

Alternativa al Canal



Empresarios españoles apoyarían proyecto ferroviario y viario en México.

PAG>3

De clientes, buques y flotas



Efecto de la ampliación sobre actuales clientes del Canal.

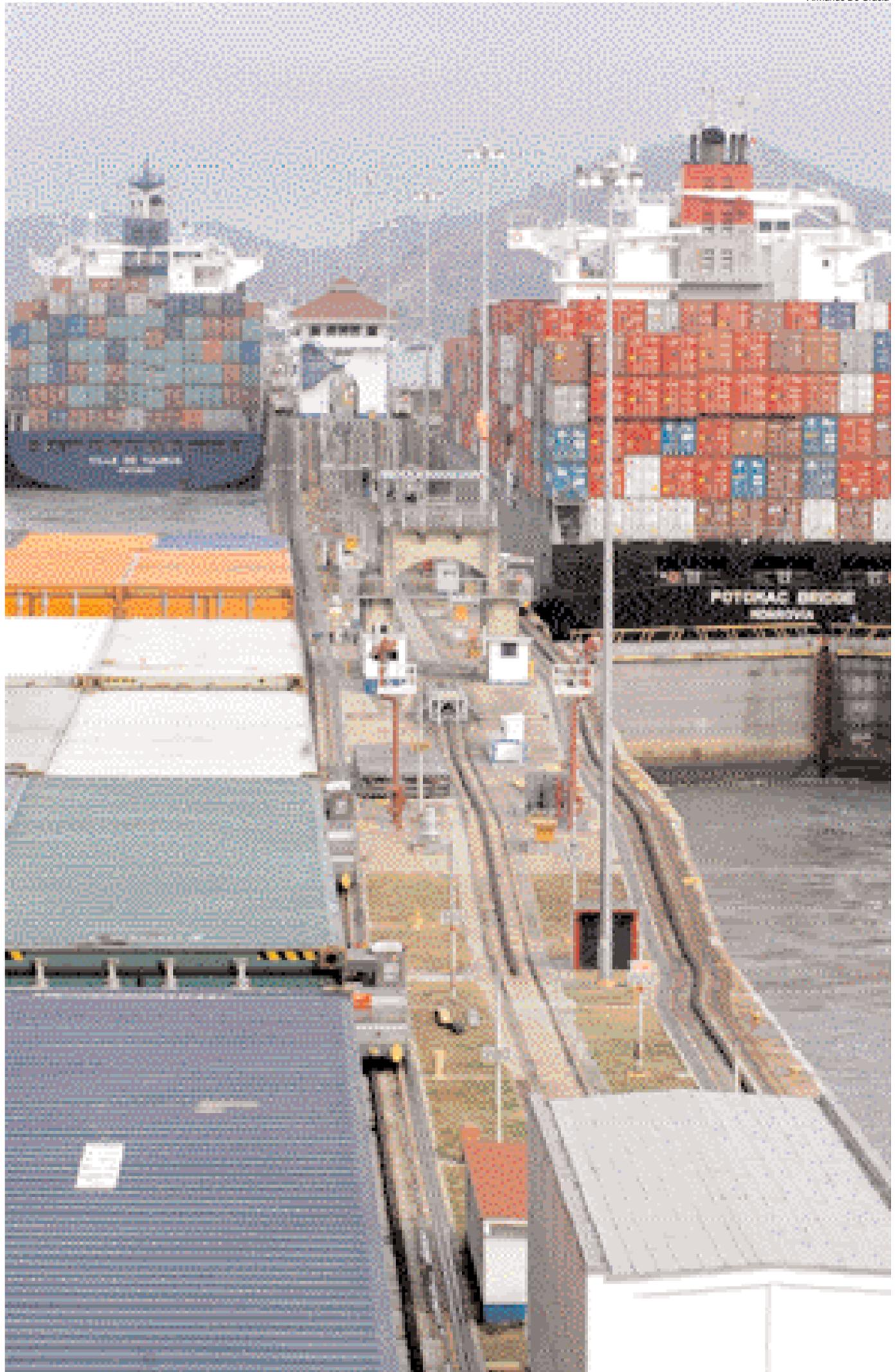
PAG >6

8
Son las infoplazas que la ACP ha inaugurado en todo el país.

Oportunidad en la demanda

Al tiempo que continúa dándose una creciente demanda por los servicios del Canal, y que se hacen evidentes las limitaciones de la vía para atenderla de manera fluida, surgen proyectos que, de concretarse, representarían alternativas serias a la vía panameña. **◆ 3 y 12**

Armando De Gracia



CORRESPONDENCIA

Señores de la ACP:

La presente es para manifestarles mi agradecimiento y satisfacción y de paso felicitarles por la iniciativa de organizar la Temporada Cultural de Verano y hacerla extensiva al interior del país.

Estuve fuera de mi querida Panamá varios años por razones de estudios y algo que admiré mucho en el lugar en el que estaba era la importancia que le daban a las actividades de esta naturaleza; constantemente había presentaciones, algunas con costo, otras de manera gratuita y yo deseaba tanto que en Panamá pudiésemos disfrutar algo así.

El fin de semana pasado pude emocionarme y ver mi deseo cumplido al tener la oportunidad de asistir a la presentación que hicieron en Santiago; no podría expresarles la alegría que sentí; entiendo que es un gran esfuerzo personal y económico el organizar un evento así y ofrecerlo al pueblo de manera gratuita. Sé que muchos otros se sintieron igual. Por eso quiero extenderles mi agradecimiento, ojalá sigan fomentando el amor a nuestro folclore.....así también hacemos patria!

Panameña agradecida.

La foto



Armando De Gracia

En un panamax bajo el puente...

De la Administración

Información sobre la ampliación



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
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

se llevará a cabo
una amplia campaña
de información pública
que explique de
manera didáctica los
pormenores y
alcances de la
propuesta
recomendada.

Prueba del compromiso de la ACP de informar extensamente a los panameños sobre su propuesta para ampliar la vía interoceánica es el desarrollo de un ambicioso plan para establecer centros de divulgación de tal propuesta en todas las regiones del país.

La complejidad de la tarea de formular la recomendación más acertada para presentar a la Nación, sobre tema tan sensible, no ha sido impedimento – no podía ni tenía por qué serlo- para que la entidad se preparara, al mismo tiempo, con el fin de asegurar un proceso de comunicación eficaz que, además de abarcar geográficamente el territorio del país, contemplara todas las audiencias que constituyen el conglomerado social de Panamá.

El plan mencionado contempla, además de los referidos centros de información, la dotación de todos ellos con facilidades de acceso a Internet / sitio web de la ACP – que proporcionará información detallada sobre el tema – materiales ilustrativos de la propuesta aludida y resúmenes de los estudios que la fundamentan. De igual modo, se entregarán dichos resúmenes, en formatos de fácil reproducción, a los sectores más representativos de la vida nacional y a todo ciudadano que lo solicite.

En igual sentido, se llevará a cabo una amplia campaña de información pública que explique de manera didáctica los pormenores y alcances de la propuesta recomendada. Todo dirigido a facilitar a cada panameño una comprensión cabal de lo que estará en juego cuando le corresponda decidir, en el referéndum convocado a tal efecto, lo que deba hacerse o no con relación al futuro del Canal de Panamá. ☆



el canal 10 al día

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

FETV, Canal 5: Sábados 7:30 p.m.
 Telemetro, Canal 13: Domingos 9:00 a.m.
 RTVE, Canal 11: Domingos 11:00 a.m.
 Hogares Visión: Domingos 8:30 p.m., Miércoles (r) 6:00 p.m.



Bancos y empresas españolas plantean alternativa al Canal

Carlos Morán

El Gobierno mexicano de Vicente Fox ha decidido reactivar el ansiado megaproyecto Corredor Transistmico de Tehuantepec, la alternativa de transporte transoceánico de mercancías más importante de Latinoamérica, que entra en competencia directa con el Canal de Panamá. Altos cargos de la Administración mexicana y firmas de ingeniería española han desarrollado la iniciativa, que ha sido acogida con gran interés por la iniciativa privada.

Según las fuentes consultadas, las empresas de ingeniería españolas Alatec y Getinsa llevan meses asesorando al Ejecutivo de Vicente Fox para licitar la infraestructura de transporte. En principio, la intención es convocar un concurso internacional de proyecto, construcción y concesión del corredor, con una inversión privada cercana a los 1.500 millones de dólares (unos 1.250 millones de euros).

A diferencia del Canal de Panamá, que está en servicio desde 1914, el corredor mexicano es un trazado ferroviario y viario dedicado exclusivamente al transporte de contenedores, conectado a sus extremos por dos grandes puertos de mercancías.

La explotación de la infraestructura ha despertado el interés de una decena de inversores, entre los que se encuentran bancos, compañías de contenedores y grupos constructores internacionales.

Desde México indican que el empresario Carlos Slim, el magnate con intereses en casi todos los sectores estratégicos de la economía del país, ya ha manifestado su interés por participar en el proyecto. Las mismas fuentes señalan que existen, al menos, diez compañías con las que se han iniciado conversaciones, entre las que figuran varios grupos españoles.

España

En el sector de la construcción y de



Alatec y Getinsa asesoran al Gobierno de Fox para convocar un concurso internacional. OHL, FCC y la filial de logística de ACS figuran entre los candidatos interesados en una inversión que supera los 1.200 millones de euros.

los servicios, los promotores del concurso ya han mantenido conversaciones con responsables de OHL y de FCC, empresas que cuentan con importantes intereses económicos en la zona. De hecho, el grupo presidido por Juan Miguel Villar Mir se encuentra entre las cinco grandes

constructoras del país.

