



Acuerdo ANAM-ACP



Promoverán la protección del recurso hídrico

PAG>3

Oportunidad para jóvenes



La ACP acepta solicitudes para programa de asistentes estudiantiles

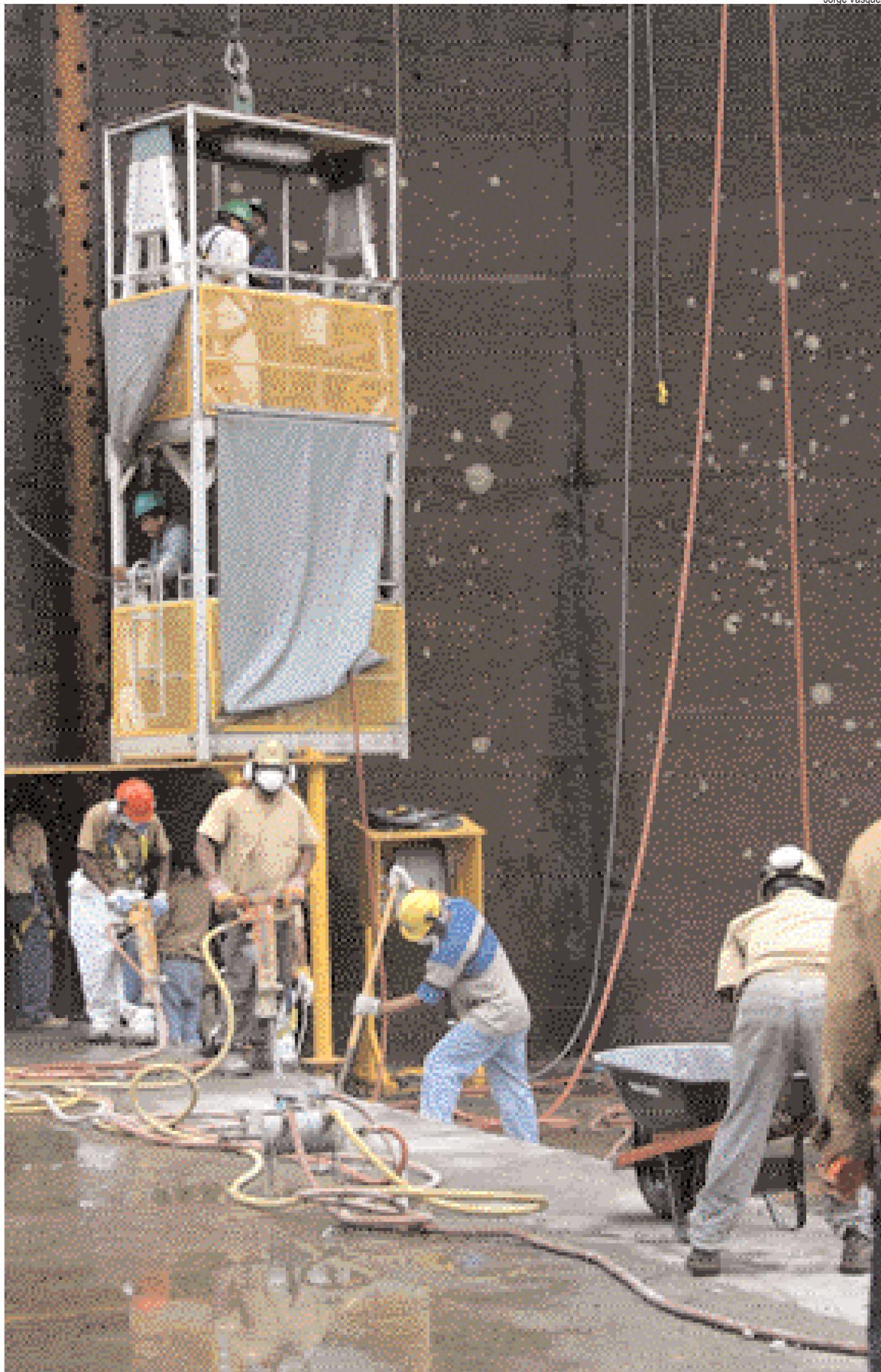
PAG >10

66 estaciones registran la información sobre el agua en toda la Cuenca del Canal.

Trabajo en cámara seca

La eficiencia que define la competitividad del Canal de Panamá está determinada, al igual que la seguridad y la rentabilidad, por el mantenimiento permanente de que son objeto sus instalaciones y equipos operativos. ◆7

Jorge Vásquez



CORRESPONDENCIA

Ingeniero
Alberto Alemán Zubieta
Administrador del Canal

Respetado ingeniero:

La Administración, el personal docente y los(las) estudiantes graduandos de la Promoción 2005, agradecen la gran oportunidad brindada para participar en el programa “El Canal de Todos”.

Estas experiencias contribuyen al enriquecimiento cultural, social y pedagógico de nuestros jóvenes y les brindan nuevas perspectivas, no sólo como estudiantes, sino como los hombres y las mujeres que asumirán este reto en el futuro.

Felicitemos a todo su equipo de trabajo y les exhortamos a que continúen ofreciendo esta magnífica oportunidad, pues de esta manera incentivamos el espíritu de amor patriótico y de servicio que requiere y merece nuestro país para el éxito en la administración, protección y desarrollo sostenible de nuestra riqueza natural, “El Canal de Todos”.

Atentamente,
Profesora Edilma R. Castillo
Directora a.i.
Colegio Comercial Tolé

La foto



Armando Manzanero en el Canal: No es la primera vez que el famoso cantautor visita el Canal. Desde 1962, ha estado unas 30 ocasiones en Panamá. “Para mí siempre ha sido admirable. Aunque he venido muchas veces, cada vez lo admiro más” expresó. En esta oportunidad conoció el nuevo Centro de Visitantes de Miraflores.

De la Administración

Productores de agua



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
Producción
Redacción
Ariyuri Mantovani
Manuel Domínguez
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

*el convenio
persigue, por una parte,
el reconocimiento
del valor real
del agua como recurso
estratégico
del país.*

En desarrollo de su compromiso de insertarse plenamente en las políticas y acciones que tienen que ver con el desarrollo del país, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) suscribe en la actualidad diversos convenios con otras entidades del Estado, de manera especial con las que comparte responsabilidades en la Cuenca Hidrográfica del Canal.

Tal es el caso del suscrito con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) dirigido a transformar a residentes de la mencionada Cuenca en Productores de Agua bajo la modalidad de pagos por Servicios Ambientales.

Más allá de sus alcances y de sus bondades, el convenio persigue, por una parte, el reconocimiento del valor real del agua como recurso estratégico del país y, por la otra, recompensar el esfuerzo de los residentes de la región no sólo como custodios de tal recurso, sino también como gestores primarios de su producción.

Además de contemplar todos los aspectos de educación y de capacitación que lo hacen práctico y viable, el acuerdo establece mecanismos de cooperación que desarrollan y profundizan los vínculos entre entidades que, como ANAM y ACP, están llamadas a tomar parte activa en todo lo que pueda contribuir al mejoramiento de la calidad de la vida de las poblaciones aledañas a la vía interoceánica. ☆

El Canal al Día
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.
--	--	---	--

Por la conservación del agua

Armando De Gracia



Armando De Gracia

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

La Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) firmaron un convenio de cooperación para el diseño de un programa de Pago por Servicios Ambientales (PSA) en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

El objetivo principal de este convenio es la conservación del recurso hídrico en todas las comunidades de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Ambas instituciones se comprometen a establecer los mecanismos que faciliten la planificación conjunta de actividades encaminadas a establecer un programa de productores de agua en la Cuenca Hidrográfica del Canal; y a diseñar un programa de Pago por Servicios Ambientales para productores de agua en la Cuenca, que será implementado por estas instituciones.

La directora de la ANAM, Ligia Castro de Doens, enfatizó que la institución que dirige y la ACP son buenos aliados y han construido un nuevo tipo de relación en donde la



comunicación es fluida”.

El convenio sienta las bases para conservar el recurso hídrico de la Cuenca, mejorando a la vez la calidad de vida de las personas, precisó la directora.

Agregó que la ANAM y la ACP liderarán iniciativas para obtener créditos de carbono, entre otros proyectos ambientales.

Para el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, el convenio cambia los esquemas tradicionales y

toma en cuenta, de forma directa, a las personas que habitan en la Cuenca. La sostenibilidad solo se logra mejorando las condiciones de vida de la gente, puntualizó.

Conseguir los recursos necesarios para ejecutar el programa de Pago por Servicios Ambientales y canalizarlos de la mejor manera posible es una de las tareas pendientes, dijo el administrador.

Juan Héctor Díaz, director del Departamento de Seguridad y

Ambiente de la ACP indicó que el convenio es el cuarto que suscriben la ACP y ANAM.

Antes se habían firmado convenios para el monitoreo de la cobertura boscosa de la Cuenca, otro sobre educación ambiental y el tercero guarda relación con la evaluación de impacto ambiental en el mismo territorio.

Este último convenio para el Programa de Pago por Servicios Ambientales trata de darle un valor real al recurso hídrico de la Cuenca, declaró Díaz.

Como parte del convenio, la ACP y ANAM evaluarán y sistematizarán la información requerida para el diseño del PSA.

Las dos instituciones acuerdan asignar los recursos y el personal que se requiera para el desarrollo del modelo del PSA.

Por parte de la ANAM el punto de contacto para la ejecución del convenio es la Unidad de Economía Ambiental, mientras que la ACP se apoyará en la División de Administración Ambiental.

