

Mayor potencia operativa

Como parte del Plan Maestro de modernización de la vía, una nueva generación de remolcadores de tecnología avanzada brindará más potencia, rentabilidad y seguridad a las operaciones. ♦ 2 y 12

Marco González



Dos generaciones de remolcadores en servicio.

Por los jóvenes de la Cuenca



Acuerdo entre ACP y Mitsubishi permitirá a jóvenes concluir estudios secundarios y capacitarse en estudios técnicos.

PAG>3

Semana del Marino



Analizan tendencias de las industrias marítima y portuaria internacional.

PAG>6

Los niños se toman el Canal



Los pequeños celebraron su día aprendiendo del Canal y del trabajo que realizan sus padres.

PAG>8

24
unidades conforman la flota de remolcadores del Canal

CORRESPONDENCIA

Ing. Alberto Alemán Zubieta
 Administrador del Canal de Panamá

Tengo el agrado de dirigirme a usted con el propósito de informarle que el Foro "Retos del Canal de Panamá como Piedra angular de la Estrategia Marítima Nacional" culminó exitosamente gracias a la participación de especialistas y expertos en materia del Canal, que su persona tuvo a bien poner a disposición de la Universidad. Es un deber hacer un justo reconocimiento a nombre de autoridades, docentes y alumnos de la Universidad Latinoamericana de Comercio Exterior, al equipo de expositores y personal de apoyo de la ACP por la excelente calidad del material visual, y el docto dominio de las ponencias brindadas. Quisiera solicitarle hacer extensivo nuestro reconocimiento y gratitud a la licenciada Lilia Salcedo de Morales y a los licenciados Eduardo Lugo, Héctor Cotes, Francisco Míguez, Arnoldo Cano y Oscar Bazán, con especial atención a la licenciada Ana María Troitíño, por habernos brindado una extraordinaria experiencia en la gira por el Canal, inolvidable actividad académica que ha permitido a nuestros alumnos fortalecer y valorar los lazos con la institución que usted tan dignamente dirige.

Atentamente,

Rubén Allendes Castillo
 Vicerrector Académico

La foto

Un centenar de niños de las comunidades de San Vicente, Boca de Tulú y Boca de Encantada, en la región occidental de la Cuenca, recibieron calzado escolar donado por los colaboradores de la División de Proyectos de Capacidad del Canal. La entrega fue hecha por los colaboradores Gabby Russo y Roderick Lee en representación de sus compañeros.

De la Administración**Planificación estratégica**

La planificación
 estratégica que
 reclama toda empresa
 adquiere, en este
 caso, una dimensión
 mucho mayor

La adquisición de nuevos remolcadores que se sumarán a la infraestructura operativa del Canal es ocasión propicia para hacer referencia de la responsabilidad encomendada a la ACP con relación al manejo de la vía. No se trata de un simple enunciado que orienta la labor diaria, sino de la ejecución de un Plan que persigue el máximo beneficio frente a las cambiantes y exigentes transformaciones que impone la industria marítima y que con el paso del tiempo han superado, más allá de la más osada visión, la capacidad original con la cual fue construida la vía. La planificación estratégica que reclama toda empresa adquiere, en este caso, una dimensión mucho mayor cuando se trata de la empresa más estratégica del país, y cuyo beneficiario primario es la población panameña. El desarrollo del Plan permanente de Modernización, y del horizonte 2025 como referente del Plan Maestro, es la respuesta que de manera integral ofrece la institución como herramienta funcional y responsable para garantizar, de manera continuada, la excelencia laboral y la proyección de bienestar en los diversos campos de la actividad económica del país. ✨

**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.

Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	Hosanna Visión Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	FETV Canal 5 Lunes 8:30 p.m.	RTVE Canal 11 Miércoles 6:00 p.m. Domingos 11:00 a.m.
---	--	---------------------------------	---

Estudiantes de la Cuenca podrán terminar sus estudios

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y Mitsubishi Corporation suscribieron un convenio de cooperación para la ejecución de un proyecto educativo en beneficio de los jóvenes de la subcuenca del Río Gatuncillo y las comunidades aledañas de Agua Sucia, Limón y Boquerón en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Este proyecto educativo ayudará a jóvenes entre los 15 y los 21 años a culminar sus estudios secundarios y capacitarse en estudios técnicos.

Los fondos para este proyecto, que cuenta con la participación activa del Ministerio de Educación y el Instituto de Formación Profesional (INAFORP), serán aportados por Mitsubishi y administrados por la ACP.

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, dijo que la ACP apoya esta iniciativa como parte de su responsabilidad de administrar y salvaguardar los recursos hídricos y naturales de la Cuenca Hidrográfica del Canal, y en especial de las áreas críticas para el consumo de las poblaciones aledañas y las operaciones de la vía.

“En cumplimiento de esta misión hemos establecido una fusión de manejo integral de cuencas con la participación de instituciones del sector privado y público del país lo cual incluye una relación estrecha con los actores comunitarios que permite promover la conservación de la calidad y cantidad de agua, y el fortalecimiento de la participación y organización comunitaria”, dijo.

Además precisó, “nuestro interés es impulsar el recurso humano de la Cuenca para construir alternativas de desarrollo sostenible que mejoren la calidad de vida de la población y la calidad ambiental de la Cuenca, y nos complace que Mitsubishi Corporation, en su política de responsabilidad social corporativa, haya evaluado y escogido este proyecto el cual llevamos a cabo con la concertación de esfuerzos entre el Ministerio de Educación, INAFORP y la Autoridad del Canal de



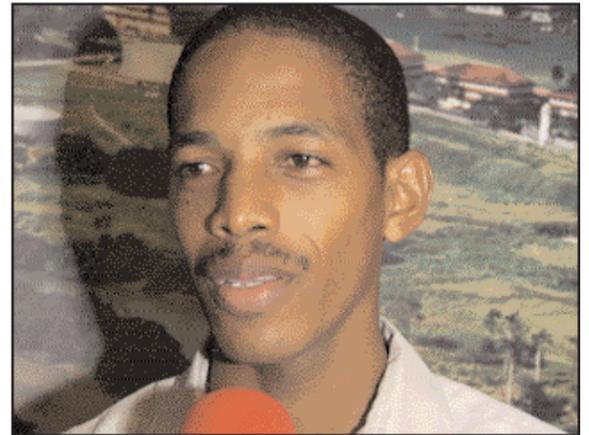
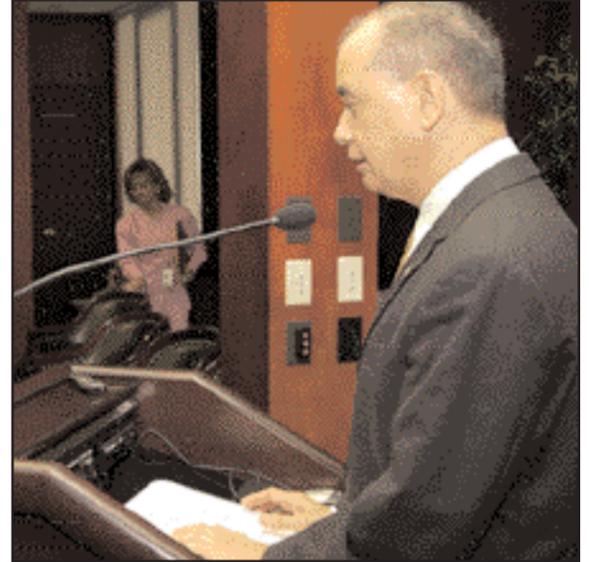
El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Ing. Alberto Alemán Zubieta, durante la firma del convenio (arriba) y Juan Héctor Díaz, director de Seguridad y Ambiente (der. arriba). Elías Molinar, asistió en representación de las comunidades de la subcuenca del Río Gatuncillo (derecha abajo).

Panamá”.

El director de Seguridad y Ambiente de la ACP, Juan Héctor Díaz, señaló que las comunidades de Gatuncillo y de otras áreas aledañas expresaron que existía un problema con los jóvenes que no podían graduarse de estudios secundarios por diversas razones, entre ellas las distancias entre los colegios y sus comunidades.

“Con este apoyo de la corporación Mitsubishi y el decidido impulso que nos han dado el Ministerio de Educación y el INAFORP les vamos a dar la oportunidad a estos jóvenes de terminar sus estudios secundarios. Además tendrán la oportunidad de aprender diferentes oficios, y concientizarse en la problemática social y ambiental de la Cuenca”, señaló.

Elías Molinar, en representación de las organizaciones de base comunitaria de la subcuenca del Río Gatuncillo afirmó que este convenio



responde a las preocupaciones de las comunidades y representa un beneficio para los jóvenes que habitan en estas áreas.