En el sector de la logística y transporte de contenedores, las compañías españolas TCB —explota una de las terminales más importantes del Mediterráneo, en el Puerto de Barcelona— y Tercat también han manifestado su interés en participar

como socios en el megaproyecto. Las mismas fuentes indican que representantes de Dragados SPL, el operador portuario y logístico de ACS, se ha dirigido al Gobierno de México para conocer de primera mano las condiciones de la iniciativa. Entre los candidatos también figura el gigante australiano de la logística P&O Nedlloyd.

En cuanto a los bancos financiadores, los promotores de la obra dan por segura la participación de BBVA a través de su filial Bancomer. Según las últimas estimaciones, el nuevo corredor podría arrebatar hasta un 20% de la carga de contenedores que actualmente cruza el Canal de Panamá procedente de Asia y con destino final a la costa este de EEUU.

Ventajas

La principal ventaja competitiva de la infraestructura mexicana es su capacidad para atender las exigencias de los modernos portacontenedores, conocidos como Postpanamax —transportan más de 12.000 Teus (contenedores estandarizados de seis metros de largo) de carga—, frente a la creciente saturación del paso panameño.

En términos de ahorro de tiempo, se estima que el proyecto mexicano podría reducir en cuatro días el recorrido que se emplea en el trazado centroamericano. El tráfico de contenedores en los puertos de México creció en los últimos años una media del 15%, mientras que en Panamá se produjo un descenso del 47,5%.

La demanda procede, sobre todo, de Asia. El tráfico desde Hong Kong ha experimentado crecimientos anuales del 7%, y del 22% desde Malasia. Los tráficos procedentes de otros países como China, India o Vietnam han mantenido tasas de crecimiento de entre el 6% y el 9%. Para los promotores, se trata de una garantía de éxito del negocio.★

Tomado de Expansion.com del 27 de marzo de 2006.

Finanzas del Canal ante banqueros



Néstor Ayala

Durante el acto de inauguración de la XV Conferencia Anual de la Asociación Bancaria de Panamá el ingeniero José Barrios Ng, director de Finanzas de la Autoridad del Canal de Panamá disertó sobre el tema las finanzas del Canal. El evento se realizó en el Gran Salón del Hotel Caesar Park.

Estudiar para prevenir

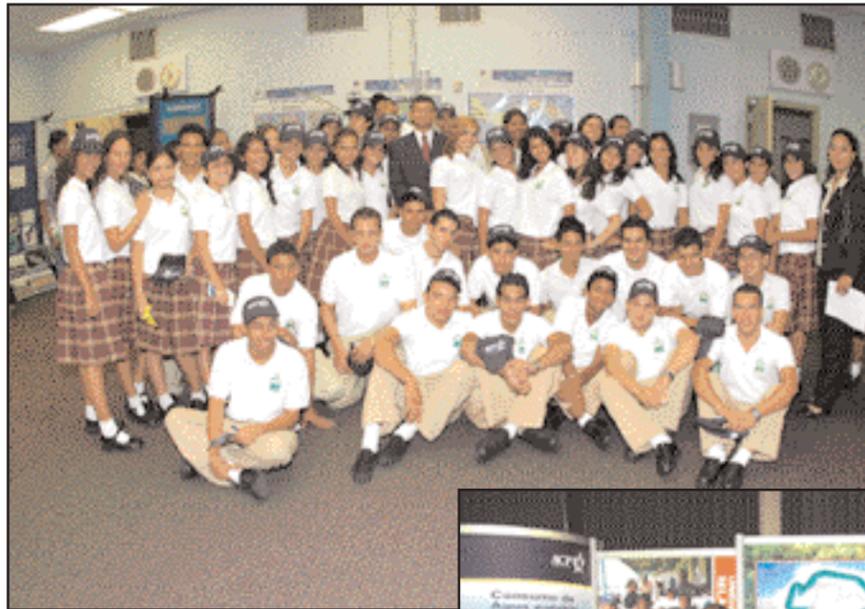
Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Con motivo de la celebración del día meteorológico mundial, la Sección de Meteorología e Hidrología de la División de Ingeniería de la Autoridad del Canal de Panamá organizó una serie de actividades en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena.

Este año, la Organización Meteorológica Mundial (OMM) escogió el tema “La Prevención de los Desastres Naturales y la Atenuación de sus Efectos”, con el propósito de crear conciencia de los beneficios que ofrecen los sistemas de alerta.

La Sección de Meteorología e Hidrología de la ACP cuenta con un sistema de 60 estaciones telemétricas, un radar meteorológico y una estación de recepción de imágenes de satélite que monitorean continuamente todo el sistema hídrico de la Cuenca del Canal. Además del sistema de monitoreo en el Canal se utilizan modelos hidrometeorológicos que ayudan a manejar el recurso hídrico, a controlar inundaciones y a realizar los pronósticos meteorológicos que permiten predecir los niveles de los lagos que abastecen de agua a la población y al Canal.

El buen funcionamiento del Canal depende de poder contar con la cantidad de agua necesaria para que



importantes sobre el nivel de los lagos y si va o no a llover.

Así pues, cada trabajador canalero es importante para el buen funcionamiento de la vía y los meteorólogos forman parte del equipo humano que hace posible que el servicio que brindamos siga siendo seguro y confiable.★

Estudiantes del Colegio San Vicente participaron en las exhibiciones y conferencias por invitación de la ACP. Abajo, colaboradores de la sección de Hidrología y Meteorología de la ACP.

los buques transiten y para que se genere suficiente energía eléctrica para esta operación.

Los meteorólogos e hidrólogos de la Sección de Meteorología e Hidrología del Canal se encargan de hacer las proyecciones necesarias para evitar una carencia del agua en la vía acuática.

Utilizando equipos de tecnología punta, y aplicando algunas operaciones matemáticas, hacen sus proyecciones, las que deben ser precisas para poder tomar decisiones



Sigue el verano en el interior



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Música, danzas, ritmos del Caribe y mucha alegría describen el ambiente que cada semana viven cientos de panameños que acuden a los espectáculos de verano que organiza el gobierno nacional y la Autoridad del Canal de Panamá.

Desde el mes de febrero, el programa de verano de la Autoridad del Canal de Panamá cambió su escenario de las escalinatas del Edificio de Administración del Canal y se ha trasladado a muchas comunidades a lo largo del país.

Recientemente, Penonomé y La Pintada, en la provincia de Coclé,

disfrutaron los acordes de nuestra música típica y bailaron al ritmo de nuestras danzas.

Autoridades locales y la comunidad en general compartió una noche de diversión donde la característica principal fue el folclor nacional.

También en Escobal, en la provincia de Colón, y en Bocas del Toro se presentaron estos espectáculos musicales, que a la luz de la luna y bajo un cielo tachonado de estrellas, brindaron a los asistentes el calor de nuestro arte musical.

El programa de verano sigue recorriendo el país, no dejes de asistir a estas presentaciones artísticas cuando lleguen a tu comunidad.★



Una preocupación legítima

“... pienso que el país debe comenzar a prepararse para participar activamente de la obra y obtener la mayor ventaja posible desde su inicio”.

