

Consenso patriótico

Resultado de una amplia consulta con sectores representativos del país, y del aporte de las diferentes bancadas en la Asamblea Nacional, el Ejecutivo sancionó la ley que da curso a la convocatoria del referéndum que ordena la Constitución en lo concerniente al tercer juego de esclusas. ♦3

Alejandro Caballero



**Infoplazas
en todo el
país**



Apoyan la campaña de divulgación del proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

PAG>4

**En Cerro Cama
ya hay agua**



Los beneficios para la población en materia de salud son incalculables.

PAG>9

**Aventura y
diversión**



El Día del Niño se compartió con niños del Hogar Malambo y del Hogar Aldeas SOS en Colón.

PAG>10

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

30 de junio de 2006

A la Autoridad del Canal de Panamá:

Muchas gracias por el maravilloso video del magnífico halcón negro que se posa sobre las Esclusas de Miraflores cada día. Él es, después del Canal, la estrella del espectáculo. Siento que él cree que es el supervisor de las operaciones del Canal... "vigilando" para asegurarse que los trabajadores sigan manteniendo el Canal en perfecto funcionamiento. Mi esperanza es que ustedes sigan compartiendo con sus espectadores las imágenes de este halcón... su símbolo del Canal.

Éxitos continuados a la Autoridad del Canal y por favor extiendan mis más cordiales felicitaciones al personal que trabaja tan incansablemente para mantener la eficiencia y belleza diáfana del Canal. Es un espectáculo impresionante que yo veo, a través de sus cámaras web, todos los días. Nunca me canso de ver las actividades del Canal. En el mundo lleno de problemas de hoy, es saludable enfocar en imágenes positivas de lo "mejor de la humanidad" y el Canal es un recordatorio para mí de lo que es noble y bueno.

¡Mis mejores deseos para el Canal de Panamá y para la gente de Panamá!

Paula Duvall
 Albuquerque, Nuevo México
 Estados Unidos

La foto



Un baño siempre es reconfortante, aunque algunos protestan (foto tomada en Veraguas)

De la Administración

La ley 28

...la ley 28 asegura...que
 el Gobierno Central
 continuará recibiendo de la
 operación del Canal
 crecientes ingresos para
 financiar los diversos
 órdenes del desarrollo del
 país.

La Ley 28, que aprueba la construcción del Tercer Juego de Esclusas y hace la convocatoria a un referéndum nacional sobre dicha propuesta, constituye una prueba más de la capacidad de la sociedad panameña para lograr consenso sobre aspectos trascendentales de la vida nacional.

Al igual que los procesos de consulta que condujeron a la elaboración de un título constitucional sobre el Canal, y a la adopción de un sistema especial para administrar el recurso más estratégico del país, la citada Ley fue resultado de la participación de distintos sectores en las consultas hechas por la Asamblea Nacional, al igual que de las bancadas que conforman el órgano legislativo en representación de la voluntad política de los panameños.

En tal sentido, la Ley 28 asegura, además de estrictos mecanismos de control para las diferentes fases de la ampliación -mecanismos en los cuales tomará parte, por ejemplo la sociedad civil- que el Gobierno Central continuará recibiendo de la operación del Canal crecientes ingresos para financiar los diversos órdenes del desarrollo del país. De igual modo se consagra que el Estado no avalará financieramente la ampliación.

Convocado el referéndum para que los panameños todos digamos la última palabra sobre el proyecto aludido, la ACP continuará desarrollando el compromiso de divulgar en todo el país, de manera amplia y participativa, los elementos generales y particulares que constituyen el proyecto de ampliación del Canal.

Y, por encima de todo, la ACP queda convocada a un reto aún mayor del que ha atendido desde el 31 de diciembre de 1999: responder a las expectativas de la nación panameña, y la confianza que hasta ahora recibe en virtud de su responsable y patriótico desempeño. ★



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.
 RTVE, Canal 11: Domingos 11:00 a.m.
 Hogar de Visión: Domingos 8:30 p.m., Miércoles (r) 6:00 p.m.

Sancionada ley para referendo del Canal

La consulta será el 22 de octubre próximo.

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

El presidente de la República, Martín Torrijos, sancionó la ley No. 28 del 17 de julio de 2006 que autoriza la propuesta de construcción del Tercer Juego de Esclusas en el Canal de Panamá y convoca a la población a un referéndum el próximo domingo 22 de octubre para que decida si aprueba el proyecto de ampliación.

“Convoco una vez más, a los tres millones de panameños a expresar, en libertad, en democracia, como nación soberana y sin injerencias, su decisión histórica sobre nuestro Canal”, manifestó el mandatario ante representantes políticos, empresariales, sindicales y sociales del país.

Torrijos aplaudió la labor de divulgación que ha llevado la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desde la presentación del proyecto el pasado 24 de abril y comprometió a la entidad a continuar su labor durante los próximos tres meses previos al referéndum para que la población reciba la información necesaria.

“Le solicito a la ACP que redoble sus acciones de divulgación, que siga explicando el proyecto, y que siga absolviendo las interrogantes que, con todo derecho, plantean los ciudadanos”, sostuvo el jefe del Ejecutivo.

El gobernante destacó que el referéndum le brindará a los panameños la oportunidad histórica de decidir por primera vez, como un país soberano y sin injerencias foráneas, el futuro de su ruta interoceánica y del rumbo del país.

“Después de casi un siglo de su construcción, nos encontramos ante esta disyuntiva: o ampliamos el Canal para que genere mayores beneficios, o nos conformamos con lo que ya ha contribuido. Tengo la convicción de que esta obra es vital y decisiva para el futuro de la Nación. Un Canal altamente rentable constituye una pieza clave y necesaria para ganarle la batalla a la marginalidad y la pobreza”, apuntó.

Consenso nacional

La Ley No. 28 fue sancionada después de un histórico proceso de discusión en la Asamblea Nacional donde el proyecto del Tercer Juego de Esclusas recibió el apoyo unánime de los partidos políticos, como han sido todas las decisiones sobre el Canal de Panamá.

Con la votación unánime de 72 votos a favor, cero en contra y ninguna abstención, los diputados ratificaron en tercer debate el proyecto que aprueba la propuesta de ampliación de la vía acuática tras un proceso de consultas que se extendió durante tres semanas y en el que participaron 40



Dos hechos históricos se sucedieron: el primero, la aprobación mediante el voto unánime de los diputados, de la ley que llama a referéndum para que el pueblo soberano decida sobre el proyecto de ampliación del Canal (foto 3). El segundo, la sanción de dicha ley por parte del presidente de la República en presencia de representantes de todos los sectores políticos, empresariales, sindicales y sociales del país (3). Luego de aprobada la ley en la Asamblea de Diputados hicieron uso de la palabra el ministro para asuntos del Canal, Ricaurte Vásquez (foto 1) y el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta (foto 2).

organizaciones de la sociedad panameña.

La histórica sesión del pasado 14 de julio contó con la presencia del ministro de Asuntos del Canal y presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Ricaurte Vásquez; el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta; el subadministrador, Manuel Benítez; miembros de la Junta Directiva y ejecutivos de la empresa canalera.