“Le damos la bienvenida a este proyecto que mejora la calidad de vida de los moradores y que viene a ayudar en las necesidades de los jóvenes, y los ayuda porque la juventud que está en ocio podrá recibir un beneficio”, declaró Molinar. ☆

Atraca primer Post Panamax



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El 1 de julio tuvo lugar un hecho histórico en Panamá con la llegada del KIRSTEN MAERSK, primer buque Post Panamax de Maersk Sealand con capacidad superior a 6,000 TEU (contenedores de 20 pies) al puerto de Manzanillo International Terminal (MIT). Este buque se encuentra actualmente emplazado en un servicio regular de Europa - sur de Asia (AE2). Debido a su cambio de ruta al servicio TP9 entre los puertos del este Asiático y la costa oeste de los Estados Unidos se dio la coyuntura para reposicionar casi 1,400 contenedores refrigerados vacíos provenientes de la costa este de Estados Unidos para ser descargados en MIT, al igual que cerca de 300 contenedores con carga de trasbordo. Estos 1,400 contenedores refrigerados fueron transportados vía ferrocarril a la terminal de Balboa, en el pacífico panameño desde donde se trasladarán hacia Suramérica. Este buque también fue utilizado para enviar equipo vacío de carga seca desde MIT al Asia. Cabe recalcar que no existe en la actualidad ningún servicio que utilice buques Post Panamax en el trasatlántico sirviendo el mercado del Caribe, Panamá o a la costa este de Norte América. ☆

Competir con los ojos abiertos IV

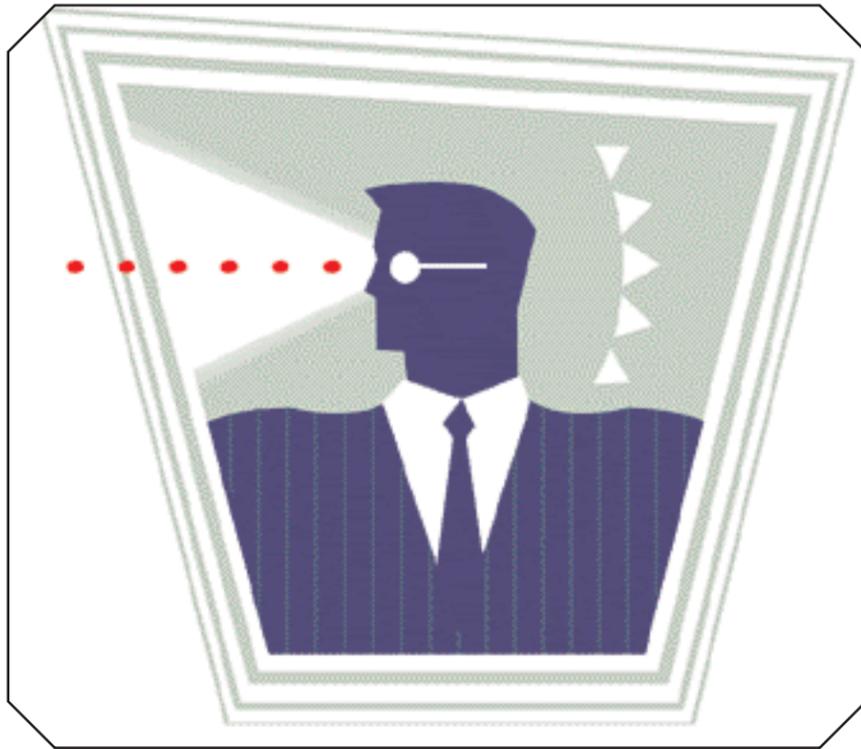
Puntos Ciegos en los negocios

La oftalmología ha identificado que en las retinas de los ojos existen áreas en donde no se forman imágenes, no se percibe nada, a las que se les denomina puntos ciegos. Análogamente, todos enfrentamos momentos en los cuales nos hacemos ciegos a algunos aspectos de la vida que no nos gustan; no queremos comprender o que no queremos ver. En los negocios tal comportamiento puede significar pérdida de ingresos, debilidades en el crecimiento, pérdida en la posición del mercado y otros signos de un desarrollo en decadencia. El resultado final de tal debilidad puede significar el desastre competitivo. Generalmente más que reconocer o sospechar las fortalezas de fuerzas externas y las correspondientes debilidades de las operaciones de la empresa, estas simplemente no son registradas en la retina de firma.

Por consiguiente, los puntos ciegos en los negocios se refieren al fracaso de los ejecutivos y sus empresas para reconocer los cambios de la realidad competitiva en la industria y en los mercados, al punto que cuando estos se reconocen ya es demasiado tarde. En la vida real se dan casos de empresas que fracasan en sus negocios porque no han sabido leer las señales del mercado. Indudablemente las señales que envían los mercados no son fáciles de leer, son difíciles, ambiguas y requieren un proceso para descifrarlas. De ahí que solamente a través de un proceso sistemático y poderoso se pueda descifrar las señales del mercado con anticipación para evitar oportunamente el fracaso de la empresa.

Jack Welch, CEO de General Electric, definió la gerencia como la función de ver la realidad futura y tener el coraje de actuar para lograrla. En esta definición se resaltan dos problemas básicos: uno, el gerente debe estar muy cerca de la realidad para contemplarla; y dos, no solamente contemplarla sino verla frente a frente. La experiencia observada, sin embargo, indica que muchos altos ejecutivos son inmunes a su realidad competitiva. Y el fenómeno que se repite es que al tiempo que los altos mandos tienen evidencias de los cambios que se dan en sus mercados, las empresas han perdido el contacto con sus clientes, tecnologías, competidores, suplidores, gobierno y otros millares de fuerzas operativas que han conducido a una merma de sus ganancias y sacado a la empresa del mercado competitivo. Un aspecto peligroso que puede enfrentar un alto ejecutivo es negar u oponerse a reconocer que la empresa enfrenta un gran problema.

En el problema de la ceguera corporativa los peores tres puntos ciegos son: suponer que la empresa no tiene oponentes (competidores); mitos corporativos y tabúes corporativos. El primero consiste en un supuesto equivocado acerca del ambiente competitivo, generalmente



Los puntos ciegos en la retina corporativa pueden extenderse, como fuego hasta que toda la empresa se torna completamente ciega en todas las áreas de sus operaciones.



relacionado con los competidores, consumidores, suplidores o tecnología; supuesto que se da por sentado y que no se confirma hasta pasado un largo tiempo. Los mitos corporativos consisten en ciertos supuestos que tienen las empresas acerca de sí mismas, acerca de sus fortalezas relativas, las formas de hacer las cosas, el valor de algunas prácticas con relación a sus competidores o de la industria relacionado con las reglas del juego. Percepciones que se apartan de la realidad. Los tabúes corporativos consisten en supuestos incorrectos que se superponen a ataques y evidencias contrarias que las hacen intocables. Típicamente estos supuestos son apoyados y promovidos por los ejecutivos de alto niveles de las empresas.

El surgimiento de puntos ciegos en

la empresa es fácil de identificar. Por lo general están relacionados con expresiones familiares como las siguientes: "Esto no puede ser verdadero"; "Esto nunca funcionará en esta empresa"; "La declinación tiene relación con la recesión"; "el consumidor no quiere cambios radicales"; "No debemos interferir con lo que trabaja"; "Así es que las cosas se hacen aquí". Si escuchan algunas de dichas expresiones en su empresa o en su departamento o cualquiera división de su organización, es indicativo del sufrimiento de puntos ciegos. Los puntos ciegos en la retina corporativa pueden extenderse como fuego hasta que toda la empresa se torna completamente ciega en todas las áreas de sus operaciones. En ese punto ninguna señal estratégica externa de importancia se registra en el radar del

alto ejecutivo de la empresa. Todo, según él, marcha bien; el crecimiento de la empresa continúa permanentemente; la fórmula que trajo el éxito de ayer continúa funcionando. "Somos el número uno"! Expresa orgullosamente el ciego dirigente.

Las organizaciones pueden prevenir ceguera corporativa poniendo en práctica los principios de la inteligencia competitiva; extraerlos, desarrollar el arte de tener los ojos, los oídos y la mente abiertos. Deben desarrollar un sistema de detección de señales que les permitan luchar contra todas aquellas cosas que conduzcan a la declinación de la empresa. Las empresas que dan por sentadas las cosas, o que simplemente ignoran los mensajes tempranos (early warning) pierden las oportunidades y se encaminan hacia el fracaso frente a sus competidores. Hay que poner atención a las señales que parecen obvias en el ambiente donde se desarrolla la empresa; hay que saber recoger esas señales que parecen ambiguas e interpretarlas suficientemente temprano ya que ellas harán la diferencia para el futuro de la empresa. La herramienta de inteligencia competitiva permite desarrollar el proceso que tiene la capacidad de mantener a la empresa viva y extendiendo su éxito hacia el futuro.

La dolencia del punto ciego corporativa puede transmitirse y contaminar al país en su proceso de desarrollo nacional y afectar su potencial competitivo frente los mercados y campos económicos donde participa como jugador estratégico. En el ámbito nacional, Panamá por su gran apertura a los mercados internacionales, y por ser ruta del comercio marítimo de los principales centros económicos del mundo, por su posición geográfica y el Canal, ha permitido la conformación de un conglomerado marítimo además de constituirse en un centro de logística de transporte, comunicaciones y de servicios. A la luz de las perspectivas futuras de este núcleo dinámico de actividades económicas, Panamá puede incurrir en un alto costo de oportunidad si el Canal se mantiene igual y no se adapta a los cambios que se observan en el entorno internacional. Es por ello que todos, empresarios y habitantes y en especial los encargados del diseño de las estrategias del desarrollo nacional, deben estar bien conscientes de los acontecimientos que se dan tanto en el ambiente mundial como en el local; acontecimientos que, por muy imperceptibles que sean, pueden debilitar la competitividad y la visión futura de un país promisorio. ✨

Elaborado por la Unidad de Inteligencia Competitiva e Investigación Económica con información del libro del Profesor Benjamin Gilad, Business Blindspots. 2 ed. Infonortics Ltd. England, 1996.

Puertos y ferrocarriles se aprestan a ampliarse

Michell de la Ossa
Periodista

A pesar de que el Canal de Panamá aparece entre las rutas tradicionales para el transporte de mercadería de Asia hacia Norteamérica, las cosas parecen estar cambiando cuando se están creando rutas desde Singapur vía el Canal de Suez hacia los puertos de Savannah, Georgia o Norfolk, Nueva York.

