

Canal de Panamá:

## NUEVAS CAPACIDADES IMPACTAN EL COMERCIO MARÍTIMO

Jaime Sepúlveda Cox\*

*La ampliación del Canal de Panamá viene a sellar la relevancia de este cruce marítimo para el comercio naviero mundial, del cual Chile es uno de sus principales usuarios. Se vienen tiempos de mayor complejidad operacional con naves de mayor tamaño y capacidad, para los cual el Canal se ha preparado para seguir dinamizando el comercio global.*



**“**La ampliación del Canal es un hito histórico como lo fueron su construcción y su transferencia. El Canal, que durante casi un siglo dividió nuestra tierra, tiene ahora el incalculable valor de unirnos como nación. Estamos siendo testigos de un hecho singular e irrepetible. Los panameños de hoy hemos tenido el excepcional privilegio de vivirlo y alcanzar una altura que los pueblos sólo logran en momentos muy especiales de su historia.” Con estas palabras, el entonces Presidente de la República de Panamá, Martín Torrijos Espino, daba inicio el 3 de septiembre de 2007 a los trabajos de expansión de la vía interoceánica, lo que los expertos han considerado como el

proyecto de infraestructura más importante de la actual década en América Latina.

En los últimos meses, y particularmente al iniciarse el año 2014, la prensa internacional ha informado acerca de serias dificultades en relación al financiamiento actual del proyecto, llegando a señalarse que éste podría suspenderse o en el mejor de los casos diferirse en relación a los plazos inicialmente considerados.

Lo anterior incentiva a describir, en el presente artículo, el alcance inicialmente previsto en relación al proyecto en desarrollo y el impacto que causarían las nuevas capacidades que tendría el Canal de Panamá en relación al

\* Capitán de Navío IM. Oficial de Estado Mayor. Ingeniero Militar Politécnico. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, Magíster en Ciencia Política Integrada, Profesor de Análisis Internacional de la Academia de Guerra Naval y Profesor de Post-Grado de la Universidad Andrés Bello y Universidad de Viña del Mar. Magno Colaborador de la Revista de Marina, desde 2012.

Comercio Marítimo Mundial, asumiendo que las actuales negociaciones sobre financiamiento que desarrollan la Autoridad del Canal y el consorcio que materializa las obras, llegarán a buen término y que la situación del presente sólo podría incidir en determinadas alteraciones a los plazos considerados.

En relación a lo anterior, es necesario señalar que el Canal de Panamá, que inició sus operaciones el 15 de agosto de 1914, es administrado actualmente por una entidad autónoma conocida como la Autoridad del Canal de Panamá. Su existencia, ha marcado la historia de la República de Panamá y hoy en día constituye un motivo de orgullo para los panameños, por la lucha que supuso su recuperación y por la forma eficiente, rentable, segura y transparente con que se ha manejado desde su reversión el 31 de diciembre de 1999.

### Objetivos y fundamentos generales del proyecto en desarrollo

Los objetivos que persigue el programa de ampliación del Canal de Panamá que actualmente desarrolla el Gobierno Panameño, son los siguientes:<sup>1</sup>

- Hacer crecientes y sostenibles en el largo plazo los aportes a la sociedad, a través de los pagos que el Canal hace al Tesoro Nacional Panameño;
- Mantener tanto la competitividad del Canal como el valor de la ruta marítima de Panamá para la economía nacional;
- Aumentar su capacidad para captar la creciente demanda de tonelaje con niveles de servicio apropiados para cada segmento de mercado y hacer que sea más productivo, seguro y eficiente.

Al respecto cabe recordar que para Panamá, el Canal genera la principal actividad económica del país, y por ello su ampliación constituye un paso fundamental para el continuo desarrollo del conglomerado de servicios que brinda el país, que aprovecha la posición geográfica del istmo y que lo convierte en un centro mundial de enlace de comercio, transporte y logística.

Dicha ampliación de capacidad asegura, además, el crecimiento integral y sostenible de las actividades marítimas que se desarrollan en Panamá, lo cual es congruente con su estrategia de desarrollo.

Por otra parte, se anticipa que para las próximas décadas el comercio internacional continuará creciendo a tasas superiores que el crecimiento de las principales economías, manteniéndose el registro que más de un 90% del transporte continuará haciéndose por vía marítima. Al respecto cabe recordar que a mediados del siglo pasado cambia el concepto del transporte marítimo, ya que la aparición del “contenedor” normalizó el transporte por mar, caracterizándose los años 60 por la utilización de buques con capacidad para cargar 2 000 contenedores; el 68 sube a 3 000 contenedores; y, los 80 a 4 000. Estos últimos constituyen el máximo que soporta las esclusas del Canal, por lo que se llaman los buques “Panamax”. Los buques construidos en los años siguientes sobrepasaron los 4 000 contenedores y reciben el nombre de buques Post-Panamax, cuyas capacidades se centran en 6-7-8 mil contenedores. Estas tendencias continúan en aumento ya que durante el año 2013 entró a navegar el tercer buque de 18 000 contenedores.

