

Educación innovadora

Una expresión más de la política de desarrollo integral que la ACP impulsa en áreas aledañas al Canal la constituye la graduación de 354 estudiantes de Gatuncillo bajo el concepto de capacitación para el trabajo y la conservación ambiental. ◆12



Ambientalistas se informan



80 organizaciones acudieron a una sesión informativa sobre el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

PAG>4

Llega a la Asamblea



Ricaurte Vásquez, Ministro para Asuntos del Canal, presentó la ley del Referéndum.

PAG>3

No se detendrán proyectos



Campesinos que recibieron títulos de propiedad piden por proyectos que los beneficien.

PAG>12

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

Panamá, 20 de junio de 2006

Estimados señores de la ACP:

Sirva la presente para saludarles y comunicarles nuestra gratitud por la ayuda tan grande que recibimos nosotros, estudiantes del Instituto Panamericano, por parte del personal del edificio 714. A pesar de que todos fueron muy amables queremos resaltar la formalidad de dos personas de este edificio, el señor Javier Anaya y la señora Haydeé Cascante.

Para nosotros era muy importante encontrar información y gracias a la ayuda de varias personas pudimos dar con el edificio 714. Allí encontramos a estas dos personas que, para nuestra sorpresa, son egresados de nuestro colegio. El motivo de nuestra visita era que teníamos que montar una mampara acerca de la creación del tercer juego de esclusas para una feria del colegio. Debido a toda la información que recibimos nuestra mampara ha sido todo un éxito.

Nuevamente les agradecemos y felicitamos por el apoyo que tienen hacia el público que quiere conocer acerca de la ampliación.

Sinceramente,

Estudiantes del Instituto Panamericano
11°N, Bachiller en Contabilidad

La foto



Residentes de Agua Fría, en Darión, se reunieron para escuchar sobre el proyecto de ampliación del Canal.

De la Administración

Responsabilidad ineludible

La propuesta de ampliación del Canal de Panamá es la expresión del fiel cumplimiento de la responsabilidad encomendada a la ACP, por la Constitución y la Ley. Por ello, mal hubiera hecho la ACP, por decir lo menos, si no hubiera expresado, como lo ha hecho, su convicción acerca de la necesidad y conveniencia de ampliarlo a fin de mantener el servicio de calidad que ofrece a la comunidad marítima internacional y al mismo tiempo incrementar los beneficios que entrega la comunidad nacional. El permanente proceso de modernización y adecuación no puede extenderse más allá de lo que definió el Plan Maestro. La propuesta presentada descansa, no sólo sobre serios estudios de mercado, sino también, en el convencimiento de que es beneficiosa para los panameños. No todos coinciden y aceptan estas premisas, y ese es su derecho. De lo que no hay duda es que, de no proceder, nos exponemos a un proceso gradual de deterioro de la calidad de servicios con el consecuente resultado adverso en los ingresos y beneficios que pudieran aportarse. La sofisticación con que hoy se desempeña la industria naviera la asemeja a la exactitud con la que funcionan los aeropuertos, y cualquier fallo se paga con elevados costos, y ello no puede ignorarse. La ACP continuará con la responsabilidad de informar y de atender toda solicitud que se le haga al respecto. Llegado el momento, le corresponderá a cada panameño votar a conciencia sobre la propuesta y nada más. La soberanía alcanzada mediante la lucha generacional ha sido transformada en orgullo y en capacidad demostrada por la calidad del trabajo de quienes laboran día a día en el Canal. ☆

El permanente proceso de modernización y adecuación no puede extenderse más allá de lo que definió el Plan Maestro.



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

el canal 10
TV al día
El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de **TODOS LOS PANAMENOS**

RETVE, Canal 5 - Sábados 7:30 p.m.
Telemetro, Canal 13 - Domingos 9:00 a.m.
RTVE, Canal 11 - Domingos 11:00 a.m.
Hogar y Visión - Domingos 3:30 p.m. / Miércoles (r) 6:00 p.m.

Proyecto reafirma compromiso con la transparencia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El proyecto de Ley que aprueba la propuesta de ampliación del Canal, actualmente en discusión en la Asamblea Nacional, dicta algunas disposiciones que reafirman el compromiso de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) con la transparencia y la insta a continuar sus aportes al Estado, como lo postulado en la propuesta presentada al país en abril pasado.

El Consejo de Gabinete aprobó el 26 de junio el proyecto de Ley N° 224 que aprueba la ampliación del Canal y, en horas de la tarde del mismo día el ministro para Asuntos del Canal y presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez, lo presentó a la Asamblea para su trámite legislativo.

El proyecto tiene tres objetivos principales: la aprobación del proyecto de Tercer Juego de Esclusas sometido por la ACP, el establecimiento de normas en materia de transparencia y presentación de informes periódicos de la ejecución y buena marcha del proyecto, y ordenar al Tribunal Electoral a que convoque a un referéndum nacional.

Sobre el tema de transparencia el Artículo 4 del proyecto de Ley señala que “durante el proceso de contratación y ejecución de la construcción del tercer juego de esclusas, la Autoridad del Canal de Panamá rendirá cuentas a la Asamblea Nacional, al Órgano Ejecutivo y a la Contraloría General de la República, mediante la presentación, cada tres meses, de informes públicos sobre el estado de las contrataciones y el avance de la obra. Estos informes serán objeto de amplia divulgación pública, tanto en los medios de comunicación, como en los sistemas informáticos del Órgano Ejecutivo a los que se accede a través de Internet”.

Además advierte que el Presidente de la Junta Directiva y el Administrador de la ACP deberán comparecer personalmente al Pleno del Órgano Legislativo, una vez por semestre para rendir cuenta sobre los avances del proyecto.

Por otro lado, el artículo 5 destaca que para que se garantice la transparencia y competencia en las contrataciones relacionadas con la construcción del tercer juego de esclusas, la ACP “publicará y dará a conocer, por los medios de comunicación, incluyendo los de Internet, toda la información que permita a los proponentes conocer y participar en los actos públicos de contratación de la institución”.

Este proyecto también propone la creación de una comisión Ad hoc durante el proceso de contratación y ejecución del proyecto de construcción del tercer juego de esclusas, que integrada por seis miembros: un representante del Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO), uno del Consejo Nacional de la Empresa



Alejandro Caballero



En la foto superior, el ministro para Asuntos del Canal y presidente de la junta directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez entrega al presidente de la Asamblea, Elías Castillo, el proyecto de ley que aprueba la construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá. Les acompañan el primer vicepresidente y canciller, Samuel Lewis Navarro; el ministro de Economía y Finanzas, Carlos Vallarino y el administrador del Canal, Alberto Alemán Z. Abajo, el doctor Vásquez durante la presentación del proyecto.

Privada (CoNEP), uno de los Clubes Cívicos, un representante del Consejo de Rectores, uno designado por la Asamblea Nacional y otro designado por el Órgano Ejecutivo.

De acuerdo con el proyecto esta Comisión y sus integrantes tendrán carácter ad honorem y será convocada por el Órgano Ejecutivo cada tres meses, para que, con la comparecencia del Presidente de la Junta Directiva y del Administrador de la ACP reciban informes y reportes sobre el estado del proceso de contratación y ejecución del proyecto, los analicen, evalúen y formulen las observaciones o recomendaciones que estimen pertinentes.

En el proyecto de ley de Referendo

la ACP reafirma también su compromiso con el medio ambiente, ya que en el numeral 4 del artículo 2 del proyecto de ley se señala que no habrá embalses; como se plasmó en la propuesta presentada al país el pasado 24 de abril.

El presidente de la Junta Directiva de la ACP señaló que en los componentes de la propuesta de ampliación del Canal se habla del ensanche de los canales de navegación, de la profundización de los cauces y del levantamiento de los niveles operativos del Lago Gatún. “Esta combinación de elementos nos ha permitido hacer una propuesta que elimina el peligro que representaba para muchos moradores

de las áreas relativamente marginadas y pobres de este país, como eran los que vivían en la cuenca hidrográfica del Canal, el temor de la inundación de sus propiedades o el temor de que, de alguna manera, se abusara de ellos al tratar de comprárselas en un mercado especulativo”.

