

## A toda velocidad: los puertos del sudeste se preparan para la ampliación del Canal de Panamá

**Dentro de cuatro años, el Canal de Panamá tiene planeado celebrar su centenario con la finalización de un proyecto de ampliación, valorizado en 5,250 millones de dólares; este proyecto hará posible que un mayor número de buques, y de mayor tamaño, puedan transitar entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Anticipándose a capturar una buena parte del comercio transpacífico asiático previamente destinado a puertos de la costa este de Estados Unidos, las autoridades portuarias del sudeste estadounidense en la costa del Golfo de México, desde New Orleans hasta Tampa, y en la costa este, desde Miami a Savannah, están trabajando a toda velocidad para dragar los puertos y mejorar su infraestructura.**

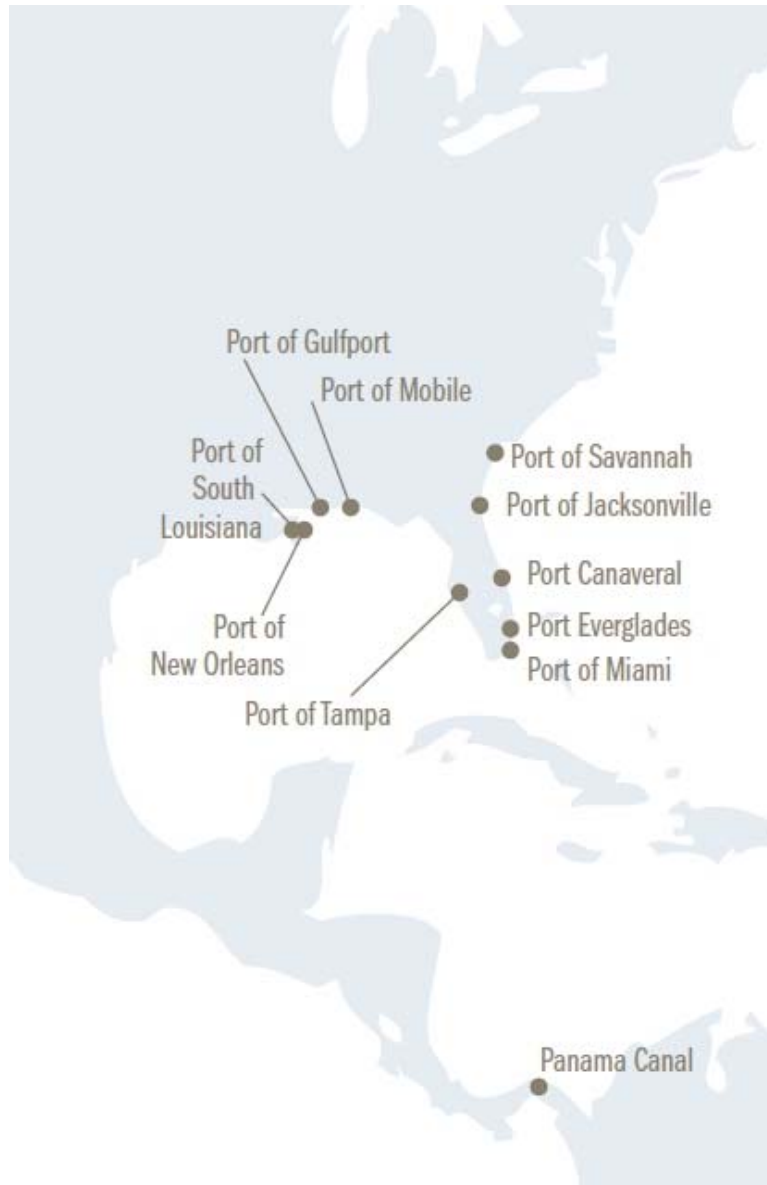
Hay algo muy especial en llegar a un centenario que invita a celebrarlo. Las ciudades lo celebran con desfiles, discursos y fuegos artificiales. Los centenarios se celebran con fiestas y los periódicos publican historias al respecto. El año 2014 será testigo de un centenario latinoamericano que tendrá una repercusión importante en la economía del sudeste estadounidense y, ciertamente, en el comercio mundial en general. El Canal de Panamá marcará sus primeros 100 años con la finalización de un proyecto de ampliación valorizado en 5,250 millones de dólares, el proyecto añade un tercer juego de esclusas para permitir el paso de un mayor número de embarcaciones y buques mayor tamaño. Los buques portacontenedores más grandes, llamados buques post-Panamax, podrán transitar por el Canal hacia los puertos del lado este de América del Norte, disminuyendo posiblemente la predominancia de la costa oeste sobre el comercio asiático-transpacífico.