La creciente tendencia a utilizar buques portacontenedores Post-Panamax, es decir aquellos que por sus dimensiones actualmente no pueden utilizar la vía panameña y que navegan por las rutas transcontinentales que compiten con el Canal, es un hecho que resulta irreversible. Los principales puertos y centros de distribución de mercancía en estas rutas están invirtiendo en capacidad, ubicación e infraestructura marítima y terrestre para atender estos buques y manejar los volúmenes de carga que transportan (Sabonge, 2006).

De allí la importancia de habilitar el Canal para mejorar su competitividad actual. El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con variados tipos y tamaños de buques. Por ello, cuando se cumpla un siglo de la existencia del Canal, el 15 de agosto de 2014, debieran haber culminado las obras de ampliación que hoy se encuentran en plena ejecución y que

1. Ver Web [www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf](http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf).

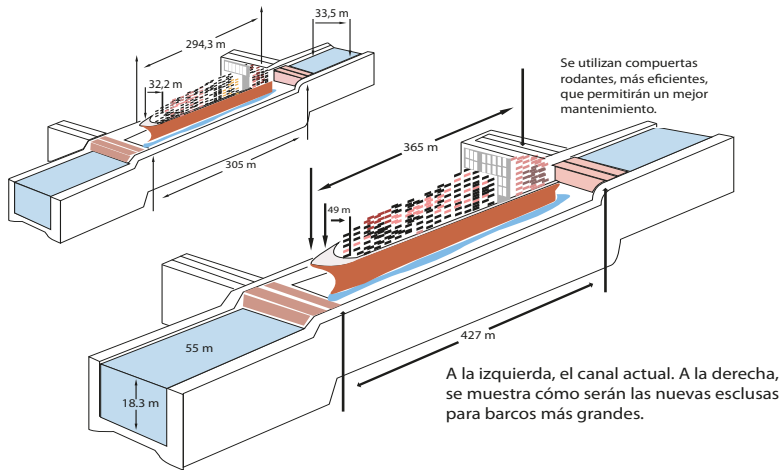


Figura N°1. Cambio en relación a las Esclusas.<sup>2</sup>

a futuro permitirá la operación de buque Post-Panamax cuyas dimensiones garantizarán mayor eficacia, economía y mejor tratamiento del medio ambiente en el proceso de carga, transporte y descarga del comercio internacional.

Todo lo anterior permite anticipar que el aumento de capacidades del Canal de Panamá tendrá un fuerte impacto en el Comercio

Marítimo Mundial y, consecuentemente, en el Comercio Internacional de Latinoamérica. Con el Canal ampliado podrá transitar un mayor volumen de carga, a razón de 1 250 millones de toneladas adicionales durante sus primeros 11 años de operación, con el consiguiente aumento de ingresos totales para Panamá.

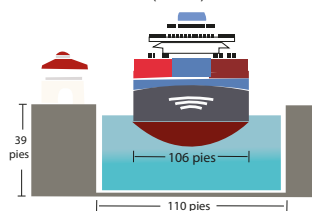
Cifras de fines de la década pasada indican que 14 000 buques utilizan anualmente el Canal de Panamá; 11 000 de ellos, están registrados en la República de Panamá; y unos 7 000 usan anualmente los Puertos de Panamá y no transitan el Canal.

## Examinando la situación actual

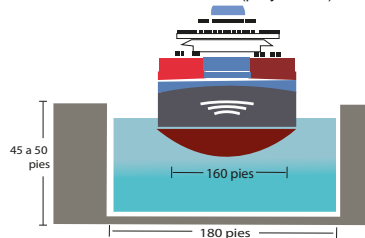
### ■ Situación Dimensional

#### Las esclusas y la carga

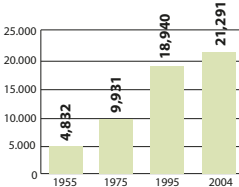
Esclusas Panamax (actual)



Esclusas Post-Panamax (proyectada)



#### Toneladas por buques de alto calado



#### Tránsito vs tonelaje

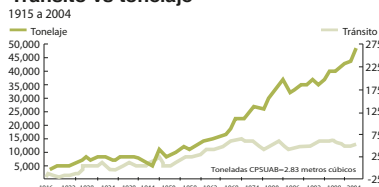


Figura N°2. Las esclusas y la carga.<sup>3</sup>

La primera consideración que justifica el desarrollo del proyecto es la relativa a las actuales dimensiones de las esclusas, lo cual limita la cantidad de tránsitos y restringe la capacidad de transportar mayores volúmenes de carga en buques de mayor tamaño. En la figura 1 puede apreciarse el significativo cambio en relación al tamaño de las esclusas y, consecuentemente, el aumento de capacidad

para operar con buques de mayor tamaño que tendrá en el futuro el Canal de Panamá.