Otros compromisos a los que alude dicho proyecto de Ley están relacionados con los aspectos financieros y los aportes al país. Por un lado, como se explicó el día de su presentación ante la Asamblea Nacional, “los compromisos que tenga la Autoridad del Canal de Panamá, tanto de contrato, como de contratos financieros, tienen que ser resarcidos única y exclusivamente de los ingresos operativos del Canal, incluyendo sus posibles alzas y variaciones en los términos de peajes”.

También se advierte en el Artículo 2 del proyecto Ley que “el Canal de Panamá, dado su carácter inalienable, no será hipotecado o en forma alguna gravado, ni podrá ser embargado o perseguido para garantizar o exigir el cumplimiento de las obligaciones causadas por el proyecto”.

Además, según se señala en el proyecto, durante la construcción del proyecto, las transferencias de la Autoridad del Canal de Panamá al Tesoro Nacional, en concepto de derechos por tonelada neta del Canal de Panamá y de excedentes, no serán menores que los aportes hechos en el año fiscal 2006.

Por último en el artículo 2 del proyecto de Ley se advierte que “el financiamiento del proyecto no contará con el aval, ni con garantía de la Nación” ☆

Inician debate sobre ampliación

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El primer debate para discutir el proyecto de Ley que aprueba la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá inició con una consulta pública en la que representantes de la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales, universidades y gremios empresariales han hecho públicos sus puntos de vista sobre el proyecto de ampliación del Canal.

El presidente de la CAPAC, Javier Cardoze señaló que “estamos apoyando al proyecto y lo vemos como algo positivo en función a la importancia que tiene para el desarrollo social, económico y el bienestar de todos los panameños”.

Cardoze indicó que se sentía complacido tras las evaluaciones y comentarios hechos por sus agremiados luego de haber asistido a charlas y seminarios sobre la ampliación del Canal. Por su parte el gerente general de Manzanillo Internacional Terminal, Carlos Urriola, indicó que Panamá ha logrado el auge que tiene porque los operadores portuarios han invertido en razón de que existe un canal en Panamá. Afirmó que el Canal es una ruta de comercio “y esa es la razón de que al tener 14.000 barcos pasando por un Canal uno ha aprovechado invertir en ambos terminales del Canal para permitir que se pueda captar ese tráfico, entonces yo creo que es importante que desde el punto de vista portuario todo lo que se habla, todo lo que se genera y todas las inversiones que se hacen es porque hay un Canal por el que se transita carga y eso es muy importante porque para que Panamá siga creciendo como un centro de distribución de carga requiere que el Canal sea una ruta de comercio importante”.

Para que estas inversiones sigan creciendo y Panamá sea un gran centro de distribución el Canal es un eje



Juan Planells, INAD E.H., se refirió a la capacitación de personal para el proyecto.



Comisión de Asuntos del Canal



Público asistente

central, lo que se haga en el Canal se reflejará en sus puertos.

Paralelo a estas deliberaciones públicas, algunas organizaciones de empresarios como la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP) y la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas (APEDE), han hecho públicas en diferentes medios de comunicación sus posiciones en torno a este tema.

El presidente de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP), Diego Eleta Quelquejeu, manifestó en un comunicado, que luego de consultar con la membresía de su gremio la CCIAP “apoya la propuesta de ampliación del Canal de Panamá a través de un Tercer Juego de Esclusas, presentada por la ACP, e invita a las

demás asociaciones gremiales y laborales, al igual que a todos los panameños, por encima de cualquier distinción política o sectorial, a que juntos apoyemos, bajo los mandatos constitucionales, la ampliación del Canal de Panamá como un proyecto país”.

En tanto, el presidente de la Asociación de Ejecutivos de Empresa (APEDE), Enrique de Obarrio y el presidente de la Junta Directiva electa de este gremio, Antonio Fletcher señalaron que consideran que la propuesta para la construcción de un tercer juego de esclusas “es técnicamente viable, financieramente factible y ambientalmente responsable. También sostuvieron que “después de haber analizado durante muchos años la realidad y el

impacto del Canal sobre nuestro futuro, la APEDE reafirma su vocación de lucha y liderazgo, proponiendo que los panameños tomemos una decisión sabia, cada cual sobre la responsabilidad de su conciencia”.

Oscar Ramírez, representante de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP), manifestó que el proyecto “está bien fundamentado” desde el punto de vista de ingeniería y catalogó el trabajo propuesto por la ACP como “muy meticuloso”. Además, dijo que el grueso de los trabajos de la ampliación es bien conocido por los panameños, lo único diferente es su magnitud.

También planteó que de cara al desarrollo de este proyecto se debe dar prioridad a la protección del ambiente, evaluar el impacto ambiental en los 29 sitios de disposición de desechos, y aprovechar el talento humano de las universidades panameñas.

En tanto, Severo Sousa, presidente de la Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón se manifestó a favor del proyecto, y agregó algunas recomendaciones en relación a que la construcción de un puente o un túnel que conecte con la Costa Abajo de Colón debe realizarse pronto y también que dentro del proyecto de referendo se incluya la obligación de concluir la autopista Panamá-Colón. ★

Ambientalistas se informan

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Alrededor de 80 organizaciones ambientalistas participaron de una charla explicativa sobre la ampliación del Canal de Panamá y la construcción de un tercer juego de esclusas.

A los ambientalistas le fueron explicados, entre otros, aspectos referentes a la demanda, capacidad e ingeniería de la propuesta de ampliación; los aspectos financieros y, por supuesto, los aspectos ambientales y sociales de la ampliación.

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, manifestó la necesidad de que todos los panameños se concienticen en la importancia que tiene la cuenca hidrográfica del Canal y abogó por cambiar paradigmas para así lograr un desarrollo sostenible que beneficie a todos los panameños.

Resaltó que el Canal no bota el agua, sino que administra el valioso recurso hídrico y quizás sea la empresa más grande en el mundo en administrar un volumen tan grande de



Néstor Avala

agua, donde el 60% es para consumo de la población adyacente, y el otro porcentaje se utiliza para la agricultura, el turismo, para generar energía y para “pasar barcos y cobramos mucho dinero por eso” y con la propuesta de ampliación se busca cobrar más para beneficio de todo el país.

Los ambientalistas, pertenecientes a organizaciones como ANCON, Cáritas Arquidiocesana, Fundación Natura, Fundación Albatros,

Patronato Águila Harpía, Sociedad Audubon, y Fundación Marviva, entre otras, hicieron varias preguntas, las que fueron solventadas por los voceros de la ACP, quienes demostraron que la propuesta de ampliación es financiera y ambientalmente viable.

Entre las inquietudes presentadas por los ambientalistas estuvieron, por ejemplo, el funcionamiento de las tinas paralelas, la disposición de los desechos de la ampliación, los posibles efectos de salinización y el

funcionamiento del modelo hídrico propuesto.

Incluso, hubo sugerencias de algunos ambientalistas en el sentido de que se creen parques naturales para compensar el posible efecto ecológico de la ampliación, sugerencias que fueron anotadas por los voceros de la ACP para su posterior valoración.

Esta presentación fue organizada conjuntamente con la Comisión de Población, Ambiente y Desarrollo de la Asamblea Nacional, presidida por el diputado Milciades Concepción.

El encuentro fue positivo y la ACP dejó claro que lo prioritario es garantizar el suministro de agua a la población y luego el funcionamiento de las actuales esclusas.

Por la ACP participaron como expositores Agustín Arias, Héctor Cotes, Juan Héctor Díaz, Daniel Muschett y Carlos Vargas, quienes realizaron una presentación didáctica sobre el tema de la ampliación, haciendo énfasis en la responsabilidad ambiental que tiene la ACP. ★

Un proyecto de todos los panameños

La ampliación del Canal

Álvaro Cabal Miranda

En un artículo anterior decía, entre otras cosas, que el negocio de NUESTRO CANAL es la única actividad, pública o privada, en que el dinero que se recibe, proviene, ciento por ciento, del exterior, y absolutamente todo se queda en el país. De 600 millones de dólares, que es el presupuesto de inversiones del Estado para el 2006, 60%, es decir, \$360 millones, provienen de los \$500 millones que la ACP entregó al Gobierno Central en el 2005.

Hemos seguido, muy de cerca, todo lo que se escribe y comenta, por radio y televisión sobre el tema. Cada vez, es más obvio, que el voto, a favor de la ampliación es mayoritario y continuará aumentando, a medida que los votantes se enteren de los beneficios, que traerá la ampliación y mejoras al Canal actual.