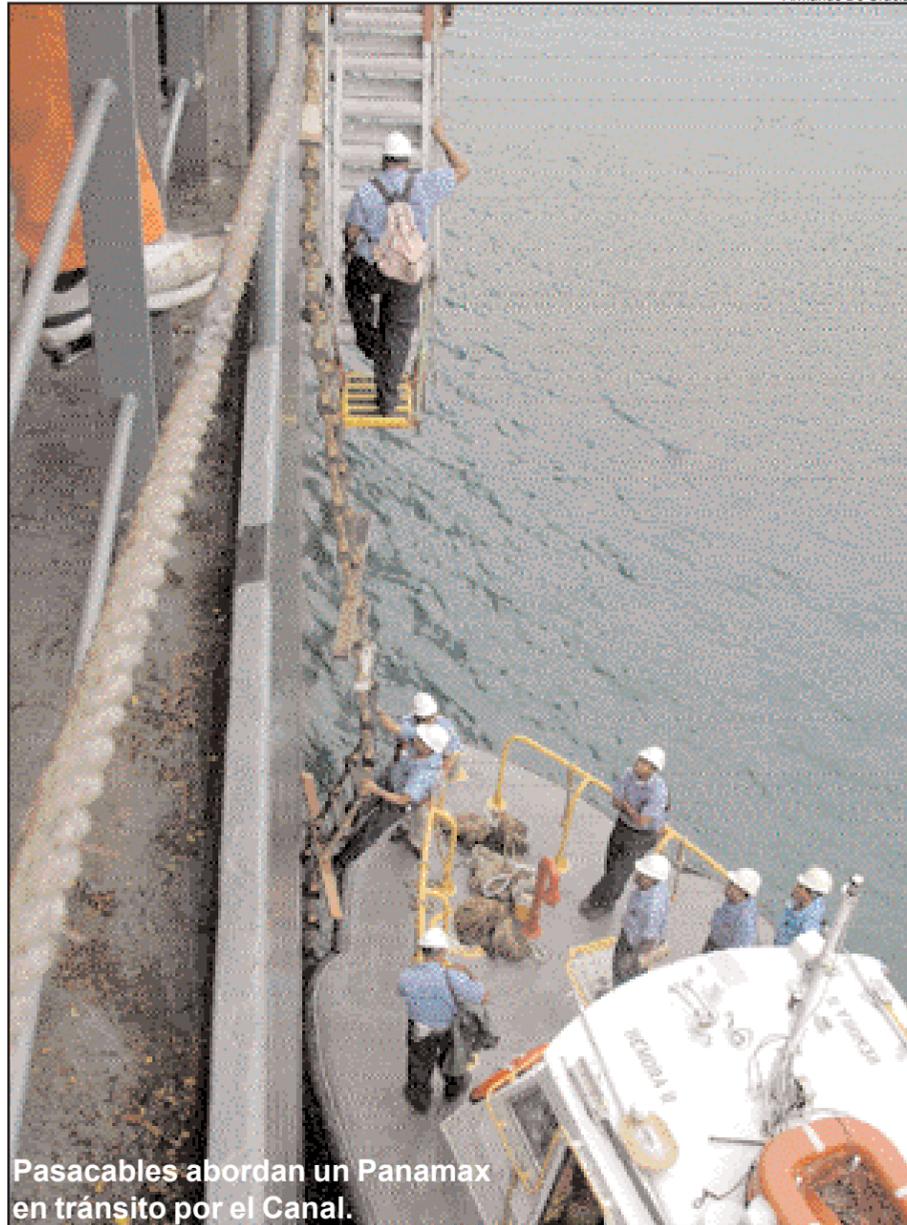
Carlos A. Alvarado
Ingeniero jubilado

La expansión del Canal de Panamá es un proyecto que preocupa a todos. Muchos lo ven como un compromiso que Panamá no está en condiciones de asumir. A pesar de que las razones, objetivos y ventajas de la expansión han sido presentados en todo tipo de foros por la Autoridad del Canal de Panamá, parte importante de la ciudadanía aún mantiene un silencioso escepticismo y observa desde afuera la discusión. Hay quienes han asumido posiciones contrarias al proyecto y así lo expresan. Muchos de sus argumentos son válidos. Muchos son también infundados y por tanto rebatibles. Sin embargo, la discusión es positiva y sirve para ilustrar a todos.

Definitivamente que el costo del proyecto y su financiación es una preocupación legítima. El argumento central es que Panamá, país chico y pobre, no está en condiciones de comprometer su economía en la financiación de un proyecto tan costoso. Mientras que la ACP ha hablado del orden de los cinco mil millones de dólares, hay quienes insisten en que, una vez terminado, su costo puede aumentar hasta 25 mil millones. Aunque esta cifra es un tiro al aire, acepto que normalmente cualquier proyecto de esta envergadura cuesta al final más de lo estimado inicialmente. Imprevistos e inflación son riesgos inherentes a todo megaproyecto. Sin embargo, con estudios preliminares serios y profundos, estimados de costos reales y sin manipulaciones, programación detallada, riguroso control durante la ejecución y mucha transparencia, este riesgo se reduce a un mínimo. Ese es uno de los objetivos más importantes que persigue la Autoridad del Canal al realizar estudios tan detallados.

Anticipándose a los problemas, la ACP no improvisa. Por haber vivido el tema por años, tiene información fidedigna sobre el comportamiento del comercio marítimo y futura demanda de tránsito. Y en ella basa sus planteamientos. El trabajo realizado no es un estudio de gabinete. Se recoge información de primera mano de todos los afectados, discutiendo el proyecto y sus implicaciones con armadores, autoridades de puertos y gobiernos de países que son origen o destino de la carga que transita. El proceso ha sido presentado en múltiples foros ante el pueblo panameño, indicando que la información recogida anticipa el apoyo de los usuarios y que habrá ingreso suficiente para financiar la expansión. Sin embargo, el detalle de las conclusiones está pendiente de hacerse público.

El argumento central es que Panamá, país chico y pobre, no está en condiciones de comprometer su economía en la financiación de un proyecto...



Pasacables abordan un Panamax en tránsito por el Canal.

Un punto que se tiende a ignorar es que todos los proyectos de mejoras al Canal han sido financiados con los peajes. Los usuarios siempre han aceptado esta forma de financiar proyectos críticos porque están seguros de que el dinero se invierte de forma transparente. Para ellos esto implica calidad de servicio, mayor seguridad y menor tiempo de espera, con impacto positivo en su propio negocio. La adaptación constante del Canal a los cambios del comercio marítimo les da seguridad, pues permite planificación a largo plazo. Todos han ganado con esta práctica y la expansión no tiene por qué ser diferente.

Teniendo en cuenta la práctica seguida por el Canal durante toda su historia, anticipo -y esto es una opinión muy personal- un proceso de construcción que permitiría la ejecución del proyecto con relativamente poco financiamiento externo. Siendo una obra larga y compleja, lo más probable es que se ejecute en etapas, buscando distribuir sus costos en un período prolongado. El proceso posibilitaría la puesta en servicio de cada fase completada, permitiéndole al usuario beneficiarse tempranamente de aquello que ayuda a financiar. La eliminación progresiva de las restricciones que hoy amenazan con saturar el Canal daría flexibilidad a la programación, lo que a su vez permitiría aumentar el número de tránsitos y con ello los ingresos. Ingresos que a su vez se reinvertirían en la continuación de los

trabajos. Un círculo virtuoso que, bien manejado, reduciría al mínimo los riesgos para el país.

Por lo que se comenta, parece que el resultado de los estudios está por hacerse público. Esto dará la oportunidad de constatar la complejidad de un trabajo que se ha manejado, por razones obvias, de forma discreta. Será entonces cuando todos los que opinamos a favor o en contra, tendremos todo el material para confrontar nuestros argumentos. Lo que el país espera es que se analice con cuidado y sin prejuicios. Al ciudadano deberá informársele honestamente.

Anticipando que el proyecto será aprobado, pienso que el país debe comenzar a prepararse para participar activamente de la obra y obtener la mayor ventaja posible desde su inicio. Esta es una clara responsabilidad del Gobierno Nacional. La legión de profesionales y trabajadores especializados que se necesitará es grande. Un inventario de su disponibilidad es tema urgente. Llenar el vacío que indudablemente tenemos, aún más urgente. Debemos enfrentar esta obra sin complejos. Nuestra capacidad de manejar exitosamente un emprendimiento de esta magnitud se demuestra todos los días en el Canal, hoy administrado y operado 100% por panameños. ★

Tomado de El Panamá América del 19 de marzo de 2006

PARA EXPERTOS

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

Cómo motivar a su equipo de trabajo: problemas y procedimientos / Jack H. McQuaig. 2a ed. México, D.F.: Diana, 2004. 195 p.

Muestra los métodos para mejorar en el trabajo, en la administración del trabajo y aumentar el rendimiento; cómo lograr la buena comunicación y aprovechar la crítica constructiva para superarse; cómo cambiar actitudes, mejorar habilidades, ampliar conocimientos y adquirir mayor experiencia.

Finanzas / Zvi Bodie; Robert C. Merton. México: Pearson Educación, 2003. 479 p.

Explica qué son las finanzas, ofrece un panorama general del sistema financiero y revisa la estructura y usos de los estados financieros corporativos. Pone énfasis en la aplicación de los principios de finanzas en los problemas de decisión que enfrentan los individuos.

Fish: la eficacia de un equipo radica en su capacidad de motivación / Stephen C. Lundin;

Harry Paul; John Christensen. 11a. ed. Barcelona: Urano, 2003. 124 p. *Fish no es un libro sobre la empresa, ni sobre cómo mejorar la moral y motivar a los empleados. Es un libro sobre la vida; sobre la manera en que debemos vivir nuestra vida cotidiana y cómo hemos de relacionarnos con nuestros familiares, amigos y las personas que encontramos por la calle.*

Servicios de tráfico marítimo / José Manuel García Fernández; José Carlos Fernández Salinas; José Díaz Pérez. A Coruña: Netbiblo, 2004. 235 p.

Recoge los principios operacionales y la configuración de los sistemas de tráfico marítimo, su evolución, estudio comparativo, parámetros y reglas de funcionamiento. Hace un análisis del derecho del mar, que se encarga de estudiar los derechos y deberes de los Estados en el ejercicio de sus competencias en las diferentes zonas marítimas.

ABC del Agua

Naciones Unidas presentó en el Foro Mundial del Agua realizado recientemente en México un informe sobre la crítica situación del agua en el mundo. Agua, una responsabilidad compartida, es el título del documento, el cual sostiene que la creciente crisis hídrica a nivel mundial está estrechamente relacionada con la corrupción y la lentitud en las reformas que se requieren. El reporte denuncia que la crisis se debe principalmente a sistemas de gobierno que determinan quién recibe el agua, cuándo y cómo, y deciden quien tiene derecho a disfrutarla.

Usuarios, buques y flotas

El aumento en el número y tamaño de los buques ha provocado que los diferentes eslabones de la cadena de transporte se preparen para recibirlos de manera que puedan mantenerse competitivos.