Antes de la aprobación en tercer debate, hicieron uso de la palabra 31 diputados de los diferentes partidos políticos.

Vásquez destacó que pese a las diferencias entre la bancada oficialista y de la oposición en torno a las recomendaciones que se formularon al

proyecto de ley en ningún momento hubo una voz que no estuviera a favor del desarrollo del país ni se puso en duda que la construcción del tercer juego de esclusas es necesaria.

Precisó que para quienes reclaman la necesidad de un Plan Nacional de Desarrollo es precisamente el Canal, el recurso más importante del país, el que ha marcado la pauta para caminar hacia el desarrollo.

Alemán Zubieta, por su parte, expresó su agradecimiento a todas las generaciones que lograron el retorno del Canal y la consolidación del territorio nacional, al tiempo que recordó que en 1999 las dudas eran grandes sobre si los panameños eran capaces de administrar el Canal, “Hoy el mundo nos mira cómo hemos hecho un trabajo bueno en beneficio de

nuestro país”.

Reiteró que por primera vez somos los panameños, dueños del Canal, quienes decidiremos que queremos para nuestros hijos.

En tanto, el presidente de la Asamblea Nacional, Elías Castillo llamó a que no se engañe al pueblo con falsos juicios, ya que la ampliación del Canal es un tema de Estado que involucrará a tres gobiernos y la ACP seguirá administrando los recursos durante la ejecución de la obra, de resultar aprobada por la ciudadanía.

Más de 2.1 millones de panameños tendrán el derecho de acudir a las urnas el domingo 22 de octubre para decidir si aprueban la ampliación del Canal mediante la construcción del Tercer Juego de Esclusas. ☆

Alejandro Caballero

Cinco nuevas infoplazas

Néstor Ayala

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) inauguró cinco nuevos Centros de Información - Infoplazas en los corregimientos de 24 de diciembre, Aguadulce, Guararé, Arraiján y Changuinola, que ayudarán a complementar la campaña de divulgación del proyecto de ampliación de la vía acuática mediante un Tercer Juego de Esclusas.

La Infoplaza de la 24 de diciembre servirá a los residentes del sector este de la capital panameña que ahora pueden obtener toda la información sobre el Canal y la propuesta de ampliación.

Dentro de la alianza con la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (SENACYT) y la Fundación Biblioteca Nacional, tendrán las mismas oportunidades los moradores de Arraiján, uno de los corregimientos vecinos de la vía acuática, así como los habitantes de Guararé y Changuinola.

Con las nuevas Infoplazas, a las que se suma una en Aguadulce, se elevó a 14 el total de estos puestos habilitados a nivel nacional al sumarse a los dos existentes en Colón, Chitré, David, La Chorrera, Las Tablas, Penonomé, San Miguelito y Santiago de Veraguas.

Todos los centros de información



Dirección de las nuevas infoplazas

24 de diciembre – Super Centro La Doña, Local G17
Arraiján – Vista Alegre, Centro Comercial María Eugenia, Local #9
Guararé – Biblioteca Pública Darío Angulo
Aguadulce – Avenida Rodolfo Chiari y Avenida Tapia, Edificio Ideal
Changuinola – Nueva Terminal de Transporte, Avenida 17 de abril, Local 9 y 10

cuentan con computadoras que mantienen enlaces directos con el sitio Web de la ACP para obtener datos sobre la propuesta del Tercer Juego de Esclusas develada al país el pasado 24 de abril. También disponen de documentos y publicaciones relacionadas con la operación de la vía interoceánica.

Las Infoplazas apoyan la labor de divulgación emprendida por la ACP que ha permitido que más de 104 mil panameños en todo el país hayan recibido hasta el momento, de manera directa información sobre el proyecto de ampliación. ☆

Continúa esfuerzo de divulgación

Al 1 de julio, los voceros de la ACP habían ofrecido 676 presentaciones y charlas en las nueve provincias y las comarcas para explicar la propuesta de ampliación.

La campaña de información es apoyada por otros esfuerzos como la presencia de los funcionarios de la ACP en 448 programas o espacios en medios de comunicación social a nivel nacional, así como la línea telefónica gratuita 800-0714 habilitada para atender las consultas de la población.

El centro de llamadas ha recibido un promedio diario de 98 llamadas desde que abrió sus líneas el pasado 29 de mayo para responder las preguntas de los panameños sobre el proyecto del Tercer Juego de Esclusas.

Hasta el 13 de julio, la línea gratuita 800-0714 de la ACP RESPONDE había recibido un total de 7,800 llamadas durante los siete días de la semana que el call center opera desde las 9 de la mañana hasta las nueve de la noche.

Las consultas de los panameños han abarcado un amplio rango de temas relacionados con la propuesta de ampliación del Canal como las oportunidades de empleo, la capacitación, el costo y forma de pago de la obra, el destino que tendrían los dividendos que aporta la ACP al Tesoro Nacional, además de preguntas técnicas sobre la operación del Tercer Juego de Esclusas, las competencias de la vía interoceánica y hasta sugerencias para el proyecto.

La mayor cantidad de las llamadas ha sido para indagar sobre el empleo y las capacitaciones que ofrecerá el Instituto Nacional de Capacitación para el Desarrollo Humano



La divulgación en cifras

- **104 mil** panameños han recibido explicaciones de la ACP
- **676** charlas
- **7,800** llamadas telefónicas a ACP RESPONDE (800-0714)
- **3,500** preguntas contestadas en 696 correos electrónicos
- **1.6 millones** de visitas al sitio www.pancanal.com
- **484 mil** descargas de documentos sobre la ampliación del Canal
- **448** presentaciones en medios de comunicación a nivel nacional.

(INADEH) a fin de entrenar a los panameños en las labores que requerirá el proyecto de ampliación si es aprobado por la población en un referéndum.

En total, 1,327 llamadas fueron sobre el empleo y otras 931 relacionadas con la capacitación.

Los panameños también pueden enviar sus preguntas a través de la

dirección electrónica ampliacion@pancanal.com que desde la presentación de la propuesta ha recibido 696 correos con interrogantes sobre el proyecto. Cada correo contiene un promedio de cinco cuestionados, lo que ha sumado unas 3,500 preguntas contestadas.

La página Web de la ACP (www.pancanal.com) ha resultado

uno de los mecanismos más eficientes para la divulgación como lo demuestran las más de 1.6 millones de visitas que ha recibido el sitio desde el 25 de abril, lo que arroja un promedio diario de 20 mil visitas.

Los usuarios de la Web han descargado 484 mil 413 documentos relativos a la ampliación, siendo el Proyecto del Tercer Juego de Esclusas el más solicitado con 329, 299 descargas.

Vale destacar que la demanda de información ha aumentado de manera significativa a partir de la discusión y aprobación en la Asamblea Nacional, y luego de la sanción del presidente Martín Torrijos, de la Ley No. 224 que aprueba la ampliación y convoca a los panameños a un referéndum el 22 de octubre.

