

## **Panamá: Primera prueba real en canal ampliado sin incidentes**

Por JUAN ZAMORANO

Associated Press, 9 de Junio de 2016

AGUA CLARA, Panamá (AP) — El primer ensayo real en las nuevas esclusas del canal ampliado panameño, con el cruce de un barco granelero se realizó el jueves sin incidentes a dos semanas antes de la inauguración de la retrasada obra.

El buque de nombre Baroque se desplazó en lastre (sin carga) y atravesó los tres niveles de las nuevas esclusas en el Caribe sujetado en la proa por un remolcador al igual que en la popa, en un día soleado, con brisa ligera y ante la expectativa de las autoridades del canal, los representantes del consorcio responsable de la construcción de las esclusas y de cientos de obreros que trabajaron en la ampliación y que fueron a presenciar el examen crucial.

"La prueba ha estado muy bien", dijo al término del ensayo Giuseppe Quarta, ingeniero de Salini Impregilo, una de las empresas que conforma el consorcio europeo que construyó las nuevas esclusas. "Hoy es el primer barco y queríamos ver cómo iba, hoy no nos preocupamos por los tiempos", dijo. El buque tardó unas tres horas en cruzar la vía.

La ingeniera de la Autoridad del Canal de Panamá y encargada del proyecto de ampliación de la vía interoceánica, Ilya Espino de Marotta, consideró que "el balance es positivo". Dijo que "hemos visto como el barco ha podido moverse de cámara a cámara, cómo los pasacables han podido amarrarlo y hemos visto como los pilotos han podido maniobrar".

Al preguntarle sobre las condiciones en que fue realizada la prueba, es decir en un día soleado y con un buque sin carga, Marotta apuntó que en efecto "hay una diferencia". "Lo que te va a cambiar un poquito es la maniobrabilidad del remolcador más que del práctico (el piloto que guía el buque) ese puede que se impacte un poquito más porque si viene con carga el peso del barco cambia, y si hay viento".

El ensayo se realizó en las nuevas esclusas de Agua Clara, en la entrada de la vía interoceánica por el Atlántico, en medio de preocupaciones sobre seguridad por parte de los capitanes de remolcadores uno de los sectores que intervendrán decididamente en la nueva operación.

Las autoridades del canal contrataron para este examen la embarcación Baroque que mide 836 pies de eslora y 141 pies de manga, más pequeño que los mega barcos que utilizarán la vía con hasta 1.200 pies de eslora.

Marotta dijo que el buque Baroque continuará los ensayos en el Caribe hasta la inauguración. Para las pruebas en las esclusas del Pacífico utilizarán otro buque de menor dimensión, mencionó.

La inauguración de las nuevas esclusas el 26 de junio, con más de un año y medio de demora, en un proyecto de 5.250 millones de dólares, duplicará la capacidad actual del canal, atraerá nuevos mercados, como el transporte de gas natural líquido, y reducirá los costos mundiales del transporte marítimo en unos 8.000 millones de dólares anuales.

Puertos de todo el mundo se han estado preparando para recibir barcos de un tamaño equivalente al de tres campos de fútbol, que pueden llevar más del doble de los contenedores de los barcos actuales.

Los dos complejos de esclusas, uno en el Atlántico y el otro en el Pacífico, operarán sin el sistema de locomotoras que ayudan a centrar y halar los buques para que no golpeen los muros de las cámaras en el viejo canal.

En el nuevo sistema, las grandes embarcaciones serán operadas por pilotos del canal con la asistencia de remolcadores dentro de las cámaras. Esto genera nerviosismo entre los capitanes de remolcadores porque consideran que no han sido capacitados intensamente y enfrentan riesgos.

Paralelo al ensayo, la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta del Canal de Panamá, un gremio sindical, emitió un comunicado en el que anunció que presentarían acciones legales ante la falta de entrenamiento adecuado. No ofrecieron detalles de momento sobre los recursos que interpondrán, pero reiteraron en el comunicado que la situación que enfrentarán "pone en riesgo la vida de los capitanes y tripulantes del remolcador, las instalaciones del Canal de Panamá y sus clientes".

"Hasta ahora hemos estado excluidos de aportar lo que nosotros tenemos para crear consenso", dijo a The Associated Press el capitán de remolcador y presidente de la organización sindical Iván De La Guardia al reiterar su preocupación. "Esto no es mover una carretilla, vamos a mover barcos enormes, no van a contar con locomotoras", apuntó.

Las empresas europeas que construyeron las nuevas esclusas han informado que las estructuras ya trabajaban a plena capacidad desde el 31 de mayo, después de haber superado más de 1.000 pruebas virtuales, 300 escenarios posibles distintos y 120 esclusajes.

---