La divulgación del proyecto, comprueba que el 60% del presupuesto de inversiones del Gobierno Central, en carreteras, escuelas, hospitales, acueductos, alcantarillados, y otros, provendrá del aporte que el Canal hace al Estado.

Durante la ampliación y modernización del Canal, el Tesoro Nacional nunca recibirá menos de lo que, hasta ahora, ha recibido anualmente. Por el contrario, del 2007 al 2014, es decir, durante los trabajos de ampliación, el Tesoro Nacional, recibirá aproximadamente \$775 millones anuales, equivalente a \$6,000 millones en ocho años.

Con estos fondos podremos tener mejores carreteras, más y mejores escuelas, hospitales, y, además, disminuir la pobreza, pues habrá empleos, bien remunerados, para todo el que quiera trabajar.

¿Quiénes se están oponiendo al proyecto? Hay varios grupos: Los que no lo conocen, pero, que a medida que se divulgue, se convencerán de los beneficios y votarán SI. Los demagogos, que pretenden “robar cámara”, divulgando su ignorancia. Y, por último, los “politiqueros”, quienes, equivocadamente piensan que, oponiéndose al proyecto, demuestran su oposición al gobierno actual y así tendrán oportunidad de llegar a puestos de elección, en el próximo periodo.

Hay otros, que no son ignorantes, ni tienen aspiraciones políticas conocidas. Estos, en su gran mayoría, están dolidos, por no ser ellos los que están en las posiciones claves para administrar los contratos de ampliación. Lo que en inglés se define como sour grapes.

Confiemos en que el sentido común, la divulgación y el buen juicio del electorado, le den al SÍ, una mayoría tal, que permita utilizar “nuestro petróleo” –EL CANAL– para pasar, muy pronto, del tercer mundo, al primero.

Es importante resaltar, que precandidatos a la Presidencia de la



Archivo

...el 60% del presupuesto de inversiones del Gobierno Central, en carreteras, escuelas, hospitales, acueductos, alcantarillados, y otros, provendrá del aporte que el Canal hace al Estado.

República, de los dos grandes partidos, el PRD y el arnullfismo, han expresado públicamente su apoyo a la ampliación. Tal es el caso del ex presidente Ernesto Pérez Balladares y del Ing. Alberto Vallarino Clement.

Confiemos que con estos ejemplos, otros precandidatos, a puestos de elección, hagan lo mismo. De esa



Alejandro Caballero

manera el SÍ del referéndum tendrá una mayoría absoluta; y estaremos comprobando, una vez más, que sabemos utilizar nuestra mayor riqueza –EL CANAL– para provecho de sus dueños –todos los panameños–

y para beneficio del mundo, como dice nuestro escudo

El autor es ingeniero civil

Tomado de La Prensa del 27 de junio de 2006

Para enfocar el debate sobre la ampliación del Canal, los buques Panamax, los Pospanamax y materias conexas

Mario J. Galindo H.

Publico estas líneas con la esperanza de que las cosas que en ellas digo coadyuven a que el debate que ha de suscitarse en la Asamblea Nacional y en la opinión pública en torno al proyecto de ley atinente a la construcción del tercer juego de esclusas no se extravíe por veredas y senderos equivocados.

Para comenzar unas palabras sobre el tamaño de las naves

Empiezo por destacar que si las naves que lo utilizan hoy tuvieran el tamaño que tenían hace cuatro décadas, por el Canal podrían pasar, sin dificultad, alrededor de sesenta (60) naves diariamente. Empero, ese no es el caso. El porte de los barcos ha aumentado y, de resultas, por el Canal sólo pueden transitar, sostenidamente, más o menos treinta y nueve (39) barcos al día, entre ellos unos dieciseis (16) de dimensiones panamax, que son los más grandes que caben en las esclusas.

El incremento en las medidas de las naves no es, sin embargo, ninguna desventura. Se trata, por el contrario, de algo muy positivo para nuestro país. Ello es que, como es de sobra sabido, el importe de los peajes que cobra el Canal se determina en función del volumen de la carga que cada buque puede transportar, de suerte que cuanto mayor sea dicho volumen tanto mayor será el peaje. Por consiguiente, los treinta y tantos buques de hogaño pagan peajes por un monto superiorísimo al que pagarían los sesenta de antaño.

El verdadero problema

El verdadero problema del Canal estriba en el hecho cierto de que, por razón de sus limitaciones físicas, a partir del año 2012, o incluso antes, el Canal no podrá seguir absorbiendo, como lo ha hecho hasta ahora, el creciente volumen de carga que pueden transportar las naves que, de poder hacerlo, transitarían por el mismo. Esta realidad enfrenta al Canal a la disyuntiva de estancarse o de invertir para proteger su mercado actual y, además, para crecer.

Como es del conocimiento público, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en ejercicio de la facultad que le otorga el artículo 325 de la Constitución, tomó la iniciativa de proponerle al Órgano Ejecutivo que la referida disyuntiva se resuelva en el sentido de ampliar la capacidad de la vía interoceánica mediante la construcción de un tercer juego de esclusas, con sujeción a un plan (en adelante el plan de ampliación) que, entre otras cosas, prevé que el costo de la ampliación, así como el de los gastos de financiamiento conexos, se han de pagar, exclusivamente, con los recursos que genere el funcionamiento del Canal, sin merma del importe de los fondos que la ACP le transfiere



anualmente al Tesoro Nacional.

La circunstancia de que las referidas esclusas permitirían el tránsito de naves -hoy denominadas pospanamax - que no caben en las esclusas existentes ha dado lugar a que contra la posible ampliación del Canal se hayan opuesto algunas objeciones carentes de todo mérito.

Objeciones deleznable

Se afirma, por ejemplo, que la dimensión de las nuevas esclusas responde al interés del Pentágono de que por el Canal puedan pasar esas "poderosísimas armas de guerra" que son los "portaaviones modernos" de los Estados Unidos. Falso. Esas modernas armas de guerra no cabrían en las nuevas esclusas y tampoco podrían pasar debajo del puente de Las Américas.

También se asevera que, al facilitar el tránsito de los buques pospanamax, la ACP quiere favorecer a las empresas que los adversarios del plan de ampliación califican de "grandes navieras". Falso. Esas grandes navieras tienen buques de todo tipo y tamaño y seguirán usando el Canal mientras les convenga hacerlo, es decir, mientras éste les preste un buen servicio, buen servicio que, dicho sea de paso, desaparecerá, indefectiblemente, cuando el Canal llegue al tope de su capacidad. En todo caso, cabe preguntar ¿es acaso pecaminoso que el Canal, en provecho de la Nación panameña, adecue sus instalaciones para poder atender barcos que actualmente no caben en las esclusas? ¿se quiere tal vez que el Canal se limite a hacer transitar buques de las "navieras pequeñas", que, supongo, serían aquellas que no sean dueñas de barcos pospanamax?

Con argumentos tan deleznable como los expuestos se ha logrado que, en cierto sector de la opinión pública, el debate sobre el plan de ampliación haya girado en torno al falso problema de la dimensión de las nuevas esclusas y de las naves pospanamax. Quienes se han dejado enzarzar en tan tendenciosa discusión han perdido de vista el hecho de que la verdadera cuestión que debe ocuparnos a todos no es la atinente a la configuración de las nuevas esclusas, sino a la de determinar si a la República de Panamá, en atención a sus propios intereses, le conviene o no ampliar el Canal.

Si no existieran los Pospanamax

En este orden de cosas, importa recalcar que incluso si no existieran los barcos pospanamax y si, en consecuencia, todas las naves que hoy surcan los mares cupieran en las esclusas, el Canal, salvo que se opte por la alternativa del estancamiento, tendría que ser ampliado. Ello es así porque, repito, el Canal está próximo a alcanzar su máxima capacidad y, a partir del momento en que la alcance, no podrán utilizarlo, aunque quieran hacerlo, ni siquiera las naves que caben en las esclusas existentes. Simplemente no habría cupo para ellas.

