

## Por un futuro optimista

El voluntariado de colaboradores de la ACP en colegios técnicos a nivel nacional empieza a rendir frutos. Una muestra es el recién inaugurado centro de investigación y desarrollo tecnológico en la escuela Artes y Oficios. Este ejemplo será replicado en otros colegios del país con el apoyo de casi 200 voluntarios. ♦9

Néstor Ayala



### Una graduación especial



La Universidad Marítima de Panamá graduó a su primer grupo de marinos.

PAG>12

### Reunión en Panamá



La Junta Asesora del Canal felicitó a Panamá por su decisión de ampliar la vía interoceánica.

PAG>4

### Buenas noticias para La Chorrera



En el 2007 la ACP iniciará la construcción de una nueva potabilizadora.

PAG>10

**800-0714**  
es el número a través del cual la Autoridad del Canal de Panamá sigue respondiendo consultas.

## CORRESPONDENCIA

Señores  
 Autoridad del Canal de Panamá  
 E. S. D.

Reciban un cordial saludo del Comité Organizador de Expocámara Chiriquí y la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Chiriquí. En esta ocasión deseamos agradecerles por todo el apoyo que la ACP le ofreció a nuestra exposición y esperamos contar con su participación en los futuros eventos. Este agradecimiento es extensivo a la gerencia de Comunicación y Medios y al equipo de colaboradores conformado por Betsy Delgado y Regina Doneldson de la División de Contratos; Jaime Gutiérrez, Dazzell Marshall, Roger Guerra y al resto del equipo humano que hizo posible su exhibición. Además le informamos que el Club de Rodeo Infantil "Rodeo Kids Panamá", agradece al Comité de espectáculos por los artículos entregados a los niños participantes del evento, que hizo más lucida la participación.

Gracias por el apoyo recibido.

Atentamente,

Lic. Mirtha del C. Adames  
 Directora Ejecutiva

## La foto

Alejandro Caballero



Más allá de la neblina . . .

## De la Administración Junta Asesora



### 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

**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  
**Diseño**  
 Antonio Salado

*Ello representa un  
 eficaz y productivo  
 instrumento de  
 navegación para nuestro  
 Canal en el competitivo  
 mundo del transporte  
 marítimo.*

Las reuniones que dos veces al año llevan a cabo las juntas Directiva y Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) brindan a la entidad panameña la oportunidad magnífica de pulsar y conocer la actualidad de su negocio y de su entorno mundial a través de conoedores verdaderamente autorizados en dichos campos.

Y es que, como se sabe, la Junta Asesora está integrada por personalidades de la actividad marítima internacional, el sector transporte y la academia, lo que la convierte en un foro calificado para formular recomendaciones a la ACP en sus campos de acción. Dichas recomendaciones son analizadas por la Junta Directiva de acuerdo a los mejores y más estratégicos intereses de Panamá.

De igual modo, la Junta Asesora desempeña un papel destacado como sensor en el ámbito internacional acerca de las políticas y proyectos de la ACP, dados sus vínculos particulares con los principales clientes y usuarios de la vía. Ello representa un eficaz y productivo instrumento de navegación para nuestro Canal en el competitivo mundo del transporte marítimo.

Aspecto igualmente destacable es el hecho de que los miembros de dicha Junta Asesora prestan sus servicios a la República de Panamá de manera no remunerada, lo que representa un alto valor agregado en la existencia de apoyo tan estratégico para nuestro país. ☆



**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.  
 Viernes (r) 5:00 p.m.

**Hosanna Visión**  
 Domingos 9:30 p.m.  
 Miércoles (r) 5:30 p.m.

ACP

# Sustentan primeros fondos para ampliación del Canal

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta, sustentó ante la Asamblea Nacional una modificación al presupuesto del Año Fiscal 2007 que incorpora los primeros fondos para iniciar los trabajos del proyecto de ampliación de la vía acuática. Esta modificación había sido previamente aprobada por el Consejo de Gabinete.

Alemán Zubieta detalló a los diputados de la Comisión de Presupuesto que la variación implica un aumento de B/. 229,000 en los gastos de operación de la ACP dentro de los renglones de servicios personales, materiales y suministros, prestaciones laborales y contratos de servicios no personales.

Explicó que con la modificación se reduce a B/. 119.7 millones la reserva para el programa de inversiones del Tercer Juego de Esclusas autorizada por la Junta Directiva de la ACP después de la aprobación del proyecto de ampliación en el referéndum del pasado 22 de octubre, con base a los ingresos adicionales recibidos por el Canal durante el año fiscal 2006.

Acompañado por el subadministrador Manuel Benítez, Alemán Zubieta garantizó a la instancia legislativa que los fondos destinados al proyecto de expansión de la ruta no afectarán los aportes del Canal al Tesoro Nacional.



Según el administrador, el buen desempeño de la ACP en el año fiscal 2006 resultó en ingresos por encima de lo proyectado, lo que permitió, luego de conocerse el resultado del referéndum, crear la reserva para el programa de inversiones de la ampliación y entregar al Estado recursos por encima de lo presupuestado.

Adelantó que se habían programado aportes por B/.555 millones para el 2006, pero el desempeño positivo permitirá entregar B/.570 millones al Tesoro Nacional entre excedentes, derechos de

tonelada y servicios del Estado.

Los fondos iniciales para el programa de inversiones de la ampliación costearán obras como la movilización de tierras, contratación de estudios ambientales, el movimiento de líneas eléctrica de alta tensión y la contratación de las asesorías financieras y de riesgo.

Alemán Zubieta anticipó que luego de la aprobación de los cambios al presupuesto del Canal en la Asamblea Nacional, la ACP podrá iniciar entre

enero y febrero la publicación de los pliegos de cargos para las licitaciones de las primeras obras que arrancarán unos meses después.

El administrador reiteró a los diputados que como parte de su compromiso de transparencia, la ACP rendirá cada trimestre un informe al país sobre el avance del proyecto de ampliación tal como fue establecido en la Ley 28 del 17 de julio de 2006 para que todos los panameños conozcan el estado de la obra.



