

## Designan Administrador

El Canal inicia la décima década de su existencia revitalizado por su nuevo papel en el desarrollo de Panamá (páginas 2 y 8). De manera coincidente con la celebración, la Junta Directiva de la ACP designó al titular administrativo de la entidad para el período 2005-2012. ♦3

Armando De Gracia



**A los 91 años**



Continúan en aumento tránsitos de buques de alto calado

PAG>3

**Nueva cara en la red**



Mayores facilidades para que los usuarios naveguen.

PAG>4

**Cocuyo sigue alumbrando**



Una novedosa impresión en colores para la Cuenca.

PAG>12

**9,667 buques de alto calado transitaron entre octubre de 2004 y junio de 2005.**

## CORRESPONDENCIA

23 de julio de 2005

 Webmaster  
 Autoridad del Canal de Panamá

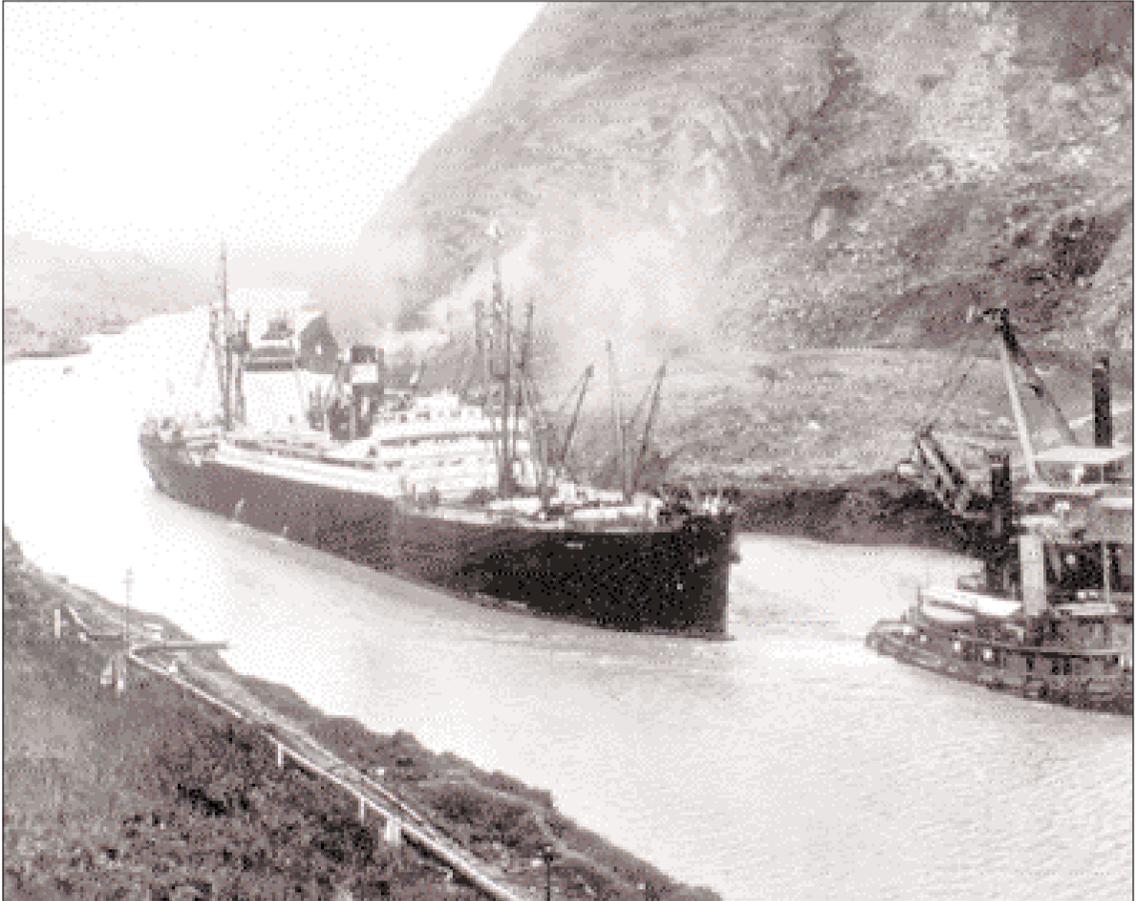
Disfruto mucho navegando en su hermoso sitio Web. Me encantan las grandes fotos de las esclusas. Hacen la diferencia.

No puedo escribirle a nadie en Panamá sin dejar de mencionar lo mucho que disfruto de su país cuando lo visito cada dos años. Mi última visita fue en febrero del año pasado y el museo en Miraflores aún no estaba abierto. La apertura era para unos días después. Sí pudimos comer en el restaurante y fue muy hermoso. Mi amigo panameño nos consiguió un permiso especial y pudimos ir al área de la caseta de control desde donde tuvimos una preciosa vista de un crucero transitando Miraflores. El guardia de seguridad nos escoltó y fue excitante cruzar las compuertas. Espero que puedan encontrar la forma de construir un tercer juego de esclusas. Su construcción se inició antes de la Segunda Guerra Mundial y cuando fui asignado a Panamá en el ejército justo habían detenido el trabajo en las aproximaciones, que aún permanecen.

Gracias por el trabajo que están haciendo en el Canal. Cuídenlo mucho porque es vital para todos nosotros. Nuevamente, gracias por las grandes fotos de las esclusas.

 G. Sidney Waits  
 Alabama, EE.UU.

## La foto



1914: el SS Ancón realiza el primer tránsito oficial por el Canal de Panamá.

## De la Administración

## 91 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

...es, en primer lugar,  
 herramienta para  
 aprovechar y desarrollar  
 las ventajas derivadas de  
 nuestra localización  
 hemisférica.

Cada aniversario de inauguración de una obra puede ser solo un registro cronológico. También puede ser celebración significativa para una nación. Este es el caso de los 91 años de apertura del Canal de Panamá, que se han cumplido este 15 de agosto.

Cruce entre los mares; puente de aproximación entre los mundos; bisagra continental, el Canal marca, ante todo, el destino de Panamá. Con las glorias y desventuras que ello ha representado para la nación panameña desde el surgimiento del Istmo hasta la hora presente.

Cuando transcurre la década que lo llevará a completar sus primeros cien años de construcción, el Canal no es sólo emblema del país. Ahora es, en primer lugar, herramienta para aprovechar y desarrollar las ventajas derivadas de nuestra localización hemisférica. Fue lo que tuvieron a bien darnos la naturaleza y la providencia, como recurso natural más estratégico.

Los más de ocho mil hombres y mujeres que servimos al país a través suyo, renovamos en este aniversario nuestro compromiso decidido de hacer del Canal, cada día, un instrumento de desarrollo social, económico y cultural de Panamá. Y un homenaje constante a las glorias de nuestro pueblo. ✨


 An advertisement for the television program 'El Canal al Día'. It features the ACP logo on the left and a list of broadcast channels and times on the right. The text reads: 'El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de TODOS LOS PANAMEÑOS: El Canal al Día. No te lo pierdas en los siguientes horarios: Telemetro Canal 13 (Sábados 8:00 a.m.), RTVE Canal 11 (Domingos 11:00 a.m., Lunes 7:30 p.m.), Hosanna Visión (Domingos 10:00 p.m., Miércoles 6:00 p.m.), FETV Canal 5 (Lunes 9:00 p.m.)'.

# Junta directiva designa administrador

## Comunicado

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá se reunió en sesión extraordinaria en la mañana de hoy, teniendo como único tema en su agenda el escogimiento del Administrador del Canal de Panamá para el período de siete años que se inicia el próximo 3 de septiembre.

Desde hace ya algún tiempo la Junta Directiva había dado consideración y análisis a los requisitos y cualidades que debe reunir la persona a quien se le confíe la responsabilidad de continuar con la administración de la vía interoceánica en los próximos años, después del exitoso funcionamiento del Canal en manos panameñas.

La decisión de la Junta Directiva, en ejercicio de la norma constitucional y legal que rige a la Autoridad del Canal,



El Presidente de la Junta Directiva, Ricarte Vázquez, firma la resolución de la Junta Directiva. A la derecha, Alemán agradece la designación.



ha recaído, en votación unánime, en el ingeniero Alberto Alemán Zubieta, actual Administrador, quien ha desempeñado un papel sobresaliente en la transición y administración del Canal.

El ingeniero Alemán Zubieta, por su parte, ha confirmado a la Junta Directiva su disponibilidad e interés de continuar como Administrador del Canal de Panamá y ante dicha confirmación la Junta Directiva ha

informado al Excelentísimo señor Presidente de la República, Martín Torrijos sobre la decisión aprobada.  Panamá, 16 de agosto de 2005  
Doctor Ricarte Vázquez M.  
Presidente de la Junta Directiva

## Eficiencia multiplicada por 91

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Con 91 años a cuestas, el Canal de Panamá continúa dando muestras de su eficiencia y de su compromiso con el país y con sus clientes, registrando un aumento significativo en el tránsito de buques de alto calado por sus aguas.