Ocioso es apuntar que, si no existieran los buques pospanamax, las dimensiones de las nuevas esclusas no serían las previstas en la propuesta de la ACP. Pero, de todas maneras, sea cual fuere su tamaño, habría que construir un tercer y un cuarto carril de esclusas para captar, en beneficio de Panamá, los flujos del creciente comercio marítimo. No hay otra forma de lograrlo. A este respecto cabe

agregar que si las esclusas de ese tercer carril fueran del mismo tamaño de las construidas a principios del siglo pasado, la capacidad del Canal así ampliado, según los pronósticos, quedaría nuevamente copada en el año 2021. No tiene, pues, sentido optar por semejante solución.

El Canal especializado en el tránsito de naves Panamax como alternativa al plan de ampliación

También se ha afirmado que, cuando se completen las mejoras que se le están haciendo a su infraestructura actual, por el Canal podrían transitar muchos más barcos panamax de los que hoy en día lo hacen y que, gracias a ello, se alejaría por buen tiempo la fecha en que la capacidad del Canal quedaría copada. No es cierto. Después de terminadas dichas mejoras, por el Canal podrán pasar, a lo sumo, veinticinco (25) buques panamax al día, o sea, aproximadamente nueve mil (9,000) al año. Y ello contando con los tránsitos nocturnos que hoy no son viables para muchos de los panamax, pero que si lo serán una vez finalizadas tales mejoras. Hasta allí puede llegar el Canal. No da para más.

Pero eso no es todo. Para poder atender esos veinticinco (25) buques panamax al día, el Canal tendría que dedicarse, exclusivamente, al tránsito de naves de ese tipo, con exclusión absoluta de todas las demás de menor tamaño que hoy lo utilizan y que constituyen una importante fuente de ingresos. No se me escapa que la tal exclusión no es jurídicamente admisible y si he traído a colación esta absurda hipótesis ha sido sólo con el ánimo de que se vea con claridad que no es de recibo la tesis de que se puede

Para enfocar el debate sobre la ampliación del Canal, los buques Panamax, los Pospanamax y materias conexas

prescindir por ahora del plan de ampliación sobre la base de que el Canal se “especialice” en el tránsito de barcos panamax. Por lo demás, la capacidad global de carga de los veinticinco (25) hipotéticos buques panamax, que sería de aproximadamente 320 millones de toneladas al año, no es ni siquiera mayor que la que, completadas las mejoras de las instalaciones canaleras existentes, se lograría con la heterogénea combinación de naves panamax y las de menor tamaño que, de hecho, transitan por el Canal.

El megapuerto como sucedáneo de la ampliación

Incluso antes de la divulgación del plan de ampliación se sometió a la consideración de la opinión pública la conveniencia de construir, frente a la entrada del Canal, en el Océano Pacífico, un puerto de trasbordo de contenedores (en adelante el megapuerto) que, se afirma, haría innecesaria la construcción del tercer juego de esclusas.

En el referido megapuerto, según explican sus proponentes, se atenderían los buques portacontenedores pospanamax que, provenientes del noreste de Asia, se dirijan a la costa este de los Estados Unidos (en adelante el trayecto “Asia-costa este”). Como las naves pospanamax no caben en las esclusas del Canal, los contenedores se descargarían en el megapuerto y serían luego cargados en barcos panamax, en los que cruzarían el Canal y viajarían a su puerto de destino. Así, la travesía marítima de los contenedores se vería interrumpida en el megapuerto panameño, con la consiguiente pérdida del tiempo que tome la mencionada operación de carga y descarga (cuatro días, en el mejor de los casos) y el costo que ella acarrea, que ascendería a no menos de ciento cincuenta balboas (B/.150.00) por cada contenedor, lo que equivale a triplicar el peaje que actualmente se cobra por contenedor.

Salta a la vista que en la propuesta del megapuerto subyace la idea equivocada de que el Canal cuenta con capacidad holgada para el tránsito irrestricto de buques panamax. Por las razones expuestas párrafos atrás, está claro que no es así y, en consecuencia, el megapuerto no resolvería el problema de congestión a que se enfrenta el Canal. Por otra parte, no sobra agregar que, además de no solventar dicho problema, el megapuerto, por las razones que de inmediato expongo, menoscabaría la competitividad del Canal de Panamá frente a sus dos principales competidores en el trayecto “Asia-costa este”, a saber: el Canal de Suez y, sobre todo, el sistema intermodal norteamericano.

De cara a dichos competidores, la ruta de Panamá tiene, respecto del trayecto que nos ocupa, las siguientes

ventajas y desventajas:

a.- La mercancía transportada por el sistema intermodal norteamericano llega a su destino antes que la acarreada en barcos que utilizan el Canal de Panamá.

b.- El transporte por la ruta intermodal es más costoso que el del Canal de Panamá.

c.- A las naves que usan el Canal de Suez les toma más tiempo (aproximadamente tres días) llegar a la costa este de los Estados Unidos que a las que transitan por el Canal de Panamá.

ch.- En el Canal de Suez y en la ruta intermodal se pueden usar barcos pospanamax, con las consiguientes economías de escala, no así en la ruta de Panamá.

A la luz de las fortalezas y debilidades enunciadas, es evidente que el trasbordo de contenedores en el megapuerto operaría en perjuicio de la competitividad de la ruta panameña, en la medida en que, por una parte, incrementa considerablemente el costo de transitar por el Canal de Panamá y, por la otra, retrasa en varios días el arribo a su puerto de destino de los barcos que lo utilicen.

Aclaro que el megapuerto podría, eso sí, ser un complemento de la ampliación del Canal si se lo usa para que los barcos pospanamax, en su viaje a la costa este de los Estados Unidos, descarguen en él los contenedores cuyo destino final sea otro, por ejemplo, algún puerto suramericano. Tales contenedores serían transportados desde el megapuerto, en buques más pequeños, hasta el puerto de que se trate. Para esta operación de trasbordo sería útil el megapuerto, pero no para resolver el problema de la saturación de la capacidad del Canal.

El tema del agua

Otra objeción que se le ha prendido a la propuesta de la ACP es la de que las nuevas esclusas, por su dimensión, suponen un consumo excesivo de agua, lo que - se asegura - gravará onerosamente los recursos hídricos del Canal. No es cierto. Las nuevas esclusas, pese a su mayor tamaño, utilizarán menos agua (siete por ciento menos) que las existentes. Ello es así gracias a las tinas de reutilización de agua que aquéllas llevan aparejadas.

Además, por las nuevas esclusas podrían transitar, simultáneamente, por ejemplo, dos (2) buques cuya eslora (longitud) no exceda de quinientos cincuenta pies, con lo cual, por así decirlo, se matan dos pájaros de un solo tiro. Esos dos buques requieren dos tránsitos separados por las esclusas existentes, en cada uno de los cuales se utilizan cincuenta y cinco millones de galones de agua, es decir, un total de ciento diez millones de galones. En cambio, en las nuevas esclusas, el tránsito de esas dos naves se haría, en un solo esclusaje, con menos de cincuenta y dos millones de

galones de agua. El ejemplo citado se puede repetir con muchas otras combinaciones de buques que, en el Canal actual, exigen dos esclusajes y que, en el Canal ampliado, se manejarían en uno solo. En síntesis, merced al plan de ampliación, por el Canal se podrá transportar más carga con menos tránsitos. Está, pues, claro que, lejos de aumentar el consumo de agua, las nuevas esclusas lo disminuirían.

La cuestión ambiental

Como es apenas natural, los posibles efectos de la construcción del tercer juego de esclusas sobre el ambiente y el entorno social, efectos que constituyen una muy legítima preocupación ciudadana, han sido objeto de una gama de estudios interdisciplinarios en los que han intervenido especialistas panameños y extranjeros. Dichos estudios son concluyentes: la obra no crea problemas ambientales o sociales que no tengan solución mediante la aplicación de técnicas conocidas y probadas.

Las ya mencionadas tinas de reutilización de agua, así como la profundización de los cauces de navegación del Canal y la elevación del nivel del Lago Gatún han permitido eliminar del plan de ampliación el elemento que pudo haber generado las mayores secuelas negativas en materia ambiental y social, a saber: los embalses que en un momento se estimó que eran necesarios y que se habrían realizado en la región occidental de la cuenca hidrográfica del Canal. El haber descartado tales embalses en forma definitiva ha desembocado en la derogación de la ley que agregó la referida región occidental a la cuenca tradicional del Canal.

