

Mantenimiento y colas en el Canal

Los trabajos de mantenimiento en las esclusas del Canal determinan, periódicamente, el congestionamiento en el tránsito de buques por la vía, situación que la propuesta de un Tercer Juego de Esclusas solucionaría de manera integral generando mayores recursos para los panameños. ◆9

Néstor Ayala



Necesitamos más capacidad para ser más eficientes

Requerimos más capacidad

El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con varios tipos y tamaños de buques. Tiene una capacidad finita y mientras más grandes son los buques, menor cantidad puede transitar debido al tiempo que requieren.

representa el 48% del volumen CPSIAB y el 50% del ingreso del Canal. El uso del sistema de reservación del Canal ha aumentado, lo que evidencia una intensificación de capacidad. En el ACP 2005, el 77% de los usuarios realizaron algún tipo de reservación y ello el 25% lo obtuvieron. El resto tuvo que transitar en orden de llegada, con un tiempo de espera considerablemente más largo.



En los últimos años el tamaño promedio de los buques que transitan el Canal aumentó en más de 20%.

PAG>4

Competencia por un cupo para transitar



La ACP ha puesto a disposición de los clientes un cupo de reservación, el número 25, que es subastado entre los clientes que deseen transitar.

PAG>3

El Canal aportará aún más al país

Aportes del Canal al Estado panameño



El tercer juego de esclusas incrementará la capacidad del Canal y el volumen de carga que transita, lo que generará ingresos superiores a los que se recibirían sin ampliación.

PAG>12

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

Las Tablas, 15 de agosto

Señores Autoridad del Canal de Panamá

Respetados amigos:

Primeramente deseo saludarles en este aniversario número 92 de nuestro maravilloso Canal de Panamá.

Por primera vez en el día de hoy he tenido la oportunidad de visitar el Centro de Información de Las Tablas: El Canal en mi comunidad, y fue tan grata la impresión que me llevé que quiero compartirla con todos ustedes.

Había escuchado hablar de las infoplazas, pero no me imaginaba la magnitud del proyecto. Quiero expresarles mis más sinceras felicitaciones por este importante aporte a nuestra comunidad. Estos Centros eran necesarios hace mucho tiempo. No sé ni cómo expresarles la emoción de mis sobrinos y otros parientes que por primera vez pudieron acceder a Internet desde este lugar.

La verdad quiero manifestarles que como administradores del Canal están realizando una excelente labor. Felicidades por sus logros y por pensar en grande.

Una vez más, mis sinceras felicitaciones para ustedes, para todo el personal de la ACP, para la encargada de la Infoplaza en Las Tablas, para los estudiantes beneficiados, para todo el pueblo panameño, pero, sobre todo, para nuestro querido Canal de Panamá.

Con cariño desde Las Tablas,

Una panameña pobre, pero que piensa en grande.

Marta Vergara

(extracto)

La foto



Cae la noche, mientras un barco refrigerado continúa su paso por el Canal.

De la Administración

Solidez y consistencia

Una prueba más de la solidez mencionada la constituye el pronunciamiento contundente de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP) en apoyo de la propuesta de ampliación de la vía

La propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un Tercer Juego de Esclusas es responsablemente sólida, como debe ser tratándose de un proyecto que involucra una decisión a largo plazo sobre el aprovechamiento de la estratégica localización geográfica del país.

Una prueba más de la solidez mencionada la constituye el pronunciamiento contundente de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP) en apoyo de la propuesta de ampliación de la vía. Y no se trata de un respaldo expresado en nombre de la simple coincidencia de propósitos en torno a la modernización permanente del Canal, sino resultado de la comprobación hecha en Europa por la UCPD sobre la tecnología que sería utilizada en el proyecto de ampliación. Al presentar sus recomendaciones técnicas para el mejoramiento de la propuesta de ampliación, la UCPD indica que tal proyecto es una "necesidad impostergable", al tiempo que la Administración de la ACP indicaba su abierta disposición a instrumentar tales recomendaciones de darse la aprobación de su iniciativa.

Por otra parte, clientes y usuarios del Canal, reunidos en un Foro organizado por Capital Financiero, coincidieron desde distintos ángulos en alabar la viabilidad del proyecto y en instar a Panamá a llevar a cabo la ampliación, anticipándola como beneficiosa para el país en múltiples y diversos aspectos.

Hechos como los mencionados deben ser tomados en cuenta y analizados como elementos de referencia para fundamentar la decisión que los panameños hemos de tomar, en unas pocas semanas, en el referéndum convocado para decidir el futuro de la vía interoceánica. ☆



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
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.
SERTV, Canal 11: Domingos 9:30 a.m.
Hosanna Visión: Domingos 9:30 p.m., Miércoles (r) 5:30 p.m.

Prácticos del Canal entregan sus recomendaciones sobre proyecto de ampliación

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

La Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP) presentó a la administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) una serie de recomendaciones técnicas relacionadas al proyecto de ampliación de la vía acuática.

El secretario general de la UPCP, capitán Álvaro Moreno, declaró en rueda de prensa que para los 250 prácticos miembros de su organización que trabajan a diario en el Canal “la Ampliación del Canal de Panamá es una necesidad impostergable”.

Moreno advirtió que de ser aprobada la obra durante su ejecución “deben ser consideradas las recomendaciones técnicas de los que tenemos la responsabilidad de trabajar a diario con el tránsito de buques; podemos asegurar que nuestro Canal seguirá siendo noticia por muchos años por su eficiencia e índices de seguridad que brinda a sus clientes para beneficio de nuestro país”.

... para los 250 prácticos miembros de su organización que trabajan a diario en el Canal “la Ampliación del Canal de Panamá es una necesidad impostergable”.

Entre otros puntos los prácticos recomendaron que las medidas de seguridad y operativas en las nuevas esclusas deben ser estrictas para que garanticen su buen funcionamiento y desarrollar un sistema de entrenamiento integral simultáneo a los prácticos y capitanes de remolcadores.

Los prácticos señalaron que “las

recomendaciones realizadas son productos del análisis técnico por la UPCP, cuyo objetivo principal es aportar nuestra experiencia a fin de que, de ser aprobado el proyecto de ampliación, sea realizado de manera segura y eficaz para el beneficio de Panamá”.

La Administración de la ACP “expresa su complacencia ante la posición manifestada por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP) en cuanto a la necesidad de realizar el proyecto de Ampliación del Canal de Panamá mediante la construcción de un Tercer Juego de Esclusas” manifestó el Administrador de la entidad Alberto Alemán Zubieta, al recibir documento a través del cual la UPCP fija su posición sobre el mencionado proyecto de ampliación”.

“Felicitó a los miembros de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá que, en reconocimiento de que se trata de un tema de Estado y de trascendencia nacional, sufragaron los gastos de viaje para inspeccionar en Europa el funcionamiento de esclusas

similares a las que se proponen para el Canal de Panamá”, señaló el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta, quien además alabó “el espíritu constructivo con que la Unión de Prácticos del Canal de Panamá ha formulado recomendaciones técnicas de gran valor sobre el proyecto de ampliación”.

En tal sentido, indicó el Administrador, “los prácticos formarán parte en los aspectos técnicos correspondientes de ser aprobado en el referéndum este importante proyecto”.

“El respaldo de la Unión de Prácticos pone de manifiesto la identificación de propósitos en torno a la modernización constante del Canal de Panamá. Ello consolida aún más el esfuerzo compartido por los cerca de 9,000 panameños que cada día trabajamos para hacer del Canal un instrumento eficiente del desarrollo del país, y motivo permanente de orgullo para nuestra Nación”, enfatizó el Administrador. ☆

La competencia por transitar

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Para atender la creciente demanda de buques por transitar la vía acuática, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha puesto a disposición de sus clientes 23 cupos normales de reservación. Los clientes que utilizan el sistema de reservas pagan aproximadamente 14% más para transitar en una fecha específica sin demoras de ninguna especie.

Durante la temporada alta de los buques refrigerados (de febrero a mayo) la ACP aumenta un cupo más de reservación para buques regulares (de menos de 91 pies de largo).

