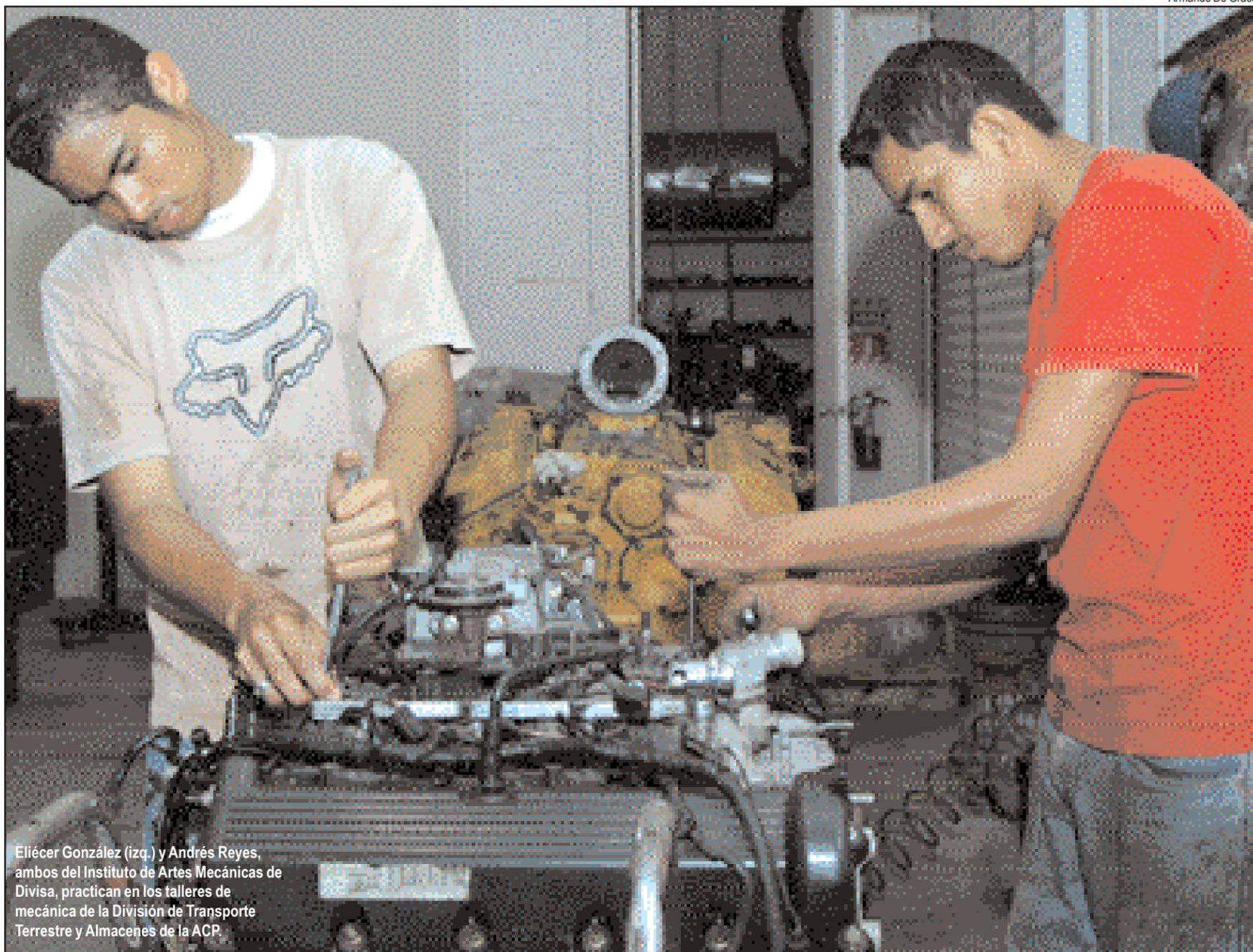


Responsabilidad social y voluntariado

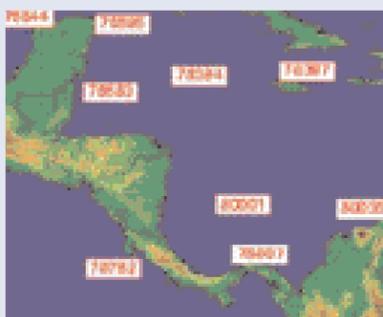
En complemento de la política de Responsabilidad Social de la ACP, colaboradores de la institución llevan a cabo, de manera voluntaria, un programa dirigido al fortalecimiento educativo de estudiantes de centros técnicos del país. ◆ 2 y 3

Armando De Gracia



Eliécer González (izq.) y Andrés Reyes, ambos del Instituto de Artes Mecánicas de Divisa, practican en los talleres de mecánica de la División de Transporte Terrestre y Almacenes de la ACP.

Modernizan sistema de sondeo atmosférico



Desde la Estación de Radiosonda, ubicada en el Edificio 624, en Corozal Oeste, se realizan dos lanzamientos diarios de sondas atmosféricas.

PAG>4

NBC en vivo desde Gatún



El programa fue transmitido en vivo a más de seis millones de espectadores.

PAG>7

Ensamblaje de locomotoras



La ACP terminó el ensamblaje del segundo grupo de locomotoras realizado por artesanos panameños.

PAG>4

Para fines del AF 2006 la flota de locomotoras del Canal habrá sido totalmente reemplazada.

CORRESPONDENCIA

8 de noviembre de 2005

¡Increíble! He estado observando sus cámaras en vivo durante aproximadamente un año. Empecé cuando unos amigos decidieron transitar el Canal en crucero la Navidad pasada.

Imaginen mi encanto esta mañana cuando descubrí que el "Today Show" había escogido a su Canal para presentar su producción ¿Dónde en el mundo está Matt Lauer? ("Where in the World is Matt Lauer", [vea el artículo en la página 7] . Así que hoy estoy viendo el Canal en vivo desde la televisión y desde mi computadora. ¡El mundo está lleno de una asombrosa tecnología!

Gracias,

Virginia Redman

La foto

Ana Laura Harris V.



Cae la noche en la esclusa de Miraflores.

De la Administración

Trabajo voluntario



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

La labor de este grupo de colaboradores de la ACP se enmarca en la política de responsabilidad social de la entidad

La Escuela de Artes y Oficios Melchor Lasso De La Vega ha sido, históricamente, un semillero de artesanos para diversas labores operativas del Canal de Panamá. Un gran número de técnicos que en la actualidad desempeñan importantes tareas en la organización provienen de dicha casa de estudios.

Un grupo representativo de ellos ha constituido dentro de la ACP un núcleo de voluntarios que desarrolla un programa permanente de capacitación y de entrenamiento en diferentes aspectos, el cual beneficia a institutos técnicos y profesionales del país. A ellos se han sumado, con igual dedicación y entusiasmo, otros colaboradores de la organización.

El programa ha sido objeto de aplauso por parte del Ministerio de Educación, organismo que ve en ello un modelo a replicar por su impacto en la formación de los estudiantes de nivel técnico.

La labor de este grupo de colaboradores de la ACP se enmarca en la política de responsabilidad social de la entidad, al tiempo que inspira y motiva a toda la organización a hacer del trabajo voluntario una manera de retribuir el privilegio de operar y administrar el recurso más valioso del país. ☆



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.
------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

Proyecto Cuenca Urbana apoya a estudiantes

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Estudiantes graduandos del Colegio de Artes y Oficios Melchor Lasso de la Vega, del Instituto Profesional y Técnico de Aguadulce y del Instituto Profesional y Técnico de Veraguas participaron en una jornada de capacitación que incluyó cursos de seguridad sobre primeros auxilios, resucitación cardiopulmonar y violencia en el trabajo, y compartieron conocimientos sobre la historia del Canal y su operación.

Ellos forman parte del grupo de estudiantes que durante los meses de octubre y noviembre realiza sus prácticas profesionales en el Canal de Panamá como parte de su aprendizaje.

Este grupo fue seleccionado en sus planteles por su índice académico. Con la asistencia de voluntarios del programa Cuenca Urbana fueron ubicados en los talleres de la empresa canalera de acuerdo con su especialidad.

Cuenca Urbana es un proyecto educativo que llevan adelante colaboradores canaleros de forma voluntaria. Su objetivo es contribuir a la educación de los estudiantes de varios institutos técnicos. Nació hace tres años durante una visita al Canal de los graduandos del Colegio de Artes y Oficios.

