



El Faro



Años de
transferencia



CANAL DE PANAMÁ



JUNTOS SOMOS PANAMÁ

20 años de la transferencia del Canal

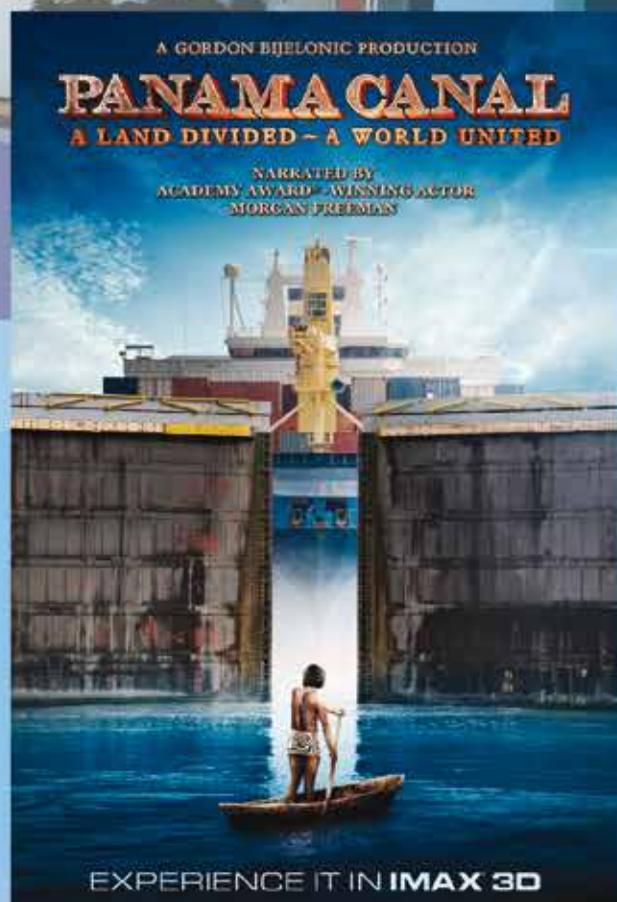
IMAX



CANAL DE PANAMÁ

IMAX

IMAX
CANAL DE PANAMÁ



Documental del Canal de Panamá en IMAX 3D

Narrado por Morgan Freeman

Ubicado en el Centro de Visitantes de Miraflores
Abierto todos los días de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.

45min. | **1 función**
de duración | cada hora

Una de las pantallas más grandes del mundo.
Tienda de regalos con productos únicos.

[imaxcanaldepanama](#)

info@imaxpanamacanal.com 322-6635 / 830-2631



Lirio de agua (*Nymphaea ampla*)

EL FARO Diciembre 2019 - No.138

Central 5-6-7

El camino hacia la transferencia del Canal.

Compás 8-9-10

"Creo en el poder de la inteligencia colectiva", Ligia Elizondo.

Perspectiva 11-12

Memoria histórica: el capítulo panameño del Canal.

Ventana 17

CruciCanal.

Historia 18-19-20

El Canal ampliado y el ejercicio democrático del referéndum.

Ambiente 21-22

La ruta verde: 20 años de gestión ambiental.

Informe 23-24

2020: enfocados en el agua.

Puente 25

El vuelo del tucán Arcoíris.

Reseña 26

Noticias del Canal.



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Ricardo Manuel Arango

Elías A. Castillo G.

Lourdes del Carmen Castillo Murillo

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Henri M. Mizrachi K.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Alberto Vallarino Clément

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Manuel E. Benítez

Subadministrador

May Jane Coulson

Vicepresidenta de Asuntos Corporativos
y Comunicación, interina

Abdiel Antonio Gutiérrez

Gerente-División de Comunicación

Vicente Barletta

Gerente-Sección de Comunicación
Organizacional y Relaciones Públicas

Jovanka Guardia

Editora

Miroslava Herrera

Redactora

Giancarlo Bianco

Supervisor de Productos Informativos

Fotógrafos:

Nicolás Psomas

Bernardino Freire

Edward Ortiz

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografías

elfaro@pancanal.com

VEINTE AÑOS SOBERANOS

Los Tratados Torrijos – Carter fueron firmados en 1977 y entraron en vigencia dos años después, el 1 de octubre de 1979, día en que desapareció la Zona del Canal en la que los Estados Unidos gobernaban “como si fuesen soberanos”. Se inició así un proceso de transición que duró 20 años y tres meses. Varias generaciones de panameños hicieron aportes fundamentales para la eliminación del duro gravamen de la perpetuidad impuesta ominosamente en 1903.

Después de algunos avances en el largo camino hacia la recuperación de la soberanía en todo nuestro territorio, coincidieron en el firmamento político de sus respectivos países, jefes de Estado como Torrijos y Carter. El primero, conquistando las solidaridades del mundo y especialmente de los países hermanos de América Latina, y el segundo, poseído de un honroso sentido de la justicia y la equidad.

Tal día como hoy, hace 20 años, el pueblo panameño recibió no solamente el Canal, sino todo el territorio circundante de ocho kilómetros en cada orilla de la ruta acuática en el que desde entonces solamente se izaría nuestro pabellón nacional. Fue aquel un momento importante en la historia de nuestro país, pero más importante es lo que nueve mil quinientos trabajadores han aportado a esta gran empresa del Estado que contribuye con empleos y con sus fondos excedentes entre los ingresos y los gastos, al bienestar de muchos compatriotas humildes que sienten así que nuestro Canal proporciona el mayor beneficio colectivo posible.

Ni la Autoridad del Canal de Panamá es una sociedad perfecta, ni son inexistentes los riesgos y problemas como el del cambio climático y las crisis económicas y las disputas comerciales entre países que afectan las actividades marítimas internacionales. Afortunadamente el Canal se administra lejos de la política y los favoritismos, se practica un riguroso proceso de selección.

El Canal de Panamá marca pautas en sus tareas. Una de las más importantes, a mi juicio, es que su administración y funcionamiento constituyen un ejemplo para todas las entidades de la nación. Normas como las que rigen el ingreso por méritos, las que evitan la corrupción, la eficiencia del personal desde los que desempeñan los puestos más humildes hasta los más elevados, deben ser la regla y no la excepción.

Otra muestra de la previsión de quienes han administrado el Canal desde que lo recibimos, ha sido la construcción de un nuevo sistema de esclusas que hoy permite el paso de naves que antes no podían efectuar los tránsitos a través del istmo. Gracias a esta innovación, iniciada tan pronto como a los siete años de administración panameña y en el período del presidente Martín Torrijos, los ingresos del Canal han aumentado. Aún antes de la fecha que hoy conmemoramos, el presidente Ernesto Pérez Balladares se preocupó en 1997 de la creación de normas jurídicas que dotasen al Canal de independencia en su administración y en el manejo de su patrimonio.

El Canal mira el porvenir atentamente, pero sin preocupación. Así como no tiembla el ave aunque la rama cruja, porque bien sabe lo que son sus alas, así los canaleros, como se autodenominan los empleados, se sienten capacitados para solucionar los problemas que se presenten. Quienes trabajan en esta organización, saben que la capacidad, la voluntad de servir, la responsabilidad y la honestidad, son requisitos indispensables para que esta organización siga siendo la mejor empresa pública del Estado.

Doctor Aristides Royo Sánchez
Ministro para Asuntos del Canal
Presidente de la Junta Directiva

CAMINO HACIA LA TRANSFERENCIA DEL CANAL

Por Luis Enrique Vásquez

Contrario a múltiples voces agoreras, dentro y fuera del país, que presagiaban una catástrofe para Panamá a partir de la salida del último soldado estadounidense acantonado acá, y del traspaso del Canal a la administración panameña el 31 de diciembre de 1999, 20 años después, la vía acuática presta al comercio marítimo mundial un servicio continuo, eficiente y seguro, al tiempo que ha aportado al Tesoro Nacional más de B/.16 mil millones.

Durante los 85 años en que Estados Unidos administró el Canal, pagó a Panamá B/. 1,877 millones por la explotación de la vía acuática.

Sin embargo, este éxito no es fortuito, por cuanto un país, con una sociedad polarizada por la recién derrocada dictadura militar, se puso de acuerdo para enfrentar el gran reto que tenía por delante. Tras el retorno de la democracia con la administración del presidente Guillermo Endara, y el rol del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), como facilitador, nace en 1993 el proceso de diálogo Bambito.

La firma de los tratados Torrijos-Carter, el 7 de septiembre de 1977, en la sede de la Organización de Estados Americanos, en Washington D.C, marcó el final de una lucha generacional de un pueblo por eliminar la llamada “quinta frontera” y el inicio del enorme proceso de prepararse para administrar el Canal y las áreas revertidas.

Los archivos del PNUD dan cuenta de que líderes de las organizaciones sociales y políticas del país fueron invitados a integrarse a las discusiones. De inmediato hubo respuesta favorable de varias organizaciones, lo que dio lugar a Bambito II y III, en 1994, durante el recién instalado gobierno del presidente Ernesto Pérez Balladares.