Las grúas para buques post-Panamax en el puerto de Savannah hacen posible que el puerto pueda maniobrar barcos de mayor envergadura y más contenedores.

A medida que se acerca el año de finalización del proyecto, se intensifica la competencia entre los puertos de la costa este y los ubicados en la costa del Golfo de México, con el fin de capturar una mayor participación del mercado asiático. Muchos de los puertos del sudeste no cuentan con una infraestructura adecuada para atender el volumen de contenedores que los

barcos más grandes traerán, ni tienen una profundidad o amplitud de canal que permita la navegación de dichos barcos. En la actualidad, un puerto de aguas profundas tiene que tener un mínimo de 40 pies de profundidad (12 m aproximadamente) para permitir la llegada de buques Panamax, denominación de los barcos de mayor tamaño que actualmente pueden navegar por el Canal de Panamá (razón por la cual llevan ese nombre). De acuerdo a esta definición, el sudeste tiene siete puertos de aguas profundas. Cuatro de ellos se encuentran en la costa Atlántica y son: los Puertos de Savannah, Cañaveral, Everglades y Miami. Los otros tres se encuentran en la costa del Golfo de México y son: los puertos de Tampa, Mobile y New Orleans. Sin embargo, una vez que llegue el año 2014 y que el Canal de Panamá reciba a los buques post-Panamax, la definición de puertos de aguas profundas deberá cambiar. Buques post-Panamax con carga completa que llevan más de 10,000 TEUs necesitan una profundidad de, por lo menos, 50 pies (15 m aproximadamente). (TEU es la abreviatura para designar "veinte pies equivalente" y describe la capacidad de carga de un buque. Un contenedor estándar de 40 pies



(40x8x8 pies) es igual a dos TEUs (20x8x8 pies).)

Para poder recibir barcos de mayor tamaño y un mayor número de contenedores, muchos puertos de Estados Unidos situados en la costa del Golfo de México y en el litoral este están llevando a cabo sus propios proyectos de ampliación. A pesar de que la reciente recesión ha provocado una reducción en el financiamiento y ha ocasionado una serie de restricciones presupuestarias, muchos puertos están saliendo adelante con proyectos para dragar sus canales de acceso, instalar nuevas grúas post-Panamax para desembarcar los contenedores, además de aumentar y mejorar sus instalaciones para contenedores. También están compitiendo por conseguir dinero de la banca privada o del gobierno para financiar sus proyectos. Según las palabras de Alec L. Poitevint II, presidente de la Junta Directiva de la Autoridad Portuaria de Georgia (GPA, por sus siglas en inglés): "El Puerto de Savannah sigue comprometido con sus planes a largo plazo." Además afirma que a pesar de la recesión, la GPA no ha cambiado su estrategia y el presupuesto para mejoras en infraestructura permanece firme. Poitevint dijo que el

Puerto de Savannah recientemente ha sumado a su inventario cuatro grúas súper post-Panamax, elevando a 23 el número de ese tipo de grúas portacontenedores. Estas grúas son las más grandes del mundo, tienen 425 pies de largo, se elevan 180 pies sobre el nivel del agua, pesan 1,369 toneladas, y pueden maniobrar buques súper post-Panamax del tamaño de 22 contenedores de

