

## **EL CANAL DE PANAMÁ**

**Diario “El Carabobeño” 27 de julio de 2009**

**José Alfredo Sabatino Pizzolante**

**Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales**

**Puerto Cabello-Venezuela**

---

Si el Canal de Panamá ya de por sí representa una formidable obra de gran ingenio, la ampliación de su capacidad mediante la construcción del tercer juego de esclusas constituye una de las grandes obras de ingeniería del siglo XXI. Diseñada para permitir el aumento de un 40% del tránsito de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico, permitiendo que buques de mayores dimensiones a los que actualmente transitan a través de aquél lo atraviesen, la ampliación comprende la construcción de las nuevas esclusas, la excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche y la profundización de los cauces de navegación existentes. En la actualidad el canal tiene dos carriles de esclusas, por lo que se añadirá un tercer carril que contará con esclusas en cada extremo, permitiendo así la navegación de los buques al igualar el nivel entre ambos océanos y el del lago Gatún ubicado en la geografía panameña.

Si bien es cierto que el canal revolucionó el transporte marítimo uniendo por vez primera en 1914 ambos océanos, lo que significó un ahorro de tiempo significativo evitando a los buques bordear América del Sur y enfrentarse a las turbulentas aguas del Cabo de Hornos, la verdad es que un siglo después éste se ha visto disminuido pues el tamaño de los buques porta-contenedores, que hoy en día supera los 10,000 TEUs, le impide atenderlos por la anchura que ellos tienen. Considerado como un asunto de interés nacional dada la importancia que tiene para la economía y su población, mediante referéndum los panameños aprobaron llevar adelante este proyecto, el cual una vez concluido garantiza el paso de embarcaciones de 336 metros de largo, de 49 metros de ancho y un calado de 15 metros, contribuyendo así con la racionalización de las

rutas marítimas mediante la interconexión entre los dos océanos y acortando los tiempos de navegación.

Todo este proceso no ha sido producto de la improvisación, pues ya el pasado 24 de junio el Ejecutivo panameño había aprobado la actualización de un instrumento de planificación denominado “Estrategia Marítima Nacional” lo que habrá de hacerse mediante un proceso de consultas con todos los sectores, siendo que apenas la semana pasada la Autoridad del Canal de Panamá, en un proceso licitatorio transparentemente manejado y que se prolongó por veintidós meses, adjudicó al Grupo Unidos por el Canal (consorcio privado conformado por empresas españolas, italianas, belgas, panameñas, norteamericanas y holandesas) el contrato de la ampliación por US\$ 3.221.631.384,00.

La experiencia panameña pone de relieve algunas enseñanzas que interesante sería fueran tenidas en cuenta por los entes gubernamentales de nuestro país con responsabilidad en el sector acuático, esto es, la necesidad de planificar una estrategia de desarrollo para el sector que sea resultado de la consulta a la comunidad marítimo-portuaria, incorporar expertos que permitan el diseño e implantación de modelos factibles y, lo más importante, garantizar esquemas de inversión que permitan al sector privado adelantar las cuantiosas inversiones que se requieren, en un marco de seguridad jurídica y libre competencia.