Igual ocurrió con Coronado I, II, y III, tras lo cual se dejó la estructura de diálogo que hoy se conoce como la Concertación Nacional para el Desarrollo.





Roberto Eisenman, empresario y fundador de La Prensa.

“Panama tiene una historia rica en consensos nacionales. Veníamos de una dictadura; algunos habían colaborado con la dictadura, otros habíamos sido opositores, y éramos enemigos, entonces el PNUD convoca a una reunión en Bambito con el propósito de sentar en una misma mesa a los enemigos. Entramos a esa reunión enemigos, y salimos de esa reunión panameños adversarios, cosa muy distinta. Ya no queríamos matarnos, sino construir una nación”, dijo a *El Faro* el empresario Roberto Eisenmann, quien formó parte del “Grupo de Apoyo”, en los consensos de Bambito, y luego en los Coronado I, II y III. El tema central era el Canal de Panamá, y se carecía de toda legislación para administrar la vía y los bienes revertidos. Se partió de cero, subraya.

Eisenmann destaca el papel jugado por el PNUD, entonces bajo la dirección de la nicaragüense Ligia Elizondo (ver entrevista en esta edición), que proporcionó el apoyo financiero, técnico y logístico; de las Universidades de Panamá y Santa María la Antigua, como mediadoras; y de los expresidentes de Colombia (1982-1986) Belisario Betancur, y de Uruguay (1985-1990 y 1995-2000) Julio María Sanguinetti, los “facilitadores de lujo”.

Eisenmann recuerda que en el diálogo de Coronado, presidido por el expresidente Betancur, toda la sociedad panameña estaba representada, y que en las conversaciones había temas que causaban gran confrontación, como el aspecto laboral, pues estaban todos los sindicatos de trabajadores del Canal y representantes de la Administración.

“Había cosas que producían una gran polarización. Un solo ejemplo, la parte laboral. Al comenzar a hablar de la necesidad de que los sindicatos renunciaran al derecho a huelga. Pedirle a un sindicalista que renuncie al derecho a huelga, era como pedirle que se suicidara. Entonces la negociación se puso violenta (...) hubo gente que entraba y tiraba puertas. Eso era un horror. Hasta que los asistentes no canaleros dijeron, “time out”, un momentito, calma, esto no es una negociación obrero patronal, estamos hablando de nuestro Canal, lo que hemos querido desde 1903, y no podemos arriesgarnos a hacerlo mal”.

A partir de ese momento, subraya, comenzó la negociación racional, y a ponerse de acuerdo. Tanto así, que al tercer día del diálogo todos se pusieron de pie alrededor de la mesa y cantaron el Himno Nacional llorando como unos niños, porque no podíamos creer lo que habíamos logrado: que Panamá se hubiera puesto de acuerdo en temas tan polarizantes.

Luego, en Coronado II, se aprobó el Plan Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y el Plan General de Uso, Conservación y Desarrollo del Área del Canal. Le siguió Coronado III, con la denominada Visión 2000.

“Yo solo tengo un problema con usted”

Eisenmann recuerda que antes de la firma de los tratados del Canal en 1977, tuvo un encuentro con el general Omar Torrijos a quien le expresa que había manejado de manera “casi perfecta” el tema con Estados Unidos.

“Tuve una conversación con Torrijos mucho antes de que los Tratados [del Canal] llegaran a su punto, en el que le dije: Mire, el manejo que usted le está dando al tratado del Canal o a la relación norteamericana del Canal, yo lo considero casi perfecto; la movilización social que usted le ha dado a este país, estoy totalmente de acuerdo, y creo que usted le ha evitado a este país la guerra de guerrillas que tienen otros países de la región.... Yo nada más tengo un problema con usted y me dice “¿cuál?”. Le digo: Hágase elegir, Sométase a unas elecciones. Y me miró con esa cara de campesino que él tenía. Y no me dijo nada, pero podía ver cómo funcionaba el cerebro, y estaba diciendo: “Más pendejo eres tú (sonríe). Obviamente cerrar el proceso histórico del Canal fue gracias a Torrijos y a Jimmy Carter”, subraya el empresario, cofundador del diario La Prensa.



Firma de los Tratados Torrijos- Carter.

El turno de EPB

Al presidente Ernesto Pérez Balladares le correspondió dar seguimiento a los consensos iniciados por su antecesor Guillermo Endara, en cuya administración se aprobó el Acto Legislativo No.1 que agrega el Título XIV a la Constitución Política de la República que crea la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Mediante el Acto Legislativo No.2, aprobado el 23 de agosto de 1994, se sustituye el Preámbulo, se introduce nuevos preceptos, se deroga un capítulo y se reformaron el contenido de varios títulos de la Constitución.

Este acto que eliminó el ejército y desmilitarizó la Constitución Política recibió la aprobación de las dos asambleas legislativas.

“Además del denominado Plan Ford, que suponía la privatización al 100 % de empresas estatales, heredamos la necesidad de adecuar todas nuestras estructuras legales para la transferencia del Canal. Debo reconocer que siendo presidente electo, acordamos con el presidente Endara, que Dios lo tenga en la gloria, hacer lo necesario para que las dos asambleas [legislativas], la que salía en 1994, y la que entraba ese año, hicieran unas reformas constitucionales que nos permitieran la creación de la Autoridad del Canal de Panamá y de la Región Interoceánica y que desarrollaron los mecanismos legales. En esas circunstancias asumimos la Presidencia de la República”, señala Pérez Balladares.

Se armó un equipo legal que llevara adelante la redacción de la ley que crea la ACP, sin banderías políticas, porque participaron representantes de otros partidos políticos ajenos al PRD, ya que el objetivo era que se diera una transición del Canal imperceptible, sin traumas.

¿Por qué Alberto Alemán Zubieta?

Al presidente Pérez Balladares le correspondió designar en 1998 al primer

administrador de la ACP, y se decidió por Alberto Alemán Zubieta, quien desde 1996 estaba al frente de la administración de la entonces Comisión del Canal de Panamá. A la postre, este el ingeniero civil cumpliría dos periodos consecutivos frente a la administración de la vía acuática panameña (1998 a 2012).

Durante los siguientes años, sirvió simultáneamente como administrador de la Comisión del Canal de Panamá y de la ACP, asegurando así que las decisiones tomadas bajo la Comisión tuvieran continuidad bajo la nueva Autoridad del Canal.

“Fue una decisión acertada. El ingeniero Alemán demostró su capacidad, que se podía hacer las cosas bien, a lo panameño pero bien. Demostró que el Canal podía ser un mecanismo de desarrollo para el país y que el Canal podía producir réditos económicos muy importantes que hoy día continúan.”, señala el exmandatario.

El presidente Pérez Balladares recuerda que había temor porque tras el desalojo de las bases militares estadounidenses, los panameños no sabrían qué hacer con esas instalaciones, en consecuencia, a los primeros a quienes había que demostrar que se podía administrar de forma eficiente el Canal y las áreas revertidas,

era a los propios panameños, más que al gobierno federal estadounidense.

“Nosotros podemos hacer mejor que cualquier otro, porque nadie quiere más a Panamá que los panameños”, afirma el exgobernante, al tiempo que pone como ejemplo el desarrollo de la Ciudad del Saber en la antigua base de Clayton, y el Área Económica Especial Panamá Pacífico, otrora base aérea de Howard, ambas en el Pacífico.

“Esos temores no eran infundados porque, si bien no se afectó la operación del Canal como tal, se dejó de invertir, sobre todo en los puertos y el ferrocarril, que eran un desastre cuando los recibimos. Conscientemente los zonians, más que la propia administración estadounidense hicieron lo posible por entregarnos algo que no funcionara, para que el país quedar mal. Por fortuna, subsanamos esa situación, y hoy se ve cómo operan esas instalaciones”, manifiesta el exgobernante.



“CREO EN EL PODER DE LA INTELIGENCIA COLECTIVA”



Llegó a Panamá en 1995, como representante residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Acompañó el camino de la preparación del país para recibir el Canal en un momento crítico. A menos de cinco años de recibir la administración de la vía, Ligia Elizondo lideró el proceso de diálogo nacional que cimentó el éxito de la transferencia.

En las mesas de diálogo participó un amplio espectro de grupos y gremios.

Por Miroslava Herrera

Los acuerdos de Coronado, nombre coloquial del Encuentro Panamá 2000 (1996), sentaron la base sobre la que se diseñó la administración y la legalidad del Canal panameño, ¿Cómo participó usted en este proceso de diálogo en Panamá?

Mi primer paso fue sostener largas conversaciones con los representantes de las principales fuerzas políticas y sociales para apreciar si consideraban oportuno darle continuidad a los diálogos nacionales de Bambito, en el nuevo contexto de la transición del Canal.

Encontré que a pesar de que existían muchas divergencias y fracturas en la sociedad panameña en esa época, si había un punto común que los unía a todos: el deseo de que la transferencia del Canal fuera exitosa y que una vez en manos panameñas, este fuera administrado eficientemente para el beneficio de toda la población. Esto implicaba garantizar la despolitización de la administración del Canal.

¿Con qué panorama se encontró usted en aquel momento?

