

El nou CANAL DE PANAMÀ

L'evolució de la història ve sovint marcada per les revolucions tecnològiques, que solen ser potents motors del desenvolupament i evolucions humanes. En aquest sentit, el desenvolupament d'infraestructures, nous mitjans de transport i noves rutes comercials amplien els horitzons de la prosperitat i les possibilitats econòmiques de les persones.

Al maig de 1879, l'enginyer francès **Ferdinand Lesseps**, que havia ideat i dirigit amb gran èxit la construcció del Canal de Suez, inaugurat el 1869, i que va estar vivint durant els anys previs aquesta projecció a la ciutat de Barcelona, a la Casa Xifré –on també per aquella època vivia **Narcís Monturiol** i **Marià Cubi**–, va presentar en la Societat de Geografia de París el seu projecte d'un canal interoceànic sense rescloses per connectar l'Oceà Atlàntic amb l'Oceà Pacífic travessant l'istme de Panamà. Les obres seran difícils i plenes d'obstacles, el projecte sense excloses es va demostrar impossible ja que aquestes eren imprescindibles per salvar el desnivell entre tots dos oceans. De fet, el canal no s'obrirà fins molts anys més tard, amb un projecte molt diferent a l'inicial i amb nous accionistes –bàsicament el control el tindria Washington–, fins agost de 1914 coincidint amb el tràgic inici de la Gran Guerra.

Des de la seva inauguració i fins quasi arribat el segle XXI, el canal ha estat objecte de diferents disputes polítiques entre el govern de Panamà i el govern dels Estats Units D'Amèrica. No va ser fins els acords entre el llavors **Jimmy Carter** i **Omar Torrijos**, president de Panamà, que el país caribeny no va anar recuperant veritablement el control de les operacions del canal fins arribar al 1999 quan, de manera definitiva, l'administració del canal va recaure sobre les autoritats panamenyes.



Primer vaixell al Canal de Panamà el 15 d'agost de 1914

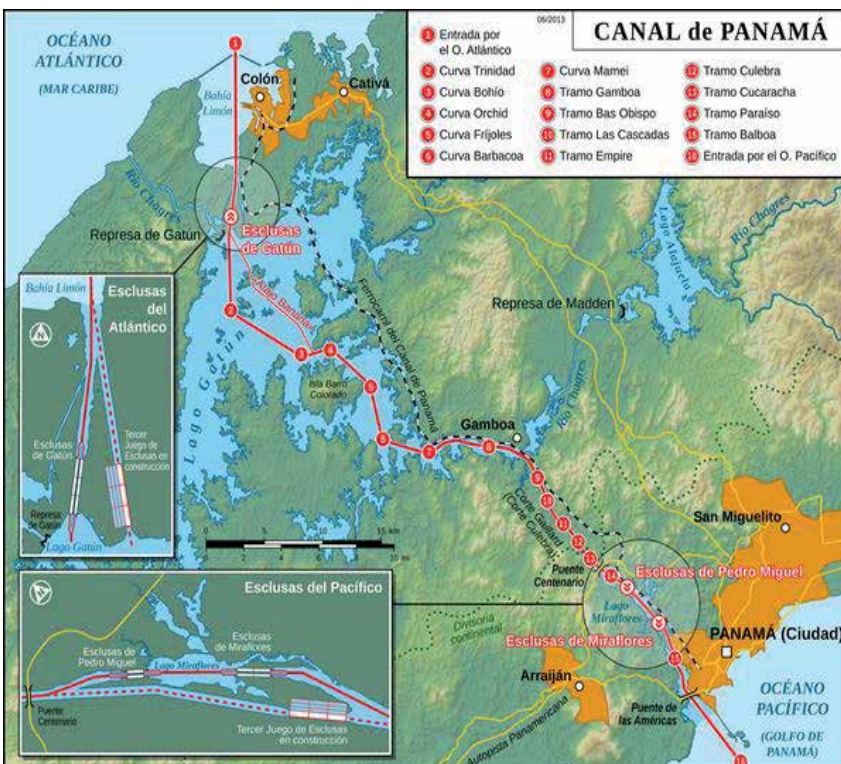
De manera recent, i amb la participació clau d'una empresa espanyola, Sacyr, el canal va inaugurar noves encluses que milloren la capacitat del canal i l'amplada del mateix. El 26 de juny de 2016 van ser inaugurades aquestes noves capacitats del canal quan el vaixell Cosco Shipping Panama, una embarcació xinesa, amb més de 9.000 contenidors (bàsicament el doble del que permet el canal antic), va creuar el canal per les noves encluses. Aquestes obres d'un pressupost de vora els 5.000 milions de dòlars van començar al 2007, fixant-se una data d'operativa comercial per el segon trimestre de 2015: malgrat la complexitat tècnica i el repte que suposava el que ha estat una de les obres d'enginyeria més increïbles i pioneres al món, el calendari i el pressupost han tingut un grau de compliment més que raonable per part del consorci hispano-italo-belga, liderat per la pròpia Sacyr.