Los proyectos que realiza el voluntariado de Cuenca Urbana se coordinan con el Ministerio de Educación. Por eso, el ministro de Educación, Miguel Angel Cañizales, participó en la jornada, no solo para darles la bienvenida sino también para exhortarles a aprender y a aprovechar las experiencias y conocimientos de los artesanos que laboran en el Canal. “Esta labor voluntaria que realizan los profesionales de la ACP repercute positivamente en la educación a nivel nacional, y lo más importante es que el beneficio directo es para los estudiantes”, comentó el ministro.

Además de conversar con los estudiantes, Cañizales también presentó un certificado de reconocimiento a la ACP por su labor en beneficio de la juventud panameña. También destacó la labor de los voluntarios de Cuenca Urbana, quienes dictan charlas y seminarios técnicos y de seguridad a los estudiantes de éstos y otros planteles técnicos del país.

Son 81 profesionales que participan de manera voluntaria en los programas de capacitación que se coordinan con los diversos planteles. José Northover, de la División de Electrónica y Telecomunicaciones, es el coordinador general del programa, y Víctor Mendoza, de esta misma división, es coordinador técnico. En el sector Atlántico los colaboradores



Armando De Gracia

Arriba, Carmen Iliana Soto, del Artes y Oficios, practica en el taller de tornería de la División de Transporte Terrestre y Almacenes. A la derecha, Bolívar Saturno, soldador de la misma división, supervisa a Lucero Serrano, del Instituto Profesional y Técnico de Aguadulce.



Jorge Vásquez, Rodolfo Ferrera y Zuleika de Alba son los coordinadores de Cuenca Urbana. Cada uno de ellos da lo mejor de sí y con esmero y dedicación comparten sus conocimientos con jóvenes panameños.★

Trabajos de rieles de remolque en Gatún

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La rehabilitación de rieles de remolque de las locomotoras de las esclusas es uno de los componentes vitales del plan de modernización de las estructuras del Canal.

Este proyecto tiene como objetivo principal reemplazar los rieles y cremalleras sobre los que operan las locomotoras, con un sistema capaz de tolerar el peso de las nuevas unidades.

Recientemente se efectuaron trabajos de rehabilitación de algunos tramos de rieles en las Esclusas de Gatún. El ingeniero Abdiel Pérez B., superintendente de las Esclusas de Gatún, explicó: “Reemplazamos aproximadamente 80 pies de rieles ubicados sobre la compuerta 29, los cuales son secciones que no están apoyadas sobre concreto macizo. Le llamamos a esta área puente sobre los nichos de la compuerta”.

El trabajo duró 10 días durante los que se removió la estructura vieja; se instaló la estructura prefabricada en los talleres de la Sección de Obras Civiles de la División de Esclusas y se hizo el vaciado final in situ.

La experiencia y conocimiento del personal canalero y la utilización de herramientas de apoyo con tecnología punta hacen posible que los trabajos se completen en el tiempo previsto, minimizando el impacto en nuestros clientes.

“Este año finalizaremos este proyecto de rehabilitación de unos 50 mil pies de vías de remolque, cuyo costo aproximado es de 150 millones de balboas. Estamos en la fase final. Sólo quedan pequeños tramos. Lo interesante es que seguimos pasando barcos, mientras se trabaja ya que el buque entra con un juego de locomotoras. Al llegar a la sección que rehabilitamos se sueltan las de



Jorge Vásquez

ese lado y luego otro grupo de locomotoras retoma el barco del otro lado de la rehabilitación. El impacto en el tráfico es mínimo”.

El eficiente y continuo funcionamiento del Canal se debe no sólo a su extraordinario diseño original y construcción, sino al compromiso de la empresa de ejecutar programas periódicos de mantenimiento que permiten el desempeño sobresaliente de sus equipos. Aunado a esto, la empresa cuenta con un personal dedicado que cada día se sigue superando.★



Modernizan sistema de sondeo atmosférico

Maritza Chandeck Monteza
mchandeck@pancanal.com

La Sección de Meteorología e Hidrología de la ACP está en la fase de modernizar el sistema de sondeo atmosférico. Desde la Estación de Radiosonda, ubicada en el Edificio 624, en Corozal Oeste, se realizan dos lanzamientos diarios de sondas atmosféricas.

Antecedentes

La observación de la atmósfera mediante radiosondeo la hizo la Fuerza Aérea de los Estados Unidos desde inicio de los años cincuenta hasta 1999.

En el 2003 la ACP tomó la responsabilidad exclusiva de la operación de la estación de radiosondeo y la ubicó en Corozal Oeste. Esta responsabilidad es atendida de conformidad con las normas y reglas establecidas por la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

Desde el año pasado la Estación de Radiosonda Corozal Oeste (78807) forma parte de la Red Mundial de Estaciones de Radiosondeo, luego de ser registrada en la OMM de manera oficial.

La finalidad del sondeo es obtener un perfil atmosférico midiendo la velocidad del viento, la estructura térmica y la humedad en los distintos niveles de la atmósfera, hasta una altura de 20 km. La información recolectada se utiliza en los pronósticos meteorológicos, tanto nacionales como a nivel mundial.

Ventaja del sistema

Al modernizar el sistema integrado de sondeo, la ACP utilizará tecnología avanzada para la medición en tiempo real de los parámetros meteorológicos. La ventaja del nuevo sistema es su confiabilidad.

Beneficio a nivel nacional e internacional

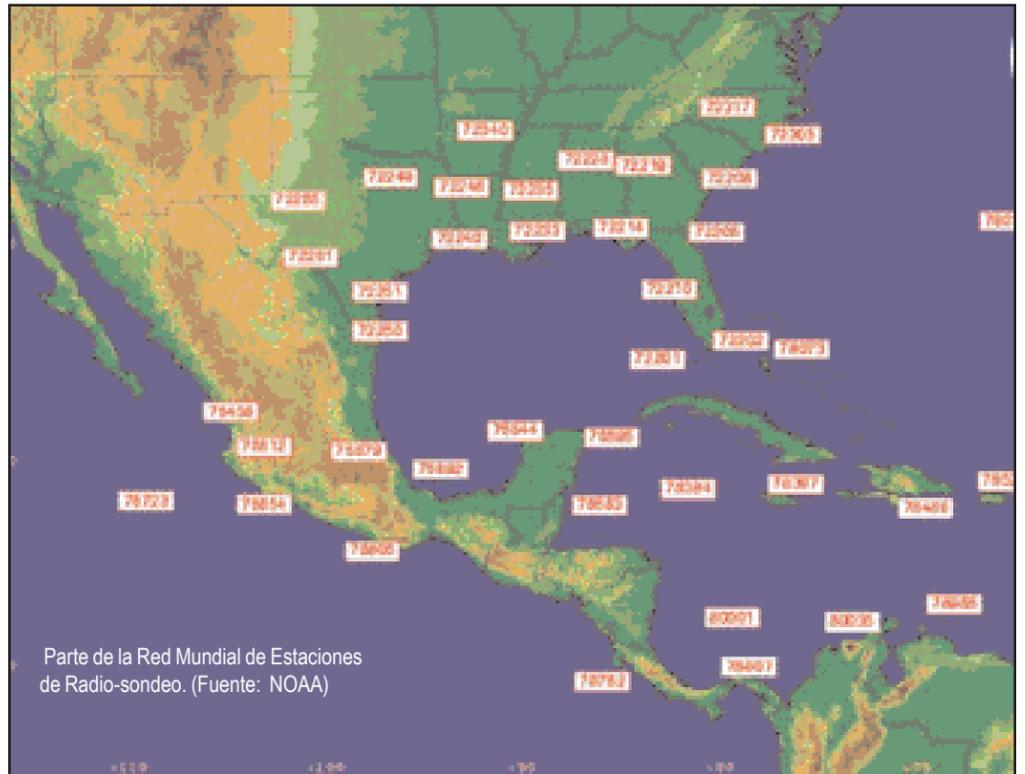
Los pronósticos resultantes del

análisis de la información meteorológica, incluyendo la provista por los sondeos, tienen gran relevancia en el control de inundaciones; en la administración del agua utilizada en el tránsito de los buques por el Canal, y en la maximización de generación de energía eléctrica.

La ACP utiliza dicha información para elaborar el pronóstico diario de lluvia sobre la Cuenca; dar seguimiento a algunos indicadores determinantes en la fecha de inicio de las temporadas lluviosa y seca, y para alimentar el modelo de precipitación, desarrollado en 1998. Dicho modelo, además de estimar la lluvia en tiempo real, pronostica la cantidad de precipitación en las siguientes 12 horas sobre la Cuenca del Canal. A su vez, dicha información entra a un modelo hidrológico cuyo objetivo es pronosticar los niveles de los lagos Gatún y Alhajuela.