Encontré que a pesar de que había intereses comunes en la sociedad panameña, el país estaba muy polarizado políticamente. El presidente [Ernesto] Pérez Balladares había nombrado a Jorge Eduardo Ritter como ministro de la Transición del Canal, que entre sus funciones estaba crear una propuesta de ley para la constitución de la Autoridad del Canal de Panamá. Propuesta que debía ser presentada ante la Asamblea Nacional para su debida aprobación.

Ayudar a cerrar la brecha y lograr que tanto gobierno como partidos políticos y sociedad civil pudieran sentarse en la mesa a trabajar por ese objetivo común que tanto deseaban, se convirtió en mi tarea prioritaria así como la de mi equipo.



El Encuentro Panamá 2000 propició un diálogo nacional para decidir como nación, el destino del Canal en manos panameñas.

El proceso de diálogo siguió un modelo que probó ser muy exitoso, ¿Cómo fue la puesta en marcha de ese modelo con participantes que estaban polarizados?

Dada la polarización y animosidad que prevalecía en esa época entre las diferentes fuerzas políticas y sociales, nos dimos a la labor de abrir espacios de comunicación informales para que los diferentes grupos, que rehusaban entablar reuniones formales, pudieran, al menos, reunirse socialmente sin compromiso. Así fue como el conocido Caballo Bayo, plato típico nicaragüense, sirvió de excusa para congregar a distintas personalidades en mi casa, y a partir de esos encuentros, se soltó un poco el ambiente. Los espacios informales de encuentro siempre jugaron un papel importante a lo largo de todo el proceso.

Una vez creados estos espacios de comunicación, se procedió a organizar formalmente el Grupo de Apoyo, que sería el mecanismo clave de conducción de los diálogos de Panamá 2000. Estuvo conformado por los rectores de la USMA y la Universidad de Panamá como garantes, por el Ministro de la Transición del Canal en representación del Gobierno de Panamá, el Presidente del Sindicato de los empleados del Canal y notables del sector privado, medios de prensa y partidos políticos.

Durante las reuniones de Coronado propiamente, los medios de prensa estuvieron presentes transmitiendo permanentemente "en vivo", de manera que la sociedad panameña tuvo un acceso transparente a lo que se estaba

discutiendo y acordando en las reuniones de diálogo. Además, los periodistas participaron en los diálogos como integrantes del proceso a través de su gremio, al igual que muchos otros gremios de trabajadores.

Se pueden distinguir así los principales elementos que perfilan el modelo: un gran objetivo común; participación amplia y representativa en el diálogo de todas las fuerzas políticas y sociales; transparencia en la conducción del proceso; comunicación permanente con la población; confianza en un mediador neutral como era en este caso el PNUD, la cual fue magnificada con la participación del presidente Belisario Betancur como facilitador.

Tras el intenso debate en una reunión en Coronado, la sesión terminó en lágrimas de emoción al cantar el Himno Nacional. ¿Cómo fue que se logró convertir la discusión en una misión de país?

Si bien recuerdo esto sucedió durante el tercer diálogo de Panamá 2000, igualmente conocido como Coronado III. Había llegado el momento de poner a un lado la política partidista para forjar una visión de mediano y largo plazo, una política de Estado consagrada por un gran acuerdo nacional, que estuviera por encima de las políticas coyunturales de gobierno. Políticas de Estado que garantizaran la estabilidad de la Autoridad del Canal de Panamá a largo plazo y lo insularan del vaivén y los giros políticos locales.

Según Mario Solórzano en su libro "Cuando los políticos cumplen", la reunión Coronado III fue la más compleja, porque ahí se trató directamente el anteproyecto de ley del Canal, ¿cómo recuerda usted aquella discusión?

Un punto de inflexión crucial para el éxito de los diálogos de Panamá 2000 fue la decisión de someter el borrador del anteproyecto de ley de la Autoridad del Canal de Panamá al diálogo nacional. Este anteproyecto había sido elaborado por brillantes especialistas bajo la dirección del ministro Ritter, así que entre algunos existía la natural duda acerca de cómo un grupo tan diverso y heterogéneo de participantes podría hacer aportes sustantivos al anteproyecto. Mi granito de arena consistió en creer firmemente en el poder de la inteligencia colectiva. Estaba segura que si se entregaba el anteproyecto a las mesas de diálogo, pasándolo así por el tamiz de los más de 100 participantes que en calidad de agentes sociales estaban representando al país entero, sus muy diversas experiencias y conocimientos ejercerían un poderoso filtro y también asegurarían un enriquecimiento sustantivo del proyecto de ley.

El ministro Ritter aceptó el reto de someter ante "legos" un proyecto tan complejo y se comprometió a considerar y dar su debido peso a todas las sugerencias y recomendaciones que surgieran del plenario. Igualmente, a presentar posteriormente ante plenario aquellas que fueran rechazadas, con una justificación aclaratoria.

El ministro reconoció emocionado la importancia de los aportes que había recibido y cómo en el proceso de diálogo se había logrado un consenso acerca de las modificaciones que había que hacerle al anteproyecto de Ley. Es un hecho histórico que el proyecto de Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá fue aprobado por unanimidad en la Asamblea Nacional.

¿Cuál fue su estrategia personal para unir a todas las partes y mantener el curso?

Estaba convencida de que la transferencia del Canal era el suceso más importante para Panamá en muchas décadas. No se trataba de un proceso administrativo de transferencia de bienes, sino de un evento que iba a cambiar el rumbo del país para siempre. Estaba consciente de que si el proceso de transición carecía de una amplia base de apoyo político, tarde o temprano la polarización que existía iba a socavar el proceso de transición y el Canal terminaría siendo una entidad politizada. De manera que, además de pensamiento, siempre hubo mucho sentimiento en este proceso, y se derramó más de una lágrima.



Ligia Elizondo, representante residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo a cargo de los diálogos en torno al Canal.

Hay que reconocer que don Belisario, con su infinita paciencia y habilidad de estadista, logró mantener el buen rumbo de los plenarios, que a veces se pusieron trepidantes. Y Mario Solórzano siempre logró reunir a los más recalcitrantes contrincantes, dulcificando las pasiones con sus infecciosas carcajadas, y un coctelito cuando era posible. Nunca hay que subestimar el buen humor en los entretelones políticos.

Han pasado 20 años de la transferencia del Canal y todo o casi todo lo pactado en aquellos encuentros ha producido una empresa estatal fuerte y productiva, ¿Cómo reflexiona usted en esta actualidad?

En retrospectiva, creo que la historia ha demostrado que el diálogo democrático rinde frutos. El Canal es hoy un motor de crecimiento, pilar de la economía, fuente de empleo e inspiración pero, sobre todo, de orgullo nacional.

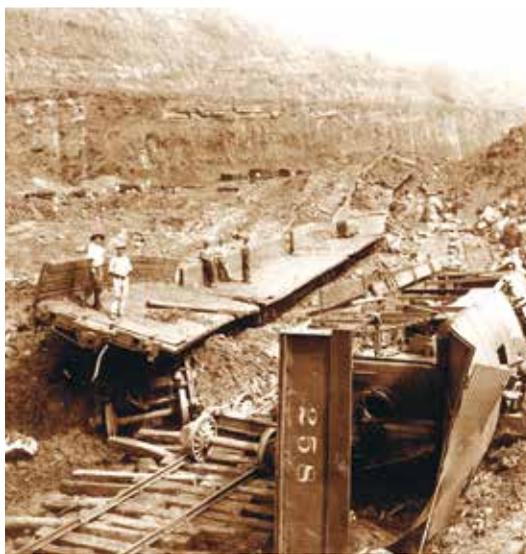
MEMORIA HISTÓRICA: EL CAPÍTULO PANAMEÑO DEL CANAL

Por Ernesto A. Holder

Después de 20 años de administración panameña del Canal de Panamá, el orgullo por los éxitos alcanzados, subrayados por el profesionalismo y la dedicación de la fuerza laboral en el manejo y mejoramiento de la vía acuática, constituyen un inicio valeroso del capítulo que nos toca escribir del resto de la historia de la ruta por Panamá.

Muchas y variadas son las fuentes documentales que han registrado la historia de este paso entre los mares desde hace más de 500 años y, muchas más, las que han retratado los eventos alrededor del desarrollo histórico de esta vía acuática durante los últimos 100 años aproximadamente.

Por ejemplo, en 1906, cuando apenas avanzaba la construcción del Canal de Panamá por parte de los Estados Unidos, el ingeniero EB Maltby, de la Comisión del Canal Istmico', escribió en un memorando a sus superiores que: "Desearía que se tomaran una serie de fotografías en Gatún, aproximadamente una vez al mes, para mostrar el progreso de la construcción. Esta tarea debe llevarse a cabo regularmente ya que creo que serán de gran valor para la redacción de informes sobre el progreso de las obras. Por lo tanto, solicito autorización para contratar a un fotógrafo con quien, según tengo entendido, ya se han hecho arreglos para trabajar no más de dos días al mes". Esta nota resultó en la contratación del fotógrafo Ernest "Red" Hallen, quien se desempeñó como fotógrafo oficial de la Compañía del Canal de 1907 a 1937, año en que se retiró.