La construcción del tercer juego de esclusas se llevará a cabo en áreas que han sido previamente afectadas por diversas obras y actividades canaleras, cuyo impacto ambiental ya es conocido. En todo caso, ahora no se afectarán bosques primarios, ni áreas protegidas, ni parques nacionales, ni reservas forestales, y tampoco se pondrá en peligro de extinción ninguna especie animal.

El financiamiento de la obra y los aportes al tesoro nacional

También se ha esgrimido contra el plan de ampliación el argumento de que si, por cualquier razón, no se cumplieran los pronósticos que en él figuran relativos a la carga que sería transportada por el Canal ampliado en los próximos veinte (20) años, la ACP no podría pagar el costo de construcción del tercer carril de esclusas, ni los respectivos gastos financieros, y mucho menos podría realizar las transferencias que anualmente le viene haciendo al Tesoro Nacional. El argumento que nos ocupa se apoya, a ojos vistas, en la

premisa de que la capacidad de la ACP de hacer tales pagos depende de que, en efecto, se materialice el pronosticado incremento del volumen de la carga que sería transportada por el Canal ampliado. La premisa en cuestión no es correcta.

Lo cierto es que para realizar los referidos desembolsos bastan, por una parte, el aumento de peajes previsto en el plan de ampliación y, por la otra, el mismo nivel de tráfico de carga con que actualmente cuenta el Canal, sin que sea necesario que el tráfico crezca conforme a los pronósticos antes mencionados. En estos dos pilares - aumento de peajes y tráfico actual - descansa el pago de todas las obligaciones que genere el proyecto, y el de las transferencias anuales del Canal al Tesoro Nacional, transferencias que, se ha estimado, ascenderán, en promedio, a la suma de setecientos cincuenta millones de balboas (B/.750,000,000) anuales durante los próximos diez (10) años, período dentro del cual se completará la construcción del tercer juego de esclusas. No es, por tanto, cierto que, si no se cumplen los pronósticos de tránsito, el Canal quedaría con una deuda impagable. Ni tampoco lo es que la ejecución del proyecto privará al Estado de los ingresos que, provenientes del funcionamiento del Canal, ha recibido en los últimos años.

Además, la meta de alcanzar los ingresos previstos en el plan de ampliación no está expuesta a grandes riesgos, ya que no hay razones ciertas para suponer que el volumen de la carga que se transporta por el Canal, que ha subido sostenidamente a lo largo de los años, empiece ahora, en plena globalización de la economía, a decrecer. Lo normal es que aumente al ritmo pronosticado y que, por lo mismo, la rentabilidad de la inversión que se hará en la ampliación del Canal sea la prevista en el plan de expansión.

Importa recalcar que el incremento de peajes que se pondría en vigor a tenor del referido plan ha sido objeto de rigurosos análisis, con la mira de evitar que el mismo menoscabe la competitividad de la ruta de Panamá frente a la de Suez y al sistema intermodal estadounidense. No está de más señalar, en este orden de consideraciones, que, bajo la administración panameña del Canal, el peaje aplicable a los barcos portacontenedores fue aumentado en sesenta y cinco por ciento (65%). ¿Decreció por ello el tránsito de portacontenedores? No. Creció. ¿Casualidad? Tampoco. Ese resultado - cabe enfatizarlo - no fue producto de ningún venturoso azar, sino del adecuado conocimiento que del comercio marítimo tiene la ACP, conocimiento que le permite proponerle al Órgano Ejecutivo -- concretamente al Consejo de Gabinete -- la adopción de una política de peajes consona con los intereses nacionales.

Primera de dos entregas.

Oportunidades tocan las puertas de Gatuncillo

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

El regocijo de los estudiantes vibraba en el aire. Con gran entusiasmo, 354 jóvenes aguardaban inquietos para recibir su certificado de graduación en la Escuela Nocturna Laboral de Gatuncillo, el pasado 30 de junio. Se trata de la primera graduación de los cursos de “Capacitación para el trabajo y la conservación ambiental en la subcuenca del río Gatuncillo y áreas aledañas”.

Este proyecto innovador, financiado por la Corporación Mitsubishi de Japón, combina –por primera vez– la educación formal del Ministerio de Educación (MEDUCA), la educación no formal del Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH) y la conservación ambiental y del recurso hídrico de la cuenca, que aporta la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

En la ceremonia de graduación, Akihito Naganuma, representante de la Corporación Mitsubishi, exhortó a los graduandos a que “saquen el máximo provecho de las oportunidades que los cursos puedan ofrecerle” y compartan los conceptos de conciencia ambiental con sus familiares y amigos. “Hoy en día, el agua y demás recursos naturales están sufriendo un deterioro en su calidad y quisiera que ustedes sean el motor del cambio de estas tendencias”, señaló.

Responsabilidad social empresarial

La corporación Mitsubishi posee una filosofía de responsabilidad empresarial, por lo que cada año patrocina proyectos sociales que se abren a concurso internacionalmente. En el 2005, la ACP le presentó el proyecto de capacitación para el trabajo y la conservación ambiental en la subcuenca de Gatuncillo. El proyecto fue seleccionado por la Mitsubishi, que le donó B/. 90 mil para su ejecución.

Los trámites se iniciaron con la firma del Convenio de Cooperación Social entre la ACP y la Mitsubishi, el 18 de julio del 2005. En octubre siguiente, MEDUCA, INADEH y la ACP firmaron la carta de entendimiento para unificar esfuerzos y recursos en la implementación del proyecto. Ese mes, comenzaron las capacitaciones y se extenderán hasta principios del 2007.

¿Por qué Gatuncillo y áreas aledañas?

La subcuenca del río Gatuncillo es la tercera con mayor población en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. Su población es relativamente joven y el 45.2% de los 8,000 habitantes censados en el año 2000, se encuentra entre 0-19 años.

No obstante, la población enfrenta problemas de deserción escolar y, según el Censo de Población y Vivienda del año 2000, el 6% de la población de 10 años y más es analfabeta. El desempleo alcanza el 12.6% de esa población, y muchos jóvenes no poseen un oficio que les



Armando De Gracia



El acto de graduación contó con la participación de Manuel Benítez, subadministrador del Canal; Juan Planells, director del INADEH; y Néstor Quintero, subdirector nacional de educación ambiental del Ministerio de Educación. Alrededor de 600 personas de diversas organizaciones comunitarias y padres de familia participaron en la celebración.

permita insertarse con mayores posibilidades en el mercado laboral y mejorar su calidad de vida.

El estudiante Miguel Hernández comentó: “Lo que me gustó del curso es que nos brinda la oportunidad de adquirir empleo, ya que muchas de las personas que se encuentran dentro del curso buscan capacitarse para ir al campo laboral, y la práctica ha sido muy buena”.

Gatuncillo y Buena Vista sólo cuentan con educación primaria y premedia. Para terminar la educación secundaria, los jóvenes de esas comunidades deben trasladarse a colegios distantes –en Sabanitas o Chilibre– que ofrecen educación media (IV, V y VI año). Ello aumenta los gastos de transporte de estos hogares de escasos recursos, por lo que muchos jóvenes descontinúan sus estudios. La única opción disponible es la Escuela Laboral Nocturna de Gatuncillo, donde se desarrolla el proyecto.

El proyecto de Capacitación para el trabajo y la conservación ambiental ofrece a la juventud una formación técnica que le permita un mejor ingreso en el competitivo mundo laboral, a la par de un diploma de educación media. Los cursos fomentan el desarrollo de habilidades

y destrezas en diversos oficios, capacitan para el trabajo y fortalecen los valores y las buenas prácticas ambientales para la conservación de los recursos naturales de la Cuenca.

En el proyecto participan estudiantes de 16 a 26 años, principalmente de las 18 comunidades de la subcuenca de Gatuncillo. Sin embargo, algunos jóvenes provienen de alrededor de 45 comunidades de las subcuencas adyacentes de Limón, Agua Sucia y Boquerón. Los cursos fueron escogidos después de amplia consulta con los estudiantes y el personal docente. Incluyen informática, construcción civil o albañilería, electricidad residencial y turismo-salonero.

Para Gustavo Ortiz, profesor de electricidad del INADEH, esta capacitación es una bendición porque “los muchachos ahora se están tirando a las bandas y demás, y esto sirve para atraerlos, educarlos y que tengan una oportunidad para el futuro. Yo le agradezco muy personalmente a la ACP, a la Mitsubishi, a MEDUCA y al INADEH que hayan tomado esta iniciativa porque en esa forma sacamos a los muchachos de las calles y los educamos”.

