



Ahora son más los "super"



Aumentó en más de 50% el porcentaje de tránsitos de buques de más de 91 pies de ancho.

PAG>4

En Chilibre



Trabajadores y equipo de ACP colaboraron con el MOP

PAG >12

Fondo para la Cuenca



ONGs trabajarán por la recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

PAG >7

Cada vez más grandes

Al tiempo que aumenta el número de tránsitos de buques del mayor tamaño permitido por las esclusas del Canal, la ACP desarrolla proyectos propios de países del Primer Mundo, como el ensamblaje de locomotoras para asistir el desplazamiento de los buques por la vía. ♦ 3 y 4

Armando De Gracia



CORRESPONDENCIA

Ingeniero
Alberto Alemán Zubieta
Administrador

La presente tiene como propósito expresarle nuestro más profundo agradecimiento por el apoyo recibido por parte del personal de su institución durante las labores de rescate y búsqueda de los integrantes de la tripulación del Delta Tide que naufragara el pasado lunes 5 de noviembre.

En el caso particular de la Autoridad del Canal de Panamá, queremos enfatizar la extraordinaria labor de los tripulantes de la embarcación "Cazón", José de la Cruz Menchaca, Lorenzo Guevara Sánchez y Rubén D. Smith, quienes acudieron al rescate de los naufragos inmediatamente después que se suscitara el accidente, siendo un factor importantísimo en el salvamento de las tres personas que pudieron salir a flote tras el hundimiento de la embarcación Delta Tide. También deseamos agradecer la intervención del Capitán Robert Boyer y del Capitán Arcelio Hartley quienes estuvieron en todo momento muy pendientes de las operaciones de rescate.

Reiterándole nuestro agradecimiento, quedo de usted, atentamente,

Edgar Orillac
Director Presidente
Trans Pacific Ocean Corp.

La foto

Armando De Gracia



Las lluvias obligaron a hacer derrames controlados en Gatún.

De la Administración

Un proyecto nacional

Las leyes de la Física son inamovibles. Un espacio no puede ser ocupado por un objeto que supere su capacidad. Así, el Canal de Panamá se aproxima al límite de sus posibilidades estructurales para responder a las exigencias de un mercado que cada vez se moviliza más en buques que exceden el tamaño de sus esclusas.

Una de las condiciones que más se ha alabado en la historia del Canal de Panamá ha sido su adaptabilidad en los últimos noventa años para acomodar en sus recámaras acuáticas un porcentaje considerable de los busques que transportan carga a través de los mares. Ello ha sido así gracias al genio visionario de sus diseñadores. Éstos, no obstante, no tenían necesariamente que anticipar todas las variantes que a la vuelta de algunas décadas incidirían en la economía mundial, regida hoy básicamente por los conceptos de economía de escala para la cual la rentabilidad se corresponde con el manejo de los volúmenes de la producción.

El impacto de esta tendencia se ha hecho sentir en los últimos años en el Canal de Panamá de una manera muy concreta: sin que se haya incrementado el número de tránsitos, y más bien dándose su reducción, los ingresos de la vía y, consecuentemente los aportes al Gobierno Central en concepto del tonelaje transitado, han aumentado. Y es que, como se informa en esta edición, además de percibir mayores ingresos por un más alto volumen de carga manejada, el Canal recibe otros ingresos por mayores servicios prestados a este tipo de embarcaciones. Pero, y esto es lo que hay que tener en cuenta, éstas siguen creciendo. Lo que plantea al Canal, y al país, un desafío de verdaderas dimensiones nacionales.

Una de las condiciones que más se ha alabado en la historia del Canal de Panamá ha sido su adaptabilidad en los últimos noventa años



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo Quirós

Alfredo Ramírez Jr.

Abel Rodríguez C.

Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta

Administrador

Manuel E. Benítez

Subadministrador

Stanley Muschett I.

Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.

Gerente de Comunicación y Medios

Maricarmen Sarsanedas

Jefa de Información

Myrna A. Iglesias

Editora

Redacción

Ariyuri Mantovani

Manuel Domínguez

Octavio Colindres

Julieta Rovi

Maricarmen de Ameglio

El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

	FETV Canal 5 Lunes, 8:30 p.m.	Telemetro Canal 13 Sábados 8 a.m.
	RTVE Canal 11 Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.	

Trabajo de calidad mundial

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Cuando el buque Orto llegó el pasado mes de agosto a las esclusas de Pedro Miguel inició una nueva etapa para los artesanos canaleros. Serían los pioneros en un trabajo nunca antes realizado en el Canal o en el país: ensamblar dos locomotoras.

Una modificación al contrato de adquisición de nuevas locomotoras permitió que se realizaran los trabajos de ensamblaje en los talleres de mantenimiento de locomotoras ubicados en las esclusas de Pedro Miguel. Allí 12 artesanos de las esclusas, dirigidos por dos ingenieros tuvieron sobre sus hombros la responsabilidad de ensamblar estas dos nuevas unidades.

El proyecto de ensamblaje inició el 16 de agosto y dos meses después las locomotoras iniciaban las pruebas de operación requeridas para comenzar a trabajar en las esclusas. Kiyoshi Katayama, uno de los técnicos japoneses que participó en el proyecto, comentó: “pensamos que iba a tomar más tiempo, y los panameños lo han hecho en el mismo tiempo en que se hace el ensamblaje en los talleres de Kawasaki en Japón. Son un buen grupo de trabajadores”. Desde el 2 de noviembre, las nuevas unidades, 155 y 154, están trabajando.

María Ruíz, ingeniera del proyecto, está orgullosa del equipo que junto a ella trabajó en este proyecto. “Son unos artesanos sumamente capacitados. Tomaron como suyo el proyecto y así lo llevaron hasta el final”, comenta.

El pasado 17 de noviembre se realizó la ceremonia con la cual fueron oficialmente integradas a la fuerza de locomotoras de las esclusas. En esta ceremonia participaron directivos del consorcio responsable de la fabricación de las locomotoras del Canal, Mitsubishi Corporation, Toyo Denski, Mitsubishi Heavy Industries y Kawasaki Heavy Industries.

En esta ceremonia se resaltó la labor de los participantes en el proyecto. Luego se develaron las placas que identifican a las locomotoras como ensambladas en Panamá. “Todos los panameños debemos estar orgullosos de este trabajo que se ha realizado en el Canal, porque es un trabajo que realizan empresas de primer mundo, con mucha tecnología y ahora lo han hecho los panameños, aquí en las esclusas



Arriba, el equipo responsable de la armada de las locomotoras en compañía de ejecutivos de la empresa constructora y de la ACP. A la derecha, una de las nuevas locomotoras en su primer tránsito en las esclusas de Miraflores.

del Canal. Eso demuestra que somos capaces de hacer cosas de calidad mundial”, comentó el administrador Alberto Alemán Zubieta.

La locomotora 155 hizo su primer esclusaje con la embarcación sur Prestige Ace, el 2 de noviembre. La unidad 154 lo hizo con el barco Cap Ortegalel 4 de noviembre. Durante ambos esclusajes y desde esas fechas, ninguna de las dos locomotoras ha presentado problemas. Según Marco Gutiérrez, supervisor de la cuadrilla de ensamblaje, “estas locomotoras trabajan mejor que las ensambladas por el contratista, ya que no han presentado ninguna falla ni problema en su operación”.