# Juntas Directiva y Asesora reunidas en Panamá



El Presidente de la República, Martín Torrijos, se reunió recientemente con la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y destacó la importancia del papel de dicho organismo en garantizar la efectiva administración del Canal y su transparencia, así como su respaldo, especialmente para el programa de ampliación del Canal.

La Junta Asesora reiteró sus felicitaciones al país por haber aprobado la ampliación de la vía interoceánica, decisión que, según recalcó, tendrá un impacto significativo tanto en el desarrollo de Panamá, como en el transporte marítimo mundial.

El pronunciamiento tuvo lugar durante la XIII Reunión de las juntas Directiva y Asesora de la ACP, celebrada en esta capital entre el 13 y 14 de diciembre bajo la presidencia conjunta del ministro para Asuntos del Canal y Presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez, y William A. O'Neil, Presidente de la Junta Asesora. El Administrador de la ACP, Alberto Alemán, encabezó la representación de la entidad.

Las reuniones han sido establecidas como instancia periódica para actualizar a la ACP sobre el desenvolvimiento del sector marítimo y de las

actividades conexas a nivel mundial. Esta vez se analizaron las expectativas internacionales acerca de la ampliación del Canal de Panamá. Durante el encuentro el Administrador Alemán Zubieta informó sobre las políticas y procedimientos que enmarcarán la ejecución del programa de ampliación, destacando los mecanismos contemplados en la Ley 28 de 2006 para asegurar la transparencia y la rendición de cuentas al país, a todo lo largo del programa mencionado.

Por su parte el Presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez, destacó la trascendencia del paso dado por Panamá al aprobar mediante referéndum el proyecto de ampliación, medida que refuerza el ejercicio de la soberanía panameña sobre la vía y la búsqueda del reconocimiento del valor de la ruta del Canal. En tal sentido, el Ministro remarcó la trascendencia de todo esto en las perspectivas de desarrollo integral del país.

A su vez, la Junta Asesora presentó diversas recomendaciones a la Directiva de la ACP, la cual procederá a su análisis detallado para determinar la conveniencia de su aplicación, de acuerdo a los mejores intereses del país y de la vía acuática.

Las juntas Directiva y Asesora de la ACP se

reúnen dos veces al año. Una de ellas en Panamá y la otra en una ciudad importante para la actividad marítima mundial.

A esta décima tercera reunión asistieron por la Junta Asesora: William O'Neil, secretario general emérito de la Organización Marítima Internacional; Albert Nahmad, presidente de Watsco, S.A.; Salvador Jurado, presidente del grupo de construcción y desarrollo Building Components Group; Dr. Aaron Gellman, profesor del Centro de Transporte y catedrático de la Universidad Northwestern de Chicago; Andrónico Luksic Craig, vicepresidente del Banco de Chile; Philip Embiricos, director de Embiricos Shipbrokers, miembro del comité ejecutivo de BIMCO y exdirector de Intertanko; Joe Reeder, abogado socio de la firma Greenberg Traurig y expresidente de la Junta Directiva de la Comisión del Canal; Almirante (R) William Flanagan, presidente de Empresas Skarven para consultoría de servicios financieros; Flemming R. Jacobs, expresidente del grupo NOL de Singapur y consultor para la industria marítima con base en Londres, y el Doctor Ernest Frankel, profesor emérito en Sistemas Oceanográficos y profesor de Administración del Massachusetts Institute of Technology.

## Presidente de naviera japonesa es el nuevo miembro de Junta Asesora

El presidente de la naviera japonesa Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NKY Line), Koji Miyahara, fue elegido como nuevo miembro de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Miyahara, un prominente abogado japonés, asumió la presidencia de NYK Line desde el 2004 y cuenta con más de 30 años de experiencia en la industria marítima. Esta designación ayudará a fortalecer el enfoque marítimo internacional del Canal, un elemento clave para el asesoramiento de cara a la implementación de los planes de

expansión del Canal.

“Necesitamos a los mejores para servir en nuestra Junta Asesora. El Sr. Miyahara será un importante asesor para la administración de la ACP y la Junta Directiva a medida que avanzamos con la ampliación del Canal”, afirmó el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta.

La Autoridad del Canal de Panamá estableció la Junta Asesora en diciembre de 1999, tal como se estipula en el artículo 19 de la Ley Orgánica (Ley 19 del 11 de junio de 1997), para que actúe como un consejo consultivo de la

empresa canalera con la responsabilidad primordial de proporcionar guía y recomendaciones a la Junta Directiva y la Administración del Canal.

En consideración al servicio internacional que presta el Canal de Panamá, la Junta Asesora se constituye de distinguidos profesionales con amplia experiencia en los negocios a escala mundial y conocimientos del Canal de Panamá en particular.

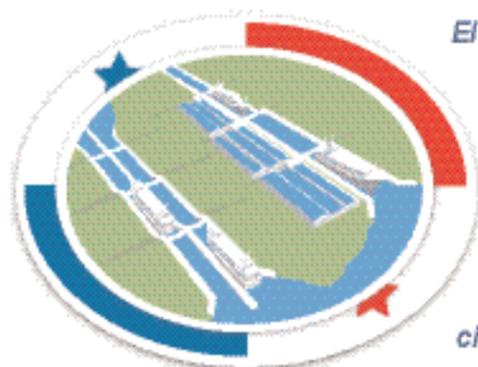
Los miembros de la Junta Asesora poseen amplia experiencia y conocimiento del



transporte y comercio mundial, de los negocios, las telecomunicaciones, la construcción civil y el desarrollo, la banca y del sector académico.

