

El Canal de Panamá estrena su ampliación y duplica su capacidad; La obra se inaugura con dos años de retraso y sobrecostes de 2.700 millones

ABC

MANUEL TRILLO, CORRESPONSAL EN MIAMI,

26 June 2016,

522 words,

Spanish,

ABC,

50,

Copyright © DIARIO ABC, S.L.

El carguero chino Cosco Shipping Panama, de casi 300 metros de eslora, más de 48 de manga y una capacidad para 9.400 contenedores, será hoy el primer barco en cruzar los 77 kilómetros del Atlántico al Pacífico a través de la ampliación del Canal de Panamá. Numerosos jefes de Estado y de Gobierno acudirán al acto, al que asistirán miles de personas y en el que España –en jornada electoral– estará representada por Don Juan Carlos.

Con esta faraónica obra, el pequeño país centroamericano espera superar las limitaciones del paso inaugurado en 1914 bajo administración de Estados Unidos, que se había quedado estrecho para las nuevas demandas del comercio mundial, dominado ahora en buena parte por gigantescos buques asiáticos que ya no podían pasar entre ambos océanos por él.

La ampliación ha consistido principalmente en la creación de un nuevo carril de tráfico a lo largo del canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, lo que permitirá duplicar su capacidad.

Con la infraestructura existente hasta ahora pasaban buques que podían transportar un máximo de 5.000 contenedores (según la medida estandarizada TEU), mientras que con la nueva obra se espera que puedan transitar los llamados neo-Panamax, con hasta unos 13.000.

El estreno de la ampliación es el resultado de un complejo proceso de construcción que arrancó en 2007 y ha estado plagado de dificultades. De hecho, la inauguración tiene lugar con dos años de retraso sobre el calendario previsto, que hacía coincidir la entrega de la obra con el primer centenario de la apertura del canal original.

La parte principal del proyecto, el tercer juego de esclusas, fue adjudicado en 2009 al consorcio Grupos Unidos por el Canal (GUPC), liderado por la española Sacyr y del que forman parte también la italiana [Salini Impregilo](#), la belga [Jan De Nul](#) y la panameña CUSA. En este tiempo los sobrecostes de esta parte del proyecto se han disparado hasta los 3.000 millones de dólares (2.700 millones de euros), lo que prácticamente duplica los 3.118 millones del presupuesto inicial.

Críticas al proyecto

Con la conclusión de la obra no se han disipado algunas dudas que giran en torno al proyecto. Un trabajo de investigación publicado esta semana por «The New York Times» alertaba de posibles problemas, desde la porosidad del cemento empleado en la construcción de las esclusas a la reducida capacidad de maniobra de los remolcadores que deberán arrastrar a los cargueros de un lado a otro,

pasando por la elevada sismicidad de la zona. Desde la Autoridad del Canal se han rechazado estas críticas y se asegura que todo está listo para hoy.

El buque chino que estrenará oficialmente hoy el canal, en ruta de Grecia a Corea del Sur, ha pagado 560.000 dólares (algo más de 500.000 euros) por este tránsito inaugural entre la esclusa de Agua Clara, en el lado atlántico, hasta la de Cocolí, en el Pacífico.