2. Gráfico utilizado por el Lic. Fernando CARREIRA Pitti, en "La Ampliación del Canal de Panamá y sus efectos comerciales", en [http://www.fitac.net/documents/Docspag/4\\_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFFECTOSENAMERICLATINA\\_Dr.FernandoCarrei.pdf](http://www.fitac.net/documents/Docspag/4_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFFECTOSENAMERICLATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf). Consultada el 21 de octubre de 2013.

3. Ibid.

En la figura 2 puede apreciarse desde otro ángulo la diferencia dimensional de las esclusas Panamax y las futuras Post-Panamax, como también las tendencias que hasta el año 2004 se registraron en torno al aumento de toneladas transportadas por buques de alto calado. Asimismo puede observarse que mientras el tránsito de buques se mantiene casi sin variación a partir de 1980, el tonelaje transportado sube casi exponencialmente, marcando con ello la tendencia a utilizar buques cada vez más grandes.

Otro aspecto importante que puede observarse en la figura anterior es el hecho que sólo 60 escasos centímetros es la distancia de los buques

mantenimiento reduzcan la cantidad de tránsitos y genere retrasos de operaciones en el Canal, lo que afecta sensiblemente a buques y navieras. Asimismo, la estructura y el diseño ingenieril del Canal ya son muy antiguos frente a los modernos sistemas actuales. Todo lo anterior hace que al año 2013, a pesar de algunas modernizaciones efectuadas entre los años 2006 y 2010 en el Canal, éste se encuentre operando prácticamente en su máxima capacidad sostenible y, la mitad del volumen de tráfico es de buques portacontenedores en itinerarios fijos. La figura N° 3 grafica la proyección de esta situación en prospectiva hasta el año 2024.

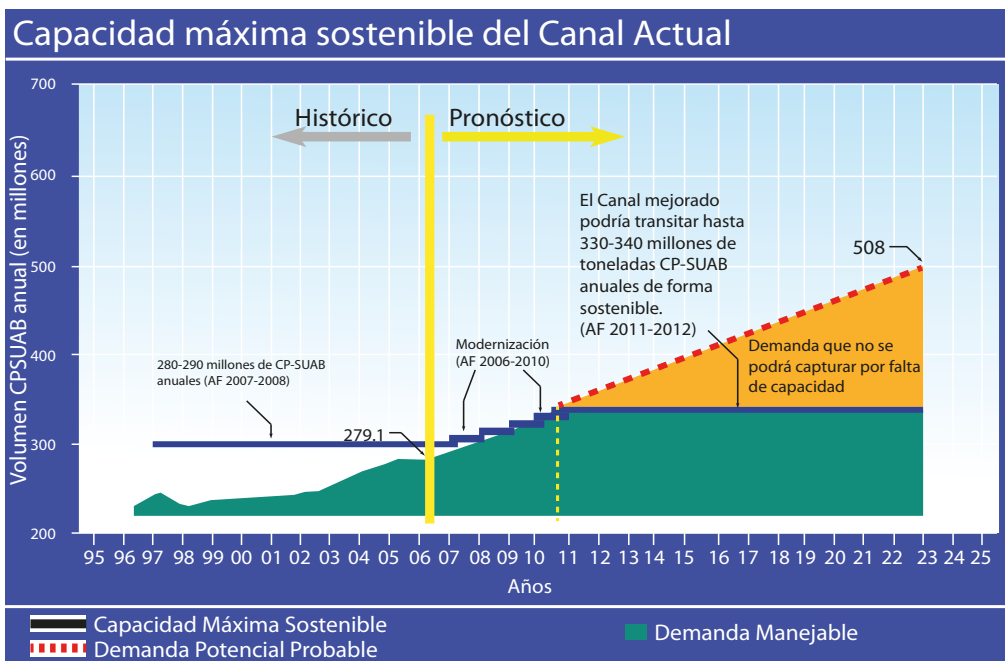


Figura N°3. Capacidad máxima sostenible del canal actual y proyección.<sup>4</sup>

Panamax y las paredes de las actuales esclusas y, obviamente, los buques Post-Panamax no pueden cruzar el canal.