# Manos a la obra

## ¡a construir el tercer juego de esclusas!



*El referéndum para la construcción del tercer juego de esclusas es un hito clave en el proceso para ampliar la capacidad del Canal. Dos etapas se cumplieron: la de investigación, análisis y diseño y la de divulgación a nivel nacional e internacional del proyecto de ampliación de la capacidad del Canal. Es mi convicción que, aun sin haber iniciado la construcción del proyecto, lo que se invirtió en estas dos primeras etapas ya ha dado, con creces, beneficios reales, tangibles e irreversibles a Panamá.*

**E**l proceso de investigación fue mucho más que un muy completo plan de más de 120 estudios técnicos. Sus efectos positivos trascendieron las investigaciones del proyecto y repercutieron primero en toda la organización del Canal y posteriormente en el país entero. La ejecución del plan de estudios tuvo el oportuno efecto de enmarcar un propósito común en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la cual surgía y evolucionaba concurrentemente de la transferencia norteamericana hacia lograr su completa identidad panameña.

Los estudios para el proyecto de ampliación y el desarrollo del Plan Maestro 2025 del Canal dieron la oportunidad natural para la formación dentro de la ACP de una multiplicidad de equipos interdisciplinarios para tareas de investigación cuyo inesperado y espontáneo efecto colateral fue el de desbordar barreras organizacionales, intensificar la comunicación interna y externa y el intercambio de información, agilizar los procesos de trabajo, propiciar la movilidad lateral y vertical y diseminar conocimiento a lo largo y ancho de la organización. Se establecieron por primera vez vínculos de trabajo con entidades externas, como la comisión SPIA-CAPAC-ACP que contribuyó significativamente a la discusión técnica de los estudios. En fin, se fomentó una intensa cultura de aprendizaje donde se compartió conocimiento en forma integral y abierta y se consolidó el modelo de gestión panameño del Canal. Como resultado, se desplomaron obsoletos paradigmas y surgió

un nuevo entendimiento del Canal como primer recurso del país y como impulsor del futuro de Panamá.

Fue un proceso de crecimiento y adaptación institucional marcado por entusiasmo colectivo, intensidad personal, compromiso y responsabilidad para con el país y una visión compartida de futuro. Fue un periodo de intenso debate, introspección y efervescente exploración que pocas organizaciones tienen la oportunidad de experimentar en su etapa madura. Fue un proceso que podemos caracterizar como: "renacentista" basado en un claro optimismo con confianza y seguridad donde surgió con vitalidad de juventud la creatividad personal y el libre intercambio de ideas.

El posterior debate nacional del proyecto sirvió como catalizador para que los panameños habláramos de nuestro Canal en forma intensa y apasionada, pero ahora con la confianza de estar competidos con aspectos y términos que hasta hace poco nos eran desconocidos. Fue evidente para todos que el Canal, más que sus esclusas y sus cauces, es su gente; y son panameños también. La divulgación del proyecto llevó al Canal completo - a su gente - a todas las regiones del país en un proceso único de integración y empatía con humildad, en que todos los interlocutores aprendieron de los otros y lograron encontrar un lenguaje común para



entenderse y también para discrepar no solo sobre el Canal, sino de Panamá y su futuro. Panameños conversando, debatiendo y también discutiendo sobre Panamá.

El proceso de divulgación del proyecto de tercer juego de esclusas dio la oportunidad de que se hablara a nivel nacional del Canal y que este verdaderamente llegase a todas las comunidades y caseríos. Este proyecto fue la causa perfecta para acelerar la integración del Canal al resto del tejido nacional. Solo con ese logro ya lo invertido es ganancia. Se entrelazó un tejido de conocimiento y relaciones que ya no tiene vuelta atrás. Todos hemos aprendido de esta experiencia y el país ha salido fortalecido, no solo por el éxito, civismo y rectitud democrática

de la consulta popular, pero más aun, por haber logrado que las gentes se conocieran e interactuaran entre sí al calor de un gran foro nacional que duró seis meses. Ya no existen desconocidos entre nosotros los panameños y no hay divisiones en nuestro territorio. Nuestro Canal panameño respondió y llegó para quedarse entre todos nosotros.

Sin duda alguna, la inversión realizada en las investigaciones y en la divulgación del proyecto de ampliación ha generado con creces significativo valor adicional para el Canal y para Panamá. Valor que no solo se contabiliza en la transferencia de tecnología lograda o en el conocimiento técnico adquirido para el proyecto, sino en el profundo conocimiento sobre el negocio de tránsito que ha sido clave para el sobresaliente desempeño financiero, económico y comercial de la vía y del conglomerado en torno a ella. Fue una inversión en conocimiento, sin precedentes en la historia del Canal, cuyos beneficios serán cosechados por Panamá por varias generaciones en el futuro.

Podemos afirmar que en esta etapa se estudiaron todos los aspectos del Canal y de su negocio como nunca antes se había hecho. El resultado es un país con gente que conoce a fondo el mercado del Canal, a sus competidores actuales y potenciales, a sus usuarios y a sus clientes. Un Canal con lo más avanzado en tecnología y con una excelente posición financiera y de mercado. Un Canal preparado, pero sobre todo motivado para dar crecientes aportes a su país. Un Panamá con su Canal listos para crecer.





# “La venganza de

*Cuando el Canal de Panamá abra su tercer transpacífico. Luego de su ampliación, el tamaño de aquellos que actualmente*

Journal of Commerce  
Meter T. Leach  
Extracto- noviembre de 2006



**A**unque puedan pasar 12 años para que las nuevas esclusas abran al transporte marítimo, cuando lo hagan, permitirán el paso de buques portacontenedores de hasta 12,000 TEU, en comparación con el límite actual de 4,500 TEU.

Como resultado, los principales puertos de la costa este, cuya participación en los volúmenes de contenedores globales ha crecido un poco más de la mitad del crecimiento experimentado por sus contrapartes de la costa oeste, comenzará a crecer a tasas mucho más rápidas – pero solamente si los puertos están equipados para manejar esos volúmenes con una ampliación masiva y el tamaño de los buques que los transportarán. La carga que transitará por el Canal ampliado probablemente sea tan grande que algunos puertos más pequeños de la costa este y del Golfo podrán experimentar un flujo de carga sin precedentes proveniente de Asia.