Los esfuerzos de divulgación también incluyen la habilitación de kioscos informativos en importantes centros comerciales de la capital y el interior del país. En Ciudad de Panamá pueden localizarse en Albbrook Mall, El Dorado, Multiplaza y Multicentro.

Además están ubicados en Galería Masisa en Chitré, Herrera; en Plaza El Terrenal en David, Chiriquí, y el Centro Comercial Galería en Santiago, Veraguas.

Los voceros de la ACP atienden un promedio diario de 200 panameños en cada uno de los sitios para resolver interrogantes sobre la propuesta de ampliación de la vía acuática.

La ACP también mantiene habilitado el Centro de Información en el Edificio 714 de Balboa, en el sector de El Prado, que funciona de lunes a sábado. ☆

La ampliación del Canal



Capitán Henry Pino Nordelo

Desde antes de que se divulgara el Plan Maestro de la ACP, todos los panameños nos convertimos automáticamente en expertos en la materia del Canal y se comenzaron a verter opiniones sobre lo que se debía hacer y cómo en el caso de los que estamos de acuerdo con dicha ampliación; y por qué no se podía y debía hacer, en el caso de los que se oponen al proyecto. Mayormente, estos últimos, en mi parecer, son personas inteligentes que hacen el papel de abogados del diablo, pero que eventualmente cambiarán de parecer. Mientras tanto, están haciendo declaraciones que influyen en la mente del panameño de pocos conocimientos sobre el tema y debido a eso vemos que el 'no' ha ganado un poco de terreno.

De todas las opiniones, no se ha emitido ninguna independiente por alguien que conozca la operación del Canal y pueda explicar el porqué es necesaria dicha ampliación desde un punto de vista neutral, sin que exista una relación alguna de empleo o contratista de la ACP, o tenga intereses contrarios a dicha ampliación.

Yo trabajé en el Canal desde febrero 16 de 1981 hasta el 1 de abril de 2000, con un período de ausencia de tres años, es decir, que fui práctico de la vía acuática por 14 años. Antes de 1981 crucé el Canal como capitán de buques innumerables veces y posteriormente como gerente general de Panama Pilot Services Corp. estoy diariamente al tanto de las operaciones canaleras, pues una gran parte de los buques de contenedores que pasan por el Canal van o vienen de los puertos de la bahía de Manzanillo, donde trabajo desde 1994, también como jefe de prácticos desde que llegó la primera nave que

atrancó en Manzanillo International Terminal.

En 1981 cruzaban el Canal hasta 42 buques diarios; de éstos, el día que teníamos seis buques tipo panamax era mucho. La mayoría de los barcos eran cargueros relativamente pequeños para el tamaño actual de los no panamax, barcos fruteros y también tanqueros que en aquel tiempo se consideraban grandes. A medida que se incrementó el comercio mundial, los dueños de buques vieron que el transportar mayor volumen en un mismo barco era más rentable, ya que la diferencia en el costo de construcción bajaba por tonelada y los gastos de operación y tripulación no variaban grandemente. Los buques de contenedores comenzaron a alargarse y ensancharse y para 1987 comenzamos a tener un flujo de estos barcos de hasta 295 metros de largo. Lo mismo sucedió con los barcos de pasajeros que se empezaron a construir como los de contenedores, al máximo ancho y largo que las autoridades del Canal permitían.

Rápidamente los buques panamax fueron aumentando hasta que actualmente es normal que crucen el Canal hasta 22 de este tipo de barcos en un día. Los buques de contenedores y pasajeros de este tipo de barcos que tienen máquinas propulsoras de gran caballaje, usan mucho menos tiempo en atravesar las esclusas que los graneleros y tanqueros tipo panamax que tienen máquinas con mucho menos caballos de fuerza aparte de tener un tipo de construcción distinta, ya que no están contruidos para grandes velocidades. Estos barcos con calado máximo de 12.04 metros, tienen por cada lado un espacio de 54 centímetros y menos aún entre el fondo de las esclusas y la quilla, parte de abajo del buque.

Cuando estos barcos se mueven en un espacio tan reducido y tienen que desplazar de la próxima cámara de las esclusas millones de galones de agua por espacios tan pequeños, el resultado es que existe una resistencia enorme y, por ende, estos se demoran más de dos horas en atravesar las esclusas de Gatún que es donde se crea el embotellamiento de buques.

La ACP usa todo tipo de recursos para reducir el tiempo de esclusaje, como lo es el cambio de locomotoras en la cámara media de las tres que tiene Gatún, pero aún así el paso por estas esclusas se hace muy lento.

El Canal tiene que permitir el paso de todos los barcos, desde yates hasta los mencionados panamax que son los que están creciendo más en número y ya no tiene espacio para acomodar el tránsito diario de más de estos buques. Peor aún es el caso que tanto los barcos de línea de contenedores y cruceros hacen reservaciones de los espacios de tránsito a veces con años de anticipación.

El otro tipo de buques, graneleros y tanqueros, tienen que esperar a veces hasta cinco días para poder pasar y esto, por supuesto, aumenta los fletes debido al costo diario por el uso del buque que tienen que pagar los navieros por el alquiler de estas naves que en muchas ocasiones supera los \$20,000.00 al día; esto, por ende, aumenta también el costo de las mercancías que transportan.

Cuando se haga la ampliación del Canal, todos estos barcos cruzarán con menos o ninguna espera el Canal, ya que no solo tendrán otra línea de tránsito, sino que al ser las esclusas más anchas y profundas aun si se aumentara el calado en general hasta 15 metros, las esclusas de 18 metros de profundidad y 55 de ancho, permitirán el desplazamiento del agua más

rápidamente. Es decir, que sin contar con los post panamax, tendremos un mayor flujo de barcos, posiblemente hasta 15 más, que sin duda le darán al Canal más de un millón de dólares diarios de recaudación por concepto de peajes.

Si hablamos de buques post panamax podemos decir que los grandes buques de contenedores vendrán derecho desde Asia hasta la costa este de Estados Unidos y algunos utilizarán nuestros puertos, que ya están preparados para recibirlos, inclusive ya tuvimos en la bahía de Manzanillo el primero de esta clase en junio del año pasado. Aparte de lo arriba mencionado los cruceros tratan de venir en mayor número a Panamá, pero los turistas quieren tener la experiencia de pasar las esclusas y actualmente el Canal no les puede garantizar a más de estos buques que pueden subir al lago Gatún y después bajar a tiempo para atracar en uno de nuestros puertos del Atlántico, ya sea en Cristóbal o Colón 2000 para recoger a los turistas que bajan en el lago con el objeto de visitar sitios de interés en diversas partes, lo que genera un ingreso considerable para la población. En este último puerto tuvimos seis llegadas esta temporada del crucero Carnival Liberty, un post panamax de 110 mil toneladas de registro bruto.

En un futuro este tipo de barcos con las nuevas esclusas podrán cruzar el Canal o subir y bajar al lago Gatún. Lo que pagarán solamente por peaje será más de \$300 mil.

Yo sueño con poder llegar a ver la ampliación del Canal y la operación del mismo en esa fase que no es solamente necesaria, sino indispensable.

