

EL FUTURO DEL CANAL

EL 22 DE OCTUBRE DE 2006, el pueblo panameño aprobó mediante referéndum la ampliación del Canal de Panamá. El futuro económico del país y su liderazgo dentro del comercio marítimo mundial estaban en juego.

El actual sistema de esclusas, inaugurado en 1914, presenta una serie de limitaciones frente a la demanda creciente del tráfico marítimo. La primera y fundamental es que, estimaciones bien consolidadas, han calculado que entre los años 2009 y 2012, el Canal alcanzará su capacidad máxima de 330 millones de toneladas, lo que equivale a cerca de 14.000 tránsitos anuales de alto calado. La segunda son las dimensiones de las esclusas, que limitan la cantidad de tránsitos y que no permiten que buques de mayores dimensiones que los llamados *Panamax* puedan atravesar el Canal.

Durante cinco años se llevaron a cabo más de 120 estudios dirigidos por expertos nacionales e internacionales con objeto de analizar la viabilidad económica y de futuro para el país. Desde los impactos ambientales hasta la financiación y rentabilidad del proyecto, pasando por las repercusiones sociales y las diferentes soluciones de ingeniería, se analizaron todas las variables que incidían en este macroproyecto cuya última finalidad consiste en aumentar la capacidad operativa del Canal.

El resultado de todas estas investigaciones fue la propuesta de creación de un Tercer Juego de Esclusas, refrendada por el pueblo panameño, que, combinado con las esclusas ya existentes, permitirá el tránsito de hasta

Componentes del programa del tercer juego de esclusas

Esclusas en el Atlántico

Esclusas de Gatún

Represa

Lago Gatún

Cauce de acceso

Esclusas Pospanamax de tres niveles

Depósitos de reutilización de agua

Esclusas en el Pacífico

Corte Culebra

Esclusas de Pedro Miguel

Lago Miraflores

Esclusas de Miraflores

Depósitos de Reutilización de agua

Corozal

Cauce de acceso

1. Profundización de las entradas en el Pacífico y el Atlántico.

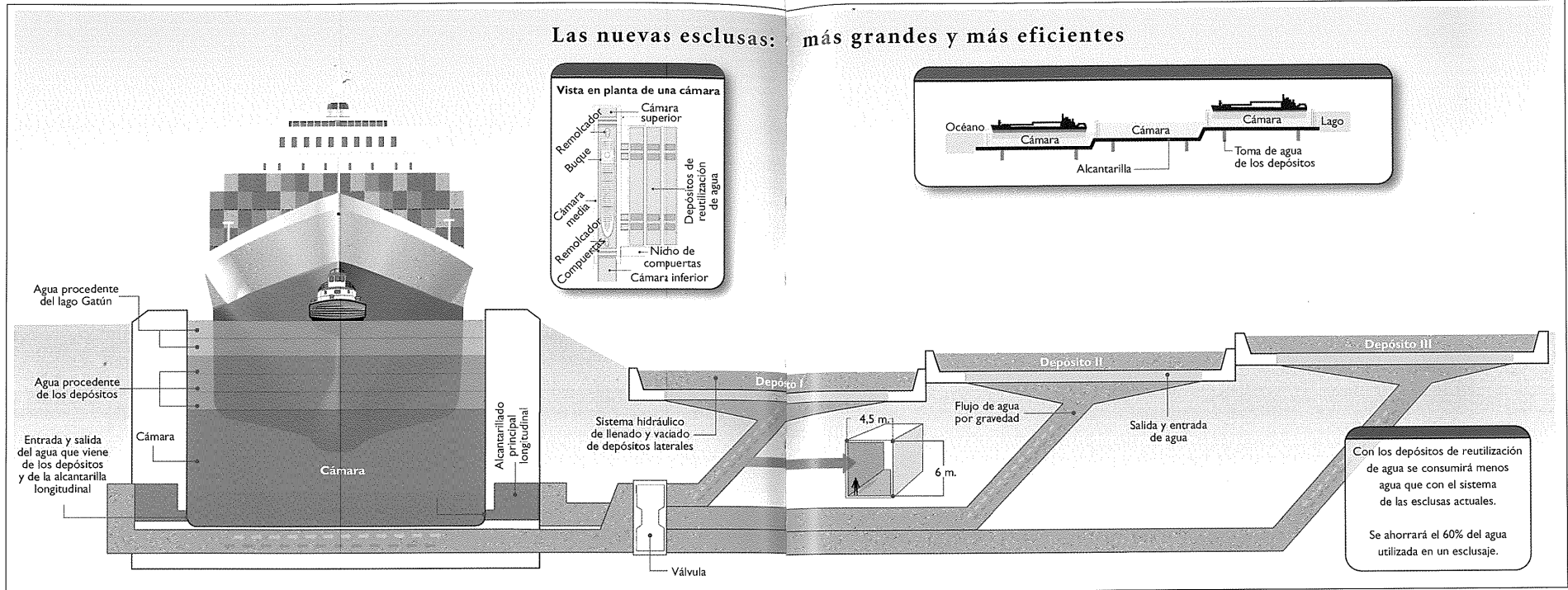
2. Ensanche y profundización de los canales de navegación del lago Gatún y profundización del Corte Culebra.