Además del beneficio directo que obtiene la ACP, la comunidad panameña en general también se beneficia porque la información generada por el sondeo atmosférico es evaluada y difundida. Con ello se benefician otras instituciones, como la Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC) al utilizarla para la seguridad del transporte aéreo en territorio panameño; el Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC); la Empresa de Transmisión Eléctrica, S.A. (ETESA); la Universidad de Panamá, y el Instituto Smithsonian para la Investigación del Trópico (STRI).

De igual forma, dicha información es difundida, gratuitamente, al exterior. La información obtenida en cada operación de radiosondeo es ingresada



Parte de la Red Mundial de Estaciones de Radiosondeo. (Fuente: NOAA)

en el Boletín de Entrada de Datos del Servicio Nacional de Meteorología de EE.UU. (NWS/NOAA). Una vez en la red internacional es utilizada por diversas entidades asociadas a la OMM y por los Servicios de Imágenes de Satélite. Además se usa para alimentar las bases de datos de los modelos de pronóstico a nivel global.

El resultado de estos modelos depende de la cantidad y calidad de los datos iniciales, lo que da gran relevancia a la estación de la ACP, una de las pocas que existen en la región.

Los modelos para la detección y seguimiento de los ciclones tropicales del Centro Nacional de Huracanes y Centro para Predicción Tropical de EE.UU. también son alimentados con los datos del sondeo atmosférico realizado en Panamá. Significativo ya que no hay otros datos similares en la región.

Con la información del sondeo atmosférico el radar meteorológico que

opera la ACP, la estación de recepción de imágenes obtenidas por satélite y los modelos de pronóstico, nuestro país cuenta con un sistema eficiente de alerta temprana para detectar fenómenos naturales como tormentas severas y huracanes cercanos.

En su afán de beneficiar a la comunidad panameña y siempre con la visual de previsión, de alerta temprana, y con miras a mitigar los efectos de los desastres naturales, la Administración de la ACP ejecuta este proyecto para que continúe la diseminación de esta información, a fin de que los organismos involucrados en la protección civil puedan actuar en forma acertada llegado el momento.

Con este aporte se cumple la **visión** de la ACP en el sentido de ser impulsora del progreso, el desarrollo y el crecimiento de Panamá y, con la **misión** de contribuir al bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de los panameños. ☆

Completan ensamblaje de locomotoras

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Con las pruebas de operación de las unidades 170 y 171, la ACP dio por terminado el ensamblaje del segundo grupo de locomotoras realizado en talleres panameños por artesanos canaeros.

Las dos primeras unidades ensambladas localmente entraron en servicio en noviembre del 2004, luego de una ceremonia en la que participaron representantes de la Corporación Mitsubishi, Toyo Denski, Mitsubishi Heavy Industries y Kawasaki, fabricantes de las locomotoras del Canal.

En mayo de este año llegaron las piezas para ensamblar otras seis unidades, trabajo que realizó la misma cuadrilla de artesanos que había ensamblado las dos primeras.

La diferencia en este caso fue que el trabajo de ensamblaje se haría sin la supervisión de los expertos japoneses. “Nosotros hemos registrado una

reducción en los tiempos de ensamblaje de aproximadamente dos semanas. Estos tiempos están basados en los de los japoneses y obviamente al reducir tiempo en ensamblaje esto se traduce en ahorros en costos del proyecto”, nos dice María Ruíz, ingeniera encargada del proyecto de ensamblaje de locomotoras.

El grupo de artesanos incluye mecánicos, electricistas y operadores de locomotoras, entre otros. Este equipo proviene de las tres esclusas y a medida que avanzó la producción, otros artesanos fueron incorporándose al equipo para aprender técnicas y aportar sus destrezas, y así completar el ensamblaje en el tiempo programado.

El compromiso, el orgullo, la experiencia y las habilidades fueron las guías que permitieron llevar adelante el proyecto y lograr las metas anheladas.

“Los artesanos están orgullosos. Esto dice mucho de su capacitación técnica ya que hicieron excelentes



Armando De Gracia

aportes y durante todo el proyecto estuvieron muy motivados; pusieron su empeño en que el mismo resultara en éxito”, añade Ruíz.

Estas locomotoras forman parte de la nueva generación de unidades más modernas, con mayor velocidad, fuerza y potencia.

Según lo establecido, a inicios del próximo año 2006 llegarán las partes para ensamblar ocho unidades más, lo que completa el total de locomotoras

que serán ensambladas en los talleres panameños. “La intención es que en un futuro cuando se tengan que hacer trabajos de rehabilitación o reparación, el personal esté capacitado para hacer las labores, ya que conocen cómo están armadas y cuáles son los componentes”, dice Ruíz.

Para finales del año fiscal 2006 la flota de locomotoras del Canal habrá sido reemplazada en su totalidad por unidades de nueva generación. ☆

Con el Canal, sabiduría popular



Enrique Moreno Rodríguez
Ingeniero

Recientes artículos de opinión han cuestionado los resultados de encuestas en cuanto al voto que emitirían los ciudadanos en el referéndum sobre la construcción del tercer juego de esclusas. Argumentan que las preguntas están formuladas de manera que la respuesta no pueda ser más que afirmativa o favorable y ello como consecuencia de no dar toda la información pertinente para un voto mejor informado.

Dos son las reacciones que me merecen estos cuestionamientos. Por un lado, que quienes pretenden restarle legitimidad y solidez a los resultados de estos sondeos de opinión, ignoran o pretender ignorar lo que llamo sabiduría popular y profundo sentimiento de orgullo.

En lo personal, no tengo la menor duda de que detrás de este voto afirmativo para la construcción del tercer juego de esclusas que traen las encuestas, hay un consenso por parte de la población de que un Canal en permanente funcionamiento, con mayor capacidad y firmemente proyectado en el futuro, será fuente de beneficios perpetua para los panameños. Una sabiduría popular que comprende que la larga lucha generacional para recuperar nuestro Canal sería traicionada si no nos aseguramos de su continuo funcionamiento, más ahora cuando solo los panameños tenemos en nuestras manos esta decisión.

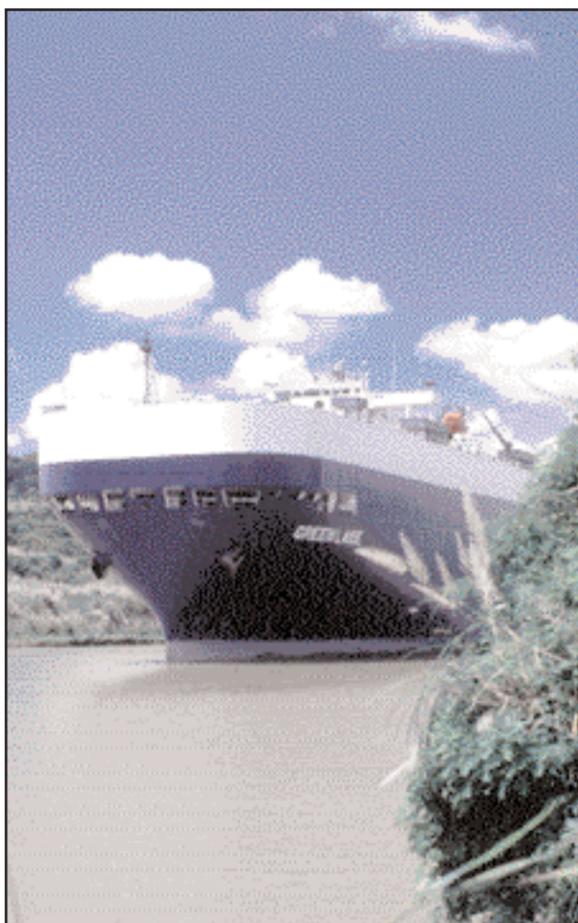
La evidencia del buen manejo del Canal por parte de los panameños por más de cinco años, superando todas las dudas de nacionales y foráneos, no solo

es razón de orgullo sino símbolo de reconocimiento por parte de toda la industria marítima internacional. Tener un motivo de orgullo, bien sirve para refrescar el alma tan atribulada por los hechos que afectan de manera negativa la convivencia diaria.

Un segundo argumento nos enfrenta con la situación que brindan los nuevos y numerosos expertos que presentan su propia información sobre el proyecto, subrayando como veraces y definitivos datos y proyecciones que aportan. Así, oímos cifras de precios exorbitantes, de endeudamientos por varias generaciones para su pago, de pocos beneficios que brindará la obra una vez concluida, de utilizar los recursos más bien para la realización de obras y proyectos pendientes, y de la suerte adversa que correrán hermanos panameños que habitan en la región que, según ellos, habrá de ser inundada.