“Llámenlo la venganza de los puertos de la costa este”, afirmó Philip Damas, director de investigación de la Drewry Shipping Consultants en Londres. “Ellos podrán recuperar parte de la proporción de mercado que perdieron de los puertos de la costa oeste”.

Damas calcula que los puertos de la costa este podrán recuperar 2 por ciento más de la ruta transpacífica total en el primer año después que abran las nuevas esclusas y probablemente como

1.5 por ciento más en el año siguiente, “cuando todos los cargueros hayan establecido bien sus nuevos servicios totalmente acuáticos”.

Esta estimación se basa en el pronóstico de la Drewry de que el volumen comercial de la ruta transpacífica alcanzará 48 millones de TEU en el 2015, cuando la Autoridad del Canal de Panamá planifica terminar su proyecto de ampliación por \$5,250 millones. El estudio de la Drewry resalta que los puertos de la costa este podrán atraer un millón de TEU más de la carga transpacífica en ese año, y más de 700,000 TEU en el 2016.

La firma consultora Drewry presentó sus conclusiones en un estudio para la APL Ltd. sobre el impacto que tendrán los enormes buques pospanamax que podrán transitar por el Canal sobre el comercio de contenedores a nivel mundial cuando haya concluido el proyecto de ampliación.

El estudio no concluye que los buques de 12,000 TEU comenzarán a arribar a los puertos de la costa este. En vez de eso, el aumento del volumen provendrá de los buques que proporcionan los servicios regionales de carga contenerizada con capacidad de hasta 8,000 TEU, que recogerán carga en varios centros de trasbordo del Caribe luego de que ésta es descargada de los súper pospanamax que transiten por el Canal. Esto le permitirá a los puertos de la costa este recuperar parte de la participación del mercado mundial que perdieron cuando el boom en el comercio chino se desplazó en su mayoría hacia los puertos de la costa oeste, dejando a los puertos de la costa este con una “mezcla de carga menos ventajosa”, señaló Damas.

No obstante el costo del transporte adicional y los tiempos de tránsito más largos, los servicios totalmente acuáticos de Asia a la costa este a través del Canal de Panamá han aumentado

de forma vertiginosa desde el 2002, cuando los puertos de la costa oeste fueron afectados por una huelga patronal. Estos servicios aumentaron en número y frecuencia en el 2004, cuando un severo congestionamiento en Los Ángeles y Long Beach causó demoras de hasta una semana y los importadores comenzaron a exigir una entrega totalmente acuática a la costa este.

La mayoría de las importaciones provenientes de China pasan por media docena de puertos de contenedores estadounidenses. Los Ángeles-Long Beach es por mucho la puerta de entrada más grande, que acapara aproximadamente el 58 por ciento de las importaciones de los Estados Unidos que se originan en China. La participación de mercado de Seattle-Tacoma es de 12 por ciento, seguida por Nueva York-Nueva Jersey, 9 por ciento; Savannah, 5.5 por ciento; Oakland, 5 por ciento; los puertos de Virginia, 3.4 por ciento; Charleston, 1.8 por ciento; y Houston, 1.5 por ciento.

Durante el tiempo que tome la ampliación del Canal de Panamá, que será de ocho a 12 años, los volúmenes más grandes de carga asiática serán emplazados hacia los puertos de la costa este a través del Canal de Suez, porque el Canal de Panamá actualmente se encuentra operando a su máxima capacidad ahora, y según Neil Davidson, director de investigación de Drewry Ports, no podrá manejar más servicios totalmente acuáticos desde Asia.



# los puertos de la costa este"

cer juego de esclusas, revolucionará la economía del comercio  
el Canal podrá manejar buques que tienen casi tres veces  
transitan por las esclusas.

Pero una vez que el Canal de Panamá abra su tercer juego de esclusas, es probable que el equilibrio retorne a los servicios totalmente acuáticos por Panamá, expresó Davidson. "Habrá un efecto de sustitución a medida que regresen al Canal de Panamá, pero también tendremos nuevos servicios y nuevos volúmenes a medida que los puertos de la costa este aumenten su participación. Pensamos que es una gran oportunidad para las partes interesadas como Nueva York".

El estudio Drewry da por sentada la pregunta sobre la capacidad de los puertos de la costa este para manejar buques de hasta 8,000 TEU, menos aún de hasta 12,000 TEU. Aunque los puertos tengan la profundidad del cauce necesario, ¿tendrán la infraestructura terrestre para manejar la descarga simultánea de esa cantidad de contenedores?

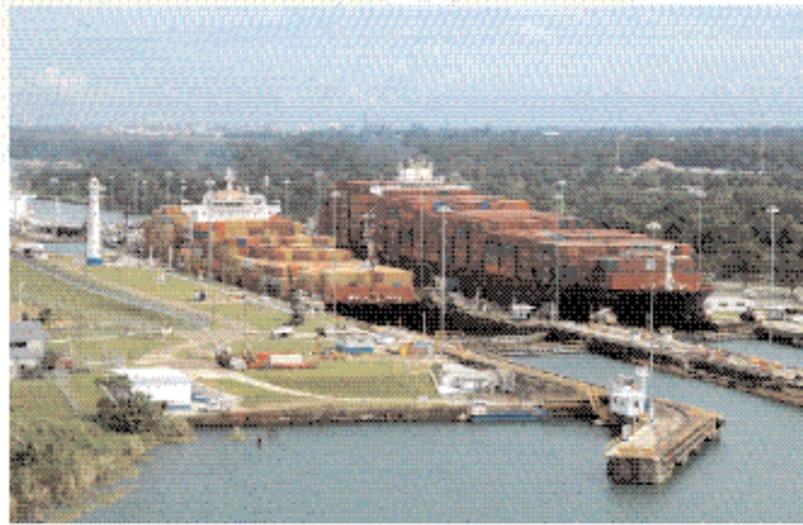
Los operadores de terminales de la costa este afirman que los puertos necesitarán tres elementos para manejar buques de 8,000 TEU y los volúmenes que transportarán:

-- Profundidad de agua (calado) de 50 pies.