El proyecto de ensamblaje contempla que un total de 16 locomotoras serán armadas en los talleres de mantenimiento de las Esclusas de Pedro Miguel: dos en el 2004, seis el próximo año y ocho durante el 2006. “El propósito de este proyecto es darle valor al trabajo del artesano panameño que labora en el Canal. Ellos cuentan con la capacidad y el adiestramiento requerido y prueba de ello son las unidades que acaban de entrar en servicio”, dice Jorge Quijano, director del



Departamento de Operaciones Marítimas. “Yo los felicito porque han demostrado no solo a los panameños sino al mundo que aquí en Panamá podemos hacer trabajos de calidad”, añade. Las unidades 155 y 154 ya operan en las Esclusas de Miraflores.

Presidenta filipina en el Canal



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La presidenta de Filipinas, Gloria Macapagal Arroyo, visitó el Canal de Panamá durante una escala técnica antes de partir hacia la reunión del Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico, APEC (Asia Pacific Economic Cooperation) que se celebró la semana pasada en Chile.

La presidenta Macapagal Arroyo se reunió en las esclusas de Miraflores con el presidente de Panamá, Martín Torrijos, con quien conversó sobre la relación bilateral entre ambas naciones.

Durante su recorrido la presidenta Macapagal Arroyo saludó desde la torre de control de las esclusas a los marinos filipinos que viajaban del Atlántico al Pacífico en el buque porta-contenedores Ville D'Orion (850 pies de eslora y 105 pies de manga).

La mandataria filipina dijo estar muy emocionada de conocer el Canal de Panamá que calificó como “una ruta de mucha importancia para Filipinas y para

el mundo entero”.

“El comercio que viene de Nueva York tiene que pasar por aquí para ir a Filipinas por eso aprovechamos este Canal” precisó la mandataria filipina. Al mismo tiempo indicó que “se ahorran dos semanas de viaje y de gastos al comercio que viene del Atlántico hasta Filipinas” gracias a la vía acuática.

Por otro lado, afirmó sentirse contenta de ver a sus compatriotas trabajar en los buques que transitan el Canal. De acuerdo con la presidenta “300.000 filipinos trabajan en los barcos que tienen bandera panameña; por eso aunque Panamá esté lejos de Filipinas tenemos muchas cosas en común entre nosotros”.

El ministro de Economía y presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez, acompañó a la presidenta en su visita al Canal y le explicó cómo funciona la vía acuática bajo la administración panameña.

Durante su visita la presidenta incluso accionó las compuertas de las esclusas.

Aumentan buques de gran tamaño

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

El tamaño de los buques que transitan por el Canal de Panamá ha aumentado y con ello el tonelaje. Así lo demuestra el comportamiento del tránsito de buques en el último Año Fiscal (AF) y en el desempeño del primer mes del AF 2005. Todo ello significa que cada día crece más la demanda por la ruta del Canal y que ésta enfrenta desafíos a su capacidad actual.

Por ejemplo, del total de 267 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal) transitadas por el Canal al cierre del año fiscal 2004, el 48% correspondió a buques regulares, mientras que el 52% fueron naves con más de 91 pies (manga) de ancho, denominados por la ACP buques supers. Aquellos buques que superan los 91 pies de ancho son conocidos como "supers", mientras que los que superan los 100 pies de ancho o manga son los denominados Panamax. Los buques regulares son aquellos con menos de 91 pies de ancho (manga).

El tránsito de buques con más de 91 pies de ancho (manga) ha dejado de ocupar menos del 40% del total de transítos en el año fiscal 1995 y ha llegado a superar el 50% de los transítos en el presente año fiscal.

Este aumento del tipo de buques es significativo y conlleva un gran impacto para el Canal. Los buques más grandes demandan más atención y recursos para su tránsito debido a que mientras un buque regular utiliza unas cuatro



locomotoras, por ejemplo, los que tienen más de 91 pies de ancho utilizan por lo general entre seis y ocho locomotoras. Todo esto conlleva una mayor utilización de recursos humanos entre operadores de locomotoras y pasacables entre otros.

A pesar de que presentan la utilización de mayores recursos para la ACP, es precisamente este tipo de buques el que genera mayores ingresos para el Canal, y por ende beneficios para el país.

De acuerdo con un reciente informe de la ACP para los primeros 39 días del presente año fiscal 2005, los transítos

regulares representaron el 43% del total mientras que los buques con más de 91 pies de ancho representaron el 57% del total.

Este Año Fiscal 2005 se impuso un nuevo récord de arribo de buques supers cuando el pasado 12 de noviembre atravesaron el Canal 36 de ellos. De este total el 15% están entre los 91 pies y menos de 100 pies de manga, mientras que el 85% restante corresponde a buques que superan los 100 pies de ancho, es decir, buques Panamax.

El antecedente a esta marca se dio el 9

de octubre de 2004 con 31 buques.

Por otro lado, y continuando con la tendencia observada entre los buques supers, los transítos de buques Panamax aumentaron 12.5%. Ello se debe principalmente al sostenido crecimiento del segmento de los buques portacontenedores y al resurgimiento de algunos segmentos de mercado como los tanqueros y los graneles secos, siendo la principal ruta atendida por el Canal la de Asia a la Costa Este de Estados Unidos y el Golfo de México.

El aumento de la cantidad de transítos y el tamaño de los buques suponen retos para la ACP. Desde una perspectiva inmediata, la ACP enfoca sus proyectos de modernización y mejoras para lograr mayor capacidad a corto y mediano plazo que le garanticen a los clientes de la vía un servicio de calidad y justo a tiempo. Igualmente se busca ofrecer algunos nuevos productos como el permitir el tránsito de buques con un calado de 40.5 pies, un pie más de lo que se ofrece en estos momentos. Se analiza también aumentar el número de cupos de reservaciones y la flexibilización de sus reglas, todo esto con el claro propósito de agregarle valor a la ruta y de capitalizar la demanda.

A largo plazo la ACP adelanta los estudios necesarios para configurar la propuesta de ampliación del Canal. Con el Canal ampliado se buscaría dar un impulso significativo a la capacidad y la confiabilidad que requiere el Canal para seguir capturando mercado.

Desempeño destacado en el AF 2004

- Aumenta seguridad
- Suben niveles de tonelaje
- Incrementan transítos de Panamax

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció las estadísticas finales de operaciones correspondientes al Año Fiscal 2004 que confirman el crecimiento sostenido en el tonelaje que pasa a través de la vía, el aumento en los transítos de los buques Panamax y la disminución del número de accidentes. El Año Fiscal de la ACP comienza en octubre y termina de septiembre de cada año.

Este AF 2004 la ACP registró el más bajo número de accidentes en los pasados 81 años: solamente 10 accidentes en 14,035 transítos. Ello es especialmente importante porque la marca se da mientras que el Canal enfrenta el aumento sostenido de transítos de buques Panamax y de los niveles de tonelaje (carga). La última vez que el Canal alcanzó un margen de accidentes tan bajo fue en 1923, cuando solo transitaban 3,967 buques, todos durante el día.

El porcentaje oficial de accidentes bajó 22%, de 0.91 accidentes por cada mil transítos en el 2003 a 0.71 accidentes por cada mil transítos en el 2004. Un accidente oficial es aquel que requiere una investigación formal.

"Hemos cerrado el Año Fiscal 2004 con una cantidad histórica de logros. Al mismo tiempo que celebramos los 90 años del Canal, hemos establecido un nuevo record de seguridad y movido más barcos y más carga a través de la vía acuática", indicó el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta. "Felicito con alegría a nuestra fuerza laboral, que nunca cesa en su empeño de hacer al Canal más seguro,



confiable y eficiente para beneficio de los panameños", señaló.