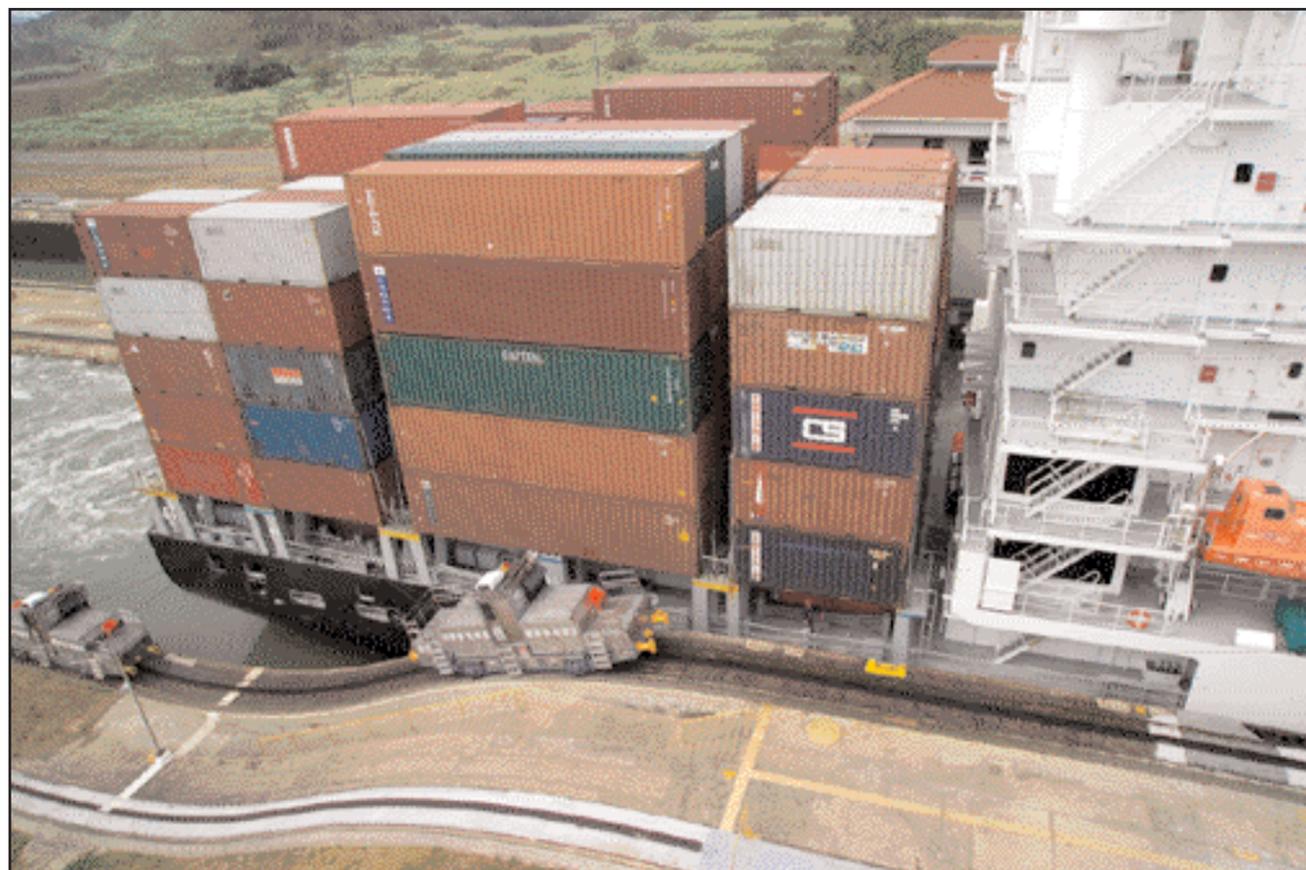
Entre octubre de 2004 y junio de 2005 se dio el incremento de 1.3 por ciento en los tránsitos de buques de alto calado, con un total de 9,667, en comparación con los 9,547 reportados en el mismo período del año fiscal 2004.

Al mismo tiempo los tránsitos de buques tipo Panamax aumentaron 5.9 por ciento entre octubre de 2004 y junio de 2005, para un total de 4,277, con relación a los 4,040 registrados durante el mismo período del año fiscal 2004.

Por otro lado, entre octubre de 2004 y junio de 2005 se recaudaron B/.626.6 millones en concepto de peajes. Esto representa un aumento de B/.50.2 millones; es decir un 8.7 por ciento más sobre los ingresos por dicho concepto en igual período del año fiscal 2004, cuando se registraron B/.576.4 millones.

Al cumplirse este 15 de agosto el aniversario 91 de la vía, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, afirmó que “el Canal, ahora en manos panameñas, sigue siendo una conquista de la ingeniería, a la vez que promueve el desarrollo económico de todas las naciones como eslabón fundamental en la cadena global del transporte marítimo. Pero es, ante todo, dijo, el principal impulsor del progreso, del desarrollo y del crecimiento de Panamá”.

“Celebremos esta fecha rindiendo homenaje y agradeciendo a las generaciones que nos precedieron en



El Canal es, ante todo, el principal impulsor del progreso, el desarrollo y el crecimiento de Panamá.



la construcción, el mantenimiento y la administración de la vía interoceánica,

y en las luchas por su recuperación como patrimonio inalienable del

pueblo panameño”, afirmó Alemán Zubieta. 

# Innovación en la web

Redacción de El Faro  
aep-ed@pancanal.com

El sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá ofrece información sobre la entidad, reflejando su transparencia en la administración y enseñando sobre el pasado, el presente y futuro de la operación de la vía. Toda esta información se presenta de forma educativa, sencilla y funcional, introduciendo elementos gráficos o de animación que permitan aclarar e ilustrar conceptos operativos.

Ante todo, la ACP quiere asegurar que todo visitante al sitio Web obtenga información de la historia, organización, responsabilidades, funcionamiento y proyectos de modernización de la vía interoceánica.

Con motivo de su 91 aniversario este 15 de agosto la ACP estrenó un nuevo diseño de su sitio Internet como parte de las mejoras continuas que se le realizan y con el fin de atraer más visitantes. El sitio permite una constante comunicación con un gran número de visitantes a los que brinda diariamente información de interés y actualizada sobre el canal y su funcionamiento.

El propósito principal del rediseño es hacerlo más fácil al usuario. Para esto, se ha reorganizado el menú principal del sitio y se ha incorporado un nuevo menú en la página principal para personalizar información según los diferentes perfiles de visitantes. Estos son: Investigadores y Estudiantes, Prensa, Industria Marítima, Clientes y Proveedores, Niños.

En este nuevo sitio se ha implementado tecnología basada en estándares mundiales, indica Roberto Chockee, diseñador gráfico del Departamento de Informática y Tecnología. Esto proporciona múltiples beneficios, entre ellos: implementar futuros rediseños de forma más ágil; y la oportunidad de diseñar presentaciones del sitio, no solo para computadoras personales, sino también para otros dispositivos como celulares, agendas personales, impresoras.

Además se han agregado dos nuevas secciones: Nuestro País, donde se publicará información de interés turístico; y Niños, en la que se dará acceso directo a algunos componentes multimedia, galería

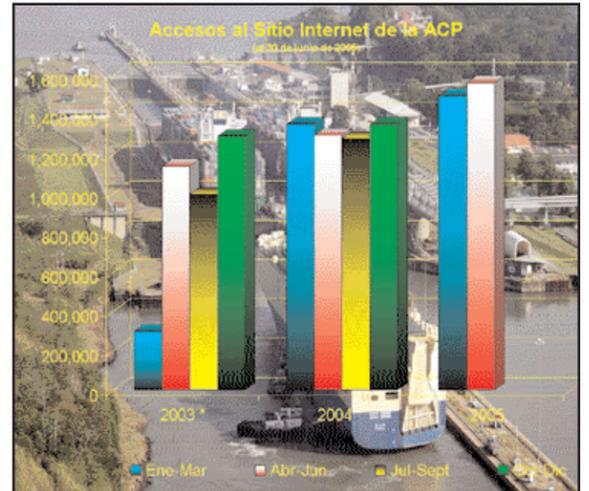


de fotos, y cámaras Web, que existen en el sitio actual. También se desarrollarán juegos temáticos sobre el Canal, como rompecabezas, sopas de letras y otros.

El sitio web de la ACP fue diseñado en 1998 y colocado en línea el 15 de agosto de ese mismo año. Con motivo de la transición de la administración del Canal a manos panameñas se elaboró la versión en español del sitio, junto con una animación de entrada al sitio que permitiera la selección del idioma que el usuario prefería. Esta versión se colocó en línea el 31 de diciembre de 1999, al mediodía.

Se hizo un rediseño completo y mejoras relacionadas a facilitar la navegación y presentación del sitio durante el año 2000. Este fue colocado en vivo el 1 de enero de 2001 a la medianoche. Otro rediseño se publicó en el 2003, en honor al 90 Aniversario del Canal y al Centenario de la República.

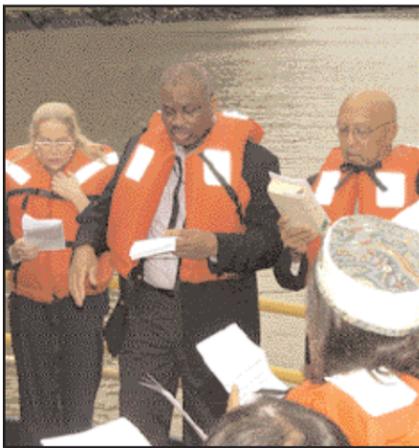
Personal de la oficina de Administración Web y Desarrollo de Sistemas Departamentales de la División de Ingeniería de Sistemas (Departamento de Informática y Tecnología) son los encargados del mantenimiento y mejoras del diseño del sitio



Web. Esto se realiza en estrecha coordinación con otras unidades y departamentos de la ACP.

El promedio de visitantes en la página web entre el mes de abril y junio de este año, fue de 18,164 visitas en los días de semana y en fines de semana fue de 27,835. Esto a diferencia de las visitas en el mismo periodo del 2004, cuando se dieron 15,305 de lunes a viernes, y 23,007 en sábados y domingos.★

## Momento para el recuerdo



La ceremonia contó con la participación de la cónsul de Jamaica, Rebeca Matalon, quien estuvo acompañada por el Presidente de SAMAAP, Enrique Sánchez, (izq.). A la derecha, el capitán Chet Lavalas representó a la Autoridad del Canal de Panamá.