**Características de la infraestructura**

La antigüedad de 90 años de la infraestructura general de la obra hace que las labores de

**Tendencia en el comercio marítimo**

En la figura N° 4 puede apreciarse la evolución dimensional de las naves que materializan el transporte marítimo. En 1980 la capacidad de carga en la proyección de un buque fluctuaba entre 3 000 y 5 000 TEU (Unidad de transporte equivalente, sobre

4. Gráfico utilizado por Rodolfo R. Sabonge, en Conferencia "Impacto de la Ampliación del Canal en el Comercio Internacional", dictada en Santiago de Chile el 27 de noviembre de 2006.

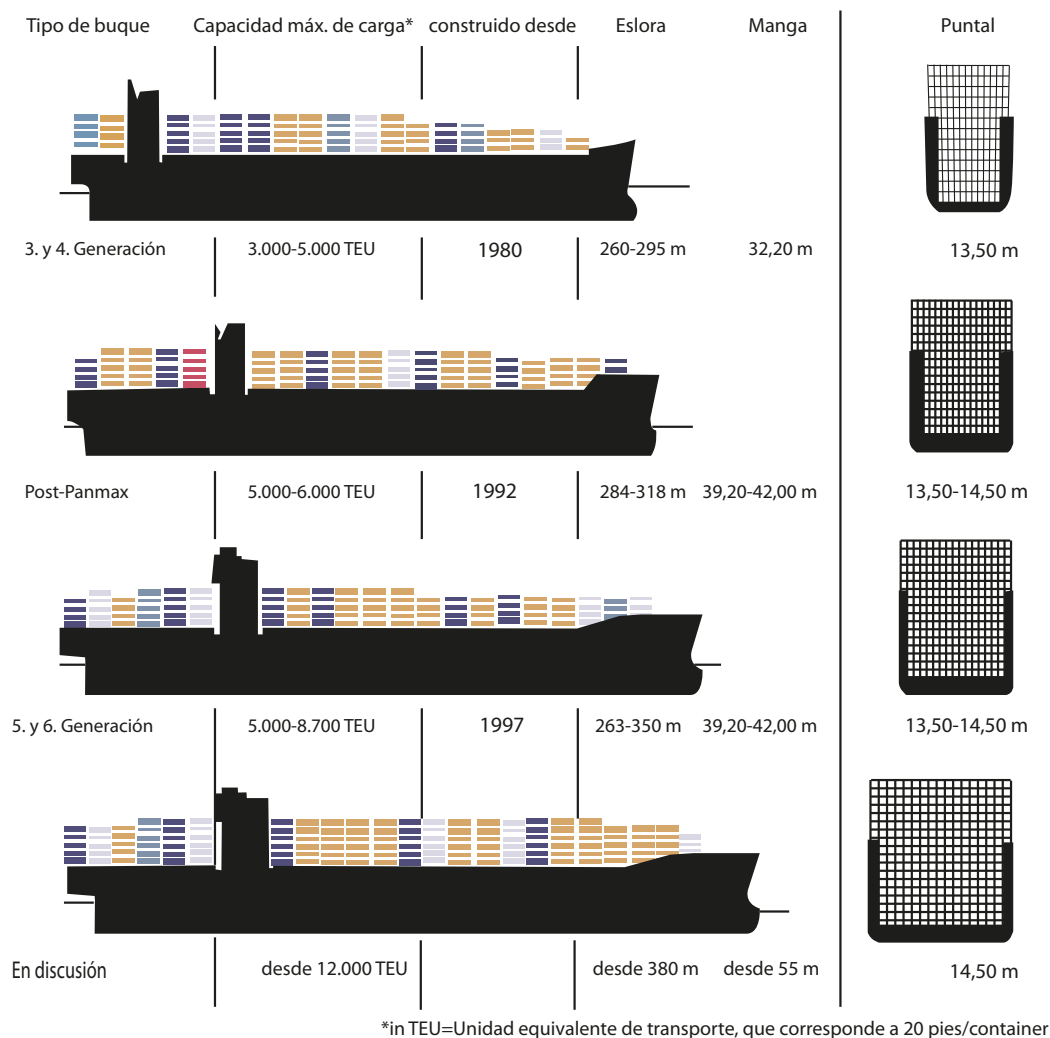


Figura N°4. Tendencias mundiales en el transporte marítimo.<sup>5</sup>

la base de un contenedor de 20 pies), en tanto que en la actualidad los diseños de buques se proyectan a capacidad de carga superior a los 12 000 TEU. Indudablemente, a mayor capacidad de transporte masivo, menores son los costos involucrados en ese transporte, lo cual se hace particularmente válido para los movimientos de cargas a grandes distancias. Asimismo, las dimensiones de los buques son cada vez mayores para tener también mayor capacidad de transporte de carga.