## Tabela

Tráfico de Contenedores en 2009

Puertos del sudes	TEUs	Contenedores	Carga
Gulfport, MS (30/31)	198.900	—	1.473.448
Miami, FL (17/16)	807.069	451.706	6.197.533
Mobile, AL —	112.270	—	1.497.929
New Orleans, LA —	229.067	153.537	2.802.587
Palm Beach, FL —	199.393	—	828.308
Port Everglades, FL (16/17)	796.160	—	4.721.162
Savannah, GA (4/4)	2.356.512	1.307.728	16.751.623
Los mayores puertos de Estado Unidos			
Long Beach, CA (2/2)	5.067.597	2.811.116	30.128.362
Los Angeles, CA (1/1)	6.748.995	3.744.710	—
New York/New Jersey (3/3)	4.561.527	2.652.209	—

Notas: La tabla incluye a los 7 mayores puertos de contenedores del sudes. Para efectos de comparación, se incluye información de Long Beach, Los Ángeles y Nueva York. TEU= Unidades equivalentes a 20 pies (cargado y vacío). Carga en contenedores corresponde al total de todos los contenedores sin considerar la longitud (cargado y vacío). Los números en paréntesis al lado de los nombres de los puertos indican el ranking de los puertos según TEU para el 2008 y el 2009, respectivamente.

Fuente: Asociación Americana de Autoridades Portuarias

ancho. Desde el año 2000, el Puerto de Savannah ha sido el de mayor crecimiento de Estados Unidos y, en términos de volumen, ocupa el cuarto lugar entre los más grandes puertos de contenedores del país (ver gráfico 1 y la tabla).

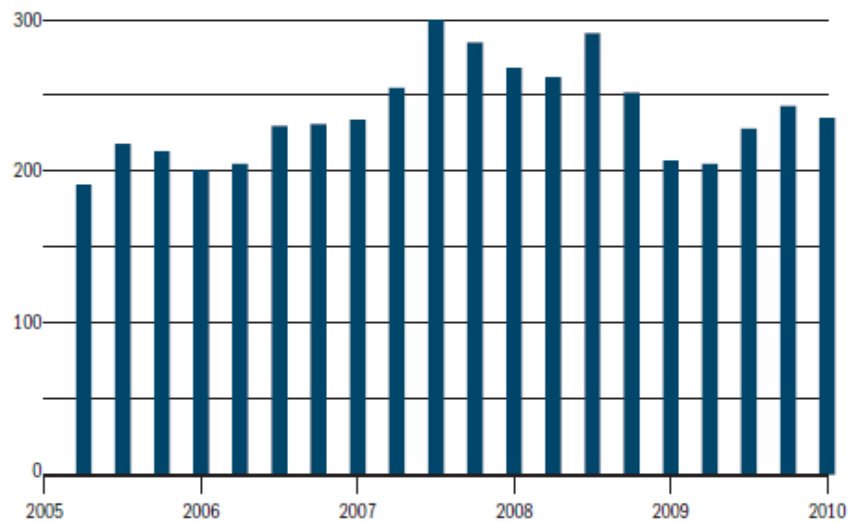
Don Allee, alto ejecutivo de la Autoridad Portuaria Estatal de Mississippi en Gulfport, en un artículo publicado en el USA Today el 2 de febrero de 2010 declaró que "Aquellos que estén mejor preparados cuando la recesión acabe, tendrán mejores oportunidades de recompensa posteriormente". Actualmente, Gulfport está llevando a cabo un proyecto de ampliación valorizado en 570 millones de dólares, no sólo para reparar el daño causado por el huracán Katrina y elevarlo 25 pies de manera que soporte mejor otros huracanes en el futuro, sino también para poder enfrentar el aumento de tráfico de contenedores que las autoridades portuarias están previendo después de finalizada la ampliación del Canal de Panamá.