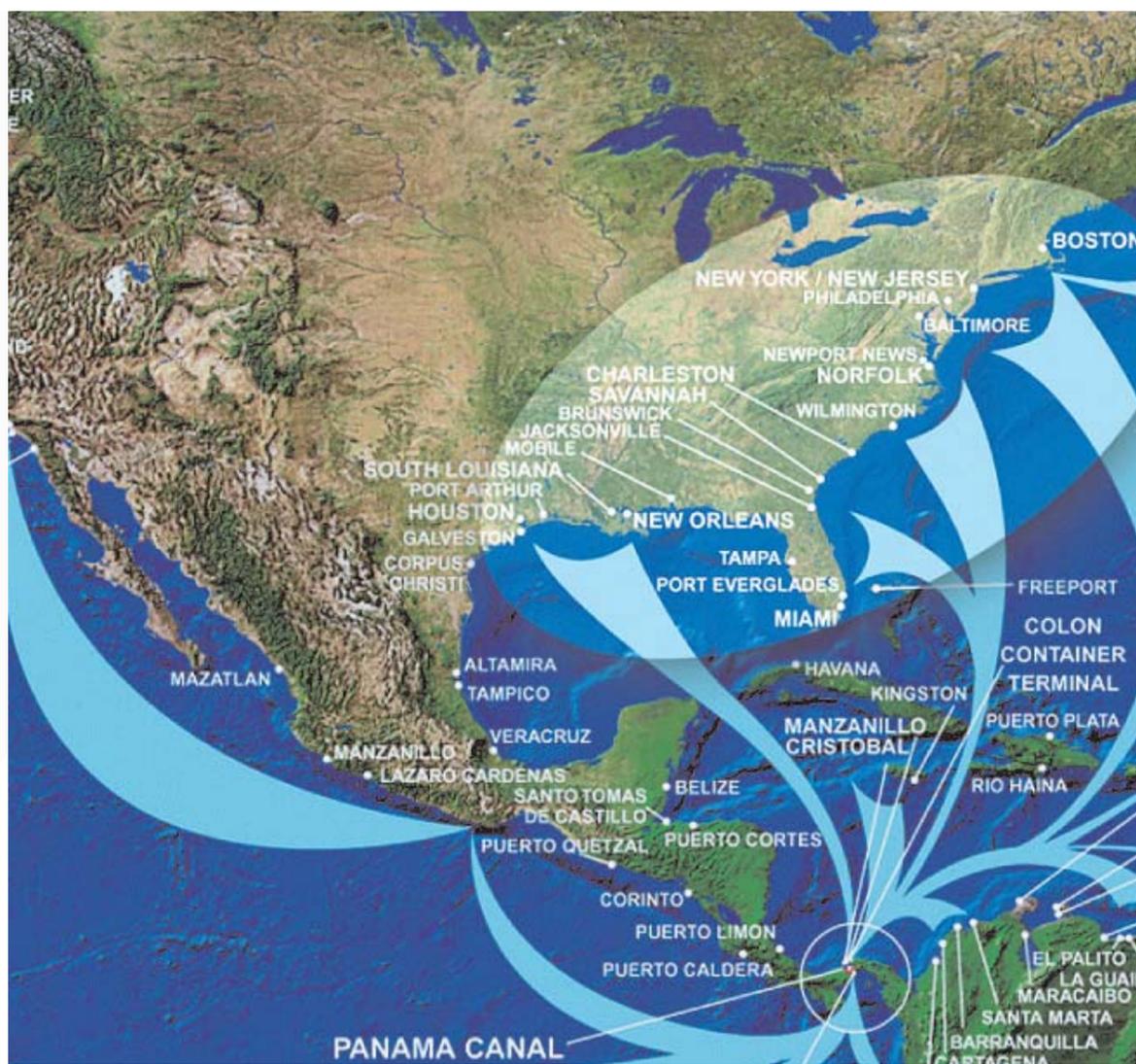
Marianela Dengo de Obaldía
mdengo@pancanal.com

A medida que se acerca el momento en que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) presentará su Plan Maestro para los próximos 20 años -plan que considera la construcción de un tercer juego de esclusas- surgen algunos cuestionamientos con relación a cómo afectará esto a los usuarios actuales del Canal y si en realidad existe una flota de buques pospanamax que utilizaría un Canal expandido.

La razón principal por la que se considera la construcción de un tercer juego de esclusas es la necesidad de resolver el problema de capacidad que actualmente enfrenta la vía acuática. Sin embargo, la pregunta de si existe una flota de buques pospanamax que utilizaría la ruta es válida -sobre todo si se conoce que la mayoría de los buques pospanamax en la flota mundial son tanqueros que no pasan por la ruta por Panamá- al igual que el cuestionamiento sobre si los usuarios actuales terminarían subsidiando a los pospanamax que utilizarían la ruta por Panamá en el futuro, de contar la misma con la capacidad necesaria para recibirlos.

Si echamos un vistazo a la base de datos de los usuarios de la ACP, podremos apreciar que una porción significativa de los tránsitos los realizan buques de las principales navieras del mundo. Pero, ¿cuáles son los planes de estas navieras?, ¿tienen acaso buques pospanamax en sus flotas o será que su flota de panamax terminará compitiendo con los pospanamax de otras navieras? Para contestar estas preguntas, es necesario analizar la base de usuarios del Canal y los datos de la industria.

En la edición del 6 de enero del 2006 de la revista especializada Dynaliners apareció publicado el listado de las 25 principales navieras que manejan buques portacontenedores en el mundo. De éstas, 18 figuran entre los principales usuarios de la ACP y 16 de ellas ya tienen buques pospanamax en sus flotas. Al verificar las órdenes de buques portacontenedores pospanamax en el Shipping Intelligence Network de Clarkson, nos percatamos que estas 16 navieras tienen pedidos para ser entregados entre los años 2006 y 2011. Estas navieras, que son precisamente los gigantes de la industria, están incorporando en sus flotas buques portacontenedores pospanamax por las economías de escala que les ofrecen y porque les permitirán maximizar sus ganancias, y tienen planeado utilizarlos para transportar carga en la ruta que une a los principales mercados de producción y de consumo del mundo (Asia-costa este de los Estados Unidos) por aquella alternativa que les sea más viable y confiable.



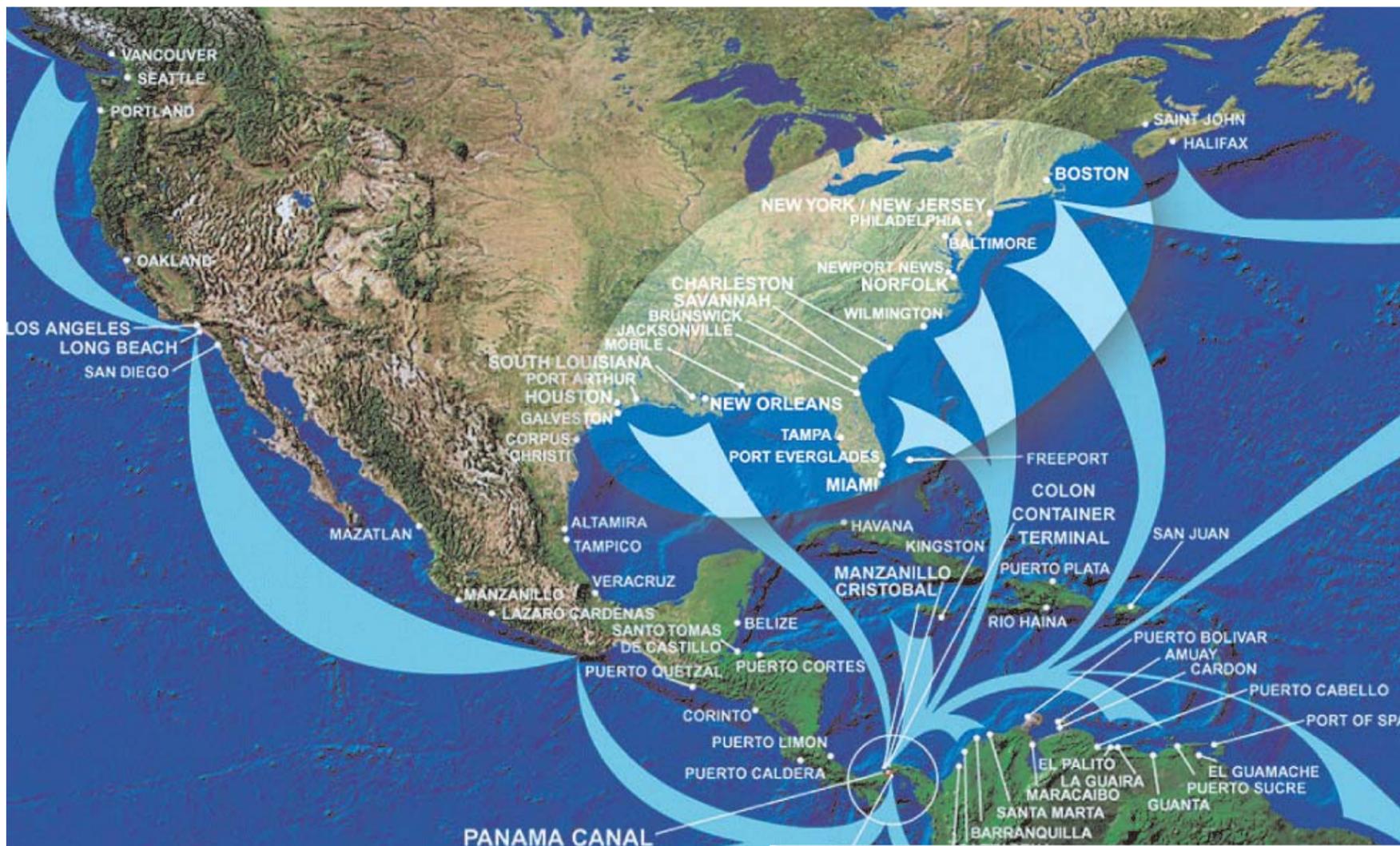
El crecimiento en el tamaño de los buques no sólo se da en la flota de portacontenedores sino también en la de graneleros secos, el segundo segmento de importancia para el Canal. De acuerdo a la base de datos de Fairplay, actualmente operan en la flota mundial 585 buques de graneles secos pospanamax -que serían capaces de transitar por unas esclusas con las dimensiones que están siendo consideradas para el Canal expandido- y hay 84 buques más en proceso de construcción.