Me pregunto de dónde sacan todo esto, si la ACP no ha entregado al Ejecutivo la propuesta final sobre la construcción del tercer juego de esclusas. Al hacer esto, no pecan de lo mismo que acusan, ya que inventan con afán de asustar y predisponer a la gente en contra del proyecto.

Bienvenido el debate. Un debate que será solo de nosotros los panameños,



pues nadie más puede votar en el día final. Pero no olvidemos que es un debate a partir del momento en que el gobierno nos presente el proyecto y tengamos información para debatir.

Mientras tanto, no ofendamos la sabiduría popular que sabe reconocer, por instinto, aquello que puede beneficiar al pueblo.★

Tomado de La Prensa del 15 de noviembre de 2005.

ESCRIBIR BIEN

Nuevo léxico

(Tomado del libro Ortografía Española de Fernando Ávila)
Las palabras nuevas que ya han sido aprobadas por la Academia no se deben escribir en cursiva dentro del texto. Además, conviene pronunciarlas tal como se escriben. A continuación les ofrecemos ejemplos de palabras ya adaptadas a la morfología de nuestra lengua, aceptadas por la Academia. Han ido apareciendo en las últimas ediciones del Diccionario de la Lengua Española, 1970, 1984, 1992 y 2001.

Airbag	Ayatolá
Autoestop	Baffle
Bar	Barman
Básquet	Basquetbol
Beisbol	Bel canto
Bidé	Bufete
Bulevar	Bumerán
Búnker	Buqué
Buró	Bus
Cabaré	Caché
Camembert	Campus
Camuflaje	Capó
Carné	Cárter
Casete	Catamarán
Catarsis	Cederrón
Chador	Chalé
Chalet	Champú
Chance	Charleston
Chárter	Chef
Chequear	Checar
Chévere	Chic
Chifonier	Chip
Chovinismo	Chut
Chutar	Clic
Clip	Club
Clubes	Coctel
Cómico	Confeti
Confort	Contenedor
Cóñac	córner
Crac	Croché
Crol	Cruasán
Cupé	Dandi
Debut	Debutante
Debutar	Demo
Derbi	Disco compacto
Dial	Diésel
Display	Disquete
Disquetera	Dóberman
Dólar	Dúplex
Escáner	Eslalon
Eslogan	Esmoquin
Esnob	Esnobismo
Espagueti	Esplín
Espónsor	Esponsorizar
Esprintar	Esprinter
Esquí	Estándar
Estatus	Estéreo

ABC DEL AGUA

Las dolencias relacionadas con el agua son una de las causas más comunes de enfermedad y de muerte y afectan principalmente a los pobres en los países en desarrollo. Las enfermedades transmitidas por el agua que originan dolencias gastrointestinales son causadas por beber agua contaminada. Actualmente, 1,100 millones de personas carecen de instalaciones necesarias para abastecerse de agua y 2,400 millones no tienen acceso a sistemas de saneamiento. Asia muestra el mayor número de personas sin servicios, ya sea de abastecimiento de agua o saneamiento; pero en proporción, este grupo es mayor en África debido a la diferencia demográfica entre los dos continentes. Informe sobre el Desarrollo de los Recursos Hídricos del Mundo-UNESCO

Ante mayor demanda

Agotamiento de capacidad es inminente

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

Ante el aumento sostenido de la demanda, el agotamiento de la capacidad del Canal es inminente, por lo que Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha venido analizando el fenómeno que se está dando y está consciente de esta realidad, señaló el ingeniero Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo.

Tales planteamientos surgieron como reacción a los resultados de un estudio divulgado por la empresa naviera APL (y realizado por la Drewry Shipping Consultants) en el que se indica que no obstante el Canal de Panamá actualmente enfrenta satisfactoriamente el crecimiento en tonelaje/tránsitos, es improbable que pueda mitigar la presión continua sobre los puertos y la infraestructura ferroviaria de la Costa Oeste de los Estados Unidos durante los próximos 10 años.

De acuerdo con el estudio, mientras la ACP realiza mejoras que aumentarán la capacidad de la vía durante los próximos años, las proyecciones de Drewry muestran que un crecimiento anual del 3% en el número de buques sería suficiente para absorber el aumento en la capacidad de tránsito tan temprano como a principios del 2008.

El informe de la APL-Drewry resalta la importancia creciente del Canal de Panamá para el comercio estadounidense. Alrededor del 70% de los \$100 mil millones que se calcula es el comercio de contenedores que transita por el Canal cada año está destinado hacia o proviene de Estados Unidos. La carga total de contenedores que transitan por el Canal se duplicó de aproximadamente 2.76 millones de contenedores a 5.22 millones entre 1995 y el 2003.

Los riesgos

“El riesgo principal es que ante el deterioro del servicio que se pudiera dar, las navieras busquen alternativas, lo que pudiera resultar en una disminución de participación en el mercado. En términos de negocios el riesgo está en no aprovechar las oportunidades que nos brinda a Panamá el crecimiento en el mercado de transporte marítimo internacional”, señaló Sabonge.

La ACP, recordó, ha venido preparándose para el crecimiento de la demanda, primero, estudiándola al igual que a la capacidad; esos estudios, señaló, nos han permitido ver que en un futuro cercano la demanda alcanzará la máxima capacidad del Canal.

“Dentro del Plan Maestro del Canal se llega a la conclusión de que, una vez maximizada la capacidad del Canal existente mediante mejoras y proyectos de modernización, tendría que ampliarse para poder continuar asimilando el crecimiento de la

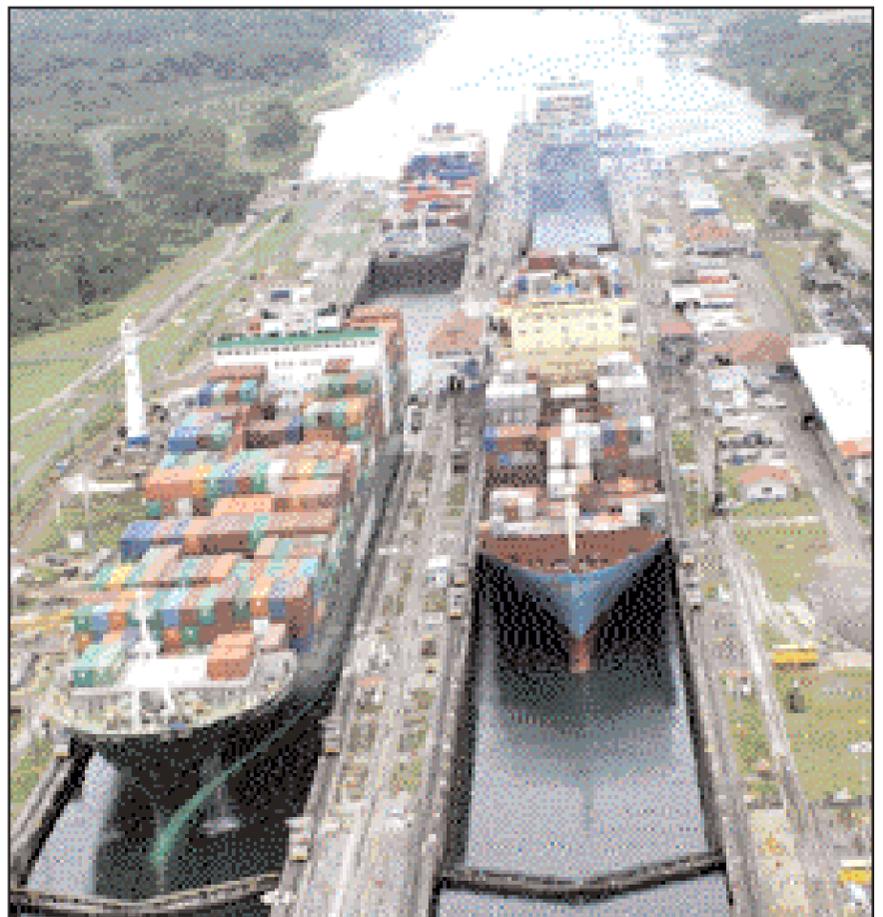


La carga total de contenedores que transitan por el Canal se duplicó de aproximadamente 2.76 millones de contenedores a 5.22 millones entre 1995 y el 2003.

demanda. Lo que nos llevó a hacer las evaluaciones técnicas y financieras para determinar la viabilidad de tal ampliación. Esa es la parte del Plan Maestro que está en plena discusión por parte de la Junta Directiva de la ACP para llevar las recomendaciones finales al Ejecutivo y posteriormente a un referéndum nacional, tal como lo indica la Constitución Política de la República”, explicó.