## La ampliación del Canal<sup>6</sup>

### ■ Escenarios sin la ampliación del Canal

En caso que no se hubiese decidido ampliar el Canal de Panamá, y de acuerdo a lo anteriormente expresado en el sentido que al año 2013 éste se encuentra utilizado en su máxima capacidad operativa, al no ejecutarse el proyecto se produciría un perjuicio para la República de Panamá y un efecto negativo para el comercio marítimo internacional, por los motivos que se indican:

5. *Ibíd.* 2.

6. Cifras y antecedentes generales difundidos por la Autoridad del Canal de Panamá en [www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf](http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf).

- Perdería su actual importancia en el comercio marítimo mundial y se generarían rutas alternativas que podrían encarecer el transporte marítimo.
- Dejaría de ser un generador de divisas al Estado de Panamá.
- Motivaría a otros países a considerar su participación en el comercio marítimo Mundial.
- Se fomentaría el uso de otros medios de transportes como el multimodal en U.S.A., México o Centro América.
- El mercado de Asia, que es uno de los más crecientes, optará por usar otras rutas marítimas.

#### ■ Principales componentes del proyecto

En términos generales la ampliación del Canal considera tres proyectos mayores que en su conjunto permitirán el aumento de sus capacidades para atender buques Post-Panamax. Estos son:

- Construcción de dos complejos de esclusas en el Atlántico y Pacífico, de tres niveles y tinas de reutilización de agua.
- Construcción de cauces de accesos a nuevas esclusas y ensanches de navegación en los existentes.
- Profundización de cauces de navegación existentes y elevar el nivel máximo del Lago Gatún.

#### ■ Efecto y costo de la materialización del proyecto

El desarrollo del proyecto en los términos referidos, se inició en el 2007 y se estima que la construcción tomaría unos ocho años en ejecutarse, tras lo cual la capacidad de operación del Canal y, consecuentemente, su disponibilidad como ruta principal para el comercio marítimo internacional aumentaría prácticamente al doble de la capacidad actual.

El costo de la ampliación inicialmente se estimó en \$ 5,250 millones de dólares, los que serían financiados en base a los futuros peajes. La distribución del presupuesto considera un 51% para las nuevas esclusas; un 16% para los nuevos cauces de acceso; un 12% para la implementación de tinas de reutilización de agua; un 10% como reserva frente a inflación y contingencias; un 6%

para mejoras a los cauces existentes; y, un 5% para mejoras al suministro de agua.

Con relación a lo último, el proyecto considera el uso de tinas de agua reutilizable, lo cual constituye un sistema debidamente probado y utilizado en Alemania por 80 años, que permitirá un ahorro del 60% del agua utilizada en cada tránsito y que garantiza la posibilidad de suministro de agua para la población y las actividades del Canal.

#### ■ Financiamiento del Proyecto

Las premisas básicas para el financiamiento del proyecto de ampliación del Canal de Panamá consideraron que el financiamiento de las obras se cubriría con los ingresos que generarán los aumentos de los peajes y que en ningún caso se incrementaría la deuda del Estado ni se comprometerían fondos del país.

El horizonte para pagar el financiamiento de la ampliación del Canal de Panamá se estimó en 10 años, sobre la base que la actual operación del Canal es muy rentable en términos financieros.

#### ■ El impacto laboral y económico en Panamá

Para poder materializar el proyecto en las condiciones y plazos previstos, se han debido implementar diferentes medidas que necesariamente generan un fuerte impacto laboral y económico en Panamá.

En relación a lo anterior, se han desarrollado programas de capacitación técnica en diferentes áreas del sector construcción, para calificar técnicamente a la mano de obra participante. Asimismo, se estima que entre el 2007 y 2014, se ha producido y continuará produciéndose una generación de 40 000 empleos directos e indirectos.

Por otra parte, el desarrollo del proyecto fomenta actividades en la construcción, alimentos, hospedaje, telecomunicaciones, transporte urbano y pesado, suministros de materiales y servicios médicos. Todo ello hace que, como proyecto, la ampliación del Canal sería el de mayor repercusión económica en todo el país, involucrando también a la mayor cantidad de personas y por el mayor tiempo, como actividad en el área de la construcción.