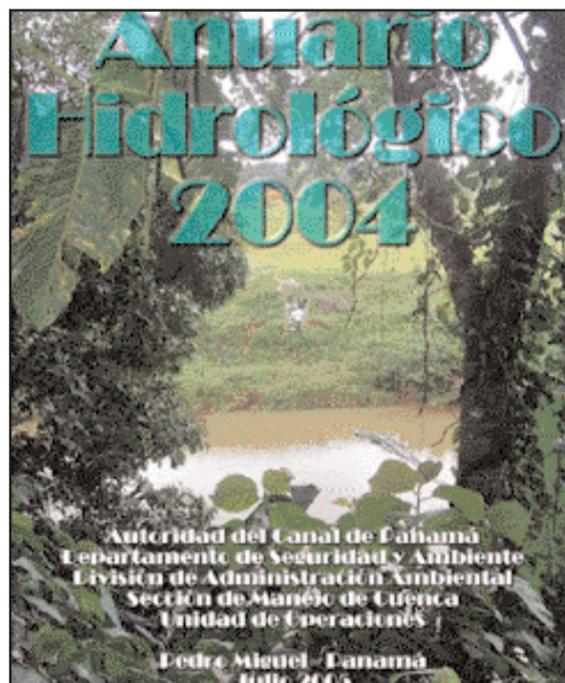
El convenio tiene una duración de un año. ✪

ACP publica Anuario Hidrológico

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) publicó la última edición del Anuario Hidrológico, el cual compendia la información de 2004 sobre caudales de agua de doce estaciones hidrométricas: Chico, Río Piedras, Candelaria, Peluca, Ciento, El Chorro, Los Cañones y Caño Quebrado Abajo ubicadas en la Región Oriental de la Cuenca del Canal. Además, el documento presenta por primera vez los caudales registrados en las nuevas estaciones hidrométricas de Boca de Uracillo, Tres Hermanas, Batatilla y Canoa en la Región Occidental de la Cuenca del Canal (ROCC).

Para garantizar el funcionamiento seguro y confiable del Canal, y el abastecimiento de las ciudades de Panamá y Colón y áreas aledañas, es necesario conocer los recursos hídricos de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá en términos de cantidad, calidad y disponibilidad. Es también vital que la información de los flujos de agua o caudales



en diversas épocas del año sea lo más precisa posible, y actualizada.

Estos datos le permiten a la ACP tomar decisiones importantes relacionadas con el calado de buques, la generación eléctrica y la apertura de compuertas en las represas de Madden y Gatún; administración de los lagos, dimensionamiento de sistemas hidráulicos y concesiones de agua.

La información sobre la cual basa sus acciones proviene de su red de 66 estaciones activas en toda la Cuenca. Las estaciones de esta red registran elevaciones de los ríos (18); elevación de los lagos (10); nivel de mareas (2); precipitación pluvial (56), y datos meteorológicos (11) para mencionar algunos parámetros.

Este valioso documento es producto del esfuerzo profesional de la Unidad de Operaciones de la Sección de Manejo de Cuenca de la ACP. Los interesados pueden acceder a esta y anteriores ediciones del Anuario Hidrológico en el siguiente sitio de Internet: <http://www.pancanal.com/esp/cuenca/anuario/>. ✪

Instalan comisión de trabajo

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Fue una ceremonia histórica: por primera vez una comisión de la Asamblea Nacional toma posesión a bordo de un buque durante un tránsito parcial por el Canal de Panamá. “Nada más apropiado para la Comisión de Asuntos del Canal”, reconocerían algunos de los asistentes a esta actividad abordó del buque escuela Atlas que transitó por las esclusas de Pedro Miguel.

Con esta ceremonia concluyó la instalación de las 21 Comisiones de Trabajo de la Asamblea Nacional.

Para el presidente de la Asamblea Nacional de Panamá, Elías Castillo, fue impresionante. “Nada más oportuno que este acto se dé justamente cuando estamos transitando las esclusas de Pedro Miguel”.

Para el diputado esta ceremonia en el Canal fue doblemente significativa



Néstor Ayala

El presidente de la Comisión de Asuntos del Canal, Tomás Gabriel Altamirano Mantovani, luego de su juramentación, junto al administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta y al presidente de la Asamblea de Diputados, Elías Castillo.

dado que en 1977, cuando fueron firmados los Tratados Torrijos-Carter, era él quien presidía la Comisión de Relaciones Exteriores.

El presidente de la Comisión de Asuntos del Canal, Tomás Gabriel Altamirano Mantovani, afirmó sentirse orgulloso de ser panameño y anunció que a partir de ese momento “la Asamblea Nacional se quita el saco, porque hemos declarado que nuestra comisión va a hacer un trabajo de campo” de cara a informar en distintos foros sobre los proyectos de modernización y, en el futuro, sobre una posible ampliación de la vía acuática.

En la ceremonia estuvieron presentes también el ministro de Economía y Finanzas y presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez y el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta. ☆

Nuestro Canal y su Cuenca

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Conceptos como recursos naturales, humanos, de capital, empresas, ingresos, gastos, ganancias y otros ya no son desconocidos para muchos estudiantes de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Con la misma facilidad con que suma, resta o multiplica, Luisa Núñez, alumna de quinto grado de la escuela Augusto Samuel Boyd de Gatuncillo, Colón, explica que los recursos humanos somos las personas; que los recursos naturales son los ríos, las plantas y los animales y que son recursos de capital las casas, las camas y todo aquello que se puede tocar y ver.

Al igual que Luisa, Alfredo Pérez y Karem González del cuarto grado en la misma escuela tienen claro lo que es una región y lo importante que es cuidar el ambiente.

Todo esto lo aprendieron durante el Programa Nuestro Canal y su Cuenca, que este año llegó a 1,170 estudiantes de 18 escuelas de la Cuenca.

El proyecto es liderado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), a través de la sección de Manejo de Cuenca y su Unidad de Educación Ambiental.

La organización Junior Achievement (Jóvenes Emprendedores) trabaja en asocio con la ACP en esta iniciativa que busca estimular el espíritu emprendedor entre los estudiantes de cuarto, quinto y sexto grado, promoviendo, además, el uso responsable de los recursos de la Cuenca.

La capacitación está a cargo de 40 trabajadores del Canal que dedican un día a la semana para compartir con los alumnos sus conocimientos sobre los recursos naturales, humanos y de capital.

Este año el programa se desarrolla en dos fases. La primera se extendió de mayo a junio; se dictaron 24 cursos en 12 escuelas localizadas en las



Armando De Gracia

En el evento de clausura participaron colaboradores de la ACP, los organizadores, así como educadores y alumnos que aprendieron jugando.



subcuencas de los ríos Chilibrillo y Gatuncillo, así como en centros escolares aledaños a los lagos Alhajuela y Gatún. 690 estudiantes fueron capacitados en esta primera fase.

“Ha sido una gran experiencia haber compartido con esos niños enseñanzas sobre el cuidado de los recursos, y a la vez aprender de ellos y conocer sus ilusiones y sueños”, comentó Julieta Rovi, colaboradora de la ACP que actuó como facilitadora.



En el curso se les enseña a los estudiantes hasta a diseñar su propia empresa.

Para Antonio Acher, de la ACP, y quien participó como facilitador, lo más importante fue haberle enseñado a los niños conceptos y promover entre ellos la importancia de cuidar los recursos que los rodean.

La segunda etapa del programa está en ejecución y se desarrolla en escuelas del sector oeste del país.

Seis escuelas están siendo atendidas. Allí se dictarán 16 cursos

con la participación de igual número de trabajadores canaeros y 480 estudiantes.

Entre los centros escolares que ya fueron atendidos figuran, Nuevo Caimitillo, Domingo Romero, Caimitillo Centro, Gatuncillo, Nuevo Vigía, Efraín Tejada Urriola, Río Gatún y Quebrada Ancha.

Los que se atienden actualmente son: El Arado, Mendoza, Nuevo Emperador, Santa Clara, La Colorada y Aminta Martínez. ☆

Los estudiantes y su canal

Rodrigo Mejía-Andrión
rodrigoc@cwpanama.net

La actual administración del Canal impulsa varios programas para dar a conocer las interioridades de la operación del Canal a los panameños. Uno de ellos se destaca por lo interesante, instructivo y trascendente. Trascendente porque, a través de él, la fuerza joven del país tiene la oportunidad de conocer y viajar por el Canal y así vislumbrar posibilidades de escoger una profesión productiva. Me refiero al programa educativo "El Canal de Todos" que dirige con responsabilidad la Autoridad del Canal de Panamá, bajo la dinámica coordinación de Ana María Pérez de Troitino.

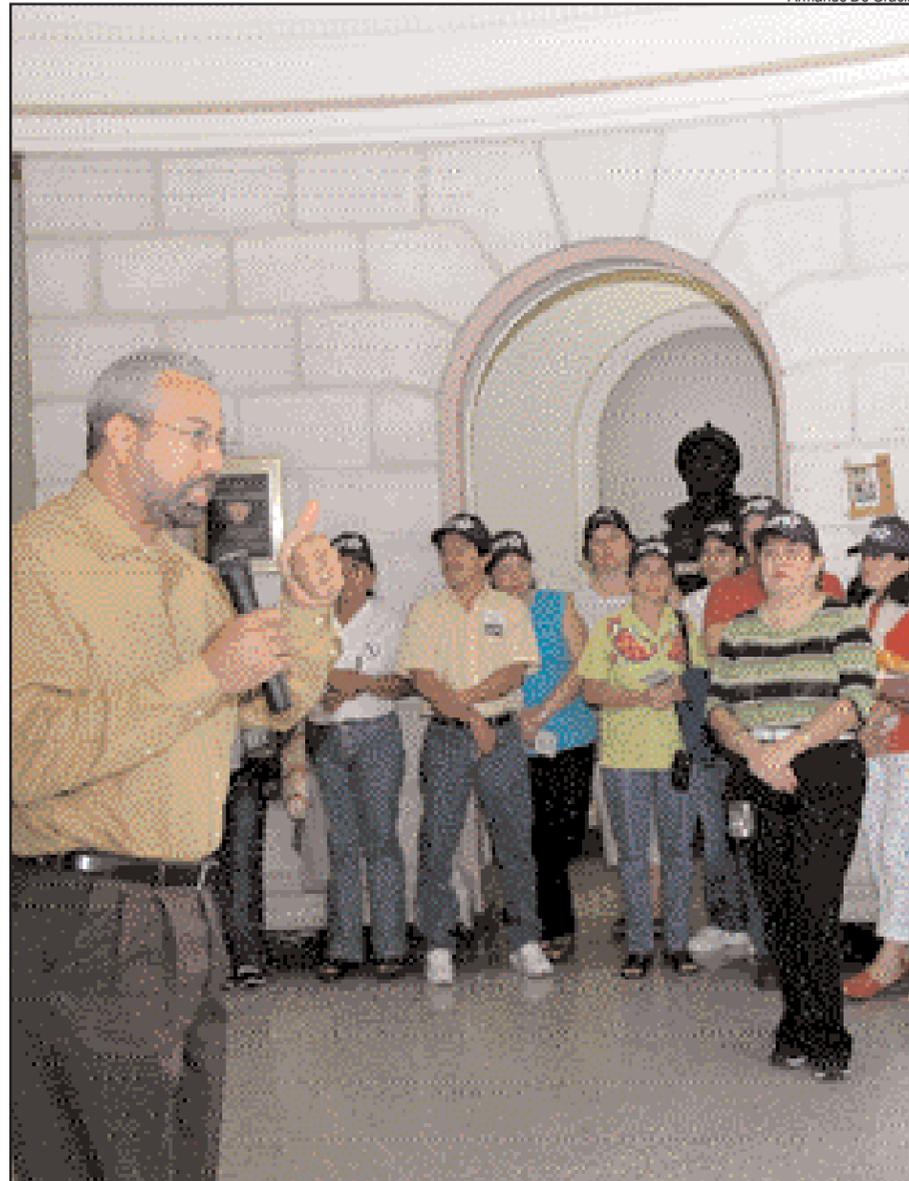
Tuve la oportunidad de ser invitado a participar de este programa junto con estudiantes del Instituto Benigno Jiménez Garay de la comunidad de Santa Rita en Colón. Pude apreciar y valorar el alcance de esta actividad en el fortalecimiento de la estima del panameño por su Canal y las proyecciones que ofrece a la juventud panameña.