### La ruta marítima podría no sólo ser por agua

Según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la mayor parte del tráfico a través del Canal es entre la costa este de los Estados Unidos y Asia; la segunda ruta comercial más importante es entre Europa y la costa oeste de Estados Unidos y Canadá. Según la propuesta de ampliación de la ACP, en 2006, el Canal de Panamá ha competido históricamente con el sistema intermodal de Estados Unidos en la ruta entre el noreste de Asia y la costa este de Estados Unidos. La ACP estima que el Canal tiene un 38 por ciento del mercado de esta ruta, mientras que el sistema intermodal tiene un 61 por ciento, y el Canal de Suez, el 1 por ciento. Tradicionalmente, los despachantes han encontrado mucho más eficiente enviar bienes hacia la costa este, mediante los puertos de la costa oeste donde son desembarcados y trasladados en camiones y/o trenes hacia sus destinos finales a través de un complejo sistema de transporte. (Los puertos de Los Ángeles y

Long Beach dominan el comercio asiático; cerca del 40 por ciento de todo el tráfico de carga de contenedores que ingresa a Estados Unidos continua llegando a estos dos puertos). Esta ruta del sistema intermodal ofrece a los despachantes un tiempo menor para que los cargamentos lleguen a sus destinos en comparación con el Canal de Panamá, pero también implica costos más elevados y algún grado de falta de confiabilidad en el servicio. Por otro lado, la ruta marítima hacia la costa este a través del Canal de Panamá es menos costosa y, podría decirse que es más confiable, pero la carga demora más en llegar a su destino que si lo hiciera a través del sistema intermodal.

**Chart 1**  
**Import Volumes, Port of Savannah**



Note: Data are in thousands of TEUs and are from second quarter 2005 through first quarter 2010.  
Source: Global Port Tracker: North America Trade Outlook, National Retail Federation, May 2010

Aún antes de que la ACP anunciara su plan de ampliar el canal, los puertos de la costa oeste habían perdido parte de sus negocios transpacíficos a favor de los puertos del Golfo de México y de la costa este, debido al congestionamiento en los puertos y a las continuas disputas laborales durante la década pasada. La ruta marítima que viene de Asia, pasa por el Canal y llega a puertos del golfo y de la costa de Estados Unidos promete convertirse en una opción mucho más atractiva para los despachantes que transportan carga en contenedores, gracias al mayor número de buques y de mayor tamaño que podrán navegar a través del Canal de Panamá. De acuerdo al Informe Cunningham, un semanario sobre la industria del comercio y transporte en la costa oeste, casi el 60 por ciento de los estadounidenses viven al este del Río Mississippi, lo que hace que los puertos del sudeste se encuentren más cerca a los consumidores y negocios en comparación a los puertos de la costa oeste. Además, dichos puertos son considerados más accesibles para el comercio, más eficientes, y económicos que sus competidores en la costa oeste. Se espera que esta tendencia continúe hasta un futuro cercano. El Global Port Tracker de mayo de 2010, una publicación semestral de la Federación Nacional de Minoristas (NRF - National Retail Federation) que proporciona un pronóstico trimestral de los 12 mayores puertos estadounidenses, estima un crecimiento del 13.5 por ciento para los puertos de la costa oeste y del 17.1 por ciento para los puertos de la costa este.

Sin embargo, un estudio sobre puertos realizado en el 2008 por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos en relación a la inminente ampliación del canal, sugirió que las expectativas de los puertos del sudeste de un enorme incremento en el comercio de contenedores podría ser demasiado optimista debido a dos razones. En primer lugar, en 2008 las compañías despachadoras comenzaron a cancelar sus pedidos de buques post-Panamax debido a preocupaciones sobre la inactividad o lentitud del comercio y de las dificultades para conseguir créditos - lo que significa que estos buques no llegarán al Canal de Panamá. En segundo lugar, la tendencia climática indica que el Paso del Noroeste, una ruta marítima a través del Océano

Ártico, podría estar realmente descongelada hacia el año 2030, abriendo otra ruta entre el noroeste de Asia y Estados Unidos. En este caso, el informe del Cuerpo de Ingenieros afirma que es muy probable que los buques portacontenedores lleguen a los puertos del noreste ya que navegan con dirección al sur provenientes del Círculo Ártico, y no llegarán a aquellos puertos ubicados en el sudeste.