Adicionalmente la ACP ha puesto también a disposición de los clientes un cupo número 25 que es subastado entre los clientes que deseen transitar.

La subasta por este cupo rompió varios récords en las semanas recientes cuando se formó una cola de buques en espera debido en parte a los trabajos de mantenimiento preventivo en las esclusas de Gatún y a un inusual arribo de embarcaciones por transitar el Canal en estas fechas.

Un buque tanquero tipo Panamax (de los más grandes que pueden transitar la vía) pagó 220,300 dólares por este cupo el pasado 23 de agosto. Con este pago se rompió el récord anterior de 186,200 dólares impuesto el día 21 de agosto; es decir en la misma semana, impuesto por otro tanquero de 748 pies de largo y 105 pies de ancho, que sin reserva o cupo hubiera pagado 13,523 dólares, sin embargo hubiese tenido que esperar siete días para transitar.

La acumulación de buques debido al mantenimiento en Gatún y al arribo inusual de buques Panamax generó



colas de hasta 90 buques en espera. Se espera que la cola se normalice en unos diez días.

Los clientes del Canal son informados en ocasiones hasta con un año de anticipación sobre estos trabajos, para que las navieras tomen las medidas necesarias para evitar retrasos en el Canal de Panamá.

Los trabajos de mantenimiento se hacen en épocas donde la demanda de buques es más baja; por ello se programó ésta en el mes de agosto cuando hay un promedio de arribos de 34 buques por día, a diferencia de meses como marzo cuando arriban unos 39 buques al día para transitar.

Cabe señalar que en este mes de

agosto del 2006 los arribos de buques “Supers” (ancho igual o mayor a 91 pies de largo) es de 2.4 buques más que agosto del año pasado. Estos altos arribos de buques Supers y el aumento de arribos totales aunado al mantenimiento de las esclusas son los causantes de las largas colas de buques en espera. ☆

Ilustrativa

Necesitamos más capacidad



El Canal de Panamá es el paso de más de 140 rutas marítimas que operan con varios tipos y tamaños de buques. Tiene una capacidad finita y mientras más grandes son los buques, menor cantidad puede transitar debido al tiempo que requieren.

Tráfico marítimo

En los últimos cinco años, el tamaño promedio de los buques que transitan aumentó en más de 20%. Con la capacidad existente, al Canal se le hará cada vez más difícil manejar los crecientes volúmenes de tráfico, tanto en tamaño como en número de buques.

Calidad del servicio

El comercio marítimo internacional requiere transitar de manera rápida, confiable y segura, para que la ruta sea competitiva. El nivel de servicio es esencial para los segmentos que operan con itinerarios y cargas de alto valor, como los portacontenedores y portavehículos. Estos buques

representan el 48% del volumen CPSUAB y el 50% del ingreso del Canal.

Reservas de tránsito

El uso del sistema de reservaciones del Canal ha aumentado, lo que evidencia una insuficiencia de capacidad. En el AF 2005, el 73% de los usuarios solicitaron cupo de reservación y sólo el 55% lo obtuvo. El resto tuvo que transitar en orden de llegada, con un tiempo de espera significativamente más largo.

Cupo subastado

Los buques prefieren pagar el cupo de reservación subastado, además del peaje, para asegurar el tránsito expedito de su carga. De otra manera, tienen que



esperar su turno en la larga cola de buques.

Mantenimiento

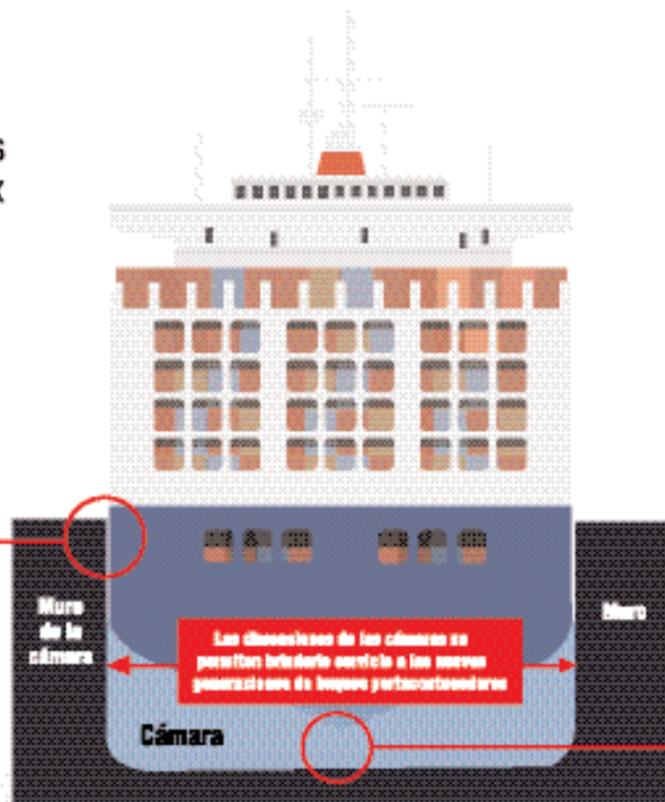
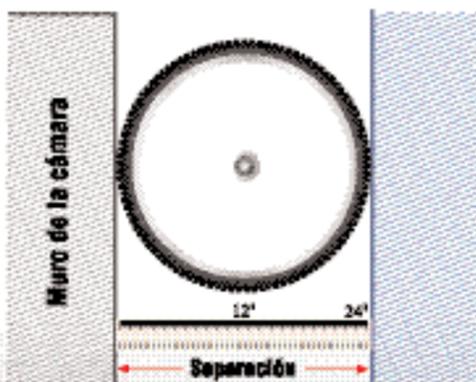
El Canal tiene 92 años y requiere trabajos periódicos de

mantenimiento para extender su vida útil. Los trabajos involucran el cierre temporal de una vía, lo cual reduce la capacidad operativa del Canal y ocasiona la formación de colas de buques que esperan para transitar. La normalización de la operación puede tomar más de 15 días y triplicar el tiempo de espera promedio de los buques sin reservación.

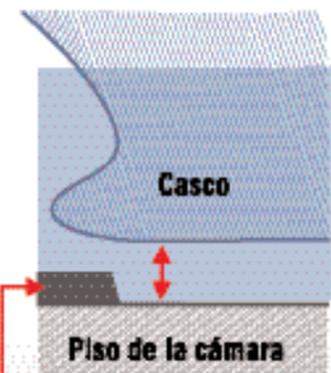
Cámaras al máximo

A menudo las esclusas se ven colmadas en su totalidad por los buques Panamax que transitan muy cerca de los muros de las cámaras

El espacio entre la cámara y el buque Panamax es sólo de dos pies, equivalente a una rueda de bicicleta



Las batientes de la esclusa de Pedro Miguel limitan el calado máximo de los buques



Batientes



El país no se endeudará

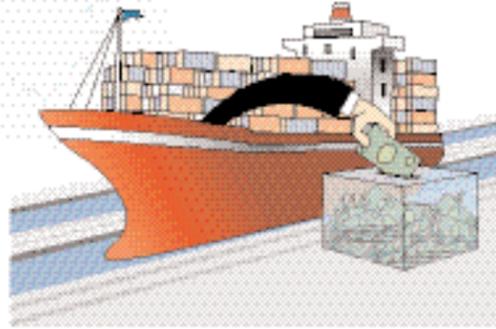
Los fondos para la construcción del tercer juego de esclusas serán obtenidos mediante aumentos de peajes

La Constitución Nacional establece en su Artículo 315 que el Canal es patrimonio inalienable de la nación, y la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá establece, en su artículo 3, que la vía acuática no podrá ser vendida, ni cedida, ni hipotecada ni, de ningún otro modo, gravada o enajenada.