Desde 1914, más de 880 mil buques han transitado el Canal. En el 2004 los transítos aumentaron en 6.7%: de 13,154 en el AF 2003, a 14,035 en el AF 2004. Ello dio un promedio diario de tránsito de 38.3 transítos en el citado año.

El tonelaje de acuerdo con el Sistema Universal de

Arqueo de Buques del Canal (CPSUAB) aumentó 10%, de 242,704,402 toneladas CPSUAB en el AF 2003 a 266,916,576 CPSUAB en el AF 2004.

Con relación a los ingresos, la ACP reportó que por primera vez en la historia del Canal durante el AF 2004 se registran ingresos totales superiores a los B/.1,000 millones.

El Canal y nuestro gran potencial marítimo



Ilustrativa

Oscar Castillo

Si siguiéramos la lógica de yo-quiero-ver-los-post-panamax, entonces para llevar adelante cualquier proyecto de ampliación del Canal habría que esperar a que en ambas entradas del Canal se acumulen filas de post panamax... Desafortunadamente ello no va a ocurrir, ya que así no se manejan los negocios. Ninguna empresa marítima, o del sector que sea, se administra de esa manera. Si a principios del siglo pasado, Estados Unidos se hubiera puesto a esperar a que en el mundo fabricaran los suficientes barcos y hubiera el suficiente tráfico marítimo para luego empezar a construir el Canal, seguramente que jamás lo habría hecho. Tan sencillo como que los negocios se manejan basados en proyecciones. Y el Canal, también basado en sus proyecciones, debe prepararse para capitalizar, para beneficio del país, una demanda que cada día crece más, especialmente en el sector de los buques porta contenedores. En este sentido hay saber interpretar adecuadamente lo que ha sido la demanda sobre nuestra vía acuática. Allí está la clave.

Esta demanda se ha ido moviendo con mucha agilidad a través de los años. Desde la inauguración del Canal en 1914 y hasta la década del 60, el buque de carga general (medianos y pequeños) predominó en las estadísticas de tránsito (información Centro de Recursos Técnicos ACP). Se trataba de naves fáciles de maniobrar, que no exigían muchos recursos de tránsito. Así fue hasta que se presentaron las primeras crisis por razón del petróleo. Ello trajo al Canal un incremento en el tamaño de los buques, tanqueros, que transportaban petróleo y sus derivados (carga a granel-

líquida). Sin embargo, debido en parte a la puesta en marcha del oleoducto Bocas del Toro-Chiriquí, la tendencia bajó para los tanqueros y comenzó el reinado de los buques graneleros, carga a granel-seca.

Los buques graneleros (secos y líquidos) moldearon al Canal durante los últimos 40 años como una vía para el paso de granos, esencialmente, y algo de carbón. Hasta que llegó el año 2002 y todo cambió: la carga en general, principalmente el comercio de los productos manufactureros, se transporta hoy en contenedores, y eso hace que cada vez se utilicen más buques porta contenedores. Ese cambio ha significado un gran impacto en el Canal de hoy, ya que los buques porta contenedores por lo general trabajan mediante rotaciones de servicios en línea. O sea que tienen fechas fijas para ir y venir por el Canal y de allí que cualquier retraso o demora les sea altamente perjudicial.

Es una realidad fácil de constatar que los contenedores se están moviendo hacia los buques post panamax; pero pienso que no debemos centrarnos solo en ello: hoy día entre 35 y 40 barcos permanecen siempre en espera para utilizar el Canal. Tomando esto en cuenta, veo en la ampliación del Canal la posibilidad no solo de servir al mercado que utiliza los buques post panamax, sino además atender sin demoras la actual demanda de buques panamax. Sería una manera de ganar el doble.

En la medida en que Panamá pueda ofrecer una alternativa sostenible en términos de país de tránsito, así mismo la industria se moverá hacia acá. Es un asunto simple: se trata de crear la posibilidad. El mercado hace el resto. Hay quienes todavía piensan que el Canal es un paso obligado. Nada más lejos de la realidad. El Canal es un eslabón dentro de una cadena, y por eso no controla las decisiones de otros actores

en la industria. Entender esto así es fundamental al momento de pensar en la ampliación del Canal.

Panamá tiene que aprovechar de verdad su posición geográfica (por más cacareado que suene). Un buen comienzo son los tratados de libre comercio firmados y aquellos que están siendo negociados, dadas las posibilidades de aumentar nuestras exportaciones. Además, con un Canal nuevo como elemento importante de la estrategia marítima nacional, el conglomerado marítimo podría lograr su máxima expresión y Panamá podría perfilar un porvenir de provecho que nos convertiría en líderes marítimos mundiales. La oportunidad de aprovechar el potencial económico de las actividades en los puertos y el ferrocarril, la Zona Libre de Colón y el Área Económica Especial de Howard, entre otras, sería mayor. Claro, en ello hay mucho de voluntad política y de romper viejas formas de pensar que han mantenido atado al país y su conglomerado marítimo por muchos años. El actual gobierno, en este sentido, ha hecho bien en la designación del administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Hoy el sector marítimo internacional está pendiente de nuestro país. Con la ampliación del Canal, Panamá enviaría una señal clara y sin ambages: señores, estamos mejorando nuestra capacidad de atención; estamos dando valor a la ruta; en consecuencia, estamos preparados para su demanda, por supuesto para beneficio de todos los panameños. Es, en definitiva, echar mano de nuestro gran potencial en el sector marítimo.

Tomado de La Prensa, 29 de octubre de 2004.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

Cada persona es una empresa / Suely Braz Costa. Bs As: Longseller, 2002. 172 p.

Enfoca ese vital asunto existencial y nos convoca a todos a la realización de nuestra existencia, a través del autoconocimiento.

Las empresas del futuro: cómo funcionan las compañías de alta tecnología en los Estados Unidos de América / Eric Bolland, Charles Hofer. Méx: Oxford University Press, 2001. 550 p.

Analiza las empresas en etapa de formación así como las ya establecidas y dedicadas a la alta tecnología con el objetivo de develar los resultados del desempeño de sus actividades. Explica las razones que llevan a las empresas a la innovación.

Evaluación de impacto ambiental: un instrumento preventivo para la gestión ambiental / Domingo Gómez Orea. Madrid: Mundi-Prensa, 2003. 749 p.

Esta segunda edición enmarca con más detalle, la evaluación del impacto ambiental (EIA) en el concepto de desarrollo sostenible y en relación con otros instrumentos de gestión ambiental, y sugiere la integración ambiental de los planes, programas, proyectos y actividades en marcha.

Fontanería: su aprendizaje / Julio Pecci Rodríguez. Madrid: Paraninfo, 2001. 235 p.

Estudia las instalaciones de fontanería. Enseña a manejar las técnicas y trucos de la fontanería. Describe herramientas y sostiene que un instalador debe conocer el mayor número posible de éstas.

El paradigma: todo lo que necesito saber sobre la empresa lo aprendí en Microsoft / Julie Bick. Bs As: Urano, 2001. 181 p.

Imprescindible para quien se proponga mejorar en su profesión, crear un buen equipo de trabajo o profundizar en la expansión de su negocio.

ABC del Agua

Cuánta agua disponible existe en el planeta?

A pesar de que el 70% de nuestro planeta está cubierto por agua, un altísimo porcentaje (97,5%) corresponde a agua salada y tan solo 2,5% es agua dulce o fresca. Si consideramos que de esa pequeña cantidad, 70% se encuentra en los casquetes polares en la Antártida y Groelandia, y que otro gran volumen se encuentra en la humedad del suelo o en acuíferos subterráneos muy profundos que no se pueden utilizar para consumo humano, el balance nos indica que los seres humanos contamos con menos de 1% del agua dulce del mundo para nuestro uso.