Como cada año, la Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá (SAMAAP) realizó una romería en memoria de los trabajadores que consagraron sus vidas a la construcción del Canal de Panamá. La peregrinación, realizada en el Corte Culebra, estuvo encabezada por el presidente de SAMAAP, ingeniero Enrique Sánchez, quien dió las palabras de agradecimiento en esta ocasión

especial. La invocación religiosa estuvo a cargo del Reverendo Nelson Edwards de la Iglesia San Albano de Paraíso en Ancón, y la ceremonia contó con la participación del Coro Selecto de la Iglesia Bautista Nacional. En representación de la Autoridad del Canal de Panamá participó el Capitán Chet Lavalas, gerente de la sección de Prácticos de la Autoridad del Canal de Panamá.★

## Jóvenes Diputados

Luis Contreras



Diputados y suplentes de la Asamblea Juvenil fueron recibidos en el Canal por el administrador Alberto Alemán Zubieta. Luego de una interesante conferencia durante la cual el Administrador les habló de la operación del Canal, los planes para mantenerlo competitivo y eficiente y los logros de la gestión panameña. En la foto el ingeniero Alberto Alemán Zubieta con la estudiante Jannette De Frías, de la Escuela Pedro Pablo Sánchez de La Chorrera, Presidenta de la Asamblea Juvenil.

# Por qué creo en el Canal



Adrián Jiménez/ Comerciante

Le invito, estimado lector, a responder este examen: ¿Qué institución del Gobierno le ha entregado en seis años B/. 2, 200 millones al Tesoro Nacional en dinero constante y sonante? ¿Qué entidad pública se ha mantenido funcionando sin problemas pese a los traumáticos cambios de Gobierno? ¿Cuál es la institución que respeta los méritos profesionales y académicos de sus funcionarios? ¿Qué institución del Estado hace la mayoría de sus compras por Internet y paga a tiempo? ¿Cuál es la institución cuyas operaciones están certificadas con normas mundiales de calidad ISO? ¿Qué entidad del Estado merece reconocimiento de todo presidente que visita nuestro país? No, no es una broma ni un invento: todos estos méritos, y muchos otros, los tiene la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Se lo debemos a los panameños que allí trabajan y también a los dirigentes y políticos con visión que aprobaron el título constitucional del Canal en la década pasada. Obviamente esto nunca va a ser noticia. Me dice un amigo que en el periodismo se suele decir que si la noticia no es mala, no es buena. En medio de tantas malas noticias, crisis exageradas y posiciones encontradas, resulta por lo menos gratificante confirmar que la ACP sigue trabajando para orgullo del país. Otro dato: la ACP aportará directamente al Estado panameño B/.455 millones en el 2006, con los cuales sobrepasará en un 16% todo el dinero que aportó Estados Unidos en 86 años de operación del Canal. ¿No debería ser esta la noticia del año? Que los panameños hayamos

En el fondo, se trata de un tema que va más allá de barcos y esclusas. Estamos hablando del tipo de país que queremos para este siglo XXI.

superado a los estadounidenses en tan poco tiempo? Esto significa que en esos seis años el Canal nos ha dado más de 2 mil millones de dólares. Materia de otro artículo será preguntarle a los responsables de manejar ese dinero en qué se invirtió.

Si toda esa confianza que los panameños pusimos en la ACP ha sido respaldada con tantos hechos (hechos, no palabrerías) destacados y positivos, entonces tengo la certeza de que el proyecto de ampliación del Canal estará por lo menos respaldado de gente que sabe lo que hace. Si estos seis años el manejo del Canal ha sido tan destacado (así lo reconoció el propio Colin Powell cuando era Secretario de Estado de EU), ningún argumento racional me hace pensar que con el proyecto del Tercer Juego de Esclusas será diferente. Es un proyecto estudiado por gente seria y



responsable, tal como les respaldan los hechos mencionados. En el fondo, se trata de un tema que va más allá de barcos y esclusas. Estamos hablando del tipo de país que queremos para este siglo XXI. Del aprovechamiento real, y por primera vez generado por panameños, de nuestra posición geográfica. Con una adecuada proyección del Estado, la ampliación del Canal se convertirá en el punto de partida para desarrollar exportaciones, turismo, servicios conexos... es decir, estamos frente al tema que nos hace competitivamente diferente del resto del mundo. Y en tiempos de globalización, las características individuales de los países son la única ventaja competitiva que poseen.★

Tomado de *El Panamá América del 9 de agosto de 2005.*

## PARA EXPERTOS

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

**Administración de sistemas de información** / Effy Oz. 2a. ed. México, D.F.: Thomson Learning, 2001. 688 p.

*Análisis detallado del uso de los sistemas de información (SI) en varias funciones de negocios e industrias. Ofrece un estudio conciso de las tecnologías de hardware y software más novedosas aplicables al sector empresarial. Resalta la importancia del apoyo que brindan los SI en la toma de decisiones y los sistemas expertos más novedosos, incluyendo la inteligencia artificial en los negocios.*

**Antióxido: claves para crear el futuro de la empresa** / Guillermo Bilancio. Buenos Aires: Pearson Educación, 2001. 199 p.

*Explica las razones para aplicar el antióxido, que radican en entender la naturaleza del cambio y la competencia corrosiva, y justifican el nacimiento de un nuevo management.*

**Cómo supervisar a los empleados: técnicas eficaces para mejorar los resultados** / Donald P. Ladew. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 107 p.

*Es una guía por pasos que revela los secretos probados para inspirar a los demás para que rindan con orgullo de delegar efectivamente y de ver cómo aumenta la productividad.*

**Introducción a las matemáticas universitarias** / Piotr Marian Wisniewski; Ana Laura Gutiérrez Banegas. México, D.F.: McGraw-Hill, 2003. 696 p.

*Surge como una respuesta a la necesidad de reforzar los conocimientos de precálculo en áreas como: álgebra, trigonometría, geometría analítica y análisis matemático. Es una herramienta para aquellas personas que necesitan ayuda en la presentación de exámenes. Cada capítulo empieza con una breve introducción, en la cual se expone los temas a tratar y la importancia de éstos en la vida real.*

### ABC del Agua

En el mundo antiguo posiblemente haya sido Roma el pueblo que desplegó la más impresionante actividad en ingeniería hidráulica. Grandes acueductos surcaron los valles del mundo romano: a la capital del Imperio más de seiscientos kilómetros de acueductos llevaban el agua pues el Tíber estaba sumamente contaminado. Igualmente grandiosas eran las obras de drenaje de la Cloaca Máxima, que se extendía por toda la ciudad. Pompeya poseía una red de suministros de agua potable que llegaba a numerosas fuentes dispersas por toda la ciudad.

*El agua*, de Manuel Guerrero Legarreta

# Transformación para mayor seguridad y eficiencia

Ariyuri Him de Mantovani  
amantovani@pancanal.com

La operación primordial del Canal es el tránsito seguro y eficiente de buques por la vía acuática. Para conocer más sobre esta operación, invitamos al Ing. Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas. En la entrevista a continuación, nos explica detalles importantes sobre los cambios en la vía para continuar brindando el servicio eficiente que caracteriza al Canal.

**A simple vista el Canal pareciera el mismo de hace 91 años, ¿considera usted que esto es cierto?**

**Quijano:** Obviamente no lo es. Viéndolo de cerca, el Canal ha cambiado muchísimo en estos 91 años. Un Canal con cauces de 300 pies de ancho ahora es de 630 pies de ancho en el Corte Culebra y aún más en otras secciones del Canal y se siguen ampliando. Igual sus profundidades han variado, mejorando así la navegabilidad de sus cauces. Un canal que operaba en sus inicios principalmente de día, ahora opera de día y de noche, los 365 días del año. Equipos que eran eléctricos o electro mecánicos, ahora son hidráulicos de controles electrónicos. La comunicación entre el práctico abordó y las esclusas, que en un principio se daba mediante señales de manos, hoy se hace por radio. También se vigila la posición del buque con sistemas satelitales de comunicación. O sea, el Canal está utilizando toda la tecnología disponible para actualizarse y poder proveer un mejor servicio. Definitivamente no es el mismo Canal de antes. Lo único igual es que tenemos un canal de esclusas con sus cauces, que aun siguen la orientación de la zanja original.

**¿Cuándo hablamos de capacidad del Canal, a qué nos referimos?**

**Quijano:** Capacidad obviamente no es solo pasar los buques sino hacerlo con seguridad y dentro del tiempo esperado por nuestros clientes.

Ese es el reto que tenemos en los próximos años. En los últimos años, hemos visto cómo el Canal ha aumentado significativamente las toneladas CP/SUAB manejadas, pero también ha crecido el número de tránsitos por la vía. Este año estamos experimentando un aumento de 5% sobre el año pasado. Ha habido también un aumento del 6% en la cantidad de buques Panamax, o sea, los de mayor tamaño que pueden transitar por nuestro Canal. La atención que le estamos dando en estos últimos años a todas nuestras inversiones, reducciones de restricciones y metodología de mantenimiento están enfocadas en generar más capacidad y brindar un mejor servicio a nuestros clientes, para asegurarnos que mantenemos su preferencia por nuestra ruta.

**¿Cuál es la carga más importante que pasa por el Canal?**



Estación de amarre en construcción en el Corte al norte de Pedro Miguel justo al pie del puente. En esta estación se puede amarrar un buque Panamax o dos de inferior tamaño. Este proyecto forma parte del plan para generar más capacidad para el Canal a corto plazo.