El aumento en el número y tamaño de los buques ha provocado que los diferentes eslabones de la cadena de transporte se preparen para recibirlos, de manera que puedan mantenerse competitivos. Los principales puertos de la costa este de los Estados Unidos -que son precisamente los puntos de destino de la carga que transita por el Canal de Panamá en la ruta que une Asia con la costa este de los Estados Unidos- están anuentes de las oportunidades que les ofrece el aumento en los volúmenes de carga en esta

ruta y del hecho de que sus principales clientes tienen y están incorporando en sus flotas un número significativo de buques pospanamax. Por tal motivo, están realizando inversiones para aumentar el calado de sus terminales y de sus canales de navegación, de manera que puedan atender los buques pospanamax que saben que llegarán, ya sea a través del Canal de Panamá o del Canal de Suez. La tabla adjunta, muestra los volúmenes de carga en TEU que manejan estos puertos, así como sus calados actuales y proyectados.

Los datos de la industria señalan que un tercer juego de esclusas, con dimensiones para permitir el tránsito de buques pospanamax, serviría a nuestros principales usuarios y nos aseguraría que podríamos seguir ofreciendo un servicio que satisfaga sus necesidades en el futuro, ya que una mayor capacidad nos permitirá aumentar la confiabilidad de la vía y aumentar los ingresos para el país.

Usuarios, buques y flotas



Principales Puertos de los Estados Unidos

Puerto	Calado Actual (m)	Calado Futuro (m)	1999	2000	2001	2002	2003	2004
NY/NY	14.0	15.2	2,863.3	3,050.0	3,316.3	3,749.0	4,057.8	4,476.0
Charleston	13.7	15.2	1,483.0	1,632.7	1,528.0	1,582.8	1,630.8	1,682.0
Norfolk	15.2	16.8	1,305.5	1,347.5	1,302.8	1,437.8	1,048.3	1,810.0
Savannah	12.8	14.5	793.7	854.4	1,077.5	1,327.9	1,521.2	1,882.0
Houston	12.2	13.7	1,031.1	1,074.1	1,257.9	1,159.9	1,145.1	1,436.0
Miami	12.8	15.2	777.8	883.2	955.7	980.7	1,041.5	1,010.0
Jacksonville	11.8	12.8	771.9	708.0	658.9	680.8	682.4	727.0
Port Everglades	13.5	14.8	715.6	694.8	621.4	654.0	690.7	655.8
Baltimore	12.8		498.1	498.0	447.8	506.1	536.1	557.8
Wilmington	11.7		195.9	195.9	211.8	244.0	254.2	282.3
New Orleans	14.0		267.8	278.9	246.5	243.1	251.2	256.4
Philadelphia	12.2	13.7	174.8	155.2	175.0	178.8	215.1	176.0
Boston	10.7		147.7	122.4	127.4	142.1	158.0	175.8
Total			11,828.2	11,845.1	11,771.9	12,882.8	13,798.4	14,873.3
Los Angeles / Long Beach	14.8	16.1	8,237.3	8,480.2	8,846.5	10,832.2	11,837.1	13,101.0

Fuente: Comercialización Internacional, CI-Online.

Flota de buques portacontenedores pospanamax

Naviera	Flota existente buques pospanamax (Feb. 2006)			Nuevas órdenes - buques pospanamax			Flota total al 2011	
	Capacidad total de la flota existente pospanamax	Rango TEU	Total de buques pospanamax	Capacidad total de las nuevas órdenes	Rango TEU	Total de buques pospanamax en construcción	Número de buques pospanamax	Capacidad en TEU
Maersk Line *	400,066	3,700 - 9,200	62	388,108	12,000 - 6,500	42	104	797,174
Mediterranean Shipping (MSC)	146,625	8,200 - 5,500	20	95,020	9,200 - 5,500	13	33	241,645
CMA-CMG	107,074	5,160 - 5,700	18	42,920	9,180 - 8,200	5	21	149,994
Evergreen Mar. Co.	151,310	8,364 - 7,024	27	57,241	7,024	8	35	208,551
Hapag-Lloyd Cont.	45,818	8,600 - 7,180	6	50,600	8,600 - 8,100	6	12	96,418
China Shipping	81,712	8,488 - 5,818	14	52,230	9,580 - 8,530	6	20	133,942
Hanjin Shipping Co.	37,126	5,308	7	52,020	6,500	8	15	89,146
AFL	92,090	5,500 - 4,300	20				20	92,090
Coscon	84,978	5,270 - 5,575	18	80,020	10,000	8	24	164,998
Nippon Yusen Kaisha (NYK)	79,179	8,492 - 4,743	13	123,820	8,200 - 8,500	16	29	202,779
Mitsui O.S.K.	71,537	4,708 - 6,350	13	80,350	8,100 - 6,350	11	24	151,887
OCC	115,032	8,065 - 4,860	20	32,252	8,065	4	24	147,284
K-Line*	78,220	5,500 - 5,824	14	87,548	8,120 - 5,824	12	26	165,768
Yang Ming	58,132	5,512	10	73,020	8,000	9	19	128,152
Hamburg Sud	33,812	5,552	6	55,580	6,500	10	16	88,392
Hyundai	32,315	4,411 - 5,700	8	116,420	8,600 - 6,800	15	21	148,735
Otros	895,884	4,330 - 8,449	135	680,889	9,580 - 5,527	59	224	1,576,673
Total	2,516,944		405	2,818,818		282	687	4,585,818

* Incluye los buques de P&O Nedlloyd ahora Maersk Line.

Fuente: Shipping Intelligence Resources, Febrero 1 de 2006, Clarke Tower Services

Para informar más y mejor

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com
Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La Chorrera y su infoplaza

Estudiantes de la Escuela Naciones Unidas y del Primer Ciclo Balboa acompañaron a los representantes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Secretaría Nacional de Ciencias y Tecnología (Senacyt) y de la Fundación Pro Biblioteca Nacional para celebrar la apertura de la infoplaza en la Biblioteca Hortensio De Icaza, en La Chorrera.

“Con sumo placer anunciamos la apertura de esta séptima infoplaza, fruto de la alianza estratégica que mantenemos con la ACP y la Fundación Biblioteca Nacional. La comunidad tendrá acceso a información relevante a bajo costo o completamente gratis, bajo el nuevo esquema con la ACP. Espero que le den provecho a las instalaciones que hoy ponemos a su disposición”, afirmó Luis Cisneros, del Senacyt.

Hermann Rosch, de Microsoft, aprovechó la ocasión para anunciar la donación de licencias del software Office XP, con la cual su empresa respalda esta iniciativa. “Estamos muy complacidos de estar aquí hoy. Vamos a estar en las próximas inauguraciones y planeamos seguir cooperando en pro de la educación panameña”, expresó Rosch.

Por su parte, el ingeniero Francisco Loaiza, director del Departamento de Informática y Tecnología, dijo que se trata de “una iniciativa hermosa de tres organizaciones, que ha permitido crear centros de información sobre el Canal y el mundo a través de la Internet. Esperamos que los estudiantes aprovechen estas instalaciones para acceder al conocimiento de forma sencilla”.

Loaiza destacó la labor de dos de sus colaboradores, – Mario Conte y Eduardo Corbett – a quienes cedió el honor de cortar la cinta inaugural. “Conte y Corbett han trabajado arduamente en las instalaciones de estos nuevos centros. Además de éste en La Chorrera, en horas de la mañana del día de hoy la ACP inauguró la infoplaza de Margarita, en la provincia de Colón, y esta tarde abre sus puertas la de Santiago, en Veraguas”, explicó Loaiza.

A partir del 15 de marzo la comunidad chorrerana puede conocer más acerca del Canal con los recursos multimedia, el sitio Web de la ACP (www.pancanal.com), folletos y libros especializados, entre los que se destaca el libro titulado Las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter 1970-1979, del historiador panameño Dr. Omar Jaén Suárez.

El horario de atención de la biblioteca Hortensio De Icaza es de lunes a viernes de 9:00 a.m. a 6:00 p.m. y los sábados de 9:00 a.m. a 1:00 p.m. La ubicación de la biblioteca es ideal, en la calle detrás del Teatro Moderno, a pocas cuadras de las escuelas, el estadio y la principal iglesia católica de La Chorrera.

Información para Colón

Con una concurrencia de más de



Armando De Gracia

El director Francisco Loaiza (arriba, al centro) observa el corte de cinta inaugural de la infoplaza ACP en La Chorrera, a cargo de Mario Conte y Eduardo Corbett, representando a todos los colaboradores de la ACP. A la derecha, la nueva infoplaza de Santiago y sus usuarios. Abajo, jóvenes usuarios de la infoplaza ACP en Margarita, provincia de Colón, quienes podrán hacer uso de las facilidades que ofrece este centro de información a todos los que deseen conocer más sobre la vía acuática.



Armando De Gracia



Néstor Ayala



Néstor Ayala

150 personas abrió sus puertas la infoplaza de Margarita, en la provincia de Colón. Este centro servirá para mejorar la comunicación, para compartir noticias con la comunidad colonense, para conseguir ayuda en los momentos de necesidad y se erige conforme a la intención de Dios de que estemos unidos en la verdad, manifestó Monseñor Carlos María Ariz durante la bendición de la obra.

A la cita el 15 de marzo acudieron las autoridades de la provincia de Colón, empresarios, miembros del Club Rotario, agentes de la Subestación de Policía de Margarita y más de cien estudiantes de las escuelas vecinas. El centro de información sobre el Canal de Panamá está dentro del Centro Rotario Christian Rojas, que también fue inaugurado ese día. El centro está ubicado en la avenida Espavé, local N° 8300, en Margarita, Cristóbal, provincia de Colón.

El espacio reservado para la infoplaza contiene mesas y sillas para estudiar, así como diez computadoras y libros de consulta sobre el Canal de Panamá, entre ellos, el recién

publicado libro del historiador panameño Dr. Omar Jaén Suárez titulado Las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter 1970-1979.

