

*Dos canales crecen para el mundo:
Panamá y Suez.*

ORGANIZADA POR:

El Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del Instituto de la Ingeniería de España

Madrid, 25 de febrero de 2015 18:00 Horas

Salón de Actos del I.I.E. General Arrando, 38. 28010 Madrid

Se ruega inscripción gratuita previa en [este enlace](#) o en el 91.319.74.17

PROGRAMA

18:00 Bienvenida a los asistentes.

D. Manuel Moreu Munaiz, Presidente del Instituto de la Ingeniería de España.

Presentador y moderador de la jornada:

D. José- Esteban Pérez, Presidente del Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del IIE.

Ponentes::

18:15 *“Introducción”*

D. Rafael Gutiérrez Fraile, Miembro del Comité de Asuntos Marítimos del IIE. Ingeniero Naval.

18:35 *“Panamá”*

D. Fermín Gonzalez Ramos, Director general UN. SACYR. Ingeniero de CCyP.

18:55 *“Suez”*

D. Koen Sweers, Director general de Dravosa (Van OOrd).

19:15 *“Impacto en el comercio y el tráfico marítimo mundial”*

D^a. Elena Seco G^a-Valdecasas, Subdirectora general de la Asociación de Navieros Españoles. Ingeniero Naval.

19:35 Coloquio con los asistentes.

20:00 Copa de vino español.

La jornada se podrá seguir en directo a través de la [página web del IIE](#).

PRESENTACIÓN

En los meses a caballo entre 2015 y 2016 van a coincidir dos eventos de gran trascendencia para el transporte marítimo mundial, y por ende para el comercio mundial; la entrada en servicio de las ampliaciones de los canales de Suez y Panamá.

Es sabido que 80% del transporte mundial de mercancías a larga distancia se realiza por vía marítima. Los mares ocupan el 75% del globo terrestre y han sido históricamente, desde la época de los fenicios hace ya 3.000 años, la alternativa de transporte masivo más económica y muchas veces, también la más rápida.

Hasta 1871, las masas continentales dificultaban las rutas este-oeste y en particular las conexiones Atlántico-Pacífico y Europa-Asia. La inauguración del Canal de Suez en ese año, y la del Canal de Panamá en 1914, rompen ese bloqueo y abren una ruta ecuatorial de circunnavegación que se complementa con los estrechos de Gibraltar, Bab-el-Mandeb y Singapur. Las rutas marítimas se acortan enormemente y por mares más benignos, con lo que el tráfico a larga distancia se ve facilitado en consecuencia.

Cien años más tarde, hacia 1970, ambos canales habían alcanzado su límite de capacidad con el concepto original, tanto en número de buques como en tamaño. En las décadas que siguen ambos canales se amplían de forma casi constante, pero sin variar los aspectos fundamentales y finales del Siglo XX ambos canales estaban ya en su límite de saturación.

Desde la concepción de ambos canales, el número de buques mercantes se ha cuadruplicado, y el tonelaje se ha multiplicado por 20. Por tanto, cualquier hipótesis hecha entonces, ya hace tiempo que habría quedado obsoleta. Era necesario adaptarse de cara al siglo entrante.

Al recibir la plena propiedad del canal a fin de 1999, Panamá decide ampliarlo para adaptarlo a los tráficos de grandes buques actuales, especialmente portacontenedores, lo cual requiere nuevas esclusas, aparte de un ensanchamiento generalizado de toda la vía y una ampliación de la captación de agua para las esclusas. Se licita la obra en 2007 con idea de que esté lista en 2014, centenario de la inauguración. Con esta ampliación, Panamá espera captar, entre otros, una buena parte del tráfico de portacontenedores Asia-Atlántico Norte, que actualmente circula vía Suez.

Ante esta amenaza comercial, Egipto decide una ampliación rápida del Canal de Suez, en una escala mucho mayor que las anteriores y que se ha entregado en la segunda mitad de 2015. Básicamente, se ha construido una derivación en la parte central del canal, para que los flujos de buques en direcciones opuestas tengan una amplia zona de cruce, lo cual duplica la capacidad del canal en número de buques. Junto a esto, se ensanchan y dragan otras zonas para ir aumentando en tamaño de los buques posibles, llegándose a los 22 m de calado, que es el estándar de las mayores terminales petroleras y mineras del mundo.

Por tanto, es una carrera por un mercado en parte compartido. La inauguración de ambas ampliaciones con una diferencia de pocos meses en 2015 y 2016 cambia los parámetros por los que se han venido fijando las rutas comerciales mundiales, el tamaño de los buques óptimos y el número de los mismos.

La participación de empresas españolas en las obras de ampliación en Panamá y la dependencia de España en los tráficos por Suez, entre otras razones, ha llevado al IIE a organizar estas jornadas en las que se describirán los detalles de las ampliaciones de los dos canales, así como el posible impacto en los tráficos mundiales y en particular los que afecten a nuestro país.

