

Los jóvenes y el Canal

Crece cada vez más el interés de la población joven del país por conocer los detalles de la propuesta para ampliar el Canal, al tiempo que la ACP atiende tareas que, por su impacto permanente en la vía, van más allá del referéndum. ◆10

Alejandro Caballero



**Ya son
100 nuevas
locomotoras**



Con la llegada de las últimas diez locomotoras se completó el programa de reemplazo de toda la flota.

PAG>3

**Encuentro
campesino**



200 delegados de Comités Locales se reunieron en Penonomé.

PAG>6 y 7

**Habrà
transparencia**



La aprobación del proyecto de ampliación no será de ninguna manera un cheque en blanco para la ACP.

PAG>12

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

Señores
Autoridad del Canal de Panamá
Panamá

Estimados señores:

Sirve la presente para manifestar nuestro profundo agradecimiento por las atenciones que mis estudiantes recibieron en la visita realizada al Centro de Visitantes de Miraflores. Las informaciones y orientaciones proporcionadas por el señor Marshall contribuyeron a reforzar las clases impartidas en el aula de clase.

Igualmente le agradecería que le informara al señor Marshall que la metodología empleada es muy didáctica y permite a las personas comprender con facilidad el mensaje que transmite.

Atentamente,

Prof. Lesbia McFarlane

La foto



Cocinando con la abuela....

De la Administración

Estándares permanentes

La tarea de la ACP de divulgar los detalles pertinentes al proyecto de ampliación del Canal de Panamá, transcurre de manera simultánea con el esfuerzo sostenido de mantener a la institución como una organización modelo en sus diferentes aspectos operativos y administrativos. Y ello debe ser así, porque la gestión del Canal trasciende el hecho mismo del referéndum en el cual los panameños decidiremos el futuro de la vía interoceánica.

Prueba de esa dinámica de mejoramiento sostenido lo constituye la culminación del programa de renovación del equipo de locomotoras que apoyan el tránsito de los buques por el Canal. De un total de 100 locomotoras renovadas, 16 fueron ensambladas en el país por personal de la ACP; demostración fehaciente de la capacidad desarrollada por los técnicos panameños en este exigente y complejo desempeño industrial.

De igual modo, la organización afianza otros estándares de trabajo permanente, y de posible impacto significativo en las tareas de una eventual ampliación del Canal, como el aspecto de la salubridad. Se trata, en este caso, de tomar las providencias necesarias para garantizar que todos los aspectos vinculados con la protección y la conservación de la salud de quienes pudieran tomar parte en tales obras, estén salvaguardados por completo. De hecho, lo relativo a esta materia forma parte de la política de la ACP en materia de salubridad laboral.

Estos y otros temas son abordados en el presente número, al tiempo que prosigue en todo el país la divulgación de los fundamentos, los alcances y los efectos de la propuesta presentada por la ACP para ampliar el Canal mediante la construcción de un Tercer Juego de Esclusas. ☆

...porque la gestión del Canal trasciende el hecho mismo del referéndum en el cual los panameños decidiremos el futuro de la vía interoceánica.



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Manuel E. Benítez
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Producción
Redacción
Ariyuri Mantovani
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

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



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

ACP

Llegaron las últimas locomotoras

Néstor Ayala



Del total de 100 unidades, 16 fueron ensambladas por trabajadores canaleros bajo la supervisión de técnicos japoneses.

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El pasado 24 de julio llegaron a las esclusas de Gatún las últimas diez locomotoras de nueva generación, que completan el reemplazo total de la flota del Canal, que suma 100 unidades.

El contrato de fabricación de estas nuevas locomotoras se le adjudicó a la Corporación Mitsubishi, asociada con Kawasaki Heavy Industries y Toyo Denski, en el año 1997. El monto total del mismo fue de 212 millones de balboas.

Características tales como mayor capacidad de remolque y velocidad máxima de retorno de 16 kilómetros por hora son algunas de las ventajas de estas nuevas locomotoras. “Estamos complacidos con el reemplazo de la flota, ya que podremos dar mejor servicio a nuestros clientes pues contaremos con equipo que tiene mayor capacidad para manejar el volumen de carga, que cada día aumenta por el Canal”, comenta María Ruíz, ingeniera del proyecto.

