

Panamá con nuevos récords

No obstante las mejoras hechas al Canal, el número de buques en espera de cruzar la vía, que llega en la actualidad a 68, habla de una capacidad que se agota. A pesar de ello, la ACP estableció dos nuevos récords: 27 tránsitos de buques de más de 91 pies de manga en una sola jornada, y más de un millón de toneladas transitadas en un sólo día. ♦ 2 y 12



Ilustrativa

La tierra para sus dueños



Más de 2000 nuevos títulos de propiedad en Coclé.

PAG>3

Mitos y realidades (II)



El corredor intermodal por Panamá no es considerado una solución viable.

PAG>6 y 7

Oportunidad para estudiantes



En este número, anuncio para contratación de asistentes estudiantiles.

PAG>3

68
es el número de buques que hacen cola "hoy" en espera de transitar el Canal.

CORRESPONDENCIA

Honorable Señor
 Alberto Alemán Zubieta
 Administrador
 Autoridad del Canal de Panamá

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ocasión de agradecerle el envío de los dos ejemplares de "Las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter 1970-1979", cuyo autor, su excelencia Omar Jaén Suárez, posee los títulos y experiencia docente que lo acreditan como una autoridad en el mejor manejo de temas tan complejos como lo es el del Canal de Panamá y su futuro.

La Cancillería considera en su justo valor el contenido de los textos en mención, los cuales deben ser recomendados como obras de consulta obligada en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y, sobretodo, en la Escuela de Relaciones Internacionales de la Universidad de Panamá.

Aprovecho la ocasión para reiterarle las seguridades de mi distinguida consideración,

Samuel Lewis Navarro
 Primer Vicepresidente y
 Ministro de Relaciones
 Exteriores

La foto



Un submarino peruano transita las esclusas de Gatún.

De la Administración

Una capacidad que se agota



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

Octavio Colindres

Julietta Rovi

Maricarmen de Ameglio

*De nuestra capacidad
 para entender las tendencias
 del mercado.... dependerá la
 continuidad e incremento de
 los beneficios que los
 panameños todos podamos
 seguir percibiendo....*

El pasado 13 de marzo se estableció una nueva marca de tonelaje transitado por el Canal en un solo día. Un poco más de un millón de toneladas (1,070,023tons) CPSUAB, fue logrado por el esfuerzo y dedicación de la fuerza laboral del Canal de Panamá. Esto es sin duda motivo de celebración, y a la vez, ocasión para una seria reflexión, ya que el nuevo récord es una clara muestra de la creciente demanda que enfrenta un Canal que ya llega al máximo de su capacidad operativa.

La larga fila de buques que esperan para transitar, y la creciente presencia de buques cada vez más grandes, ponen en evidencia que las mejoras realizadas para ampliar al máximo la capacidad del Canal, y servir de manera confiable a la industria, se van volviendo insuficientes. En los últimos cinco años el Canal ha podido incrementar de manera constante sus ingresos por la prestación de sus servicios y, consecuentemente, aumentar sus aportes al Estado, los cuales se invierten en obras y programas de interés social en todo el país.

De nuestra capacidad para entender las tendencias del mercado, planteadas al Canal en la altísima demanda de que son objeto sus servicios en la actualidad- como se registra en esta edición- dependerá la continuidad e incremento de los beneficios que los panameños todos podamos seguir percibiendo del aprovechamiento sostenido de recurso tan estratégico. ★



el canal 10

10 al día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de
TODOS LOS PANAMENOS

 <p>FETV, Canal 5 Sábados 7:30 p.m.</p>	<p>Telemetro, Canal 13 Domingos 9:00 a.m.</p>	<p>RTVE, Canal 11 Domingos 11:00 a.m.</p>	<p>Hosanna Visión Domingos 9:30 p.m. Miércoles (r) 6:00 p.m.</p>
--	---	---	--

Mejores días

Omar Rodríguez
oarodriguez@prensa.com

Tras reiterar que no habrá desplazamiento de personas ni embalses en la Cuenca del Canal, el presidente de la República, Martín Torrijos aseguró que los beneficios de la vía acuática también llegarán a las pequeñas comunidades que forman parte de esa importante región.

Las palabras del mandatario se dieron durante la entrega de más de dos mil títulos de propiedad en las localidades de Chiguirí Arriba y Tambo de Penonomé.

La entrega de estos títulos demuestra que el desarrollo del Canal y de las comunidades de la Cuenca no es incompatible, precisó Torrijos.

Agregó que además de representar un legado para los hijos, los títulos de propiedad entregados brindan la seguridad a los campesinos de que nadie los va a sacar de sus tierras ni los va a invadir si se llega a ejecutar el proyecto de ampliación del Canal.

En el momento oportuno, tanto la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) como el gobierno darán todas las explicaciones que se requieren sobre el proyecto de ampliación de manera que la decisión que tomen los panameños sea a conciencia, precisó el presidente ante centenares de personas que se dieron cita en los lugares mencionados el martes 7 de marzo.

Un Canal para el desarrollo

“Un Canal que costó vidas y muchos sacrificios y que nos ha llenado de orgullo como panameños tiene que ser el Canal que ayude a promover el desarrollo nacional del país”.

No se trata solamente del desarrollo de las ciudades periféricas de Panamá y Colón sino también del desarrollo de las pequeñas comunidades como aquellas enclavadas en las zonas montañosas de las provincias de Coclé, Panamá y Colón que forman parte de la Cuenca.

Nos aseguraremos de que a cada rincón del país lleguen mejores condiciones de vida a través de más y



Néstor Ayala

Orgullo y alegría mostraron los campesinos al recibir los títulos que los acreditan como dueños legales de la tierra que han ocupado por años. A la derecha, el Presidente de la República y el administrador del Canal durante la entrega de títulos en la comunidad de Tambo, Penonomé.

mejores escuelas, caminos y centros de salud.

Reacciones

José Alabarca, Genaro Ortiz y Juan De Dios Chirú, tres dirigentes campesinos que formaron parte del proceso de consulta y participación comunitaria que se puso en marcha en el año 2000, se mostraron complacidos con los títulos recibidos.

“Estos documentos son parte de la cosecha que deja el proceso de diálogo con las autoridades ya que fuimos nosotros los que planteamos desde un inicio la necesidad de que se nos titularan las tierras”, comentó Chirú.

Ortiz por su parte mencionó que siempre tuvieron confianza en las palabras de las autoridades



gubernamentales y del Canal, en el sentido de que no había decisión tomada sobre los embalses.

Alabarca dijo que como campesino residente en la Cuenca se siente tranquilo con el anuncio de que no

habrá desplazamientos.

“Ahora lo que esperamos son proyectos de desarrollo para nuestras comunidades y para ello necesitamos seguir por el camino del diálogo y la concertación”.

Oportunidad para estudiantes

A partir de hoy y hasta el 17 de abril de 2006, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aceptará solicitudes de empleo de estudiantes universitarios para el próximo Programa de Ayudante Estudiantil que iniciará el 5 de junio de 2006.

Para participar en el programa, los estudiantes deberán llenar la solicitud de empleo disponible en el sitio de Internet de la ACP bajo la página de Recursos Humanos (<http://www.pancanal.com/esp/hr/index.html>) y 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 5 de junio de 2006 tienen pendiente o estarán realizando su trabajo de graduación (tesis, práctica profesional, seminarios u otros) no son elegibles para el programa.