En días pasados, representantes del puerto de Virginia informaron sobre sus planes de expansión a funcionarios canaleros como a miembros de la industria marítima panameña, considerando que este puerto es el séptimo más grande de puertos de entrada a los Estados Unidos. En los últimos años, grandes centros de distribución se han ubicado en la costa este de los Estados Unidos, donde se concentra el alto consumo de ese mercado. Aproximadamente unos 80 centros de distribución se han ubicado en esa área.

El director de Mercadeo del Puerto de Virginia, Thomas Capozzi señaló que 12 servicios que recalán en ese puerto pasan por el Canal de Panamá, en comparación con tres procedentes de la ruta por el Canal de Suez.

Capozzi informó que ellos esperan un crecimiento anual de carga en los próximos cinco años de 9% y que la composición de la carga que recalca en el puerto de Virginia —aproximadamente 30.1% procede del noreste de Asia, aunque dijo que India está creciendo más rápidamente.

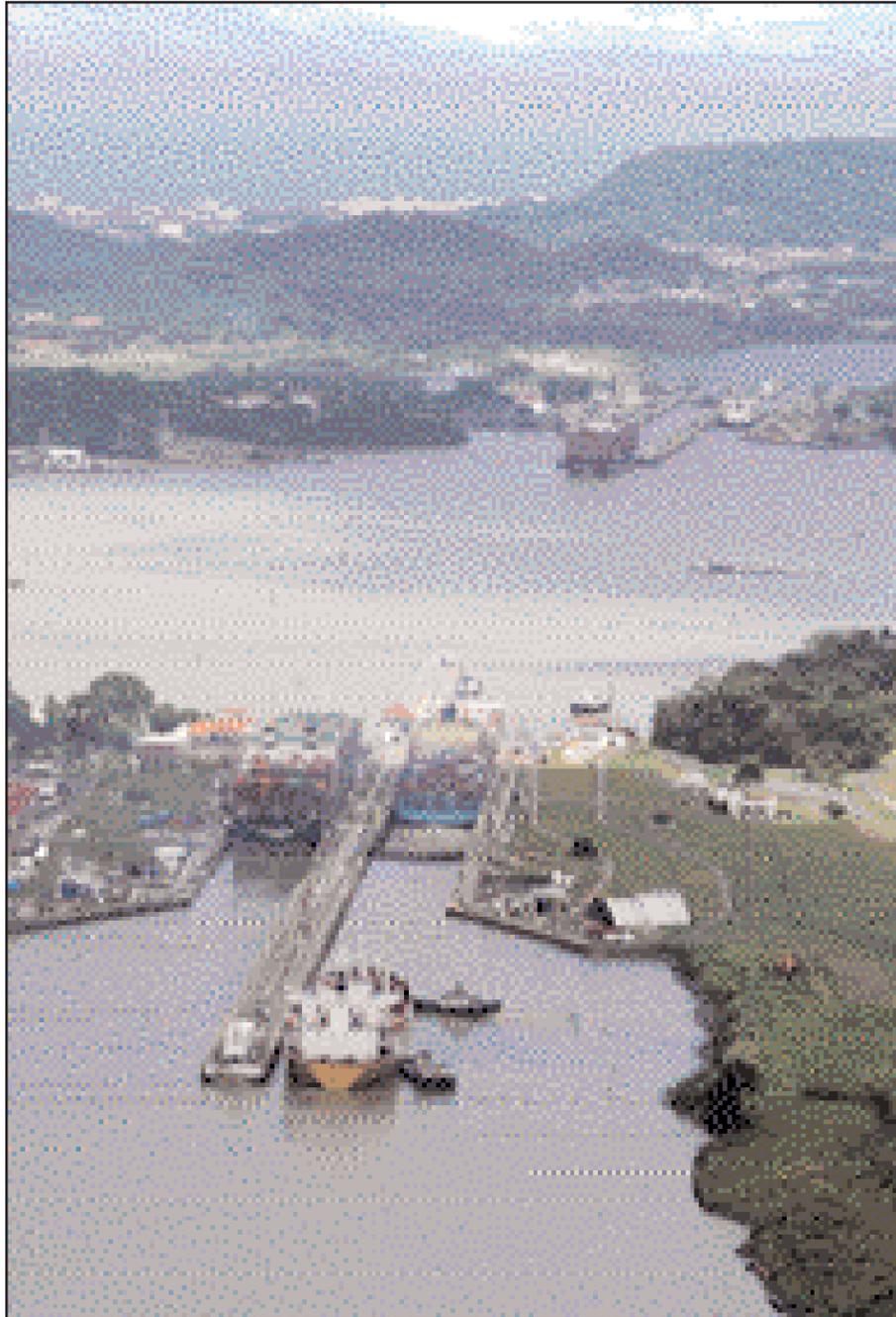
Tanto Capozzi como Jeffrey S. Heller, asistente del vicepresidente de Mercadeo Internacional de Norfolk Southern Corporation, operador ferroviario, dijeron que tanto los ferrocarriles como los puertos se están preparando para ampliar su capacidad en virtud de la demanda de carga.

En ese sentido, los operadores portuarios panameños no escapan de la realidad mundial y han empezado a ejecutar ampliaciones a fin de atender la demanda actual y futura. En días pasados llegó a puertos panameños un barco postpanamax a las instalaciones del puerto de Manzanillo, en Colón, siendo el primer buque de más seis mil TEU de capacidad que toca aguas panameñas.

La llegada a esa terminal del buque perteneciente a la naviera Maersk Sealand se debió a que traía más de 1,800 TEU (contenedores de 20 pies) vacíos para ser transportados vía ferrocarril a la terminal de Balboa, en el Pacífico panameño para luego ser trasladados hacia Chile.

El gerente general de Manzanillo Internacional Terminal, Carlos Urriola, informó que, en estos momentos, la terminal invierte unos 200 millones adicionales en trabajos que incluyen la pavimentación de siete hectáreas para ser utilizadas en el segmento de carga ro-ro (equipos pesados), y otras 7 hectáreas para almacenamiento y patio de contenedores. También contempla para el primer semestre de 2006 la puesta en marcha del Parque Comercial.

Adicionalmente invertirán \$75 millones en equipos portuarios, entre los que se incluye tres grúas super post panamax y tres grúas post panamax, tres



Puertos de la costa este prevén crecimiento de 9% en los próximos 5 años



de ellas estarán disponibles en diciembre de este año. De acuerdo con MIT, para diciembre de 2006 este puerto contará con 16 grúas pórticas.

Al ser consultado si el puerto de Manzanillo depende de la expansión del Canal de Panamá para su crecimiento, respondió que el 65% de la carga que se mueve en esa terminal va o viene del

Canal de Panamá y que si las líneas navieras deciden cambiar de ruta para llegar a la Costa Este de los Estados Unidos vía el Canal de Suez, entonces esa carga dejará de pasar o moverse en Panamá.★

Tomado de Capital Financiero del 11 de julio de 2005

PARA EXPERTOS

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari:

Fundamentos de cálculo: con aplicaciones a ciencias económicas y administrativas / Francisco Soler F.; Reinaldo Núñez; Moisés Aranda S. 2a. ed. Bogotá: ECOE, 2002. 536 p.

Construye conceptos básicos a partir de ejemplos prácticos e ideas que el estudiante maneja intuitivamente. Facilita el trabajo autodidáctico por parte del estudiante.

Fundamentos para la historia del pensamiento económico / Armando Herrerías. 5a. ed. México, D.F.: Limusa, 2003. 516 p.

Completo análisis de los acontecimientos económicos, desde Platón y Aristóteles, hasta los lineamientos de la política económica y social del desarrollo latinoamericano pasando por el mercantilismo, el liberalismo y el socialismo.

Habilidades para nuevos directivos / Stettner Morey. Madrid: McGraw-Hill, 2002. 176 p.

Proporciona lo que necesita para crear su propio estilo de dirección, resalta los aspectos más importantes del management y ofrece las herramientas para organizarse usted mismo.

Marketing internacional / Juan B. García-Sordo. México, D.F.: McGraw-Hill, 2001. 549 p.

Describe las características esenciales del marketing con una clara orientación hacia la globalización de los mercados. Detalla todos los aspectos del marketing internacional, desde los problemas de la logística en la transportación de mercancías entre las naciones, hasta los aspectos legales y de exportación.

El management de la realidad / Jaime Maristany. Bs As: Macchi, 2001. 191 p.

Resalta la importancia de tener una visión del futuro. Plantea que a la visión siga un análisis de la realidad para que a partir de esa brecha se pueda trabajar en alcanzar lo que se propone, ganando dinero pero dirigiéndose hacia un lugar determinado y claro.

ABC del Agua

"La Tierra está sangrando," dijo el alpinista japonés Ken Noguchi sobre el abundante caudal de agua de los glaciares que se derriten en el Himalaya. Noguchi cuenta tristes historias que reflejan el cambio de la naturaleza y los trágicos accidentes que sufren los alpinistas en donde nada semejante solía ocurrir en el pasado. Esta es una desgarradora metáfora sobre el impacto del calentamiento de la Tierra y de la retirada de los glaciares. En efecto, es como si la Tierra estuviera llorando.

Foro Mundial del Agua, Japón, 2003.

Analizan desarrollo de industria marítima en semana del marino

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Las nuevas tendencias de las industrias marítima y portuaria internacional, la industria del bunkering; el análisis de accidentes y siniestros marítimos, y la gestión exitosa de proyectos de expansión portuaria, fueron algunos de los temas que ocuparon la atención en la Semana del Marino, celebrada recientemente.

El Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) reunió a representantes de diferentes sectores de la industria marítima de instituciones estatales, organizaciones nacionales e internacionales, empresas privadas locales y extranjeras y de la ACP.

La Semana del Marino inició con el III Curso Regional de Investigación de Accidentes y Siniestros Marítimos, organizado por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), con el auspicio de la Organización Marítima Internacional (OMI)

Durante el curso se abordaron temas como los tipos de riesgos derivados del transporte marítimo y los métodos para controlarlos.

También se analizaron las normativas en materia de accidentes marítimos, los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) relacionados con la investigación de este tipo de siniestros, y además se examinaron casos como los de los buques Exxon Valdéz, Erika y el Prestige.

Los asistentes tuvieron la oportunidad de conocer de cerca los simuladores en donde se entrena al personal operacional marítimo de la ACP, así como pautas para la investigación de accidentes marítimos.

Durante la misma semana se celebró un curso de alta dirección sobre planificación estratégica y cuadro de mando integral organizado por la ACP y la Fundación Valenciaport, de España.

Este curso, certificado por la Fundación Valenciaport y la Universidad Pontificia Comillas de España, tuvo como objetivo dar herramientas al personal de la industria marítima portuaria para mejorar el resultado de sus gestiones utilizando la planificación estratégica y la autoevaluación para el desarrollo de sus empresas.

La actividad fue dirigida a gerentes, directores y supervisores de empresas portuarias y marítimas e incluso a empresas de transporte que distribuyen productos.

De igual modo se expuso sobre la planificación estratégica utilizada en ambiciosos proyectos de expansión portuaria.

Otra actividad fue el Foro de Bunkering a cargo de la Cámara Marítima de Panamá, en el que se analizó el desarrollo de esta industria en Panamá.

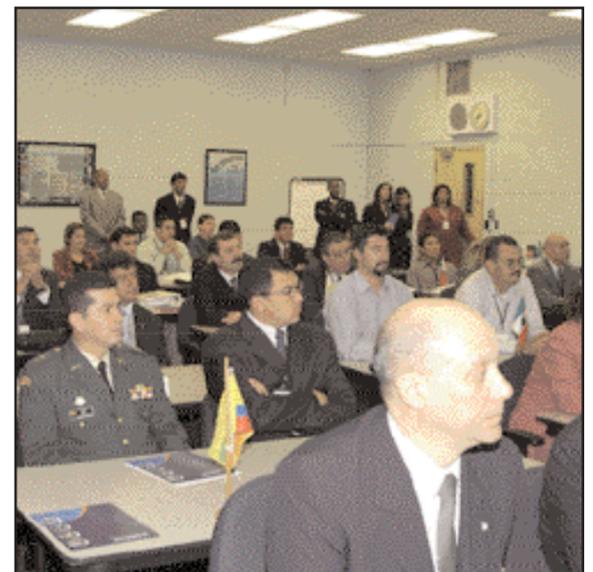
Este foro fue dirigido a las empresas y terminales petroleras y barcazas con el objetivo de ilustrar a los participantes en temas de actualidad relacionados con la industria del búnker.

Los participantes también visitaron el Centro SIDMAR y observaron la simulación de maniobras de emergencia para controlar derrames de hidrocarburos.

Expertos colaboradores de la ACP hicieron presentaciones sobre el control de derrames y embarque seguro.

Para cerrar la Semana del Marino la ACP organizó la conferencia "Gestión Empresarial de Calidad: Garantía de un Futuro Exitoso para la Industria Marítima Portuaria Mundial".

Representantes de la ACP; del Puerto de Valencia y del puerto de la Bahía de Algeciras, en España; de ABSG Consulting de Chile; y de las empresas Panama Ports Company (PPC) y Manzanillo International Terminal (MIT) informaron a los asistentes sobre las nuevas tendencias de la industria



La reunión de ROCRAM (arriba) fue inaugurada por el vicepresidente y administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Rubén Arosemena. Durante esta semana se realizaron diversas actividades que incluyeron exposiciones y visitas al Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).



marítima portuaria internacional.

La Semana del Marino fue un período de aprendizaje e intercambio de información entre diferentes autoridades nacionales e internacionales y más de 100 representantes de la ACP que tuvieron la oportunidad de participar en los diferentes eventos.

De manera coincidente un grupo de estudiantes

de la escuela de Marina Mercante de Paraíso, Ancón, recibió capacitación sobre la industria marítima portuaria y visitó las instalaciones del Centro SIDMAR para conocer de cerca cómo se navega en distintos tipos de buques.

Los jóvenes fueron recibidos por personal de este centro que adiestra a personal marítimo del Canal de Panamá en los simuladores de SIDMAR. ★

Gatún en la memoria del Canal

Enrique Preciado F. – HP11BF
Panama Canal Amateur Radio Association

En los mapas de Panamá que datan de los tiempos de la Colonia aparece, próximo a la desembocadura del Chagres, el nombre de “El Gatún” como el de un poblado y de un tranquilo río del lugar. Es posible que esa palabra pretenda describir el carácter tranquilo y felino de la corriente del río o que provenga de “Gatunero”, como se llamaba a los traficantes de reses y carne robada, ya que desde antaño el lugar era conocido como un sitio donde se comerciaba el producto del cuatrismo con los viajeros que cruzaban el istmo de Panamá.

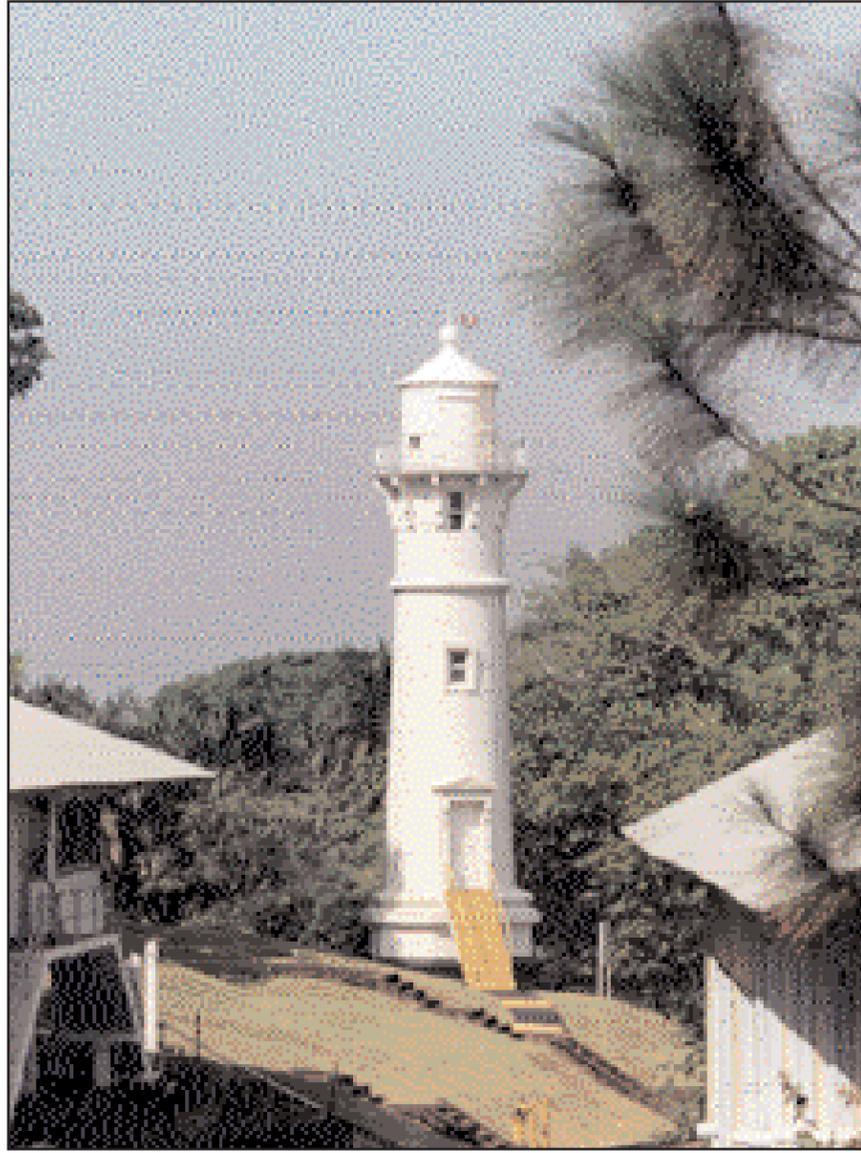
Es probable que la fundación de este poblado date de los inicios de la navegación por el río Chagres, cuando la vía era parte de la ruta para atravesar el istmo de Panamá. En aquellos tiempos el poblado de Gatún estaba ubicado en los llanos de la ribera oeste del río Chagres, por donde navegaban los bongos, canoas y balsas con hombres y mercancías camino a Cruces para, desde allí, a pie o a lomo de mula, continuar hasta la ciudad de Panamá.

El corsario John Esquemeling, miembro de la escuadra del pirata Henry Morgan, cuyo relato describe muchos de los detalles del ataque y saqueo de Panamá en 1670, narra que se detuvieron en ese lugar para descansar y abastecerse de provisiones.

Hasta la primera mitad del siglo XIX el poblado de Gatún se podía describir como un plácido y adornado villorrio de 40 o 50 ranchos de paja, ubicado en las sabanas del Chagres, desde donde se dominaban las ruinas de un antiguo fuerte español, cuando el 28 de diciembre de 1848 el gobierno de la Nueva Granada otorgó una concesión para la construcción de un ferrocarril transístmico a favor de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. El inicio de dicha construcción y la marejada de transeúntes que cruzaban el istmo por la fiebre del oro de California en 1849 hicieron despertar al pueblo de Gatún.