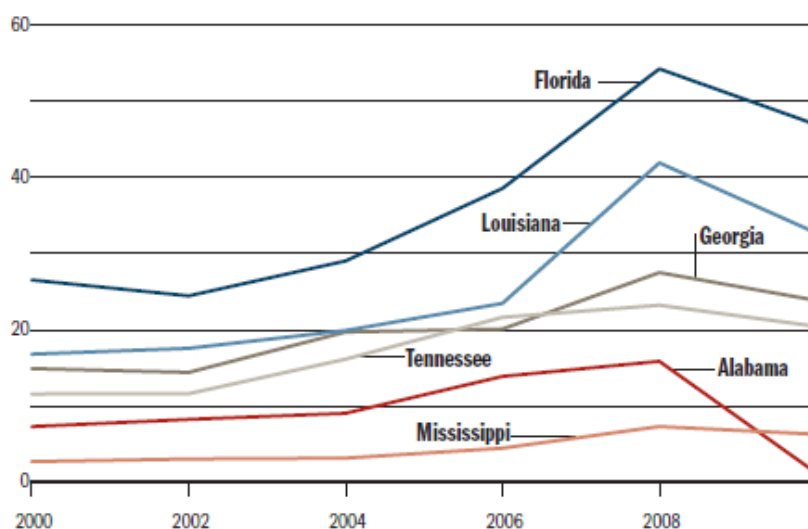
### **Cuando se quiere, siempre se encuentra un camino**

Existen sueños de un pasaje marítimo a través de la franja más angosta de Centro América desde que los españoles llegaron por primera vez a esta zona inicios del siglo XVI. Sin embargo, sólo a fines del siglo XIX, la tecnología llegó a un punto tal que hizo factible un proyecto de esa magnitud. En la década de 1880, Francia comenzó a realizar excavaciones pero abandonó el proyecto después de que la fiebre amarilla cobró más de 22,000 vidas de trabajadores en un período de cinco años. Fue entonces que Estados Unidos tomó el proyecto y completó el canal en 1914.

Al diseñar las esclusas para permitir el paso de sus más grandes buques de guerra, Estados Unidos logró su objetivo de acortar el trayecto de sus buques de guerra que venían de la costa oeste hacia la costa este. Efectivamente, el viaje se acortó en un total de 8,000 millas náuticas, o sea, cerca de 9,206 millas. Asimismo, permitió que los buques evitaran el costoso y peligroso viaje a través de la ruta del Cabo de Hornos, al extremo sur de Sudamérica.

El Canal de Panamá permaneció bajo la administración de Estados Unidos hasta 1977 cuando se firmó un tratado para traspasar la administración a Panamá en el año 1999. Ese año, toda la responsabilidad por el Canal fue transferida al gobierno panameño a través de la Autoridad del Canal de Panamá, una entidad semiautónoma del gobierno de Panamá. Estados Unidos se reservó el derecho a perpetuidad de una eventual intervención militar para proteger sus intereses económicos en esta ruta de navegación clave.

**Chart 2**  
**Southeast Port Exports**



Note: Data are in U.S. \$billions.

Source: U.S. Department of Transportation, International Trade Administration

### **El Canal de Panamá se hace más grande y el mundo se torna más pequeño**

Los sueños sobre el Canal de Panamá no terminaron cuando el primer buque navegó a través de él en 1914. Según la ACP, los planes para ampliarlo han estado siempre en el tapete desde la década de los 30. Por ejemplo, en 1939, Estados Unidos comenzó a construir un tercer juego de esclusas para permitir el tránsito de buques comerciales y de guerra, cuyos tamaños sobrepasaban la capacidad de las esclusas de aquel entonces, pero al comenzar la Segunda Guerra Mundial, los trabajos fueron suspendidos.