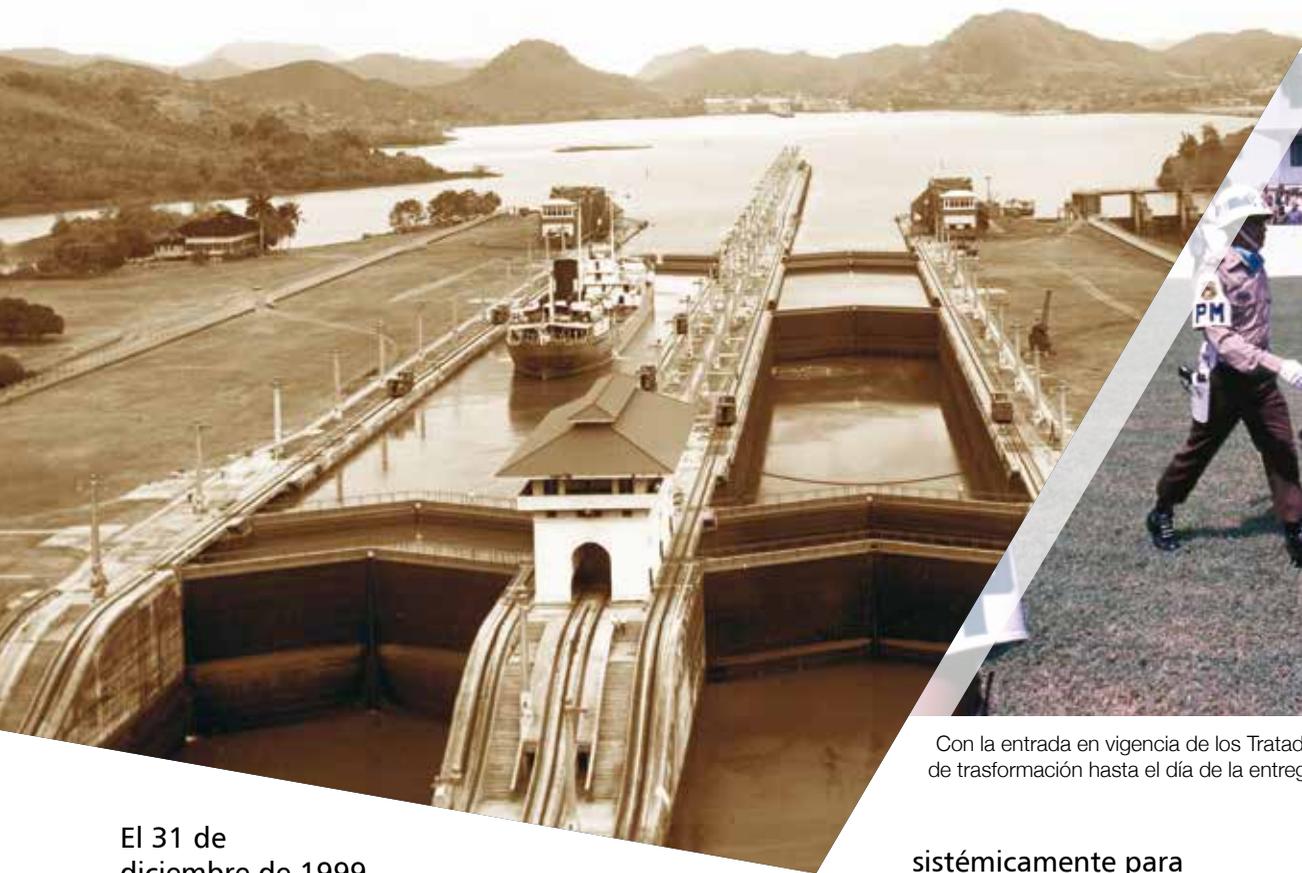
El fotógrafo Ernest "Red" Hallen documentó por 30 años el Canal de Panamá, desde 1907 hasta 1937.

del Canal de Panamá, sino también del establecimiento de la Zona del Canal y su consiguiente segregación.

Muestra las etapas iniciales de actividades comerciales y asentamientos comunitarios en las ciudades terminales de Panamá y Colón y, sobre todo, capta la esencia de los comienzos de Panamá como república.

Existen cientos de miles de documentos relacionados con la historia canalera en repositorios y archivos de otras entidades en diferentes partes del mundo que dan una visión sobre diversos aspectos relacionados a la vía acuática que valen como material de estudio y referencia sobre el tema.

A lo largo de sus 30 años fotografiando el Canal, sus operaciones y actividades, el trabajo completo del fotógrafo constituye un valioso patrimonio visual, no solo del período de construcción



Con la entrada en vigencia de los Tratados Torrijos-Carter, el 1° de octubre de 1979, inició un camino de transformación hasta el día de la entrega del Canal de Panamá, el 31 de diciembre de 1999.

El 31 de diciembre de 1999, el reto inmediato para la República de Panamá era demostrarle al mundo y a los panameños que sí podíamos manejar eficientemente el Canal. Probado eso y aprobado en referendo nacional en el año 2006, la ampliación del Canal de Panamá, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas, otros temas pendientes pudieran ser explorados, entre estos, la necesidad de preservar de manera responsable y acuciosa la Memoria Histórica de la vía acuática y protegerla para la posteridad.

En otras palabras, con la visión y misión de ser el principal centro de referencia a nivel mundial de información y custodia de la Memoria Histórica del Canal de Panamá, recopilando y preservando material histórico de todas las fuentes disponibles para administrar y difundir el acervo documental del Canal de Panamá como Patrimonio Documental relacionado con el pasado, presente y futuro del país.

El valor de documentar

La ampliación del Canal, primera decisión verdaderamente soberana que toma el pueblo panameño sobre el vía acuática, también constituyó el primer evento de gran importancia documentada

sistémicamente para la historia de la ruta. Lo logrado en materia de registro histórico es un valioso aporte a las arcas documentales de la nación, con el objetivo de que las futuras generaciones tengan una amplia visión sobre lo actuado durante este periodo.

Aún queda por rescatar el aporte de muchos nacionales que ofrecieron su mejor esfuerzo, su intelecto, su profesionalismo y hasta sus vidas por la



soberanía nacional y para que una sola bandera ondeara en los cielos panameños. Las dos décadas antes de aquel 31 de diciembre de 1999 representan los capítulos introductorios y trascendentes (después de las negociaciones y la firma de los Tratados Torrijos-Carter de 1977) que sirvieron para establecer el marco regulatorio que permitiera el éxito que todos hoy celebramos.

Al celebrar 20 años de administración panameña de la vía acuática, los desafíos que se asoman para el Canal serán trascendentales para el futuro de la nación. Estos nuevos capítulos de la historia canalera, con sus retos, sus éxitos y sus actores, serán materia de análisis y de estudio en un futuro no muy lejano. La responsabilidad de documentar y proteger nuestra historia es y será un compromiso con el futuro de la nación.

2020

FELIZ AÑO NUEVO



MUSEO DEL
CANAL

@CASCO ANTIGUO PANAMÁ

MUSEO DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ

Abierto de martes a domingo: 9:00 a.m. a 5:00 p.m. Casco Antiguo

Tel. (507) 211-1649/50



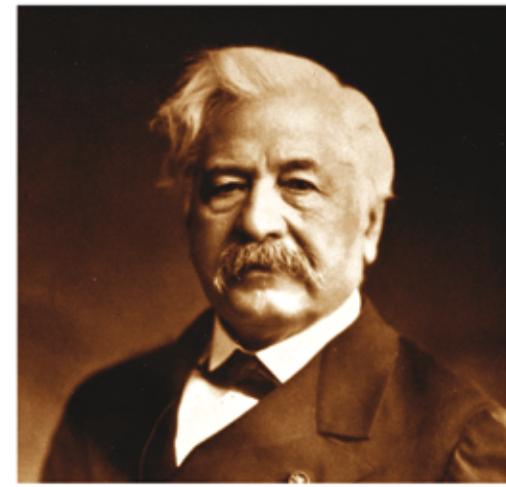
www.museodelcanal.com

El Canal en manos panameñas

Momentos puntuales nos cuentan cómo fue que los panameños se adueñaron de su territorio desde la primera propuesta de un canal en 1534. En la próxima entrega continuaremos con un recorrido de 20 años de haber logrado que este pequeño país fuera verdaderamente soberano.



1534 - Primer estudio de un canal por Panamá. El Emperador Carlos V ordena levantar los planos para construir una ruta hacia el Pacífico, siguiendo el río Chagres.



1880 - El esfuerzo francés. El 10 de enero de 1880 Francia inicia la construcción de un canal a nivel por Panamá. Las enfermedades y problemas financieros colapsan el proyecto.



1903 - Tratado Hay-Bunau-Varilla. El 19 de enero de 1903 Francia firma este acuerdo que le da a EE.UU. derechos para construir y operar el Canal.



1942- Convenio Fábrega-Wilson. En medio de la II Guerra Mundial, este acuerdo arrendó 15,000 hectáreas para instalar 14 bases militares de los Estados Unidos.