Niebla en el Canal de Panamá



Panorámica desde el edificio de la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá, Balboa, el 6 de septiembre de 2004 a las 8:00 AM, día con niebla en el canal. Nótese la niebla en los valles entre las colinas. La fotografía fue tomada con una cámara digital Sony MPEGMovie HQX digital Still Camera DSC-F717 con un lente Carl Zeiss Vario-sonnar de 10x Precision Digital Zoom.

Jorge A. Espinosa
jespinosa@pancanal.com

La niebla y la neblina son pequeñísimas gotas de agua “suspendidas” en la atmósfera. Típicamente llamamos neblina a este fenómeno cuando la reducción de visibilidad no es muy severa. Cuando el fenómeno reduce la visibilidad a menos de un (1) kilómetro de distancia lo llamamos niebla. Cuando la niebla es bastante densa, no se puede ver más allá de un (1) metro de distancia. La formación de niebla es lo que normalmente afecta la operación del Canal, por lo que en este escrito nos referiremos exclusivamente a la niebla.

Para que se dé la formación de la niebla es necesario que la temperatura del aire, próxima a la superficie terrestre, se enfríe hasta que el aire en esta región alcance su punto de saturación, es decir, que el aire esté extremadamente cargado de vapor de agua; ésta temperatura se conoce como la temperatura del punto de rocío. Un ejemplo clásico de esto son la gotitas de agua que se ven mojado la parte exterior de un vaso con agua y hielo. Lo que sucede es que el vaso con agua helada tiene una temperatura bastante baja, cerca de los cero (0) grados centígrados, y esta enfría al vidrio del vaso y éste a su vez enfría al aire que lo rodea, de manera que ese aire también se enfría hasta llegar por debajo de su temperatura de punto de rocío y formar las gotitas de agua que observamos. Igual fenómeno se da en la atmósfera cuando se forma la niebla. El aire se enfría tanto que llega a adquirir una temperatura por debajo de su temperatura del punto de rocío enfriando las partículas de polvo que hay en la atmósfera (llamados núcleos de condensación) y formando alrededor de estas partículas pequeñísimas gotas de agua suspendidas que vienen a ser lo que se conoce como niebla.

La niebla que se presenta en el área del Canal de Panamá es del tipo radiacional llamada niebla de radiación. La misma comienza a formarse normalmente durante las noches con cielo parcial o completamente



Lorena Tejera

Para que se forme niebla en la Cuenca del Canal de Panamá se necesitan las siguientes condiciones:

**Una atmósfera sobresaturada de humedad, lo que se da cuando durante las horas de la tarde ha llovido considerablemente.*

**Una noche de parcial a totalmente despejada de nubes, para que haya un enfriamiento radiacional.*

**Una atmósfera con núcleos de condensación, aportados por el polvo, sales del océano y el humo de los buques que transitan por el Canal.*

**Vientos ligeros, que no dispersen la niebla.*

despejados y, con mayor frecuencia, después de una tarde lluviosa. La tierra, una vez oculto el sol, durante la noche, comienza a enfriarse y lo hace perdiendo calor en forma de radiación en la parte infrarroja del espectro. Si la noche está despejada de nubes, toda esa energía (calor) acumulada por la tierra durante el día, se pierde directamente al espacio y la superficie de la tierra, la vegetación

que la cubre y las edificaciones se enfrían de igual manera. Esto hace que el aire que está contiguo a la superficie de la tierra también se enfríe hasta llegar a temperaturas por debajo de su temperatura de punto de rocío. En una atmósfera sobresaturada de humedad, una vez esta haya adquirido una temperatura inferior a su temperatura del punto de rocío, se formará niebla.

Como la temperatura descende con la altura en la atmósfera, las colinas, debido a su elevación, estarán ligeramente más frías que los valles y llanuras. De allí que, durante la noche, la niebla tienda a formarse inicialmente sobre las colinas. Pero, como el aire frío es más denso que el aire caliente, la niebla, por su propio peso, desciende a los valles o lugares bajos entre montañas. Este es el mecanismo por el que primordialmente se forma la niebla en la Cuenca del Canal de Panamá. La niebla, una vez formada en las colinas comienza a descender por los valles de la Cuenca del Canal llegando al Corte Gaillard, lugar de mayor incidencia de niebla en el canal de navegación.

Un tercer requisito para la formación de la niebla es una noche con vientos ligeros (menos de 5 kph), ya que vientos fuertes la dispersarían.

La niebla se puede considerar como una nube muy baja, que casi toca la superficie del suelo.

La niebla siempre ha existido en el Corte Gaillard y seguirá existiendo mientras exista una selva y las condiciones favorables expuestas arriba.

A solicitud del Departamento de Operaciones Marinas, la Sección de Meteorología e Hidrología de la División de Ingeniería de la Autoridad del Canal de Panamá ha emprendido un Proyecto Especial para compilar los registros históricos de ocurrencia de niebla en el Canal, analizar estadísticamente su distribución mensual y horaria, desarrollar ecuaciones de correlación del fenómeno en función de otros parámetros meteorológicos, revisar los estudios realizados en el pasado sobre el tema, instalar una red automática en tiempo real de medición de la niebla y parámetros meteorológicos que contribuyen al fenómeno (temperatura del aire, humedad relativa, velocidad del viento, radiación solar y visibilidad) y finalmente explorar alternativas de mitigar la ocurrencia.

ONG's trabajarán por la Cuenca

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

La conservación de la Cuenca Hidrográfica del Canal es una tarea que involucra a diversos actores, principalmente a quienes la habitan. Por ello se creó el Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca el cual tiene como objetivo establecer un mecanismo financiero para apoyar iniciativas ambientales cuyas acciones estén dirigidas a la protección, conservación y recuperación de esta zona.

Este fondo fue establecido con aportes económicos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), mediante el Memorando de Entendimiento suscrito entre ambas partes el 25 de junio de 2003.

Mediante este acuerdo la ACP y la USAID-Panamá acordaron aportar de manera conjunta los recursos (cinco millones de balboas en total) para el financiamiento de proyectos a Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) que en alianzas estratégicas con Organizaciones de Base Comunitaria (OBCs), gobiernos locales, empresa privada e instituciones académicas, contribuyan en promover el desarrollo sostenible y la conservación del recurso hídrico en la Cuenca.

Por medio del contrato establecido entre la ACP y la Fundación NATURA, le corresponde a esta organización no gubernamental administrar los recursos aportados por la ACP al Fondo. Fundación NATURA tiene a su cargo recibir las solicitudes de proyectos, dotación de recursos y seguimiento y evaluación de su ejecución de los mismos.

Las propuestas se evaluarán tomando en consideración su calificación técnica y de costos, así como la capacidad del proponente para ejecutar, de forma efectiva y eficiente, el proyecto propuesto, la coordinación con las instituciones de competencia, según sea



Juan Héctor Díaz, de la ACP, explica cómo la experiencia que se adquiriera en los primeros proyectos podrá ser aplicada posteriormente en otras áreas de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

el caso, y el desarrollo de alianzas estratégicas entre los actores.

Los recursos aportados por la USAID-Panamá son administrados por la Academia para el Desarrollo Educativo (AED) en coordinación con Fundación NATURA.

En días recientes se celebró la segunda convocatoria a organizaciones no gubernamentales para motivarlas a presentar algunas propuestas de cara a desarrollar nuevos proyectos dentro de las subcuencas piloto de los ríos Los Hules, Tinajones, Caño Quebrado y Gatuncillo.