Los estudiantes invitados generalmente pertenecen al último año de estudios en escuelas oficiales, vocacionales y técnicas, que se preparan para ejercer profesiones directamente relacionadas con las actividades que se desarrollan en el Canal, razón de peso para apreciar y aprovechar la inigualable experiencia.

La excursión se inicia con un recorrido previo por las instalaciones del edificio de Administración y el Monumento a los Mártires del 9 de enero del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, seguido por una presentación audiovisual donde conocen sobre la gestión panameña del Canal. Posteriormente, los invitados son conducidos al buque escuela "Atlas", a cargo del experto y afable capitán Moreno, para comenzar la travesía por las esclusas y lago de Miraflores.

Ya a bordo, se reciben instrucciones claras y precisas sobre la seguridad en el mar. A partir de ese momento comienza la atinada labor didáctica de la guía Anayansi Castillo, quien con claridad y precisión va informando sobre lo que está sucediendo, para la realización de la travesía preparada, que se inicia con un corto paseo por la entrada pacífica del Canal, donde se observa el puerto de Balboa con sus impresionantes grúas en plena tarea de cargar o descargar barcos. Seguido a ello, el barco inicia su impresionante travesía por las esclusas de Miraflores, para ascender en dos etapas, al lago de su mismo nombre.

De esta experiencia quiero destacar: 1) El profesionalismo que se manifiesta en cada una de las personas que intervienen en la ejecución de este proyecto. 2) Los valiosos conocimientos adquiridos al completar esta experiencia. 3) El interés demostrado por los estudiantes y su buen comportamiento. 4) Las oportunas enseñanzas sobre reciclaje dadas a los estudiantes por la guía Castillo, al señalar los distintos recipientes para



Armando De Gracia



Los estudiantes invitados, generalmente pertenecen al último año de estudios en escuelas oficiales, vocacionales y técnicas...

de depositar los restos del almuerzo en diferentes recipientes debidamente identificados, como plásticos, latas y material orgánico. Fue un valioso aporte en la ingente lucha por el saneamiento de nuestros mares.

Los estudiantes pudieron constatar como un barco Pospanamax acodado en el muelle de Balboa estaba siendo totalmente descargado, debido a la imposibilidad de atravesar el canal. Esta situación, dejó la impresión en cada uno

de los asistentes, de la necesidad de tomar las medidas necesarias para que nuestro Canal siga cumpliendo las metas de actualización y excelencia, tal como lo ha demostrado la administración en manos panameñas.

Una voz de estímulo a todos los responsables del programa "El Canal de Todos".

El autor es arquitecto y ex Presidente de la SPIA.

ESCRIBIR BIEN

Abreviaturas- es preferible no usar abreviaturas en los escritos, pero si se van a usar, los nombres de países llevan punto. Ejemplo: Puerto Rico (P.R.), EE.UU. (se usa la letra cuando es plural, con punto después de la segunda letra repetida).

Comillas- se usan para apodos, títulos de libros, películas, obras musicales y de teatro y programas de radio y televisión, pero no para nombres de barcos, diarios y revistas, personajes de ficción o libros sagrados, como la Biblia o el Corán.

Dos puntos- los usos más comunes de los dos puntos son: a) para introducir una enumeración, como en este caso; b) antes de una oración o frase que sirve de resumen a lo que antecede: Es un modelo diplomático: nadie se enoja con él; c) cuando se requiere dar énfasis: Sólo vive para una cosa: la política. No es necesario usar dos puntos para introducir una serie de cosas: Los efectos escolares tales como libros, libretas, lápices...

Gerundio- trate de evitar o limitar al máximo el uso de gerundios (palabras que terminan en ando, endo, iendo); para ello, es necesario rephrasing la oración. Esta oración se puede simplificar: Durante el mes de julio estaremos confirmando la participación y comunicando los resultados de la encuesta. Escriba: En julio confirmaremos la participación y comunicaremos los resultados de la encuesta.

Hubo, hubieron- el verbo haber, en sus construcciones de uso impersonal, no debe concordar con su complemento plural, sino mantenerse en singular. Hubo fiestas o hubo soldados, en lugar de hubieron fiestas o hubieron soldados.

Seminario Taller Escriba Bien - Centro Latinoamericano de Periodismo (CELAP)

ABC del Agua

El crecimiento demográfico y económico, la ausencia de criterios de conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, el crecimiento de la demanda de agua y la contaminación del líquido, han ocasionado que éste se torne escaso. Esto conduce a una competencia por el recurso, que se agudiza en años de sequías y desemboca en conflictos. En cuanto a la población mundial, tres cuartas partes viven pendientes de la lluvia. Esta escasez ha hecho que el recurso hidráulico no sólo se considere un elemento vital sino, conforme crece la población, en un factor estratégico, que, podrá convertirse en motivo de conflictos bélicos.

El agua dulce del mundo-Cámara de Diputados-México

El Impacto de Katrina

La fuerza de Katrina y la riqueza de una región

María Eugenia de Sánchez
mesanchez@pancanal.com

El huracán Katrina impactó la vida de muchos pueblos y ciudades de Louisiana, Mississippi y Alabama en la región del Golfo de México al sur de los Estados Unidos. Cientos de vidas se perdieron debido a la violencia del huracán y a la falta de alternativas de rescate en regiones inundadas y desprovistas de las mínimas condiciones de sobrevivencia. Ancianos, niños y enfermos sucumbieron ante uno de los desastres naturales más devastadores que ha impactado a los Estados Unidos. El impacto en términos de desolación humana se compara con lo ocurrido en la Depresión de los años 30s y las pérdidas económicas se cifran en más de \$100 millardos.

Las vistas del sufrimiento y la frustración de los pobladores de esas áreas nos llenaron de profunda consternación. Y es que nos identificamos con esa región. Por ejemplo, Nueva Orleans es cuna del jazz, donde muchos panameños lograron hacer grandes aportes musicales. En el ámbito educativo, una gran cantidad de panameños han estudiado en escuelas y universidades de esa región, principalmente en las especialidades de Leyes, Agronomía y Ciencias Administrativas. Gran parte de las exportaciones panameñas de banano y otras frutas, históricamente tuvieron a Nueva Orleans como puerto de entrada. Geográficamente los pantanos del sur de Louisiana nos recuerdan los "swampos" de Bocas del Toro. Y las delicias de la comida sureña, impregnada del sabor afro-francés también nos evoca el picante y la riqueza cultural de nuestra herencia afroantillana.

Y para el Canal, ¿cuán importante es esta región? La región del Golfo de México es el origen o destino de cerca del 34% de la carga que se moviliza por nuestra vía. La carga que transita por el Canal equivale al 33% de las exportaciones totales de los puertos de esa región. El Canal es muy importante para las exportaciones agrícolas de los Estados Unidos. Más del 80 por ciento de los granos que se transportan por el Canal de Panamá con destino a Asia, principalmente a Japón, China, Taiwán y Corea del Sur, se exportan a través del sistema portuario de la región del Golfo de México en los Estados Unidos.

La ruta del Canal ahorra algo más de 6,000 millas náuticas en la ruta del Golfo de México a destinos en Asia, en comparación con alternativas más largas y costosas como el Cabo de Buena Esperanza en África o el Canal de Suez. Los ahorros de cerca de 20 días de navegación se traducen en ahorros en costos de transporte de más de \$500,000 por viaje. Estas condiciones han favorecido que el comercio originado en la región del Golfo de México sea importante para el Canal, al igual que nosotros somos importantes para ellos.

El impacto de Katrina en el tráfico del Canal se traducirá en atrasos en los

movimientos de carga de varias semanas, como resultado de la interrupción en las actividades portuarias y las restricciones de navegación impuestas en el sur del río Mississippi. El efecto ha sido menor al que se podía haber anticipado, ya que al momento del impacto del huracán ya se había comercializado la mayoría de los granos destinados a la exportación. Apenas en octubre comienza el nuevo año de mercadeo de los granos que todavía se encuentran en las áreas de producción terminando de completar su ciclo de crecimiento. Un elemento positivo es que, después de dos semanas del impacto del huracán, las operaciones portuarias se reanudaron en los principales puertos de la región.