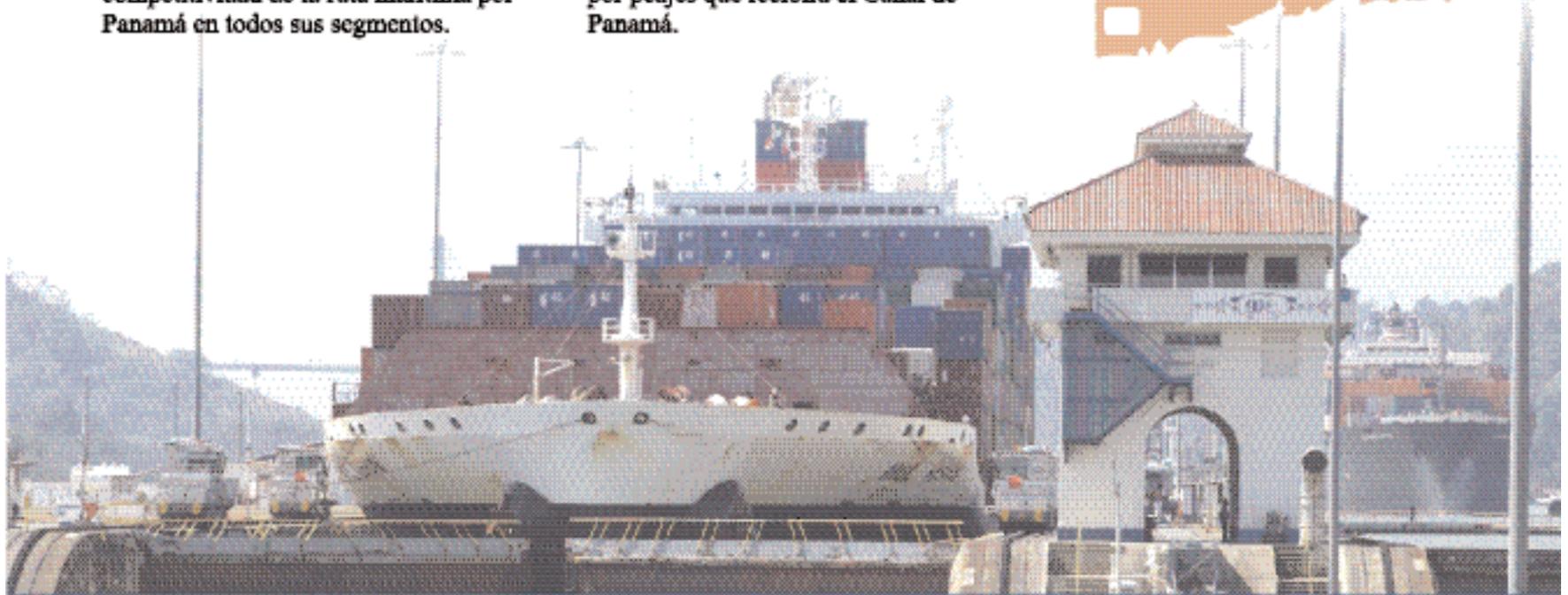
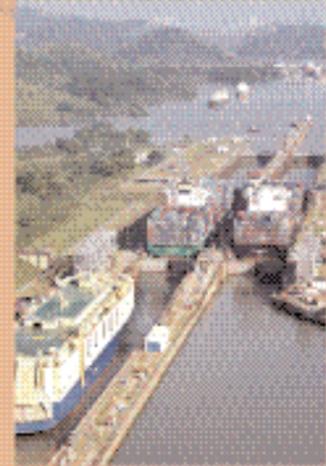
Por esta razón, y según lo establecido en la Ley 28, cualquier financiamiento para la construcción del tercer juego de esclusas no contará ni con el aval, ni la garantía de la Nación, por lo tanto, el Estado nunca sacrificará ningún centavo de sus inversiones en obras sociales, para pagar la ampliación.

Los fondos para la construcción del tercer juego de esclusas serán obtenidos mediante aumentos de peajes. Los peajes serán la fuente para el pago de todas las inversiones del tercer juego de esclusas y para el pago de todos los financiamientos que al efecto se contraigan.

De ser aprobado el proyecto, la ACP aumentará sus peajes a partir del año 2007 de manera que pueda contar anticipadamente con una porción de los recursos necesarios para llevar a cabo el proyecto del tercer juego de esclusas, asegurándose de mantener la competitividad de la ruta marítima por Panamá en todos sus segmentos.



Entre el año 2009 y el 2011 aproximadamente y como complemento del aumento de peajes para sufragar los periodos pico de construcción, la ACP requerirá la contratación de financiamiento externo de carácter interino, el que se pagará con los ingresos por peajes recibidos en un periodo corto después de la puesta en marcha del tercer juego de esclusas. Hasta la fecha la ACP ha financiado todas sus inversiones de capital con recursos propios, con la aprobación de los Órganos Ejecutivo y Legislativo. El financiamiento del tercer juego de esclusas será el resultado de combinar un aumento razonable de peajes, implementado inmediatamente a partir del momento en que se autorice la ejecución del proyecto. Por virtud de la separación de las finanzas de la ACP del resto de las del Estado, la fuente para el pago de la inversión serán los ingresos por peajes que recibirá el Canal de Panamá.



Fitch Rating prevé efecto neutro por endeudamiento

A pesar de que la ampliación del Canal costará unos \$5.250 millones y que parte de esos recursos serán producto de algún tipo de financiamiento, la calificación de riesgo soberano de Panamá no se verá afectada

negativamente, siempre y cuando la misma sea manejada adecuadamente, aseguró Erick Campos, director de la empresa Fitch Ratings.

Durante su intervención en el foro "Ampliación del Canal de Panamá bajo la perspectiva de clientes y usuarios", Campos destacó que actualmente su empresa mantiene a Panamá con una calificación de riesgo soberano de BB+ con perspectiva estable, junto a Egipto, El Salvador, Guatemala y Macedonia.

Indicó que entre los elementos fundamentales que sustentan esta calificación destaca el hecho de que Panamá cuenta con una economía abierta y especializada en servicios destinados al mercado internacional y una larga historia de dolarización que ofrece estabilidad de precios y tasas de interés relativamente bajas.

Elementos a los que se suman el potencial económico del Canal de Panamá y las áreas que lo rodean.

...Más concretamente, el director de Fitch Ratings indicó que esa empresa calificadora fundamenta su evaluación actual sobre Panamá en la consolidación de las finanzas públicas, tras la aplicación de la reforma tributaria y a la Caja de Seguro Social, así como a su robusto crecimiento económico.

Destacó que como consecuencia de estos factores la relación entre la deuda pública y el Producto Interno Bruto de Panamá se redujo de

...el proyecto de ampliación del Canal no tendrá un impacto negativo directo sobre la calificación de riesgo de Panamá

65,9% en el año 2004 a 62,2% en el 2005, una tendencia decreciente que también ha impactado el déficit fiscal, el cual pasó de 4,9% a 3,2% en el mismo período.

No obstante, Campos aclaró que

pese a estos cambios el endeudamiento del sector público panameño sigue siendo uno de los más altos entre los países que mantienen una calificación de BB+, por lo que una reducción de la deuda pública no sólo es prudente, sino también necesaria para mejorar la calificación de riesgo del país.

Dijo que en estas condiciones el proyecto de ampliación del Canal no tendrá un impacto negativo directo sobre la calificación de riesgo de Panamá, es decir, que Fitch Ratings mantendrá la misma en BB+ estable aún cuando de los \$5.250 millones requeridos para su ejecución, \$2.300 millones serán financiados a través de algún tipo de endeudamiento.