La investigación solicitada por la APL a la Drewry Shipping Consultants muestra que el tránsito por el Canal de Panamá aumentó bruscamente el año pasado a medida que los fletadores comenzaron a usar los servicios completamente acuáticos en respuesta al congestionamiento en los puertos de la Costa Oeste de los EU y al deterioro en el funcionamiento de los ferrocarriles transcontinentales.

De acuerdo con Sabonge, uno de los



temas más importantes es el hecho de que cualquier proyecto de ampliación toma alrededor de ocho años para su culminación. “El principal reto del Canal es garantizar que podamos mantener y mejorar la calidad de servicio durante todo ese tiempo. Hasta ahora lo hemos logrado y

tenemos confianza de que lo podemos hacer. Lo que no podemos hacer es prolongar mucho más la decisión. Por ahora estamos justo a tiempo para aprovechar las oportunidades y lograr en el proceso los máximos beneficios económicos y sociales para Panamá”, indicó.★

NBC en vivo desde Gatún

Jorge Vázquez

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Eran las siete en punto de la mañana cuando apareció en un monitor el rostro de Matt Lauer, presentador de la cadena de televisión estadounidense NBC, quien daba la bienvenida a su segmento “¿Dónde, en el mundo, está Matt Lauer?” transmitido en vivo desde las esclusas de Gatún a más de seis millones de espectadores.

La noche anterior había llovido copiosamente sobre Colón. La mañana de la transmisión del programa “en vivo” aunque empezaba ligeramente nublada, se perfilaba espléndida.

“Hola Matt..., ¿es ese un barco detrás de ti?”, le pregunta su compañera desde los estudios de NBC en Nueva York. “Sí, tengo un barco a mis espaldas. Estoy en una de las compuertas de las esclusas de Gatún en el Canal de Panamá”, contesta Matt desde el segundo destino de su gira por el mundo para su programa.

Una de las características de dicho programa es que sus compañeros, los presentadores del Today Show en Nueva York, no saben a qué parte del mundo va a ir a parar Matt hasta que el programa es transmitido.

Por eso no era de extrañar el gesto de sorpresa de sus colegas que lo veían desde los estudios de NBC en Nueva York cuando la cámara que registraba su rostro se alejó poco a poco revelando la inmensidad de las esclusas de Gatún.

Llevar estas imágenes en vivo significó un trabajo de unas tres semanas.

El equipo de la NBC, compuesto por unas 25 personas, trajo a Panamá 149 cajas en equipo para la transmisión en vivo y la preparación de algunos reportajes sobre los destinos turísticos y la vida cotidiana en el país.

Estos reportajes describen los destinos turísticos de Panamá; la vegetación y fauna tropical, e incluso algunas historias de personas que vivieron en Panamá durante la administración estadounidense del Canal.

El Canal fue la atracción principal del programa. El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, fue entrevistado en vivo desde la caseta de control y consultado, entre otros puntos, sobre cómo operaba la vía acuática bajo administración panameña.

Luego fue el turno para James Dertien, práctico del Canal, para hablar sobre su experiencia guiando buques tipo Panamax (los más grandes que pueden transitar la vía) a través de las esclusas. “Es como intentar aparcar un auto con sólo una pulgada de distancia a cada lado; hay que hacerlo con mucho cuidado”, indicó James.

A las 8:00 Matt Lauer accionó una de las compuertas de la esclusa de Gatún para permitir el tránsito del Coral Princess, el crucero que tiene el récord de peaje en su tránsito por la vía



acuática.

Los pasajeros saludaron efusivamente al presentador a medida que el enorme buque se acercaba a la caseta de control de Gatún.

Minutos después, desde el exterior de la misma caseta de control y con el crucero como fondo, la ex Miss Universo Justine Pasek habló sobre la vida en Panamá y le obsequió a Matt y a sus compañeros en Nueva York un sombrero Panamá, una vasija tejida por indígenas Emberá y un brazalete con diseños de huacas.

El conjunto típico de empleados de la ACP bailó para las cámaras de la NBC en vivo. Los presentadores estaban emocionados y sorprendidos con el colorido de las polleras panameñas y el ritmo del baile típico.

El ministro de Turismo y famoso cantautor y actor panameño, Rubén Blades, contestó varias preguntas sobre qué destinos visitar en Panamá, e incluso entregó más obsequios al presentador del segmento.

Para mantener un buen ritmo en el programa el equipo de trabajo de la NBC colocó cámaras desde distintos puntos de las esclusas; incluso se podían apreciar imágenes aéreas gracias a que también habían montado

1. Matt Lauer transmitiendo en vivo con el Coral Princess en el fondo.

2. El administrador Alemán Zubieta es entrevistado por el presentador.

3. La ex Miss Universo Justine Pasek también participó en la transmisión.

4. Matt Lauer saluda desde un popular “diablo rojo”.

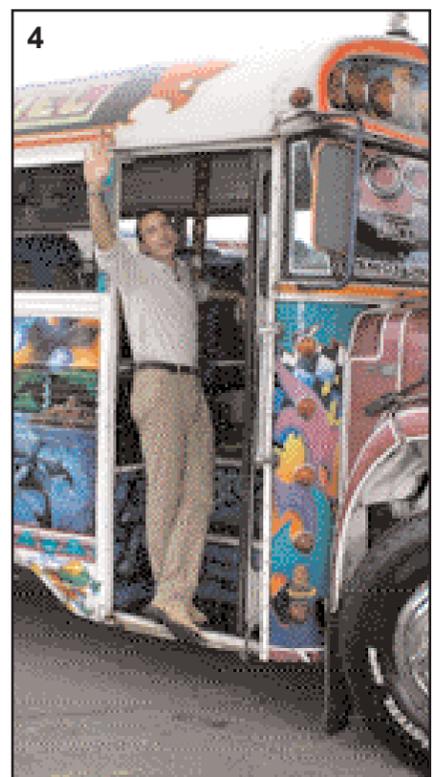
una cámara en un helicóptero que sobrevoló las esclusas de Gatún durante casi todo el programa.

Cada detalle estaba preparado. No hubo una sola entrevista cortada por falta de tiempo.

El productor de NBC, Sean Reis, tenía motivos para estar contento.

“Fue espectacular. No podía haber salido mejor. La televisión es un trabajo en equipo. Se requiere de muchas personas para transmitir un programa en vivo y lo que aprendimos cuando llegamos aquí a las esclusas es que en el Canal de Panamá también se desarrolla un muy buen trabajo en equipo”, explicó Reis.

Al final, el productor mostró su agradecimiento al personal de las esclusas de Gatún que los ayudó en todo momento. “¡No podríamos haberlo hecho sin que el equipo del Canal ayudara al nuestro!”, declaró. ☆



Cero tolerancia a la violencia

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Una de cada tres mujeres en el mundo ha sido golpeada, maltratada o forzada a tener relaciones sexuales. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, el 70% de las mujeres asesinadas muere a manos de su pareja o ex pareja. Ante esta realidad, en 1999 la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el 25 de noviembre como Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

La violencia contra la mujer comprende cualquier acción o conducta que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer. Las conductas violentas son variadas y usualmente se manifiestan en relaciones en las que una persona se siente superior o con poder sobre la otra.

Violencia física

Se refiere a la agresión del cuerpo mediante golpes, puñetazos, bofetadas, patadas, quemaduras, empujones, jalones de pelo, retención de la víctima en contra de su voluntad, intentos de asfixia, heridas con armas punzo cortantes o de fuego y cualquier otra acción que cause daño físico.

Violencia sexual

Obliga a una persona mediante la fuerza, intimidación, acoso, coerción, chantaje, soborno, manipulación, amenaza o uso de sustancias o drogas, a tener relaciones sexuales en contra de la voluntad.

Violencia psicológica o emocional

Acción u omisión en la que el

agresor coacciona, degrada o controla los comportamientos, sentimientos, creencias o decisiones de otra persona. Aunque es invisible, causa serios daños en el desarrollo psíquico y emocional de quien la sufre.

La violencia psicológica se manifiesta a través de insultos, amenazas, gritos, burlas, celos excesivos, discriminación, coerción, críticas permanentes, comparaciones degradantes, abandono, humillaciones, indiferencia, y actos violentos contra terceras personas, animales y objetos con el propósito de intimidar.

También se ejerce a través del hostigamiento y acoso sexual, control de las relaciones familiares y amistades, privación de la libertad y del acceso a la alimentación, control económico, prohibición de trabajar o estudiar y falta de colaboración en el cuidado de los hijos y las tareas del hogar.

De todas, la violencia psicológica es la más frecuente. Muchas veces el agresor no se da cuenta de sus palabras u acciones violentas y justifica su comportamiento. Inclusive, se siente con derecho a maltratar a la mujer y a los hijos. Por su parte, algunas mujeres no reconocen la condición de violencia que viven porque desde pequeñas vieron el maltrato del padre hacia la madre como algo normal. Los niños aprenden estos patrones de conducta y los repiten de adultos.