Nos solidarizamos con el dolor de todos los pobladores y compatriotas residentes en las regiones impactadas. Les enviamos un mensaje de esperanza, de apoyo y de fortaleza para emprender la reconstrucción de sus hogares y de sus vidas. En especial enviamos un mensaje de ánimo para todos nuestros colegas de los puertos de South Louisiana, Nueva Orleans, Baton Rouge, Gulfport y Mobile, puertos de recibo y despacho de gran parte de la carga que transita por el Canal de Panamá.

Fuente: Wikipedia y varios artículos en la revista Fairplay y Lloyd's List. Datos del Datawarehouse Corporativo de la ACP y servicios estadísticos del U.S. Maritime Administration (MARAD).

El impacto de Katrina en la exportación de granos

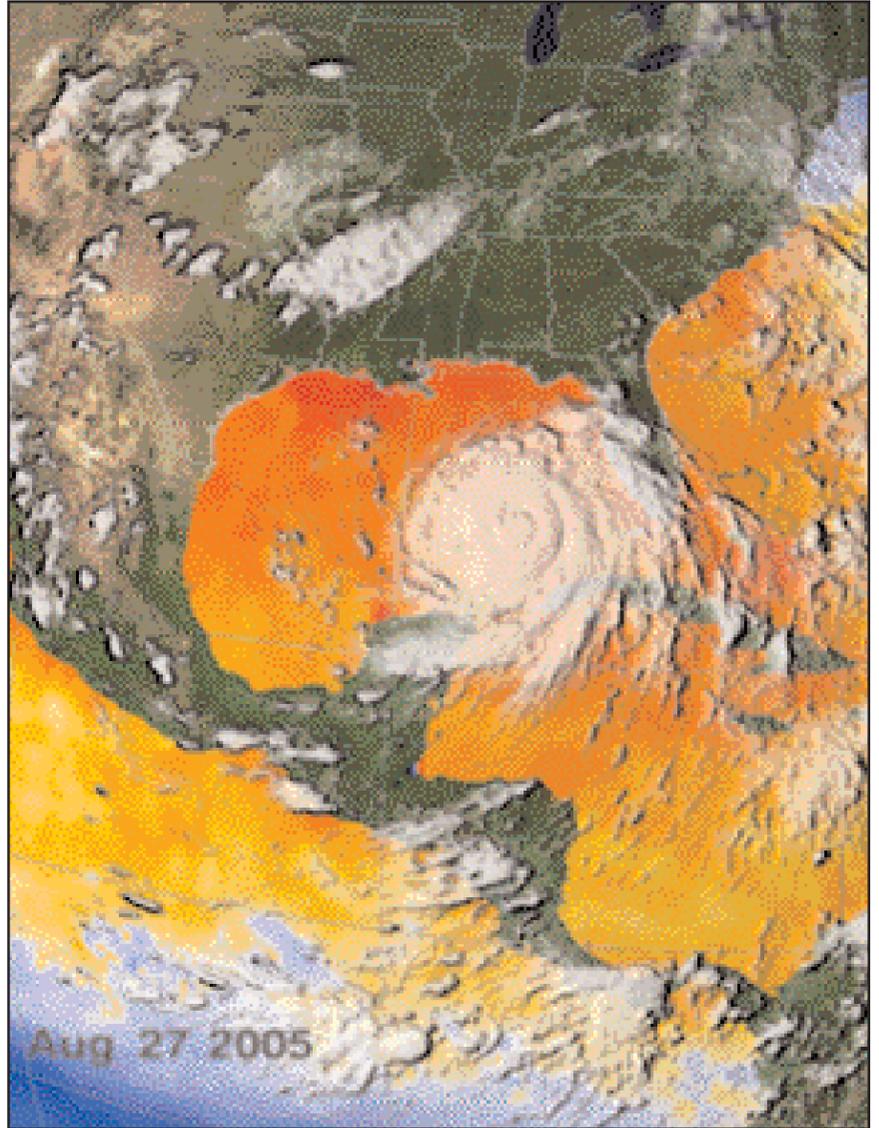
Carlos Della Togna
cdellatogna@pancanal.com

Luego de su paso devastador por la costa de Florida con rumbo a Nuevo Orleans, la Guardia Costera de los Estados Unidos prohibió el tráfico en el Mississippi al sur de la ciudad y puerto de Baton Rouge a partir del sábado 27 de agosto.

Devastación en Nueva Orleans

Luego de su llegada a Nueva Orleans la mañana del 29 de agosto, las noticias no podían ser peores. El huracán Katrina ya había sido catalogado como la peor tragedia natural que ha impactado a los Estados Unidos, dejando cientos de muertos, millones de damnificados y pérdidas materiales estimadas en más de \$100 millardos debido a la inundación de toda la ciudad de Nueva Orleans, así como a la devastación de las ciudades de Biloxi y Gulfport en el estado de Mississippi.

Las redes de distribución eléctrica fueron devastadas desde ciudades costeras de la Florida hasta Nueva Orleans, calculándose que más de un millón de personas quedaron sin electricidad, situación que también impidió que los puertos, afectados con daños menores, pudieran reiniciar operaciones.



Katrina llega al Golfo. Fuente: NASA. Copyrighted.

Navegación en el bajo Mississippi menormente afectada

La navegabilidad en el río Mississippi fue restablecida mucho antes de lo previsto, inicialmente sólo para tráfico diurno y para buques con calados menores de 35 pies debido a la pérdida de importantes boyas y otros implementos de ayuda para la navegación en el río. Pasada una semana de la llegada del temporal, parecía que los daños a la infraestructura portuaria así como las condiciones de los canales de navegación del río podían catalogarse como "menores a los esperados". En ese momento lo más apremiante era contactar a los prácticos y al personal de los puertos para reiniciar los flujos de carga y minimizar de alguna forma el impacto del huracán en la región.

Poco a poco, pero a paso firme, se reaniman los embarques

A una semana de la llegada de Katrina, los embarques para la exportación de granos en buques de menor calado se reactivaron desde el puerto de Baton Rouge, que no fue afectado directamente por el huracán. Importantes empresas como Cargill, Bunge, ZenNoh, y ADM informaron que sus operaciones en el Puerto de South Louisiana, al sur de Baton Rouge, se reiniciarían después de la reactivación de la energía eléctrica.

Un aspecto a resaltar ha sido que la llegada del huracán coincidió con la época de menor movimiento de granos para la exportación. Normalmente en estas fechas ya se ha despachado más del 90% de las exportaciones de

granos.

La incertidumbre que reinó durante la primera semana impactó fuertemente el futuro de los mercados de granos. Antes de su llegada, los precios aumentaron debido al temor de los comercializadores de que se hubiesen dañado los cultivos todavía sin cosechar. Dado que en este rubro el impacto fue mínimo, los precios cayeron abruptamente por temor a que gran parte de la cosecha no pudiera ser exportada o que se necesitan transportarla por tierra a través de largas distancias hacia puertos alternos de exportación, hecho que deprimió el precio del grano en las fincas de producción.

Se levantan las restricciones a la navegación en el Mississippi

Quince días después del azote de Katrina, se levantaron las restricciones a la navegación en el Mississippi y se reanudaron las operaciones del puerto de Nueva Orleans. A partir del 12 de septiembre, la Guardia Costera de los Estados Unidos reabrió el tráfico en la parte baja del río a partir de la boya de la milla 116 para buques de mayor calado, con tráfico en ambas direcciones y sin restricciones de tráfico diurno.

Por lo tanto, se espera que el impacto del huracán Katrina sea moderado en las exportaciones de granos y su tráfico por el Canal, a pesar del alto número de pérdidas humanas y la devastación ocasionada a Nueva Orleans y otras ciudades costeras. ☆

Trabajo en equipo y compromiso con la calidad

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Cinco días tomaron los trabajos de mantenimiento en las esclusas de Gatún, que empezaron el pasado 19 de septiembre.

Estos se hicieron con la cámara este totalmente seca puesto que incluían conversión en las válvulas de vástago ascendente, el reemplazo de los sellos de las compuertas 37 y 38, trabajos diversos en las alcantarillas, el cambio de los platos de los muros, que funcionan como visagras para ayudar a que las compuertas se muevan, y el cambio de la rótulas de las compuertas a un tamaño mayor.

“Al principio la gente viene con algún nerviosismo, porque como los trabajos son en un periodo corto no pusimos escaleras sino que bajamos en canastas, pero la gente se acostumbra y hace el trabajo cumpliendo con las expectativas”, comenta Francisco Loo, carpintero de la División de Ingeniería.

Anteriormente los trabajos de mantenimiento con la cámara seca demoraban entre 10 y 15 días. La planificación y programación actual permite que se realicen en menos tiempo lo que evita mayor impacto en el tránsito de buques.

Artesanos panameños de las divisiones de Esclusas, Mantenimiento, Topografía y Cartografía y Dragado participan en estas labores, en las que el trabajo en equipo es la característica. “Todos aquí somos un equipo. Cada uno tiene su trabajo; la cooperación de todos es importante y al final todo sale bien”, dice Ramón Rodríguez, hojalatero de la División de Ingeniería.

Héctor Vergara, de la sección de Topografía y Cartografía, es otro de los integrantes de este gran equipo. “La parte de mediciones la hacemos nosotros, los agrimensores. Los platos, sellos y todo lo que incluye alineamiento lo hace el equipo de agrimensores. Es un trabajo importante y diferente y debemos hacerlo lo más preciso posible para que la compuerta trabaje eficientemente”, dice Vergara.

Además de los trabajos en la cámara, también continuó el reemplazo de rieles en el muro central.

“Nuestro compromiso es garantizar el tránsito expedito de los barcos. Por eso estamos muy contentos y orgullosos del trabajo de excelencia que realizamos”, dice Ernesto Armstrong, de la División de Esclusas.