1947- Rechazo al Filós-Hines. Sectores populares y estudiantes se activan para rechazar este convenio que pretendía extender la presencia de más de 100 sitios militares.



1955- Tratado Remón-Eisenhower. El presidente José A. Remón Cantera reclama la revisión del Hay-Bunau Varilla y se firma un tratado en 1955, con algunas conquistas.



1958 - Operación Sol. En 1958, estudiantes universitarios se movilizan a la Zona del Canal y se logra la devolución de áreas panameñas en áreas barriales.



1967- Tratados Robles-Johnson. Aunque modificaban el Hay-Bunau Varilla, ninguno de los puntos incluidos en los llamados Tratados 3 en 1 genera aceptación popular.



1977 - Tratados Torrijos-Carter. El general Omar Torrijos y el presidente James Carter firman los acuerdos que, el 31 de diciembre de 1999, traspasarían a Panamá el control del Canal y pondrían fin a la presencia militar estadounidense.



1979- El fin de la Zona del Canal. Entrado en vigencia de los Tratados Torrijos-Carter, el 1 de octubre de 1979 deja de existir la Zona del Canal, y Panamá, como símbolo de soberanía, se coloca la bandera en la cima del Cerro Ancón.



1990 - Primer panameño en la Zona del Canal. El ingeniero panameño se convierte en el primer panameño en trabajar en la Zona del Canal como parte de la Autoridad del Canal de Panamá.



1903 - Tratado Hay-Bunau Varilla. Se crea la Zona del Canal y se otorga a perpetuidad la vía acuática.



1904 - El Convenio Taft. Con este convenio se delimita la Zona del Canal y se adopta el dólar estadounidense como moneda de curso legal en Panamá.



1914 - Inauguración del Canal de Panamá. El 15 de agosto de 1914 el vapor Ancón cruzó el Canal del Atlántico al Pacífico inaugurando la ruta.



1936 - Tratado Arias-Roosevelt. Firmado por los presidentes Harmodio Arias y Franklin Roosevelt, este acuerdo enmendó algunos aspectos del Hay-Bunau Varilla.



1963 - Soberanía. El 2 de mayo los estudiantes ingresan a la Zona del Canal y exhiben 75 banderas de EE.UU. bajo jurisdicción EE.UU.



1963- Acuerdo Chiari-Kennedy. Se establece que a partir de enero de 1964 la bandera de Panamá debía ser izada en todos los sitios públicos de la Zona del Canal.



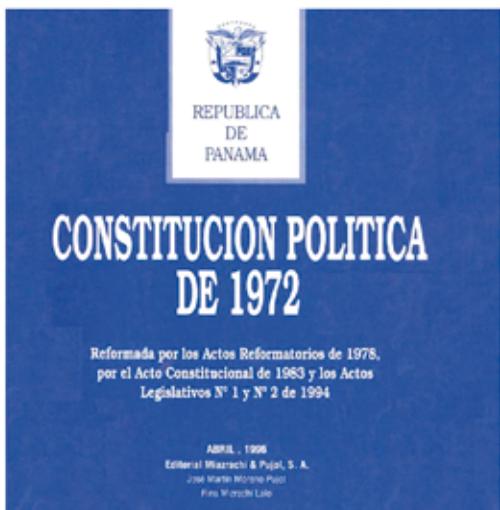
1964- Día de los Mártires. Un grupo de estudiantes marcha hasta la escuela de Balboa para reclamar la izada de la bandera nacional, en cumplimiento del acuerdo Chiari-Kennedy.



1964 - Ruptura de relaciones con Estados Unidos. Como consecuencia del saldo trágico del 9 de enero, el presidente Roberto F. Chiari rompe relaciones diplomáticas.



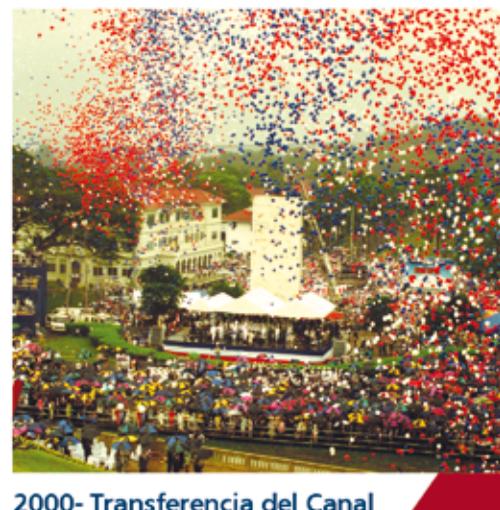
1995 - Soberanía. Gilberto Guardia asume el control en administrar el Canal durante la transición.



1995- Título Constitucional del Canal de Panamá. Se aprueba, en dos gobiernos distintos, la reforma a la Constitución que incorpora un título especial sobre el Canal.



1999- Cierre de la base de Clayton. En cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter, EE.UU. entregó las áreas que ocupaba el fuerte de Clayton, la última de las bases militares que mantenía en Panamá.

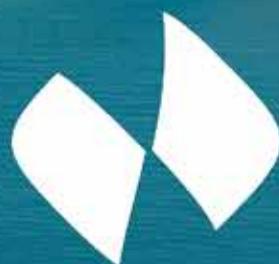


2000- Transferencia del Canal a Panamá. Al mediodía del 31 de diciembre de 1999, Panamá recupera la plena soberanía sobre todo su territorio y asume el control total del Canal.



CANAL DE PANAMÁ

Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro



Canal tv

UNA SEÑAL DE  CANAL DE PANAMÁ

 **Cable Onda**

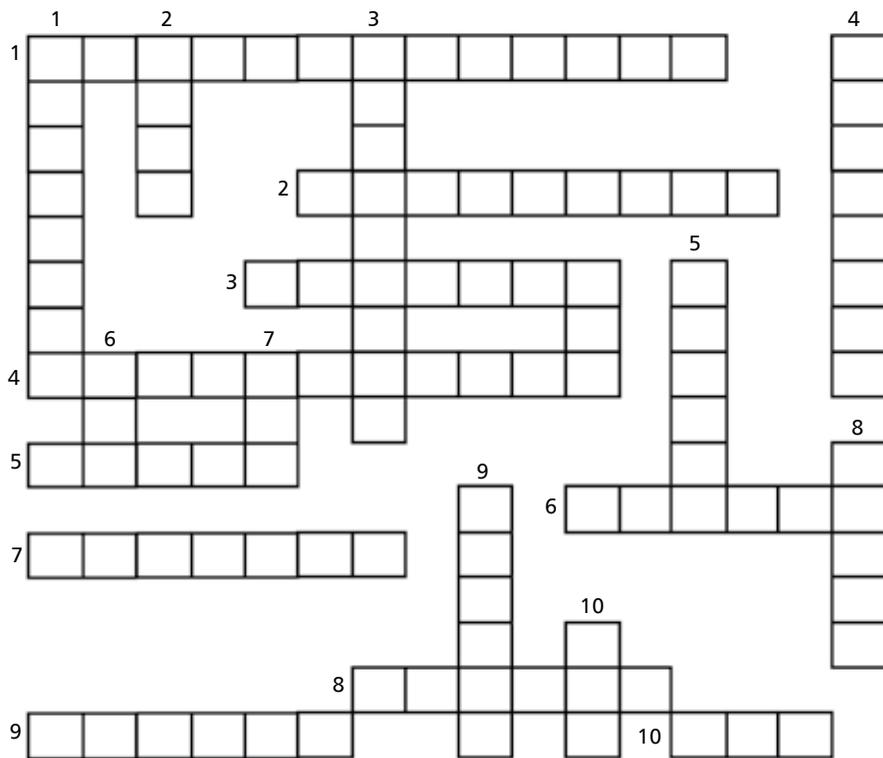
Canal 126 /1026 (HD)

MASTRA

Canal 26

Señal por cable a
nivel nacional

CRUCICANAL



Por Luvas

Horizontales

1. Importante evento ocurrido el 31 de diciembre de 1999.
2. ...Betancur, expresidente de Colombia en los diálogos de Panamá.
3. Nombre de los tres primeros diálogos por el Canal.
4. Julio M.expresidente uruguayo, otro de los facilitadores.
5. ...Elizondo, exdirectora del PNUD que convocó los diálogos de consensos.
6. ...Moscoso, recibió el Canal el 31 de diciembre de 1999.
7. Presidente en cuyo periodo se redactó la Ley Orgánica de la agencia que administra el Canal.
8.Mandatario que dio inicio a la ampliación del Canal.
9. Se le llamaba al estadounidense nacido en la Zona del Canal.
10. Agencia administradora de la vía acuática panameña.

Verticales

1. Omar ...firmó por Panamá los tratados del Canal.
2. Es la "sangre" de la vía interoceánica.
3. Roberto ...integró el Grupo de Apoyo en los consensos.
4. Segunda fase de los diálogos convocados por el PNUD.
5. Establece normas de seguridad en el transporte marítimo internacional.
6. James...cofirmante de los tratados de 1977.
7. Tercer mayor usuario del Canal de Panamá.
8. Administró el Canal 85 años. (siglas en inglés).
9. Guillermo... presidente de Panamá 1989-1994.
10. ...Chagres, fuente de agua del Canal.