Estas cuatro subcuencas fueron escogidas con base en diversos criterios como el tener una superficie manejable no mayor de 100 kilómetros cuadrados; presentar problemas ambientales que afectaran los recursos naturales,

principalmente al agua, y que tuviesen problemas sociales y económicos relacionados al uso indebido de los recursos naturales.

El director de Seguridad y Ambiente de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Juan Héctor Díaz, explicó que la idea es que estos sitios donde se desarrollarán los proyectos “sirvan como subcuencas piloto para luego replicar las experiencias de estos trabajos en otras cuencas con características similares”.

Zuleika Pinzón, directora de Fundación Natura, afirmó que su fundación tiene la responsabilidad de “hacer los desembolsos a las organizaciones cuyas propuestas sean aprobadas por el comité directivo del fondo”.

Estos desembolsos, según explicó, “se darán de manera trimestral y contra el

avance de la ejecución física de los proyectos y su ejecución financiera. Nosotros tenemos esa responsabilidad de hacer el monitoreo para velar que los proyectos estén cumpliendo con los programas o con los gastos de acuerdo con lo que se les aprobó” añadió.

La responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la Cuenca del Canal ha sido concedida a la Autoridad del Canal de Panamá en el Título XIV de la Constitución Política de Panamá y a través de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá.

Esto se deriva de la importancia que tiene el agua para el funcionamiento de la vía acuática. La ley también exige que la ACP administre el recurso hídrico para garantizar el suministro de agua a las poblaciones aledañas.

Coordinan trabajo

Néstor Ayala



La Comisión Interinstitucional para la Cuenca Hidrográfica llevó a cabo una Reunión-Taller informativa con los Representantes de Corregimientos de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, en coordinación con el Ministerio de Gobierno y Justicia y el Departamento de Gobiernos Locales. El evento tenía el objetivo de contribuir a mejorar la coordinación de actividades que se realizan dentro del área. Como expositores participaron Oscar Vallarino, de la CICH, y Amelia Sanjur, del Equipo Social de la División de Administración Ambiental de la ACP.

Visitantes en Gatún



Las esclusas de Gatún recibieron la visita del Ministro de transporte marítimo y terrestre y de carreteras de India, Shri T. R. Baalu. Durante su visita el Ministro estuvo acompañado por la Embajadora de India en Panamá, Primrose Sharma, y un grupo de altos dignatarios, entre ellos el administrador del Puerto de Tuticorin y el sub administrador del puerto de Paradip, ambos en India.

Por una operación más segura

Alberto Alemán Zubieta
Administrador de la ACP

La posibilidad de que la industria marítima pueda ser utilizada, o se convierta en blanco de actividades que atenten contra la vida humana a bordo de buques y en instalaciones portuarias es una amenaza con la que, desafortunadamente, hemos tenido que aprender a vivir.

Para la Autoridad del Canal de Panamá la seguridad en las operaciones y la protección de sus instalaciones ha sido siempre elemento fundamental de su gestión que garantiza un mayor grado de tranquilidad.

Y es que precisamente, estar siempre alertas a posibles amenazas; desarrollar análisis de riesgo y establecer medidas que administrativamente y operativamente aseguren al elemento humano y al entorno, son los mensajes y las tareas más importantes que nos encomiendan los códigos internacionales de protección y de gestión de seguridad en las operaciones marítimas.

El Canal de Panamá ha incorporado en sus regulaciones y requisitos de tránsito las reglamentaciones pertinentes de ambos códigos: el ISPS Code y el ISM Code.

La misión del Canal de Panamá es ser líder mundial en servicios a la industria marítima y, en atención a ese liderazgo, fuimos la primera organización de la industria marítima latinoamericana con componentes de navegación y actividades portuarias que logró capacitar a todo su personal e implementar medidas acordes con los requisitos del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, meses antes de la fecha de entrada en vigor el 1 de julio de 2004.

Asimismo, implementamos el requisito del uso del Sistema de Identificación Automático (AIS por sus siglas en inglés) para todas las naves en tránsito por el Canal, un año antes de que este sistema entrara en rigor como requisito del Código ISPS.

Todos estos logros han sido gracias a nuestros esfuerzos por instrumentar tecnología de punta en nuestras operaciones, ya que en el 2000 el Canal de Panamá se convirtió en pionero en el desarrollo de un sistema de control de la posición de las naves con tecnología de GPS diferenciado.

Respecto a la seguridad, o "safety" en



Armando De Gracia

Abogados especialistas en temas marítimos de toda América Latina, Estados Unidos, Canadá y España escucharon la presentación de Alemán Zubieta en el marco del Congreso 2004 del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en el que se dio especial énfasis a la implementación del Código ISPS.

inglés, el Canal ha alcanzado los más bajos niveles de accidentes marítimos en su historia.

Durante el año fiscal 2004, con más de 13,000 tránsitos por el Canal, ocurrieron solamente 10 accidentes. Estas cifras reflejan claramente el énfasis que el Canal pone en la seguridad de nuestras operaciones.

Respecto a la prevención y protección de la salud pública y el ambiente marino contra derrames de hidrocarburos y sustancias contaminantes, el Canal ha implementado el Plan para el Manejo de Emergencias en Casos de Contaminación por Hidrocarburos en Aguas del Canal de Panamá, mejor conocido como PCSOPEP.

Este plan entra en vigor el primero de enero del 2005 y tiene como objetivo principal establecer mecanismos que prevengan los derrames y también establecen garantías para cubrir las acciones y respuestas que el Canal tome para enfrentar los resultados adversos de este tipo de incidentes.

Nuestro énfasis siempre ha estado enfocado en asegurarnos que el Canal y la industria marítima no sufran los embates del terrorismo, siempre teniendo como meta principal aumentar la eficacia y eficiencia en nuestras operaciones.

En este sentido, siempre estuvo bien claro durante las negociaciones que

culminaron con las reglamentaciones del Código de Protección— en las cuales la ACP participó desde sus inicios— que es imprescindible encontrar el balance que, además de protegernos, facilite y asegure la fluidez de las operaciones.

Consideramos que entorpecer y retrasar innecesariamente las actividades marítimo-portuarias, lejos de permitir el desarrollo y lograr avances, nos supedita a intereses que no están necesariamente enfocados en el desarrollo de la industria marítima en nuestros países.

En el Canal de Panamá somos fieles creyentes de que es posible encontrar este balance: Cerramos el Año Fiscal 2004 con cifras que indican el tránsito por el Canal de un tonelaje superior a cualquier otro año en la historia de la vía acuática al tiempo que nuestros esfuerzos permitieron que alcanzáramos el mayor índice de ingresos en la historia del Canal.

Esto es prueba de que las medidas y procedimientos de seguridad y protección —adecuadamente aplicados— nos pueden proporcionar ese balance que facilita el tráfico marítimo y brindar a la vez un alto grado de confianza en nuestras operaciones.

Como representantes de uno de los sectores de la industria marítima, consideramos que es nuestra responsabilidad —más que una

necesidad— asegurar un balance entre estas dos posibilidades: protegernos y asegurar la subsistencia del comercio marítimo-portuario de la región.

Es necesario recordar que las enmiendas y el Código nacieron precisamente del esfuerzo mancomunado de todos los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional que trabajaron en su formulación y que reflejan su empeño en deponer intereses propios por el bien de la comunidad internacional.

Así, el Código promulga precisamente el mejoramiento de la comunicación entre los Estados y los sectores marítimo-portuarios. El Código promueve el intercambio de información a través de toda la cadena del transporte marítimo. El espíritu del Código se fundamenta precisamente en la prevención.