Cada año el Canal de Panamá invierte miles de balboas en trabajos de reacondicionamiento y mejoras como los hechos en las esclusas de Gatún, lo que permite garantizar que las estructuras más antiguas, en este caso las esclusas que ya tienen más de 90 años, brinden un servicio eficiente y seguro. ★



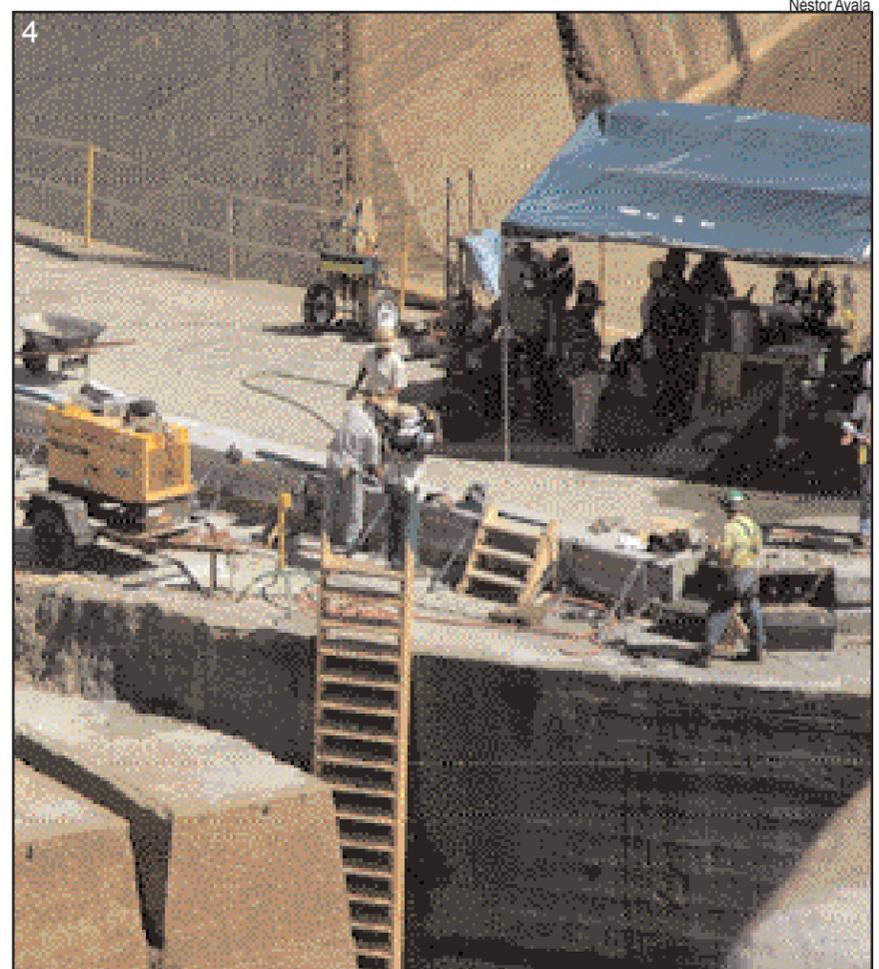
Néstor Ayala

1. El tránsito continúa normalmente en la otra cámara.
2. Artesanos en plena faena
3. Vista panorámica de los trabajos que se realizan en la cámara. Al fondo la compuerta flotante.
4. Mantenimiento del sello redundante de las compuertas.

Jorge Vásquez



Jorge Vásquez



Néstor Ayala

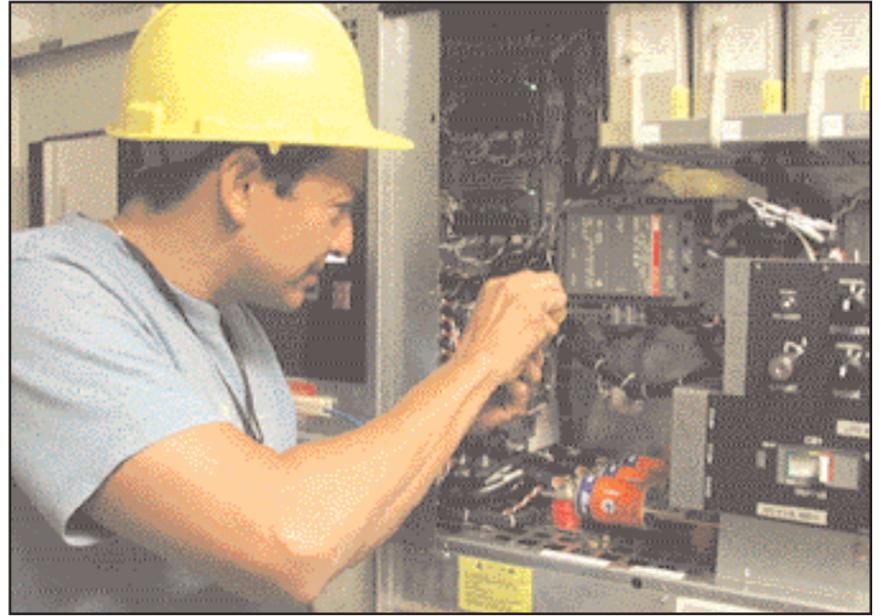
Energía para el Centro de Datos

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

¿Qué pasaría si fallara el Sistema de Alimentación Ininterrumpida (UPS) del Centro de Datos del Canal? El impacto sería tal que se perdería valiosa información para las operaciones de la vía acuática. Un lujo que el Canal no puede darse. Por ello la ACP implementó un innovador sistema de UPS que responde a las necesidades de la vía y garantiza la disponibilidad de la información.

Los UPS son aparatos que entran en funcionamiento cuando se produce una interrupción en la fuente principal de energía, lo que permite operar durante un tiempo determinado. De acuerdo con Jorge Carrasco, ingeniero eléctrico de la División de Electricidad y Acueductos, “se trata de dos UPS, en paralelo redundante, con capacidad de 160 kilovoltio amperio. En caso de que fallara uno, el otro recogería la carga sin que hubiera interrupción del servicio eléctrico del Centro de Datos”.

El suministro continuo de energía es vital para el Centro de Datos porque allí se manejan importantes aplicaciones operativas, administrativas y financieras del Canal. Para Edwin Reina, gerente de la División de Atención al Cliente, Departamento de Informática y Tecnología: “Las principales aplicaciones por las cuales debemos procurar altos niveles de



La compleja operación del Canal requiere que sus sistemas informáticos estén disponibles las 24 horas del día.

disponibilidad son el Sistema Mejorado de Administración de Tráfico Marítimo (SiMAT) y el nuevo Sistema de Recolección Electrónico de Datos, que permiten el tránsito eficiente de buques de un océano a otro”.

Otras aplicaciones críticas de este centro de cómputo son los sitios de Internet en la página web www.pancanal.com, a través de la cual los proveedores ofrecen sus productos y servicios para compras y contrataciones; el correo electrónico, que permite la comunicación interna y

externa de la ACP; y el sistema financiero Oracle, encargado de la contabilidad y finanzas del Canal.

La ACP cuenta con dos centros de datos, el principal en el Edificio de Administración y un centro de datos redundante, como estrategia de recuperación en caso de desastre. “En el Centro de Datos tenemos equipos muy sofisticados, con componentes delicados. Los UPS nos garantizan el servicio continuo además de proteger los equipos”, señaló Carlos Vargas, supervisor del Centro de Datos de la División de Atención al Cliente.

La operación del Canal de Panamá requiere una alta disponibilidad de todos los sistemas informáticos, las 24 horas del día. “El nuevo sistema le da una doble confiabilidad al usuario porque a la primera falla, el redundante asume la responsabilidad de la carga del equipo. Si ocurriera una segunda falla y se cayera el segundo equipo, todavía queda la producción de la fuente de energía de la ciudad”, aseguró Daniel Bárcenas, ingeniero eléctrico de la División de Electricidad y Acueductos.

Para un servicio sin interrupciones

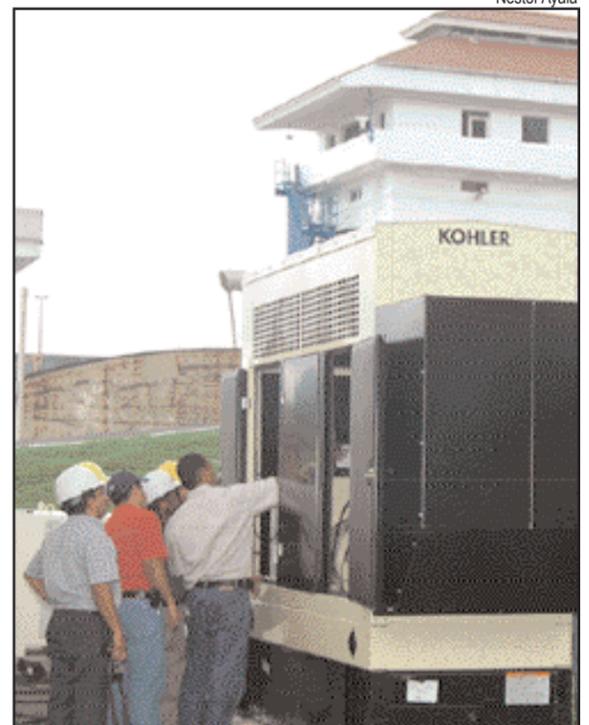
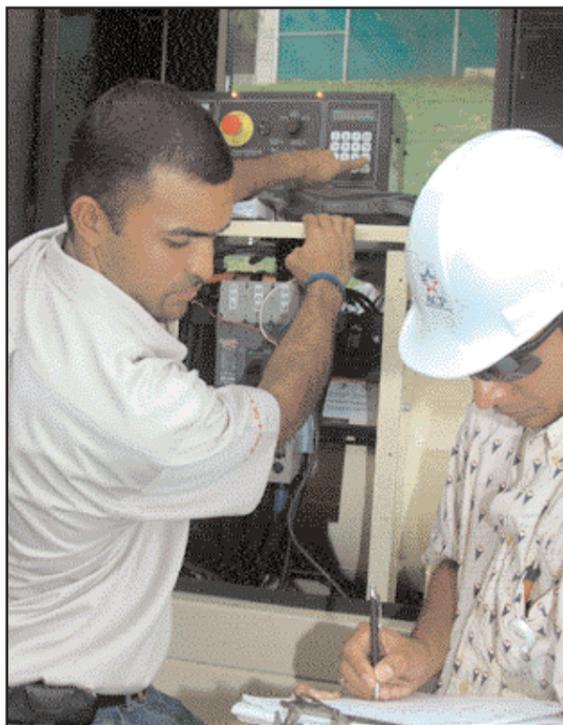
Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Cerca de 800 personas, turistas y nacionales, caminan a diario los pasillos del Centro de Visitantes de Miraflores. Con gran interés y admiración, observan los esclusajes desde un mirador y los enormes buques que pasan casi raspando las paredes de las esclusas. Experiencia que sólo el Canal de Panamá les puede dar.