3. Construcción de las nuevas esclusas y depósitos de reutilización del agua en el Atlántico y en el Pacífico con sus cauces de navegación.

4. Subir el nivel máximo de operación del lago Gatún.

Los dos nuevos complejos de esclusas se ubicarán adyacentes a las esclusas actuales. En el lado atlántico del Canal estará del lado este de la esclusa de Gatún, mientras que en el lado pacífico se ubicará al suroeste de la esclusa de Miraflores. La ubicación de las nuevas esclusas aprovechará las excavaciones del proyecto del tercer juego de esclusas iniciado por los norteamericanos en 1939 y que fue suspendido en 1942 cuando Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial.

Las nuevas esclusas: más grandes y más eficientes



- Podrán transitar buques con más del doble de carga que los que transitan actualmente.
- Las nuevas esclusas utilizarán menos agua que las actuales.
- Las compuertas serán rodantes y no abisagradas como las actuales, lo que permitirá efectuar su mantenimiento in situ sin necesidad de cerrar la vía.
- Se utilizarán remolcadores en lugar de locomotoras para asistir a los buques dentro de las esclusas, un procedimiento seguro, utilizado en todas las grandes esclusas del mundo.

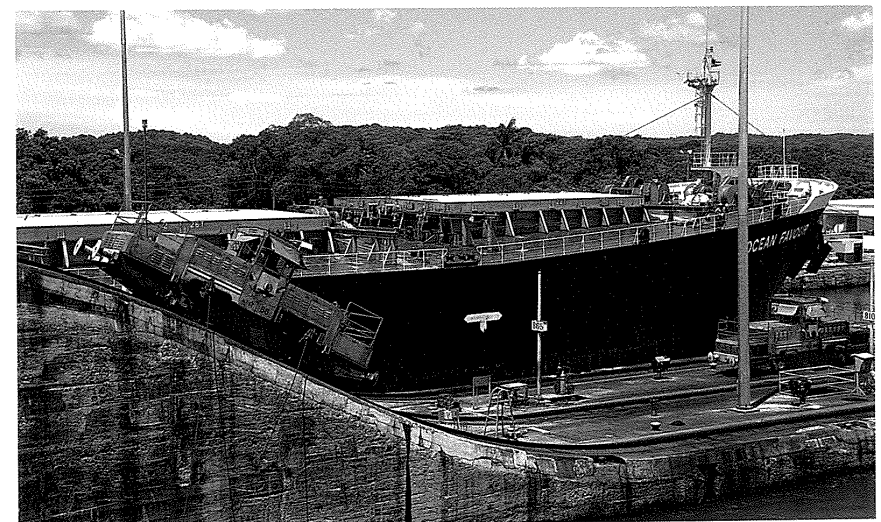
600 millones de toneladas año, casi el doble de su capacidad máxima actual. Además, hará posible que transiten por el Canal los modernos buques *Pospanamax*.