Es importante que la mujer identifique las conductas violentas, tome conciencia de su valor como persona y defienda su derecho a ser respetada.



La Autoridad del Canal de Panamá cuenta con un Programa de Psicología Corporativa (tel. 272-8888) que brinda asistencia a los empleados y una Oficina de Igualdad de Oportunidades (tel. 272-8101), que atiende los casos de acoso sexual.

Existen organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que ayudan a las mujeres víctimas de la violencia. Entre ellas, la Fundación para la Promoción de la Mujer (FUNDAMUJER, tel. 212-0047 y 800-1011), el Centro para el Desarrollo de la Mujer, (CEDEM, tel. 228-4277), el Centro de Atención a la Mujer Maltratada, (CAMM, tel. 267-0770) y el Ministerio de Desarrollo Social, tel. 279-0701.

También se puede acudir al centro de recepción de denuncias de la PTJ, tel. 262-6979; la Defensoría del Pueblo, tel. 262-6979; corregidurías; fiscalías; juzgados de familia y juzgados nocturnos.

Aclaran dudas sobre influenza aviar

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Con el propósito de aclarar dudas y ofrecer sus conocimientos sobre la influenza aviar, el Dr. Jaime R. Paz dictó una conferencia a los empleados de la ACP el 11 de noviembre en el salón 408 del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena. El Dr. Paz es un médico veterinario con 37 años de experiencia que labora en el Departamento de Prevención y Control de Zoonosis, en otras palabras, trabaja en la prevención de la transmisión de enfermedades de los animales a los hombres.

De las 1,415 enfermedades identificadas en el mundo, 62% provienen de los animales. O sea, que más de la mitad de las enfermedades que afectan a los hombres son enfermedades zoonóticas. Y no por ello, advierte el especialista, debemos odiar a los animales, sino que debemos estar alerta ante comportamientos extraños que son los indicativos de que el animal está enfermo.

Cuando se contrae la influenza o gripe, el individuo tiene malestar general y no quiere saber de nada. En contraste, la influenza aviar tiene una letalidad del 50%. El agente causal de



El Dr. Jaime R. Paz, del Departamento de Prevención y Control de Zoonosis del Ministerio de Salud, dictó la conferencia sobre la gripe aviar en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena.

esta enfermedad es el virus *Orthomyxoviridae*, género Influenzavirus. El virus, presente en Asia actualmente, se propaga fácilmente entre las aves domésticas y las silvestres, que no conocen fronteras.

China sacrificó recientemente medio millón de aves y el pánico en Italia ha reducido el consumo de aves en 60%, con la consiguiente afectación para los productores. Sin embargo, hay varios puntos que hay que recordar:

El contagio es por la vía

respiratoria, no por la ingesta del ave. Los métodos normales de cocción de los alimentos matarían el virus.

El virus de la influenza aviar no está presente en Panamá.

Las autoridades del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) tienen establecido un sistema de monitoreo de las aves domésticas para detectar la enfermedad de Newcastle que detectaría también la influenza aviar. Nuestro país ya tiene en marcha la forma de detectar la enfermedad dentro del sector

productivo.

Lo que resta es estar vigilantes en los puertos aéreos y marítimos y en el Canal de Panamá para impedir la entrada de aves enfermas que puedan ser traídas al país desde lugares infectados. Entre los países afectados están: Laos, Tailandia, Vietnam, Indonesia, Paquistán, Japón, Corea del Sur, Camboya, China, Taiwán, Croacia, Malasia, Turquía, Rumania y Rusia.

En cuanto a qué podemos hacer a nivel individual, es importante estar atentos al comportamiento anormal en pollos, patos, gansos, pavos, gallinas guineas, faisanes, palomas, aves cantoras, y aves salvajes. Un animal que deja de comer o que se muestra débil y enfermo es una clara señal de alerta. Avise inmediatamente a un veterinario o a las autoridades de cuarentena del MIDA.

El Dr. Paz explicó que el gobierno de Panamá, responsablemente, ha creado una comisión intersectorial integrada por el Ministerio de Salud (MINSAL), el MIDA, la Autoridad Nacional del Ambiente y el Instituto Gorgas para atender este tema. Añadió que el Gobierno Nacional también ha gestionado, a través del MINSAL, la adquisición de medicamentos antivirales y vacunas.

Bitácora del Canal

Esclusa pospanamax

Francisco J. Miguez
Coordinador del equipo de desarrollo del Plan Maestro

Desde la década de 1930 los estudios para una ampliación del Canal han determinado en forma concluyente que la opción más eficaz y eficiente para dotarlo de mayor capacidad es a través de la construcción de un tercer juego de esclusas. En 1939 los norteamericanos iniciaron la construcción de un tercer juego de esclusas diseñado con capacidad para buques navales cuyo tamaño (pospanamax) excedía las dimensiones de las esclusas de 1914. Después de adelantar significativamente las excavaciones para las nuevas esclusas, suspendieron los trabajos indefinidamente en 1942 a consecuencia de su entrada en la Segunda Guerra Mundial.

En la década de 1980 el estudio tripartita entre Panamá, Japón y los Estados Unidos retomó el tema de la ampliación del Canal y, al igual que los norteamericanos en 1939, concluyó que la alternativa de un tercer juego de esclusas para buques de tamaño pospanamax era la más apropiada. Hoy, los estudios que adelanta la ACP como parte de su Plan Maestro 2006-2025 indican, al igual que los estudios anteriores, que un Tercer Juego de Esclusas con mayores dimensiones que las actuales sería la opción más adecuada para aumentar la capacidad del Canal y permitir que la ruta por Panamá continúe creciendo.

Entonces, la pregunta es: ¿De qué tamaño debe ser la cámara de la esclusa? Debido a que el Canal establece sus peajes en función de la capacidad volumétrica de carga de los buques que transitan, y no por la cantidad de tránsitos o de buques, el objetivo debe ser que la esclusa tenga las dimensiones apropiadas para maximizar el volumen de carga que transite y hacer lo más eficiente su operación. Esto reduciría el número de tránsitos y optimizaría tanto el monto de la inversión como la utilización relativa de agua. Por eso, a Panamá le conviene una esclusa más grande por la misma razón que beneficia a los usuarios del Canal: hace este sistema de transporte más eficiente y más rentable para todos.

Consecuentemente, la esclusa debe ser del tamaño apropiado que permita transitar el tipo de buque que vaya a ser el predominante y más frecuente en las rutas marítimas relevantes por Panamá; ni más grande ni más pequeña. En este sentido, la cámara de la esclusa deberá acomodar las dimensiones del rango de buques más eficientes que vayan a ser el estándar de trabajo en las rutas de mayor volumen, intensidad y crecimiento por el Canal y no para el buque más grande que fuese a existir en el mundo.

Los estudios de mercado efectuados por la ACP indican que el segmento de portacontenedores, que hoy representa cerca del 39% de los ingresos y el 35% del volumen de tonelaje del Canal, constituye el segmento de mayor potencial de



Arriba, la flecha roja indica la ubicación del sitio de construcción del tercer juego de esclusas que los norteamericanos iniciaron en 1939 en el Pacífico. A la derecha, se aprecia la excavación alcanzada en esa fecha y que hoy está llena de agua, como se ve en la foto superior.

crecimiento por el Canal en el futuro. Se proyecta que este segmento de portacontenedores representará en el 2025 cerca del 60% del volumen de carga por el Canal y operaría regularmente, de ser posible, buques pospanamax con capacidad nominal para aproximadamente entre 8,000 y 11,500 contenedores de veinte pies de largo (TEUs), de entre 90,000 y 130,000 toneladas de peso muerto. Principalmente, es para transitar esos buques pospanamax de contenedores que la ACP estudia dimensionar la cámara de la esclusa.

Hoy en día existen más de 300 buques pospanamax de contenedores, muchos de ellos operando en rutas competidoras del Canal. Los astilleros tienen órdenes firmes para construir en los próximos cuatro años más de 300 buques pospanamax de contenedores. Para el 2009 se proyecta que aproximadamente 40% de la capacidad de carga de contenedores del mundo estará en buques pospanamax. Los clientes del Canal han indicado que desplegarían buques pospanamax de contenedores por la ruta de Panamá tan pronto el Canal los pueda transitar. Se anticipa que de ser posible transitarlos, para el año 2025 el Canal recibiría más de 3,000 tránsitos anuales de buques pospanamax de contenedores cuya capacidad de carga equivaldría a transitar cerca de 6,000 buques Panamax anuales. El tránsito de buques pospanamax permitirá al Canal maximizar sus ingresos y reducir sus costos operativos, transitando los mayores volúmenes de carga pronosticados, pero con menos tránsitos y más eficientemente.