(Vea resultado en la página 26)



Ventana

TRÁNSITO 8 MIL

El *APL Barcelona* se convirtió en el buque neopanamax 8 mil que transita por las nuevas esclusas. Es la primera vez que este barco, que cuenta con una capacidad de 11 mil TEU (medida de capacidad del transporte marítimo), cruza el Canal de Panamá.



LA AMPLIACIÓN Y EL EJERCICIO DEMOCRÁTICO DEL REFERÉNDUM

Por Orlando Acosta Patiño

El referéndum de la ampliación del Canal de Panamá fue llevado a cabo el 22 de octubre de 2006 y los trabajos iniciaron el 3 de septiembre del 2007. Arriba, las esclusas de Agua Clara durante su construcción.

Los tratados del Canal de Panamá establecieron en sus términos la reversión de tierras, aguas e instalaciones de la antigua Zona del Canal a la administración panameña, culminando el proceso con la transferencia misma del Canal de Panamá, en diciembre de 1999.



Los asuntos de la negociación, firma y ejecución de los tratados tienen una fascinante y compleja historia de procesos para el dismantelamiento de la Zona del Canal y de sus componentes administrativos, urbanos, sociales y ambientales.

En ese sentido, la administración y adecuación de la organización para el manejo del Canal de Panamá eran parte del desafío. Es así como el 26 de junio de 2016 se transformó en otro hito importante para la historia del país. Bajo un estricto control aplicado a las actividades de tránsito, los pilotos y todo el equipo canalero cruzaron el buque *Cosco Shipping Panama* por las aguas de las nuevas esclusas de la vía ampliada.



La ampliación del Canal de Panamá fue un programa de proyectos de excavación de tierra, dragado, construcción civil y electromecánica.



Ese día fue el colofón que culminó con los esfuerzos técnicos y financieros para hacer realidad la decisión de los panameños de ampliar un Canal. El evento inició y concluyó importantes ciclos en la historia de la ruta interoceánica y se convirtió en la ratificación de la capacidad técnica y política de los panameños para determinar el futuro de uno de los más importantes recursos que posee la nación, que es su excepcional posición geográfica.

Mandato popular

La ampliación significó también el compromiso adquirido por el Canal de Panamá mediante mandato popular. Es, por ende, testimonio del respeto a la Constitución Política de la Nación, que estableció que cualquier ampliación o intervención del Canal de Panamá debería ser sometida a escrutinio de los poderes ejecutivo, legislativo y finalmente al voto popular.

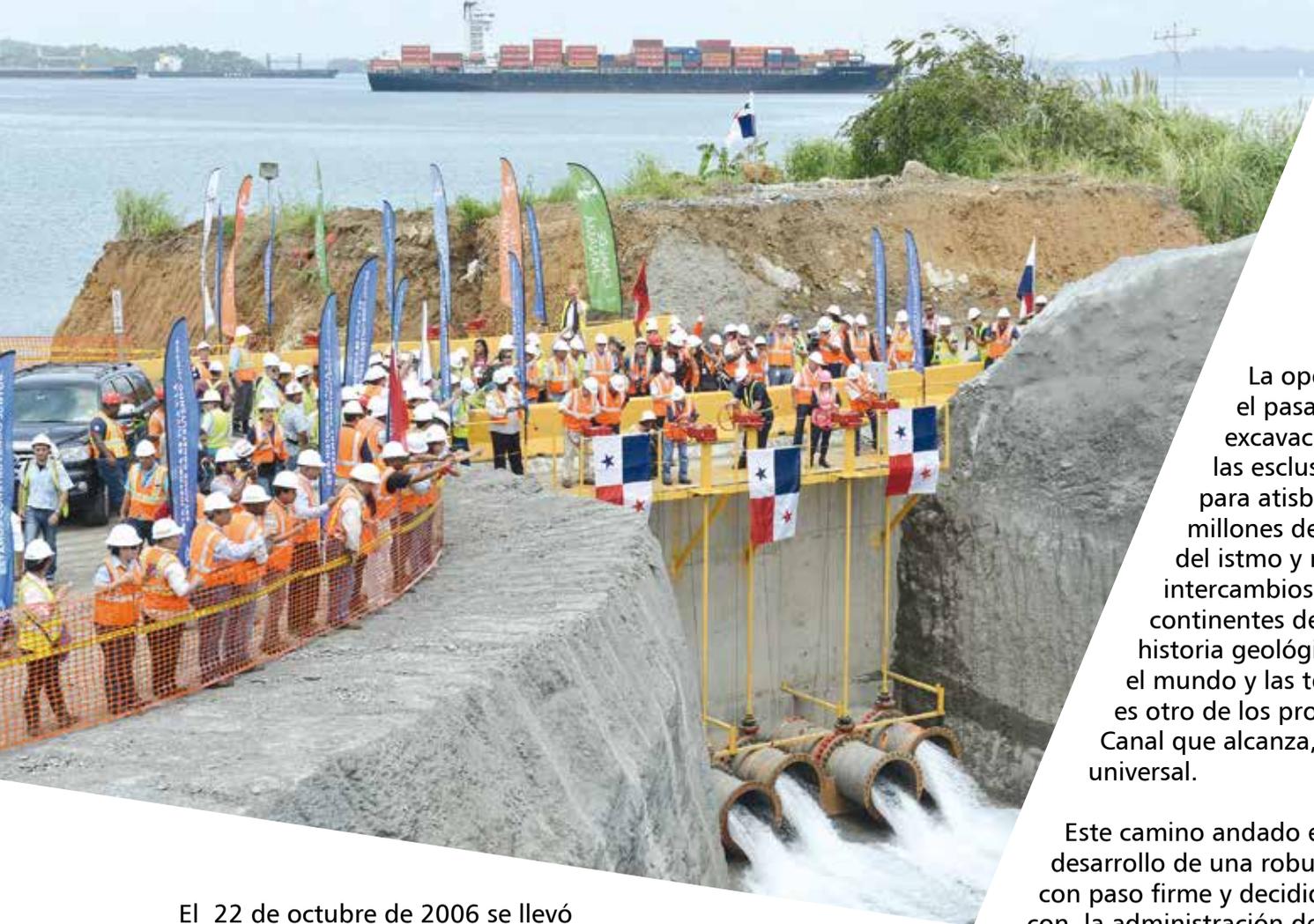
Con un costo estimado en B/.5,200 millones, las obras del Canal ampliado incluyeron la profundización y ensanche del cauce de navegación, la construcción de dos juegos de esclusas y un canal de aproximación por el Pacífico y el elevamiento del nivel operativo del lago Gatún. Un componente novedoso fueron las tinas de reutilización de agua para el mejor aprovechamiento del recurso hídrico y como una de las acciones para enfrentar escenarios futuros con relación al cambio climático.

En otras palabras, el Canal ampliado puso a prueba la institucionalidad democrática que gravita sobre los asuntos del Canal y la capacidad técnica de hombres y mujeres panameños en llevar adelante un proyecto complejo reconociendo los beneficios de un territorio con una vocación de tránsito.

El impacto de una decisión

La propuesta de ampliación del Canal de Panamá fue presentada por el Ejecutivo con base en el resultado de varios años de los estudios realizados por especialistas canaleros. Correspondería al Órgano Ejecutivo la aprobación, y más tarde, a la Asamblea Nacional de Diputados, su aprobación. El ordenamiento sobre estos temas determina que la consulta mediante un referéndum debe ser hecha entre los 90 días de haber sido aprobado el documento por la Asamblea.





La oportunidad de investigar el pasado aprovechando la gran excavación para la construcción de las esclusas no podría desaprovecharse para atisbar a una mirada sobre los millones de años de la historia geológica del istmo y reconstruir los procesos de intercambios bióticos entre los dos grandes continentes de Norte y Sur América. La historia geológica del Istmo de Panamá y el mundo y las teorías sobre su surgimiento, es otro de los productos de la ampliación del Canal que alcanza, sin duda alguna, una escala universal.

Este camino andado es, además, el resultado del desarrollo de una robusta institucionalidad marcada con paso firme y decidido sobre temas relacionados con la administración del Canal. Esta base de consenso y carácter democrático blindo el presente y el futuro del Canal.

El 22 de octubre de 2006 se llevó a cabo el referéndum. Con la pregunta: ¿Aprueba usted la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá?, la ampliación fue aprobada con 76.83 % de los votos escrutados por el Tribunal Electoral. Las obras empezaron oficialmente casi un año después, el 3 de septiembre del 2007.

Luego de 20 años de administración del Canal en manos panameñas, de haber ejercido la nación entera el ejercicio democrático para decidir su ampliación, la obra fue inaugurada.

La construcción dejó un legado importante que incrementa el acervo técnico y administrativo de todos los hombres y mujeres involucrados.

Y en términos ambientales, la ampliación marca un referente en materia de reforestación de extensas áreas en parques nacionales, en varias regiones del país.