Explicó que esta decisión se debe a que este endeudamiento se utilizaría durante los primeros tres años de ejecución de la obra, entre los 2009 y 2011, resultando en un incremento de la deuda anual de \$767 millones, mientras que el crecimiento de la economía se estima en un 4,7% anual a partir del 2008, dando como resultado un aumento del superávit primario de 1,9%. Campos aclaró que este análisis se hizo sobre una base conservadora de crecimiento ya que la realidad este año muestra valores superiores.★

Extracto tomado de Capital Financiero del 28 de agosto de 2006

Divulgación de la propuesta

Octavio Colindres

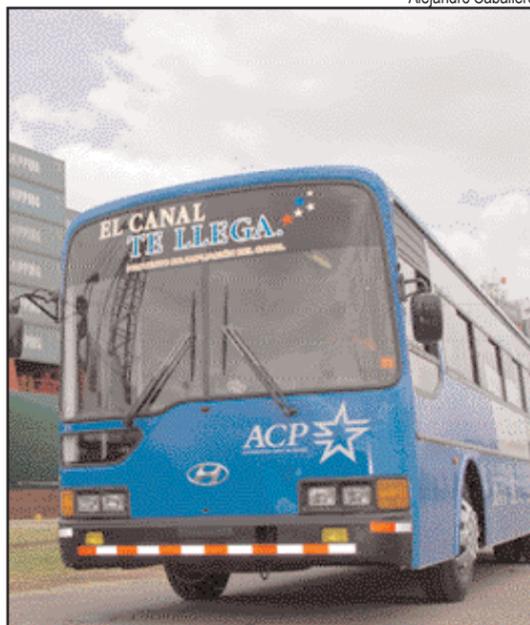
ocolindres@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) continúa cumpliendo con su compromiso de divulgar en todo el país todos los aspectos técnicos de la propuesta de ampliación del Canal de Panamá mediante un Tercer Juego de Esclusas.

La divulgación de la propuesta de ampliación se lleva a cabo con voceros autorizados de la ACP a través de los medios de comunicación (radio, televisión y prensa escrita), presentaciones directas a distintos sectores de la comunidad, respuestas a inquietudes mediante la línea telefónica ACP RESPONDE y quioscos informativos ubicados en los más importantes centros comerciales de la ciudad capital.

Ahora se han habilitado dos buses que recorrerán el país brindando información a aquellas personas que deseen saber un poco más sobre la propuesta de ampliación del Canal.★

Alejandro Caballero



Al 10 de agosto

Participación en medios y charlas: 430
Presentaciones informativas: 929 a más de 117,880 panameños
Participación en Foros: 28 (universitarios, gremiales y de la sociedad civil)
Llamadas telefónicas atendidas: 19,948
Visitas al sitio Web de la ACP: 2,622,239
Descargas de la propuesta: 527,701
Preguntas respondidas por correo electrónico: 1,047
Infoplazas en todo el país: 16
Distribución de material informativo: 600,000 ejemplares de la propuesta en todo el país
Casetas de Información: un aproximado de 28,000 personas atendidas y se han distribuido más de 96,000 materiales informativos

Un compromiso con los colonenses



El Artículo 3 de la Ley 28 recoge el compromiso planteado en la propuesta de ampliación mediante un tercer juego de esclusas con los habitantes de Colón, al otorgarle a la ACP la responsabilidad de habilitar un cruce vehicular en la Costa Abajo de la provincia.

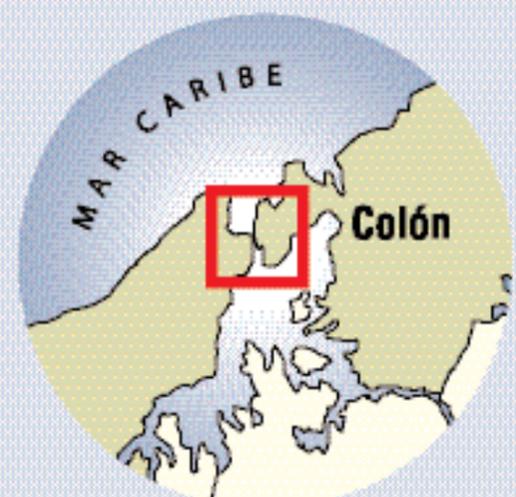
Como parte de los estudios del tercer juego de esclusas, la ACP también evaluó en forma conceptual la viabilidad técnica, ambiental y económica de desarrollar un cruce vehicular en el extremo Atlántico del Canal, para las poblaciones localizadas en la Costa Abajo de la provincia de Colón.

Los estudios realizados por la ACP han evaluado varias opciones para el nuevo cruce vehicular: tres opciones de puentes y una de túnel.

Según la Ley 28, la ACP deberá trabajar de inmediato en los estudios para definir la mejor opción para el cruce vehicular, al mismo tiempo que termina los diseños finales de la nueva esclusa en Gatún.

También garantiza que la construcción para el puente o túnel iniciará, a más tardar, apenas concluya la construcción de la nueva esclusa en Gatún.

En este cruce se incluirán las infraestructuras de agua potable, electricidad y comunicaciones que sean necesarias para impulsar el desarrollo del lado oeste.



¿Cuánto costaría la ampliación?

El costo de construcción del tercer juego de esclusas se estima en B/. 5,250 millones. Este estimado incluye los costos directos e indirectos de diseño, administración, construcción, pruebas, mitigación ambiental y puesta en marcha.

Además incluye contingencias suficientes para cubrir riesgos e imprevistos, tal como alzas de precios, cambios en el diseño y posibles demoras, entre otros. Las obras han sido estimadas en B/. 3,690 millones, y se consideraron otros B/. 1,030 millones en contingencias y B/. 530 millones por inflación durante los ocho años de construcción.

Este costo de construcción del tercer juego de esclusas ha sido estimado utilizando los métodos más rigurosos de análisis de riesgos conocidos y con la asesoría de expertos reconocidos a nivel internacional.

El nivel de solidez y confiabilidad del estimado de costos viene dictado por tres pilares principales. Primero, el estimado de costos se fundamenta en el diseño conceptual de las esclusas y los cauces de navegación.

Segundo, este diseño conceptual fue analizado minuciosamente desde el punto de vista de la factibilidad de su construcción para determinar la secuencia y la interdependencia de las actividades y para estimar los requerimientos de mano de obra, equipo, insumos, energía, administración, pruebas y materiales, entre algunos de los elementos más relevantes.



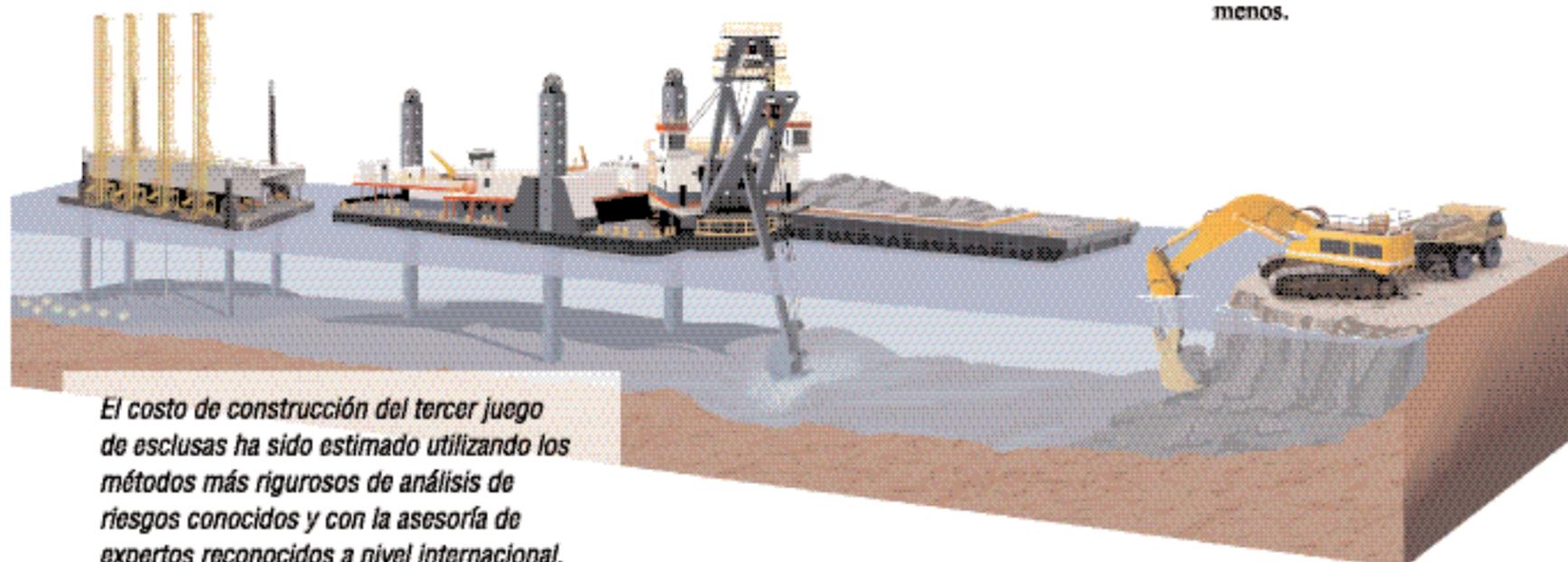
Excavaciones realizadas por la administración norteamericana en 1939.

