

El desafío de transitar por ampliación del Canal de Panamá

Por JUAN ZAMORANO y KATHIA MARTÍNEZ

Associated Press, 9 de febrero de 2017



COCOLÍ, Panamá (AP) — El buque "Ever Living" llevaba más de 6.000 contenedores a bordo y se preparaba para iniciar su último tramo hacia el Océano Pacífico a través de la esclusa de Cocolí, cuando la maniobra se detuvo súbitamente: la última compuerta de acero no estaba abierta del todo.

Los pilotos en control del barco y los capitanes de los remolcadores, que se zarandeaban bruscamente por el movimiento de las aguas en la cámara, decidieron continuar y llevar la embarcación casi rozando la pared para que no impactara la parte saliente de la compuerta al otro lado.

"Son cosas que no deberían ocurrir", dijo el capitán en control del remolcador Mauricio Pérez luego de un tránsito por esta esclusa que duró tres horas. "A veces sólo nos queda rezar".

Poco más de siete meses después de que las autoridades pusieran en marcha la expansión del canal para acomodar a muchos de los buques más grandes del mundo, el tránsito por la vía ampliada aún enfrenta desafíos y momentos críticos: con estrecho margen de error, los barcos siguen raspando las paredes y deteriorando prematuramente las defensas diseñadas para proteger a las embarcaciones y las esclusas, principal componente de la obra de más de 5.250 millones de dólares.

The Associated Press realizó un tránsito reciente en un remolcador que ayudó a cruzar el "Ever Living" a través de la esclusa de Cocolí. En la ruta se veían varios lugares donde las defensas de caucho negro estaban visiblemente gastadas, colgando en el agua o partes de las paredes lucían sin esa protección. Un puñado de defensas dañadas se apilaba a un costado de la esclusa —al parecer— para ser retiradas.

Mucho antes de que comenzara la expansión, los capitanes de los remolcadores se habían quejado de que no estaban bien entrenados para una maniobra que es radicalmente distinta a la del canal inaugurado por Estados Unidos en 1914. En el viejo canal, los barcos cruzan ayudados por potentes locomotoras en cada lado de la esclusa, mientras que en la vía ampliada esa labor dentro de las cámaras es tomada por los remolcadores, uno atado a popa y el otro a proa, con pilotos —también conocidos como "prácticos"— en control de los buques.

"Los temores y peligros persisten, pero a los buques se los está pasando", afirmó el capitán Pérez, que con su compañero Antonio Wray eran los responsables de ayudar al desplazamiento del "Ever Living" por el lado de la proa. "En toda la maniobra hay momentos críticos".

El más inesperado fue ese al final del tránsito, cuando la compuerta no llegó a abrirse por completo, lo que obligó a los tres pilotos en control del portacontenedor a proseguir muy pegado al muro de la cámara mientras las aguas agitadas meneaban con violencia el remolcador atado en la proa. Las autoridades del canal atribuyeron el percance a la falla de un censor de nivel de agua ocasionada por vegetación y pequeños escombros del vecino Lago Gatún. El inconveniente se corrigió después.

Según los encargados del canal, los primeros siete meses han sido un proceso de aprendizaje y se muestran satisfechos por el trabajo que han realizado pilotos y capitanes, aunque reconocen que la operación no ha estado exenta de incidentes.

Hasta enero habían registrado 15 percances que provocaron daños leves a las estructuras de las esclusas y hundimiento en el casco de los barcos, cifra que las autoridades consideran ínfima al señalar que hasta ese momento se habían realizado cerca de 700 tránsitos, la mitad de ellos, con barcos portacontenedores como el "Ever Living".

"Haciendo el balance de las cosas, la verdad es que ha sido bastante positiva la manera en que nuestra gente ha logrado subir por esa curva (de aprendizaje)", señaló a la AP el subadministrador del canal, Manuel Benítez. "Y a pesar de que hay incidentes no han sido de una magnitud que pueda afectar la misma operación de las esclusas... Los barcos no se han quedado encallados, siguen sus rutas".

Sin embargo, las compañías navieras tienen buques multimillonarios en juego y cualquier retraso debido a accidentes puede costar dinero.

