que aquesta hipòtesi es complisca, i per una qüestió estrictament geogràfica, els ports de la

península ibèrica situats en la façana atlàntica estarien millor situats que no els de la Mediterrània per redistribuir aquests tràfics. Ferrol, Vigo, la Coruña o Algesires, però també altres com Sines o Tànger podrien posar-se al capdavant i convertir-se en centres redistribuidors.

L'expert Mateu Turró adverteix sobre el perill que això representaria sobretot per al port de València. En l'actualitat, el 46,1% de les mercaderies que arriben a les instal·lacions del Grau hi fan escala per ser dirigides a altres destinacions (és el que en argot s'anomena mercaderies "en trànsit"). Algesires i Sines, diu Turró, poden esdevenir competidores directes de València, sosté aquest catedràtic de la Universitat Politècnica de Catalunya. A Turró el preocupa especialment el paper que pot tenir-hi el port portuguès. "D'una banda, Sines compta amb un bon servei ferroviari cap a Madrid i ací podria entrar en joc la invenció del corredor central –exposa–. A més, podria convertir-se en un port redistribuidor: Sines està en una posició privilegiada per alimentar alhora el Bàltic i Sud-àfrica".

Des de l'Autoritat Portuària de València (APV), preguntats per EL TEMPS sobre aquesta qüestió, tanmateix, no es mostren inquietos. "València és un port estratègic en el comerç marítim mundial per la seua ubicació privilegiada en el comerç mundial est-oest –argumenten–. Actualment el nostre tràfic procedeix en un 20% d'Àsia; un 20% d'Amèrica; un 30% del Mediterrani; un 10% d'Àfrica i un 6% d'Espanya. O bé hi té destinació. Som una plaça consolidada". De fet, des de l'APV consideren que l'ampliació del canal de Panamà tindrà un efecte benèfic sobre la plaça valenciana, en la mesura que "totes les millores destinades a reduir els temps de navegació i rendibilitzar l'ús de grans naus reforça tots els ports que, com el nostre, es configuren com un *hub mixt*". Només el pas dels anys podrà confirmar o desmentir els bons –i també els mals– auguris a propòsit d'una infraestructura que està cridada a modificar la història de la navegació mundial. •