Por otro lado, bajo el alcance del Programa de Ampliación, y en asociación con el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales, se ejecutó un proyecto de rescate paleontológico, cuyos hallazgos en fósiles de animales extintos permite a los especialistas redefinir los paradigmas científicos en materia de historia geológica del Istmo.

Con el Canal ampliado se culminó una tarea que más allá de lo técnico, es el resultado de un ejercicio de democracia que junto con la maquinaria humana, coloca esfuerzos para aumentar los aportes que la empresa del Canal genera y entrega al país.



El Canal ampliado fue inaugurado el 26 de junio de 2016.

LA RUTA VERDE: 20 AÑOS DE GESTIÓN AMBIENTAL

Por Alexis X. Rodríguez

La misión del Canal de Panamá lo ubica como líder en conectividad global e impulsor del progreso de Panamá. Es por ello que trabaja constantemente en su estrategia ambiental orientada a la protección de la cuenca y las mejores prácticas ambientales en su operación diaria.

En ese sentido, el Canal apuesta por la sostenibilidad ambiental, por lo que en las últimas dos décadas se ha invertido en orientar su enfoque de sostenibilidad hacia operaciones más limpias, conservación de los recursos hídricos y naturales, así como la reducción de emisiones que mitigan los llamados gases de efecto invernadero (GEI), responsable del calentamiento global.

¿Qué se está haciendo?

Conexión verde

Un total de 975 embarcaciones ha aplicado al Programa de Reconocimiento Ambiental Green Connection, cumpliendo con los más altos estándares de desempeño ambiental. Con más de 10,500 tránsitos verdes desde su inicio, este programa alienta a sus clientes a implementar prácticas enfocadas en reducir el uso de carbono, a utilizar combustibles limpios y a fomentar medidas operativas de alto desempeño.

Las mejoras del programa iniciarán en enero 2020 a través de las siguientes acciones:

- **Ampliación del Environmental Premium Ranking** al considerar combustibles bajos en carbono y operaciones de tránsito con conciencia ambiental. Los clientes que cuenten con un desempeño favorable en los estándares de eficiencia ambiental tendrán la oportunidad de mejorar su posición dentro del sistema de clasificación de clientes del Canal de Panamá.

- **Mayor precisión en la Calculadora de Emisiones** al georeferenciar datos para calcular las emisiones de carbono de los buques que transitan a través del Canal. Esto permitirá que la vía interoceánica y sus clientes identifiquen con mayor precisión las emisiones, incentivando así la gestión ambiental y la reducción de GEI.

Conservación de la fauna marina

En 2014 se introdujo un esquema de dispositivos de separación del tráfico (DST) para regular los buques comerciales que entran y salen de aguas del Canal y los puertos del país. Lo que se busca es minimizar la probabilidad de que coincidan las rutas de los buques con las de las ballenas jorobadas que migran durante este periodo. Dicha iniciativa fue aprobada por la OMI en Londres.



Green Connection es un programa que promueve la reducción de las emisiones de gases que causan el efecto invernadero.

Desde el 1 de agosto hasta el 30 de noviembre, cada buque debe reducir su velocidad a un máximo de 10 nudos en partes delimitadas del Canal para proteger a las ballenas. El Canal de Panamá finalizó un estudio que cuantificó los beneficios adicionales en materia de reducción de gases contaminantes y emisiones con la implementación de los cuatro dispositivos de separación, para proteger a los cetáceos y al ecosistema.

Innovación y tecnología

El trabajo hecho en la medición de la huella de carbono es un claro aporte al desarrollo sostenible del Canal, teniendo en cuenta que los retos ambientales conllevan adoptar nuevas ideas para la eficiencia operacional. Cambiar la manera tradicional de hacer negocios e implementar nuevos desarrollos va alineado con la innovación que es importante para una gestión ambiental integral, incluyendo el análisis de nuevos conceptos "Blockchain", El internet de las Cosas (IoT) y la Inteligencia Artificial (AI).

Por otro lado, el Canal de Panamá ha ofrecido La Conexión Verde como Ruta al mundo desde el inicio de su operación, pues ha contribuido con el uso de menos combustible por unidad de carga transportada por los buques que pasan por Panamá en comparación con rutas alternas inmediatas. Con ello, se ha logrado reducir las emisiones de CO2 del sector marítimo mundial. El Canal ampliado ha dado paso al doble de la carga que en la actualidad transita por el Canal, lo cual incrementado el efecto positivo de esta vía en la reducción de emisiones.

Iniciativas sostenibles

Una cuenca verde para un Canal sostenible es parte fundamental de la estrategia ambiental. Administrar la cuenca hidrográfica del Canal es primordial, pues allí se almacena el agua que permite el abastecimiento para las ciudades de Panamá y Colón, para la operación del Canal de Panamá y para muchas otras actividades económicas. El agua de esta zona permite a la empresa operar y mantener infraestructuras e instalaciones para el suministro de agua potable, energía eléctrica y agua fría para la climatización de instalaciones. Y más allá, el agua que proviene de la Cuenca contribuye al comercio mundial al facilitar el movimiento transoceánico de bienes.

A continuación presentamos los principales Programas ambientales que forman parte de la Estrategia.

Programa de Incentivos Económicos Ambientales:

promueve las buenas prácticas de producción a través del desarrollo de negocios ambientales sostenibles. Beneficia directamente a pequeños campesinos aumentando el rendimiento de su producción al planificar sus fincas bajo modalidades sostenibles de ganadería y agricultura.

Programa de Vigilancia de la Cobertura Vegetal:

se lleva a cabo una estricta vigilancia de la cobertura vegetal de la Cuenca por medio de sobrevuelos que son coordinados con el Ministerio del Ambiente (MiAmbiente), los cuales se hacen principalmente en el sector de Alto Chagres.

Programa de Coordinación Interinstitucional:

en el año 2000 se creó la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), que es responsable, a través de una estrecha coordinación con las entidades del Estado, de integrar esfuerzos, iniciativas y recursos para la conservación y manejo de la Cuenca y promover su desarrollo sostenible. A través de esta Comisión, se forja alianzas estratégicas y establece una estructura participativa comunitaria para la gobernabilidad del agua, construyendo una cultura de sostenibilidad.

Programas de Relaciones con la Comunidad y Educación Ambiental:

estos Programas contienen un enfoque de gobernabilidad del agua que encuentra su fundamento en la arquitectura social



comunitaria. Como parte de este proceso, y con la participación de todos los actores interesados, en el año 2007 se consensó el Plan de Desarrollo Sostenible y Gestión Integrada de los Recursos Hídricos de la Cuenca Hidrográfica del Canal (Plan DSGIRH). La mayor inversión se ha concentrado en proyectos de infraestructura comunitaria que elevan la calidad ambiental y de vida de la población de la Cuenca.

En términos de gestión participativa, se organiza talleres y foros para fortalecer las capacidades locales de más de 90 líderes de seis consejos consultivos y 26 Comités Locales, los cuales se organizan en el territorio de la Cuenca en espacios naturales de los tramos de los ríos (tramos



altos, medios y bajos). Sus criterios de planificación hídrica permiten agruparlos en seis regiones de trabajo a saber: Chagres - Alhajuela, Corredor Transítmico Colón; Chilibre y Chilibrillo; Paja, Pescado, Cañito y Baila Mono; Los Hules- Tinajones y Caño Quebrado; Ciri y Trinidad.

En materia de educación para la sostenibilidad, bajo el Programa Nuestro Canal y su Cuenca (NUCA) participan por año cerca de 90 asesores que dictan un promedio de 93 cursos en escuelas de la Cuenca a 2,500 estudiantes en más de 104 escuelas, completando cada año un promedio de 20 mil horas de capacitación.

Programa de Comunicación e Información Ambiental:

los programas de radio con información del Canal son una valiosa herramienta de divulgación. Además, se distribuye un promedio de 15 mil ejemplares del periódico Mi Cuenca para informar sobre el trabajo que se realiza en la Cuenca, compartir experiencias de éxito y las mejores prácticas en materia de conservación, entre otras acciones.

En términos generales, la cobertura boscosa de la Cuenca ha mostrado una tendencia favorable. Este enfoque de manejo participativo e integrado junto a los grupos de interés en la preservación de bosques, ha jugado un papel importante en la conservación ambiental y en la protección de las fuentes de agua, una estrategia que seguirá marcando el norte del Canal de Panamá.

La estrategia para la sostenibilidad de la Cuenca del Canal consiste en mantener un diálogo abierto y gestión participativa.

2020: ENFOCADOS EN EL AGUA

Por Octavio Colindres

Culminan dos décadas en las que el Canal de Panamá cambió su modelo de negocio, modernizó sus estructuras, modificó su estrategia de peajes y concluyó la construcción de un Tercer Juego de Esclusas, que ya rinde sus frutos.

Sin embargo, al iniciarse una nueva década, la vía interoceánica enfrenta nuevos retos, tanto en lo comercial; atendiendo una nueva demanda de buques, estando pendiente a las particularidades que trae un mundo sujeto a los vaivenes de la interacción económica entre potencias mundiales, así como factores impredecibles como el cambio climático que impacta en las lluvias y en el nivel de los lagos.