Tercero, el estimado de costos se complementó utilizando un avanzado modelo de análisis de riesgos, mediante el cual se evaluaron y ponderaron los factores de incertidumbre e imprevistos, su probabilidad de ocurrencia durante la ejecución del proyecto y sus posibles impactos.

El costo más relevante del

proyecto corresponde a la construcción de los dos nuevos complejos de esclusas – uno en el Atlántico y otro en el Pacífico que integra tinas de reutilización de agua. En total, las nuevas esclusas con sus tinas de reutilización de agua tendrán un costo estimado total, incluyendo contingencias, de B/. 3,350 millones.

Debido al alto nivel de rigurosidad y detalle con el que se ha realizado el análisis de costo el mismo tiene un alto grado de confiabilidad. Al incluir contingencias suficientes y apropiadas para compensar los posibles riesgos incertidumbre e imprevistos, el estimado es sólido y confiable y, por ende, existe una muy alta probabilidad de que la construcción de la obra sea realizada por este monto o menos.



El costo de construcción del tercer juego de esclusas ha sido estimado utilizando los métodos más rigurosos de análisis de riesgos conocidos y con la asesoría de expertos reconocidos a nivel internacional.

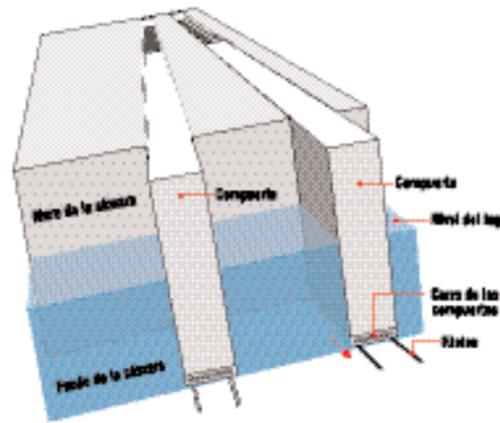
¿Por qué compuertas rodantes?

La propuesta de ampliación del Canal a través de un tercer juego de esclusas incorpora compuertas rodantes. Al igual que las esclusas existentes, las nuevas esclusas contarán con dos compuertas en cada extremo de cada una de las cámaras o escalones.

Las compuertas rodantes constituyen tecnología comprobada y utilizada en casi todas las esclusas existentes con dimensiones similares a las propuestas. Por ejemplo, las esclusas de Berendrecht y las del puerto de Zee Brugge en Bélgica, desde hace más de 40 años funcionan de manera confiable.

Las compuertas rodantes funcionan desde un nicho anexo y perpendicular a la cámara de la esclusa. Esta configuración de compuertas hace de cada nicho un dique seco, lo que a su vez permite darle mantenimiento a la compuerta en su sitio sin que tengan que ser removidas y sin mayor interrupción del funcionamiento de la esclusa.

Otra ventaja de la compuerta rodante



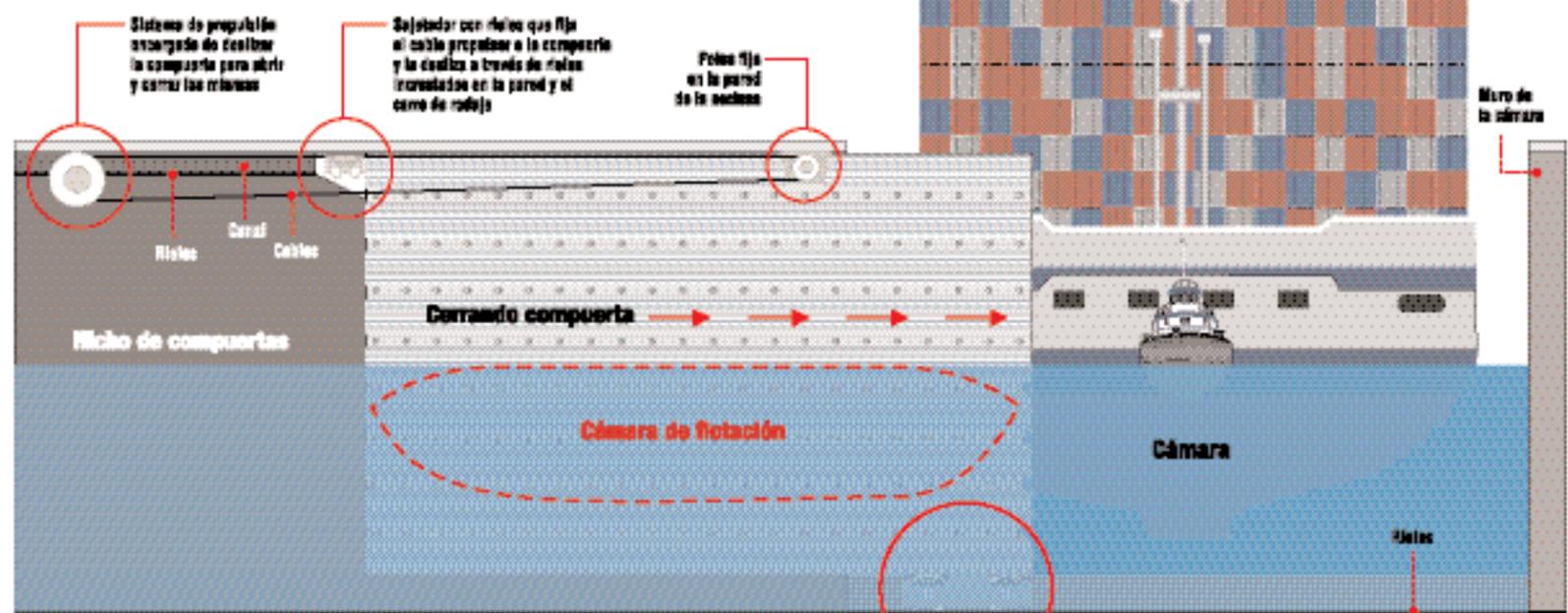
es que al momento de hacer trabajos de mantenimiento de la misma, el tiempo de trabajo es menor que en las compuertas abisagradas (como las existentes), donde hay que programar el cierre de vía para permitir la remoción de la compuerta.

Por lo tanto, durante los trabajos de mantenimiento, la nueva esclusa podrá continuar operando con las compuertas de respaldo.

La inversión requerida para construir las compuertas abisagradas es similar a la requerida para las compuertas rodantes cuando se incluye el nicho donde reposan éstas últimas.

Las compuertas abisagradas, como las de las esclusas actuales, requieren que la cámara de la esclusa sea más larga por abatirse contra la pared de la esclusa. Las compuertas rodantes que se recomiendan, al no necesitar interrumpir el funcionamiento de la esclusa para su mantenimiento, aumentan la capacidad y flexibilidad de la operación de esclusaje, ofreciendo un tiempo más corto de mantenimiento a menor costo.