En aquella época el lugar tomó auge como primera parada en el viaje por canoa subiendo el Chagres para descanso y aprovisionamiento. Allí se cobraba 0.25 por un huevo y 2.00 por una hamaca para pasar la noche. Precios de lujo en esos días.

Los incesantes trabajos del ferrocarril de Panamá abriéndose paso por la tupida selva y sobreponiéndose a las numerosas dificultades del terreno húmedo tropical trajeron más actividad al pueblo de Gatún. Desde el inicio de la construcción embarcaciones de toda clase cargaban maquinarias, partes y provisiones para los trabajos del ferrocarril por el río Chagres hasta el poblado de Gatún, desde donde eran trasladadas a través de terrenos pantanosos hasta la isla de Manzanillo donde estaba la terminal del Atlántico del ferrocarril, hoy



...se construyeron más de 110 edificios entre escuelas, casas nuevas de madera y cemento, un comisariato, una estación de policía y una de bomberos, una casa club, un centro de salud, oficina postal y de comunicaciones, carreteras, iglesias, un hotel de dos pisos y... un faro.

ciudad de Colón.

El ferrocarril interoceánico de Panamá se utilizaba a medida que se iba construyendo. Tan pronto se construía un tramo, se hacía uso de ella y, a medida que el ferrocarril avanzó hacia Panamá, el poblado de Gatún se convirtió en una estación del tren y en un embarcadero de los productos que subían por el río Chagres.

En 1881 la compañía francesa que entonces construiría del Canal de Panamá eligió el poblado de Gatún como sitio para establecer las residencias de los trabajadores, talleres y edificios, y denominó al pueblo “Ciudad de Lesseps”, convirtiéndolo en el mayor poblado de lo que después vino a constituir la Zona del Canal. La “Ciudad de Lesseps” se constituyó en el centro de los trabajos de excavación del canal francés hasta 1888 cuando éstos cesaron.

En el tiempo que siguió, el poblado de Gatún se sostuvo como puerto de comercio y de arribo de mercancía de toda clase, especialmente de banano y

otros productos que luego eran transferidos al ferrocarril para ser trasladados a Panamá.

Cuando Estados Unidos optó por construir un canal de esclusas en 1904, la comisión encargada de la construcción del canal planeó hacer la obra en tres sectores: El Atlántico, el Central y el Pacífico. La División Atlántica tenía la responsabilidad de abrir una zanja de 11 kilómetros de largo, desde las aguas del Atlántico hasta Gatún. Esta División debía edificar una represa de tierra a través del Chagres para contener las aguas de este río y convertirlas en un lago; luego construir tres pares de esclusas para elevar a los barcos hasta el nivel del lago.

Al principio hubo algunas discrepancias acerca del lugar en donde se construiría la represa ya que los ingenieros franceses habían propuesto construirla en la parte alta del Chagres, a una distancia de más de 17 millas de Colón. Pero John F. Stevens, Segundo Jefe de Ingenieros de la compañía del Canal de Panamá,

planteó construir la represa en Gatún. Stevens preguntó: ¿Por qué no hacer del Chagres el sirviente en vez del amo?

El dique del Chagres se haría en Gatún, donde también se construiría un solo tramo de tres esclusas para elevar los buques hasta el nivel del lago.

“La creación del lago significaría que aproximadamente 268 km² de selva, una superficie tan grande como la isla de Barbados, desaparecería bajo el agua. Todos los poblados que se encontraban entre Gatún y Matachin serían cubiertos por el lago. Kilómetros tras kilómetros del río Chagres, el ferrocarril de Panamá, prácticamente a todo lo largo del sendero francés, para no mencionar la mayor parte de los poblados que habían construido, desaparecerían bajo el lago. Habría que construir un nuevo ferrocarril a un nivel más elevado para bordear la orilla oriental del lago proyectado.” (David McCullough “El Cruce Entre Dos Mares”)

En 1906 el Presidente Roosevelt viajó a Panamá para inspeccionar personalmente las obras del Canal, visita que duró solo tres días pero que impresionó por la agilidad demostrada por el mandatario. En Gatún, Roosevelt, para tener una vista mejor del lugar donde se construiría el dique, señaló hacia una colina cercana, y junto con algunos hombres del servicio secreto arremetieron colina arriba como si estuvieran tomando un fuerte en medio de una tormenta.

La edificación de la represa formó un lago de 262 km² de extensión que tomó su nombre del sitio en donde se asentaba el dique: El lago Gatún.

La creación del lago Gatún requirió que se evacuara a todos los habitantes de la región inundada y el traslado de las vías del Ferrocarril de Panamá antes de que las aguas las cubriesen. En abril 1908 el poblado de Gatún fue abandonado y sus 600 habitantes fueron trasladados al sitio en donde se encuentra actualmente. Para esa época el poblado de Gatún ya contaba con una iglesia, una escuela, varias tiendas comerciales y talleres y 90 o más casas de distintas clases. En el nuevo poblado llamado “Nuevo Gatún”, ubicado en una colina cercana desde donde se pueden percibir la bahía de Limón y los puertos de Cristóbal y Colón, se construyeron más de 110 edificios entre escuelas, casas nuevas de madera y cemento, un comisariato, una estación de policía y una de bomberos, una casa club, un centro de salud, oficina postal y de comunicaciones, carreteras, iglesias, un hotel de dos pisos y... un faro.

Las vías del ferrocarril y la estación se trasladaron también al poblado de Nuevo Gatún en donde están hoy.

En 1909 se vaciaron las primeras paladas de la represa en el lugar. Para mediados de ese año los últimos vestigios del viejo poblado de Gatún habían desaparecido bajo las inmensas paladas de concreto. ✪

Celebrando con los niños



Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Este año los niños y niñas de Panamá celebraron por primera vez su día el tercer domingo del mes de julio en vez de hacerlo como tradicionalmente se hacía, el 1 de noviembre, según lo dispuesto por la Ley 56 de 15 de diciembre de 2004.

Varias instituciones gubernamentales y privadas organizaron celebraciones especiales para agasajar a los hijos de los colaboradores en esta fecha especial, que este año fue el 17 de julio. En mensaje con motivo de la festividad, la Primera Dama de la República, Vivian de Torrijos, enfatizó la importancia de promover los derechos de los niños, como la alimentación, la salud, la educación, tanto en lo que

corresponde al Gobierno como a la Sociedad. También resaltó la importancia de que aprendan que así como hay derechos, hay deberes.

La Autoridad del Canal se unió a esta celebración organizando por quinto año consecutivo las actividades del día del Niño y la Niña. Ciento cuarenta y cuatro menores participaron en una actividad que les permitió conocer más sobre la vía acuática y el trabajo que a diario desempeñan sus padres. Estos niños fueron seleccionados a través de una tómbola que incluyó a más de 600 dependientes.

Niños de los sectores Atlántico y Pacífico fueron los gerentes y directores del Canal por un día.

Este año, además de hacer una travesía parcial por las esclusas de Miraflores y el lago Gatún, los niños disfrutaron de una feria diseñada

especialmente para ellos. Allí pudieron aprender sobre la naturaleza y el cuidado que damos a la Cuenca. También sobre los bomberos y el trabajo que realizan, además de aprender a usar un extintor de fuego. Otros se divertieron probándose los equipos que usan los buzos. Unos pudieron ver el proceso de purificación del agua y aprender sobre los cuidados que debemos tener con nuestra salud a través de divertidos juegos y dinámicas. Conocer más sobre la electricidad y las telecomunicaciones en el Canal, además de los equipos de seguridad que usan quienes protegen el Canal y su gente también fue parte de esta innovadora feria.

En fin, un día lleno de atractivas exposiciones que les permitió de forma alegre y amena entender la

variedad de oficios que se practican en la Autoridad del Canal.

Para muchos, lo más interesante fue estar en la lancha y navegar por el Canal, como nos dijo Yasilka Cooper, "aunque me maree un poquito". A Jerrel Simpson le gusto más la feria y espera que el próximo año pueda salir ganador y volver a disfrutar el día aprendiendo sobre el Canal. Para Yazmín Vargas tomar parte en la actividad y haber hecho nuevos amigos fue lo mejor.

Llenos de regalos y conocimientos, estos niños canaleros definitivamente cumplieron el sueño de muchos panameños de conocer "desde adentro" su Canal; nuestro Canal, del que todos somos accionistas y el cual debemos cuidar para que se mantenga competitivo y siga aportando beneficios al país. ☆



Famoso director visita el Canal

Kenneth Sarch, violinista y director de orquesta sinfónica, estuvo en Panamá invitado por la Embajada de los Estados Unidos y visitó el Canal de Panamá. El Dr. Sarch ha visitado nuestro país en varias ocasiones en misión cultural y de buena voluntad como director de orquestas juveniles, apoyando la labor de la Asociación Nacional de Conciertos.