Ahorro en Distancia (MN)			
		KOBE	NY
Nueva Orleans	Canal de Panamá	9,409	
	Alternativa más corta	14,111	
HOUSTON	Canal de Panamá	9,534	
	Alternativa más corta	14,386	
GUAYAQUIL	Canal de Panamá		2,848
	Alternativa más corta		10,388
SHANGHAI	Canal de Panamá		10,582
	Alternativa más corta		12,370
VALPARAÍSO	Canal de Panamá		4,626
	Alternativa más corta		8,512

■ Cuadro N°1.

## Incidencia de las nuevas capacidades en el comercio marítimo mundial

### ■ La ruta por el Canal de Panamá

La posición geográfica del Canal de Panamá hace que éste permita una fluida comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico permitiendo unir centros productores y consumidores en Asia, América del Norte, Centro América, América del Sur y Europa.

### ■ Rutas alternativas

Como se señaló anteriormente, las rutas a través del Canal de Panamá compiten con la existencia de otras rutas que actualmente permiten utilizar buques de tonelaje mayor, lo que se traduce en menores costos por tonelada/milla transportada. Esta desventaja para el Canal de Panamá dejará de serlo al aumentar sus capacidades mediante el proyecto de ampliación, ya que ello le permitirá operar buques Post-Panamax, por lo que el factor de diferencia se limitará a la cantidad de millas que se deba navegar por una ruta u otra.

Tomando como ejemplo las distancias a Kobe y a Nueva York, desde los puertos que se indican utilizando el Canal de Panamá y las rutas alternativas, el cuadro N° 1 registra las diferencias que se producen a favor del Canal de Panamá en distancia.

Asimismo, tomando como ejemplo los tiempos a Kobe y a Nueva York, el cuadro N° 2 registra las diferencias que se producen a favor del Canal de Panamá en cuanto al tiempo de navegación.

### ■ Incidencia de las nuevas capacidades para Panamá y para el mundo

De acuerdo a los factores anteriormente mencionados, la incidencia más importante en relación al aumento de las capacidades del Canal de Panamá es el menor costo del transporte marítimo internacional y la mayor utilización de la vía Panamá en el comercio marítimo mundial.

Lo anterior trae dos tipos de consecuencias vinculadas al comercio marítimo mundial: primero,

Ahorro en Tiempo (Días)			
		KOBE	NY
Nueva Orleans	Canal de Panamá	20	
	Alternativa más corta	29	
HOUSTON	Canal de Panamá	20	
	Alternativa más corta	30	
GUAYAQUIL	Canal de Panamá		6
	Alternativa más corta		22
SHANGHAI	Canal de Panamá		22
	Alternativa más corta		26
VALPARAÍSO	Canal de Panamá		10
	Alternativa más corta		18

■ Cuadro N°2.

las que afectan directamente a Panamá y, luego, aquellas que inciden globalmente.

■ Consecuencias específicas para Panamá

El aumento del tráfico marítimo comercial a través del Canal de Panamá, por las razones ya expuestas, significa una oportunidad y un desafío para esa República, la cual se convertirá en un centro mundial de primer orden para el comercio marítimo internacional.

Es una oportunidad, ya que podrá basar su estrategia de desarrollo en los servicios asociados a la utilización del Canal, además del aumento de ingresos generados por el mayor tránsito, lo que a su vez le permitirá financiar la ampliación en un horizonte inicialmente estimado en 10 años. Asimismo, es un desafío, ya que tendrá que prepararse y ser capaz de brindar los servicios eficaces y eficientes que demandarán las nuevas circunstancias.

En torno a lo anterior, es posible identificar distintas áreas comerciales que deberán transformarse en relación a sus actuales capacidades al finalizar el proyecto de ampliación. Entre ellas pueden mencionarse las empresas y agentes navieros que serán requeridas con mayor frecuencia que la actual; los suplidores de buques, frente a un mercado mayor; los astilleros y los servicios de lanchas y pilotajes, propios de la actividad marítima; la adecuación de puertos, ferrocarril y la zona libre de Colón, para las exigencias que generará la mayor cantidad de carga transportada; el perfeccionamiento y aumento de capacidad de operadores de turismo, zonas procesadoras, transportes multimodal, etc.; las actividades bancarias y relacionadas con seguros, las empresas de gestión, etc.

Por otra parte, las nuevas capacidades del Canal causarán también un impacto en la actividad profesional que se generará a través de las oportunidades que brindarán los requerimientos de una gran cantidad de trabajos directos e indirectos. Particular incidencia tendrá para los profesionales del Derecho y su actuación en el negocio naviero y para los Tribunales Marítimos de Panamá, los cuales actualmente

constituyen foros reconocidos en el comercio internacional.