**Quijano:** El Canal de Panamá ha servido, durante la mayor parte de su historia, primordialmente a los buques de carga a granel. Sin embargo, hemos visto cómo el segmento de carga contenerizada ha ido cobrando importancia hasta que en el año fiscal 2001 desplazó al granelero como el de mayor tonelaje. Desde entonces, este segmento ha ido distanciándose significativamente de los demás y en lo que va de este año fiscal ha aportado un 37% del total de los ingresos del Canal.

Este segmento es importante y muy exigente. Sus buques requieren un servicio de la más alta calidad: un paso seguro, en el día que seleccionan, en el menor tiempo posible y con un mínimo de restricciones. Es aquí en donde la capacidad del Canal entra en juego y nosotros tenemos que ver cómo la

ampliamos y así poder retener estos clientes.

**¿Qué importancia tienen los puertos del Atlántico y Pacífico con un tráfico fluido de carga contenerizada?**

**Quijano:** Estimamos que el 60% de los buques que van a puerto en las terminales del Canal pasan por el Canal. En verdad los puertos son un complemento importante del Canal de Panamá. Sin embargo, el Canal como columna vertebral de este sistema de acopio y distribución de carga internacional, fomenta la sinergia del sector.

**¿Qué opinan nuestros usuarios del Canal de Panamá?**

**Quijano:** Hemos llevado a cabo encuestas y hablamos directamente

...es el Canal que como columna vertebral de este sistema de acopio y distribución de carga internacional fomenta la sinergia del sector.

con nuestros clientes con frecuencia. En general la opinión que tienen del Canal de Panamá es que ha mejorado el servicio que reciben y que somos más sensitivos a sus necesidades. Sin lugar a duda se hace difícil mantener el nivel de servicio cuando hay una mayor demanda que excede nuestra capacidad. Justamente por eso estamos tras la generación de más capacidad y lograr no solamente acomodar mayor tonelaje CP/SUAB sino, igualmente, aumentar el número de buques por día que podamos transitar. De esta manera, podremos mantener el nivel de servicio esperado durante todo el año. Cada vez que nos reunimos con los clientes nos solicitan que mantengamos el nivel de servicio, pero que a la vez estemos preparados para atender una demanda creciente en los próximos años.

# Transformación para mayor seguridad y eficiencia

**¿Qué planes tiene la Autoridad del Canal para afrontar esta situación?**

**Quijano:** En la presentación que le hicimos a la junta directiva para el presupuesto del año 2006, que luego fuera aprobado en Consejo de Gabinete y por la Asamblea Nacional, incluimos proyectos que buscan concretar más capacidad para el Canal. Entre estos proyectos, tenemos el completar la compra de ocho remolcadores nuevos. Este proyecto comprende el reemplazo de 8 de nuestros remolcadores más viejos por nuevos remolcadores tecnológicamente más avanzados en su maniobrabilidad, necesaria para ayudar a transitar al número creciente de Panamax que pasan por el Canal. También su potencia es importante y en este reemplazo hemos especificado remolcadores de 4,800 caballos de fuerza, que reemplazan a los viejos que solo alcanzan 3,000 caballos de fuerza.

Además de la estación de amarre, que se está construyendo al norte de las esclusas de Pedro Miguel, en el lado este, hemos incluido en el plan del 2006, empezar la construcción de otra estación de amarre para dos buques Panamax en el lado oeste. La razón es porque el Corte Culebra, con el número significativo de Panamax de extremo tamaño que pasan por el Canal, requiere que todavía transiten buques en una sola dirección sin encontrarse con otros. Esto crea que las esclusas de Pedro Miguel queden sin operar por más de 2 horas todos los días. Estas estaciones de amarre van a permitir adelantar buques hasta ellas y por consecuencia, las esclusas de Pedro Miguel alcanzarían una utilización operativa de prácticamente el 100% de su tiempo disponible.

Otro proyecto que complementa la actividad de las estaciones de amarre es la operación de esclusas carrusel con las locomotoras nuevas en las esclusas de Gatún. Para efectuar este modo de operación de manera continua en las esclusas de Gatún se requiere una altísima confiabilidad de las tornamesas y los cambia vías de rieles a los extremos de las esclusas. Por tal razón, se ha programado el reemplazo de las tornamesas al final del muro central de las esclusas para el año 2006-2007. El modo de operación de carrusel utiliza un juego adicional de locomotoras, pero permite que los buques se manejen continuamente sin tener que intercambiar locomotoras en el nivel intermedio, como el sistema de relevo actual. Este modo de operación aumenta la capacidad y la seguridad de las operaciones de estas esclusas. Esto complementa la capacidad adicional que se gana en Pedro Miguel con las estaciones de amarre, para poder alcanzar entre dos o tres buques diarios adicionales.

**La capacidad del trabajador canalero es única. Hay algunas locomotoras armadas en nuestro país. ¿Qué comentarios tiene sobre este hecho que nos llena de orgullo a**

**todos los panameños?**

**Quijano:** Ya nosotros habíamos logrado ensamblar dos locomotoras en Panamá el año pasado, pero con supervisión técnica japonesa. La Mitsubishi, Toyo Denski y Kawasaki habían enviado sus supervisores para asegurarse que nosotros lleváramos a cabo este proyecto adecuadamente de manera que pudieran seguir honrando las garantías sobre los equipos ensamblados. Hace apenas unos días terminamos el ensamblaje de otras dos locomotoras, sin supervisión extranjera, únicamente supervisadas por nuestros ingenieros y técnicos del Canal. En estos momentos ya están trabajando en las operaciones regulares en el Canal. De aquí a fin de año ensamblaremos cuatro más y el próximo año serán ocho las que se ensamblarán en nuestro país. Esto, una vez más evidencia la capacidad técnica y el compromiso de nuestra fuerza laboral.



Arriba, artesanos del Canal trabajan en el ensamblaje de locomotoras.

En la página anterior, dos remolcadores en la cámara de las esclusas. El proyecto de modernización incluye el reemplazo de ocho de los remolcadores más viejos por nuevos remolcadores tecnológicamente más avanzados.

Abajo, el reemplazo de los rieles que sirven para movilizar las locomotoras que hoy también se ensamblan en el Canal.



“En verdad nos llena de orgullo poder grabar sobre ellas Ensamblada en Panamá”.