El edificio que alberga a la infoplaza además cuenta con un salón audiovisual, con capacidad para ciento veinte personas, que estará a disposición de la comunidad para desarrollo y presentación de seminarios, conferencias, eventos o reuniones.

Este centro será de mucho beneficio para la población escolar de aproximadamente cuatro mil estudiantes, universitarios y profesionales de Colón. Los estudiantes hacían cola para entrar por lo que, impaciente y curioso, Joaquín Rodríguez (niño de cuatro años del maternal Tender Hands) exclamó a su maestra que la fila para entrar era de “un millón” de personas.

También en Veraguas

Desde la tierra del indio Urracá y reafirmando que el Canal es panameño, los estudiantes del Instituto Profesional y Técnico de

Veraguas con mucha emoción agradecieron la iniciativa de poner en sus manos la herramienta que les permitirá ser profesionales y dirigir los destinos del país y del Canal.

En esta ceremonia participaron las autoridades locales, quienes exhortaron a los estudiantes a utilizar los servicios del centro de información para su beneficio. El alcalde Patiño se refirió a la lucha generacional del pueblo panameño encabezada por Omar Torrijos H. y que ahora el Canal estaba de verdad en todo el país y en Veraguas, ofreciendo a los estudiantes información y la oportunidad de estar a la par de otros jóvenes de escuelas que cuentan con mayores ventajas. Ignacio Nelson, del Senacyt, dijo que es importante este proyecto ya que queremos llegar a todas las comunidades que así lo necesitan y exhortó a los estudiantes a aprovechar el recurso disponible.

Estas nuevas infoplazas también ponen a disposición del público libros históricos, vídeos informativos y publicaciones recientes relacionadas con el Canal de Panamá y su historia. ★

El artesano del Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En el Canal trabajan aproximadamente nueve mil empleados. Una gran parte de ellos son artesanos involucrados en la operación del Canal. Y es que el Canal no podría funcionar si no contara con el recurso técnico capacitado para ejecutar estos trabajos.

El artesano juega un papel primordial ante los retos que enfrenta la vía como la creciente demanda por servicios a los que hay que responder con rapidez y seguridad. Para lograrlo se capacitan en varias disciplinas, lo que permite flexibilidad en los procesos y asignaciones. Además el aprender otro oficio aumenta sus oportunidades para hacer relevo en otras posiciones.

La capacidad de los artesanos en el Canal está demostrada en labores de impacto como el mantenimiento de las esclusas, en las que participan con profesionalismo y esmero, procurando terminarlas en el tiempo previsto y así minimizar el impacto a la navegación.

Otros trabajan en los talleres industriales en obras nunca antes realizadas, como la construcción de la lancha Lenguado y la barcaza de perforación y voladuras Barú.

Los artesanos contribuyen con sus conocimientos a la realización de trabajos especializados en áreas como carpintería, soldadura y electricidad. Además, un grupo de 12 artesanos que cuentan con una variedad de especializaciones, lleva a cabo con éxito el ensamblaje de locomotoras.

En los últimos años se ha visto un aumento en la participación de mujeres que se desempeñan como artesanas en el Canal. Electricistas, soldadoras, pasacables y muchas más aportan sus conocimientos, experiencia y aptitudes a la operación del Canal.

Irene Villalaz es una de los diez explosivistas que participaron en el programa de capacitación interno para ser explosivista. “Ha sido una aventura muy interesante. El aprendizaje sobre todo. Me gusta mi trabajo, estar aquí es un reto, al final sientes que es gratificante”. La cuadrilla donde está



Irene Villalaz

Armando De Gracia



Yolanda Myrie



Ileana Biendicho (izq.)

Irene cuenta de 15 artesanos. “Todas las cuadrillas son profesionales, están muy motivadas y les gusta lo que hacen”, señala Leonidas Mclean, capitán de la barcaza de perforación y voladura Thor.

En la Thor también trabaja Ileana Biendicho. A pesar de ser oficinista, su trabajo es diferente al de cualquier oficinista en el Canal. Todos los días debe trasladarse a la barcaza para trabajar. “No es un trabajo monótono, como el de la otras oficinistas. Aquí entras en contacto con la operación del Canal”, nos comenta.

Yolanda Myrie es trabajadora de mantenimiento abordo de la Barcaza Barú. Nos cuenta que a pesar de que el ambiente es diferente al de una oficina, se siente bien y los compañeros “hasta me consideran parte de la tripulación”.

Igual que ellas, todas las artesanas sienten orgullo de trabajar en

ocupaciones que antes han sido desempeñadas por hombres. Luis Castellero, jefe de máquinas de la Barú comenta, “los artesanos que trabajan acá son especialistas en sus áreas. La empresa fomenta el adiestramiento, sobre todo en estos equipos que cuentan con mucha tecnología, única en el Canal; estamos orgullosos de ellos y la labor que hacen. Y las damas artesanas son excelentes trabajadoras, dedicadas y responsables”.

Jaime Morales, mecánico industrial y uno de los artesanos que trabaja en el proyecto de ensamblaje de locomotoras nos dice, “aquí hay gente muy buena, y estamos orgullosos de nuestro trabajo”.

Comprometidos ciento por ciento con su trabajo y orgullosos de lo que hacen, definitivamente los artesanos son una fuente vital para que la operación y funcionamiento del Canal obtenga resultados sobresalientes. ☆

Una mujer que deja huellas

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La Asociación de Empresarias y Profesionales de Panamá distingue anualmente a tres damas panameñas por sus méritos profesionales. Este año, la distinción recayó en María Ruíz, ingeniera eléctrica de la División de Esclusas de la Autoridad del Canal de Panamá. Tal distinción fue una sorpresa para Ruíz, quien se desempeña como ingeniera del proyecto de ensamblaje de locomotoras.

María se distingue por su voz sosegada y tranquila y por siempre mostrar una sonrisa, incluso en los momentos más difíciles.

Hace 10 años María inició su carrera en el Canal de Panamá, en la sección de Locomotoras. Siempre dispuesta a aprender y a lograr resultados excelentes, fue asignada para trabajar en los talleres. Cuando inició el proyecto de



renovación de la flota, María fue encargada del mismo. Luego, en el año 2004 se logró una importante concesión en el contrato de fabricación de locomotoras, el ensamblaje de 16

unidades en Panamá.

Las primeras dos locomotoras se hicieron bajo la mirada atenta de técnicos japoneses, pero en el 2005 se ensamblaron seis unidades sin supervisión extranjera. Todo se hizo bajo el control de un equipo de 12 artesanos panameños liderados por María Ruíz.

Con la experiencia adquirida, el grupo mejoró los tiempos de ensamblaje alcanzados con los japoneses. “Fue un gran logro, cumplimos y sobrepasamos todas las expectativas. Esto gracias al compromiso de todos los artesanos, que de verdad han tomado este proyecto como de ellos”, dice María, orgullosa del equipo de trabajo que comparte con ella esta gran responsabilidad.

Para sus compañeros María se merece este premio. Carlos Patterson, ingeniero de las esclusas, comentó: “La distinción es bien merecida, muy bueno, sobre todo porque el mejor personal está en el Canal”. ☆

CÁPSULAS HISTÓRICAS

Maricarmen V. de Ameglio

1673
Destruída la ciudad de Panamá por el pirata Morgan, se fundó una nueva ciudad cerca del Cerro Ancón. Un ermitaño portugués, el hermano Gonzalo de la Madre de Dios, recomendó la ubicación. El obispo, Antonio De León, bendijo el lugar y el ingeniero y gobernador del Reino de Tierra Firme, Alfonso Mercado de Villacorta, construyó las fortificaciones.

1678 - 1680
Continuaron los ataques piratas, esta vez en Chepo, Portobelo, el archipiélago de Las Perlas, Perico y Taboga.

1685
Se levantó un pequeño fuerte con seis piezas de artillería en la isla de Perico.

1688
Empezó la construcción de la Catedral de Panamá, obra que finalizó en 1796 con su consagración.

1698
El clérigo escocés, Guillermo Patterson, llegó con una expedición de 1,200 hombres a la costa norte de Darién y se estableció en un punto al que llamó Puerto Escocés. Allí fundó la colonia *Nueva Caledonia* y en el sitio donde estuvo Acla, estableció *Nueva Edimburgo*. Patterson exploró las tierras limítrofes con Colombia y manifestó a Guillermo III de Inglaterra la posibilidad de abrir un canal interoceánico y convertir Darién en una ruta mercantil.

1699
Una segunda y tercera expedición escocesa, con 200 y 1,300 hombres, respectivamente, arribaron a Darién. Los contratiempos y las hostilidades con los españoles les obligaron a desistir del proyecto y regresar a su patria. Sin embargo, los buques no pudieron alcanzar Escocia y varios naufragaron. El intento de colonización le costó cerca de 2,000 vidas al pueblo escocés.

1713
La corona española otorgó concesiones a la compañía inglesa South Sea Company, mediante el Tratado de Asiento de Negros, lo que facilitó a los ingleses y holandeses el contrabando de negros y mercaderías en Portobelo.

1718
La Corte española extinguió la Audiencia, tribunal de justicia establecido en Panamá, y anexó el territorio al Virreinato del Perú. Sin embargo, en 1722 lo reestableció nuevamente en Panamá.

¡En sus marcas, listo, fuera...!

Armando De Gracia



Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

¿Se imagina hacer de su trabajo un deporte por un día y competir con sus colegas para ver quién lo hace mejor? Pues, eso han hecho los pasacables y boteros del Canal por 51 años. El concurso de lanzamiento de línea es una tradición que exalta la labor diaria y demuestra el orgullo por el trabajo bien hecho.