Con el aumento de la globalización, la congestión de los puertos de la costa oeste y la inestabilidad laboral durante la década pasada, muchos despachadores optaron por la ruta marítima que ofrece el Canal de Panamá, el cual ha ganado una considerable participación del tráfico de portacontenedores que se dirigen a la costa este de Estados Unidos. De acuerdo con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, a través del Canal de Panamá pasan más de 14,000 barcos cada año. Cerca del 70 por ciento de los 100,000 millones de dólares de carga en contenedores que pasan por el Canal, alrededor de 275 toneladas, llegan a Estados Unidos o parten de allí.

Sin embargo, en la actualidad los buques post-Panamax no tienen la opción de navegar por el Canal debido a su gran tamaño. Los buques que sí pueden pasar muchas veces deben enfrentar atrasos que aumentan sus costos. No es inusual que algunas embarcaciones deban esperar hasta 10 días, en temporada alta, antes de poder atravesar el canal. Este tiempo ocioso puede costarle a los despachadores tanto como 40 ó 50 mil dólares al día, y algunas veces ha creado un feroz sistema de subasta por el derecho de paso. De acuerdo con reportes del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, en el 2006 un petrolero británico pagó la exorbitante suma de 220,000 dólares (sin incluir tasas de tránsito) para pasar antes que los 83 buques que estaban en la línea de espera.

En 2006, el gobierno de Nicaragua anunció un plan para la construcción de su propio canal, un proyecto valorizado en 18 mil millones de dólares, más del triple del PIB del país. Al igual que el Canal de Panamá, este nuevo canal conectaría los océanos Atlántico y Pacífico, pero además permitiría el paso de buques post-Panamax. Los panameños no requirieron de ningún otro argumento para darse cuenta que el Canal de Panamá requería una ampliación. El 22 de octubre de 2006, el pueblo de Panamá aprobó de manera abrumadora los planes de ampliación del canal. A pesar de que la propuesta del canal nicaragüense parece haber sucumbido, de vez en cuando aparecen noticias de que funcionarios del gobierno nicaragüense que se han reunido con inversionistas extranjeros para financiar el proyecto.

### **Una vez pasada la Gran Recesión, el sudeste se lanza con ampliaciones portuarias**

Las autoridades portuarias del sudeste, desde New Orleans hasta Tampa en la costa del Golfo de México, y desde Miami hasta Savannah en la costa este, se están moviendo a toda velocidad para ampliar y modernizar sus puertos y así poder capturar una buena participación del esperado aumento de tráfico que traerá la ampliación del Canal.

El financiamiento de estos proyectos ha sido un reto y en algún momento hasta ha creado controversia. En el momento más álgido de la recesión, cuando los volúmenes de carga y los ingresos cayeron vertiginosamente (ver gráfico 2), algunos puertos tuvieron que recortar sus presupuestos y postergar sus proyectos de ampliación ya planificados mientras otros puertos no cambiaron absolutamente nada. A pesar de los grandes recortes presupuestarios que sufrió el estado de Georgia, el puerto de Savannah ha mantenido relativamente intacto su presupuesto de ampliación. Según el director portuario Poitevint, el puerto continúa comprometido con su estrategia a largo plazo y proporcionar "servicio a las importaciones y exportaciones, con la expectativa de que el Canal de Panamá esté listo en el 2014."



De izquierda a derecha: El primer barco que pasa a través del Canal de Panamá en 1914; las esclusas Gatun, del lado del Atlántico del Canal de Panamá; un buque portacontenedor Panamax, actualmente el buque de mayor tamaño que pasa por el Canal de Panamá.