Tomado de La Prensa del 17 de junio de 2006.

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

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.

La ampliación financiada con donaciones

Voces que dicen no oponerse a la construcción del tercer carril de esclusas han planteado la tesis de que la obra no debe acometerse si el Estado panameño no logra acopiar los fondos necesarios para llevarla a cabo mediante donaciones que le hagan las navieras y los países que se beneficiarían con la ampliación de la infraestructura canalera. Como quiera que ni las navieras ni los países se dedican a la filantropía, es claro que cualquier apoyo que nos pudieran prestar vendría acompañado, indefectiblemente, de una exigencia inaceptable: que Panamá les conceda a los sedicentes donantes voz y voto en la fijación de peajes. En mi opinión, acceder a esta exigencia es dar, inconscientemente, el primer paso en la dirección de privatizar el Canal.

Estoy convencido de que, cuando se escriba la historia panameña posterior al restablecimiento de la democracia política, se reconocerá, sin regateos, el profundo significado de la decisión que, mediante una oportuna reforma constitucional, tomaron, de consuno, las administraciones de los ex presidentes Endara Galimany y Pérez Balladares en el sentido de nacionalizar tanto el Canal como su administración, poniendo así ambas cosas a buen recaudo de los vientos privatizadores que entonces soplaban y que aun perduran. No es, pues, prudente mellar ese blindaje constitucional a título de recibir unas donaciones espurias que, bien miradas las cosas, no necesitamos.

Objeciones presupuestarias

Se ha dicho que el presupuesto confeccionado por la ACP a propósito de la construcción del tercer juego de esclusas carece de rigor científico. Se le han endilgado al mismo deficiencias disparatadas y falsas, como la de que en él se omitieron los costos de no se qué dragado. No hay tal omisión.

Ahora bien, haciendo abstracción de imputaciones tan gratuitas como la mencionada, es apenas natural que en torno al tema presupuestario se susciten preocupaciones muy dignas de ser tenidas en cuenta. También las tuvo en su momento la Junta Directiva de la ACP y por ello pidió, sin poner en tela de juicio la idoneidad y competencia de los técnicos panameños que lo confeccionaron, que el presupuesto fuera evaluado, separadamente, por consultores extranjeros de credenciales



La recomendación de construir el tercer juego de esclusas a que se refiere el plan de ampliación... dimana de un cúmulo de estudios muy serios realizados por profesionales altamente calificados de la ACP y por los mejores consultores extranjeros especializados en los temas a que se contraen los referidos estudios.

impecables. Así se hizo. El dictamen de éstos no pudo ser más categórico: la calidad del trabajo realizado por los profesionales de la ACP supera – afirmaron – las más rigurosas pruebas a que pueda ser sometido en cualquier instancia examinadora internacional.

Por lo demás, la obra en sí, pese a su costo, no plantea retos tecnológicos de gran envergadura. Se trata de un proyecto que se realiza a cielo abierto, que no supone construcciones subterráneas o subacuáticas y que se realiza en un área harta conocida.

Así, en la medida en que el desarrollo del plan de ampliación sea bien administrado, hay pocas razones para temer que su costo rebase la cifra presupuestada.

La ampliación del Canal y la globalización

Es claro para todos que el incremento que se viene observando desde hace rato en el volumen de la carga transportada por el Canal, así como el crecimiento de ese volumen que se pronostica para los próximos veinte (20) años, obedecen al fenómeno económico objetivo que se ha dado en llamar globalización.

Sin embargo, no todos comprenden que la globalización no es, como equivocadamente suponen algunos, una suerte de subproducto del neoliberalismo. Conviene, pues, decir dos palabras acerca de esta cuestión.

En su recientemente publicada obra “Las izquierdas latinoamericanas: observaciones de una trayectoria”, el Dr. Nils Castro explica que es un error

confundir la globalización con el neoliberalismo. En tal sentido señala que:

“A ese enjambre de interconexiones y dependencias mutuas se le denomina globalización. Y aunque el concepto también sirva para ocultar o sesgar ciertos aspectos del fenómeno, no debe confundirse con el neoliberalismo. (p.82). . .

En ningún caso la respuesta a las nuevas circunstancias podrá reducirse a rechazar que la globalización existe. Gústenos o no, ella está ahí, prepotente e invasora, al margen de lo que opinemos al respecto. Motivo por el que resulta trivial que algunas izquierdas se pronuncien negándose a reconocer la globalización, como si el enojo de nuestros desplantes la pudiera disipar. Antes bien, el asunto es discernir cómo lidiar con ella en función de las necesidades y objetivos populares.”(p.83)

Si se me permite una comparación histórica, me atrevo a pensar que la actitud de quienes se oponen a la globalización, por no darse cuenta de cual es su verdadera índole, se asemejan, en cierta manera, a los miembros del movimiento obrero insurreccional, comunmente denominado “ludismo”, que surgió en Gran Bretaña a principios del siglo XIX y cuyo objetivo era la destrucción de la maquinaria fabril, considerada como la causa del desempleo. No pudieron los “ludistas” frenar la revolución industrial en aquel entonces y, por lo mismo, no podrán detener la globalización los que la

combaten por confundirla con el neoliberalismo.

Desde este punto de vista, no parecen andar bien encaminados los que, a título de que se trata de un proyecto de inspiración neoliberal contrario a los intereses populares, objetan la ampliación del Canal a partir de posiciones supuestamente ideológicas.

Lo procedente no es, pues, oponerse a la globalización, sino determinar, por una parte, de qué manera puede la República de Panamá sacarle el mayor provecho posible a dicho fenómeno económico y, por la otra, cómo ese provecho se puede traducir en un mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños y no de pequeños grupos privilegiados.

En atención a las consideraciones que anteceden, cabe preguntar ¿existe acaso alguna actividad que le permita al Estado panameño captar ingresos de fuente extranjera, generados por el fenómeno globalizador, con más eficacia y en mayor cuantía que los que puede obtener y de hecho ha obtenido gracias al tránsito de naves por el Canal? Téngase presente que cada tránsito implica una exportación de servicios merced a la cual ingresan hoy día al país e ingresarán en el futuro divisas por miles de millones. ¿Cómo podría la Nación panameña procurarse otra fuente de fondos que le ofrezca una seguridad similar a la que le proporciona la explotación del Canal, explotación en la que el Estado ha demostrado eficacia y eficiencia más allá de toda duda? ¿No es el Canal

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

interoceánico el mejor instrumento a que podemos apelar los panameños para extraerle el mayor beneficio posible al principal recurso natural del país - nuestra posición geográfica - ahora potenciado en virtud del ímpetu globalizador? ¿Qué razón tenemos para permitir que se nos debilite este instrumento?

Son éstas las preguntas que debieran ser objeto del debate que actualmente se adelanta en torno a la propuesta de ampliar el Canal y no si la globalización es hija del neoliberalismo o si por las nuevas esclusas cabrían o no determinados portaaviones norteamericanos.