El principal reto es el agua

De la disponibilidad del agua en los lagos que administra el Canal, Gatún y Alhajuela, subsiste la mitad de la población del país y dependen las operaciones del Canal.

Más allá de su valor, está la responsabilidad constitucional con el país que tiene el Canal de Panamá de proteger y procurar que estas fuentes de agua continúen siendo aprovechadas para beneficio de la población.

Una tarea que se dificulta cuando entran en la ecuación elementos como el cambio climático, cuyos efectos marcaron la tendencia de este año, durante el cual, en todos los meses las lluvias en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá han estado por debajo de su nivel histórico.

Producto de las bajas lluvias reportadas en noviembre, el acumulado de precipitación del 2019, se ubica como el cuarto año más bajo en la historia de los registros del Canal de Panamá.



La precipitación de noviembre pasado alcanzó 291 milímetros de lluvias dentro del área de la cuenca hidrográfica, lo que representa 27% menos del promedio histórico mensual de 398 milímetros.



La situación en la Cuenca Hidrográfica es similar a otras regiones del país que, como consecuencia del cambio climático, son afectadas por una sequía prolongada.

Frente a esto, y previendo el déficit de los embalses de Gatún y Alhajuela a pocas semanas del inicio de la temporada seca del 2020, el Canal de Panamá ha redoblado las medidas que aplica para conservar agua y tener un uso más eficiente en las operaciones de la vía interoceánica. Algunas de estas son:

- **Suspensión de generación de energía en la hidroeléctrica** de Gatún para ahorrar agua que de otra manera iría a través de las turbinas.
- **Implementación de acciones de conservación de agua** en las operaciones de tránsito de buques en el Canal, como la eliminación de la asistencia hidráulica en las esclusas panamax, que se utilizan para agilizar el tránsito de los buques, pero que implican mayor uso de agua.
- **Esclusajes cruzados**, es decir, se envía agua entre los dos carriles de las esclusas panamax (originales) durante los tránsitos, para optimizar el trasvase entre cámaras y reducir su vertido al mar.
- **En la medida en que la dimensión de los buques lo permita**, se transita dos barcos al mismo tiempo (esclusajes simultáneos), mientras se mantiene el uso de las tinajas de ahorro de agua en las esclusas neopanamax.



El Canal de Panamá cuenta con 61 estaciones hidrometeorológicas en las cuencas de los lagos Gatún y Alhajuela.



A largo plazo, mientras tanto, se analiza alternativas para procurar que esas fuentes de agua se mantengan a futuro.

Por eso, el Canal de Panamá desarrolla una serie de estudios, incluyendo los contratados por el Ministerio de Ambiente, de cara a encontrar alternativas a las necesidades de agua a largo plazo.

El mensaje del administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales, es claro: "No es solo el tema de resolver agua para este año, el próximo o los próximos cinco años, el reto que tiene el Canal de Panamá ahora mismo es cómo resolver la demanda de agua para los próximos 50 años".



EL VUELO DEL TUCÁN ARCOÍRIS

Por Victor Young

Son las 6:10 de la mañana, una fina neblina arropa al lago Alhajueta después de un prolongado aguacero. Súbitamente, una parvada de tucanes emprende vuelo desde la Isla Bombón, parten en línea recta hacia la represa Madden. A la altura del dique se precipitan aguas abajo y se posan sobre un octogenario Espavé. Brincan de rama en rama, hasta llegar a un Higuierón empotrado en un barranco de roca caliza, justo a la orilla del río Chagres. Minutos después, se pierden de vista. Entre el denso follaje se escucha el eco de su canto entrecortado: kre-ék, kre-ék, kre-ék, kre-ék.

El tucán arcoíris es el más vistoso de todos los tucanes. Su emblemático pico multicolor no tiene rival en el espacio aéreo neotropical. Lo complementa un cuerpo negro con una hipnótica pechera amarilla y detalles en rojo.

Son abundantes en los bosques de la vía interoceánica, desde las densas montañas hasta la periferia de las áreas industriales. Se reproducen de marzo a junio; la hembra pone hasta cuatro huevos. La pareja alimenta los polluelos con empeño. Crecen rápido y pronto se asoman a la puerta del nido. Nueve semanas después, una nueva generación de jóvenes tucanes abandona su hogar, y escoltados por sus padres sobrevuelan la floresta canalera.



Nombre científico:

Ramphastos sulfuratus

Datos: Llamado también

Tucán Picoiris, es un ave gregaria y social; se desplaza en grupos por las copas de los árboles. Se alimenta de frutos y es un agente dispersor de semillas en el bosque. También come lagartijas, ranas, insectos y huevos de otras aves.



Serenata navideña en el Edificio de la Administración

El coro polifónico "Voces del Rey" del Centro de Educación Básica General Quebrada Guabo de la comarca Ngäbe-Buglé, visitó el edificio de la Administración del Canal de Panamá. Los jóvenes cantantes agasajaron a los colaboradores con una serenata navideña en la rotunda del edificio, el pasado 3 de diciembre bajo la dirección de su maestro Roberto Pérez. El coro, que fue parte de la inauguración del Centro Interactivo de Veraguas en el mes de agosto, hizo un recorrido por diversas instalaciones del Canal de Panamá para conocer sobre su operación y su legado.

Comunicadores visitan estación hidrometeorológica



Periodistas de diversos medios de comunicación conocieron de cerca las acciones que realiza el Canal de Panamá, a través de su red de estaciones hidrometeorológicas, con el fin de velar por la calidad y administrar la cantidad de agua en los embalses de Gatún y Alajuela, donde se almacena el agua de la Cuenca Hidrográfica del Canal que abastece a la población de las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste, además de utilizarse para las operaciones canaleras.

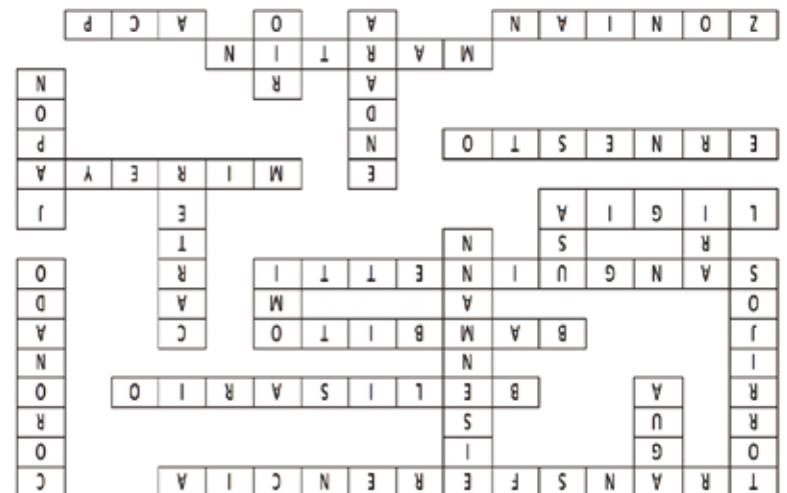
Los comunicadores visitaron la estación pluviográfica de Chico, en el río Chagres, para conocer la operación de monitoreo de lluvias y observar los métodos antiguos y los de última tecnología aplicados para la medición del caudal de este río, cuyas aguas se almacenan en el embalse Alajuela. En la actividad fueron atendidos por especialistas del Canal de Panamá, quienes los ilustraron con respecto a estos temas y atendieron las consultas sobre el estado actual de los embalses.

Junta Directiva aprueba aportes directos por B/. 1,786.41 millones

La Junta Directiva del Canal de Panamá aprobó remitir aportes directos al Tesoro Nacional por B/.1,786.41 millones que corresponden a los excedentes y derechos por tonelada de tránsito para el año fiscal 2019, en cumplimiento de su mandato constitucional de operar de manera rentable.

Al aprobar los estados financieros del Canal de Panamá para la vigencia del 1 de octubre de 2018 al 30 de septiembre de 2019, la Junta Directiva declaró B/.1,251.89 millones como excedente económico de la operación de la vía y otros B/. 532.58 millones en concepto de derecho por cada tonelada que transitó la ruta. Dentro de los aportes directos se incluye B/.1.94 millón en pago por servicios prestados al Canal por otras entidades del Estado. Los aportes directos son producto del desempeño del Canal de Panamá durante el año fiscal 2019 que cerró con 469 millones de toneladas CP/SUAB (medida de volumen del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá).

Resultado del CruciCanal



VIVE CADA MOMENTO DEL **RECORRIDO**

Conoce la historia, la operación y su maravilla.



M MIRAFLORES

Horario:

Lunes a domingo de 8 a.m. a 6 p.m.

Para más información entra a visitcanaldepanama.com



canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ





Nuevo Centro Interactivo del Canal de Panamá en Santiago

Avenida Central y Calle Segunda, Santiago de Veraguas

Horario: Martes a domingo. 9:00 a.m. a 5:00 p.m.
Teléfono: 846-4348 / email: guialider.cis@museodelcanal.com



CANAL DE PANAMÁ

   [canaldepanama](https://www.canaldepanama.com)  [elcanaldepanamatv](https://www.elcanaldepanamatv.com) | [micanaldepanama.com](https://www.micanaldepanama.com)