-- Terminales de contenedor que pueden dedicarle al menos 100 acres - y preferiblemente 140 acres - a la descarga de solamente un buque de 8,000 TEU.

-- Ferrocarriles intermodales en el muelle o cerca de ellos que pueden transportar esos contenedores lejos de desde los puertos.

Aunque un puerto tenga el calado y el espacio de terminal para descargar un buque de 8,000 TEU, si tiene que depender de los camiones para movilizar los contenedores por tierra, como lo



hace la mayoría de los puertos de la costa este, los camiones congestionarán las redes viales locales. Eso se debe a que los puertos de la costa este dependen más de los camiones para el transporte terrestre que los puertos de la costa oeste.

La mayoría de los puertos de la costa este, y algunos de la costa del Golfo, tienen pensado drenar sus cauces y muelles para hacerle frente a la ola de buques pospanamax que prevén.

Los puertos también están acelerando los planes para traer los servicios ferroviarios a sus terminales o para mejorar las conexiones ferroviarias existentes. Pero el espacio en la terminal es limitado, especialmente en el noreste, por lo que las terminales están buscando formas de mejorar la velocidad de su rendimiento.

El puerto de Nueva York y Nueva Jersey ha dragado gran parte de su muelle a una profundidad de 50 pies, con excepción del canal Arthur Kill entre Staten Island y Nueva Jersey, donde se ubican la mayoría de las grandes terminales de contenedores. El fondo del Arthur Kill es de granito, por lo que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos está dinamitando el fondo para luego dragar el material.



Actualmente se está llevando a cabo el programa de dragado, y el proyecto estará terminado para fines de la década. La Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey ha reorganizado todas sus terminales y ha incluido el servicio de Ferrocarril Expreso en el muelle de sus cuatro principales terminales de contenedores.

El puerto de Virginia ya dragó las terminales de la Norfolk International al sur a 50 pies de profundidad en sus muelles, y la NIT North actualmente se encuentra dragando a esa profundidad. Sus dos cauces principales ya tienen 50 pies para el tráfico entrante y saliente. La Autoridad del Puerto de Virginia tiene pensado dragar los cauces a 55 pies.

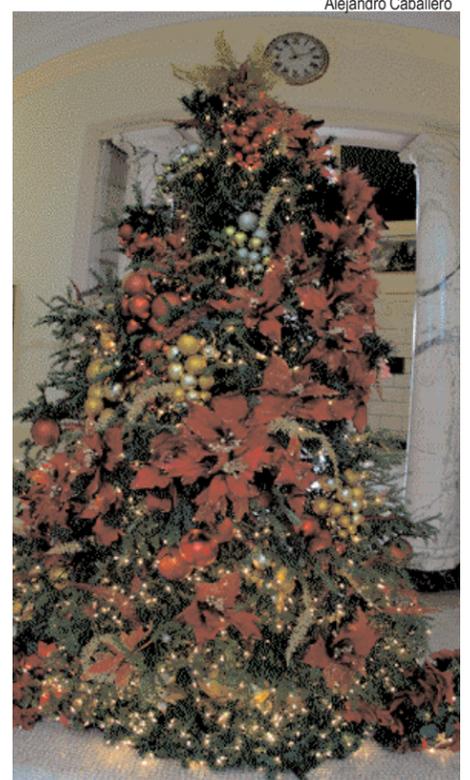
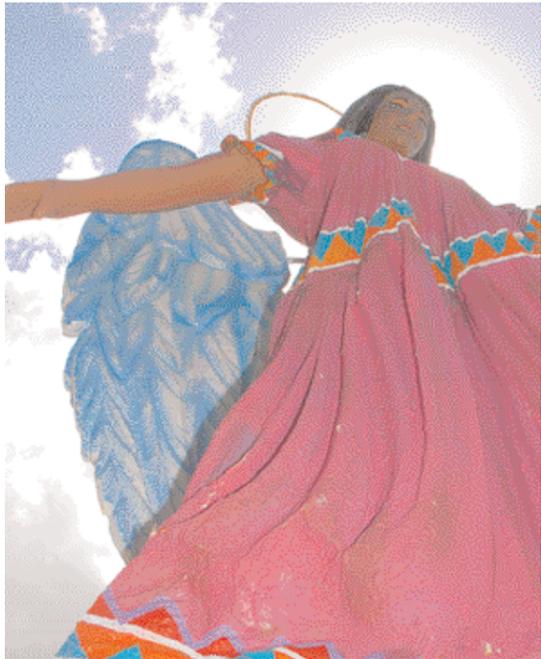
El puerto de Charleston tiene un cauce que está dragado a casi 47 pies y muelles con calado de 45

pies a bajamar media. La marea alta le agrega de cinco a seis pies a esta profundidad. Charleston planifica una expansión considerable cuando termine su nueva terminal de contenedores de tres muelles en 280 acres en la antigua base naval de North Charleston. El puerto de Savannah, cuyos volúmenes se han doblado en los últimos cinco años debido a la carga proveniente de Asia, está dragando el río Savannah a una profundidad de 48 pies con respecto a los 42 pies que tiene ahora.