El destino de la renta canalera

En fechas recientes se han empezado a escuchar voces preocupadas por un tema al que, sin duda, el país, desde hace tiempo, ha debido dedicarle atención y estudio. Me refiero a la cuestión del destino que debe dársele a la renta canalera, es decir, cómo y en qué invertir los ingresos que el Canal le reporta al Estado. No es menester decir que se trata de un problema eminentemente ideológico, que dice relación con la añeja cuestión de cuáles son los fines del Estado y que, por lo mismo, ha de generar controversias y polémicas de profundo alcance.

Con el propósito ostensible de evitar que sea el Estado el que decida, por vía del presupuesto, a qué fines aplicar los recursos que le aporta el Canal, voceros del neoliberalismo han articulado ya una posición al respecto: la renta canalera debe distribuirse en concepto de dividendos entre todos los panameños mayores de edad. Esta idea, huelga recalcarlo, es congruente con la tesis fundamental de la referida corriente ideológica, según la cual, para que el sistema económico capitalista y el mercado funcionen, es menester reducir el Estado a su mínima expresión y, por tanto, dismantelar todo el aparato del llamado Estado de Bienestar.

Es evidente que a esta propuesta le saldrán contradictores desde otros ámbitos del espectro ideológico, contradictores que, por no concordar con las tesis neoliberales, no pueden estar de acuerdo con el mencionado dividendo. El debate está apenas en pañales y, en mi criterio, no es lógico pensar que asunto de tanta envergadura se pueda dirimir, con seriedad y acierto, antes del referendium.

Sin embargo, hay quienes sostienen la tesis de que no debe autorizarse la ampliación del Canal mientras no se logre perfeccionar un gran acuerdo nacional acerca del destino de la renta canalera.

No sé si esta tesis es una forma críptica de oponerse a la construcción del tercer juego de esclusas o si, en verdad, accede a un interés genuino de definir cuanto antes la aplicación que debe dárseles a los proventos que genera la explotación de la vía

interoceánica.

Sea de ello lo que fuere, me parece que, a estas alturas, el orden viable de precedencia entre una decisión y la otra es el siguiente: definir, primero, si se amplía o no el Canal y, luego, decidir qué se hace con los recursos que el mismo genera.

Es la circunstancia cierta y ponderosa de que la capacidad del Canal esté próxima a saturarse la que nos fuerza a tomar la decisión de ampliar o no su infraestructura. A mayor abundamiento, esta decisión debe tomarse, por ministerio de la Constitución, en un referendium cuyo único objeto es el de que la ciudadanía se pronuncie al respecto. No es, entonces, prudente convertir el referendium en instancia idónea para zanjar el diferendo ideológico que de seguro se suscitara respecto del uso que debe dársele a la renta canalera. Esta cuestión, pese a su innegable importancia, no incide sobre los méritos o los deméritos de la ampliación del Canal y es, por ende, ajena al objeto del referendium.

El voto de castigo y el del cálculo político

Dadas las naturales sinrazones de la pasión política, no se me escapa que predico en el desierto cuando planteo que el voto en el referendium relativo a la construcción del tercer juego de esclusas se debe emitir tomando en cuenta, únicamente, las consideraciones que, en opinión del votante, aconsejen o desaconsejen la realización de dicha obra.

Aunque sé de sobra que contra el desideratum que dejo apuntado milita la realidad de la naturaleza humana, me aventuro a señalar, así sea para arar en el mar, que desperdiciará su voto quien, aún estimando que la ampliación del Canal es conveniente, se oponga a ésta a título de protestar, por ejemplo, contra el gobierno o contra el alto costo de la vida o contra la falta de empleos o contra el estado de los hospitales y de las vías públicas o contra la ley del Seguro Social o contra cualquier otra cosa de similar índole. Al día siguiente del referendium esas cosas amanecerán y seguirán como estaban en la víspera y, por consiguiente, el sufragio así emitido nada habrá significado.

Lo mismo se puede decir del sufragio emitido en función de lo que el votante estima que el mismo significará de cara al próximo torneo electoral. Se trataría de otro voto desperdiciado, producto de un análisis prematuro y muy superficial de cuál será la situación política del país de aquí a tres años. Ni el voto a favor ni el voto en contra de la ampliación determinarán, de suyo, el resultado de las próximas elecciones. Como lo sabe cualquier persona medianamente versada en achaques políticos, hay infinidad de factores que afectarán dicho resultado y que no menciono aquí por no caer en una grosera digresión.



Colofón

Casi que huelga apuntar que la ACP habría incurrido en un imperdonable incumplimiento de sus deberes institucionales si no le hubiera advertido al país que, a la vuelta de pocos años, el Canal se quedará sin capacidad para atender el creciente tráfico de las naves que, de poder hacerlo, se valdrían del mismo para llegar a su puerto de destino.

Sin embargo, esa advertencia, por sí sola, no habría sido suficiente. Por razones obvias, también se hacía necesario que la ACP le propusiera al país la solución que, en su criterio, resulta más idónea para resolver el referido problema de congestión del tránsito canalero.

La recomendación de construir el tercer juego de esclusas a que se refiere el plan de ampliación, lejos de ser, como lo insinúan algunos, un ejercicio arbitrista de escaso vuelo y de propósitos incluso aviesos, dimana de un cúmulo de estudios muy serios realizados por profesionales altamente calificados de la ACP y por los mejores consultores extranjeros especializados en los temas a que se contraen los referidos estudios.

Como todos sabemos, no existe en la experiencia humana ningún proyecto, grande o pequeño, que no entrañe riesgos de diversa naturaleza y magnitud. De allí que la ACP haya puesto especial cuidado en calibrar las distintas contingencias que pueden

afectar el empeño de llevar a feliz término la construcción del tercer juego de esclusas.

Los análisis que al efecto se han realizado indican que los riesgos del proyecto son manejables, como quedó explicado párrafos atrás en materia, por ejemplo, del pago de la obra y el de las transferencias al Estado de los ingresos que genera el Canal.

Por lo demás, no vaya a pensarse que esté exenta de riesgos la opción de permitir que la capacidad del Canal se sature a corto plazo. En este caso, al perjuicio correspondiente al lucro cesante, es decir, a los ingresos que dejaríamos de percibir por no haber ampliado el Canal, se sumaría el daño ínsito en la pérdida de clientes que el Canal experimentará, como resultado inexorable de su insuficiente capacidad, al deteriorarse la calidad y la confiabilidad del servicio que aquéllos exigen y esperan de éste.

Tras una lucha dura y admirable, cuyos primeros pasos se dieron en las peripecias aurales de la República, la Nación panameña conquistó el derecho de administrar el Canal por cuenta y en interés propios. Para sorpresa de agoreros y derrotistas, los panameños hemos dado pruebas sobradas de que nos hemos colocado a la altura del reto que nos impuso el destino.

Hoy nos toca decidir si acometemos o no la tarea de elevar el Canal a un estadio de desarrollo superior, para beneficio de esta y de las futuras generaciones.