Armando De Gracia

Cheryl Cubilla- asistente estudiantil

-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 5 de junio y el 1 de septiembre 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., o 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 de empleo deberá ser entregada en las oficinas de la División de Operaciones de Recursos Humanos, ubicadas en el sector Pacífico, temporalmente, en el sótano del Edificio 706 en Balboa, en un horario de 7:15 a.m. a 4:15 p.m., de lunes a jueves sin cerrar al mediodía y en el sector Atlántico, en el Edificio 215 en Gatún, en un horario de 7:15 a.m. a 11:45 a.m. y de 12:45 p.m. a 4:15 p.m., de lunes a viernes.

Mediante este programa la Autoridad del Canal de Panamá brinda a estudiantes la oportunidad de adquirir experiencia y valiosos conocimientos sobre sus operaciones y al mismo tiempo contribuye a su desarrollo profesional.

Infoplazas-ACP en Chitré y Los Santos

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los jóvenes de las provincias de Los Santos y Herrera están hoy más cerca del Canal con la apertura de dos nuevas Infoplazas-ACP con acceso gratuito a Internet.

Estas Infoplazas; una en el edificio Nueve Mares en el corazón de Chitré y otra sobre la avenida Rogelio Gáes una céntrica zona comercial de Las Tablas, abrieron sus puertas como parte de una iniciativa compartida por la Secretaría de Ciencias, Tecnología e Innovación (SENACYT), la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Fundación Biblioteca Nacional.

El objetivo es atender las necesidades de estudiantes de todos los niveles, así como para investigadores e interesados en obtener información sobre el funcionamiento y procesos de la vía acuática.

También puede servir para que cualquier persona conozca los anuncios sobre licitaciones y compras en un enlace directo con el sitio Web de la ACP, así como actividades propias de la organización para que cualquier interesado pueda participar de ellas sin importar donde se encuentre.

En estas nuevas Infoplazas inauguradas en todo el país la ACP ha puesto a disposición del público libros históricos, publicaciones recientes para jóvenes y adultos relacionadas



Arriba, el subadministrador del Canal, Manuel Benítez cedió el corte de cinta en la infoplaza de Las Tablas al gobernador de la provincia, Héctor Cárdenas. Más tarde en Chitré (derecha), los usuarios de la nueva Infoplaza que brindará servicio a estudiantes, investigadores, periodistas y público en general.



con el Canal de Panamá.

“Yo siento una gran satisfacción y me alegra mucho que la niñez, la juventud de Las Tablas, y la provincia de Los Santos tenga acceso a esta tecnología tan importante que va a enriquecer los conocimientos de esta juventud para que sepan el valor que tiene el Canal de Panamá para todos los panameños y así que esta juventud crezca con los conocimientos necesarios que nosotros no tuvimos la oportunidad de tener pero que ellos sí van a tener”, manifestó Manuel María González, representante de Valle

Riquito en Las Tablas.

Juan Vásquez, otro representante de Las Tablas, indicó que “nos sentimos muy halagados porque hacía tiempo que estábamos aspirando a tener una Infoplaza en el área para que todos se beneficiaran”.

Mientras tanto, Sobeida González, una madre de familia del distrito de Chitré indicó: “me siento muy contenta porque los jóvenes de escasos recursos pueden venir a Internet”.

Estos centros están llamados a cumplir un papel importante en la tarea que la ACP desarrolla para

informar ampliamente al país sobre el Canal.

El primero de estos centros se inauguró en la biblioteca Fernando Guardia de Penonomé, luego en la Biblioteca Santiago Anguizola de David, Chiriquí, y posteriormente abrió sus puertas una nueva Infoplaza en el Centro Comercial Los Andes de San Miguelito.

Se espera que las provincias de Colón, Veraguas y el distrito de La Chorrera cuenten próximamente con estas facilidades. ☆

Programa de verano llega al interior

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La ciudad de Chitré, en la provincia de Herrera, fue el lugar ideal para inaugurar los espectáculos del Programa Cultural de Verano de la Autoridad del Canal de Panamá, que en conjunto con el Despacho de la Primera Dama, se presenta en distintos puntos de nuestro país.

Cuando la Orquesta Sinfónica Juvenil interpretaba las primeras notas en el Parque Unión de Chitré, el mismo día y casi de manera simultánea iniciaban también dos espectáculos similares en Chepo y en San Miguelito en el sector de Los Andes.

La idea es llevar al público en puntos distantes del país una pequeña muestra del Programa Cultural de Verano que se desarrolla anualmente en las escalinatas del Edificio de la



Administración del Canal.

Estas presentaciones también se llevaron a cabo en La Chorrera, Santiago de Veraguas, y las provincias de Colón y Chiriquí. ☆



La alegría fue contagiosa en Los Andes(1); el parque Unión de Chitré se abarrotó de espectadores (2) que disfrutaron de las presentaciones, especialmente la de Ceferino Nieto (4). Igualmente ocurrió en la plaza de la Independencia (3), en Panamá, donde gran cantidad de vecinos del área pudieron disfrutar de las presentaciones. Este programa incluirá la presentación de espectáculos en al menos otras 40 comunidades en todo el país.



Los mangos bajitos



Ilustrativa

Carlos A. Alvarado

DURANTE los últimos 25 años, el Canal sufrió una transformación extraordinaria. Producto de las negociaciones del Tratado Torrijos-Carter, se estableció un período de 20 años de preparación para el traspaso. Durante este período, el Canal invirtió unos 10 millones de dólares anuales en entrenamiento y formación de panameños, preparándolos para asumir cada vez mayores responsabilidades a todos los niveles de la organización. El resultado de la previsión de los negociadores está a la vista: el Canal es hoy una empresa de primera línea que sin complejos presta un servicio de calidad, se adecúa a los requerimientos de la demanda y se prepara para el futuro. La ruta seguida para llegar aquí no estuvo exenta de obstáculos. A pesar de ellos, la administración McAuliffe-Manfredo, con apoyo de la Junta Directiva binacional, instrumentó lo necesario para una transferencia sin traumas.

Hubo, sin embargo, un período durante el cual este esfuerzo corrió peligro. Fue después de la invasión del 20 de diciembre de 1989, a sólo 10 días de culminar el período de McAuliffe y Manfredo. El primero, disgustado por el riesgo a que se expuso al Canal y su personal, viajó a los Estados Unidos y no regresó más. En un país literalmente ocupado y un gobierno atendiendo otras prioridades, los zonians reaccionaron rápidamente, se reagruparon y reasumieron parte del control perdido. Argumentando que habían sido aprobadas por McAuliffe antes de partir, instrumentaron una serie de medidas que incluyó escandalosos beneficios personales para ellos (mi opinión es que McAuliffe, ausente del país, jamás aprobó tales beneficios). Paralelamente, la preparación del Canal para la transferencia sufrió un retroceso.

Fogoneado por ciertos ejecutivos, comenzó un período donde predominó el criterio de que el único compromiso que tenía el Canal para con Panamá era mantenerlo operando. En forma irónica se expresaba que el objetivo era que a media noche del 31 de diciembre del 1999, EE. UU. “saldría apagando las luces” y Panamá “entraría volviéndolas a prender”. Fue lo que se llamó por lo bajo la “política de los mangos bajitos”. Afortunadamente, un indiscreto mensaje interno utilizando precisamente estos términos, llegó a manos del presidente de la Junta Directiva quien tomó drásticas medidas correctivas. A pesar de estas dificultades, el Ing. Guardia pudo impulsar avances significativos en la organización.