Nos complace constatar que en las últimas publicaciones de la Organización Marítima Internacional, se informa que el Consejo ha decidido que es fundamental mantener las líneas internacionales de navegación estratégicas (strategic shipping lanes) abiertas, para lo cual es imprescindible aplicar las más estrictas medidas de protección, lo que hace necesario el apoyo de todos los sectores de la industria marítima.

Invitación especial para Panamá

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, fue invitado a asistir al Forum de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que se celebró en Santiago de Chile.

Considerada como la conferencia de negocios más importante sostenida este año por las regiones Asia-Pacífica, Alemán Zubieta se unió así a un grupo importante de directivos y presidentes de empresas de Norteamérica, América Latina y Asia.

El administrador de la ACP participó en discusiones en torno a asuntos tales como los desafíos del comercio global y las perspectivas de negociaciones comerciales multilaterales. La participación de la ACP en un

acontecimiento tan importante es crucial, puesto que ofrece la oportunidad de intercambiar opiniones con usuarios importantes en torno a los patrones del comercio internacional. Esto confirma claramente el papel vital del Canal de Panamá en el comercio del mundo.

Al referirse a la invitación de participar en el Forum, Alemán Zubieta indicó que "es una oportunidad significativa para el Canal de Panamá. Una invitación del foro económico más grande del mundo es un honor para el Canal y sus empleados, ya que reconoce el papel vital de Panamá en el comercio mundial".

En la cumbre participan presidentes y los jefes de

estados de las economías que pertenecen a APEC, incluyendo los líderes de tres de las economías más grandes de Asia-Pacífico y usuarios de importancia del Canal de Panamá: George W. Bush, presidente de Estados Unidos; Hu Jintao, presidente de la República Popular de China; y Junichiro Koizumi, primer ministro de Japón.

Esta es la primera vez que la cumbre se realiza en un país latinoamericano, Chile, que es además uno de los mayores usuarios del Canal. Andrónico Luksic Craig, vice presidente del Banco de Chile y miembro de la Junta Asesora de la ACP, presidió la Cumbre designado por el Presidente de Chile, Ricardo Lagos.

Bitácora del Canal

Megabuques: los gigantes del mar



Extracto de la revista "Re:port" del Puerto de Long Beach

Los primeros rayos del amanecer caen sobre la costa sur de California. En la Bahía de San Pedro, un buque de carga arriba por primera vez a la terminal del Puerto de Long Beach.

Las cuadrillas de estibadores que aguardan al buque parecen encogerse a medida que el mismo se acerca, y elevan su vista hacia el tope de la masiva silueta.

Si usted tiene la visión de un ingeniero, se dará cuenta que la longitud del buque es mayor que la de tres estadios de fútbol, y que es demasiado ancho para transitar por el Canal de Panamá. El puente de mando desde donde el capitán comanda el buque se eleva 120 pies sobre el nivel del agua. Su motor suministra suficiente electricidad para iluminar una pequeña ciudad. El buque es rápido y muy grande.

El nombre del buque, CSCL Asia, aparece impreso en su proa en letras con dimensiones de tres pies de alto. Por el momento, este es el buque portacontenedores más grande del mundo.

Nueva Era en la Industria Marítima

El CSCL Asia representa a la nueva generación de megabuques —buques capaces de llevar más de 8,000 contenedores de 20 pies (TEUs). Uno sólo de estos megabuques puede transportar suficiente carga para abastecer siete centros comerciales regionales. El CSCL Asia puede transportar hasta 8,500 TEUs.

*Uno sólo de estos
megabuques puede
transportar suficiente carga
para abastecer siete centros
comerciales regionales.*

El buque Long Beach de la naviera OOCL fue el primer buque de la nueva generación de megabuques que arribó al Puerto de Long Beach. Otro buque idéntico, el Ningbo de OOCL arribó al puerto a principios de año. En agosto, llegaron el Hugo, de la naviera CMA CGM, con capacidad para 8,200 TEU, y el Long Beach, de COSCO con capacidad para 8,000 TEUs. Para octubre, el Puerto de Long Beach espera la llegada del MSC Texas, de 8,000 TEUs, propiedad de la naviera Mediterranean Shipping Company.

De acuerdo a Grant Livingstone, piloto que guio al CSCL Asia hasta la terminal portuaria, "estos buques son los Lexus y Cadillacs de los portacontenedores".

Y como los carros de lujo, los megabuques tienen un precio alto. La naviera China Shipping Container Lines, dueña del CSCL Asia, pagó más de \$80

millones por este buque, que fue construido en Corea del Sur. Esta naviera planea añadir cuatro buques similares a su flota en el futuro cercano. OOCL ha ordenado una docena de estos megabuques. CMA-CGM planifica añadir por lo menos 17 megabuques a su flota y COSCO ha ordenado cinco. MSC ha establecido órdenes para por lo menos ocho.

Uno de los pilares que fundamentan el mejoramiento en la eficiencia de estos megabuques es el concepto de economías de escala, notable en los portacontenedores grandes y rápidos. Hoy, las líneas navieras movilizan más del 95% de la carga mundial. La carga en contenedores representa más del 70% del total de la carga seca embarcada. Al incrementar el número de contenedores en un buque los costos de operación se reducen y, por ende, los costos de embarque por contenedor también disminuyen.

Los buques portacontenedores modernos transportan contenedores de 40 pies por menos de 27 centavos por milla. Los bajos costos de transporte y producción han contribuido al crecimiento del comercio internacional. Según Richard D. Steinke, Director Ejecutivo del Puerto, estos buques gigantes "están siendo construidos para cubrir la demanda por los productos de bajo costo producidos en el exterior".

Las economías de escala han contribuido al aumento de tamaño de los buques portacontenedores, y hay pedidos para buques de 10,000 TEUs de capacidad.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1914 - Hace 90 años

En abril de 1914, un comité fue nombrado para hacer recomendaciones sobre la manera más práctica de reconstruir el Hospital Ancón de manera permanente. El Director de Salud sometió un plan general haciendo el llamado para la construcción de edificios de cemento con pisos y techos de teja, edificios de dos pisos para las salas con las oficinas administrativas concentradas en un edificio.

En la organización del Canal de Panamá las oficinas de los capitanes de puertos de Ancón y Cristóbal fueron formalmente establecidas el 4 de Mayo de 1914. El Comandante Douglas E. Dismukes, de la fuerza naval estadounidense, era el Capitán de Puerto en Cristóbal y el Teniente Comandante H. V. Butler de la fuerza naval estadounidense era el Capitán de Puerto en Balboa.

1939 - Hace 65 años

En 1939 el Asistente del Secretario de Guerra, Louis Johnson, transmitió a la Cámara de Representantes el borrador de una propuesta con la cooperación de Panamá, que autorizaba una apropiación de fondos que no se excediera de \$1,500,000.00 para la pavimentación, de la Carretera Nacional de Panamá, entre Chorrera y Río Hato como una vía de defensa.

En su primer viaje hacia Panamá el SS Panamá, el primero de los tres nuevos buques de carga y pasajeros construido en Quince, Massachusetts, para el servicio New York-Cristóbal de la línea Panama Railroad Steamship Line, completó sus pruebas desde Rockland, Maine y navegó desde New York a finales de abril de 1939.