Suez y Panamá participan en foro en Norfolk, Virginia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El 19 de junio pasado se llevó a cabo la Conferencia Asia-Costa Este en Norfolk, Virginia. Este evento contó con la participación de representantes de puertos, navieras e importadores, y tuvo como tema central al Canal de Panamá y al Canal de Suez como alternativas para movilizar carga, producto del intercambio comercial que se realiza entre Asia y la costa este de los Estados Unidos.

El administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, presentó a los participantes la propuesta de ampliación del Canal y explicó los retos y oportunidades que enfrenta la vía acuática. Los honorables diputados Patricio Montezuma, Milciades Concepción, y Tomás Altamirano Mantovani, asistieron al evento y pudieron conocer de primera mano las impresiones de los navieros e importadores sobre la ruta por Panamá y la ruta por Suez.

Mahmoud Ahmed Rezk, gerente general de eajes de la Autoridad del Canal de Suez, indicó que la mayor ventaja del Canal de Suez radica en su capacidad para manejar los buques pospanamax que no pueden transitar por el Canal de Panamá. El Canal de Suez espera captar una mayor participación de mercado producto del incremento proyectado en el flujo comercial entre Asia y la costa este de los Estados Unidos, y en la medida que el Canal de Panamá se acerque a su máxima capacidad operativa y que aumente la flota de buques pospanamax. Rezk enfatizó que en los próximos tres años se duplicará la flota de buques pospanamax y que se espera que el aumento en el número de buques traiga como consecuencia una reducción en los costos de transporte, por lo que podría resultar más económico usar el Canal de Suez para transportar carga de China a la costa este de los Estados Unidos. La tabla adjunta, preparada por Drewry Shipping Consultants, muestra un análisis de los costos actuales de las alternativas Panamá-Suez.

Rezk también comparó las distancias y ahorros que ofrece la ruta de Suez versus la ruta por el Canal de Panamá e indicó que la ruta de Suez es más atractiva para la carga proveniente del sureste de Asia (India y Singapur) mientras que la ruta por Panamá y el sistema intermodal resultan más beneficiosos para la carga proveniente de noreste de Asia (China, Japón y Corea). Sin embargo,



De izquierda a derecha: Jorge L. Quijano, Director de Operaciones Marítimas de la ACP; H.D. Patricio Montezuma; H.D. Milciades Concepción; H.D. Tomás Altamirano Mantovani; Alberto Alemán Zubieta, Administrador del Canal de Panamá; El Said Zakaria El Saaty, Director del Departamento de Tránsito, Autoridad del Canal de Suez; Rodolfo Sabonge, Director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP; Mahmoud Ahmed Mahmoud Rezk, Gerente General de Peajes, Autoridad del Canal de Suez.

Costos de las Opciones de Panamá y Suez

Ruta	Panamá	Suez	Suez
Capacidad del Buque (TEU)	4,600	6,000	6,000
Tipo de Buque	Panamax	Pospanamax	Pospanamax
No. de Buques	8	9	10
Costo de Servicio por Viaje de ida y vuelta (\$)			
Costos de Provisión del Buque	1,568,000	2,094,750	2,327,500
Costos de Combustible - Mar	1,795,997	2,461,430	2,484,381
Costos de Combustible - Puerto	26,914	55,386	75,582
Costos de Combustible - Canal	27,716	38,251	38,251
Costos en el Canal	500,000	740,000	740,000
Costos en Puerto	175,000	270,000	390,000
Total	4,093,626	5,659,817	6,055,713
Costo por TEU (una vía)	\$445	\$472	\$505

Fuente: Drewry Shipping Consultants, Ltd.

resaltó que a medida que la congestión del sistema intermodal aumente y que el Canal de Panamá no pueda satisfacer la demanda, los navieros optarán por Suez aún cuando las

distancias resulten más largas.

Rezk concluyó indicando que el Canal de Suez no tiene intenciones de competir con el Canal de Panamá por la carga que se origina en el noreste de

Asia y que se moviliza hacia la costa este de los Estados Unidos, la decisión de usar cualquiera de las dos alternativas, dijo, será puramente una decisión de los navieros. ☆

Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964

Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena

Premio Obra Excelsa - SPIA 2002

Agua potable para Cerro Cama

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

El 6 de julio será recordado como una fecha importante por los habitantes de Cerro Cama, un pintoresco poblado de La Chorrera que forma parte de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

Ese día, la comunidad recibió la planta de tratamiento de filtro lento de arena para el abastecimiento de agua potable.

El costo de la infraestructura alcanzó los 150,000 balboas y los beneficios para la población en materia de salud son incalculables.

Un total de 250 viviendas y 1,192 personas se han beneficiado con esta obra ejecutada a través del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

El fondo, creado por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en junio de 2003, propicia un programa modelo para el adecuado manejo de las cuencas de los ríos Los Hules – Tinajones y Caño Quebrado.

Este modelo se piensa replicar en otras áreas de la Cuenca.

El acto

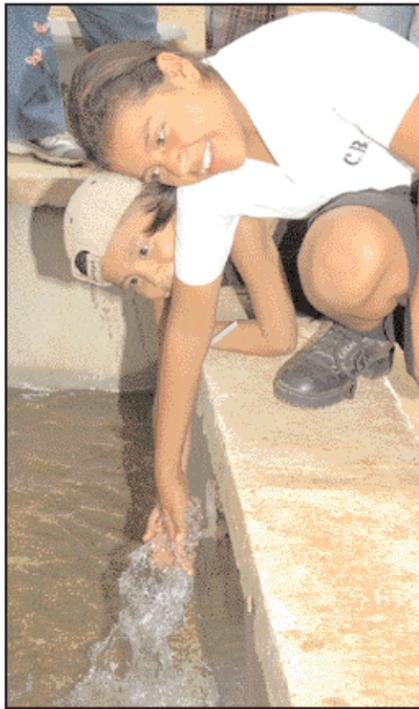
Este es un acto trascendental, afirmó Juan Bello, presidente de la Junta Administradora de Acueductos Rurales de Cerro Cama.

Por años la comunidad ha enfrentado grandes problemas con la falta de agua. Recientemente el preciado líquido estuvo ausente por cinco días, explicó Bello.

De los 32 pozos que se han abierto solo dos están funcionando con una generación de 20 galones por minuto, lo cual resulta insuficiente para el abastecimiento de la comunidad.

“Esperamos que con esta planta quede resuelto el principal problema de Cerro Cama: la escasez de agua”.

Para ello es necesario que la



Niños de Cerro Cama juegan con el agua de la nueva planta. A la derecha, residentes y autoridades participaron en el acto de inauguración.



comunidad se comprometa con el cuidado que requiere la planta para su buen funcionamiento, explicó.

El dirigente llamó a la comunidad a ser vigilantes de la salud del río Tinajones que abastece la planta, a ahorrar agua evitando el desperdicio y apoyar los trabajos de mantenimiento, así como pagar puntualmente los recibos.

Hablan las autoridades

Christopher Cushing, representante de la USAI, elogió la unión que se dio en la comunidad para hacer realidad el proyecto.

“Como moradores de la cuenca ustedes tienen una gran responsabilidad al ser custodios de uno de los más importantes recursos del país”, agregó.