Cuando el Ing. Guardia decidió regresar a sus actividades privadas, el gobierno tuvo la certeza de reemplazarlo con el Ing. Alberto Alemán. Y el Canal cambió totalmente de filosofía. Con el problema de la transición resuelto, Alemán intuyó que su responsabilidad iba más allá de la simple administración de la gestión del tránsito. Modernizó la organización y dio pasos para responder a las exigencias que imponen el conjunto de escenarios futuros. Con visión estratégica tomó acciones excepcionales convencido de que el futuro responde cuando se le indaga adecuadamente. Un análisis concienzudo del futuro del comercio marítimo mundial llevó a la planificación ordenada de la posible expansión del Canal. Estudios detallados de este proyecto están por hacerse públicos. A pesar de la discreción con que se han manejado, se ha divulgado suficiente información como para que el ciudadano intuya que el proyecto es viable, que es clave para el desarrollo de Panamá y que las condiciones están dadas para que un proyecto de esta magnitud pueda ser ejecutado por un país pequeño como el nuestro.

Sin esperar el resultado de los estudios, ciudadanos convencidos de que el Canal no debe ir más allá del servicio que presta actualmente, expresan su oposición tratando de influir en la opinión pública. Sin saberlo están levantando nuevamente la bandera de aquella política absurda de “los mangos bajitos” con que en su momento se puso en riesgo al Canal. Promueven que el Canal, y con ello Panamá, se contente con ser cómodo espectador en lugar de esforzado protagonista. En un mundo en constante cambio, pretenden que el Canal no cambie. Buscan poner un corsé a un proyecto que debería ser impulsado como parte de la agenda del desarrollo nacional, a contrapelo de todo lo que se ha dicho y escrito por años sobre el destino marítimo de nuestro país. Incluso se arriesgan propuestas que perjudicarían a Panamá. Se propone, por ejemplo, la utilización del ferrocarril para la transferencia de carga de un océano al otro, a pesar de que ello significa entregarle gratuitamente a una transnacional ingresos que por tonelada transitada recibe Panamá. Parte de esos ingresos, que actualmente superan los 400 millones de dólares anuales, emigrarían al extranjero en lugar de ser invertidos internamente en salud, educación y desarrollo.

No comparto la tesis que promueven. Pienso que el Canal tiene la obligación de adecuarse a la demanda del comercio mundial, como un medio de aumentar el beneficio que actualmente trae al país. En lo personal, estoy convencido de que el rechazo del proyecto de la expansión conlleva el riesgo de perder todo lo ganado. Toda una satisfacción para aquellos que con la política de “los mangos bajitos”, buscaron preparar el terreno para un estrepitoso fracaso de Panamá en el manejo del Canal. ☆

Tomado de El Panamá América del 23 de febrero de 2006.

PARA EXPERTOS

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

Capital intelectual / Carlos Obeso. Barcelona: Gestión 2000, 2003. 110 p.

Relato documentado de las prácticas conocidas en la gestión del capital intelectual y una invitación a explorar los paisajes inéditos de la inteligencia humana aplicada que quedan por descubrir.

Cómo crear equipos efectivos: el conjunto de habilidades requeridas para crear equipos fuertes e influyentes / Ana García Bertrán, traductora. Bilbao: Deusto, 2004. 176 p.

Explica la diferencia entre equipos y grupos de trabajo tradicionales, los costes y beneficios del trabajo en equipo, y cómo puede determinar si un equipo es la mejor opción para hacer frente a una tarea. Ofrece consejos prácticos sobre las cosas que se tienen que hacer, y hacer bien, si el equipo quiere lograr el éxito.

Emociones destructivas: narra un diálogo científico con el Dalai Lama / Daniel Goleman. Barcelona: Vergara, 2003. 494 p.

Un desafío común a toda la humanidad está en el corazón de este libro, que documenta una colaboración entre el Dalai Lama y un grupo de científicos centrada en comprender y contrarrestar las emociones destructivas.

Formulario técnico de elasticidad y resistencia de materiales con problemas resueltos / Antonio Argüelles Amado; Isabel Viña Olay. Madrid: Bellisco, 2004. 345 p.

Define las ecuaciones que rigen el cálculo de tensiones y de deformaciones en un punto de un sólido elástico sometido a un estado general de cargas independientemente del material que constituye dicho sólido. Introduce una serie de ideas generales sobre las estructuras formadas por barras, es decir, sobre conjuntos de barras enlazadas entre sí de alguna manera.

ABC del Agua

El río Amazonas es el más grande y caudaloso del planeta, y además uno de los dos ríos más largos del mundo. El Amazonas nace en los Andes del Perú a más de 5.000 metros sobre el nivel del mar, siendo su fuente de nacimiento la Quebrada de Apacheta, junto al nevado Mismi, en la región de Arequipa. El Amazonas recorre también la frontera peruano-colombiana y después hace frontera con Brasil. Luego de su largo recorrido por Brasil, desemboca en el Atlántico. Su longitud aún es discutida: nuevas exploraciones le otorgan al río 740 Km más de longitud, lo que lo colocaría de primero en el ranking de ríos más largos del mundo.

Wikipedia

Mitos y realidades sobre la urgencia y necesidad de tomar una decisión

Rodolfo Sabonge

Director de Planificación Corporativa y Mercadeo

En la edición de El Faro del 3 de febrero de 2006, dedicamos un artículo explicando el porqué un Canal Seco no resuelve el problema de capacidad que enfrenta el Canal de Panamá ante la demanda que se proyecta para los próximos 20 años. En este artículo vamos a tratar otro tema que también es objeto de discusión y que es de vital importancia para comprender la urgencia que tenemos en tomar una decisión sobre la ampliación del Canal de Panamá.

Mito: Es falso que la capacidad del Canal de Panamá se saturará a corto plazo.

Realidad: Durante muchos años la capacidad del Canal se midió con base en el número de tránsitos. En la década de los sesenta, por el Canal llegaron a transitar 42 buques al día. Hoy transitan alrededor de 38, lo que lleva a muchos a concluir que existe un excedente de capacidad y que no es urgente una ampliación del Canal. Al examinar las estadísticas más detalladamente, podemos ver que lo que ha cambiado es la composición de la mezcla de los buques que en la actualidad transitan el Canal. En los años sesenta la mayoría de los buques que transitaban el Canal eran pequeños y no tenían restricciones de tránsito. En promedio, de cada 10 tránsitos, uno era de un buque grande y el resto de buques pequeños. Con el transcurso del tiempo, los buques que transitan el Canal han crecido en tamaño y están sujetos a mayores restricciones para mantener niveles de seguridad adecuados, su tránsito toma mucho más tiempo y requieren de muchos más recursos. Actualmente, de cada 10 tránsitos, cinco son de buques grandes y cinco de buques pequeños. Adicionalmente, un buque de los más grandes que transita el Canal puede tomar hasta dos horas en las esclusas de Gatún y utilizar hasta ocho locomotoras de remolque y tres prácticos. Un buque pequeño puede tomar una hora en las esclusas de Gatún, utilizando cuatro locomotoras de remolque y un práctico. El cambio en la composición de la mezcla de buques ha resultado en un aumento en tonelaje e ingresos, una disminución relativa en el número de tránsitos y una disminución acelerada en la capacidad. Es como el caso de un elevador con 2,000 libras de capacidad máxima, en el que caben, por ejemplo, 10 personas delgadas de 100 libras y cinco personas gordas de 200 libras. En la medida en que aumente la cantidad de personas gordas con un peso de 200 libras, el elevador tendrá cada vez menos capacidad en número de personas.

Mito: Por el Canal transita una minúscula porción (menos del 4%) de la carga mundial, por lo tanto no hay suficiente carga que amerite su ampliación.