Es por ello que el suministro eléctrico del Centro de Visitantes es esencial. Tanto, que es redundante. El mismo cuenta con dos circuitos primarios de 12 mil voltios y un interruptor de transferencia automática. En caso de falla eléctrica del circuito principal proveniente de la Planta Termoeléctrica de Miraflores, el interruptor automáticamente conecta la carga al segundo circuito primario de 12 mil voltios. Esto garantiza la energía eléctrica en el Centro de Visitantes.

Más aún, la redundancia eléctrica del Centro de Visitantes ha sido aumentada a un nivel adicional. Recientemente, la cuadrilla de la Sección de Electricidad de Interiores instaló un generador de emergencia de 480 voltios, accionado por un motor de combustión interna diesel. Este generador está conectado a las cargas críticas del Centro de Visitantes, mediante un segundo interruptor automático de transferencia. Su cubierta aislante del sonido permite, además, una operación casi silenciosa.

Stanley Berrío, electricista encargado de la instalación, explicó: “El primer respaldo es el interruptor de transferencia de alto voltaje. En caso de que uno de los generadores de 12 mil voltios falle, el interruptor hace un cambio automáticamente para alimentarse del segundo generador. Si éste también fallara, se activa el generador de emergencia, cuya



El nuevo generador garantiza el suministro de energía permanente al Centro de Visitantes de Miraflores.

función es proveer energía eléctrica a las secciones críticas”.

Las áreas críticas del edificio comprenden la escalera eléctrica de acceso principal, los elevadores y la oficina de administración. Además, el panel de iluminación de emergencia de las exhibiciones y las luces de pasillos, escaleras y baños.

María Teresa de Meana, gerente del Centro de Visitantes de Miraflores, destacó la importancia del generador de emergencia: “En el caso de que haya un apagón, el generador entra a funcionar y las áreas públicas se mantienen con electricidad,

permitiéndonos a nosotros la movilización de las personas de una manera segura dentro del edificio”.

Recorrer el Centro de Visitantes de Miraflores es una experiencia que nadie se debe perder. Esta ventana al Canal cuenta con un teatro, tres terrazas de observación, dos refresquerías, un restaurante con vista panorámica, una tienda de recuerdos y un salón para eventos especiales. Las cuatro salas de exhibición son un viaje a través del tiempo, desde las primeras iniciativas para construir el Canal hasta sus últimas innovaciones tecnológicas. ☆

Néstor Ayala

Bitácora del Canal

Buenos resultados en el 2005, buenas noticias para el 2006

Armando De Gracia



Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Transcribimos a continuación una entrevista con el director del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Rodolfo Sabonge y el gerente de Mercadeo de la ACP, Oscar Bazán, con el programa televisivo El Canal al Día sobre el comportamiento de la demanda por la vía acuática en el 2005; cómo será en el 2006, y por qué motivos la ACP analiza los distintos mercados segmentándolos.

¿Cuáles son las funciones de este departamento?

Rodolfo Sabonge: "Nuestro departamento es una unidad de investigación. Seguimos las tendencias del comercio internacional y del transporte marítimo para comprender la forma en que éstos inciden en el tráfico por el Canal. De esa manera podemos hacer los pronósticos a futuro y saber por donde van a venir las rutas de los principales productos, y podemos planificar a futuro cuales son las mejoras que hay que hacerle al Canal, y los cambios en procedimientos operacionales para poder atender esa demanda".

¿Desde cuando empezaron a hacer esto?

Oscar Bazán: "Desde 1930 se vienen haciendo estudios. No obstante, desde el año 2002, bajo administración panameña, se segmentó el mercado precisamente para satisfacer la demanda de algunos de nuestros principales clientes.

R. Sabonge: "Cabe destacar que el mercado del Canal es muy heterogéneo. Cada tipo de buque es diferente y

obedece a la operación de diferentes rutas, por eso la segmentación es importante porque nos permite conocer las necesidades de cada uno de estos tipos de buque, que son diferentes con respecto al Canal. Los buques requieren también de muchos otros servicios. Así que en la medida que el Canal brinde un servicio eficiente y confiable, así mismo también el resto del sector marítimo panameño va a beneficiarse porque va a poder atender más buques en sus necesidades de bunkering, abastecimiento, reparaciones y mantenimiento. Todo eso está alrededor del Canal y es una industria que ha ido creciendo conforme ha ido creciendo el Canal".

Háblenos del año 2005

R. Sabonge: "El año 2005 está cerrando con números excelentes desde el punto de vista de tráfico, de carga, de tonelaje y de peajes. Pronosticamos que para el 2006 esta tendencia va a continuar. Es más, tenemos mucho optimismo con respecto al 2006 porque estamos viendo un año que podría alcanzar a duplicar los ingresos que generábamos en el 2000 desde el punto de vista de peajes.

¿Cuál es la pregunta más común entre los usuarios del Canal de Panamá?

O. Bazán: "La pregunta que más nos hacen es cuando se va a ampliar el Canal".

¿Y cuándo se va ampliar?

R. Sabonge: "Eso depende del referéndum. Todos sabemos que este es un proceso que tiene que pasar por el debate nacional y la toma de decisión de todos los panameños a través de dicha consulta".

¿Qué dicen los análisis? ¿Debemos

ampliar?

R. Sabonge: "Estos últimos cinco años han sido revolucionarios en la industria marítima y en el comercio internacional. Lo que estamos viendo hoy y lo que decimos que va a ocurrir el próximo año no es más que el presagio de lo que viene más adelante. Es decir, lo que está ocurriendo favorece muchísimo a Panamá. Y Panamá debe aprovechar las oportunidades que tiene frente a sí. La única manera de hacerlo es asegurando que cuenta con la capacidad necesaria para poder asimilar esa demanda".

¿Qué dicen los números?

O. Bazán: "Para este año fiscal 2005 los números se muestran positivamente. Estimamos un 5% del incremento en tonelaje. Es importante anotar que el segmento de portacontenedores está siendo su mayor contribución. Aproximadamente un 35% de los ingresos para este año va a ser un aporte de este segmento.

¿Algún comentario final?

O. Bazán: "Los próximos tres años serán años muy positivos. En el 2005 sobrepasamos los 1.000 millones de dólares en ingresos y las expectativas que tenemos para los próximos tres años son de aproximadamente 3.1% sobre esta cifra".

R. Sabonge: "Yo creo que lo más importante es darle la confianza al pueblo panameño de que este departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo integrado por un grupo especializado está haciendo el mayor esfuerzo posible para que el Canal pueda continuar vigente y viable durante los próximos años. Lo más importante, desde nuestro punto de vista, es conocer el mercado; y eso es lo que estamos haciendo a través de este grupo de expertos panameños".

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1923 - Hace 82 años

En octubre tuvo lugar en la Bahía de Cristóbal una colisión entre el vapor Abangarez de la United Fruit Company y el submarino de Estados Unidos O-5, que se dirigía a Balboa desde Coco Solo. El submarino se hundió inmediatamente en 36 pies de agua. El incidente se convirtió en una de las historias de salvamento de submarinos más documentadas gráficamente. Se impuso una marca de permanencia bajo el agua, cuando Sheppard J. Shreaves, buzo de la Zona del Canal, efectuó el descenso más prolongado registrado hasta entonces. Fue también la primera vez que se levantó desde el fondo del mar una embarcación del tamaño del O-5. Cuando se contó la tripulación, que salió del submarino antes de que se hundiera, faltaban cinco hombres. Enseguida los buzos de la Armada y del Canal de Panamá, utilizando la grúa flotante Ajax, iniciaron esfuerzos para poner a flote el submarino. Treinta y una horas después, el submarino fue traído a la superficie y dos de los hombres perdidos fueron sacados del casco.

El Istmo se vio inundado por las fuertes lluvias que cayeron sobre la cuenca de Gatún, los días 23 y 24 de octubre. Como esto sucedió diez años antes de la construcción de la represa Madden, la escorrentía, o volumen de agua que cayó directamente en el lago Gatún fue de una proporción jamás vista. Interrumpió el tráfico por el Canal, en parte debido a las fuertes corrientes en Gamboa, donde el río Chagres entra al cauce del Canal ya que se debió utilizar las alcantarillas de las esclusas para descargar el exceso de agua del lago. Hubo que abrir 11 compuertas del vertedero y cuando la inundación llegó al máximo también se abrieron las alcantarillas de las paredes laterales de las esclusas de Pedro Miguel y Gatún. Las lluvias comenzaron nuevamente el 24 de octubre, esta vez sobre el lago. Nuevamente se suspendió el tráfico para usar las alcantarillas de las paredes laterales de las esclusas de Pedro Miguel y Gatún, para descargar el exceso de agua.

El vapor Eastener, que transitó por el Canal el 15 de agosto, llevaba como carga un verdadero jardín zoológico compuesto de camellos, canguros, zarigüellas, tejones australianos, leones, emús, cacaúas, papagayos, gansos y una cantidad de serpientes, lagartijas y tortugas. La nave viajaba desde Sydney, Australia, con destino a Nueva York. Llevaba también doce toneladas de helechos disecados.