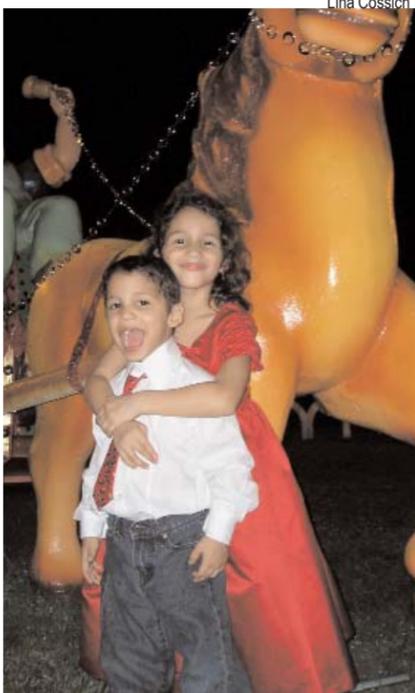
En la costa del Golfo, el puerto de Houston recientemente culminó el ensanche y la profundización de su cauce de navegación a 45 pies y según Tom Kornegay, director ejecutivo del puerto, no tiene planes de dragado.

Sin embargo es probable que estos ambiciosos planes de expansión no sean lo suficiente para manejar toda la carga nueva que la Drewry espera que el Canal de Panamá ampliado canalice hacia los puertos de la costa este. Esto pudiera proporcionar una excelente oportunidad para algunos de los puertos más pequeños que no se han beneficiado del boom chino, tales como Baltimore y Filadelfia.

Baltimore espera obtener la aprobación para dragar los muelles en su Terminal de Contenedores Seagirt a 50 pies, y Filadelfia está esperando la aprobación del estado de Nueva Jersey que le permitirá al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos proceder con un proyecto para dragar el río Delaware a 50 pies. Ese trabajo ya recibió todas las aprobaciones ambientales que se requieren, pero la oposición ambiental de Nueva Jersey ha impedido su realización.



Alejandro Caballero



Lina Cossich

## Manos panameñas decoran el Canal en Navidad

En el Canal celebramos la llegada de la Navidad y la conmemoramos con arreglos tradicionales de la temporada creados, instalados y diseñados totalmente por artistas y decoradores panameños.

Manos y talentos nacionales contribuyeron a transmitir el espíritu navideño en distintos edificios, instalaciones y oficinas de la Autoridad del Canal de Panamá.

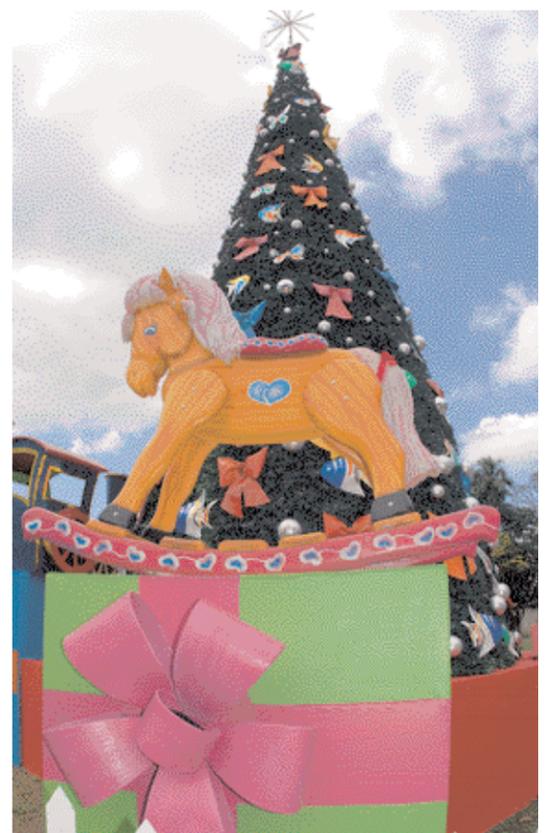
Los llamativos motivos que adornan el edificio de la Administración y el Centro de Visitantes de las Esclusas de Miraflores fueron obra de la empresa Decolage, mientras las decoraciones en los alrededores del monumento a Goethals y la entrada de Corozal Oeste estuvieron a cargo de Galas Panamá.

El arreglo del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena quedó en las manos de los artistas de Lezcano Esculturas.

En esta temporada súmate al espíritu navideño y visita con tu familia las hermosas decoraciones colocadas en los predios del Canal.



Un aporte especial del colaborador del taller de plomería Luis Carlos Henríquez, quien instaló un ingenioso árbol hecho con sus herramientas de trabajo.



*Programa "Cuenca Urbana" llega a colegios técnicos*

## Cerrando la brecha tecnológica

*La Escuela de Artes y Oficios fue uno de los planteles técnicos beneficiados con el equipamiento de un centro de investigación y desarrollo de tecnología.*

**L**a brecha tecnológica excluye cada día a muchos jóvenes graduados de la posibilidad de un futuro profesional prometedor al no contar con una formación que se ajuste a la demanda del exigente mercado laboral. La competencia es dura y desigual, sobre todo para quienes no tuvieron a mano las herramientas de capacitación adecuadas.

Conociendo esta realidad, un grupo de trabajadores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) decidió unir esfuerzos para cambiar este panorama a través del proyecto "Cuenca Urbana".

Se trata de una iniciativa para apoyar de manera voluntaria a planteles educativos de formación profesional y técnica dotándolos de equipos adecuados para su capacitación.

Este programa lo impulsan 196 trabajadores del Canal que han dedicado más de 10 mil horas de trabajo voluntario. A la fecha, estos voluntarios han llevado el apoyo de "Cuenca Urbana" al Instituto de Artes Mecánicas de Divisa y a la Escuela de Artes y Oficios Melchor Lasso de la Vega, dotándolos de un centro de investigación y desarrollo de tecnología debidamente equipado.

La intención es que estos centros sirvan de espacio para impartir de manera voluntaria charlas con materias prácticas que incluyan las experticias de los talleres y laboratorios de la ACP, explicó José Northover, uno de los voluntarios.

Añadió que se prevé iniciar las clases voluntarias a partir de enero de 2007. A corto plazo, "Cuenca Urbana" trasladará sus esfuerzos al Instituto Profesional y Técnico (IPT) de Don Bosco (Panamá Este); al IPT de Aguadulce (Coclé) y al IPT de Colón. También se contemplan las provincias de Veraguas, Chiriquí y Bocas del Toro.