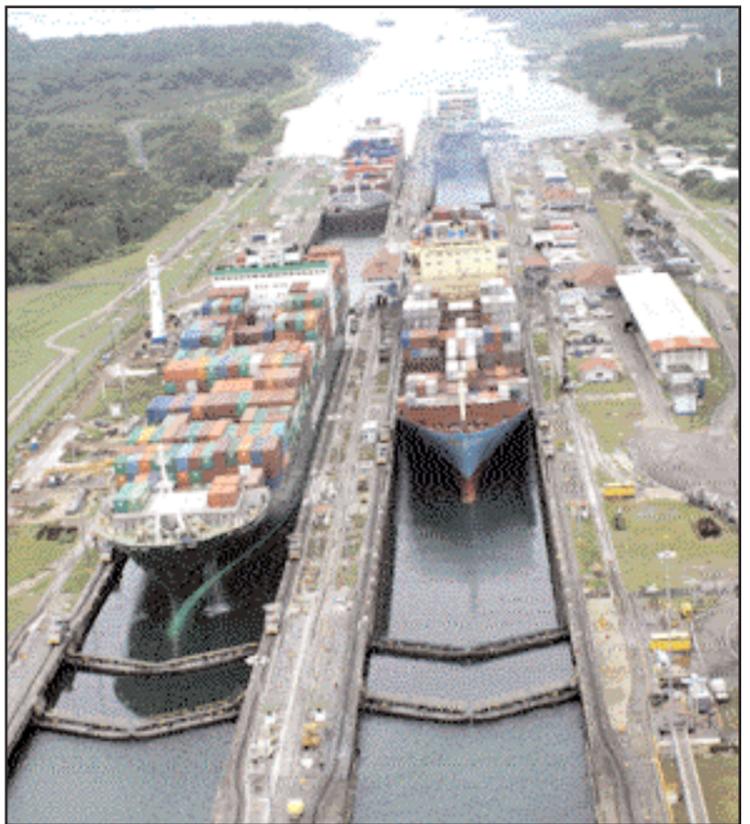
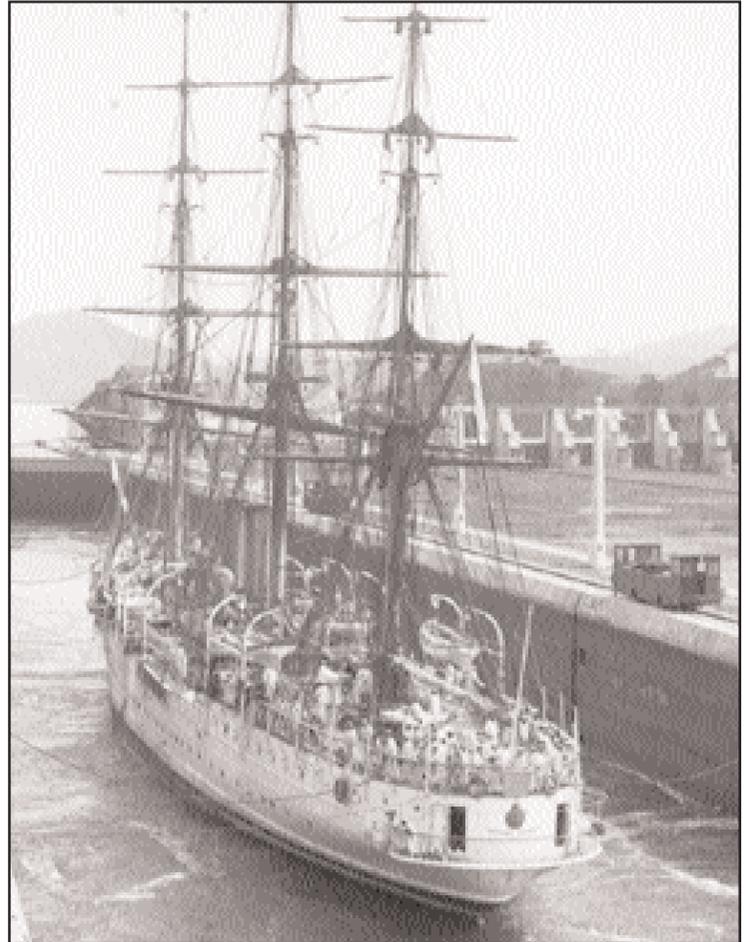
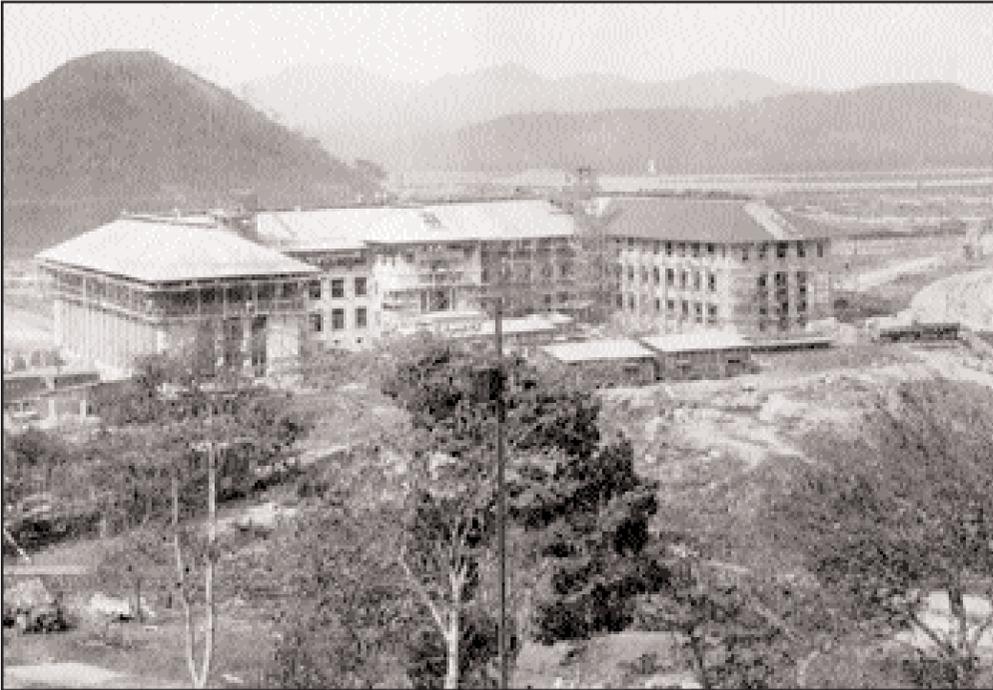
**¿Qué debe ser lo más importante a considerar en el Canal en los próximos años?**

**Quijano:** Lo más importante en estos momentos es buscar la fórmula para atender adecuadamente la demanda creciente, entendiendo que, en efecto, el Canal de Panamá tiene competencia: el sistema intermodal de EE.UU. y el Canal de Suez. El segmento más importante que es el de

portacontenedores, ha expresado su deseo de poner más servicios a través de nuestro Canal. Específicamente nuestros clientes nos han mencionado que se podrían estar incrementando de siete a ocho servicios en el próximo año y medio. La única forma de poder atender esa demanda es a través de los proyectos de inversiones que estamos haciendo en el Canal y de cambios en metodologías de mantenimiento para darle mayor capacidad. Indiscutiblemente que ante la demanda para la segunda década de este siglo tendremos que considerar

una ampliación que permita el paso de los buques Post Panamax. El interés de usar nuestra ruta va a sobrepasar la capacidad que generaran los proyectos que estamos elaborando en estos próximos años y que tan solo nos van a permitir acomodar la demanda por unos seis o siete años más. Nos queda el reto a todos los panameños de encontrar la capacidad necesaria para alcanzar la demanda, porque cada cliente adicional que atraemos a nuestro Canal genera enormes beneficios para el país.

# Panamá y el Canal: ayer y hoy



Sobre estas líneas, el edificio de la Administración del Canal en construcción y en la actualidad. A la derecha, un barco transita por las esclusas recién inauguradas; hoy, cuatro buques Panamax en las esclusas de Gatún. Abajo, dos panorámicas de la ciudad de Panamá.



**Panamá, 1923**

Población de la República de Panamá en 1900: 300,000  
 Ciudad de Panamá: 20,000  
 PIB: B/.25 Millones  
 PIB per cápita: B/.591

**Panamá, 2005**

Población de la República de Panamá actual: 3.2 Millones  
 Ciudad de Panamá: 700,000  
 PIB: B/.12.9 mil millones (1996 = 100)  
 PIB per cápita: B/.4,084

## Bitácora del Canal

# No ampliar el Canal puede limitar nuestro crecimiento



Rodolfo Sabonge

La ampliación del Canal no es la única herramienta con que cuenta el país para salir del subdesarrollo, pero quizás sea la más importante. En cierta forma, estamos frente a una situación similar a la de principios del siglo pasado. Existe interés foráneo con respecto a la ampliación del Canal. Hasta ahí la similitud. Ahora el Canal está en manos panameñas y en cinco años los panameños hemos demostrado que podemos administrarlo exitosamente, tanto para sus usuarios, como para Panamá. Ese mismo modelo posttransferencia debe servir para diseñar el futuro de Panamá con su Canal.

La ampliación debe ser buena tanto para los panameños, como para los usuarios. Es ese balance el que hace que los negocios sean exitosos. En la medida en que se añade valor, el negocio continuará floreciendo, trayendo como consecuencia que sus dueños también sean beneficiados.

Los estudios sobre la ampliación apuntan precisamente a lograr el mejor balance, de tal forma que todos ganemos. Lo cierto es que en la situación actual con el Canal alcanzando su máxima capacidad, todos perdemos. La propuesta de valor de la ruta por Panamá se debilita ante el mundo; con ello se reducirá el tráfico y en consecuencia el beneficio a sus usuarios y a sus dueños. La ampliación del Canal debe verse siempre en contraste a su antítesis: la no ampliación. Ambos conceptos son inseparables y así mismo deben interpretarse al momento de decidir en el referéndum.

Es cierto que el desarrollo socioeconómico del país no depende exclusivamente del Canal. Sin embargo, en la medida en que el Canal continúe atrayendo tráfico de manera creciente, muchas otras actividades continuarán beneficiándose y creciendo en paralelo, contribuyendo al desarrollo socioeconómico de nuestro país.

Panamá es un país privilegiado por su posición geográfica, su biodiversidad y

belleza natural, su riqueza hídrica y la diversidad cultural de su gente. El potencial de desarrollo económico estará en la forma en que administremos y explotemos estos recursos y las ventajas comparativas que tenemos. El potencial de desarrollo social se dará en la medida en que logremos la mejor distribución de la riqueza. El Canal juega un papel importante en todo este potencial de desarrollo, y el rol principal corresponde a las instituciones gubernamentales y privadas que tienen las competencias y facultades legales para hacerlo.

La pregunta que se hace el panameño común, ¿hacia dónde van los beneficios del Canal?, merece una reflexión profunda que debe partir de la premisa ¿qué sería de nuestro país sin el Canal? Es cierto que durante los primeros 86 años de operación Panamá recibió pocos beneficios directos del Canal, pero decir que no hubo beneficios indirectos es querer tapar el sol con la mano. La propuesta de valor de la ruta por Panamá ante el comercio internacional y la industria naviera evolucionó y creció gracias al Canal. El conglomerado marítimo de Panamá, que incluye entre otros aspectos los servicios a la carga (puertos, distribución y Zona Libre de Colón) y los servicios al buque (avitallamiento, abastecimiento, reparación, etc.), ha sido y seguirá siendo fuente de ingreso y empleo para una gran cantidad de panameños.

El Canal es el principal impulsor de desarrollo del conglomerado marítimo panameño. Este, a su vez, ejerce una influencia significativa en el comportamiento y desarrollo económico y social del país. Una manera de comprender lo que significa el Canal para los panameños sería marcar y darle seguimiento, cada año, a cada dólar que entra a la economía vía los flujos generados por las exportaciones del conglomerado marítimo panameño y cuantificar su impacto en personas, empresas, sectores, etc., como flujo monetario de la economía.

Estudios realizados señalan que los

ingresos de exportación generados por el conglomerado marítimo panameño representan anualmente más del 50% de las exportaciones de bienes y servicios del país. Es decir, de cada 10 dólares de circulante fresco, proveniente de las exportaciones anuales de bienes y servicios, por lo menos cinco estarían marcados como provenientes del conglomerado marítimo.