Si la esclusa fuese más pequeña que el buque pospanamax relevante para el Canal, la ruta por Panamá sería nuevamente sub óptima haciendo al



Canal menos competitivo al no permitir el tránsito del buque más eficiente y rentable. En tal caso, se estaría forzando a los navieros a buscar alternativas a la ruta por Panamá o a utilizar un buque ineficiente. Asimismo, los análisis de capacidad del Canal han determinado que si un tercer juego de esclusas tuviese cámaras con capacidad para buques pospanamax, el Canal necesitaría efectuar cerca de 4,000 tránsitos anuales menos que si la esclusa se construyese del mismo tamaño que las actuales; en cuyo caso la demanda de carga por el Canal estaría limitada a transitar en buques panamax. En este sentido, si el tercer juego de esclusas fuese del mismo tamaño que las esclusas actuales, la capacidad del Canal se coparía nuevamente antes del año 2020. Por ello, serían necesarios dos carriles de esclusas adicionales del mismo tamaño que las actuales para transitar la misma carga que se pudiese transitar por un solo carril de esclusas de tamaño pospanamax.

Si las dimensiones de la esclusa fuesen mucho más grandes que el tamaño de los buques relevantes por la ruta de Panamá, entonces se incurriría en una inversión excesiva que sería subutilizada, la cual consumiría innecesariamente mayor cantidad de agua. Por consiguiente, no tiene sentido económico, comercial o ambiental hacer una esclusa más grande de lo necesario sólo para que transiten esporádica e infrecuentemente algunos

buques del mayor tamaño que existe. La ACP analiza entonces dimensiones de esclusas para los buques que hagan más eficiente y competitivo al Canal en aquellos segmentos de mercado crecientes que serán relevantes para la ruta por Panamá en el futuro.

Cada tránsito de estas esclusas pospanamax podría llevar el doble del volumen de capacidad de carga que en la esclusa actual. En términos de utilización de agua, una esclusa pospanamax, dotada de un sistema de tinas para ahorro de agua, utilizaría 7% menos agua que lo que utiliza una de las esclusas actuales. En conclusión, hace sentido una esclusa más grande porque requiere menos inversión para dotar al Canal de la capacidad necesaria para aprovechar la demanda proyectada. Una esclusa más grande que las actuales también hace sentido porque permite que los usuarios utilicen el tamaño de buque más eficiente y por lo tanto la ruta por Panamá se mantiene competitiva para sus segmentos de mayor crecimiento y potencial. Una esclusa más grande, al permitir que transite mayor volumen de carga con menos tránsitos, hace que el Canal sea más eficiente en términos de uso de recursos y agua por volumen de carga transitada. No menos importante, una esclusa más grande, pondría a Panamá en la ruta de los buques pospanamax, lo que impulsaría un desarrollo sin precedentes en el conglomerado de servicios de Panamá. ☆

Biznieta de Ferdinand de Lesseps visita el Canal

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

El Canal de Panamá está lleno de historia y de personajes cuyos sueños hicieron posible su construcción.

Uno de esos personajes fue Ferdinand de Lesseps quien asumió la responsabilidad de dar los primeros pasos para la construcción de una vía acuática por el Istmo de Panamá.

No fue una tarea fácil y al final fue Estados Unidos quien concluyó la obra, sin embargo el legado histórico del conde Ferdinand permanece, sobretodo por una de sus obras más importantes: el Canal de Suez.

Para recordar aquel legado tanto en Panamá como en Suez y en conmemoración de los 200 años del natalicio de este personaje, la embajada de Francia en Panamá invitó al conde Antoine De Lesseps, biznieta de don Ferdinand, a visitar el país.

En su visita de Lesseps conoció el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en donde observó con detenimiento cómo operan los simuladores en los tipos de embarcaciones. También conoció el Centro de



Visitantes de Miraflores en donde vio de cerca cómo operan las compuertas

de las esclusas del Canal para permitir el tránsito de los buques.

Para él estar en el Canal de Panamá significó cumplir un sueño que tenía desde hace mucho tiempo.

“Estoy conmovido porque la visita al Canal corresponde a un sueño que yo tenía de seguir las huellas de mi antepasado, y quiero expresar mi agradecimiento a la embajada de Francia y a la Autoridad del Canal de Panamá por permitirme estar aquí”.

El conde Antoine De Lesseps observó con especial detenimiento la sala histórica de las exhibiciones del Centro de Visitantes en de Miraflores en donde se destacan aspectos importantes de la historia de la construcción de la vía acuática en la que participó su bisabuelo.

Además participó durante su visita de una muestra de objetos históricos y documentos en el museo del Canal de Panamá para recordar la vida de Ferdinand y algunos aspectos relevantes de la historia del canal de Suez en donde se resalta la labor de quienes trabajaron en su construcción. Esta muestra, abierta al público hasta el próximo 27 de diciembre, tuvo el apoyo de las embajadas de Francia y Egipto.

Restauran equipo francés

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

El siglo XIX fue testigo del esfuerzo de pioneros franceses, quienes se abrieron paso entre las montañas y la espesa selva tropical. Los primeros constructores del Canal llegaron del Istmo de Panamá en 1881. Con ellos, comenzaron a desfilar las más modernas excavadoras, grúas y dragas de la época.

Cuando los franceses abandonaron el proyecto por falta de fondos, dejaron también valiosos equipos. Una locomotora fabricada en París por la Société Anonyme Franco - Belge, en 1885, remolcaba los vagones que transportaban el material excavado del Corte Culebra. Al formarse el lago Gatún, en 1913, esta locomotora y sus vagones quedaron bajo las aguas, en el antiguo poblado de Frijoles.

Casi 90 años después, la grúa flotante “Goliath” rescató este tesoro histórico, escondido a 45 pies de profundidad, cerca de la isla de Barro Colorado. El tiempo imprimió su huella en el hierro. “La locomotora y los vagones se encontraban con alta corrosión, de manera que el acero original de la locomotora se caía a pedazos”, comentó Francisco Castillo, ingeniero encargado de la restauración de esta maquinaria histórica.

Personal del taller de hojalatería de la División de Astilleros Industriales reparó la cabina de la locomotora y un contratista aplicó los recubrimientos de anticorrosivo y pintura. Para Castillo, restaurar esta maquinaria fue un reto por la condición en que se encontraba. “Habría que darle mantenimiento periódico, por lo menos cada tres o cuatro años”, añadió.

La antigua locomotora y dos vagones, restaurados, tendrán como escenario el Centro de Visitantes de Miraflores, a un costado de las escalinatas. Pedro Fernández, ingeniero de la División de Esclusas, expresó: “Estamos construyendo una estructura de concreto con un sistema de rieles para sustentar las locomotoras y los

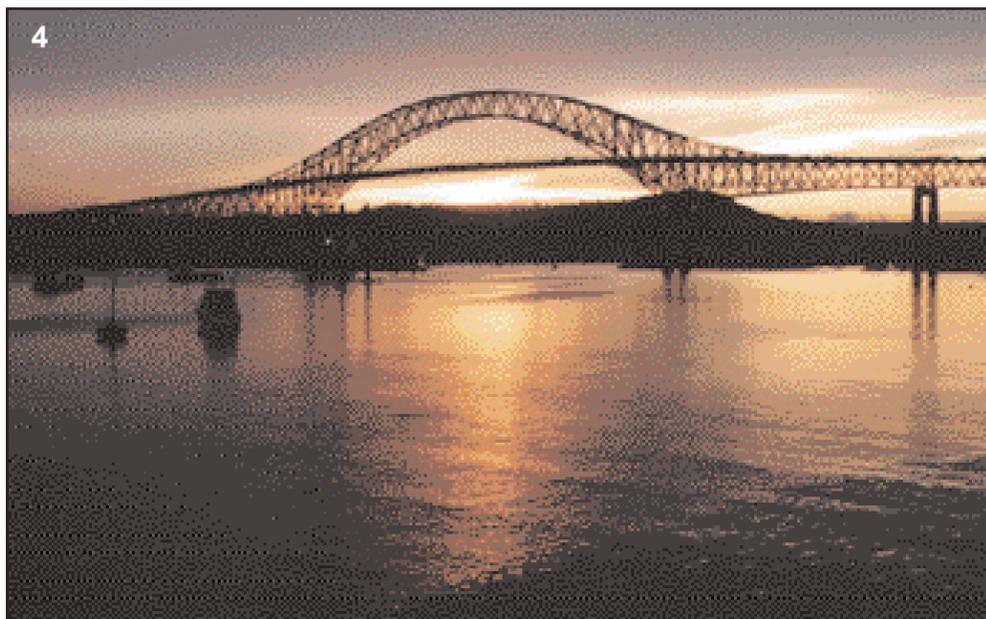


vagones. Es el tipo de sistema que se utilizaba con estas locomotoras, pero ajustados a las estructuras de estos días, una combinación del pasado con lo moderno”.