Este año, el escenario de las competencias fueron las esclusas de Gatún y grandes buques Panamax que parecían meterse en el campo deportivo. El evento se inició con las palabras de bienvenida de Aristides Gómez, gerente interino de la División de Esclusa. Acto seguido, el presbítero Marco Pineda hizo una invocación religiosa y alentó a continuar este tipo de actividades, que abre un paréntesis en el trabajo diario y permite la convivencia de distintos grupos.

Al son de la tumba y el acordeón, el conjunto folclórico "Aires de Gatún" animó con salomas y danzas, mientras los competidores se preparaban. El grupo calipso "Los Pregoneros de Colón" también deleitó a los presentes y arrancó risas con graciosas canciones improvisadas. Entretanto, diablos carnavalescos lanzaban latigazos a diestra y siniestra a las almas que se cruzaran en su camino.

Los lanzadores de líneas demostraron gran destreza para manejar las sogas que tiran a los buques al inicio del tránsito, con los cables de las locomotoras. Unos segundos de concentración y las sogas volaban por los aires, tratando de alcanzar la meta en las competencias de distancia, precisión y altura.

De acuerdo con Gómez, el concurso de lanzamiento de líneas "busca entre sus metas mejorar la seguridad en el trabajo y mostrar la habilidad y precisión de grupos de operaciones".

Una competencia de halar soga y una carrera de botes añadieron emoción al momento. En esta carrera quedó demostrada la velocidad y

Ganadores

Concurso de lanzamiento de líneas

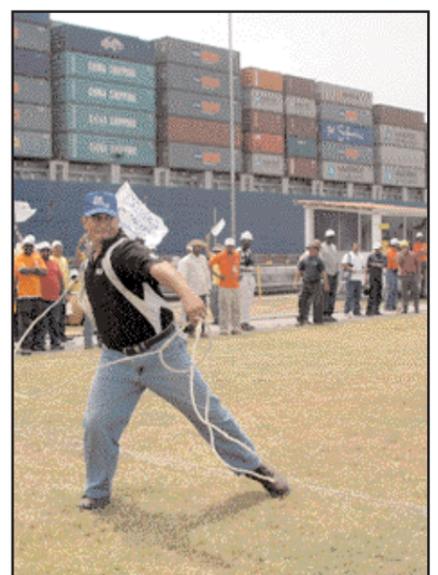
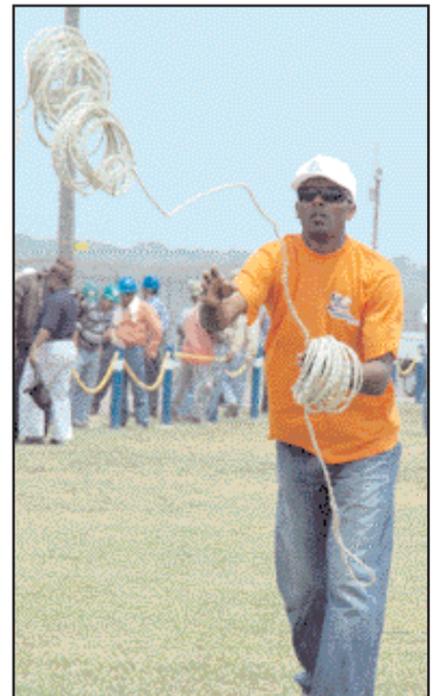
- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1.º Luis Betegón | Esclusa de Gatún |
| 2.º Orlando Herrera | Esclusa de Miraflores |
| 3.º Luis Salazar | Esclusa de Gatún |

Carrera de botes

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------|
| 1.º Carlos Rush / Alexis Beitia | Esclusa de Miraflores |
| 2.º Harold Hines / Raúl Kelly | Esclusa de Gatún |
| 3.º Nicasio Reid / Alberto Cabeza | Esclusa de Pedro Miguel |

Competencia de halar soga

- | | |
|-----|----------------------------|
| 1.º | Miraflores - Mantenimiento |
| 2.º | Gatún - Mantenimiento |
| 3.º | Gatún - Obras Civiles |



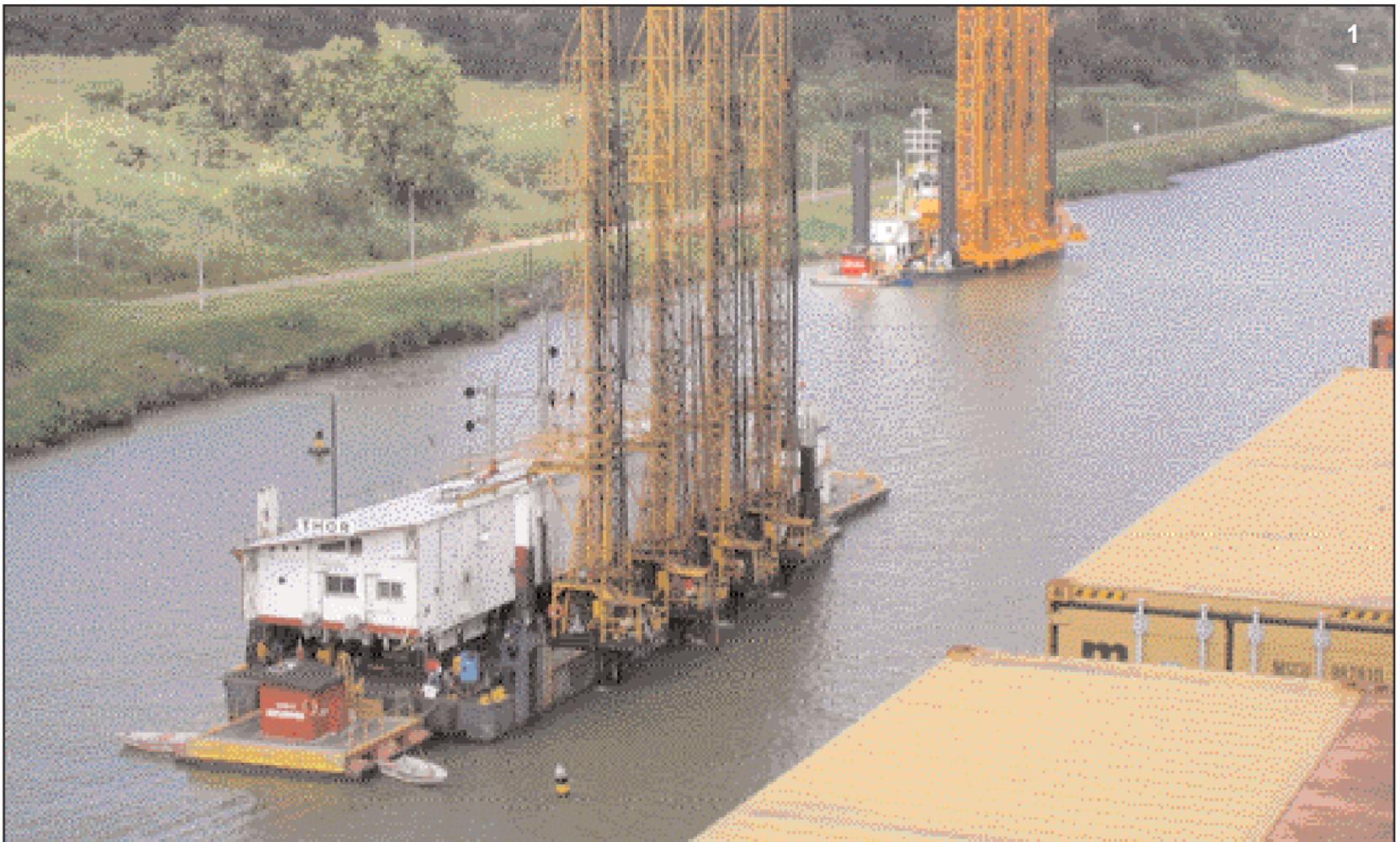
habilidad de los competidores para manejar los botes que llevan las líneas a los buques en tránsito. Por su parte, "el concurso de halar soga busca el trabajo en equipo y demostrar que juntos podemos lograr metas y objetivos", destacó Gómez.

Al finalizar, los ganadores recibieron sus trofeos. El evento brindó una excelente oportunidad para superar las metas y trabajar con tesón por alcanzarlas. El ganador del primer

premio de lanzamiento de líneas, Luis Alberto Betegón, botero de la esclusa de Gatún, es un vivo ejemplo de superación. "Me siento muy contento de ganar esta competencia. El año pasado lamentablemente llegué de último, y eso fue lo que me motivó más a ser campeón este año", dijo satisfecho.