Otro aspecto de relevancia mayor es el referido a la seguridad. Sin duda, el aumento de actividad puede ser interpretado como un aumento de oportunidades para materializar actividades ilícitas, como el crimen organizado en torno a la actividad marítima del Canal, la piratería y el robo de cargas, la contaminación del ecosistema y las actividades comerciales ilícitas, entre otras. Sin embargo, a pesar de la gravedad de las acciones mencionadas, lo más relevante parece ser las consecuencias que tendría un acto terrorista que, en las nuevas condiciones que se generarán tras la ampliación, detenga temporalmente el tránsito de buques a través del Canal, ya que ello equivaldría a la neutralización transitoria de una parte importante del comercio marítimo mundial, con la evidente desconfianza que se proyectaría al futuro y con alzas significativas en los costos por concepto de seguros adicionales y otros. Sin duda, la neutralización y prevención frente a este tipo de amenazas, trasciende la responsabilidad directa de la República de Panamá, debiendo ser asumida cooperativamente entre los principales usuarios a través de la participación en el desarrollo de capacidades combinadas como las que proporciona actualmente el Ejercicio Naval "Panamax".

■ Consecuencias de carácter global

A nivel global, la ampliación del Canal de Panamá, sobre la base de los elementos esbozados en los párrafos anteriores, constituye un verdadero cambio en la geografía mundial y una verdadera revolución en el comercio mundial.

En primer término, se producirá una reducción de precios en el comercio internacional debido a los menores costos y tiempos de transportes, lo que incidirá en un aumento del comercio marítimo mundial y un aumento de la actividad marítima. Variará la cantidad de buques que tocan los puertos de un país, aumentará la capacidad de ellos para transportar contenedores, aumentarán las empresas navieras y servicios en línea así como el tamaño promedio y el tamaño máximo de los buques.



En segundo lugar, estos avances en la conectividad marítima generan más opciones de transporte para los diferentes usuarios, mayores accesos a mercados internacionales a menores costos, mayor competitividad en las exportaciones, ingresos directos por servicios a los buques y mayores oportunidades de desarrollo a través de actividades que proveen valor agregado a la carga.

En un tercer plano, debe señalarse que la infraestructura portuaria mundial no está preparada para esta revolución en el comercio marítimo. Un solo puerto en EE. UU., Norfolk, estaría preparado para el cambio, en tanto que Miami, Carolina y Charleston se preparan a través de faenas de dragado para afrontar la nueva situación. En Asia, donde se encuentran los diez puertos más caracterizados del mundo, existen cuatro de ellos que actualmente se encuentran preparados.

Como cuarto lugar debe señalarse que Sudamérica, no se encuentra preparada para el cambio. Los puertos chilenos, que ostentan el 30° lugar de eficiencia a nivel mundial, constituyen las opciones de menores costos de operación y de mayor eficacia, sin ser adecuados frente al cambio. Brasil, por su parte, se encuentra desarrollando un plan de inversiones que le permita remontar su lugar 132 a nivel global.

En quinto lugar, y a pesar de la enorme importancia que posee, están los aspectos de insuficiencia logística a nivel global y regional. Ilustra lo anterior el ejemplo que mover 18 000 contenedores que arriban en un determinado momento, produce un impacto por saturación que no es fácil de solucionar en muchas ciudades puertos del mundo. Por ello, el aumento del comercio marítimo mundial a través del transporte masivo de cargas, exige solucionar previamente diferentes aspectos logísticos vinculados a pensar y prever el desarrollo de las ciudades puertos a través de mejores infraestructuras que reduzcan los tiempos de carga y descarga de naves, mejores sitios de atraque, mejores capacidades de despeje, mejores servicios asociados, etc.

También debe considerarse, en sexto lugar, los conflictos laborales en los puertos, los que continuamente aparecen como factores que

evidencian un manejo pobre que no resuelve definitivamente el problema. La incidencia de una huelga en la descarga de un buque de gran tonelaje se traduce en costos inaceptables que encarecen significativamente el proceso.

En séptimo lugar puede señalarse la posibilidad de un efecto en el cabotaje, el cual a la fecha se encuentra muy disminuido regional y globalmente. El regreso con disponibilidad para la carga de algunos buques, puede generar la posibilidad de obtenerse precios muy convenientes para el cabotaje, lo que necesariamente exige revisar las legislaciones vigentes que se oponen a ello.