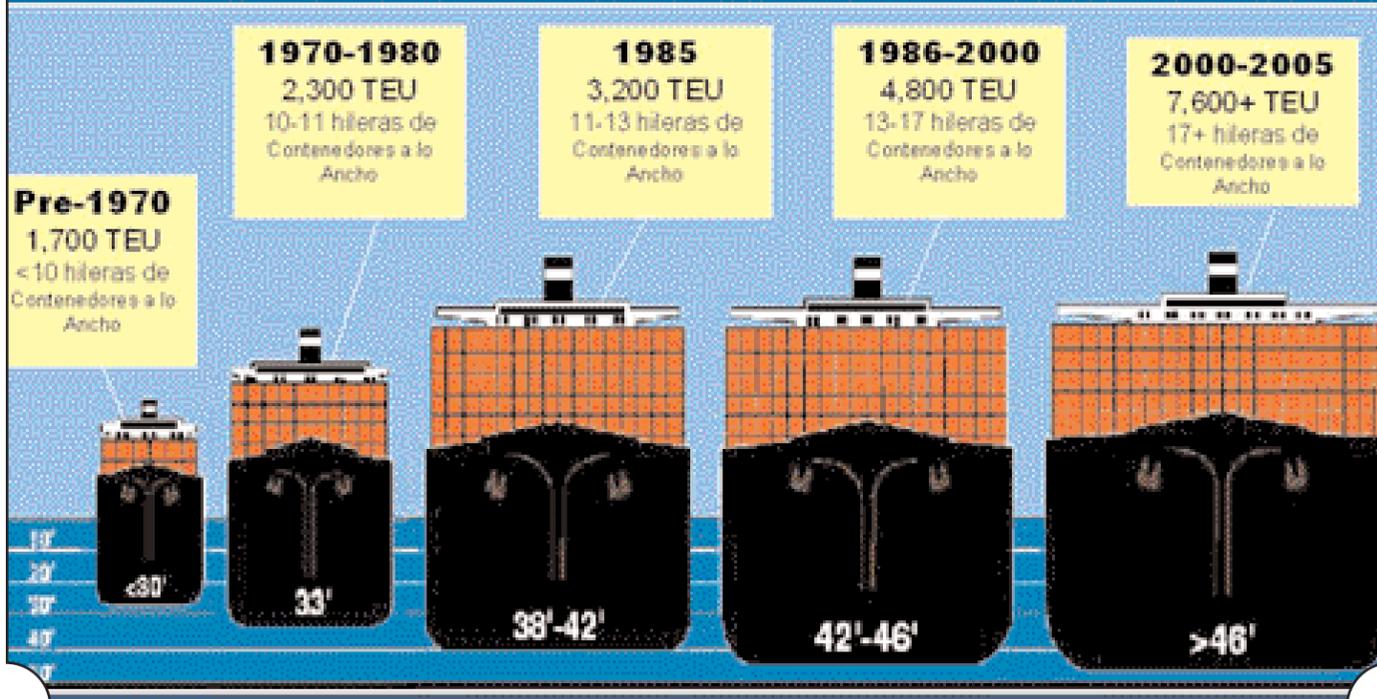
Sobre su visita al Canal, Sarch comentó, "el Canal es maravilloso. También es maravilloso ver el ingenio de tantos hombres que unidos hicieron este paso a través de la cordillera, en beneficio de la humanidad".

Además de participar en la celebración de la independencia de los Estados Unidos Sarch también realizó varios talleres de instrucción para jóvenes músicos de varias orquestas juveniles de nuestro país. ☆

Bitácora del Canal

Virginia y Norfolk Southern se expanden por demanda

El Puerto de Virginia está listo para atender buques Post Panamax



Gerardo Maucci y Marianela Denngo

El 30 de junio de 2005 se llevó a cabo la VI Conferencia de Mercadeo de la ACP, en el cual participaron como expositores los señores Tom Capozzi, Director de Mercadeo del Puerto de Virginia, y Jeffrey Heller, Vicepresidente Asistente de Mercadeo Internacional de la empresa ferroviaria Norfolk Southern Corporation. A esta presentación asistieron el equipo gerencial de la ACP, miembros de la Cámara Marítima de Panamá, invitados de AMCHAM y representantes de los puertos locales (MIT, Panama Ports y CCT).

Esta presentación es parte de las actividades realizadas como resultado del acuerdo de cooperación entre la ACP y los puertos de la costa este de Estados Unidos, entre ellos está el Puerto de Virginia. Tom Capozzi indicó que dicho puerto manejó 1.8 millones de TEU en el 2004 y que pronostica un crecimiento del 9% anual hasta llegar a 2.34 millones de TEU para el 2007. Actualmente, existen más de 80 centros de distribución en Virginia con más de 1.3 millones de metros cuadrados de capacidad de almacenamiento. Se espera que para el año 2030, Virginia requiera de 2.7 a 4.5 millones de metros cuadrados de bodega adicionales para hacerle frente a esta demanda.

En la actualidad el puerto amplía sus instalaciones y realiza las inversiones necesarias para recibir buques de mayor tamaño. El puerto cuenta con canales de navegación de 50' de profundidad (15.24 metros) y el "U.S. Army Corps of Engineers" ha aprobado dragar a 55'

(16.76 metros) para el año 2010. En cuanto a equipo, la terminal de Norfolk International en el puerto de Virginia cuenta con once de las grúas pórtico más grandes del mundo para atender buques Super-Post-Panamax (8,000 - 10,000 TEU). A finales del año 2007 la nueva terminal de APM, empresa filial al grupo AP Möller, al cual pertenece Maersk - Sealand, habrá culminado la primera fase de sus nuevas instalaciones ofreciendo mayor capacidad al Puerto de Virginia. Estas nuevas instalaciones de APM Terminal representan una inversión de \$450 millones y tendrán capacidad para manejar 1.2 millones de TEU.

Capozzi también indicó que los importadores están hablando de un crecimiento significativo en los volúmenes de carga procedentes de Asia con destino a Virginia. Sin embargo, llamó la atención sobre el hecho de que parte de esta carga será emplazada en la ruta de Suez. Esto se debe a que por el Canal de Panamá no pueden transitar buques Post Panamax y al hecho de que la industria está consciente de estas limitaciones.

Según Capozzi, en la actualidad los importadores prefieren las rutas todo-por-agua para garantizar la confiabilidad en la entrega de su carga y están dispuestos a pagar un poco más por un buen servicio. Actualmente más del 60% de la carga en la ruta Asia-Costa Este de Estados Unidos utiliza el sistema intermodal, y este porcentaje de participación se puede ver afectado por los problemas de congestión que enfrentan los puertos y ferrocarriles que sirven al sistema. Problemas

consistentes en retrasos en las fechas de entrega de la carga y los cuales no parecen tener solución a corto o mediano plazo. Adicionalmente existe una gran cantidad de buques portacontenedores Post-Panamax en construcción que entrarán a la flota mercante en los próximos años; y la ruta por Suez, se perfila como una alternativa viable para llegar a la Costa Este de Estados Unidos desde Asia.

Jeffrey Heller, de Norfolk Southern, presentó los planes de esta empresa ferroviaria para manejar el incremento de carga proyectado para la Costa Este y las inversiones en infraestructura que llevan a cabo. La red ferroviaria es indispensable para la distribución de la carga y, tal como indicó Heller, las economías de escala se hacen más palpables entre más larga es la ruta, por arriba de los 960 kilómetros de distancia, por lo que los objetivos a mediano plazo de Norfolk Southern son llegar a invertir en el "Land-Bridge" y distribuir carga desde los puertos de la costa este hasta los estados en el centro de Estados Unidos como Ohio, Illinois, Missouri, entre otros. Todo lo anterior aumentaría el flujo de mercancía por los puertos de NY/NJ, Virginia y Savannah.

En este sentido, una noticia recién publicada por el American Shipper indica que el Puerto de Nueva York/Nueva Jersey autorizó la adjudicación de un contrato para construir dos vías ferroviarias adicionales en su terminal de Elizabeth como parte de su plan de desarrollo portuario por \$450 millones para construir terminales nuevas o expandir las instalaciones portuarias existentes.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1920 - Hace 85 años

El crucero británico Renown, que llevaba al Príncipe de Gales (el Duque de Windsor) arribó a Cristóbal en la mañana del 30 de marzo y procedió a transitar el Canal con destino a Balboa. El Presidente de Panamá, el Gobernador de la Zona del Canal y otros oficiales abordaron el Renown en las esclusas de Gatún e hicieron el tránsito hasta Pedro Miguel. El buque se retrasó tres horas en el Corte Culebra mientras las dragas limpiaban debido a un deslizamiento de tierra ocurrido el 20 de marzo. El Príncipe de Gales fue agasajado con una cena y recepción seguida de un baile ofrecido por el Ministro Británico en Panamá en el Hotel Tivoli. Al día siguiente fue el invitado de honor en un banquete y baile ofrecidos por el Presidente de Panamá en el Club Unión.

1945 - Hace 60 años

Los empleados del Canal de Panamá continuaron con sus cargas pesadas de trabajo tanto en Cristóbal como en Balboa a principios de 1945 debido al agudo incremento del tráfico en el Canal que subió aproximadamente 73% por encima del año anterior.

El Presidente Franklin D. Roosevelt falleció en Hot Springs, Georgia el 12 de abril. A finales de abril, mientras las tropas aliadas marchaban hacia Berlín, hubo reportes sobre la muerte de Mussolini en Italia y de Hitler en Alemania.

1960 - Hace 45 años

El incremento en el tamaño de los barcos que utilizaban el Canal se reflejaba en las estadísticas de los buques que fueron emitidas en febrero. Con excepción del tráfico de buques, todas las marcas del Canal fueron superadas durante el segundo cuatrimestre de este año fiscal. La cantidad de carga transportada, el tamaño de los buques y lo que se pagaba en peajes llegaron a ser las cifras más altas en la historia del Canal.

1969 - Hace 36 años

El Trasatlántico "Fairsea" fue remolcado hacia Balboa en febrero, a causa de un fuego en el cuarto de máquinas. El buque, que iba vía Australia hacia Inglaterra con más de 900 pasajeros, fue remolcado hacia Balboa por el remolcador "Gulf Raider" desde una posición de casi 900 millas al suroeste de Balboa.