Los trabajos incluyen una acera para la circulación de las personas alrededor de la plataforma de exhibición. Este nuevo atractivo del Centro de Visitantes será inaugurado tan pronto finalice la obra civil. Los visitantes podrán admirar la locomotora y viajar con su imaginación a través del tiempo.



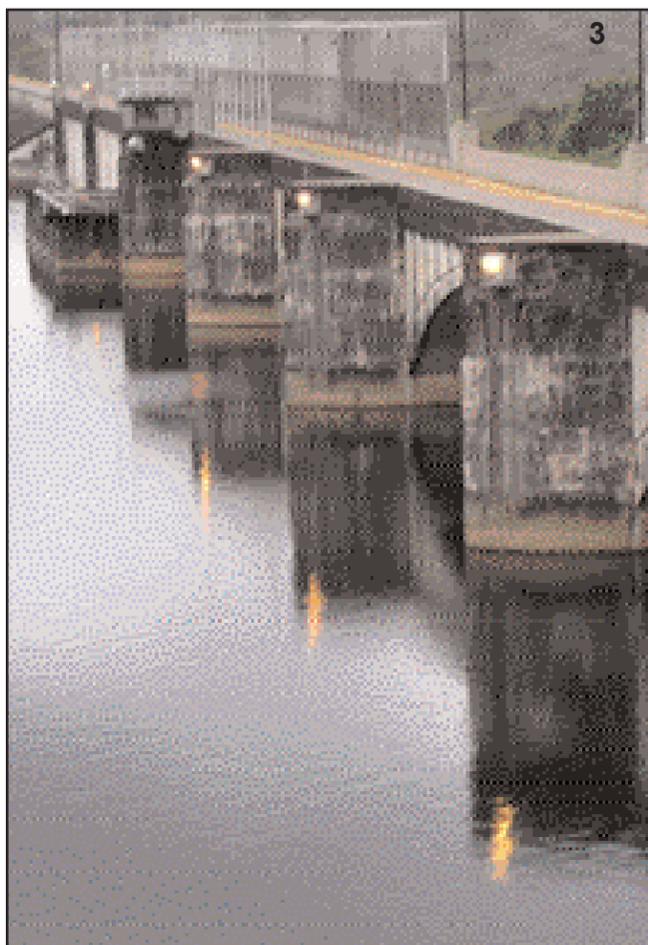
Armando De Gracia



El Canal en imágenes

- (1) Cambio de dientes: Rafael A. Carvallo S., Unidad de Hidrografía.
- (2) De la escuela a la casa: Rolando Checa Campos, Administración Ambiental.
- (3) Madden: Rogelio A. Manning, División de Ingeniería.
- (4) El guardián del Pacífico: Armando Ayala, División de Ingeniería.

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



El Canal de Suez en Panamá

Néstor Ayala

Marianela Dengo
mdengo@pancanal.com

Durante la semana del 14 al 18 de noviembre, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) recibió la visita de una delegación oficial de la Autoridad del Canal de Suez que vino a Panamá para la inauguración de una sala del Museo Interoceánico del Canal denominada "El Canal de Suez: Puerta entre Oriente y Occidente".

La delegación estuvo conformada por el ingeniero El-Said Zakaria El-Saaty, director del Departamento de Planificación e Investigación; el Sr. Mahmoud Ahmed Mahmoud Rezk, gerente general del Departamento de Planificación e Investigación; el Sr. Mohamed Nasr El-Sayed Abdel Nasser, director del Departamento de Arqueo; y el capitán Mohamed Fawzy Mohamed, práctico jefe y superintendente del Departamento de Tránsito.

Durante su estadía en Panamá la delegación de Suez se reunió con la alta gerencia de la ACP para compartir información estadística, de operaciones y de precios. Se habló de la intención de establecer un acuerdo de cooperación mutua entre las entidades que administran ambos canales, que sirva para fomentar el intercambio de información en materia de seguridad, operaciones, precios, comercio mundial y

entrenamiento. Los miembros de la delegación de Suez pudieron observar de cerca las operaciones del Canal de Panamá al realizar un tránsito por el Corte Culebra y visitar las Esclusas de Miraflores, el centro de adiestramiento SIDMAR, donde se ubican los simuladores que se utilizan para entrenar a los prácticos del Canal de Panamá, y la División de Dragado.

El Canal de Suez mide 190 kilómetros, lo que lo ubica como el canal más largo del mundo. Une el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo vía Gibraltar y el Océano Índico con el Mar Rojo. A diferencia del Canal de Panamá, el mercado principal del Canal de Suez es aquel que une a Asia con Europa y solamente el 10% de su carga tiene a América como punto de destino. Su principal competencia la constituye la ruta a través del Cabo de Buena Esperanza.

En términos de tránsitos, el Canal de Suez reportó 16,850 tránsitos en el 2004 y recaudó un poco más de tres mil millones de dólares en peajes. Su



Desde la izq., Mohamed Nasr El-Sayed Abdel Nasser, director del Departamento de Arqueo; Mahmoud Ahmed Mahmoud Rezk, gerente general del Departamento de Planificación e Investigación; capitán Mohamed Fawzy Mohamed, práctico jefe y superintendente del Departamento de Tránsito, y el ingeniero El-Said Zakaria El-Saaty, director del Departamento de Planificación e Investigación, durante su visita a la caseta de control de las Esclusas de Miraflores.

principal segmento de mercado es la carga contenerizada y es capaz de servir al 100% de la flota de contenedores del mundo, al 97.7% de la flota de graneleros, y al 59.9% de la

flota de tanqueros cargados y al 100% en lastre. El calado máximo permitido es de 62 pies; y en el 2004 el 8% del comercio marítimo mundial transitó por esta vía.★

Ventana internacional

CP Ships y Hapag-Lloyd anuncian nuevo servicio semanal a Australia

CP Ships y Hapag-Lloyd anunciaron hoy sus intenciones de lanzar a partir de febrero de 2006 un nuevo servicio conjunto hacia Australasia que unirá Australia, Nueva Zelanda, el sureste de Asia, el Mediterráneo y el norte de Europa vía el Canal de Suez.

Este nuevo servicio con frecuencia semanal será atendido por 12 buques con una capacidad de 2,000 a 2,500 unidades equivalentes a veinte pies (TEU, por su sigla en inglés).

CP Ships y Hapag-Lloyd se encuentran en negociaciones con otras partes interesadas sobre su posible participación en el nuevo servicio y se mantienen en proceso de finalizar planes para un nuevo servicio que unirá Australasia con los Estados Unidos y Europa vía el Canal de Panamá.

El nuevo servicio por el Canal de Suez junto al servicio por el Canal de Panamá remplazarán los servicios alrededor del mundo conocidos como viajes "en dirección este" y "dirección oeste" que serán discontinuados en febrero de 2006 al vencimiento de la alianza para compartir espacio en los buques que atienden estos servicios.

"Permanecemos fuertemente comprometidos a brindar a nuestros clientes servicios competitivos en estas rutas", declaró Juan Manuel González, vicepresidente ejecutivo de CP Ships. "Luego de estudiar una serie de opciones, hemos decidido que ésta es la mejor manera de cumplir con nuestro compromiso".

Tony Firmin, director general de Hapag-Lloyd Container Line, manifestó que se siente muy complacido de que los cargueros puedan aumentar su presencia en estas rutas tan importantes: "Con el tonelaje adicional desplazado podremos responder satisfactoriamente a las futuras necesidades de nuestros clientes".

Actualmente se están finalizando los detalles de este nuevo servicio, los cuales serán anunciados en su momento oportuno. Este nuevo acuerdo para compartir buques está sujeto a revisión legal.★

Tomado de PR NEWSWIRE, 17 de noviembre de 2005.

Convenio de cooperación

Armando De Gracia



Recientemente el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, y el director de la Policía Técnica Judicial, Jaime Jácome, suscribieron un Convenio de Cooperación Interinstitucional a fin de consolidar la coordinación entre ambas instituciones para procurar una eficaz y oportuna atención a las denuncias por faltas y delitos que se cometan contra la Autoridad del Canal de Panamá o en sitios o instalaciones bajo su responsabilidad, asegurando el funcionamiento ininterrumpido, seguro y eficiente del Canal.