Finalmente, como octava reflexión, el aumento de las capacidades del Canal de Panamá, constituye también una oportunidad para Chile, que actualmente es el tercer usuario de la vía después de Estados Unidos y China, en el sentido de poder fortalecer la materialización del proyecto de Corredores de Comercio Internacional (CCI) para la entrada y salida de la producción del hinterland sudamericano (Sepúlveda, 2003). Esta empresa, cuyos múltiples beneficios y riesgos inciden estratégicamente en el desarrollo y seguridad nacional, le exige al país optimizar su eficacia y eficiencia competitiva y fomentar el desarrollo de estructuras vinculantes y productivas en las zonas interiores, en el marco de políticas de integración estables en el largo plazo. La implementación integral del proyecto de CCI en el marco del cambio que producirá en el comercio marítimo mundial la ampliación de capacidades del Canal de Panamá, permitiría a Chile asumir un rol estratégico fundamental en la región, con las siguientes características esenciales:

- Se constituye en el vínculo natural entre el Cono Sur y el comercio marítimo del Pacífico, por la menor distancia de sus puertos y la capacidad para brindar un óptimo y conveniente servicio al flujo comercial que se genere.
- Actúa como un elemento integrador de las economías del Cono Sur, al actuar sus agentes económicos como representantes regionales ante diferentes mercados, y al transformar sus ciudades-puertos-corredores en centros

de negocio internacional dotados de comodidades y expedición, y vinculado al centro que se generará en el área de Panamá.

- Se transforma en un elemento vital para el resto de los países del Cono Sur, ya que a través de su territorio se materializaría en forma ventajosa una parte importante de las exportaciones e importaciones hacia y desde la Cuenca del Pacífico, como también, la oportunidad privilegiada de negocios concretos.
- Se transforma en un elemento de equilibrio en el Mercosur, ya que su integración con Argentina y su eventual integración con Perú y Bolivia le permitirían contrarrestar en parte las asimetrías regionales con respecto a Brasil.

## Conclusiones

Como conclusiones generales puede señalarse que:

- La ampliación del Canal de Panamá obligará a los gobiernos y empresas portuarias a modernizar sus instalaciones y mejorar su soporte logístico.
- La tendencia marítima es a utilizar buques más grandes, por lo que se asume que deberían mejorar sustancialmente las tarifas e incentivar el comercio marítimo en general.
- Las ofertas de más capacidad, mejorarán

\*\*\*

los tiempos de tránsitos marítimos, con el consiguiente ahorro de costos.

- El comercio exterior es un fuerte generador de capital humano capacitado, particularmente en los centros de convergencia marítima.
- Panamá es el país que más beneficios directos e indirectos puede recibir de la ampliación. Sin embargo, Chile y otros países también pueden resultar fuertemente beneficiados con las oportunidades que brinda el aumento de capacidades.
- Los puertos chilenos de Arica, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio y San Vicente, podrían ser centros de distribución de carga marítima mundial hacia y desde el hinterland sudamericano, siempre que sus servicios logísticos sean eficientes y eficaces tal como los requerimientos internacionales lo necesiten.
- En la medida que la infraestructura de las ciudades y países mejoren, se notará aún más los beneficios de la ampliación del Canal de Panamá.
- La seguridad del transporte marítimo y de las actividades asociadas constituirá un problema de incidencia mayor que debe ser enfrentado en forma combinada por los principales usuarios.

## BIBLIOGRAFÍA

1. "Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá, Proyecto del Tercer Juego de Esclusas", publicado por la Autoridad del Canal de Panamá, en página Web [www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf](http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf)
2. Bravo, Jorge. "La Ampliación del Canal de Panamá, el proyecto de infraestructura más importante de la región", Publicado en Mundo Electoral, Año 1, Nº 1.
3. Sabonge, Rodolfo R. "Impacto de la Ampliación del Canal en el Comercio Internacional", Dirección de Planificación Corporativa y Mercadeo, ACP, Presentación en Santiago de Chile el 27 de noviembre de 2006.
4. Carreira Pitti, Fernando. "La Ampliación del Canal de Panamá y sus efectos comerciales", Fitac, Panamá. [Http://www.fitac.net/documents/Docspag/4\\_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSENAMERICA LATINA\\_Dr.FernandoCarrei.pdf](http://www.fitac.net/documents/Docspag/4_LAAMPLIACIONDELCANALDEPANAMAYSUSEFECTOSENAMERICA LATINA_Dr.FernandoCarrei.pdf).
5. Sepúlveda Cox, Jaime. "Rol Estratégico de Chile en Relación a los Países del Cono Sur y Asia Pacífico desde la perspectiva de los Corredores de Comercio Internacional", Revista Política y Estrategia, Nº 80, Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, pp.107-136.