Secció longitudinal del Canal de Panamà



Per a l'economia global, el canal era estratègic al salvar tota la circumval·lació del continent sud-americà. Des de la seva inauguració prop d'un milió de embarcacions han passat per un dels punts calents de la geoestratègia mundial per el qual passa un 6% del tràfic marítim. Amb l'ampliació segurament aquest percentatge s'acabi doblant. Actualment prop de 15.000 embarcacions creuen el canal amb un peatge mig de 55.000 USD. El canal té, sobretot, una importància vital per els ports de la costa est dels Estats Units, els ports de Norfolk, Nova York, Nova Jersey o Baltimore, que donen sortida a les exportacions d'aquests importantíssims clústers industrials cap als mercats del continent asiàtic, cap a on es dirigeix prop del 40% de totes les mercaderies que travessen el canal des de l'Oceà Atlàntic. Malgrat el creixement d'altres potències emergents, els EUA encara tenen un paper molt rellevant al canal: més d'un terç de totes les mercaderies que creuen el canal tenen origen o destí algun port Nord-americà.

Com ha assenyalat el professor **Ramón Tamames**, la visió inicial de **Lesseps** segueix vigent com el primer dia: avui Panamà significa la connexió física entre l'eix Nova York-Miami –ciutat que conserva el nombre que li va donar un altre espanyol, **Ponce de León**–, amb l'eix Singapur-Beijing, la gran mega-regió del “nou Món” que es configura en el l'escenari global del segle XXI. El canal es una obra essencialment que reforça la importància de la conca pacífica, però també pot suposar oportunitats en el sentit de que també l'oest és cada cop més a prop des de l'Est. La connexió espanyola amb el canal no només té la vinculació de Lesseps. Va ser **Hernando Cortés**, qui primer va fer veure al Rei-Emperador **Carles V**, la necessitat d'obrir un canal que connectés els dos grans oceans. Espanya, el primer gran Imperi global va ser qui primer va marcar la ruta comercial pacífica des de la Xina fins Europa passant per les Filipines, Mèxic, Cuba, les Illes Canàries i Sevilla.



Esquema general del Canal de Panamà després de l'ampliació

Prendre consciència dels canvis en el món físic i com aquest canvis amplien els nostres horitzons és un factor clau d'èxit en la internacionalització de la nostra activitat comercial. A Panamà, Espanya té un important fons de comerç cultural, polític i institucional que hem de saber aprofitar. Tant Panamà com, per suposat, els Estats Units, són llocs que guanyen atractiu inversor amb la nova capacitat del canal per totes aquelles empreses que vulguin abordar l'atractiu potencial dels mercats asiàtics en el llarg termini operant des del continent americà. Al final incrementar les nostres vendes a l'exterior passa, inexorablement, per incrementar de forma creixent les nostres inversions a l'exterior ampliant el nostre perfil de risc.