Realidad: Se quiere hacer ver que el porcentaje de carga que transita por el Canal es pequeño, pero lo que no se explica es que el número de toneladas al que se refiere ese porcentaje, es enorme. En el año 2000 se movieron por mar más de 6,000 millones de toneladas. Se espera que esta cifra alcance los 8,000 millones para el año 2010. Lo que le debe interesar a Panamá es aumentar su participación en el mercado mundial de la carga, pero para ello hay que tener más capacidad. Además, el porcentaje del total no es un dato importante. Si analizamos cuánto de la carga de granos que se mueve en el mundo pasa por el Canal, podemos ver que es alrededor del 20%, lo que es un porcentaje significativo. Lo mismo ocurre cuando analizamos otros segmentos del mercado, tal como el de los contenedores, que para el Canal de Panamá representa cerca del 7% de lo que se mueve en el mundo, lo que en términos de porcentajes está por encima del 4% del total del mundo y este último es el segmento que más está creciendo y que más nos interesa a los panameños.

Mito: Se pronostica un crecimiento anual pequeño (3%) en las toneladas de carga, lo cual no amerita una ampliación del Canal.

Realidad: Un análisis más detallado del aumento pronosticado, nos deja ver que ese aumento de 3% en toneladas de carga incluye un aumento anual de 5% en el segmento de contenedores. Esto se debe en parte a que los buques portacontenedores muchas veces llevan contenedores vacíos que no aportan en peso pero sí en volumen de carga. También hay que recordar que el mismo fenómeno ocurre en los buques portavehículos, que por su propia naturaleza llevan más volumen que peso, y el caso más significativo es el de los buques de pasajeros (cruceros) que en términos de peso de carga no aportan absolutamente nada pero en toneladas de volumen sí. Por lo tanto, no podemos llegar a conclusiones analizando las estadísticas y los pronósticos tan superficialmente.

Mito: Ningún buque pospanamax está siendo construido para ser utilizado en la ruta por el Canal de Panamá.

Realidad: En 1914 cuando se inauguró el Canal de Panamá, ningún buque se había construido para transitar por él, dado que este no existía. Una vez se inauguró, los navieros comenzaron a

Corredor Intermodal en construcción



Kansas City Southern, Inc., empresa dueña del 50% de las acciones del Ferrocarril de Panamá, y Hutchison Ports, operador de nuestros Puertos de Balboa y Cristóbal, invierten capital actualmente, en exceso de los mil millones de dólares para conectar el puerto de Lázaro Cárdenas en la costa oeste de México a los principales mercados de la costa este de Norteamérica, lo que hace pensar que para estas empresas la inversión en un sistema de transporte multimodal en Panamá no es una alternativa viable.



Mitos y realidades sobre la urgencia y necesidad de tomar una decisión

colocar los buques existentes por la nueva ruta. Precisamente de ahí surgió el término Panamax, que se definió con base al tamaño de las esclusas del Canal de Panamá. La industria del transporte marítimo se ajusta a las necesidades y a las restricciones que imponen las rutas. El buque ha evolucionado tremendamente en los últimos 50 años. Los buques pospanamax comenzaron a construirse en la década de los setenta, no son tecnología del futuro, son del pasado. Su razón de ser: reducir los costos unitarios de transporte. A mayor tamaño de buque, menos costos de transporte por tonelada (economías de escala). Esta relación también es válida para la ruta por Panamá. De contar el Canal de Panamá con una esclusa que permita el tránsito de buques de mayor tamaño, la industria marítima y el comercio internacional utilizarían aquel buque que mayores economías les represente, en este caso, una forma de abaratar los costos de transporte sería mediante el uso de buques más grandes. En este sentido, vale la

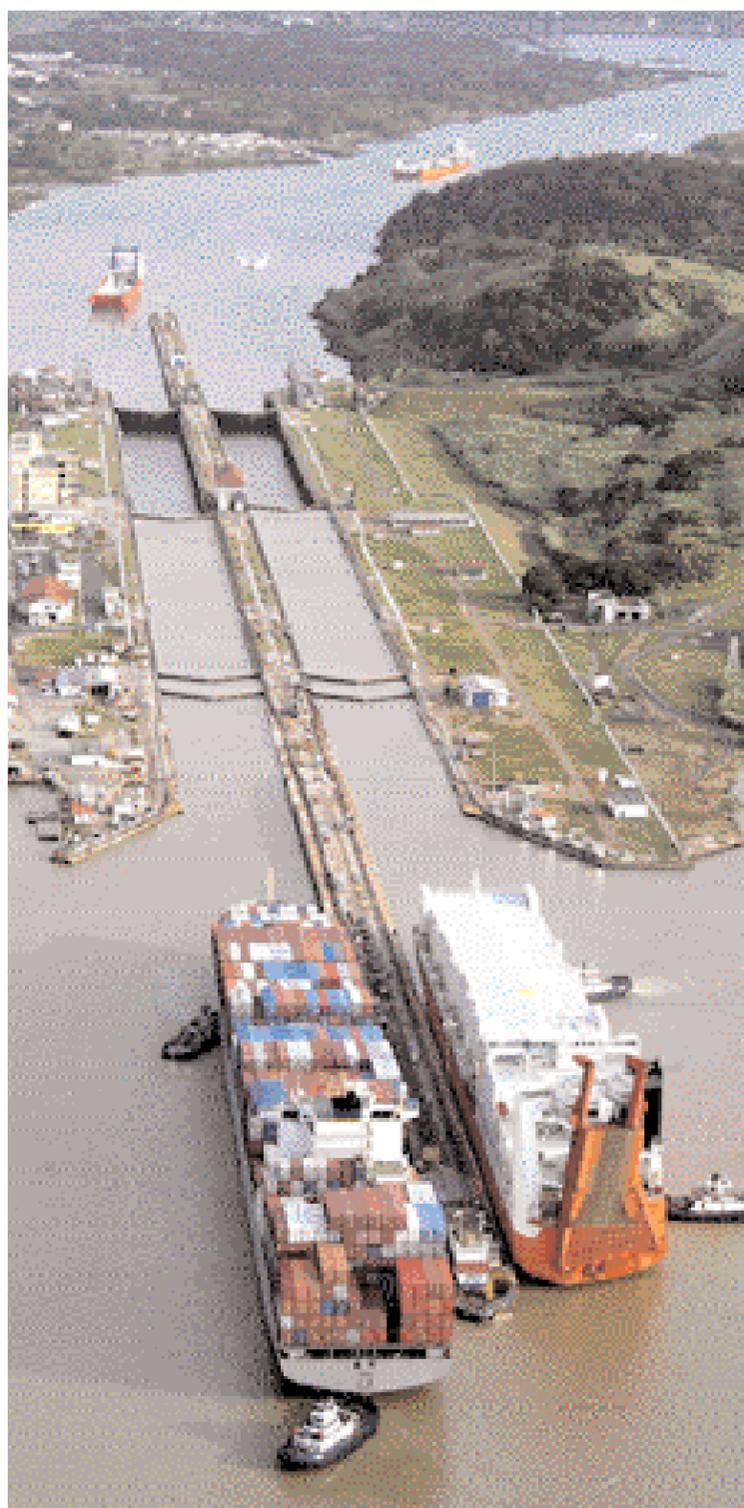
pena aclarar otro concepto: a Panamá le conviene que transiten buques más grandes porque esto representa mayor tonelaje (CPSUAB), y más ingresos utilizando relativamente menos recursos, inclusive menos agua.