1954 - Hace 50 años

Un grupo de ingenieros expertos de los Estados Unidos llegó a la Zona del Canal para asistir a los ingenieros del Canal de Panamá en examinar de manera exhaustiva la falla en el acantilado de roca, cerca de la orilla del Cerro del Contratista, en el lado oeste del Corte Culebra. La rajadura se estaba desarrollando desde 1938 y tenía el potencial de causar un deslizamiento que podía obstruir la vía acuática.

1963 - Hace 41 años

En abril, el General de Brigada, W. P. Leber, antiguo Teniente Gobernador de la Zona del Canal y su esposa recibieron la Orden Vasco Núñez de Balboa, uno de los honores más grandes de Panamá. La ceremonia tuvo lugar en el Palacio Presidencial antes de su partida para Cincinnati.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

El Canal corre por sus venas

Armando De Gracia

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Cuando se inició la construcción del Canal en 1904 muchos trabajadores provenientes de todas partes del mundo llegaron a nuestro país buscando un mejor futuro para ellos y sus familias. Muchos se quedaron y sembraron en Panamá sus raíces, su descendencia.

Algunos descendientes de estos primeros trabajadores laboran hoy en la empresa canalera, cumpliendo el sueño de sus antepasados de ser exitosos.

Canute Cockburn es uno de ellos. Su abuelo vino a construir el Canal. Aquí inició su familia y sus hijos nacieron panameños. Su padre trabajó en los muelles, cuando existía la Compañía del Canal. Con él son tres generaciones Cockburn que han dedicado su vida a la vía acuática.

Oriundo de la provincia de Colón, Canute es el Gerente de la División de Recursos de Tránsito, donde tiene bajo su responsabilidad a unos dos mil trabajadores canaleros, que incluye la fuerza de pasacables y tripulantes de la flota de remolcadores y lanchas de la empresa.

Según él mismo dice, en el Canal uno puede hacer una carrera, y si él lo hizo, cualquiera que realmente lo quiera, puede hacerlo. Sus ojos brillan de emoción cuando habla de su trayectoria en el Canal, pero sobre todo cuando habla de la gente que trabaja con él, sus amigos y compañeros de trabajo.

Recientemente, y conmemorando los 90 años del Canal, la Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá honró su trayectoria dentro de la empresa como ejemplo de dedicación y esfuerzo para la comunidad. "SAMAAP tiene una función educativa hacia la



comunidad sobre la historia del grupo antillano que participó en la construcción del Canal. Una forma de educar es realzar la labor que hacen personas como Canute", comenta Enrique Sánchez, presidente de SAMAAP.

"Él es una persona que viene de abajo y que ha llegado donde está por su estudio y su esfuerzo. Esto es lo que necesita el país, personas íntegras, laboriosas y estudiosas que contribuyen al desarrollo del país", añade.

Según Sánchez, Canute, ejemplo de "meritocracia", ha logrado lo que tiene por sus méritos y su propio esfuerzo. Cockburn inició su carrera en 1962 como

aprendiz de electricista. Cuando se estableció el programa de adiestramiento para ingeniero de mantenimiento náutico, Canute fue el primer panameño en aplicar y lograr la licencia de ingeniero jefe.

Fue gerente de la Sección de Remolcadores, Ingeniero de Puerto y obtuvo la posición de Asistente Jefe de la División por concurso. Una vez se jubiló el gerente, Cockburn fue nombrado Gerente de la División de Recursos de Tránsito, puesto que ha ocupado durante los últimos siete años.

"Yo le digo a los muchachos, especialmente a los colonenses, que hay

que tener buena disposición para aprender. Ganas de hacer las cosas bien y dedicarse. Pero sobre todo, hay que tener un buen equipo de gente que quiera lograr las metas de la empresa", comenta Canute, a quien no le gusta hablar de sí mismo, pero se desvive por lograr que sus colaboradores se sientan bien con su trabajo.

Siente una pasión sin medida por el Canal, que es hasta contagiosa cuando uno habla con él. "Estoy muy orgulloso de mi trayectoria en el Canal, son 42 años. Pero hay que prepararse para ser mejor cada día," dice. "Tenemos un reto frente a nosotros y el mundo nos mira. Debemos trabajar para dejarle a nuestros hijos un Canal que sirva por 100 años y más", añade.

La clave del éxito para este colonense que vive y siente el Canal en toda su magnitud es "siempre tener buena disposición, prepararse y muchas ganas de hacer las cosas bien".

Qué es SAMAAP

La Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá fue fundada en marzo de 1981. Realiza diversas actividades para educar a la comunidad panameña sobre la historia del grupo antillano que vino durante la construcción del Canal y el ferrocarril.

El premio otorgado al Ingeniero Canute Cockburn fue creado hace 15 años para resaltar aquellos ciudadanos que son un ejemplo para el país. Este año 2004, también fueron honrados Bárbara Wilson y Stafford Cole, el verdadero sastre de Panamá.

Compromiso por la educación

Redacción de El Faro
acp-ed@pancanal.com

El Colegio Abel Bravo de Colón cuenta ahora con dos aulas nuevas para alojar los laboratorios que le fueron donados a través de un convenio entre el Gobierno Español y el Ministerio de Educación.

Esto fue posible gracias al trabajo entusiasta de ciento veinticinco canaleros del sector atlántico quienes se dedicaron durante tres meses a trabajar en su tiempo libre para hacer realidad el proyecto.

El trabajo para acondicionar las aulas consistió en adecuar cuatro de los viejos salones del colegio para que cumplieran con los requisitos exigidos en el Convenio. Para ello, se colocaron baldosas en los pisos, se adecuaron salidas de agua, de electricidad, gas, y un sistema de drenaje. Además se colocó cerámica en las paredes, se instalaron las unidades de aires acondicionados, y se reinstaló el cielo raso de toda el área bajo reparación. También se colocaron luces de cielo raso con pantallas, en vista de que las existentes no cumplían con el código de seguridad; se pusieron puertas de seguridad del tipo Multilock; se pintaron los salones por dentro y por fuera y se preparó un depósito para los reactivos.

En el proyecto Abel Bravo también se contó con la ayuda de 18 jóvenes resocializados que hicieron su práctica profesional con los canaleros.