Funcionamiento de las compuertas rodantes

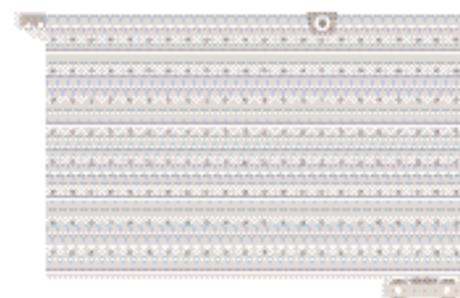


- 1** Las compuertas están hechas de láminas de acero con el interior hueco revertido de barras y láminas del mismo material
- 2** Existen dos compuertas entre cámara que se despliegan de manera paralela para dar paso a los buques una vez las cámaras se hayan llenado o vaciado

Carro de compuerta



Las compuertas están montadas en un carro de acero rodante con ruedas de acero y este a su vez sobre rieles que recorren la cámara



- 3** El sistema de rodaje se activa desde una caseta de control
- 4** Dos cables colocados en la parte superior de ambos lados de las compuertas y un carro de rodaje en la parte inferior delantera son los encargados de darle el movimiento de abrir y cerrar



Mantenimiento en Gatún

Néstor Ayala

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

Las esclusas de Gatún son las más grandes del Canal de Panamá. Ubicadas en el sector Atlántico cuentan con tres cámaras de 33.53 metros de ancho por 304.8 metros de largo cada una.

Estas esclusas ya cuentan con más de 90 años de existencia y es por ello que para mantenerse competitivo el Canal lleva a cabo periódicamente inspecciones y obras de mantenimiento preventivo para atender la creciente demanda de buques que a diario transita por la vía acuática.

En esta ocasión se reacondicionaron cuatro compuertas de la cámara oeste de la esclusa de Gatún. Estos trabajos se llevaron a cabo en "cámara seca", es decir, que se vacía por completo una de las cámaras de la esclusa.

Las compuertas fueron removidas de su sitio y trasladadas a los talleres de la División de Astilleros Industriales de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Adicionalmente se reacondicionó el sistema de protección catódica de las esclusas. El sistema de protección catódica es el que protege las estructuras del Canal del óxido. Esto se aplica tanto a las compuertas como a las válvulas de las esclusas, las cuales también reciben mantenimiento preventivo. También se realizó una inspección completa de la cámara de la esclusa para identificar si existían otros aspectos que podrían requerir mantenimiento.

Las obras de mantenimiento se llevaron a cabo entre el 15 y el 20 de agosto. Alrededor de 300 empleados trabajaron en estas obras en dos turnos que permitieron que el trabajo no se detuviera.

El gerente de mantenimiento de la División de Esclusas en el Atlántico, Jorge Vásquez, explicó que "este trabajo de reacondicionamiento es uno de los proyectos que hemos llevado a cabo eficientemente este año. Nuestra mano de obra altamente calificada se distingue cada vez más por hacer un trabajo mucho mejor y



Néstor Ayala

en menor tiempo".

También señaló que "estos trabajos que inicialmente se hacían en meses se han ido reduciendo en tiempo al punto que el año pasado hicimos el mantenimiento de dos compuertas en cinco días y este año estamos haciendo cuatro compuertas en cinco días".

En esta ocasión miembros de distintos medios de comunicación locales e internacionales fueron invitados a observar cómo se desarrollaron estos trabajos en cámara seca.

Durante este trabajo no se detiene el tránsito por el Canal de Panamá. La esclusa de Gatún trabaja con un solo carril, de manera que no se interrumpa el tránsito de los buques. Las demás esclusas continúan operando de manera normal.

Los clientes del Canal son informados en ocasiones hasta con un año de anticipación sobre estos trabajos, para impactar lo menos posible el tránsito de los buques causando menos retrasos.

Cada juego de esclusas lleva el nombre del poblado en donde fue construido: Gatún (en el lado Atlántico), Pedro Miguel y Miraflores (en el Pacífico). ⚓



Reconocimiento



El 12 de julio, en el salón de conferencias del Director del Departamento de Operaciones Marítimas, se llevó a cabo la entrega de certificados por Acto o Servicio Especial, en reconocimiento a dos grupos de empleados que, por sus sugerencias, experiencia y habilidades y especial esfuerzo, lograron implementar métodos efectivos para incrementar la satisfacción al cliente y a la vez generar ingresos adicionales.

El primer grupo fue reconocido por la iniciativa de revender los cupos de tránsito que habían sido cancelados durante el tercer período de reservación. Del 1 de octubre de 2005 al 30 de junio de 2006 se logró revender un total de 146 cupos logrando ingresos adicionales por 1.4 millones de balboas.

El segundo grupo se destacó por la implementación efectiva del Sistema de Subasta de Cupos de Tránsito, a un bajo costo y en poco tiempo. Este sistema consiste en subastar diariamente un cupo de tránsito y que está disponible para cualquier tipo y tamaño de buque. A la fecha este cupo adicional, que se empezó a ofrecer a principios de abril de 2006, ha generado ingresos por más de 5 millones de balboas. Felicitamos a estos ejemplares colaboradores por el trabajo arduo y los logros alcanzados para bien de la ACP y a su vez el país. ⚓

Analizan recursos humanos

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Con el lema “Hacia una Visión Ética y Unificada de Gestión de los Recursos Humanos al Servicio del Estado” se celebró el Primer Congreso Nacional de Administradores de Recursos Humanos en el hotel El Panamá del 17 al 18 de agosto pasado. El evento fue organizado por el Ministerio de la Presidencia a través de la Dirección General de Carrera Administrativa y reunió por primera vez a los jefes de recursos humanos y personas vinculadas a la gestión de capacitación y el bienestar de los empleados de 58 instituciones del Estado.

Una de estas instituciones fue la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la cual participó con un equipo de especialistas de recursos humanos que expusieron sobre sus diferentes áreas, destacando la importancia de una gestión estratégica e integral del capital humano.

El momento no puede ser más propicio. “El país tiene por delante grandes proyectos y existe una ventana de oportunidades para que a través de la preparación de la mano de obra calificada y del desarrollo de profesionales se conviertan en fuente de beneficio para todos los panameños. El principal recurso de un país es su gente y de allí, la gran

importancia de la gestión de recursos humanos”, dijo Ana María de Chiquilani, directora del Departamento de Recursos Humanos de la ACP.

Este primer congreso redundará en beneficios para la gestión de recursos humanos en todo el país. “La participación de las distintas instituciones nos fortalece al hacernos partícipes y conocedores de las nuevas tendencias, paradigmas y prácticas del mercado. Igualmente, nos fortalece gracias a la red de contactos que unificará la gestión del país, expresó Marcia de Quijano, especialista de Recursos Humanos de la ACP.

Previo a la realización del Congreso, durante los meses de junio, julio y agosto se realizaron ocho congresillos preparatorios para determinar las mejores prácticas de recursos humanos de cada una de las instituciones. En cada sesión participaron alrededor de 150 personas lo que demostró el interés en trabajar unidos por un mejor país. “Fue una experiencia muy valiosa para los profesionales de recursos humanos de la ACP el compartir con otros colegas nuestras experiencias, consideró Chiquilani.

La gestión de Recursos Humanos de la ACP fue reconocida durante el Congreso, al hacerse merecedora del primer lugar por sus mejores prácticas en las áreas de salud, seguridad e higiene en el trabajo; reclutamiento y



Por parte de la ACP recibieron los premios, desde la izquierda, Agustín de la Guardia, Marco Ramos, María Icaza, Marcia Quijano y Javier Córdoba. Otros expositores que no aparecen en la foto son María De Gracia, José Montenegro y Rubén G. Pérez.

selección; análisis, descripción y clasificación de puestos; acciones de recursos humanos; evaluación de desempeño; capacitación y desarrollo; bienestar del servidor público y relaciones laborales.

“Pienso que otras instituciones podrían imitar a la ACP”, dijo Arnulfo De León, director general de Carrera Administrativa y organizador de estas actividades.

