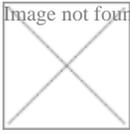
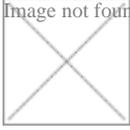


Image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

Image not found or type unknown



**Ampliación del Canal de Panamá. Autor: Internet Publicado: 21/09/2017 | 05:24 pm**

## **Ampliación del Canal de Panamá modifica patrones del comercio mundial**

No es lo mismo transportar en un solo barco cinco mil contenedores que 10 mil. Al hacerlo el costo de transporte baja, y los insumos hacen que los productos puedan ir al mercado de manera más eficiente

**Publicado: Sábado 18 agosto 2012 | 01:40:27 pm.**

**Publicado por: Prensa Latina**

Panamá.\_ La historia del transporte marítimo moderno tendrá que escribirse como el antes y el después de la ampliación del Canal de Panamá, porque esa obra de gran envergadura y costos que sobrepasan los cinco mil 250 millones de dólares está transformando los patrones internacionales del comercio.

Así se lo explica a Prensa Latina en una entrevista el saliente administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, quien ha estado al frente de esa tarea desde antes que la vía interoceánica pasara a manos de los panameños.

El presidente Barack Obama -expresó- recientemente ordenó acelerar un estudio de la construcción de dragados y mejoras de los puertos de Nueva York con el fin de ampliar la altura de los puentes para que puedan pasar los barcos grandes porta contenedores, los cuales comenzarán a llegar allí cuando entre en operaciones el nuevo carril interoceánico.

Ya están en construcción nuevas instalaciones portuarias en la costa oriental de las Américas. Nuevas grúas, mayor capacidad de descarga de los buques más grandes se están instalando desde Nueva York y Nueva Jersey hasta los puertos de Brasil y Argentina.

Los muelles se están profundizando y operaciones logísticas se están revisando a fin de prepararse para el Canal de Panamá después del 2014.

Alemán Zubieta, involucrado en el Canal desde 1995 como presidente de un comité de ingenieros panameños, fue quien estableció todo lo relacionado con las inversiones para que Estados Unidos cumpliera su compromiso de entregarlo en 1999 en óptimas condiciones de operación.

Yo participé, invitado por la Asociación de Gobernadores del Sur de Estados Unidos, a una reunión en la cual la ampliación del Canal fue el tema central porque saben el impacto que tendrá en sus economías, expresó.

Alemán explicó la situación en estos términos: el impacto está por lo conocido como economías de escala. No es lo mismo transportar en un solo barco cinco mil contenedores que 10 mil. Al hacerlo el costo de transporte baja, y los insumos hacen que los productos puedan ir al mercado de manera más eficiente, lo cual abre una gran cantidad de oportunidades.

El producto que ahora no puede pasar por Panamá, agrega, va a cruzarlo en 2015. Por ejemplo, el gas natural licuado será uno de los grandes rubros de exportación de Estados Unidos que explota en Trinidad y Tobago y se exporta a Chile, con lo cual se abaratan los costos de transportación.

Eso en energía, por ejemplo, va a ser un elemento importante. El carbón de Colombia, o el de Kentucky y de Virginia, que hoy en día no usan el Canal, se beneficiarán de la ampliación y contribuirán a cambiar los patrones de comercio por sus grandes ventajas.

En esa nueva realidad, el objetivo es capturar esta corriente de valor agregado que proporcionará Panamá como único puerto del mundo con terminales en dos océanos y con una economía de tiempo impresionante. Somos el único país en el mundo que por tierra se puede trasladar de uno a otro solo en 40 minutos, expresó.

Indicó que la economía de Latinoamérica cuenta con 700 millones de personas y el centro de ese gran mercado es Panamá, por lo cual al istmo no se le puede ver como una plaza de tres millones de consumidores, sino como la puerta de entrada a una economía de 700 millones de seres.

Esa, dijo, es razón más que suficiente para poder crear en el istmo empresas que nutran de ese mercado, le agreguen valor a su mercancía. Debemos comprender ese concepto de logística. Es lo que Panamá realmente está haciendo con la ampliación.

La misión del Canal hoy, cuando la vía está a dos años de cumplir su centenario, es diferente a la que tenía durante el tiempo que estuvo dominado por Estados Unidos, porque estamos explotando de manera sostenible el mayor valor de la posición geográfica de Panamá.

Fíjate, no estamos hablando de barcos o cargas aunque eso parezca lo principal, sino de un concepto, de la logística que vamos a tener, que va a cambiar el comercio, y ese es el impacto de la ampliación del Canal al convertir el país en el centro más grande de transporte y hub multimodal en toda América.

Alemán Zubieta se lleva a su retiro, el 4 de septiembre cuando será reemplazado, el éxito del Plan de

Modernización y Mejoras, ejecutado a un costo de más de mil 200 millones de dólares, que permitió llevar el viejo Canal entregado por Estados Unidos a su máxima capacidad actual.

También a él se debe otro logro de la mayor importancia: la panameñización del Canal, al lograr reemplazar a ejecutivos de Estados Unidos por nacionales altamente calificados, rompiendo el mito de que la compleja vía no podría ser administrada y operada por panameños.

Sin embargo, lo hicieron mucho mejor que los norteamericanos para beneficio de los panameños, que han logrado ingresos en apenas 12 años (6,576 millones de dólares), tres veces y media superiores a los que obtuvieron (1,833 millones) en 85 años de dominio estadounidense.

Admite Alemán que se inspiraba en su visión de usar al Canal como pivote para convertir a Panamá en líder mundial en servicios a la industria marítima. Ese sueño se está cumpliendo.

<http://www.juventudrebelde.cu/internacionales/2012-08-18/ampliacion-del-canal-de-panama-modifica-patrones-del-comercio-mundial>

**Juventud Rebelde** | Diario de la juventud cubana  
Copyright © 2017 Juventud Rebelde