Finalmente, uno de los factores más importantes que nos obligan a analizar el tema de capacidad y a comprenderlo profundamente es el hecho de que cualquier proyecto para mejorar significativamente la capacidad del Canal requiere de varios años de ejecución. La construcción de un tercer juego de esclusas, por ejemplo, tomaría cerca de ocho años. O sea que al hablar hoy de que no es urgente mejorar la capacidad del Canal, tenemos que pensar que cualquier decisión de hoy tiene consecuencias que trascienden por lo menos más allá de una década. El principal efecto de no tomar una decisión a tiempo es que nosotros mismos estaremos contribuyendo a que otras alternativas se desarrollen y nos roben el mandado. Apenas el 15 de febrero de este año, el presidente de Kansas City Southern, Inc., el Sr. Art Shoener, anunció en una conferencia de transporte de BB&T Capital Markets realizada en Miami, todas las inversiones que están haciendo tanto ellos como Hutchison Ports para conectar el puerto de Lázaro Cárdenas en la costa oeste de Méjico a los principales mercados de la costa este de Norte

América. Kansas City Southern Inc. es dueño del 50% de las acciones del Ferrocarril de Panamá y Hutchison Ports es el operador de nuestros Puertos de Balboa y Cristóbal. Cualquiera que esté interesado en conocer más sobre esta iniciativa puede hacerlo visitando el sitio web [://www.wsw.com/webcast/bbt8/ksu/](http://www.wsw.com/webcast/bbt8/ksu/)

Por lo general, en los deportes y en los negocios el que pica por delante se lleva lo mejor. Panamá tuvo la oportunidad de picar por delante hace 100 años, esto nos permitió alcanzar un nivel de desarrollo que está muy por encima del de otros países, que en su momento fueron una alternativa para que se construyera el Canal en sus tierras. Nuevamente se nos presenta la oportunidad de picar por delante, pero necesitamos enviar un mensaje claro a la comunidad internacional de que estamos dispuestos a hacerlo.

Tomado de El Panamá América del 13 de marzo de 2006.



Prevenir y mitigar los desastres naturales

Johnny Cuevas Marín
Sección de Meteorología e Hidrología

El 23 de marzo de cada año se conmemora en todo el mundo el "Día Mundial de la Meteorología". Esta fecha es especial para los 187 miembros de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) por la entrada en vigencia, en 1950, de la Convención que creó formalmente esta organización. Panamá es miembro de la OMM a pesar de no contar formalmente con un servicio meteorológico e hidrológico nacional, función que es cubierta por la gerencia de Hidrometeorología de la Empresa de Transmisión Eléctrica S.A..

La OMM es la organización rectora en asuntos del clima y tiene entre sus objetivos el facilitar la cooperación internacional y promover el intercambio rápido de información meteorológica, la normalización de las observaciones meteorológicas y la publicación uniforme de observaciones y estadísticas.

Este año se escogió como tema "PREVINIENDO Y MITIGANDO LOS DESASTRES NATURALES".

En la Autoridad del Canal de Panamá la unidad responsable de "prevenir y mitigar" los efectos de eventos extremos relacionados con el clima es la Sección de Meteorología e Hidrología de la División de Ingeniería. Su trabajo no se limita a la prevención de inundaciones sino que durante todo el año vigila el desarrollo de fenómenos naturales como las sequías, que también han causado



Arriba, Ejercicio de Control de Inundaciones realizado el 27 de octubre de 2004. Se observa la participación atenta del Administrador del Canal de Panamá, Ing. Alberto Alemán Zubieta.

muchos perjuicios a la economía de nuestro país y que pueden impactar negativamente las operaciones del Canal.

Doce profesionales experimentados tienen la función primordial de administrar el recurso hídrico de la Cuenca del Canal de Panamá para satisfacer las necesidades de agua de las ciudades de Panamá, Colón y alrededores, para el tránsito de los buques y la generación hidroeléctrica. Esta sección se encarga, además, de la implementación, desarrollo y mejora de las técnicas de pronósticos

hidrometeorológicos; de coordinar el programa de rehabilitación y mantenimiento de los vertederos, represas y presas auxiliares; y de manejar el "Programa de Control de Inundaciones".

Durante la temporada de control de inundaciones, de septiembre a enero, se vigila las 24 horas para prevenir y mitigar los efectos de una precipitación excesiva.

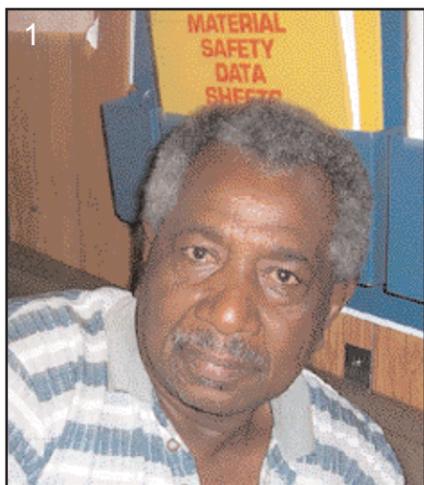
Mediante el programa de control de inundaciones se logra mantener los lagos Gatún y Alhajuela en niveles seguros para las operaciones del

Canal, durante la época de mayor precipitación en la Cuenca del Canal. En caso de niveles altos se realizan derrames del exceso de agua para evitar pérdidas de vidas humanas y bienes de las comunidades ubicadas aguas abajo de las represas y en las riberas y prevenir daños a las estructuras del Canal.

Todos los años la Sección de Meteorología e Hidrología realiza un simulacro denominado "Ejercicio de Control de Inundaciones" para familiarizar a las organizaciones que puedan verse afectadas durante un evento por inundación, con los procedimientos de control de inundaciones adoptados por la Autoridad del Canal de Panamá. Durante el ejercicio del 2004, por recomendación del administrador, Alberto Alemán Zubieta, se estableció un "Plan de Gestión de Riesgo por Inundación" del cual los miembros de la comunidad son los actores principales. Desde el año 2005 se trabaja en conjunto con otras unidades de la ACP en su establecimiento formal.

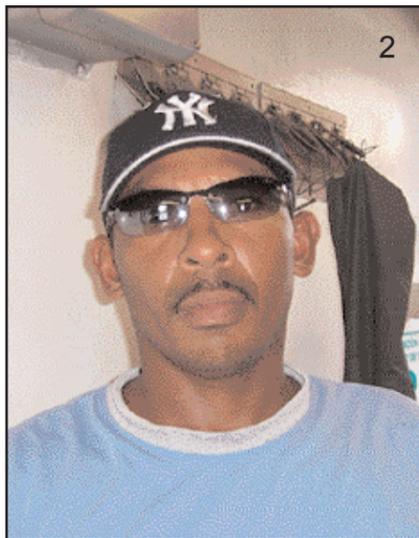
Para realizar estas funciones la Sección cuenta con una extensa red de telemetría de instrumentos meteorológicos e hidrológicos a lo largo y ancho de la Cuenca y su respectiva estación maestra; un sofisticado radar meteorológico doppler; una estación de radiosondeo; un puerto para recibir imágenes de satélite; y modelos de pronóstico meteorológico e hidrológico.★

Canaleros opinan sobre trabajo de la mujer



1. Julio Bravo, líder marinerero de remolcador

"Al principio noté raro que una mujer hiciera un oficio de hombre. La mujer también tiene derecho a superarse, y trabaja hasta mucho mejor que varios hombres".

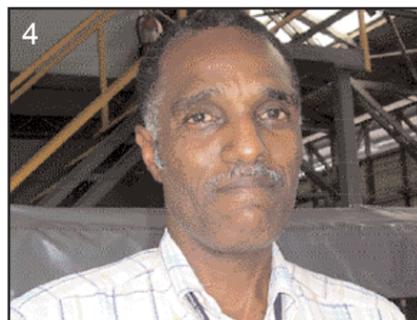


2. Roberto Vásquez, marinerero de remolcador

"No tengo queja. La mujer canalera lo ha hecho bien. Trabaja igual que cualquier otro hombre".



3. Gerardo López, electricista
"Acá hay un poquito más de oportunidades para las mujeres y no se discrimina en ninguna forma. El desempeño de la mujer es igual al del hombre, la misma calidad".