Alianza estratégica

Pero, el proyecto no termina aquí.

El éxito alcanzado a través del establecimiento de alianzas estratégicas interinstitucionales sirve de referencia para nuevas capacitaciones en otras áreas. Actualmente, el equipo MEDUCA - INADEH - ACP llevan a cabo una réplica de este proyecto piloto en otras regiones de la Cuenca, como Cuipo, Escobal y Chilibre.

Durante la ceremonia de graduación, Manuel Benítez, subadministrador del Canal, destacó el papel de los estudiantes de hoy para el futuro de Panamá: “Ustedes, jóvenes, constituyen la esperanza de la patria y les corresponde una porción de la responsabilidad en el diseño de la sociedad que todos queremos para nosotros y las futuras generaciones de panameños”.

Para concluir el acto, el profesor y cantautor César Fuentes, junto con un grupo de estudiantes del Primer Ciclo de Gatuncillo, expresó el sentir de su escuela y de la comunidad. Su alegre canto, al compás de las notas de la guitarra, alentaba a los estudiantes a seguir adelante. Y su mensaje de esperanza, como un eco, quedó resonando en todos los presentes: “Voy a estudiar más y más, que en los libros está el futuro mejor. Pido que reine la paz, que mañana será un regalo de Dios”. ✨

Ventana Internacional

Alejandro Caballero



Más opciones

Journal of Commerce
Por Joseph Bonney
26 de junio de 2006

Las tarifas son importantes pero lo que los fletadores reclaman más es la confiabilidad. Quieren estar seguros que sus productos llegarán cuando los necesitan. Para lograr esa confiabilidad, les gusta contar con varias opciones. Los importadores de Asia hacia Estados Unidos tienen tres – al menos teóricamente.

Pueden usar los servicios transpacíficos de Asia hacia la costa oeste, o el servicio todo acuático rumbo al este a través del Canal de Panamá hacia la costa este, o el servicio todo marítimo rumbo al oeste a través del Canal de Suez.

En realidad, no es tan sencillo como escoger A, B o C. Las opciones de itinerarios que tienen los fletadores no son fijadas de antemano. Cada ruta no servirá para todos los fletadores – o para cada producto que se transporta. Algunos transportistas y productos exigen travesías frecuentes. Con respecto a otros productos, se puede cumplir con la demanda mediante embarques periódicos o repartos más lentos.

La geografía puede ser determinante. Si la carga proviene de Japón, Corea o la región norte de China, la ruta por el Canal de Suez es demasiado larga y afecta la rentabilidad. Algunas rutas suponen transferencias adicionales que aumentan la complejidad y los riesgos. **El aspecto logístico puede complicarse por la capacidad limitada que brindan los servicios del Canal de Panamá.** Un servicio ferroviario irregular puede atrasar los embarques que transitan por los puertos de la costa oeste.

Las opciones de los fletadores se ven afectadas por la disponibilidad de la capacidad de transporte que ha sido poco confiable.

Pero como señaló Michael Berzon en la Conferencia Marítima Asia-costa este recientemente, los gerentes de cadenas de suministros deben analizar no sólo la procedencia y el destino, sino también las necesidades individuales de cada producto. “Lo que es adecuado para uno, no es necesariamente conveniente para otros”, dijo Berzon, presidente de la MarLog Inc. y gerente de logística de vasta experiencia con DuPont. Las líneas navieras han previsto el crecimiento del

volumen de comercio y, por consiguiente, se han esforzado para lograr mejores resultados de la parte marítima de la cadena de transporte al construir buques más grandes. Eso ha trasladado la presión a los eslabones más débiles de la cadena. **Los buques nuevos más grandes no caben por el Canal de Panamá** ni en la mayoría de los puertos estadounidenses y los sistemas ferroviarios de Estados Unidos están batallando para manejar la creciente demanda. Se prevé los remedios, pero no de inmediato.

Dentro de los próximos cuatro años, el puerto de Nueva York – Nueva Jersey, al igual que Norfolk, contará con un cauce de 50 pies de profundidad. Otros puertos de la costa este están avanzando con programas menores de dragado que permitirán que los transportistas marítimos hagan mejor uso de sus buques grandes. Los ferrocarriles están esforzándose para aumentar su capacidad, pero eso tardará varios años.

Mientras tanto, uno de los eslabones más cruciales en la cadena de transporte entre Asia y Estados Unidos - el Canal de Panamá - está obteniendo apoyo para su plan de \$5,250 millones que duplicará la capacidad del Canal al agregar un tercer juego de esclusas que permitirá manejar buques con un calado de hasta 50 pies. Si todo va bien, la ampliación del Canal de Panamá se pondrá en marcha en el año 2015.

Al parecer, la industria en general favorece la ampliación del Canal, aun cuando será financiado con el aumento de peajes. **Los transportistas astutos se dan cuenta que un Canal ampliado significa más opciones de itinerarios, y con eso, un servicio más confiable.**

Ferrocarriles de México y Kansas tienen previsto un enlace intermodal entre Estados Unidos y Asia.

LLOYD'S LIST

La idea controversial de un “canal seco” pasa por alto el Canal de Panamá y los puertos saturados de la costa oeste de Estados Unidos, informa Rainbow Nelson desde Ciudad de México

28 de junio de 2006

El gobierno mejicano y la compañía ferroviaria norteamericana Kansas City Southern Railway buscan aprovecharse del crecimiento acelerado del comercio entre Estados Unidos y Asia, al poner en marcha opciones multimodales

importantes al Canal de Panamá y los puertos de la costa oeste de Estados Unidos.

Al final de la semana pasada, el presidente saliente de México, Vicente Fox, hizo una presentación especial a inversionistas ferroviarios y portuarios referente a las propuestas gubernamentales de construir un ‘canal seco’ entre los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

“El pronóstico está bien definido; para el año 2010 la revolución en el comercio internacional saturará la capacidad de los puertos de Estados Unidos y el Canal de Panamá”, dijo.

“Para México es una oportunidad magnífica, una oportunidad tremenda de inversión, pero tenemos que actuar rápidamente”.

El gobierno busca atraer inversiones en terminales de contenedores ubicados a ambos lados del istmo de Tehuantepec, el punto más angosto entre las costas mejicanas del Pacífico y del Atlántico, así como inversión en el ferrocarril estatal que une los dos puertos. **El señor Fox obviamente espera sacar provecho a la capacidad reducida del Canal de Panamá** en el término medio para poner en marcha el proyecto que ya ha sido contemplado desde hace muchos años.

Inversionistas ferroviarios y portuarios han comenzado a prepararse desde ahora para manejar los volúmenes mayores que pasarán a través de México hacia destinos estadounidenses, a medida que la vía acuática llega a su capacidad máxima.

Las compañías navieras han estimado que el crecimiento del comercio de Asia hacia la costa este de Estados Unidos podría traer como consecuencia que el Canal alcance su capacidad máxima en el año 2010, dando lugar así a la posibilidad de que el tráfico se mueva por otras rutas alternas como el Canal de Suez, los puertos de la costa oeste de Estados Unidos y nuevas alternativas en México.

Sin embargo, existe escepticismo por parte de otros acerca de la viabilidad de un puente terrestre y su capacidad de competir con las opciones existentes. “Ese proyecto involucra muchísimos costos. Contamos con servicios de línea regular hacia y desde las dos costas de Estados Unidos, y el Canal queda como la ruta principal para las Américas, así que el puente terrestre no brinda mayor atracción”, sostuvo un ejecutivo naviero. ⚓

CÁPSULAS HISTÓRICAS

Maricarmen V. de Ameglio

1799 -1804

Alexander von Humboldt, “Padre de la Geografía Moderna”, exploró Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y México y visitó Cuba y los Estados Unidos. Sus extensas observaciones del Nuevo Mundo le proporcionaron información valiosa para la redacción de sus obras.

Humboldt propuso nueve rutas para un canal interoceánico en América y expresó su preferencia por Nicaragua. La ruta de Panamá ocupó el cuarto lugar en su lista, precedido por las de Cupica – Napipi, en Colombia, y Tehuantepec, en México.