Quizás lo que más ha contribuido a que no se comprenda el impacto del Canal en la economía es el propio modelo de funcionamiento y administración del Canal que diseñamos los panameños en 1995, buscando aislarlo de la política partidista para garantizar su funcionamiento de la manera más eficiente y profesional posible. Este modelo tiene grandes ventajas. Una de las principales es que la administración del Canal se enfoca en mantener y mejorar la calidad del servicio. Los beneficios directos que genera el Canal entran a las arcas del Estado y es el gobierno de turno, elegido democráticamente, el que administra estos fondos y los canaliza hacia los programas prioritarios para el país. La desventaja es que el impacto del Canal es medido exclusivamente en función de los aportes directos al Estado, como resultado de su gestión financiera y no en función de los aportes indirectos, ni de los beneficios económicos que le genera al país mediante el conglomerado marítimo.

En ese sentido, la decisión de no ampliar el Canal limitaría el crecimiento del conglomerado marítimo panameño, lo que nos obligaría a explorar otras alternativas para generar crecimiento económico. En estas, quizás no contemos con incuestionables ventajas comparativas que tenemos en el sector marítimo y de logística. Hay un viejo refrán que dice que "más vale pájaro en mano que cien volando". No permitamos que por nuestra indecisión, otros nos ganen el mandato. ☆

\*Director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP.

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

1921 - Hace 84 años

Los acorazados "Mississippi", "New México" y el barco hospital "Mercy" fondearon en el ancladero interior del sector Pacífico. Los demás navíos fondearon en la bahía, al este de la Isla Naos y fuera del fondeadero de los hidroaviones que llegaron el 15 de enero.

El acorazado "New Mexico", buque insignia de la flota del Pacífico, entró al dique seco en Balboa, el 19 de enero, para reparaciones de rutina. Era el barco más grande (634 pies) que había entrado al dique seco del Canal hasta esa fecha. El acorazado chileno "Almirante", un poco más pequeño que el "New Mexico", había estado en el mismo lugar el 14 de enero. Alojados dos barcos de ese tamaño en una semana fue un acontecimiento histórico para el dique seco.

1945 - Hace 60 años

La navegación reanudaba sus itinerarios regulares a medida que la Zona del Canal y el resto del mundo volvían lentamente a sus operaciones en tiempos de paz, después del cese de hostilidades en el Pacífico. El tráfico que prevalecía con dirección al Pacífico cambió en octubre de 1945 con la llegada de un gran número de barcos para cruzar el Canal con destino a puertos en el Atlántico. El 22 y el 23 de octubre solo se hicieron tránsitos hacia el Atlántico, a fin de aliviar la congestión que había en Balboa.

Durante el año, los tres vapores de la Línea Panamá: Panamá, Cristóbal y Ancón, fueron devueltos a la organización del Canal después de haber prestado servicio durante la guerra. Ninguno de los barcos sufrió averías importantes. El Panamá y el Cristóbal fueron utilizados por el ejército de los Estados Unidos para el transporte de tropas, mientras que el Ancón, luego de prestar igual servicio, fue convertido por la Armada de los Estados Unidos en un barco de comando y comunicaciones.

1961 - Hace 44 años

El John F. Wallace, el primero de tres nuevos y poderosos remolcadores del Canal de Panamá, llegó a Cristóbal a comienzos de enero. En su viaje al Istmo, el nuevo remolcador participó en una misión de rescate de un grupo de refugiados cubanos fuera de la costa de Florida.

1970 - Hace 35 años

El 18 de enero se inició la instalación de nuevas defensas para reducir daños a los barcos, en caso de chocar contra las esclusas en Miraflores. Defensas similares fueron instaladas en las otras esclusas por la Dirección de Marina para mejorar el servicio y acelerar los tránsitos.

# Curiosidades del Canal

María Eugenia de Sánchez

## Coincidencias entre Wisconsin y Panamá

La construcción del Canal de Panamá es reconocida como una de las obras de ingeniería más importantes del mundo. La visión de los dirigentes de los Estados Unidos de fortalecer su posición estratégico-militar y apoyar el crecimiento comercial de ese país, junto con el empeño de los panameños por ejercer la libertad de determinación del uso de nuestro territorio, se conjugaron para facilitar la construcción de tan importante vínculo de transporte marítimo en las Américas. La fuerza laboral procedente de todas partes del mundo, y muy especialmente trabajadores afroantillanos de Bahamas, y la solución científica de las causas de la transmisión de la fiebre amarilla, fueron factores claves que permitieron que la obra llegara a su culminación.

Por su magnitud, esta obra influyó la vida de muchas generaciones de personas alrededor del mundo. Como trabajadora del Canal me ha tocado experimentar algunas situaciones que recuerdan la importancia del significado del Canal para extraños en otras tierras. Hoy quiero compartir con ustedes un descubrimiento que hice cuando estaba de vacaciones en octubre de 2004 con mi familia en el estado de Wisconsin, Estados Unidos, para asistir a la boda de una sobrina. Este descubrimiento disparó mi interés por conocer más sobre hechos que relacionan a Panamá con Wisconsin.

Mi hermana Zadhia y mis sobrinos están radicados en Grafton, un precioso pueblo de Wisconsin en la región norcentral de los Estados Unidos. Estando de visita por esos lares nos llevó de gira turística a Madison, la capital del estado. Visitamos el edificio del Capitolio, la más importante edificación de la ciudad en términos políticos y arquitectónicos. Mientras recorríamos los salones y nos recreábamos conociendo sobre la historia del estado a través de la guía documental del lugar, nos sorprendimos al descubrir que, en la Cámara del Senado, se encuentra un mural que representa el casamiento del Atlántico con el Pacífico y que simboliza la apertura del Canal de Panamá en 1914. También pudimos apreciar en la antesala del Salón del Gobernador una estatua de bronce del animal emblemático del estado, el tejón, que formó parte del buque acorazado militar Wisconsin, abordo del cual se firmó la llamada Paz de Wisconsin que puso fin a la Guerra de los Mil Días en las postrimerías de nuestra unión a Colombia.

Cuando regresé a la casa ese día, inmediatamente investigué en Internet sobre el pintor del mural y verifiqué mis sospechas que la estatua del tejón pertenecía al primer acorazado Wisconsin, que jugó un papel importante en la historia de nuestro Istmo. Encontré también que Kenyon Cox, el pintor del bello mural, nació en Warren, Ohio un 27 de octubre de 1856. ¡Que casualidad que un 27 de



El pintor quiso resaltar el más importante evento en el mundo en la misma época en que se construyó el edificio del Capitolio de Wisconsin como fue la apertura del Canal de Panamá

octubre de 2004 estaba yo descubriendo su mural en Wisconsin! El pintor quiso resaltar el más importante evento en el mundo en la misma época en que se construyó el edificio del Capitolio de Wisconsin como fue la apertura del Canal de Panamá. El Canal vino a brindar un importante vehículo de expansión comercial especialmente a los estados agrícolas de Estados Unidos que tienen acceso al sistema fluvial de transporte del Río Mississippi, el cual incluye a Wisconsin.

La pintura representa la boda de los océanos a través de figuras mitológicas. El novio es el Dios Neptuno, y simboliza al Océano Atlántico. La novia es la diosa Océanida, y representa el Océano Pacífico. La figura del centro, que preside la boda, es América. Al lado derecho de la pintura, la diosa de La Paz da la bienvenida a la boda a Alemania, Francia y Gran Bretaña, naciones del Atlántico, mientras que al lado izquierdo la diosa del Comercio da la bienvenida a las naciones semíticas y a las del Pacífico: China,

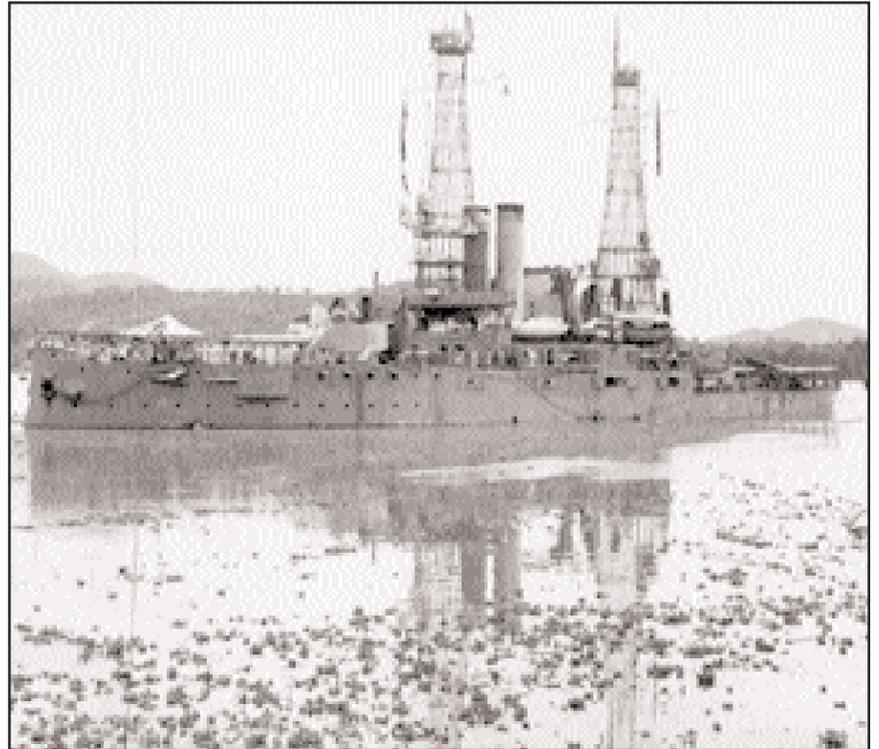


Foto del SS Wisconsin, Fuente: <http://www.navsource.org>. La foto del USS Wisconsin corresponde a un tránsito, rumbo sur, que realizó el 16 de julio de 1915 y fue tomada en el puente de Gamboa.

Japón y Polinesia.