La mayor parte del financiamiento que los puertos están tratando de conseguir, proviene de diversos programas federales, incluyendo una reautorización plurianual del transporte de superficie que pronto estará lista para su aprobación en el Congreso; así como también del Impuesto de Mantenimiento de Puertos (HMT, por sus siglas en inglés), promulgado por el Congreso en 1986 que busca recuperar dinero de los despachadores de acuerdo al valor de la carga que trasladan por los puertos. Muchos puertos están poniendo sus esperanzas en futuros estímulos federales de gasto, así como también otros esfuerzos como la Iniciativa de Exportación Nacional del actual gobierno, que tiene como meta lograr duplicar las exportaciones de Estados Unidos para el año 2015. El requerimiento de presupuesto para el ejercicio fiscal de 2011 del Departamento de Transporte de Estados Unidos, publicado en febrero, incluye 4 mil millones de dólares para la creación de un Fondo Nacional de Infraestructura para su Innovación y Financiamiento.

En febrero de 2010, gracias al Título XII de la Ley de Recuperación y Reinversión Americana de 2009 (ARRA, por sus siglas en inglés) se consiguieron 1,500 millones de dólares de fondos federales para financiar mejoras en el transporte. Sin embargo, los líderes portuarios no pudieron evitar sentirse decepcionados porque solo el 8 por ciento de los fondos del programa de Inversión en Transporte para Generar una Recuperación Económica (TIGER, por sus siglas en inglés) fue destinado a mejoras portuarias. La competencia por recibir estos fondos es feroz. Algunos puertos estadounidenses ya han recibido algunos fondos TIGER; por ejemplo Gulfport, en sociedad con Kansas City Southern Railway (KCS) ha recibido un fondo de 20 millones de dólares para mejorar la línea férrea de 76.5 millas que une el puerto y la ciudad de Hattiesburg, en Mississippi, un proyecto valorizado en 50 millones de dólares que promete mejorar el sistema intermodal del puerto y lograr una mejor conexión entre el puerto y Chicago, New Orleans, Canadá y la costa este de Estados Unidos. En la actualidad, la línea férrea recibe sólo tráfico de trenes de carga con contenedores a un solo nivel, transportados a una velocidad de 10 millas por hora (mph) Las autoridades portuarias han declarado que las mejoras en la línea permitirán que los trenes de carga transporten contenedores colocados en dos niveles a 49 mph.

En diciembre de 2009, otro programa federal de fondos fue aprobado. Al igual que los fondos TIGERS, los fondos TIGERS II son fondos discrecionales administrados por el Departamento de Transporte de Estados Unidos y utilizados para mejoras en infraestructura. Los puertos ya están compitiendo por obtenerlos. Gary LaGrange, presidente y alto ejecutivo del Puerto de New Orleans, expresó que su puerto está interesado en obtener un fondo TIGERS II de 35 millones de dólares a fin de expandir el tamaño del muelle del puerto.

El puerto de Gulfport ha financiado en gran parte la primera fase de su proyecto de ampliación, con 570 millones de dólares obtenidos de los recursos para el desarrollo comunitario otorgados a Mississippi después del huracán Katrina por el Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD, por sus siglas en inglés). El uso de este dinero en la ampliación del puerto creó controversia, ya que algunos críticos insistían en que el dinero debía servir para financiar la construcción de viviendas. Por otro lado, las autoridades decían que la reconstrucción del puerto era parte de un pedido de financiamiento federal solicitado con anterioridad al huracán Katrina. Los trabajos en el puerto continúan avanzando.

Al margen del reto de conseguir fondos, el consenso general entre los administradores de puertos es que la flamante ampliación del Canal de Panamá en 2014 cambiará significativamente las rutas comerciales, y estos puertos simplemente no pueden perder la oportunidad de traer mayores negocios a sus regiones.

*Este artículo fue escrito por Nancy Condon, editor asociado de EconSouth.*