4. Roan Callender, capataz electricista

"La mujer canalera ha agregado un elemento más humano. En el caso de este taller es ejemplar. En los últimos 20 años siempre hemos tenido por lo menos una mujer y se nota la diferencia en el trato entre los compañeros".



5. María Mena, custodia de herramientas en taller de tornería
"La mujer está igualmente capacitada o adiestrada, e incluso a veces hasta mejor que un varón, para realizar cualquier carrera técnica que se le asigne".



6. Yezury De León, asistente estudiantil

"Las mujeres pueden desarrollar las mismas actividades que los hombres, igualarlas y a veces hasta superarlas. Me parece importante que se les dé esta oportunidad porque han ido desarrollándose y adquiriendo más responsabilidades".

Maricarmen de Ameglio

Panamá, ¿un país de canales?

María Eugenia de Sánchez

Panamá es reconocido en el mundo principalmente como el país del Canal de Panamá. Pero de pocos es conocido que éste no fue el primer canal que se construyó en nuestro territorio. Y es que en Bocas del Toro, sitio bautizado así por el Almirante Cristóbal Colón en 1502 en su cuarto viaje a América, se construyó un canal de barcazas cuando comenzaba a florecer el comercio del banano a finales del siglo XIX. Ésta es una interesante historia de un ejemplo de tenacidad, empeño y compromiso para la construcción de un canal fluvial en un área selvática tropical en lo que conocemos como los humedales de San San en Bocas del Toro.

La historia de este canal ha sido estudiada y difundida por el Dr. Clyde S. Stephens, en su obra *Bosquejo Histórico del Cultivo del Banano en la Provincia de Bocas del Toro (1880-1980)*. El Dr. Stephens es un biólogo retirado que laboró con la compañía bananera en Changuinola a cargo del Departamento de Investigaciones Científicas y es un estudioso de la historia del cultivo del banano, principalmente en Panamá.

Según nos relata el Dr. Stephens, este canal de barcazas se construyó en Bocas del Toro con el fin de facilitar el transporte del banano desde las fértiles tierras circundantes al río Changuinola hacia el mar, para su posterior exportación hacia los mercados de Estados Unidos. Michael Theodore Snyder y sus hermanos, de origen norteamericano, comenzaron el cultivo comercial del banano en Bocas del Toro, y emprendieron la construcción de este canal debido a que la desembocadura del río Changuinola adolecía de las condiciones adecuadas de navegación para movilizar los productos a la costa caribeña. El transporte por el río era muy dificultoso.

Snyder solicitó una concesión al gobierno de Colombia para la construcción de dicho canal y comenzaron la construcción en 1899. Sin embargo, la compañía Snyder fue adquirida por el empresario norteamericano Minor Keith, de Brooklyn, quien ya tenía un muy próspero negocio de exportación de banano en Costa Rica y había logrado un excelente posicionamiento económico y político cuando se casó con la hija de un presidente de ese país. Por solicitud de la nueva compañía de Keith, precursora de la United Fruit Company, la compañía Snyder continuó con la construcción del canal. Según informes de Clyde Stephens, Keith pagó \$500,000 en oro por el negocio de los Snyder, con la condición de que completaran el canal.

El propósito del canal se había ahora enfocado en el transporte de todos los empleados, equipos y materiales necesarios para la construcción de líneas de ferrocarril y en el desarrollo de viviendas, edificios administrativos, talleres e infraestructuras para el negocio bananero en nuevas plantaciones desarrolladas en Changuinola y Sixaola. Por el canal se transportaron los



El canal se extendió por 12 kilómetros de largo y por él se movilizaron barcazas con bananos, desde Changuinola hasta Boca del Drago.

materiales para la construcción de tres enormes puentes sobre los ríos Changuinola, San San y Sixaola. Hoy, todavía estos puentes están en pie; la placa de construcción lee "construido por Baltimore Bridge Co. 1908".

La construcción del Canal Snyder culminó en 1903, después de enfrentar problemas en la ruta escogida por el pantano y optar por la selección de una ruta alterna más firme, paralela a la costa. El canal se extendió 12 kilómetros de largo y por él se movilizaron barcazas con bananos, desde Changuinola hasta Boca del Drago. Los bananos eran entonces transferidos a buques hasta la pequeña bahía en Knapps Hole y posteriormente hacían la certificación oficial de exportación en la ciudad de Bocas del Toro, en el otro extremo de la Isla Colón. El canal sirvió, además, para albergar un cable sumergido para la línea telefónica entre Bocas y Changuinola.

El canal se utilizó por un espacio de cinco años. Una vez culminaron la construcción de los puentes en 1908, la vía férrea y el puerto de Almirante, el transporte del banano dejó de moverse por el canal y el banano se empezó a embarcar por el puerto de Almirante. El canal de barcazas perdió importancia. Su función fue reemplazada por el más eficiente ferrocarril que sirvió para el transporte de la apetecible fruta.

No fue sino hasta los inicios de los años sesenta que el canal fue habilitado para el transporte, por iniciativa del Dr. Clyde Stephens. El Dr. Stephens se impuso como meta abrir el canal para poder acceder las islas del archipiélago de Bocas del Toro desde Changuinola. Para ello reclutó a voluntarios de su departamento de investigaciones científicas que se dieron a la tarea de remover troncos, ramas, herbazales y lirios que cubrían los pasajes. Después de seis meses de intensos trabajos, el valioso canal quedó al descubierto, ocasión que sirvió para un gran festejo y barbacoa en Boca del Drago. El entusiasmo del Dr. Stephens y su grupo de colaboradores logró frutos.

La apertura del canal, en 1966,

impulsó el desarrollo de las tierras y fincas a lo largo del canal. Hoy, el interés por el canal se ha reavivado con la llegada de turistas que tienen una opción adicional para llegar hasta las playas de Bocas del Toro si proceden de Costa Rica o Changuinola. Pueden hacer el recorrido por las plantaciones de banano y experimentar el tránsito de casi una hora, en pequeños botes a través de un canal que tiene más de 100 años de construcción y que es otro testimonio de la visión y el empeño de muchos hombres y de las oportunidades que brinda Panamá para las grandes empresas.

El canal de Bocas del Toro es parte de la historia del transporte fluvial y marítimo de Panamá, que nos ayuda a comprender su desarrollo histórico y nos brinda enseñanzas valiosas. Su construcción fue impulsada por las oportunidades de mercado del banano y produjo un importante impacto económico a regiones apartadas de Panamá. Toda una industria internacional se tejió alrededor del comercio del banano, la más importante fruta que se consume hoy mundialmente.

Este es un ejemplo de lo que han emprendido extranjeros en este suelo istmeño, pero también implica un reto para nosotros, como panameños, para que aprovechemos las oportunidades que nos ha brindado tan rica tierra, una región destinada a servir de vínculo comercial en las Américas. Las condiciones geográficas y comerciales nos favorecen y es nuestra responsabilidad lograr el nivel de desarrollo que todos nos merecemos, siempre respetando el equilibrio ambiental. ¡Panamá, país de abundancia de mariposas y peces, de muchas empresas por comenzar y muchos canales por construir!★

Fuente: Comunicación por email con el Dr. Clyde Stephens y referencias de su investigación: *Bosquejo Histórico del Cultivo del Banano en la Provincia de Bocas del Toro (1880-1980)*, Clyde Stephens, Revista Panameña de Antropología, Publicaciones Especiales No. 1, 1987.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

Maricarmen V. de Ameglio

1544

España mantenía un estricto control del comercio con el Nuevo Mundo e inició ferias con el propósito de traer artículos europeos a los mercados americanos y llevarse el oro y la plata procedentes del Perú. La primera feria se llevó a cabo en el puerto de Nombre de Dios.