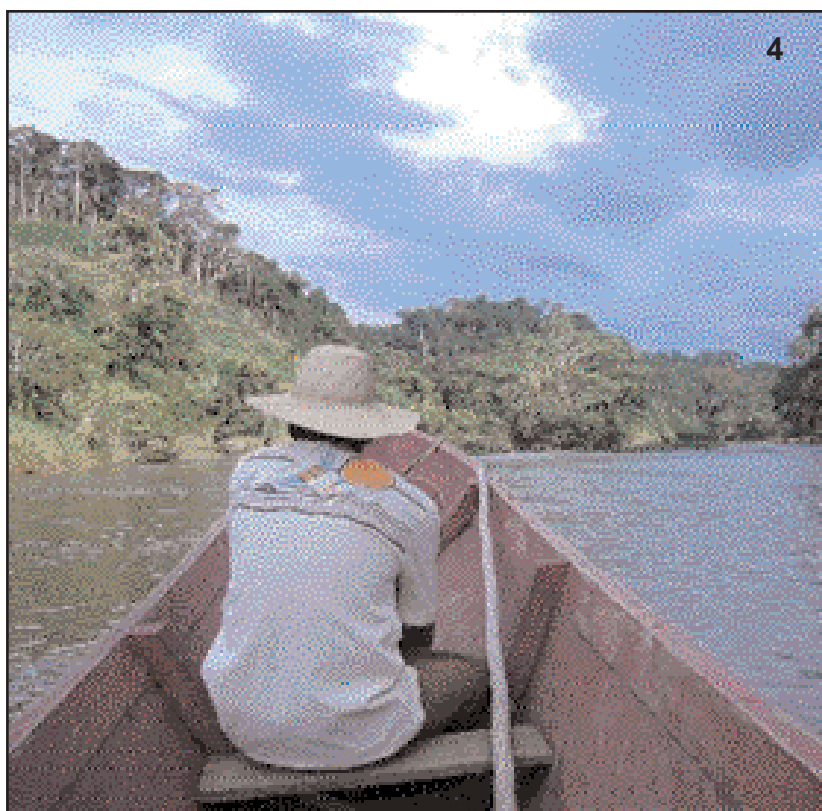
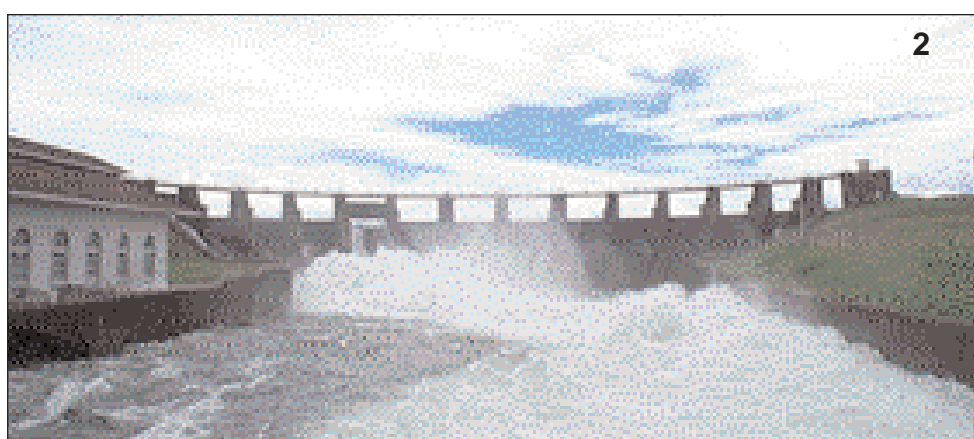
Arriba, vista parcial de los trabajos realizados. Abajo, el acto de inauguración de las aulas contó con la participación de docentes, estudiantes y padres de familia así como de trabajadores canaleros encabezados por el administrador Alberto Alemán Zubieta



El Canal en imágenes

- (1) ¡Remen! En casa nos esperan: Johnny A. Cuevas M., hidrólogo.
- (2) Solo dos compuertas: Virgilio D. Mirones Navarro, supervisor, ingeniero civil.
- (3) Remoción de compuertas en Miraflores: Marco Antonio Villarreal P., División de Esclusas.
- (4) Río Coclé del Norte : Zuleika Mojica, Sección de Manejo de Cuenca.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



La ACP en Chilibre

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los trabajos empezaron desde el pasado 4 de noviembre en la carretera transístmica, en el área de Chilibre.

Las lluvias torrenciales hicieron crecer el nivel de los ríos que a su vez arrastraron enormes cantidades de basura que obstruyeron las tuberías de desagüe que pasan por debajo de la carretera, aproximadamente a un kilómetro al sur del puente sobre la vía forestal en Chilibre.

En este punto la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) empezó a trabajar en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) con el objetivo de evitar la inundación de residencias; impedir que se inundara la carretera, y permitir el tránsito regular de los vehículos.

La ACP brindó su apoyo con personal y equipo para remover el agua retenida y luego mantener niveles apropiados para las tareas de limpieza de las tuberías obstruidas que realizaría personal del MOP.

Pero el trabajo no fue fácil. Unos días más tarde, hacia el 11 de noviembre, se descubrió que las alcantarillas habían colapsado. Las intensas lluvias de mediados de noviembre también complicaron la situación.

Por ello el apoyo con personal y maquinarias de la ACP, trabajando las 24 horas al día, continuó hasta el 24 de noviembre pasado, cuando un contratista del MOP se hizo cargo de las tareas de drenaje.

Al principio de la operación la ACP participó con entre ocho y doce trabajadores por día en turnos que variaban de 7.00 de la mañana hasta las 11.00 de la noche y de 7.00 de la noche a 8.00 de la mañana.

Estos trabajadores canaleros manejaron en este período de labores de apoyo tres bombas centrífugas,



Trabajadores canaleros en Chilibre.

una grúa hidráulica, lámparas de torre para iluminación, una bomba sumergible y varios compresores, entre otros instrumentos.

En esta labor, además de la participación directa del personal que operaba los equipos, también contribuyeron mecánicos de la División de Transporte Terrestre y Almacenes, personal de la División de

Protección del Canal, personal del taller de herramientas de la División de Ingeniería y supervisores de las diferentes áreas.

A medida que pasaron los días y se mejoraba el control de la situación se fue reduciendo el número de personas que integraban la cuadrilla de la ACP.

Rumsfeld accionó compuertas



El secretario de Defensa de EE.UU., Donald Rumsfeld estuvo en el Canal de Panamá como parte de la visita que realizó recientemente a nuestro país. Rumsfeld fue recibido por el administrador de la vía acuática, Alberto Alemán Zubieta quien le explicó los pormenores de la operación de las esclusas. El funcionario norteamericano, quien estuvo acompañado por el Ministro de Gobierno y Justicia, Héctor Alemán, alabó la administración panameña del Canal.

En la foto se aprecia a Donald Rumsfeld durante su visita a las instalaciones del Centro de Visitantes de las esclusas de Miraflores, en compañía del administrador Alemán Zubieta (izq.) y de la señora Rumsfeld (der.).

Luego de la visita, Rumsfeld hizo un sobrevuelo en helicóptero sobre el Canal durante el cual pudo apreciar algunas de las mejoras realizadas a la vía desde su entrega a Panamá en 1999.

Apoyo en rescate

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

El lunes 8 de noviembre una fuerte tormenta cayó sobre la ciudad. Aproximadamente a las 6:40 de la tarde, personal de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a bordo del buque MSC Chiara advirtió sobre una embarcación en las cercanías que estaba en peligro de hundirse.

De inmediato se avisó a la lancha Cazón de la ACP para que brindara su ayuda. Sin embargo, antes de su llegada la lancha Cazón informó que la embarcación se hundía y había personas en el agua.

La ACP despachó adicionalmente a las lanchas Umbla y Transparencia para asistir en el rescate; y también se notificó al Servicio Marítimo Nacional (SMN) y a la empresa TransPacífico, operadora de la embarcación.

Al poco tiempo la Cazón informó que había rescatado a tres personas: Isaac Rodríguez (capitán), Oscar Rodríguez (marinero) y Juan Samaniego (fumigador). Tres personas lograron subir al buque MSC Chiara: Juan Carlo Lam, Eric Sánchez, y Felipe Fachete. Los rescatados advirtieron que faltaba todavía una persona. Las naves emprendieron una búsqueda intensa hasta casi la medianoche sin ningún resultado.

Los naufragos fueron llevados al muelle de la ACP donde fueron atendidos por miembros del Cuerpo de Bomberos de Panamá. La otra persona de la embarcación; Gaetano Calvosa, que había sido dado por desaparecido, fue hallado sin vida al día siguiente.

Debido a las fuertes lluvias y vientos la carga de cuatro rollos de acero que transportaba la lancha Delta Tide, de 48 pies de largo y 15 de ancho, se movió de su lugar provocando un desbalance que causó el hundimiento.

Aunque la ACP no tiene relación alguna con la embarcación hundida, participó en el rescate de las personas por razones humanitarias, dado que personal de esta institución se encontraba cerca del sitio del incidente.