Festival de la Voz y el Canto

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

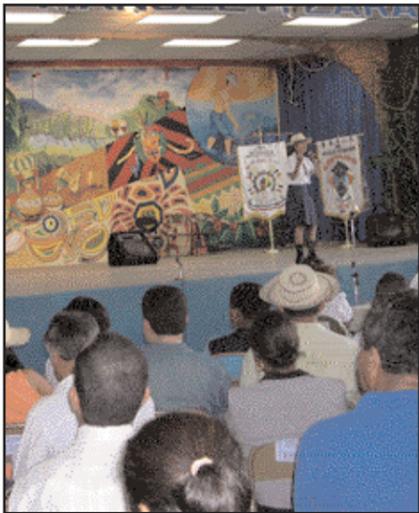
La identidad del hombre panameño se nutre del amor por la patria y la conservación de las tradiciones de nuestra tierra. Para lograrlo es necesario sembrar la semilla en los niños y en los jóvenes, los cuales tendrán la misión de transmitirlos a otras generaciones.

Para cumplir con esta misión, el Ministerio de Educación organiza cada año el Festival de la Voz y el Canto, Manuel F. Zárate, en homenaje a este gran folclorista. Manuel Zárate recorrió los más recónditos lugares de la campiña panameña para conocer las tradiciones y costumbres de nuestros campesinos y fue su misión darlas a conocer para que perduraran en el tiempo y fueran conocidas por todos los panameños.

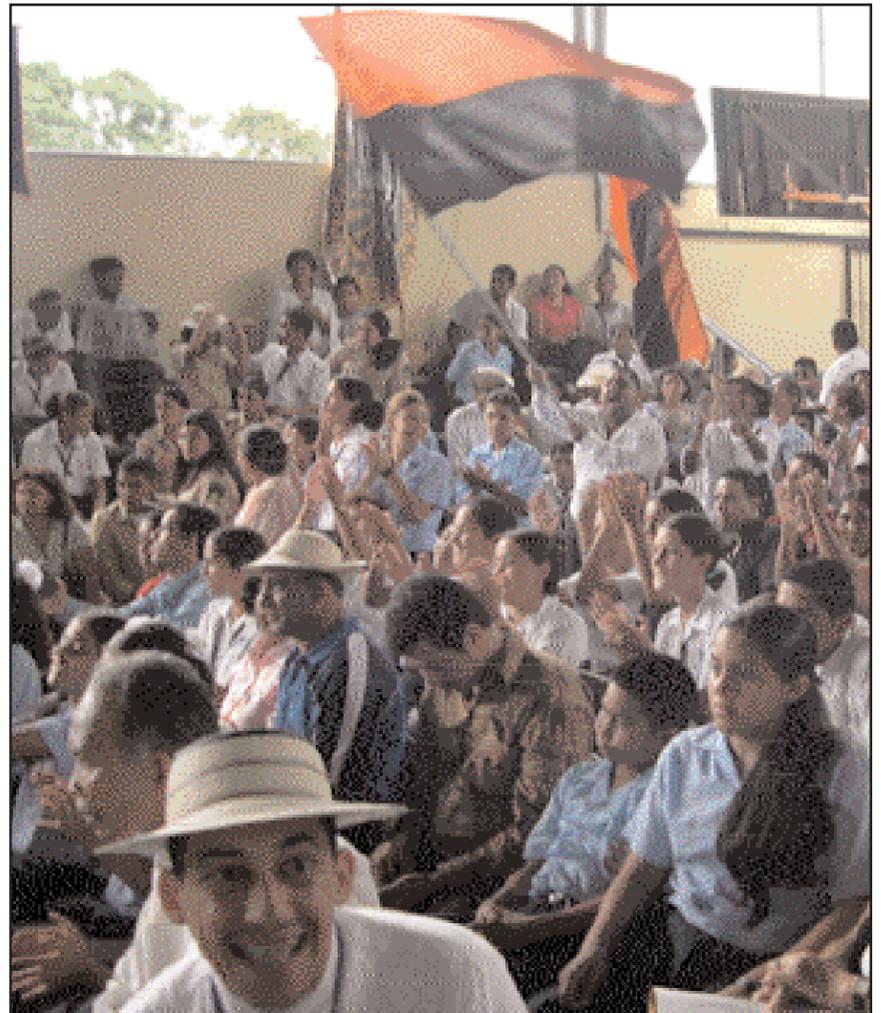
Este año el festival celebró su versión número 24 en el Colegio Salomón Ponce Aguilera de la ciudad de Antón, en la provincia de Coclé. Estudiantes de todas las regiones educativas del país se dieron cita en este pintoresco lugar para demostrar sus habilidades en el canto de tamboreras y la saloma y el dominio de bailes de nuestro folclor.

“Para participar en el Festival Manuel F. Zárate, el estudiante primero tiene que competir a nivel de su región. El objetivo es que conozca las tradiciones y aprenda a quererlas”, comenta Elizabeth Villamil, Directora del Centro de Arte y Cultura del Ministerio de Educación.

En cada modalidad del festival se sentía el amor por nuestras costumbres y el orgullo de cantar y bailar nuestra música. Las barras que acompañaron a cada uno de los participantes llenaron el gimnasio del colegio de mucha alegría.



José Broce, folclorista y miembro del jurado de este festival, califica al Zárate como uno de los principales festivales folclóricos del país. “Otros festivales como el de la Mejorana y el del Manito también ofrecen la oportunidad de conocer nuestras tradiciones y costumbres, pero hay que trasladarse a otros sitios. En el Zárate, todos los estudiantes tienen la oportunidad de participar, ya que se ramifica a todos los campos donde exista un centro básico educativo”,



añade.

Adán Gómez, de la provincia de Herrera, fue uno de los participantes que más gustó tanto al jurado como al público presente. Este inquieto estudiante de 10 años de edad es un veterano de estos festivales, ganando en varias ocasiones las modalidades de canto, grito y saloma. Este año ganó en la modalidad de décima, que resalta el legado cultural del folclorista Zárate.

“Estoy contento; a mí me gusta

cantar. Acá la mayoría de las personas piensan que yo voy a ganar el primer lugar y espero que así sea”, dijo Adán antes de conocer el resultado.

Al final de la jornada todos son vencedores porque es una oportunidad para demostrar sus habilidades, identificarse con sus raíces y continuar con las tradiciones de sus ancestros. Es una forma de ser más panameños ante la influencia de signos culturales extranjeros. ☆

Oportunidades de empleo para estudiantes universitarios

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) está aceptando solicitudes de empleo de estudiantes universitarios para el Programa de Ayudante Estudiantil que iniciará el 3 de enero del 2006.

Para participar, los estudiantes deberán cumplir con los siguientes requisitos:

Estar matriculados a tiempo completo con por lo menos 15 créditos semestrales o cuatrimestrales. Los estudiantes que tengan menos de 15 créditos matriculados deberán proporcionar evidencia de que son estudiantes de tiempo completo según el plan de estudio de su carrera.

No estarse graduando al finalizar el semestre o cuatrimestre en curso. Los estudiantes que a partir del 3 de enero del 2006 tengan pendiente o estén realizando su trabajo de graduación (ejemplo: tesis, práctica profesional, seminarios u otros) no son elegibles para el programa.

Tener un índice académico de por lo

menos 2.00 en una escala de tres puntos o el equivalente.

Al dorso de la solicitud de empleo, la universidad a la que asiste el estudiante deberá certificar el índice académico y la cantidad de créditos matriculados en el semestre o cuatrimestre en curso.

Los estudiantes contratados laborarán por un período de 13 semanas comprendidas entre el 3 de enero y el 1 de abril del 2006 y, en la mayoría de los casos, trabajarán 40 horas por semana en horarios de 7:15 a.m. a 11:45 a.m. y de 12:45 p.m. a 4:15 p.m., ó de 7:00 a.m. a 3:30 p.m. Para ser contratados, los estudiantes deberán estar disponibles para trabajar en uno de estos dos horarios.

La solicitud está disponible en el sitio de Internet de la ACP bajo la página de Recursos Humanos (<http://www.pancanal.com/esp/hr/index.html>). Se estará aceptando hasta el 31 de octubre del 2005.