Además, se está tramitando un convenio entre la ACP y la Dirección de Carrera Administrativa para fortalecer

al aparato estatal y cumplir con la meta de profesionalización de la función pública o carrera funcionaria, cuyo alcance es de alrededor de 60 mil funcionarios. Como resultado del evento se aprobaron ocho resoluciones que van a definir los pasos para lograr la profesionalización del recurso humano. “Pretendemos que sea un sistema de mérito y que los funcionarios estén debidamente capacitados para ofrecer eficientemente un servicio a la comunidad que así lo demanda”, explicó De León. ☆

Para preservar la historia

Myrna A. Iglesias
maiglesias@pancanal.com

Han pasado casi 29 años desde la firma de los Tratados Torrijos-Carter. Su negociación y su ratificación no fue una empresa fácil. Fueron largos años de negociaciones que partieron en 1964 con sus altas y sus bajas hasta que finalmente se firmaron el 7 de septiembre de 1977. Estos tratados, como bien sabemos, estipularon el fin de la Zona del Canal desde 1979 y de la presencia militar estadounidense en nuestro país y la transferencia del Canal a Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. Como aporte excepcional a la historia de nuestro país, la Autoridad del Canal de Panamá publicó una obra de historia diplomática, Las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter 1970-1979, que relata paso a paso lo ocurrido. Su autor es el académico y diplomático panameño Omar Jaén Suárez, actual embajador de Panamá en Francia y delegado permanente ante la UNESCO, quien fue miembro del equipo negociador de dichos tratados.

El libro de Jaén Suárez está escrito en dos tomos, divididos en nueve capítulos. El primero de éstos analiza el período de 1968 a 1975, e incluye, entre otros temas, lo relativo a los efectos en la historia diplomática entre Panamá y Estados Unidos del golpe del 11 de octubre de 1968, el inicio de las negociaciones en 1971 y su primer resultado fallido en 1972 y la reunión del Consejo de Seguridad de la ONU en Panamá en 1973. Mientras que el segundo tomo analiza y expone lo ocurrido desde 1976 hasta la entrada

en vigencia de los tratados en octubre de 1979, incluyendo temas como la negociación final en 1977, la firma de los tratados en la sede de



la OEA en Washington por Omar Torrijos Herrera y Jimmy Carter, el plebiscito panameño, la batalla en el Senado estadounidense y las preparaciones para la puesta en vigor de los acuerdos. Incluye, igualmente, una breve reseña sobre los actores de la negociación, así como un anexo fotográfico y una cronología, desde el 1° de octubre de 1968 hasta el 1° de octubre de 1979.

Son 912 páginas documentadas en 1,959 notas infrapaginales referidas a fuentes en su gran mayoría primarias, que nos permiten conocer un aspecto importantísimo de nuestra vida como república en la década de 1970, que a la vez es muy ignorado, pues como el autor explica en la introducción, “es casi abismal el desconocimiento que

existe entre la población panameña y norteamericana acerca de la etapa final de las negociaciones de los

Tratados Torrijos-Carter”.

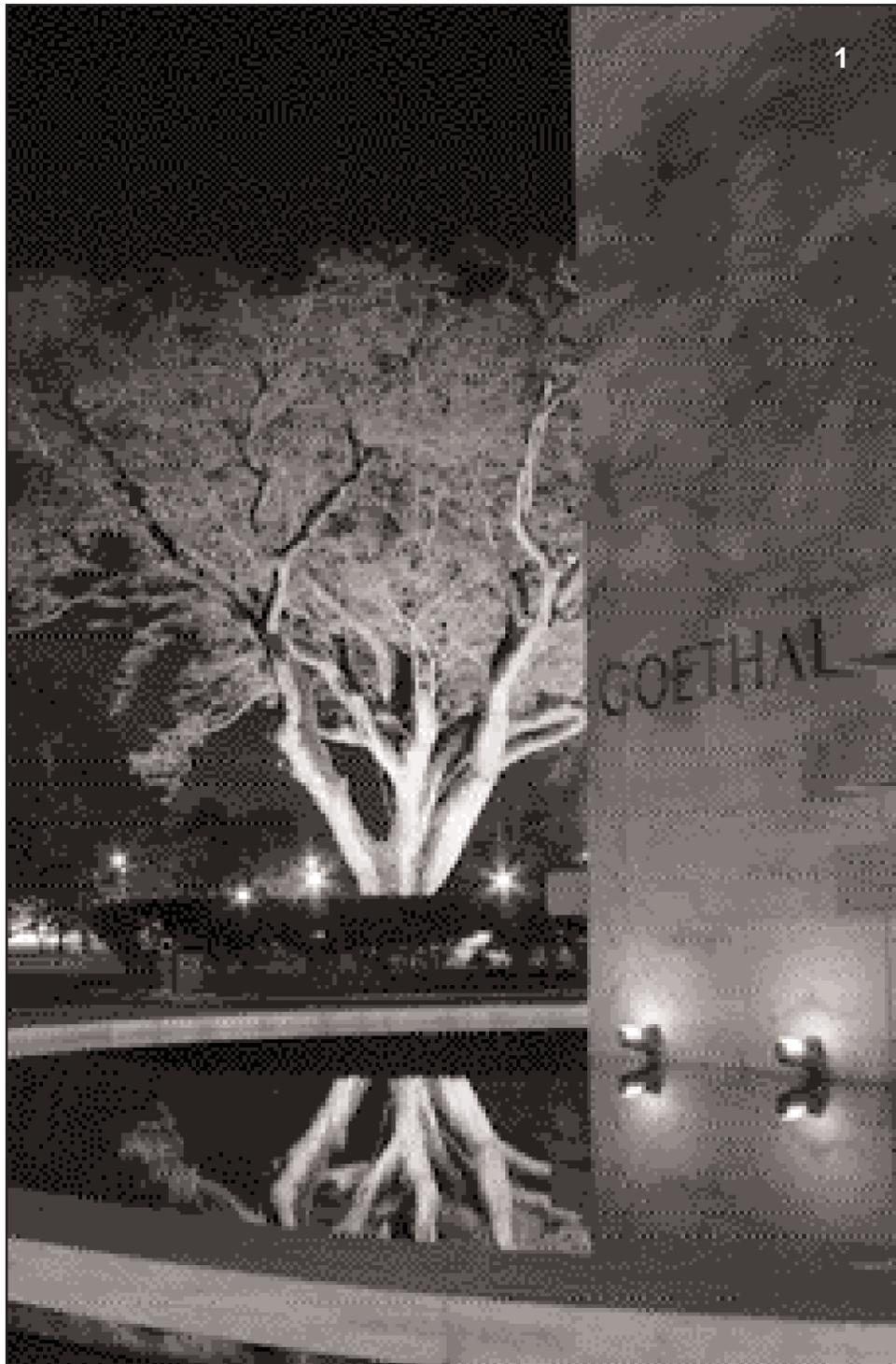
En la presentación del libro, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, dice que “esta obra pretende ser un aporte que motive nuevas luces y contribuciones al esclarecimiento definitivo, con todos sus matices, de este complejo capítulo de la historia de Panamá”. Por su parte, el ex presidente de la República y conegociador de los Tratados, Dr. Aristides Royo, afirma en el prólogo que en este libro “se conocerán hechos que nunca han sido publicados, que han permanecido inéditos durante muchos años y, cuando concluyan su lectura, tendrán un mejor conocimiento y comprensión de ese período decisivo de nuestra historia”. También aboga porque esta

obra figure en los programas de estudios secundarios y universitarios de Panamá y que ocupe un lugar importante en la biblioteca de cada panameño.

Durante su investigación, Jaén Suárez debió escudriñar miles de papeles que reposan en los archivos de la Cancillería panameña, en los Archivos Nacionales de Estados Unidos incluyendo las bibliotecas presidenciales de Johnson, Nixon, Ford y Carter, así como en los archivos personales de otros miembros del equipo negociador panameño así como todo lo que apareció en la prensa panameña y norteamericana de la época y lo que han publicado en sus memorias actores esenciales de la negociación. El autor siguió un método histórico comprobado de análisis de la misma negociación a partir de los documentos oficiales, tanto panameños como norteamericanos y de los testimonios en su momento de los negociadores y responsables políticos de ambos países que trataban este tema.

Y como bien dice el Dr. Jaén en el epílogo de su obra: “Panamá puede mostrar al mundo el ejemplo brillante de lo que pueden hacer dos países con recursos y poder tan desiguales cuando triunfa la razón y se impone, entre sus dirigentes, el sentido de la historia”.