Carlos Castillo, director del Ministerio de Salud en Panamá Oeste, indicó que la institución capacitará permanentemente a los promotores de salud y brindará la asistencia técnica

que requiere la planta.

Para el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, la única forma de darle sostenibilidad a la Cuenca es mejorando las condiciones de vida de sus habitantes.

“En su justa dimensión, para nosotros este proyecto es tan grande como el de la ampliación del Canal”, comentó el administrador.

Agregó que el acuerdo con USAID se suscribió sobre la base de realizar proyectos cuyos resultados se puedan ver y que sean el producto del trabajo hombro a hombro con las comunidades.

Durante el acto de inauguración de la planta en Cerro Cama se reconoció el aporte de diferentes personas e instituciones, entre ellas las familias Ruiz y Morán que donaron los terrenos donde se construyó la planta, al igual que lo hizo la iglesia Bautista.

El agua y la comunidad

Arlenis Rodríguez, una estudiante

de la escuela del lugar habló en nombre de los niños de la comunidad.

Lo hizo combinando palabras de agradecimiento con una interesante alocución sobre el agua.

El agua al mismo tiempo que constituye el líquido más abundante en la tierra representa el recurso natural más importante y la base de toda forma de vida”, dijo.

En el mundo 1,200 millones de habitantes no tienen acceso a agua potable segura. Las fuentes de agua dulce están disminuyendo; las enfermedades causadas por agua contaminada matan más de 4 millones de personas en el mundo y el 20% de las especies acuáticas de agua fresca están en peligro de extinción, expuso la estudiante.

El agua no solo es el bien más preciado de la naturaleza sino también nuestra mayor riqueza por el papel que desempeña en la vida de los seres que habitan el planeta, puntualizó Arlenis. ✨

Instalan Comités Locales

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Como parte del proyecto para el establecimiento y fortalecimiento de comités locales por subcuenca en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, el 25 de junio pasado se instalaron los Comités Locales de las subcuencas de los ríos Chilibre y Chilibrillo en la Colegio Francisco Beckman, con la participación de unas 200 personas de estos corregimientos. Este evento fue coordinado por la Secretaría de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca del Canal de Panamá (CICH)

El proyecto se desarrolla a través del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá establecido por la Autoridad del Canal de Panamá y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional en el año 2003.

Luego de la juramentación de los delegados principales y suplentes, se



desarrolló un conversatorio sobre la labor de los comités y su futuro.

Los comités locales son instancias que promueven la participación de las comunidades en el manejo integrado del recurso hídrico y otros recursos naturales. Luego de realizar un

diagnóstico socioambiental y organizativo, se identifican los perfiles de los proyectos que se vayan a desarrollar con miras a revertir situaciones que sean negativas y reemplazarlas con aquellas que reporten un beneficio a la comunidad y

al ambiente. Estos planes deben integrarse en un plan de acción inmediata para toda la región.

En junio también se instalaron los comités locales de los ríos Boquerón, Pequení, Gatún, Agua Sucia y Limón, para un total de 15 Comités establecidos en 7 subcuencas en la Cuenca del Canal de Panamá. Los comités han sido conformados conjuntamente con las comunidades de estas áreas, y están representados por delegados principales y suplentes escogidos en asambleas comunitarias con 77 miembros designados como sus representantes electos.

En las instalaciones de los Comités Locales también participaron las Autoridades Locales, representantes del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), el Municipio de Panamá, el Ministerio de Salud (MINSAL), el Ministerio de Educación (MEDUCA) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). ✨

Aventura en aguas del Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El pasado 13 y 14 de julio la Autoridad del Canal de Panamá celebró el Día del Niño y la Niña 2006. Este año la celebración incluyó la participación especial de niños del Hogar de las Aldeas SOS de Colón y del Hogar San José de Malambo en Panamá.

Dependientes de trabajadores del Canal, aproximadamente unos ciento sesenta niños y niñas, con edades entre 7 y 12 años, disfrutaron de la actividad preparada especialmente para ellos en su día. Luego de interesantes travesías por el Canal, los pequeños disfrutaron de una fabulosa feria canalera, en donde aprendieron más sobre los oficios que se realizan en la vía acuática y su importancia.

En el Pacífico la actividad se realizó en el gimnasio de Balboa mientras que en el Atlántico la misma tuvo como sede el Club de Yates de Gatún.

Los juegos y exhibiciones incluyeron dinámicas para que los pequeños conocieran aspectos relacionados al ambiente y su cuidado; al mantenimiento de las esclusas; sobre el trabajo que desarrollan los bomberos y buzos; y la importancia de cuidar y proteger los recursos y equipos del Canal. También aprendieron cómo ayuda la tecnología en el desarrollo de las operaciones de la vía acuática.

Todos aprendieron más del Canal jugando y divirtiéndose de lo lindo.



Arriba, mucha alegría durante el recorrido en el lago Gatún. A la derecha, los pequeños durante su tránsito parcial por las esclusas de Miraflores. Bajo estas líneas, el nutrido grupo de dependientes de Colón que se divirtieron en grande. Abajo, invitados especiales del Hogar Malambo también disfrutaron de un día de mucha diversión.