El lunes 31 de marzo se designó como día nacional de duelo para marcar la muerte del Presidente Dwight D. Eisenhower quien falleció el 28 de marzo en Washington, D.C. Como señal de respeto a su memoria, el Gobernador Leber ordenó que todas las banderas en la Zona del Canal estuvieran a media asta durante 30 días.

¡Hasta luego, capitán!

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

El capitán Joseph Chamberlain es un viejo lobo de mar que se despide del Canal de Panamá. Con 43 años de servicio rompe el récord de tiempo como práctico del Canal. Su dedicación para transitar barcos durante tres administraciones –la Compañía del Canal de Panamá, la Comisión del Canal y la Autoridad del Canal– le convierten en casi una leyenda.

Chamberlain llegó a Panamá en 1961, cuando tenía 35 años. Navegaba desde los 18 y había transitado el Canal varias veces, desde 1944. Sin embargo, no conocía mucho Panamá, ni tenía experiencia como práctico. “No importa que uno tengan 40 años navegando. Cuando un capitán de barco se convierte en práctico del Canal de Panamá, se encuentra un mundo distinto”, expresó.

En sus primeros tres meses estuvo asignado al puerto de Cristóbal donde trabajaba en los remolcadores. Allí tuvo la oportunidad de conocer Panamá y enamorarse de sus playas y montañas.

Al mirar hacia atrás, el capitán recuerda su primer tránsito como práctico. “Estaba horrorizado. Aunque los barcos en esos días no eran muy grandes, me impresionaba que pasaban muy cerca uno de otro. Era un gran reto. Todavía lo es”, indicó.

Como práctico, Chamberlain disfrutaba de todo; hasta las dificultades. En una ocasión tomó el mando de un gran buque inglés de carga general. Mientras se acercaba a las esclusas de Gatún, el buque –que debía transitar la vía oeste de las esclusas– se desvió hacia el este.

Fueron momentos de gran tensión. Los remolcadores empujaban a toda máquina, mientras Chamberlain hacía lo imposible para conducir el buque hacia la vía oeste. Finalmente, lo logró. El capitán inglés, que observaba cuidadosamente la operación, exclamó: “A usted le gusta este trabajo,



El capitán Chamberlain en compañía del director de Operaciones Marítimas, Jorge Quijano.

¿verdad? ¡Puedo ver que lo disfruta!”.

Ser práctico del Canal es una experiencia gratificante, cuando se ha hecho un buen trabajo. Es por eso que Chamberlain disfrutaba tanto su oficio. Más que disfrutarlo, lo amaba. A veces, al terminar un tránsito, sentía que bien hubiera podido pagar por hacer el trabajo.

No es fácil olvidar una vida –casi matrimonial– con el Canal. Todos los años, Chamberlain pasa unos días en los Estados Unidos con sus hijos y nietos, pero siempre añora regresar. Con satisfacción, comentó: “He aprendido el valor de la amistad de muchas personas en Panamá. Son gente maravillosa y tengo muchos amigos”.

El capitán no esconde su admiración por el Canal y sin duda extrañará la compañía y camaradería de sus amigos prácticos. Para él, aunque las operaciones del Canal son las mismas y la transición fue imperceptible, “los prácticos panameños son

muy superiores a los estadounidenses. Éstos mismos lo admiten”.

Ahora el experimentado capitán se despide del Canal, pero no de Panamá. Se retira a su casa de playa en Costa Abajo, Colón, donde su esposa cría gallinas, gansos y patos y siembra piña, yuca, oteo y árboles frutales. Ese es su refugio de una milla de terreno frente al mar.

Aunque muchas personas se acercaron al capitán para darle las gracias por su trabajo, él sentía que era quien tenía que darlas. Con sencillez, expresó: “Agradezco a la gente con la que me he relacionado y trabajado aquí. Agradezco su hospitalidad y generosidad en compartir su tiempo conmigo. Agradezco a Dios haberme traído a Panamá. Fue la mejor decisión de mi vida. Panamá es un país único por su ubicación en el mundo. Es un paraíso y espero tener muchos años más para disfrutarlo” ☆

Pedalear por Panamá

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Juan Bruno es un ingeniero de protección contra incendios que trabaja en la División de Emergencias y Contingencias. Entre sus funciones está supervisar el programa anual de inspecciones que desarrolló la división en la prevención de incendios y cuyo alcance incluye las instalaciones y equipos flotantes de la ACP. Cuando termina su jornada laboral, Juan hace ejercicios y disfruta el deporte que ha practicado por más de 20 años: el ciclismo.

“Desde joven hice ciclismo. Sin embargo, cuando me casé, lo fui dejando poco a poco para darle más tiempo a la familia. Hace tres años decidí que volvería a practicarlo y me siento satisfecho con esta decisión,” dice.

Entre competencias locales y paseos ciclistas, Bruno recobró la habilidad para viajar largas distancias en una bicicleta. Este año formó parte de un equipo compuesto por panameños y españoles que compitió por primera vez en la vuelta cicloturista de la provincia de Cantabria, al norte de España. Es un evento anual en el que compiten equipos de todas partes del mundo.

“Fueron cuatro días entre montañas y valles. Está de más decir que en algunos lados hacía un frío increíble

mientras que en otros el calor era insoportable.”

El equipo tuvo un desempeño satisfactorio para ser la primera vez en un lugar desconocido y a nivel internacional. Para Bruno la experiencia fue enriquecedora, más cuando tuvo la oportunidad de dar a conocer a Panamá y, sobre todo, al Canal.

“La gente nos preguntaba sobre el país y, por supuesto, el Canal. Me sentí orgulloso como panameño y como colaborador canalaro de poder hablar de la empresa y de mi país, y de los logros alcanzados desde la transferencia”.

En esta competencia participan equipos locales, así como representaciones de Estados Unidos, Francia, Italia y Alemania. Los organizadores de la vuelta y demás competidores se mostraban asombrados al ver al equipo panameño. “El hecho de que hubiera panameños fue significativo. Estaban extrañados de que viniera gente de tan lejos y esto nos llenó de mucha emoción”. También fuimos invitados como equipo panameño a participar en la vuelta cicloturista de Ávila. Estos eventos incluyeron etapas de montaña que iban de 10 kms hasta 22 kms en ascenso, además de recorrer un aproximado de 1000 kms.