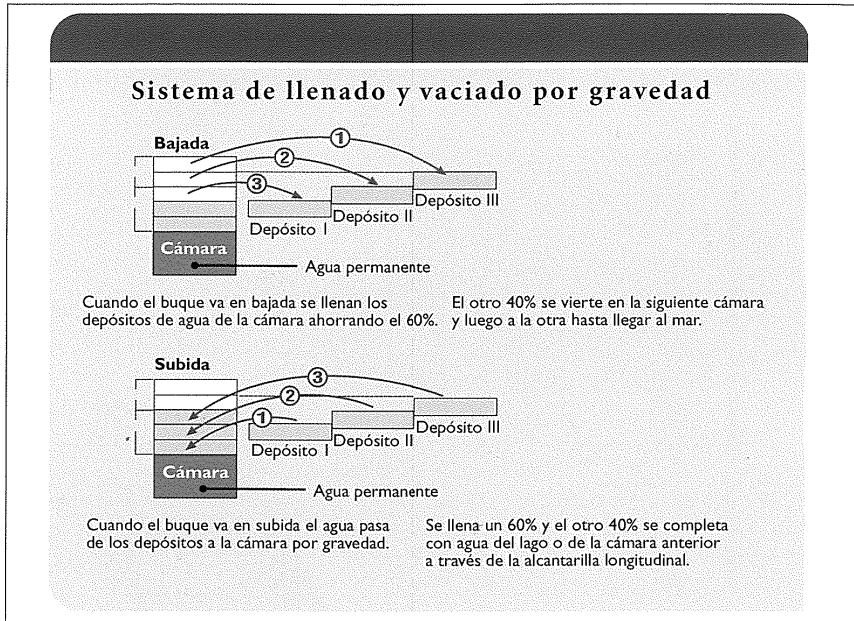
UN PROYECTO EN MARCHA

Tras su aprobación, la Administración del Canal de Panamá ha puesto en marcha el proyecto, con una inversión a lo largo de los próximos ocho años de más de cinco mil millones de dólares, que será financiada básicamente con los ingresos procedentes de los aumentos de peajes que se van a establecer.

A grandes rasgos la construcción del Tercer Juego de Esclusas podría englobarse en

A la derecha, tránsito de un buque de contenedores atravesando las esclusas de Miraflores.





- Las nuevas esclusas con sus depósitos de reutilización de agua usan menos agua que las esclusas existentes.
- Los depósitos ahorran el 60% del agua utilizada en cada esclusaje.