1568

El 1.º de noviembre, Día de todos los Santos, Pedro Martínez de Montenegro fundó el pueblo de Los Santos. En 1594, el Rey Felipe II aprobó su fundación mediante cédula real, con el nombre de Villa de Los Santos.

1572

El pirata Francis Drake atacó Nombre de Dios y Cruces. No conforme, se adentró en las montañas y capturó el tesoro del Perú que era enviado a España. La reina Isabel I le honró con el título de Sir.

1578

El rey Felipe II concedió a Panamá el privilegio de instalar una Casa de Moneda y acuñar monedas de plata.

1596

Francis Drake atacó nuevamente Nombre de Dios y envió una expedición a Panamá, que fue derrotada por los españoles. Enfermo de disentería, murió y su cadáver fue arrojado en una caja de plomo a las aguas de Portobelo.

1597

El rey Felipe II había ordenado la fundación de un nuevo poblado en un lugar más seguro y protegido, dada la vulnerabilidad de Nombre de Dios. Francisco Valverde y Mercado fundó San Felipe de Portobelo. Ese año fue construido el castillo de San Felipe de Sotomayor y al año siguiente, el castillo de San Lorenzo, en la desembocadura del río Chagres.

1601 - 1668

Portobello se convirtió en blanco de los ataques de los piratas ingleses William Parker (1601) y Henry Morgan (1668). No obstante, a partir de 1597 floreció como un importante centro mercantil debido a sus famosas ferias.

1671

El pirata Morgan, con 1,400 hombres, saqueó y destruyó Panamá. La ciudad tenía ocho monasterios, dos iglesias, un hospital y 2,500 residencias pero las llamas devoraron sus hermosos edificios. Morgan partió con un botín de oro, plata y piedras preciosas y tomó a más de 600 cautivos. En 1674 el filibustero recibió el título de Sir y se retiró como vicegobernador en Jamaica. Allí murió en 1688.

TETRA y los estándares panameños

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Ante la dificultad para conseguir piezas de repuesto y soporte de fabricante para el sistema de radios troncales, la ACP aprobó un proyecto para su reemplazo. La Sección de Telecomunicaciones hizo un estudio de mercado con el protocolo abierto TETRA* para no tener que depender de un solo fabricante. Se abrió a concurso y la licitación la ganó la empresa Rohde y Schwarz con su sistema de comunicación digital llamado ACCESSNET T. “El precio resultó más económico que el sistema analógico”, explicó el ingeniero Héctor Saavedra.

Con el sistema TETRA se puede:

- Hablar en grupo con sólo apretar un botón.
- Hacer llamadas individuales de radio a radio.
- Llamar a teléfonos de la ACP como si fuera otra extensión.
- Usar un botón para llamadas de emergencia.
- Conectar dos computadores personales entre sí, utilizando los radios como si fueran módems de baja velocidad.
- Conectar computadoras personales portátiles a la red y acceder a servidores con aplicaciones especiales para módems de baja velocidad.
- Enviar mensajes predefinidos a otros radios.
- Enviar mensajes de texto a otros radios.
- Enviar y recibir mensajes a direcciones de correo electrónico.
- Administrar todo el sistema desde las consolas de gestión de la red.
- Verificar remotamente el estado de los componentes del sistema.

El personal de Telecomunicaciones viajó a Alemania a estudiar el nuevo sistema. “Quedamos muy satisfechos con las características de TETRA”, explicó María Elena Moreno-Góngora, quien estará a cargo de su administración. Uno de los requisitos del sistema es que debía contar con un sistema de notificación de alarma por correo electrónico o SDS (Short Data Server) a la terminal. TETRA cumple con ese requisito y supera muchas de las expectativas. Los aparatos de radio son livianos y fáciles de usar. TETRA tendrá que pasar por pruebas de aceptación en las próximas semanas. Pronto se podrán reemplazar los pesados radios de comunicación análogos que se han usado hasta ahora en la ACP.

El personal de la ACP se encargó de la instalación. “Aquí hay muchos expertos. Saben lo que hacen, son muy hábiles”, dijo Michael Fertig. Cuando el encargado de proyecto de Rohde y Schwarz viaja a distintas partes del mundo a hacer estas instalaciones, recomienda que los sitios de telecomunicaciones se eleven a European Standards (estándares europeos). Sin embargo, después de visitar los sitios de telecomunicaciones de ACP, considera que sus futuras instalaciones deberán aspirar a tener Panamanian Standards (estándares panameños).



Arriba, los ingenieros Héctor Saavedra, de Redes de Telecomunicaciones; Michael Fertig, de Rohde y Schwarz, y María Elena Moreno-Góngora, administradora del sistema TETRA, muestran los paneles del nuevo equipo. Abajo, una vista del centro de telecomunicaciones. A la izquierda, la torre de telecomunicaciones de Cerro Gordo.



El sistema incluye características de seguridad como autenticación y encriptación requeridas por Protección del Canal para cumplir con acuerdos internacionales y por lo tanto se planea migrarlos al nuevo sistema.

En lugar de un proyecto “llave en mano” la Sección de Telecomunicaciones hizo los estudios necesarios de tráfico y propagación y compró distintos elementos como las antenas, la infraestructura y los terminales de distintos fabricantes para integrarlos como un solo sistema.

Telecomunicaciones instaló el sistema con la supervisión de Rohde & Schwarz. Por la sofisticación participó personal del grupo de antenas, de la Unidad de Radio, del grupo de portátiles, de IMTN y de IMTI.

Es el primer TETRA de Panamá. Hay 36 en Latinoamérica, 28 en África, 42 en Oriente Medio, 94 en Asia Pacífico y 564 en Europa. No es lo último en tecnología sino más bien una tecnología nueva, pero probada.

El sistema AccessNet -T de RS utiliza tecnologías cliente servidor, IP y software libre, incluyendo el sistema operativo Linux. ☆

*TETRA (Terrestrial Trunked Radio) estándar desarrollado por el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI) después de desarrollar GSM. Se puede decir que TETRA es el GSM para radios troncales.

**El nuevo sistema tiene radio bases en cinco sitios:
Ancón, Gordo, Pelado, Gatún y Monte Esperanza.
Se espera mejorar la cobertura
en Chorrera, Arraiján,
la carretera hacia Chilibre, la vía Transistmica
y Colón.**

Más información

El 1.º de febrero de 2006 se abrieron los sobres para la compra de los terminales (radios móviles y portátiles).

No se podrán hacer llamadas fuera de la ACP por restricciones del Ente Regulador.

El nuevo sistema tiene radio bases en cinco sitios: Ancón, Gordo, Pelado, Gatún y Monte Esperanza.

Se espera mejorar la cobertura en Chorrera, Arraiján, la carretera hacia Chilibre, la vía Transistmica y Colón.

Son un total de 1,000 terminales de radio (móviles y portátiles)



El Canal en imágenes

- (1) Puente sobre vertedero de Gatún: Rogelio Manning, Ingeniería.
- (2) Amanecer en la Barú: Adonis Jiménez, Dragado.
- (3) Remando fuerte: Luis Coronado, Esclusas.
- (4) Magia o maravilla: Mario Richards, Esclusas.

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.