Hay planes de seguir compitiendo local e internacionalmente con el



Juan Bruno en una etapa de la competencia

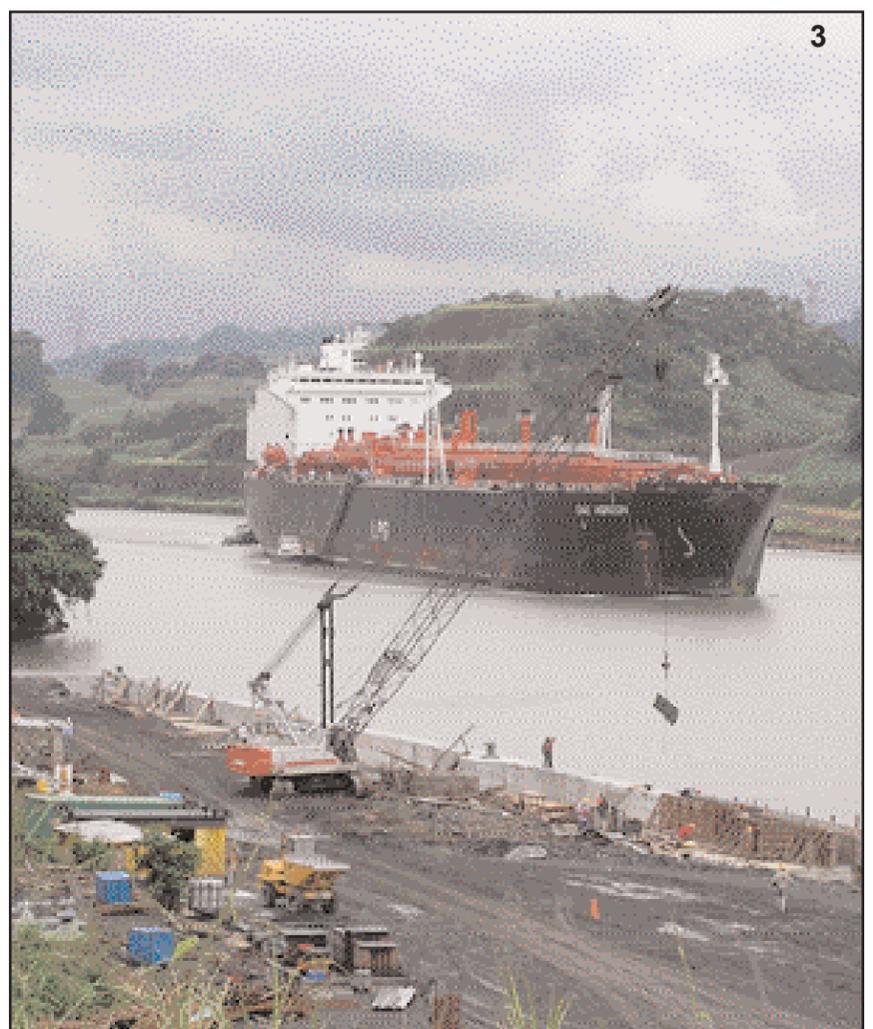
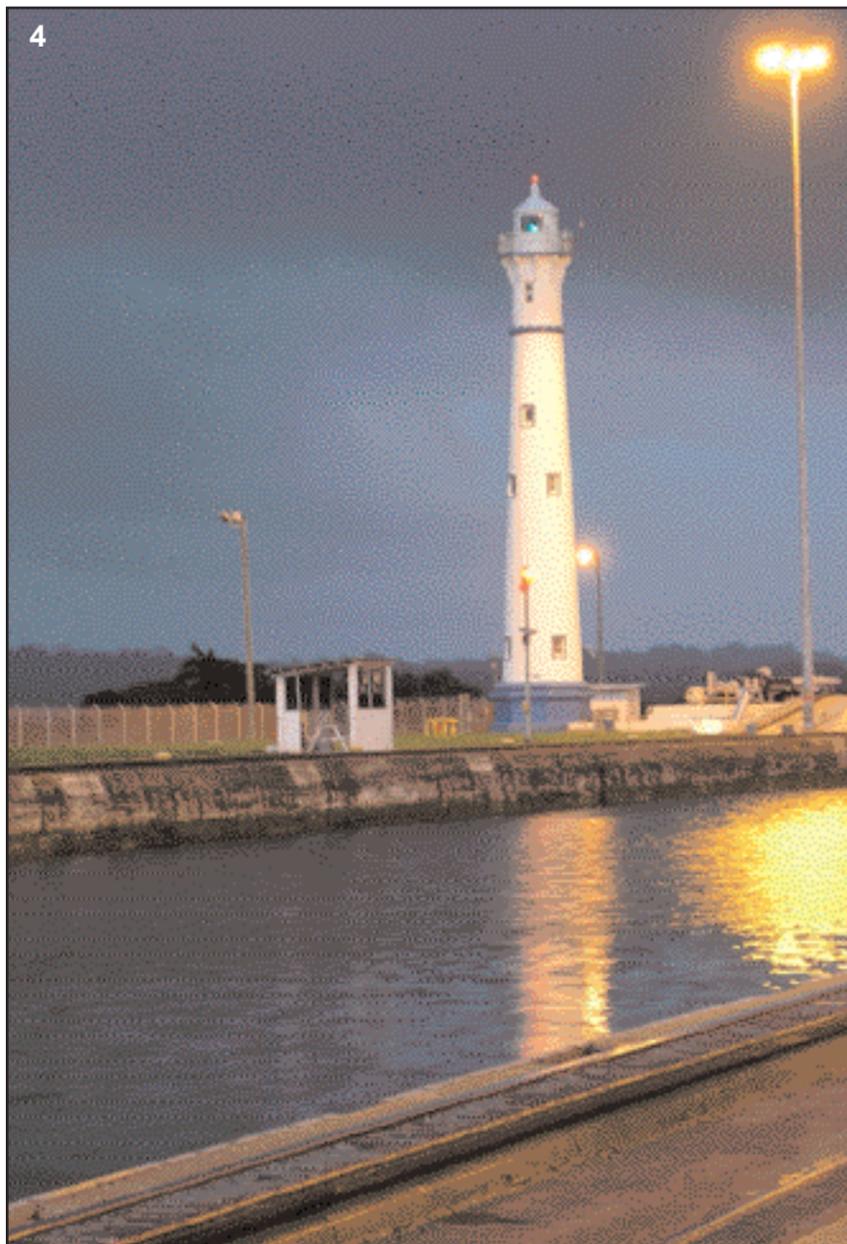
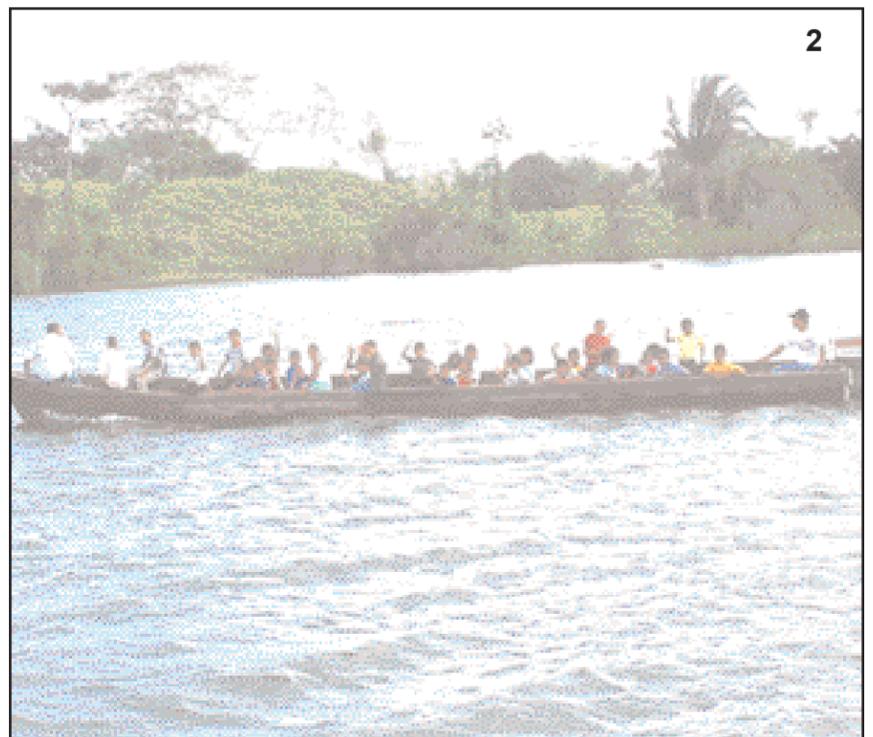
ánimo de unir a más ciclistas panameños y demostrar que somos más que un Canal. “En nuestro país hay buenos ciclistas, incluso los hay muy buenos en el Canal. Lo que pasa es que no hay mucho apoyo gubernamental a nivel de

infraestructura mientras que hay poca cultura de respeto a los ciclistas. Hay que buscar lugares remotos para entrenar lo cual exige sacrificio y tiempo, pero es una satisfacción poder practicar el deporte que me apasiona, añade Bruno. ☆



El Canal en imágenes

(1) Paseo de la Barú: Oriel Centeno, técnico en ingeniería.
(2) Niños de Campo Alegre: Nelson Guerra, técnico hidrólogo.
(3) Nueva estación de amarre: J. Francisco García, Sección de Ingeniería Geotécnica.
(4) Amanecer previo a tormenta: Rodolfo Herrera, ingeniero civil.
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.



El Canal contará con ocho nuevos remolcadores

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Ocho nuevos remolcadores de tecnología avanzada apoyarán a las operaciones de tránsito diario de buques para aumentar la capacidad del Canal de Panamá.

Los remolcadores son equipos flotantes que asisten a los buques durante su travesía por el Canal, principalmente en las entradas y salidas de las esclusas y durante su paso por el Corte Culebra, donde se requiere de gran maniobrabilidad y potencia.

A medida que aumenta el tamaño y tonelaje de los buques por la vía acuática, así mismo se requiere de mayor potencia y capacidad de tracción. Los nuevos remolcadores están dotados de máquinas con un rendimiento de 60% más de potencia (alcanzando hasta 4800 HP) que los remolcadores actuales.

Los nuevos remolcadores adquiridos por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) reemplazarán a ocho remolcadores de la flota actual del Canal, que cuenta con 24 unidades. Tres de estos nuevos remolcadores llegarán al Canal en diciembre de 2006 y los otros cinco en enero de 2008.

Encargados a la PSA Marine, los nuevos remolcadores fueron diseñados por la empresa Robert Allan Limited, y han sido concebidos como un avance tecnológico en materia de remolcadores.

Los nuevos remolcadores "Z-Tech", como han sido denominados por su diseño, miden 27.4 metros de eslora (largo) por 11.50 metros de manga (ancho). Mediante sus sistemas azimutales de propulsión estos equipos pueden desarrollar un mínimo de 60 toneladas de tracción; es decir, un 71 por ciento más que los remolcadores a los que reemplazan. Estas



A la izquierda, uno de los modernos remolcadores del Canal. A la derecha, uno de los más antiguos, aún en funcionamiento.

unidades también tendrán la capacidad de acelerar de cero a su máxima velocidad en doce segundos.

"Estamos muy entusiasmados al adquirir esta avanzada tecnología en remolcadores. El aumento en potencia y maniobrabilidad contribuirá a reducir el tiempo que le toma a los buques completar la aproximación a las esclusas, incrementando así la capacidad del Canal. De hecho, ayudarán a transitar el número creciente de buques Panamax que utilizan la vía acuática que hoy día ascienden a 44 por ciento de los tránsitos", explicó el director de Operaciones Marítimas de la ACP, Jorge L. Quijano.

Como parte del programa de modernización

permanente de la ACP, los remolcadores aumentarán la seguridad, la eficiencia y la rentabilidad de la vía acuática.

Los proyectos de este programa de modernización se enfocan en generar mayor capacidad para la vía acuática e incluyen el reemplazo de los rieles de las locomotoras, la adición de una nueva lancha, el Sistema Automático de Colección de Datos, la profundización de las entradas del Pacífico y el Atlántico del Canal de Panamá, y la adición de dos estaciones de amarres al norte de las esclusas de Pedro Miguel, entre otros. ☆

EL FARO

te invita a celebrar

91

Años del Canal

Con un sencillo concurso en el que podrás ganar una **Travesía Parcial por el Canal** contestando la siguiente pregunta:

¿Cómo se conoce a los barcos que no pueden transitar el Canal porque su tamaño se lo impide?

Envía la respuesta correcta al correo electrónico aep-ed@pancanal.com con tu nombre, cédula y número de teléfono. los participantes deben ser mayores de edad.

Cierre del Concurso: 16 de Agosto

Para más información, llamar al 272-7602