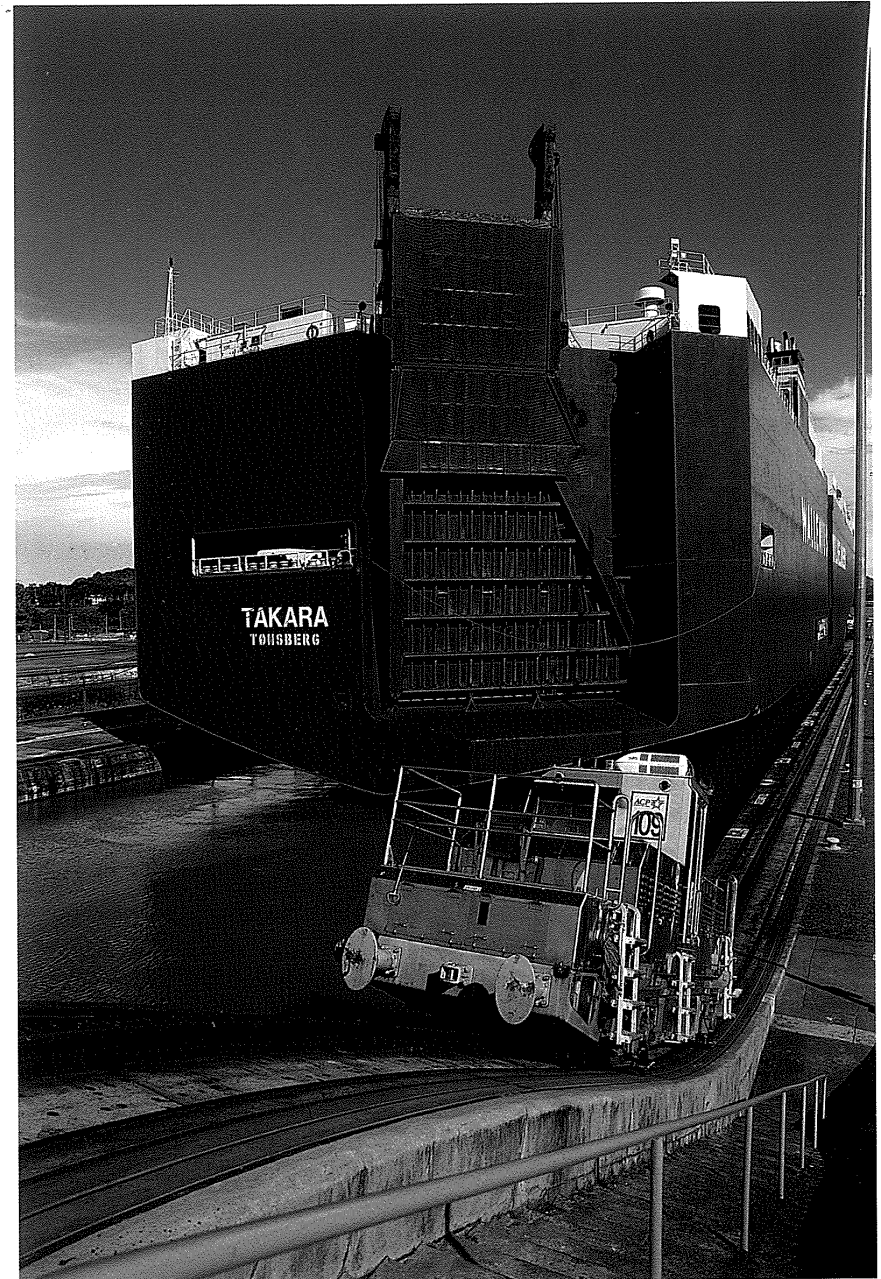
cuatro importantes actuaciones: la profundización de las entradas en el Pacífico y en el Atlántico; el ensanche y profundización de los cauces de navegación del lago Gatún y la profundización del Corte Culebra; la construcción de las nuevas esclusas en ambos océanos con sus correspondientes cauces de navegación, y la subida del nivel máximo de operación en el lago Gatún.

La experiencia en las tareas y técnicas de dragado y excavación que posee el personal del Canal ha permitido que con equipo y per-

sonal propios se inicien estas tareas en el Corte Culebra, en el lago Gatún y en los canales de acceso. Estos trabajos de dragado se prolongarán durante los ocho años calculados para la conclusión del proyecto. La construcción de las esclusas está previsto que comience en 2008 y los trabajos para aumentar el nivel de agua del lago Gatún en 2011.

En la vertiente atlántica del Canal la nueva esclusa estará situada al este de la actual esclusa de Gatún, mientras que en la vertiente pacífica se ubicará al suroeste de la actual esclusa de Miraflores. Para la ubicación de las nuevas esclusas se ha tenido en cuenta el

Ayudados por las potentes mulas mecánicas los inmensos buques Panamax atraviesan las esclusas de Miraflores.



aprovechamiento de las excavaciones realizadas por los norteamericanos en su proyecto del Tercer Juego de Esclusas, que se iniciaron en 1939 y que quedaron suspendidas en 1942 cuando los Estados Unidos de América entraron en la Segunda Guerra Mundial.

Las nuevas esclusas, de tres tramos cada una, serán más grandes, más eficientes y más ecológicas. Permitirán el tránsito de buques con más del doble de carga que los buques que transitan actualmente. Entre sus novedades más importantes está la construcción de depósitos para la reutilización del agua, que ahorran el 60% del agua utilizada durante el esclusaje.

Las cámaras de las esclusas se llenarán y vaciarán por gravedad. Cuando el buque va descendiendo, se llenan los depósitos con el 60% del agua de la cámara, mientras que el otro 40% se vierte a la cámara siguiente o al mar. Cuando el barco va subiendo, el agua de los depósitos va llenando por gravedad el 60% de la cámara y el otro 40% se completa con agua del lago o de la cámara anterior.