El programa cuenta con el apoyo interinstitucional del Ministerio de Educación y la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (Senacyt).



Northover indicó que la idea surgió en el año 2000 como una forma de ayudar a llenar las necesidades de las generaciones de estudiantes y profesores de los colegios técnicos del país.

Trabajando con las uñas. Así describió el profesor Erick Cunningham de la Escuela de Artes y Oficios la situación que encaraban los estudiantes al momento de intentar utilizar una computadora en clases.

Debido a la gran cantidad de estudiantes y



la insuficiencia de equipos era difícil que los alumnos trataran de utilizar esta herramienta de trabajo indispensable en cualquier empresa de hoy. En ese sentido, el docente se mostró agradecido por el apoyo recibido.

"Es un gran beneficio, un acercamiento a la tecnología, ya que con este laboratorio los estudiantes al igual que los profesores vamos a estar actualizándonos constantemente y teniendo acceso a las últimas tecnologías existentes, no solamente en lo que es el área psicomotora, o sea práctica, sino también investigativa", indicó Cunningham. Aunque de manera tímida, los artesanos también dejaron saber que el laboratorio será de beneficio para su proceso de aprendizaje.

"Me parece bien porque así podremos hacer la tarea y nos va a servir bastante", comentó Javier Santana, estudiante de quinto año, quien agregó que antes disponían solo de dos computadoras. Su compañero Eduardo Muñoz opinó que el nuevo centro de investigación y desarrollo de tecnología les ayudará a prepararse para muchas carreras profesionales, inclusive para el proyecto de ampliación del Canal.

## Para La Chorrera

# En 2007 iniciará construcción de planta potabilizadora

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) proyecta iniciar en los primeros meses del año 2007 la construcción de la nueva planta potabilizadora del distrito de La Chorrera que beneficiará a más de 200,000 habitantes, en seguimiento al acuerdo suscrito con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN).

El director de Servicios Industriales de la ACP, Esteban Sáenz, informó que la licitación del proyecto será anunciada a principios de 2007 con la intención de arrancar de inmediato con la edificación de la planta que tendrá capacidad para producir 40 millones de galones diarios de agua potable. Se contempla que los trabajos estarán terminados en diciembre de 2008.

La planta estará ubicada en la población de La Mendoza, al norte de La Chorrera y en los márgenes del Lago Gatún, como quedó establecido en el convenio firmado el pasado 17 de septiembre entre el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, y el director del IDAAN, Juan José Amado III, ante la presencia del presidente de la República, Martín Torrijos, y el ministro para Asuntos del Canal, Ricaurte Vásquez.

Sáenz indicó que las dos

instituciones han mantenido una estrecha colaboración en los últimos meses a fin de avanzar en la cristalización de la obra que ha sido un largo anhelo de los residentes del sector oeste de la provincia de Panamá. “La interacción con el IDAAN ha sido excelente, tenemos reuniones constantes entre los equipos de trabajo”, acotó.

El acuerdo estipula que el IDAAN cubrirá los costos de instalación y diseño de la tubería de conducción de agua potable desde la nueva planta hasta los tanques de distribución de La Chorrera, mientras la ACP sufragará el valor de la construcción de la planta completa y su respectiva estación de bombeo.

Con la nueva planta, La Chorrera reforzará su limitada capacidad de producir agua potable que depende de una planta construida hace 44 años con la proyección de generar 3 millones de galones diarios. Posteriores ampliaciones llevaron su capacidad a 6 y 9.5 millones de galones por día, aunque en la actualidad produce alrededor de 6.9 millones de galones diarios para abastecer a comunidades de rápido crecimiento urbano en los últimos años.

La ACP cuenta con dos potabilizadores, una en Miraflores que abastece a la ciudad capital con una producción diaria de 45 millones



de galones, mientras la otra planta opera en Monte Esperanza para suplir a Colón con un promedio de 30 millones de galones por día.

El director de Servicios Industriales dijo que la operación de las plantas le permite al Canal disponer de agua potable de alta calidad para el funcionamiento de sus instalaciones y a la vez vender los excedentes al IDAAN para el

consumo de la población a precios por debajo del mercado.

Con esta nueva planta se beneficiará a una población en crecimiento que padece desde hace tiempo el problema del abastecimiento de agua Potable.



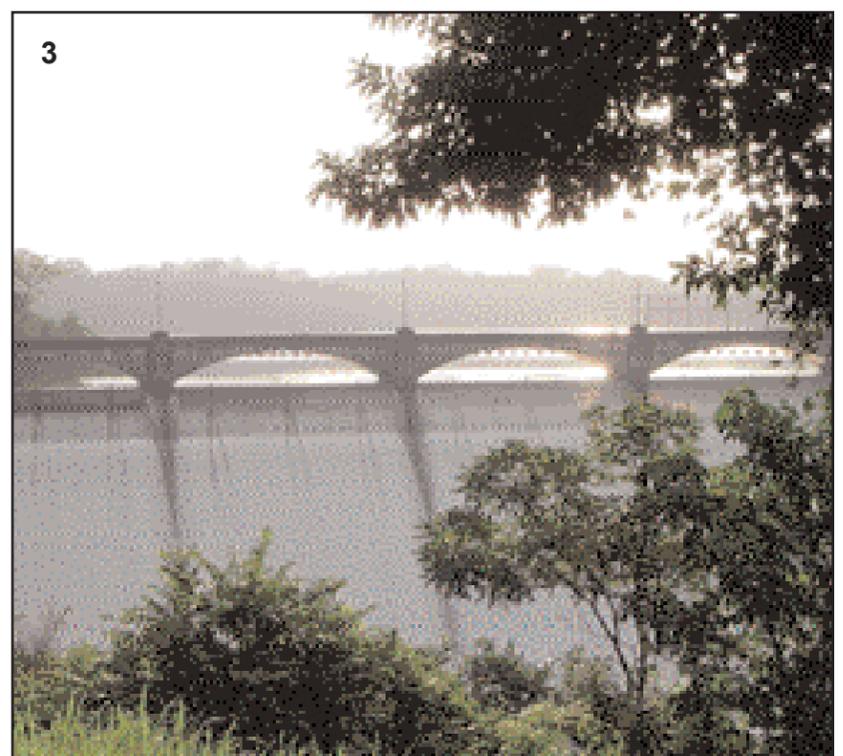
Planta Potabilizadora de Miraflores



# El Canal en imágenes

- (1) Feliz Navidad: Juan Almillátegui, Miraflores.
- (2) David y Goliat: Isaac Valencia, Ingeniería de Sistemas.
- (3) Madden: lista para el verano: Luis A. Lizarraga, Hidroeléctrica de Madden.