En mis investigaciones en Internet encontré otros hechos que relacionan a Wisconsin con Panamá. Por ejemplo, un senador de Wisconsin, J. C. Spooner, promovió la Ley del 28 de junio de 1902, que autorizó al Presidente Roosevelt a comprar las acciones de la Nueva Compañía del Canal Francés. El objetivo de la ley era la “construcción de un canal con suficiente capacidad y calado para proveer tránsito conveniente a los buques más grandes que existen en la actualidad, y los que razonablemente se anticipan en el futuro.” (fuente: artículo “Canal Enterprise passes 50th Birthday under U.S. since first basic law passed”, The Panama Canal Review – 4 de julio de 1952). Esta fue la ley base con la cual se logró una decisión por parte de los Estados Unidos a favor de la opción de construcción de un Canal por Panamá, en lugar de Nicaragua. Interesantemente hoy en día hemos constatado que después de 90 años el Canal todavía puede albergar una importante porción de los buques de la

flota mundial, pero los buques apenas caben en las esclusas y existe una tendencia creciente a construir buques con tamaños que sobrepasan las dimensiones de las actuales esclusas.

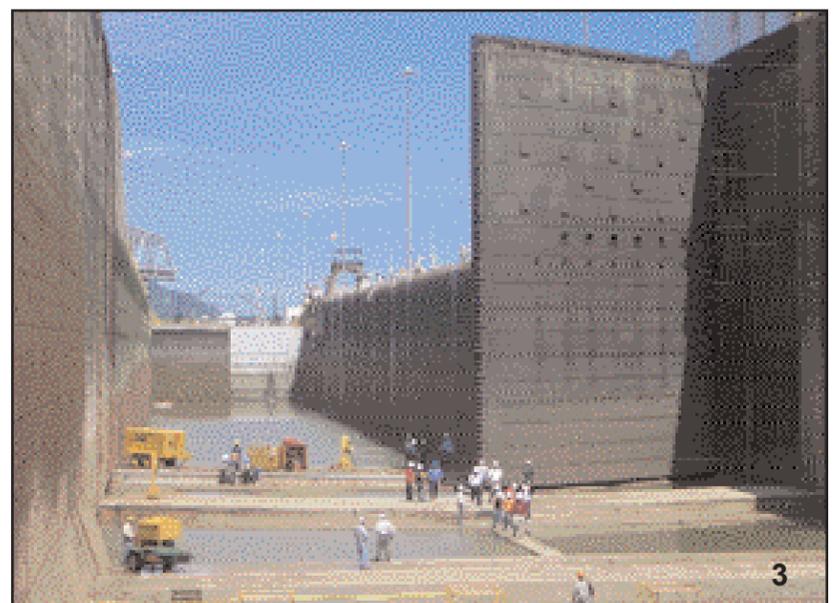
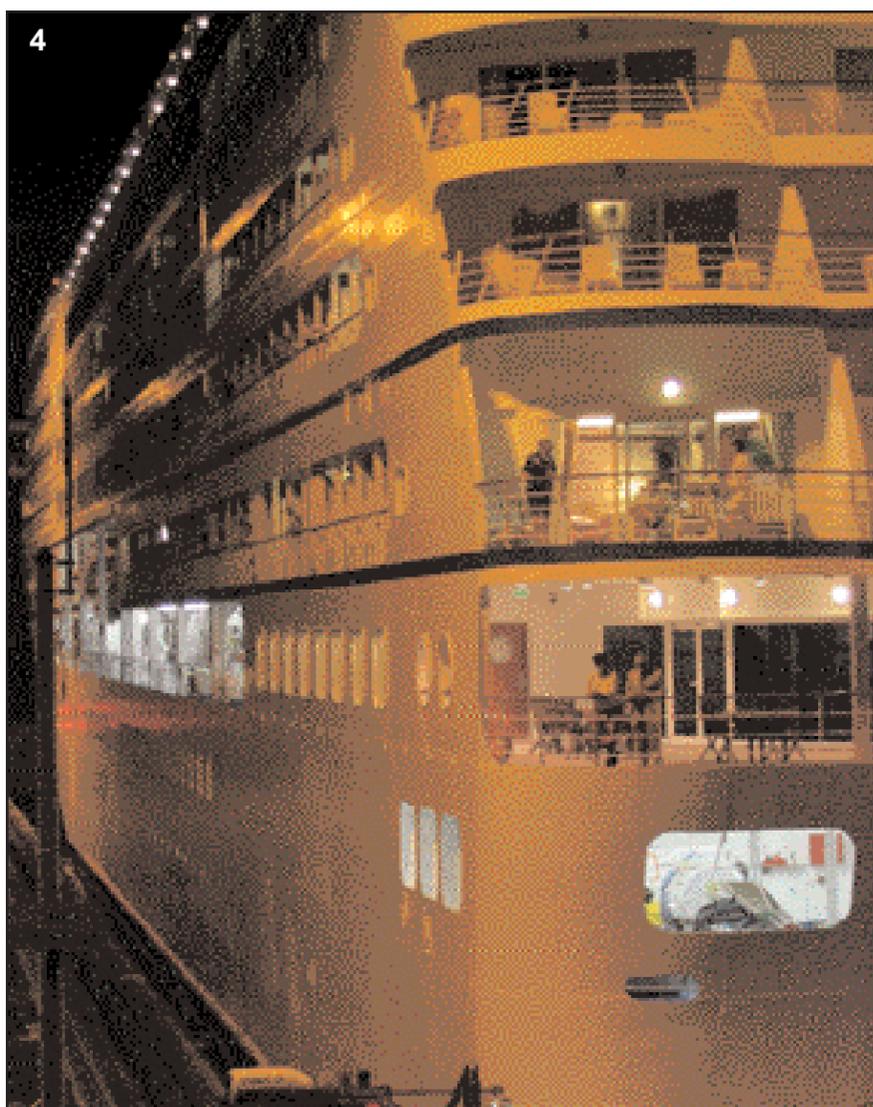
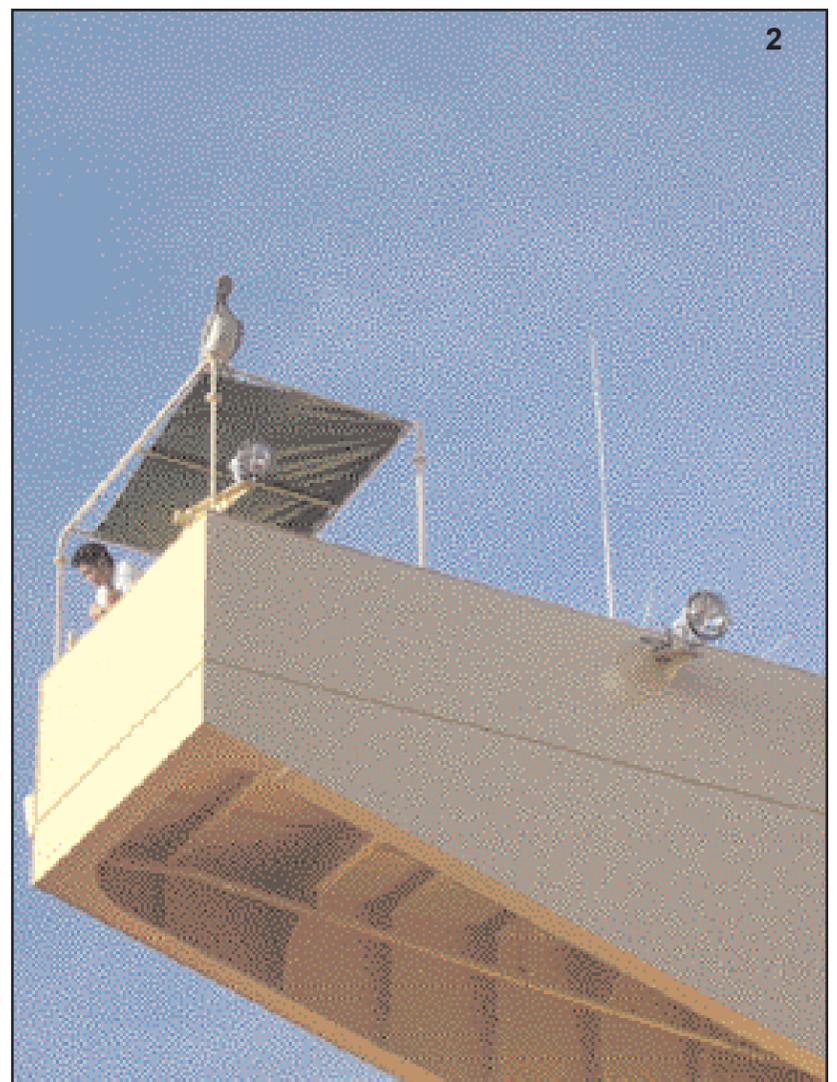
Todo lo anterior me permite concluir que Wisconsin, un estado lejano en el extremo norcentral de los Estados Unidos, de helados inviernos, se ha entrelazado históricamente con un país tropical en el corazón de América como Panamá, a través de eventos que directa o indirectamente, positiva o negativamente, han contribuido en la definición de nuestra fortaleza económica y de nuestra historia. Ha sido interesante encontrar pedacitos de historia y haberles podido compartir estas curiosidades históricas. Aspiramos a que esto nos sirva para comprender un poco más sobre el Canal donde trabajamos diariamente y para que lo visualicemos como lo hizo el artista Cox: el matrimonio del Pacífico y el Atlántico, que cada día se reafirma, se consolida y trasciende en una unión más madura y con un futuro muy prometedor. ✨



# El Canal en imágenes

- (1) Entrando a la esclusa: Andrew Efthimiadis, práctico.
- (2) Tremendo copiloto: Dagoberto Del Vasto, maestre de esclusas.
- (3) ¡Qué poca altura!: Virgilio D. Mirones, supervisor, ingeniero civil.
- (4) Mejor de noche: Mario Richards, operador de locomotoras.