Ariyuri Mantovani

Nestor Ayala



Alejandro Caballero

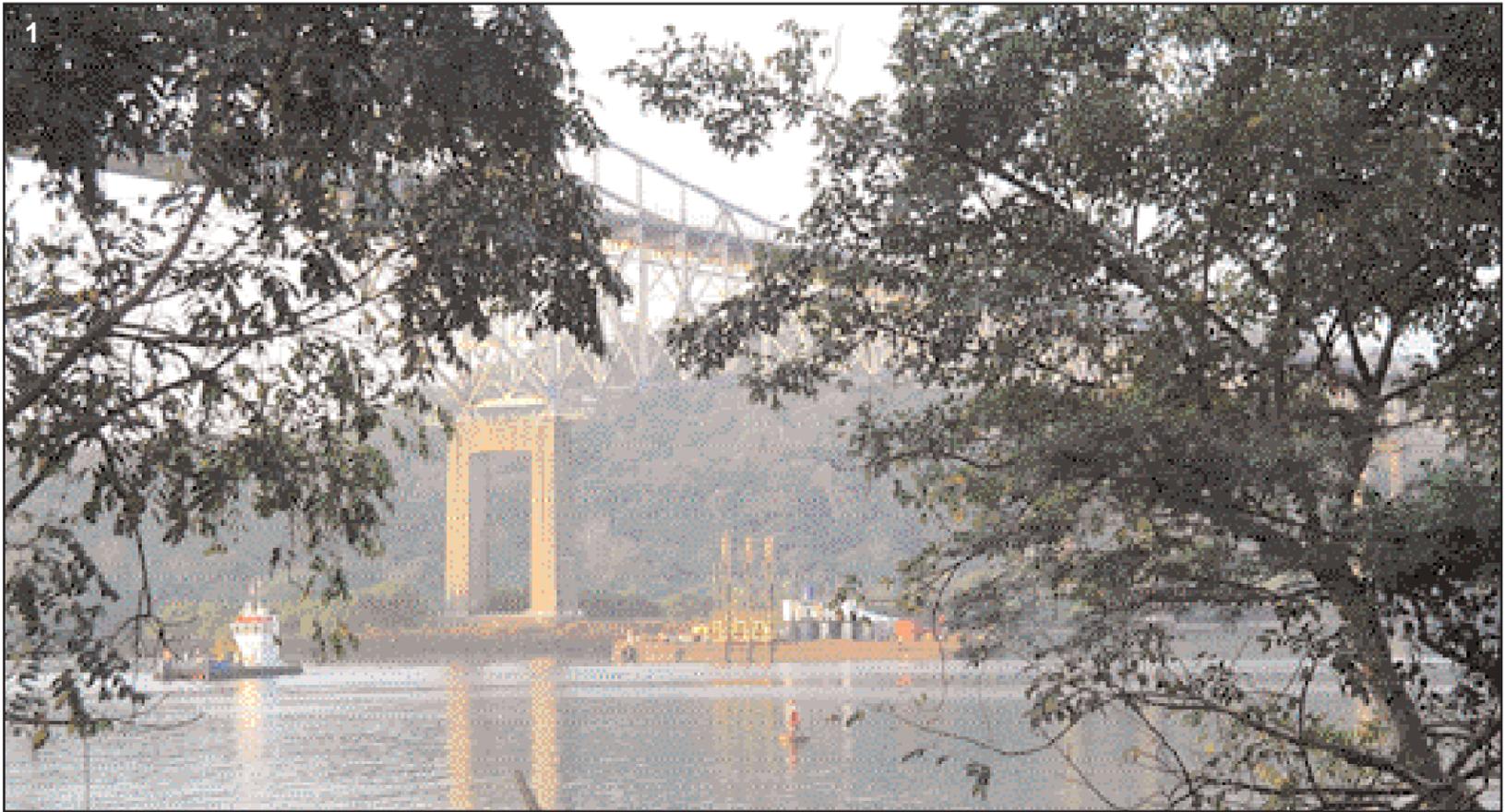


Reconocimiento a colaboradores



El 29 de mayo de 2006, en el antiguo teatro de Miraflores, se realizó una ceremonia de reconocimiento a un grupo representativo de los empleados que de alguna forma tuvieron que ver con establecer el nuevo récord el 12 de marzo de 27 Supers (buques con ancho de 91 ó más pies) que transitaron en un día y el 13 de marzo cuando se pasaron 1,070,023 toneladas CPSUAB-Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques- en un día (estas cifras corrigen las publicadas en El Faro del 7 de julio pasado).

Felicitemos a todo el personal, desde los encargados de la programación de tránsitos, quienes hicieron un esfuerzo especial para lograr la mezcla adecuada que pudiera generar los buques Supers y las toneladas. También, debemos destacar el esfuerzo de cada uno de nuestros empleados como pasacables, marineros, capitanes de remolcadores, oficiales de máquina, prácticos, maestros, operadores de caseta de control y locomotoras de esclusas, personal de mantenimiento, transporte terrestre, lanchas y demás que contribuyeron para que los tránsitos se efectuaran en los tiempos establecidos y que todo el equipo necesario estuviera disponible. ☆



El Canal en imágenes

- (1) Puente de las Américas: Betsy Delgado, Contratos.
- (2) En plena faena: José R. Vallejos, Electricidad y Acueductos.
- (3) Desarrollo y conservación: Jaime Massot, hidrólogo.
- (4) Chagres y Titán: René Angulo, Dragado.

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.



CICH analiza propuesta de la ACP

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Con la participación de los comisionados y miembros del Comité Técnico Permanente de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal, el pasado 4 de julio se realizó la reunión ordinaria en la que participó el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta.

El administrador presentó la propuesta para la ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas, como parte del proceso de divulgación de la misma y por la importancia del tema dentro de las funciones que ejerce la CICH.

La presentación incluyó detalles técnicos del proyecto, su financiamiento y el impacto ambiental y social del mismo. Los comisionados pudieron intercambiar ideas, aclarar información y conocer más detalles de esta propuesta de ampliación.

Además se informó sobre los proyectos que se desarrollan a través del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, establecido en junio de 2003 con inversión por parte de la Autoridad del Canal de Panamá y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Este fondo estableció un proceso interinstitucional facilitado por la CICH, en el cual se seleccionaron las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones, Caño Quebrado y



Alejandro Caballero

El administrador Alemán Zubieta responde a las interrogantes de los miembros del Comité Técnico permanente de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

Gatuncillo para promover la ejecución de proyectos pilotos que demuestren soluciones a problemas de manejo de agua en la cuenca del Canal.

“Este modelo de gestión integrado utilizado en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado ha resultado exitoso porque integra la participación de los actores y autoridades locales y entidades gubernamentales regionales en el proceso de manejar una cuenca in situ”, comenta Oscar Vallarino, Secretario Ejecutivo de la CICH.

A la fecha se han instalado 15 nuevos comités locales en las subcuencas de los ríos Chilibre, Chilibrillo, Boquerón, Pequení, Gatún, Limón y Agua Sucia con la finalidad de continuar los procesos participativos de diagnóstico para estas áreas. Así se puede contribuir en la búsqueda de soluciones conjuntas para los problemas socio ambientales de estas áreas, entre los habitantes y las autoridades que coordina la CICH.

La Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de

Panamá fue establecida conforme a los artículos 6, 120 y 121 de la Ley Orgánica que regula la Autoridad del Canal de Panamá. Su misión es la de integrar los esfuerzos, iniciativas y recursos de entidades de gobierno y organismos no gubernamentales en la cuenca y promover su desarrollo sostenible, con la participación de sus habitantes, para el manejo y la conservación del medio ambiente y el mejoramiento de la calidad de vida de la región.



M/V COSCO Panama en Miraflores

El 5 de julio a las 9:00 a.m. el buque M/V COSCO Panama hizo su tránsito inaugural por el Canal de Panamá. Este buque presta servicio en la ruta CUE, directo desde China a Panamá, y con escalas semanales en los puertos de la costa este de los Estados Unidos. El viaje inaugural fue celebrado por representantes de las empresas COSCO Container Lines Ltd. y COSCO Panama Maritime, así como por altos funcionarios del Gobierno panameño y de la ACP. El nombre del buque honra la amistad que existe entre los pueblos de China y de Panamá.

Profesores de la UTP analizan propuesta de ampliación



Néstor Avala

Con el fin de intercambiar opiniones sobre los aspectos técnicos de la propuesta de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas, profesores de la Universidad Tecnológica se reunieron con un grupo de ingenieros cancheros para analizar detalles sobre las nuevas esclusas.

Las presentaciones estuvieron a cargo de los ingenieros del Departamento de Ingeniería y Proyectos de la ACP e incluyeron temas como el funcionamiento de las nuevas compuertas rodantes y sus componentes, el diseño de los cauces de navegación, el programa de dragado, y el uso de remolcadores en las nuevas esclusas. El intercambio de información permitirá a los docentes mejor entendimiento de la propuesta de ampliación.