El concurso anual de lanzamiento de líneas promueve la convivencia y el trabajo en equipo, en un ambiente de

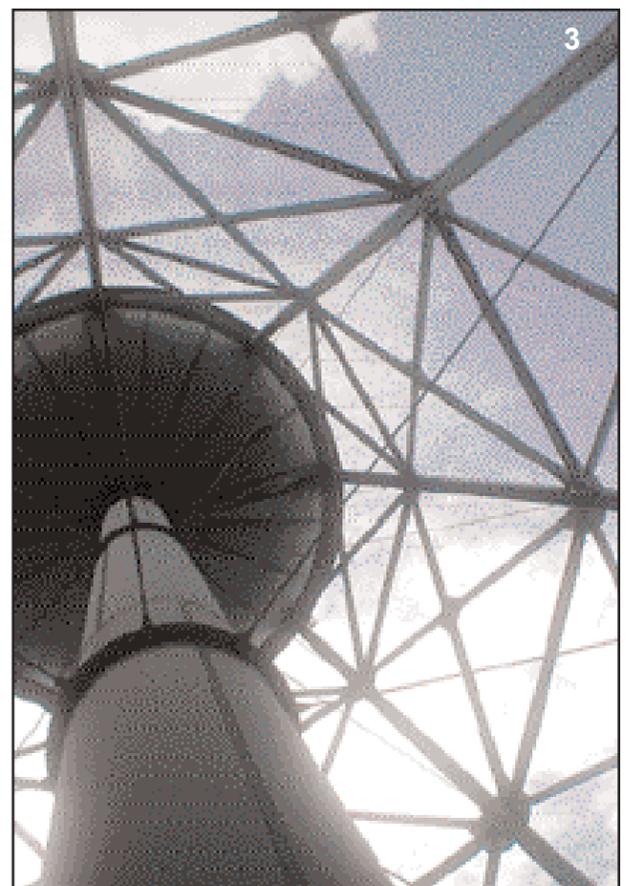
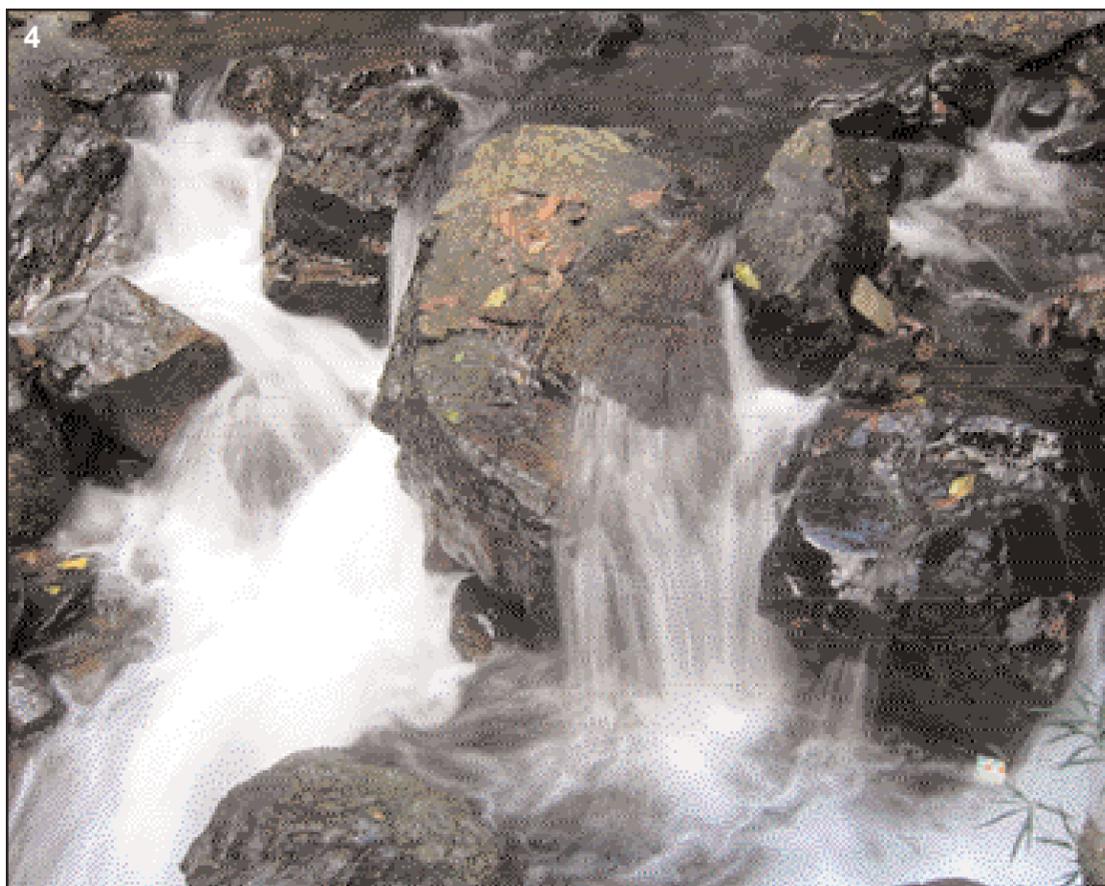
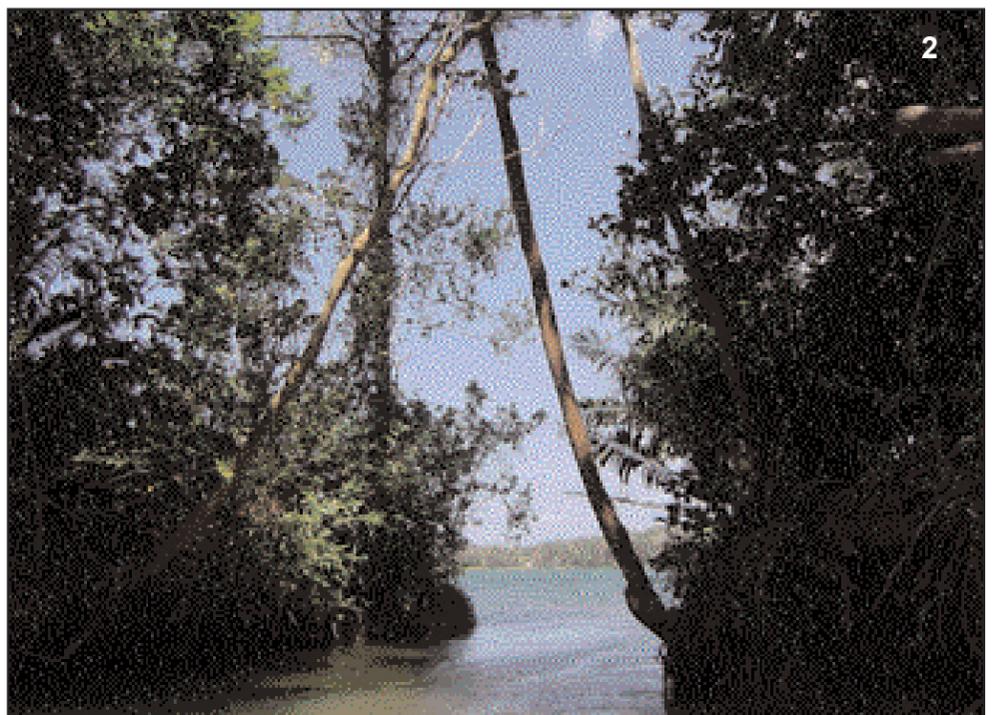
camaradería. Para Alberto Alemán Zubieta, administrador del Canal, "refleja el sentir de todos los que trabajamos en el Canal, que este trabajo que es muy importante para los panameños también es importante para nosotros como seres humanos, como familia que somos. Nos interesa competir y ganar. Y ese espíritu hay que mantenerlo" ✨



El Canal en imágenes

- (1) Thor: Octavio Stagg, Capitanía de Puerto.
- (2) Un canal dentro del Canal: Rony Araúz, Administración de Emergencias y Contingencias.
- (3) Tanques de agua: Edgardo Villalobos, Ingeniería.
- (4) Naturaleza sublime: Jaime Massot, Hidrología.

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.



Continúa la cola de buques

Armando De Gracia



Néstor Ayala



La demanda de buques por transitar el Canal de Panamá se mantiene. Esta semana el número de buques en espera por transitar alcanzó los 78.

Algunos clientes han tenido que esperar hasta cinco días para transitar por la vía acuática.

Hace unas semanas la cola había alcanzado los 68 buques en espera, luego ésta aumentó en la semana del

20 de marzo a 78 buques y desde entonces se ha mantenido a pesar de que a diario transitan la vía acuática un promedio de 40 buques.

Para atender esta demanda se han utilizado todos los recursos del Canal, inclusive la nueva estación de amarre bajo el Puente Centenario, así como las boyas de amarre en el lago Miraflores.

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 éstas se pueden amarrar hasta buques de tamaño Panamax, los más grandes que pueden transitar la vía, que deben esperar a que otros transiten primero para continuar su recorrido.

Las esclusas también fueron dotadas del máximo de cuadrillas que permitan alcanzar su extrema capacidad diaria.

Además se revisa de forma continua la efectividad de la asignación de los recursos para identificar las medidas y recursos adicionales que pudieran aumentar el rendimiento del Canal actual.★

Néstor Ayala



Para conocer la vía acuática

Los Representantes de Corregimiento de la provincia de Los Santos visitaron la sección de remolcadores de la ACP donde fueron atendidos por el Capitán Max Newman, gerente de la sección. Los visitantes fueron divididos en grupos para abordar diferentes remolcadores para trasladarse al Corte Culebra desde donde se les explicó la operación del Canal. Por parte de los Representantes agradeció la invitación a esta fira el señor Eudoxio Pérez, coordinador regional de gobiernos locales de Los Santos, Herrera, Veraguas y Coclé.

Astronauta en el Canal

Orlando Alvarado



El astronauta norteamericano Jerry L. Ross visitó el Centro de Visitantes de Miraflores para conocer la operación del Canal de Panamá. Ross estuvo en el Canal durante su reciente visita a Panamá, donde vino para hablar sobre su trabajo como entrenador de la nueva generación de astronautas en la agencia espacial norteamericana NASA. El astronauta Jerry Ross es el primer humano en haber sido lanzado siete veces al espacio; además, Ross ostenta el récord de caminatas en el espacio (nueve en total).

De visita en Panamá

Armando De Gracia



La Secretaria de Estado Adjunta para Diplomacia Pública, Karen Hughes, visitó Panamá recientemente y durante su visita realizó una visita de cortesía al administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, y llevó a cabo un recorrido por el Centro de Visitantes de Miraflores. La señora Hughes vivió en Panamá, cuando niña, junto a su padre, el último gobernador de la antigua Zona del Canal, Harold Parfitt. Posteriormente abordó el remolcador Parfitt, nombrado en honor de su padre.