Las nuevas esclusas tendrán unas compuertas rodantes y no abisagradas, como las actuales, lo que va a permitir que pueda realizarse el mantenimiento de las mismas en el sitio sin tener que cerrar la vía. Otra novedad es que se utilizarán remolcadores en lugar de locomotoras o "mulas" para asistir a los barcos dentro de las esclusas.

El agua es el elemento fundamental e indispensable para el buen funcionamiento del Canal. El mayor tránsito de buques va a exigir unos mayores requerimientos de agua, teniendo en cuenta que los recursos hídricos del lago Gatún son esenciales para el consumo de la población de las dos principales ciudades del país y para el correcto funcionamiento de la vía acuática, tanto en la estación

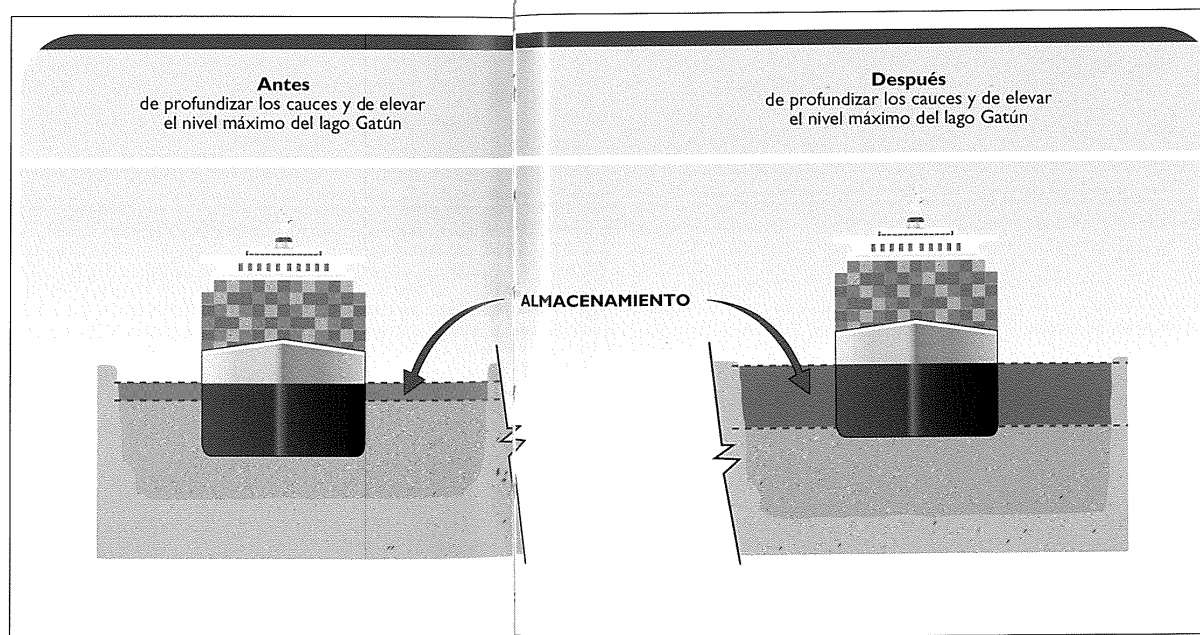
seca como en la lluviosa. Los proyectos de profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo del lago Gatún aumentarán el almacenamiento del agua del lago y facilitarán el óptimo aprovechamiento de este importante recurso natural.

La construcción de las nuevas esclusas permitirá que Panamá continúe siendo el centro del comercio marítimo internacional. Durante el período de construcción, entre los años 2007 y 2014, se generarán más de 40.000 empleos directos o indirectos. Unos 7.000 trabajadores estarán directamente involucrados en las actividades de construcción.

Como consecuencia de ello crecerá la economía del país, se multiplicarán las exportaciones, aumentará el producto interior bruto y se incrementará el turismo. Con esta inmensa obra el futuro de Panamá quedará garantizado.



Procedente del Caribe este buque atraviesa las esclusas de Gatún en dirección al Pacífico.



Los proyectos para el suministro de agua consisten en la profundización de los cauces de navegación y en la elevación del nivel máximo del lago Gatún. Estos dos proyectos aumentarán la capacidad de almacenamiento del lago Gatún y garantizarán el suministro de agua para la población y para el funcionamiento del Canal.