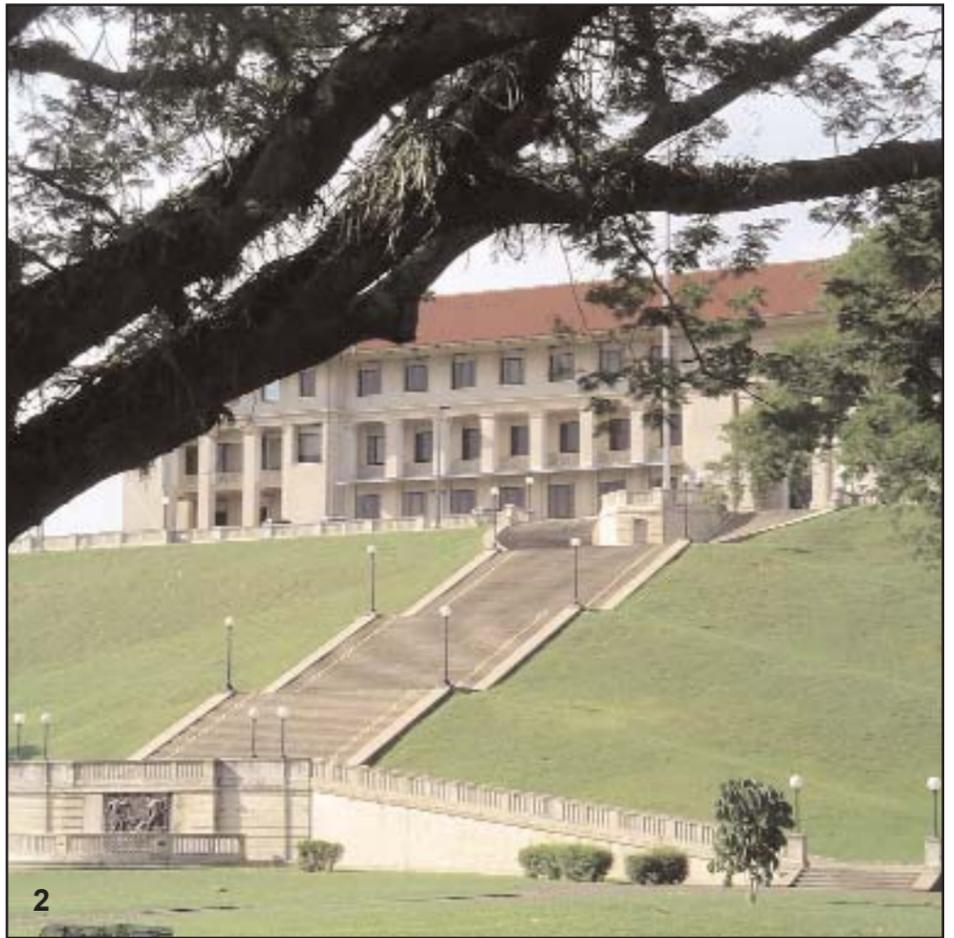
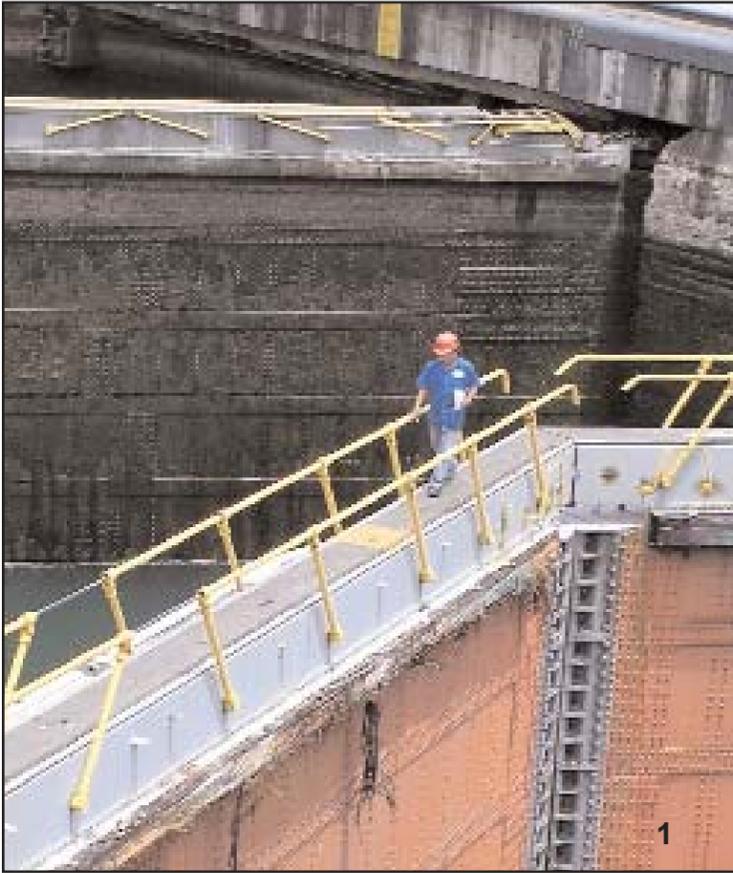
Mediante este programa la



La estudiante de turismo Yasmín Cortez se desempeña como asistente estudiantil en la oficina de Comunicación y Medios de la Autoridad del Canal de Panamá.

Autoridad del Canal de Panamá brinda a estudiantes la oportunidad de adquirir experiencia y valiosos

conocimientos sobre sus operaciones, al tiempo que contribuye a su desarrollo profesional. ☆



El Canal en imágenes

- (1) "Contraste", foto de Armando Ayala.
- (2) "Imponente", por Betsy Delgado.
- (3) "Bajando de las nubes", de Augusto Lynch.
- (4) Grúas eléctricas trabajando frente a frente. Jorge Vásquez.

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.



Ventana internacional

Megabuques destinados a multiplicarse

A BORDO DEL MSC TEXAS — El capitán Axel Bartel observa en silencio desde la novena cubierta, a 122 pies sobre el nivel del agua, una enorme grúa roja frente a él que levanta metódicamente un contenedor rectangular desde la bodega profunda y abierta de su megabuque.

Aquí en el puerto de Long Beach, la descarga de miles de contenedores le permiten al capitán y a su tripulación un poco de descanso, un bienvenido alivio luego de una travesía de 12 días desde Yantian, China, hasta el sur de California.

El MSC Texas no es un buque común. Diseñado para transportar 8,238 contenedores de 20 pies, es uno de la nueva generación de enormes buques portacontenedores construidos para ayudar a satisfacer las ansias de los consumidores estadounidenses de ropa, productos electrónicos y otras mercancías hechas en China.

“En los próximos años, todos estos puertos estarán invadidos por estos buques”, afirmó Bartel, un veterano de los mares de 55 años, oriundo de Bingen, Alemania.

¿Qué dimensiones tienen estos buques? Imagínense algo que puede transportar suficientes contenedores como para llenar un centro comercial de un millón de pies cuadrados — o cinco supermercados de Wal-Mart — con juguetes y otros productos apilados a ocho pies de altura.

El año pasado, los últimos símbolos del poder de la globalización, megabuques tales como el MSC Texas, comenzaron a recalzar en los puertos de la Costa Oeste.

Aunque su número es pequeño, se espera que se multipliquen rápidamente porque hacen que el transporte marítimo internacional sea más económico. Como resultado, estas megabuques podrían contribuir a



Pospanamax en puerto de Colón

elevantar aún más la oleada de importaciones de China.

El MSC Texas, con un costo de \$85 millones, mide solamente 36 pies menos que el crucero más grande del mundo, el Queen Mary 2, de 1,132 pies de eslora.

Este tamaño permite que el carguero exceda la capacidad de carga de los buques más grandes de hoy en más de 2,000 contenedores. Entre más contenedores transportan, más bajo es el costo del transporte por unidad.

...Dentro de la imponente bodega del buque, los contenedores yacen apilados en nueve niveles de profundidad. Sobre la cubierta, las cajas multicolores de acero nitidamente acomodadas están apiladas en filas de seis contenedores hacia arriba.

Equipado con una máquina de 12 cilindros, este buque — construido hace un año — es el más grande en la actualidad y consume 20 toneladas más de combustible por día que el

carguero que le sigue en tamaño. No obstante, el mismo opera con una tripulación de igual cantidad, 23 marineros, y a la misma velocidad de 25 nudos, que sus contemporáneos menos imponentes.

Aunque muchos se maravillen de su tamaño, el MSC Texas no representa el límite de lo que los armadores pueden llegar a construir. En los planes para el futuro se encuentran los cargueros transatlánticos que son 25 por ciento más grandes y capaces de transportar 10,000 contenedores de 20 pies.

Sin embargo, el tamaño impone sus propios retos. Toma de 15 a 20 minutos detener al MSC Texas, lo que le agrega casi media hora a cada maniobra.

El buque, el cual está gobernado automáticamente por computadoras y guiado por radar, solamente puede atracar en el puerto durante el día cuando el viento es inferior a los 10 nudos. Y el carguero apenas si pasa por el puente Gerald Desmond, de 155 pies de alto, del puerto de Long Beach

Estos buques son tan monumentales que solamente tres puertos estadounidenses — Long Beach, Oakland y Seattle — pueden recibirlos. Ni siquiera pueden atravesar el Canal de Panamá.

Así como los aeropuertos principales están esforzándose por adecuar sus instalaciones para poder servir al nuevo jet supergigante Aerobús A380, los puertos alrededor del mundo están apresurándose a construir atracaderos más largos y terminales más grandes para acomodar a los megabuques.

En el puerto de Los Ángeles, los ingenieros han estado dragando sus canales de 45 pies de profundidad, con el fin de aumentar su calado en 8 pies.

A la larga, los ejecutivos del puerto de Long Beach prevén llenar algunos reservorios para aumentar el tamaño de los muelles. Otras iniciativas para acomodar a los enormes cargueros incluyen el ensanche de los canales de acceso al puerto y la construcción de un Desmond Bridge más alto.

“A nosotros sí nos gustan los megabuques, pero existen problemas operacionales para recibir toda esa carga a la vez”, afirmó Art Wong, un vocero de Long Beach.

Descargar los megabuques toma de cuatro a cinco días en lugar de dos o tres, y requieren del uso de grúas más altas y grandes que las que se encuentran en la mayoría de los puertos.

El flujo de carga ya está forzando a los principales ferrocarriles como el Ferrocarril BNSF a hacer ajustes, tales como la operación de trenes más largos en rutas directas por el Oeste.

“Los buques son un reto porque son nuevos”, afirmó Frederick Malesa, vicepresidente de transporte intermodal internacional de la BNSF.

Extracto tomado de THE DALLAS MORNING NEWS del 18 de septiembre de 2005.

Política de ganadería sostenible

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En el marco de la reunión ordinaria de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), se presentó la política de ganadería sostenible en la Cuenca del Canal de Panamá. Diseñada por el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, se enmarca en los lineamientos de la política agropecuaria nacional. Los comisionados de la CICH firmaron una resolución motivada en apego a la nueva política ganadera.

Su visión es contribuir a mejorar la competitividad de los productores; generar empleos y ayudar a disminuir la pobreza. “Con una ganadería sostenible podemos reducir los impactos ambientales y prevenir la degradación de los suelos y la contaminación de los recursos hídricos”, comentó Alberto Alemán Zubieta, administrador del Canal sobre esta nueva política.



Uno de los asistentes observa el documento que contiene los lineamientos de la política de ganadería sostenible. A la derecha, parte de la concurrencia a la reunión de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH).



Según el programa de Manejo Sostenible de las Áreas Rurales de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, el total de tierras bajo uso agropecuario en la cuenca es de 126,934 hectáreas. De éstas, unas 82,046 hectáreas están dedicadas a la ganadería.

La política de ganadería sostenible en la cuenca pretende incorporar prácticas permanentes que permitan la incorporación de pastos mejorados, manejo de potreros y pasturas donde se rote al ganado y al mismo tiempo reciba mejor alimentación. También establece mejor manejo de la

contaminación a través del aislamiento del pastoreo de las riberas de los ríos y el manejo y uso del estiércol, tratando las aguas residuales en el caso de animales confinados.

El proyecto busca revertir los indicadores negativos en cuanto a los daños que se causan al ambiente. ★