En el que fue quizás el percance más serio en lo que va de la operación de la vía ampliada, un buque chino golpeó un muro de la esclusa en Agua Clara, en el Atlántico, sufriendo una avería en el casco y retrasando su itinerario. Este incidente se registró pocas semanas después de la inauguración de la faraónica expansión con un retraso de casi dos años.

Algunos barcos han tenido que hacer modificaciones en sus cascos debido a los problemas con las defensas, dijo Benítez. El canal, en conjunto con los pilotos, está buscando la manera de colocar un nuevo sistema de protección y éstos últimos han recomendado un tipo de piezas flotantes que se usan en esclusas en Europa. El deterioro de las partes empero no ha llegado a paralizar el tránsito por la vía ampliada.

Sin embargo, los capitanes temen que una defensa que caiga dentro la cámara pueda enredarse en la hélice de los remolcadores.

Según las autoridades del Canal de Panamá, hay un programa de mantenimiento continuo para las piezas protectoras tanto en las esclusas originales como en las nuevas. Mencionó, por ejemplo, que en el año fiscal 2015, la vía interoceánica gastó 1,7 millones de dólares en el mantenimiento de defensas en el canal original, respondiendo a consultas formuladas sobre qué tan costoso resulta este problema.

Las autoridades dijeron que continuarán operando con el sistema de protecciones actuales en las nuevas esclusas, aunque no descartaron hacer cambios en caso de que lo consideren necesario como parte de su plan de mejoras continuas.

"Son situaciones que sí han pasado, pero nuevamente gracias a la pericia de nuestros prácticos (pilotos) son incidentes que cada vez más van dándose menos y menos", añadió Benítez.

Algunos expertos estiman que aún es muy temprano para juzgar o hacer un balance sobre la seguridad en la operación del canal ampliado, aunque sostienen que se debería poner atención al problema de las protecciones y a las condiciones en que maniobran los remolcadores.

"Una de las cuestiones que ha dado lugar a discusión y en las que parece existir un consenso entre autoridades y capitanes para prestar más atención es el tema de las defensas", dijo a la AP el experto Paul Bingham, vicepresidente del Economic Development Research Group, con sede en Boston. "Hay varias rotas e incluso eliminadas en las nuevas esclusas. No sé si es defecto de diseño o evidencia de cómo las paredes de las esclusas pueden necesitar ser protegidas mejor".

A pesar de todo, han habido notables mejoras en las operaciones. Los tiempos de tránsito promedio han bajado a dos y media o tres horas, según los pilotos de los remolcadores, en comparación con las cuatro que tomaban en los primeros meses.

Y aunque con la experiencia los capitanes se han sentido más cómodos llevando los barcos por el centro de las esclusas, especialmente cuando las condiciones climáticas son favorables, sigue siendo una operación delicada.

A medida que el "Ever Living" —de 1.098 pies de eslora o largo— cruzaba por una cámara de 1.400 pies, los marinos y trabajadores llamados "pasacables" amarraban el barco contra las paredes para mantenerlo en su lugar mientras aguardaba el paso al siguiente nivel. Eso dejó poco espacio para los remolcadores por delante y detrás de la embarcación, y los capitanes de remolcadores todavía temen que sus barcos puedan ser aplastados contra las paredes si las cosas se salen de control durante una ráfaga de fuertes vientos.

"Están apostando a nuestro profesionalismo y a la improvisación", señaló el capitán Pérez.

Los pilotos también lamentan que no se haya construido un muro de aproximación en una de las entradas de la esclusa de Agua Clara, en el Atlántico, para ayudar a alinear las embarcaciones que se desplazan desde el Pacífico. Las otras tres entradas en las nuevas esclusas y todos los ingresos al viejo canal tienen esa pared que ayuda en momentos de fuertes corrientes de agua y de vientos.

Aunque el diseño original no incluyó paredes de aproximación, posteriormente fueron incluidos en las entradas donde la topografía lo permitió, según las autoridades del canal. Fue en la entrada de Agua Clara donde se registró el percance del buque chino.

Según dijo a la AP el piloto Álvaro Moreno, cuyo gremio ha pedido a las autoridades que coloquen en esa entrada de Agua Clara un sistema que los ayude a guiarse, aún están a la espera de la decisión que se tome. Mientras tanto, aseguró, el tránsito será como el paso de un hilo a través del ojo de una aguja.