1819

Venezuela y Nueva Granada se unieron bajo el nombre de República de Colombia. A ese territorio también se le conoció como la Gran Colombia. Ecuador se le unió en 1822.

1820

Apareció “La Miscelánea del Istmo”, primer periódico impreso en Panamá.

1821

El 1.º de enero, Simón Bolívar fue elegido presidente de la República de Colombia y simultáneamente recibió el título de “Libertador”.

El 10 de noviembre, un levantamiento popular en la Villa de Los Santos dio el primer grito de independencia del Istmo.

El 28 de noviembre, Panamá se declaró “libre e independiente del Gobierno español”. Así lo manifestó en un Cabildo Abierto, en presencia de la Junta General de todas las corporaciones civiles, militares y eclesiásticas. En el acta de independencia consta, además, su unión voluntaria a la República de Colombia y la designación del coronel José de Fábrega, como jefe superior del Istmo.

1823

Manuel José Hurtado, senador del Istmo, presentó en las sesiones del Congreso colombiano un proyecto para la apertura de un camino desde el poblado de Gorgona hasta la ciudad de Panamá.

James Monroe, presidente de los Estados Unidos, proclamó la llamada “Doctrina Monroe”. En ella, expresaba una política proteccionista y opuesta a cualquier intento de colonización o ingerencia europea en el Nuevo Mundo.

Por un embarque seguro

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Para llevar a cabo la labor de pasar barcos por el Canal de Panamá es necesario que el personal de la ACP pueda embarcarse de manera segura. ¿Cómo lograr que el embarque y el trabajo a bordo sean seguros? La respuesta está en la inspección preliminar que hace el personal de la Unidad de Arqueo a cada buque. Para crear conciencia en la comunidad marítima acerca de la importancia de que los buques cuenten con facilidades de embarque que cumplan con los requisitos de la ACP para transitar por el Canal de Panamá, se organiza cada año la Semana de Embarque Seguro.

Este año las actividades comenzaron con charlas el 12 y 14 de junio en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena y el anfiteatro de Gatún, para impartir la teoría, que luego fue complementada con la actividad práctica de embarque durante la semana del 19 al 23. Los temas cubiertos fueron la escala de práctico, la maniobra de la lancha para facilitar el acceso a la escala y el acceso del personal a los puestos de trabajo (proa, popa y puente) en los procesos de embarque y desembarque. “El acceso y las facilidades de embarque deben estar libres de obstáculos, superficies resbaladizas, peligros o cualquier impedimento a las labores seguras del personal de la ACP”, explicó Rodrigo E. Jaén, supervisor interino de arqueadores.

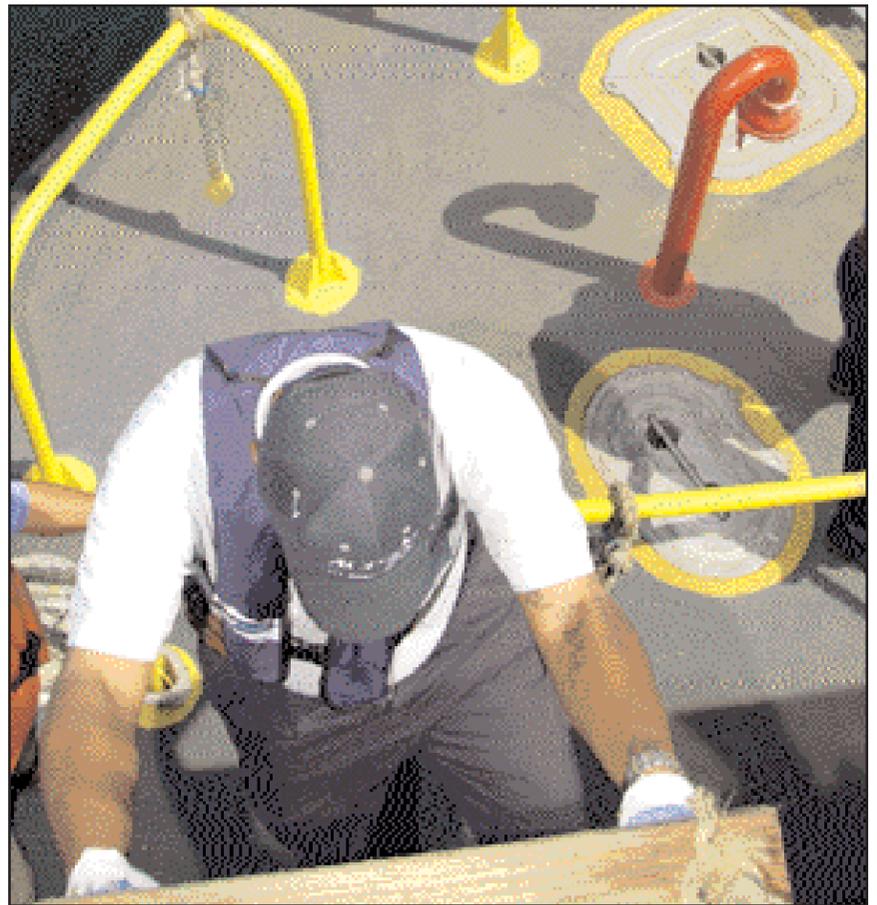
En cada inspección a los buques se verifica las diferentes facilidades de embarque que aplican a cada condición, al igual que los accesos a las estaciones de trabajo de los pasabarcos en la proa y popa, los instrumentos de navegación y la documentación obligatoria para la navegación de buques. A los buques inspeccionados se les entregó un instructivo plastificado con los requisitos para las facilidades de embarque, un folleto ilustrativo, una camiseta y una gorra alusivas al evento.

En esta actividad participaron equipos compuestos por personal de las dependencias de la ACP que se embarcan con frecuencia como los prácticos, arqueadores, pasabarcos, capitanes de puerto, inspectores de buques en tránsito, químicos, coordinadores de entrada de puertos (PEC), prácticos en entrenamiento (PIT), personal de la sección de administración de riesgos y personal de respuesta a emergencias. Además, participaron como invitados agentes navieros, personal del puerto de Manzanillo, de Sanidad Marítima del Ministerio de Salud y del Servicio Marítimo Nacional, entre otros. En total participaron noventa y cinco personas; treinta y ocho en Cristóbal, y cincuenta y siete en Balboa. “El personal que participó recibió la información teórica y práctica necesaria para realizar un embarque seguro,” explicó Jaén.

Los buques fueron inspeccionados en los fondeaderos del Pacífico y del Atlántico utilizando una lista preparada especialmente para esta ocasión. A cada capitán se le entregó el resultado de la inspección. Se