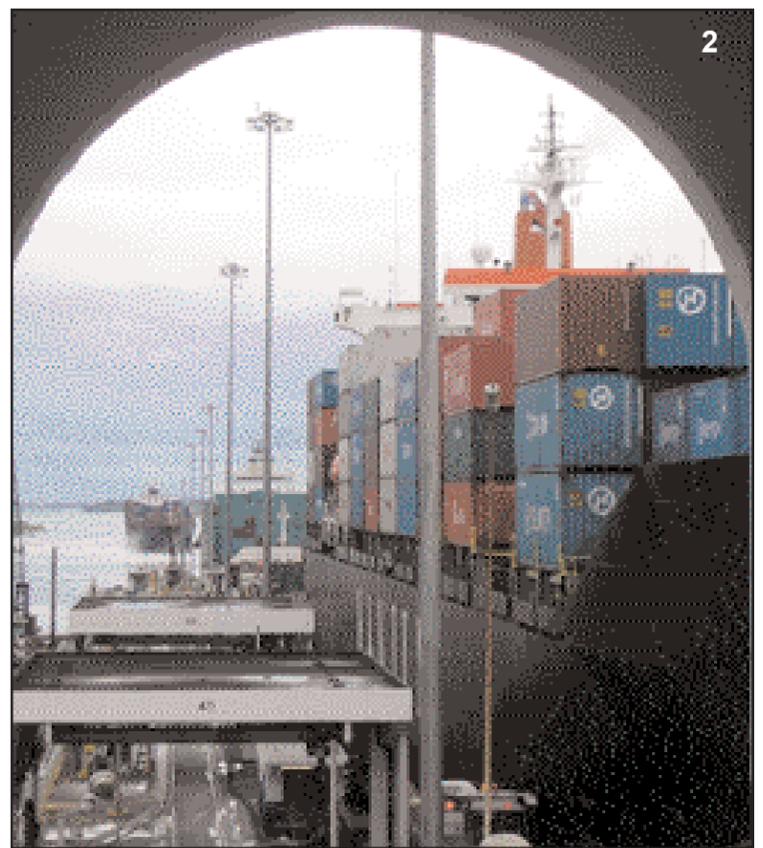
La ACP ha puesto este valioso documento histórico a disposición de todos los interesados en las bibliotecas públicas del país. Para información sobre cómo adquirir esta obra, llame al 272-1870 o escriba a maiglesias@pancanal.com. ☆



El Canal en imágenes

- (1) El reflejo: Armando D. Ayala, Ingeniería.
- (2) Vistazo hacia el éxito: Rogelio Manning, Obras Civiles.
- (3) Con escolta: Rodolfo H. Herrera V., Emergencias y Contingencias.

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



El Canal aumentará sus aportes económicos al país

Durante la construcción del tercer juego de esclusas

El Canal continuará realizando aportes crecientes al país. La Ley No. 28 establece que los aportes al Tesoro Nacional serán un mínimo de B/. 548.8 millones anuales, correspondientes a los del 2005.

El pago por Derecho de Tonelada Neta será un mínimo de B/. 280 millones anuales y los pagos por excedentes serán un mínimo de B/. 268.8 millones anuales, ambos correspondientes a los del 2006.

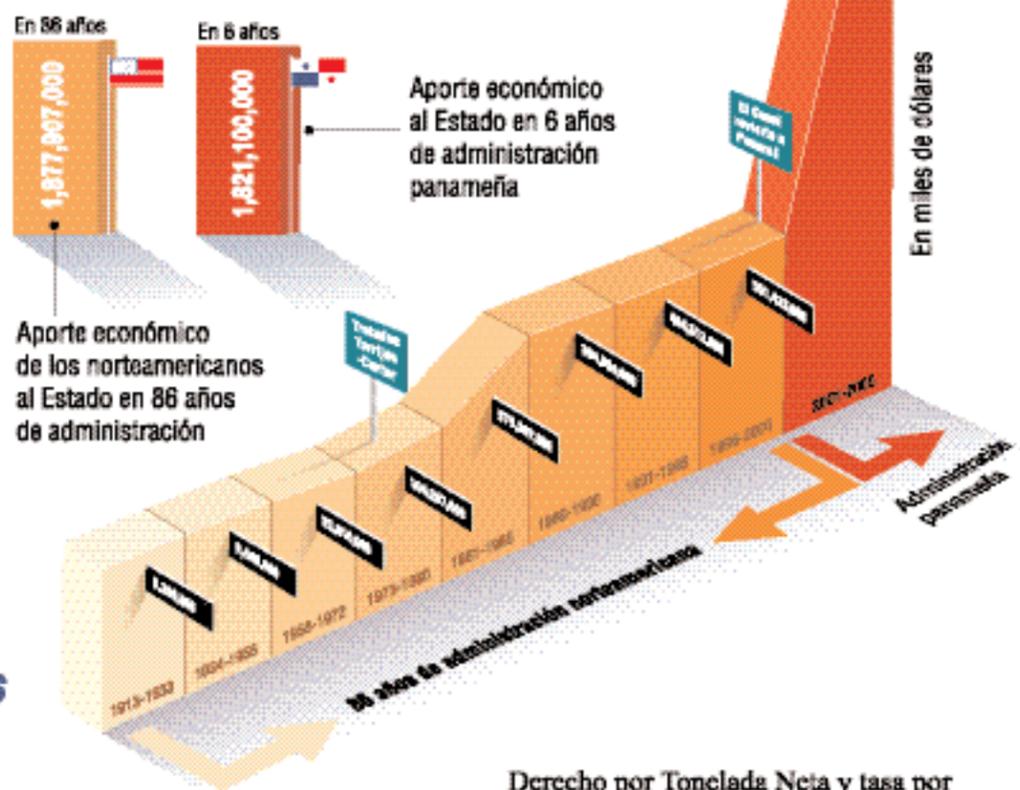
El alza sostenida del volumen de carga por la ruta interoceánica, producto del crecimiento del comercio internacional, incrementará los aportes. Para el 2015 se espera que sean tres veces mayores que los del 2005.

Después de la construcción del tercer juego de esclusas

Los aportes aumentarán a un ritmo similar al crecimiento de los ingresos del Canal. El tercer juego de esclusas incrementará la capacidad del Canal y el volumen de carga que transita, lo que generará ingresos superiores a los que se recibirían sin esta inversión.

La ampliación permitirá al Canal recuperar sus inversiones y generar un retorno adecuado, con ingresos totales que lleguen a B/. 6,227 millones y utilidades de más de

Aportes del Canal al Estado panameño



B/. 4,310 millones, en el año 2025. Esto equivale a un crecimiento anual promedio de más de 11.6%.

En el 2025, el Canal ampliado podrá remitir al Tesoro Nacional aportes totales de hasta B/. 4,190 millones. Éstos consistirán en aproximadamente B/. 670 millones en

Derecho por Tonelada Neta y tasa por servicios públicos, y hasta aproximadamente B/. 3,520 millones en excedentes, después de guardar reservas para las inversiones que sean necesarias.

En los primeros 11 años de operación, el Canal estará en capacidad de aportar al Tesoro Nacional B/. 8,500 millones, cifra que supera el monto de la inversión del proyecto.

El Canal aumentará sus aportes económicos al país

Más de B/. 6,000 millones durante el período de construcción garantizados por la ley 28

La Ley No. 28 garantiza que los aportes del Canal al Tesoro Nacional durante la construcción del proyecto de ampliación sumarán como mínimo **B/. 550 millones anuales.**

Pago por Excedentes en 2005: B/. 268.8 millones. Este será el desembolso mínimo que otorgará el Canal al Estado durante el período de construcción del Tercer Juego de Esclusas.

B/. 270

B/. 280

B/. 550

Pago por Derecho de Tonelada Neta en 2006: B/. 280 millones. La ACP paga al Estado un derecho de B/. 1.00 por cada tonelada que transita el Canal. Este aporte crecerá cada año en vista de que las proyecciones pronostican una alza sostenida del volumen de carga por la ruta interoceánica.