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



# Cocuyo sigue alumbrando

Omar Rodríguez  
[oarodriguez@pancanal.com](mailto:oarodriguez@pancanal.com)

Cocuyo, el periódico de la Cuenca sigue brindando informaciones y entretenimiento a los moradores de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Con un tamaño más versátil y páginas a todo color, la tercera edición de Cocuyo ha recorrido comunidades, escuelas, centros de salud, kioscos comunitarios y muchos otros lugares.

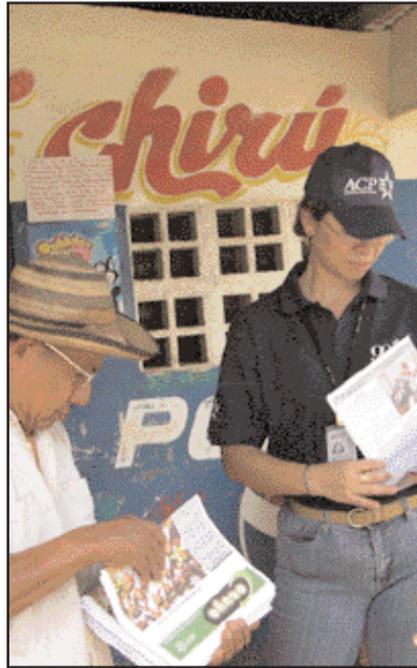
Sus páginas recogen las principales actividades que realiza la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) junto a las comunidades de la Cuenca para preservar el recurso hídrico y promover la conservación de los recursos naturales.

Además, le brinda informaciones de interés a los lectores con historias de las comunidades, remedios caseros y consejos de salud.

En la página dedicada a los más chicos se pueden encontrar chistes, cuentos, adivinanzas, trabalenguas y dibujos confeccionados por ellos mismos.

La distribución de la tercera edición de Cocuyo en las escuelas y colegios contó con el decidido apoyo de la Dirección de Educación Ambiental del Ministerio de Educación (MEDUC).

Enriqueta De Gracia, funcionaria de esta dirección, comentó que



Moradores de la Cuenca reciben su ejemplar de Cocuyo el cual contiene información interesante sobre la región y diversos proyectos que en ella se adelantan por parte de diversas instituciones del Estado.

Cocuyo es una herramienta valiosa para estimular la lectura entre los niños y jóvenes así como el desarrollo de sus habilidades artísticas pues ellos pueden dibujar, escribir artículos, poesías y otros datos para la publicación.

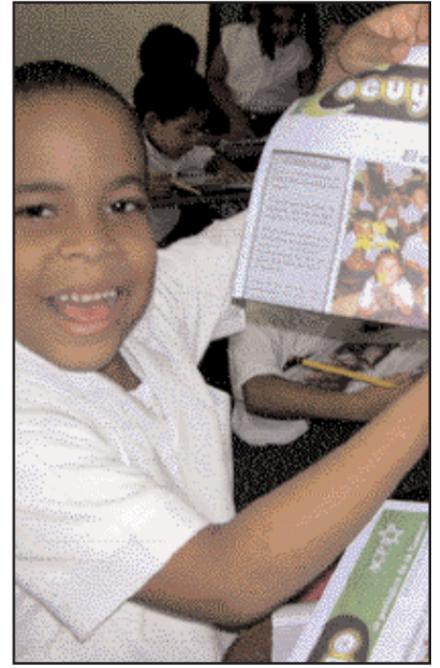
Argelis Toribio, directora encargada de la escuela Manuel Centeno Villarreal de Sardinilla en Colón, quedó tan entusiasmada con el



periódico que decidió hacer un concurso de lecturabilidad entre sus estudiantes.

Los niños por su parte se mostraron alegres y contentos, ya que muchos de ellos se vieron reflejados en el periódico a través de fotografías.

El periódico de la Cuenca fue distribuido también entre Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), entidades públicas, así como



entre otros organismos y asociaciones cívicas y privadas vinculadas al tema de la conservación ambiental.

Además del cambio a colores, el tiraje del periódico aumentó de cinco mil a 10 mil ejemplares debido a la demanda que ha tenido en las comunidades.

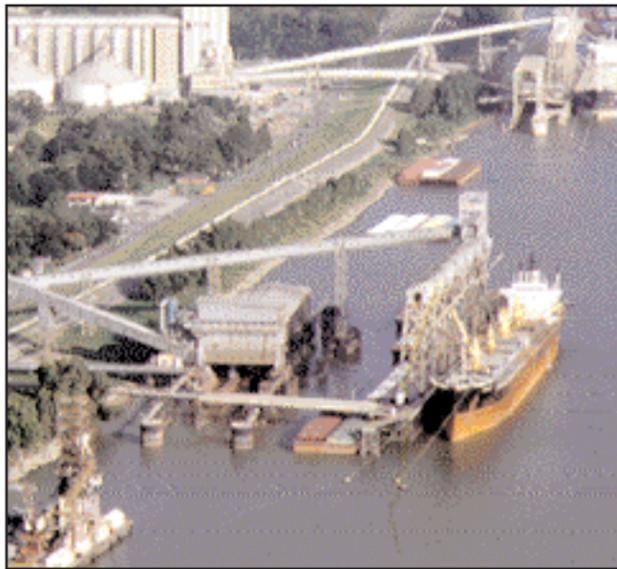
La próxima edición de Cocuyo estará en la calle en el mes de septiembre. ☆

## ACP en foro agrícola

La Autoridad del Canal (ACP) participó recientemente en la reunión anual de la Asociación de Economía Agrícola de Estados Unidos. La ACP fue representada por María Eugenia de Sánchez, economista del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo. La licenciada Sánchez, quien lideriza las investigaciones sobre el segmento de mercado de buques graneleros, presentó las tendencias y proyecciones de tráfico y los planes de modernización del Canal de Panamá en un panel de expertos sobre "La Competitividad de los Estados Unidos en el Mercado Mundial y Problemas con las Vías Fluviales Navegables".

La participación de la ACP respondió a invitación del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) con el fin de conocer los proyectos de mejoras al Canal, dada su importancia para las exportaciones de granos de Estados Unidos principalmente al Asia. El 55 por ciento de las exportaciones de maíz y el 40 por ciento de las de frijol de soya de Estados Unidos utilizan el sistema fluvial de los ríos Mississippi e Illinois. De estos granos más del 80 por ciento se transportan por el Canal de Panamá a mercados en Asia.

El panel de expositores estuvo conformado por Richard Manguno, jefe del estudio económico del Proyecto del Valle Norte del Río Mississippi del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos que planea invertir \$2.4 millardos para expandir las esclusas para barcazas y \$5.3 millardos para restauraciones ecológicas durante los próximos 50 años. También participaron Edward Allen, experimentado economista de los mercados de granos del Departamento de Agricultura de Estados Unidos y Lynn Kennedy, investigador de la Universidad Estatal de Louisiana quien desarrolla un proyecto para mejorar la captación de información sobre los embarques y desembarques de granos en las barcazas y trenes relacionados al sistema fluvial de los Estados Unidos. La moderación del panel fue realizada por Delmy Salin, Directora de Proyectos del Servicio de Mercadeo



Agrícola del USDA y las preguntas estuvieron a cargo de Randy Schnepf, analista sobre políticas agrícolas del Servicio de Investigación del Congreso de los Estados Unidos.

Las discusiones sirvieron para validar las proyecciones de granos del Canal de Panamá para los próximos años, así como para el intercambio de información sobre las necesidades de mejoras del sistema de transporte de los granos desde los centros de producción hacia los mercados de exportación, debido a las demoras y la congestión de sistemas de esclusas que se construyeron en los años 30, en el caso del sistema de esclusas del Mississippi, y en los inicios del Siglo Veinte en el caso del Canal de Panamá. El costo de las demoras se traduce en pérdidas a la competitividad del producto que se origina en los Estados Unidos por lo que en la actualidad se evalúa la posibilidad de que el sistema completo se modernice y expanda. ☆

## Ventana internacional

### Megabuque coreano hace escala en Long Beach

El Hanjin Boston, uno de los buques de contenedores más grandes del mundo, con capacidad para transportar 8,000 TEU, hizo su escala inaugural en el puerto de Long Beach recientemente. El buque pertenece a la empresa establecida en Corea del Sur, Hanjin Shipping Co.

Los astilleros están recibiendo pedidos para construir buques portacontenedores más grandes y mejores para hacer frente a los siempre crecientes volúmenes de carga, dice Cliff Lynch, jefe de la empresa de consultoría de logística, C Lynch Associates, y autor de un nuevo estudio escrito exclusivamente para Eye for Transport, La cadena de abastecimiento del siglo 21: un estudio en complejidad.

"Los nuevos buques portacontenedores son demasiado grandes para el Canal de Panamá", dice Lynch. "Si hacen escala en puertos estadounidenses, ellos deben, por necesidad, moverse a través del Canal de Suez a los puertos del este, por lo menos hasta que el Canal sea ampliado".

El 16 de julio, el Gudrun Maersk, el buque portacontenedores más grande del mundo, hizo escala en el puerto de Yantian, en China. "No lo busquen en Houston pronto", dice Lynch. "Las dimensiones máximas para buques en el Canal de Panamá son 951 pies de longitud, 106 de ancho y 39 de calado". ☆

Tomado de Eye for Transport del 2 de agosto de 2005.