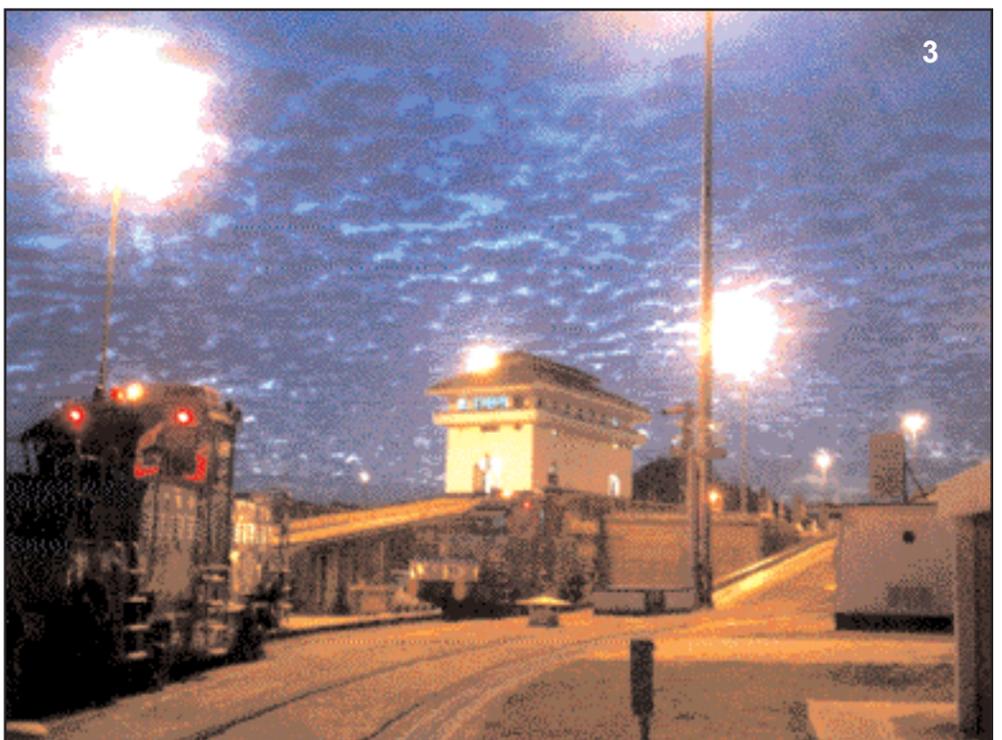
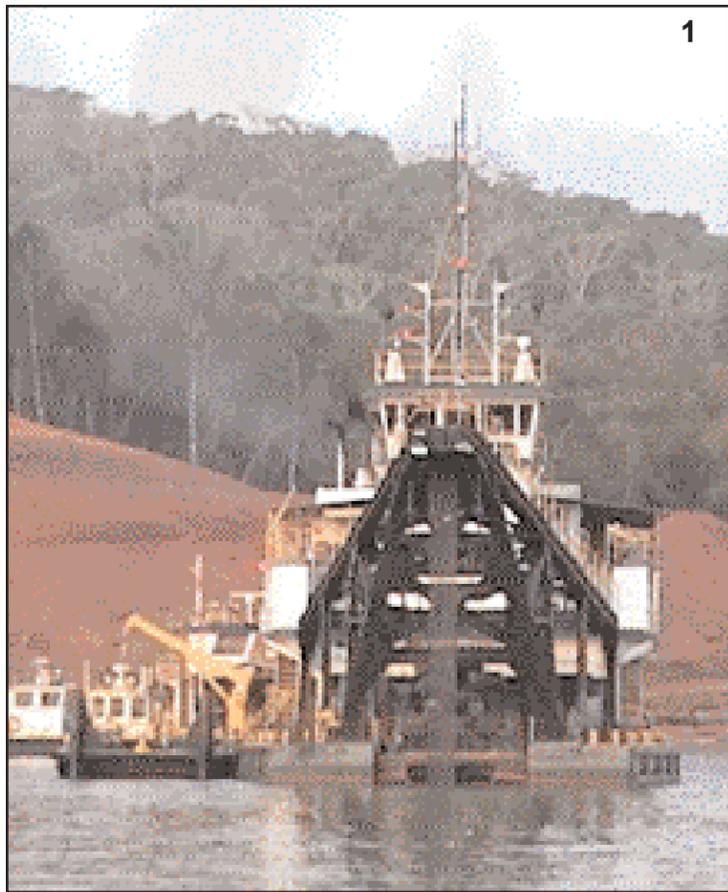
Alejandro Caballero



inspeccionaron un total de treinta y un buques; quince en Balboa y dieciséis en Cristóbal. Las embarcaciones sobresalientes recibieron placas de reconocimiento por su esfuerzo en cumplir a cabalidad con los requerimientos en cuanto a facilidad de embarque. En total se entregaron veintidós placas; diez en Cristóbal y doce en Balboa.

Todo buque con facilidades de embarque que no llenaba los requisitos mínimos corrigió las deficiencias antes de transitar por el Canal de Panamá. “Los capitanes de los buques adoptaron inmediatamente las recomendaciones brindadas. Haciendo una relación podemos decir que el 71% de los buques

inspeccionados cumplieron a cabalidad con los requisitos en cuanto a facilidades de embarque,” manifestó Jaén. 



El Canal en imágenes

- (1) Mindi en acción: Adonis Jiménez, Dragado.
- (2) Encuentro: Jaime Massot, hidrólogo.
- (3) Anochecer en Pedro Miguel: Daniel Maltez, Locomotoras.
- (4) Imponente: Fernando Sucre, 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.



Desarrollo para la Cuenca

Armando De Gracia

Omar Rodríguez

oarodriguez@pancanal.com

A Natividad Chirú, un campesino oriundo de la comunidad de San Pedro en el distrito de Penonomé, provincia de Coclé le preocupa que la derogación de la Ley 44 que definía los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal conlleve la paralización de los proyectos de desarrollo social y conservación de la naturaleza que se adelantan en las comunidades que forman parte de lo que hasta hace poco se conocía como la región occidental de la Cuenca del Canal.

Hablando en nombre de sus compañeros de la región, Chirú le comunicó públicamente su inquietud al presidente de la República, Martín Torrijos cuando éste fue a Tambo de Penonomé a entregar títulos de propiedad y a sancionar la norma legal que dejó sin efecto la Ley 44.

“Que la derogación de la Ley 44 no represente la terminación de todas las mejoras y proyectos. Esperamos que continúen aquellas obras que están en ejecución y se diseñen otras iniciativas para mejorar las escuelas y los caminos así como para dotar a los centros de salud de los medicamentos necesarios para combatir las enfermedades”, comentó el dirigente campesino.

El desarrollo continuará

Ante cientos de campesinos que se reunieron en Tambo, el presidente Torrijos empuñó su palabra de seguir impulsando el mejoramiento de las condiciones de vida de los panameños que habitan en esas y en otras áreas apartadas del país.

“Tenemos que ver de qué manera se logra que el Canal, que en el pasado fue foco de conflictos, se convierta hoy en una fuente de esperanzas y de soluciones para el 40% de la población panameña que vive en condiciones de pobreza.”

Recordó el mandatario que el 60% de las inversiones que hace el Estado provienen de la operación del Canal y que por primera vez se ha creado un fideicomiso por 50 millones de dólares con fondos de la vía acuática para la ejecución de obras en todo el país para que en el futuro las personas no se pregunten: ¿en qué me beneficia el Canal?

Así mismo, diez centavos de cada tonelada que pasa por la vía acuática serán destinados a la educación.

En ese mismo orden y tratando de



Aseguró su futuro



"No habrá embalses"



Retirando los documentos

revertir en parte la gran mora social que hay con las comunidades del área norte de Coclé y Colón, Torrijos entregó proyectos de letrinas y mejoras a acueductos, además de 500 títulos de propiedad que se suman a los seis mil entregados anteriormente por medio del Proyecto de Catastro y Titulación de Tierras ejecutado con fondos del Canal en lo que era la región occidental.

Torrijos anunció la continuación de varios proyectos en ejecución y el desarrollo de 83 nuevos proyectos que se harán a un costo de 8 millones de dólares los cuales incluyen mejoras a escuelas, centros de salud y caminos, entre otros.

Estos proyectos se financian a través de un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y

forman parte del Plan de Acción Inmediato elaborado por las propias comunidades mediante el proceso de consulta y participación desarrollado en los últimos años entre las autoridades del Canal y las comunidades.

Habla Monseñor Ariz

Monseñor Carlos María Ariz, quien participó como invitado en la entrega de títulos y sanción de la ley que derogó la 44, señaló que ahora los campesinos pueden dormir tranquilos y abrigar esperanzas de un futuro mejor.

Sin embargo, resaltó que es necesario que los campesinos definan qué van a hacer con las tierras ahora que las han titulado.

¿Cómo vamos a trabajar esas tierras para el sustento diario, la educación, la salud y la vida holgada de nuestras familias?, preguntó Ariz.

A manera de respuesta recomendó la organización en forma honesta de las comunidades y que dejen a un lado la inercia para ir ante las autoridades a buscar respuestas pues es necesario ir diluyendo la brecha entre ricos y pobres.

Tenemos que construir el país de panameños que vivan bien, que duerman con tranquilidad y en donde haya un buen futuro para los niños.

Es tarea de todos lograr que en estas zonas marginadas haya siempre un plato de comida sabrosa y una buena cama, entre otras aspiraciones concluyó Monseñor Ariz. ★



Nuevo récord

El 24 de junio pasado el Canal de Panamá alcanzó un nuevo récord cuando se logró el tránsito en un solo día de 27 buques de más de 900 pies de largo (los llamados supers). El mismo día también se superó la barrera de un millón de toneladas, alcanzando a transitar 1,017,020 toneladas CPSUAB (Canal de Panamá-Sistema Universal de Arqueo de Buques).

En la foto, Jorge Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP, en la ceremonia de reconocimiento a los trabajadores que contribuyeron a este logro.