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



# Primera generación de marinos panameños

La Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP) graduó a su primera generación de licenciados en Ingeniería Náutica integrada por 43 jóvenes, entre ellos 13 mujeres, quienes se convirtieron en pioneros de esta nueva institución creada para potenciar el desarrollo marítimo del país.

El segundo vicepresidente de la República, Rubén Arosemena, y el rector de la UMIP, capitán Orlando Allard, encabezaron la entrega de diplomas a los nuevos marinos, de los cuales 22 recibieron sus títulos en ingeniería náutica con especialidad en cubierta, mientras los restantes 21 se especializaron en ingeniería de máquinas.

Arosemena destacó que el grupo de egresados contribuye a reforzar la idea tras la creación de la UMIP en 2004 que era la de cerrar "el círculo para transformar a Panamá en una potencia marítima".

Manifestó que los nuevos marinos enfrentan la responsabilidad de demostrar la calidad de Panamá en la formación de gente de mar debido al impacto que tendrán factores como la ampliación del Canal, el creciente desarrollo de los puertos en ambos litorales y la posición de Panamá como líder de la marina mercante mundial.

El rector de la UMIP consideró, por su lado, que la primera generación de ese centro de enseñanza superior dispone de las herramientas necesarias para competir en el sector marítimo, portuario y marino costero, tanto a



Néstor Ayala

inmediato se embarcarán en buques para completar un año de adiestramiento con miras a obtener sus licencias de Oficial de Marina Mercante.

Allard informó que la UMIP cuenta con 264 estudiantes y para el próximo año académico espera atender a 200 nuevos cadetes que están en proceso de matrícula. Aseguró que la institución incrementará su contribución al país a medida que añade nuevas ofertas como licenciaturas en transporte marítimo, gestión portuaria, recursos marinos y costeros.

En la actualidad la universidad ofrece carreras en las facultades de Ciencias Náuticas (antigua Escuela Náutica), Transporte Marítimo, Ciencias del Mar y el Instituto de Marinería y Pesca.



nivel local como internacional, porque ha recibido una capacitación avanzada con visión de liderazgo.

Adelantó que por primera vez los cadetes recibirán sus títulos y de

La UMIP mantiene un acuerdo de cooperación con la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) que ha resultado de enorme beneficio para los estudiantes, reconoció el rector de la universidad. "En el Canal tenemos el mejor laboratorio del mundo a unos pasos y tenemos que aprovecharlo", agregó.

Los cadetes reciben capacitación en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la ACP, sumado a que este mes se inaugurará en el sector de La Boca un nuevo simulador de máquinas que de acuerdo con Allard posicionará a la UMIP en la vanguardia del sector en América Latina.

## Breves

### 17 millones para obras comunitarias

Un total de B/.17 millones, de los 20 que el Gobierno Nacional destinó para obras comunitarias en la provincia de Panamá para el año 2007, provienen de los aportes del Canal de Panamá al Programa de Desarrollo Comunitario (PRODEC).

El anuncio fue hecho por el ministro de la Presidencia Ubaldino Real durante la entrega de cheques por 200 mil balboas, como pago a los proveedores dedicados al suministro de materiales y obras de construcción del Programa de Inversión Locales (PROINLO).

El ministro Real destacó que serán las propias comunidades quienes

fiscalizarán el avance de las construcciones que se aprueben en cada sector. Además señaló que para el año 2007 la cuantía para obras comunitarias aumentará ya que se sumarán las partidas adicionales asignadas a los corregimientos y las alcaldías totalizando unos B/.8.4 millones.

### Anuncio de licitación

La Autoridad del Canal de Panamá informa que ha emitido la licitación número 63782 para el Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto del Tercer Juego de Esclusas. La información correspondiente a esta licitación está disponible a través del Sistema de Licitaciones por Internet (SLI) de la ACP, dirección <http://www.pancanal.com/esp/procsales/buy.html> o por medio de nuestro portal [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com).

La reunión de homologación será a las 9:00 a.m., el jueves 28 de diciembre de 2006, en el Salón 408, Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, Balboa. Los interesados en participar en dicha reunión deben enviar una notificación por correo electrónico a [FMCC-C1F@pancanal.com](mailto:FMCC-C1F@pancanal.com), incluyendo tanto el nombre de la persona que asistirá como el de la empresa.

### Incidente en Centro de Visitantes de Miraflores

El domingo 17, a las 11:40 a.m. un arreglo navideño colocado en la parte exterior del Centro de Visitantes de Miraflores del Canal de Panamá se incendió, aparentemente por causas eléctricas. De inmediato se dispuso la evacuación tanto de los turistas como del personal que se hallaban en dicho centro.

El incidente fue superado de inmediato con la intervención de personal de Bomberos de la ACP y del Cuerpo de Bomberos de Panamá, disponiéndose el reingreso de los visitantes.

### Entregan informe de ley 28

La comisión consultiva designada por el presidente Martín Torrijos para recomendar criterios sobre la transparencia en la licitación de las obras de la ampliación del Canal, entregó recientemente su informe al Ejecutivo.

La Ley 28 de 2006 -que aprobó la construcción de un tercer juego de esclusas- establece que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) rendirá cuentas sobre las contrataciones y ejecución de la obra.