Demanda en aumento

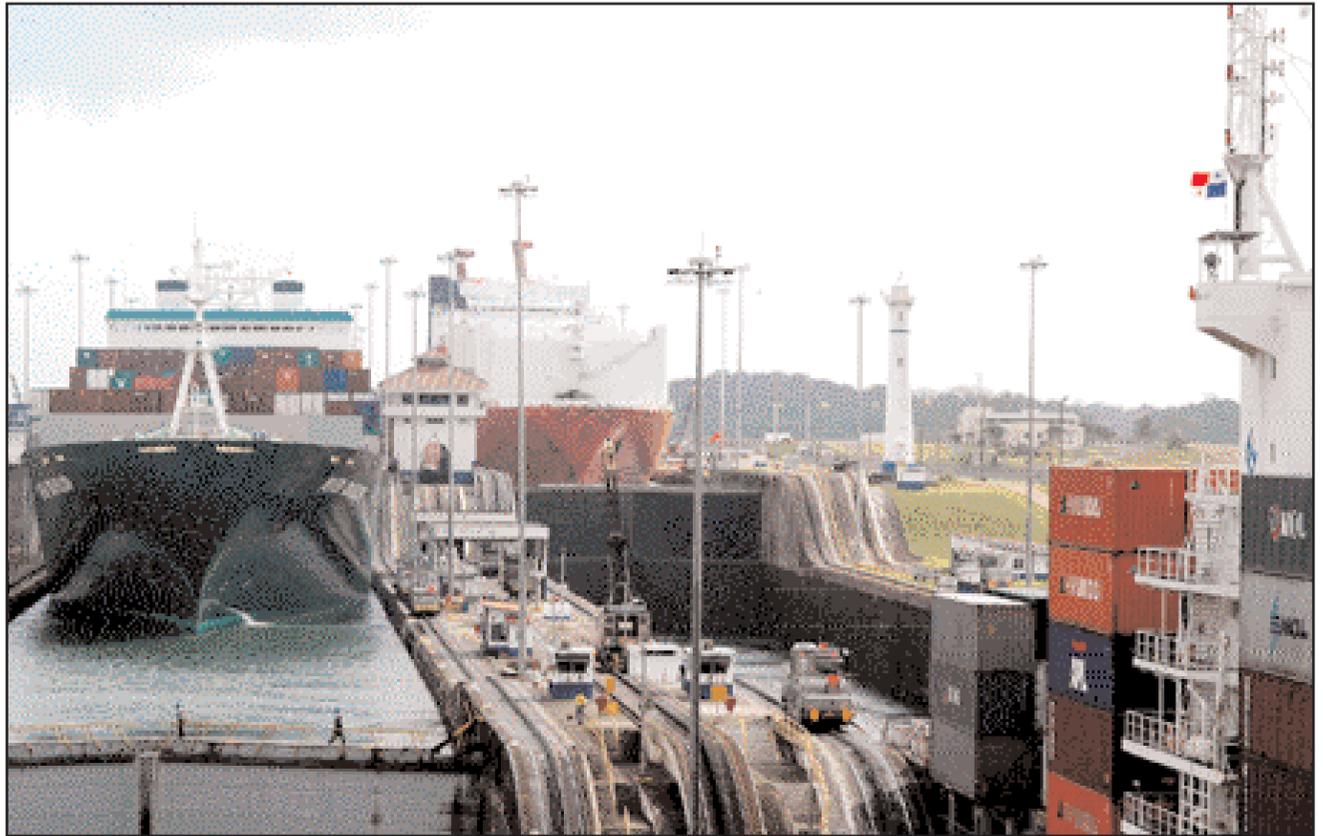
Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La demanda de buques por transitar el Canal de Panamá está en evidente aumento. La vía acuática lleva más de dos semanas transitando un promedio de 40 buques diarios y aún así se mantiene una cola de 68 buques en espera por transitar.

Para atender esta demanda creciente, según explica el director de Operaciones Marítimas de la Autoridad del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano, se han utilizado todos los recursos del canal inclusive la nueva estación de amarre en el sector de Cucaracha, justamente bajo el Puente Centenario, así como las boyas de amarre en el lago Miraflores. Igualmente las esclusas han sido dotadas de el número máximo de cuadrillas que permiten alcanzar su extrema capacidad diaria.

La estación de amarre de Cucaracha y las boyas de amarre del lago Miraflores sirven para adelantar buques hasta ellas aumentando así la capacidad de las esclusas del Pacífico. En estas se pueden amarrar hasta buques de tamaño Panamax, los más grandes que pueden transitar la vía. Como si se tratase de una calle angosta de un solo carril, hay buques que se adelantan y luego deben esperar a que otros transiten primero para continuar su recorrido.

La cantidad de buques que transita hoy por el Canal ha supuesto que se utilicen los máximos recursos disponibles para atender esta demanda. En ese sentido Quijano señaló que se lleva a cabo la revisión continua de la efectividad la asignación de los máximos recursos que tiene la vía “para identificar las



medidas y recursos adicionales que pudieran marginalmente aumentar el rendimiento del Canal actual”.

“Estaremos haciendo un análisis a profundidad de la experiencia de estos días para determinar las acciones que se necesitarán a futuro para lograr un aumento de capacidad adicional y lograr alcanzar la capacidad de 330 millones de toneladas CPSUAB en el 2009 y que estimamos es posible, pero no fácil”, añadió el director de Operaciones Marítimas de la ACP. CPSUAB significa “Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá”; una medida volumétrica para medir a los buques

utilizada por la ACP.

La demanda continua de buques ha impulsado que se rompan también nuevos records en la vía acuática. Por ejemplo, el pasado 13 de marzo se registraron 46 tránsitos por el Canal, los cuales establecieron una nueva marca de tonelaje en un día: Aproximadamente 1,070,023 toneladas CPSUAB.

El último récord fue de aproximadamente 1,006,000 toneladas CPSUAB en un día, que se estableció el 16 de marzo de 2004.

También es interesante señalar que el domingo 12 de marzo de 2006 transitaron por el Canal 27 buques tipo

“supers” (mas de 91 pies de manga), rompiéndose así el record anterior de tránsito de este tipo de buques, de 26 tránsitos establecido en mayo del 2005.

El Ing. Quijano indicó que la consecución de estos récords es una muestra de “creatividad, disciplina y compromiso de los trabajadores del Canal que más allá de ser hitos, éstos se traducen en mejor servicio a nuestros clientes de manera que aseguramos la viabilidad continua de nuestra ruta y su Canal; lo que también se traduce en mayores beneficios para el país”.

Cumbre presidencial



Armando De Gracia

En la cumbre participaron el representante de Belice para Centroamérica, embajador Moisés Cal; y los presidentes de República Dominicana, Leonel Fernández, cuyo país es miembro observador del SICA; de Honduras, Manuel Zelaya; de Costa Rica, Abel Pacheco; de Panamá, Martín Torrijos; de Guatemala, Oscar Berger; de El Salvador, la vicepresidenta Ana Vilma de Escobar; y de Nicaragua, Enrique Bolaños.

Continúan estudios geológicos

Como parte de los estudios que se realizan para el proyecto de ampliación del Canal, la Autoridad del Canal de Panamá iniciará el drenaje del agua depositada en la excavación del sector atlántico, paralela a las esclusas de Gatún, hecha por la administración norteamericana en 1939. El drenaje se iniciará la tercera semana de marzo, y tomará aproximadamente 20 días.

Recientemente se completó el drenaje del agua existente en la excavación del pacífico. Ahora se podrán evaluar las formaciones geológicas en esta área y posteriormente se hará lo mismo en el atlántico.

Como preparación para esta actividad, la ACP contrató los servicios del Centro de Recursos Bióticos de la Universidad de Panamá para que en base al inventario de fauna realizado el año pasado, procediera al rescate de las especies que se encontraban en estas lagunas. El esfuerzo requirió 160 horas en 16 días de trabajo y participaron de él seis técnicos, apoyados por personal de la División de Administración Ambiental del Departamento de Seguridad y Ambiente de la ACP. La División de Administración Ambiental colabora en la ejecución de esta actividad de investigación, reflejando el compromiso con el ambiente por parte de la Autoridad del Canal en todas sus operaciones. ☆