El contrato celebrado con la corporación Mitsubishi incluía una cláusula especial que establecía que 16 de estas unidades serían ensambladas en los talleres de la Autoridad del Canal de Panamá. La capacidad y profesionalismo del grupo de artesanos de la División de Esclusas ha hecho posible que doce unidades se encuentren funcionando en las esclusas de manera eficiente. “Los técnicos japoneses están satisfechos por el trabajo hecho por nuestros electricistas y mecánicos, la impresión causada en ellos ha sido favorable”, añade Ruíz.

Luego del desembarco de estas diez nuevas unidades, se procederá a la



inspección por parte de los técnicos japoneses; a este proceso sigue un periodo de prueba que debe durar un mes. Una vez concluido este periodo se evaluará su desempeño y la ACP procederá a la aceptación formal de las unidades.

El mantenimiento de estas unidades más potentes estará a cargo del personal panameño perteneciente a los talleres de la División de Esclusas, quienes han sido capacitados para esta función.

Datos generales

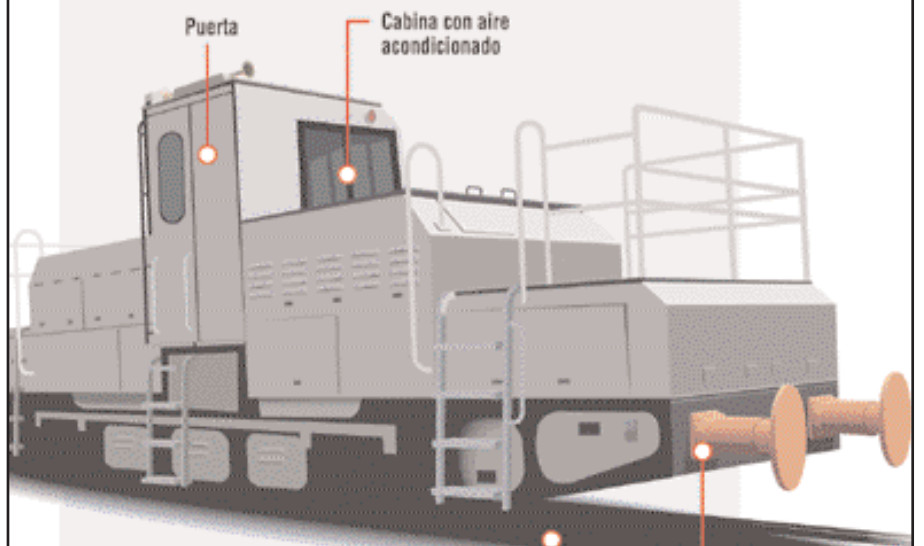
Las primeras locomotoras utilizadas en el Canal fueron construidas por la Compañía General Electric. En 1964 fueron reemplazadas por locomotoras marca Mitsubishi, que pesaban 55 toneladas, con una velocidad máxima de retorno de 14.4 kilómetros.

El nuevo modelo es un modelo más liviano, fuerte y veloz. Pesan 50 toneladas, cuentan con 2 unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una. Tienen capacidad de remolque de hasta 70 mil libras fuerza (35 mil en cada molinete) a 3 millas por hora. Se ha comprobado que su nuevo diseño ha reducido el tiempo de los eslabes.★



Locomotora Tercera Generación

Estas locomotoras tienen mayor potencia y velocidad de remolque que el modelo anterior



Características:

- Dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza
- Capacidad para remolcar a una velocidad de 8 Km/h.
- Velocidad máxima de retorno de 16 Kilómetros por hora
- 55 Toneladas de peso

Se necesitan al menos 6 locomotoras para asistir a un Panamax



La salud en el Canal, hoy y con una eventual ampliación

Dra. María Ana Molino de Antoniadis
Lcda. Gloria Dávila de De Obaldía

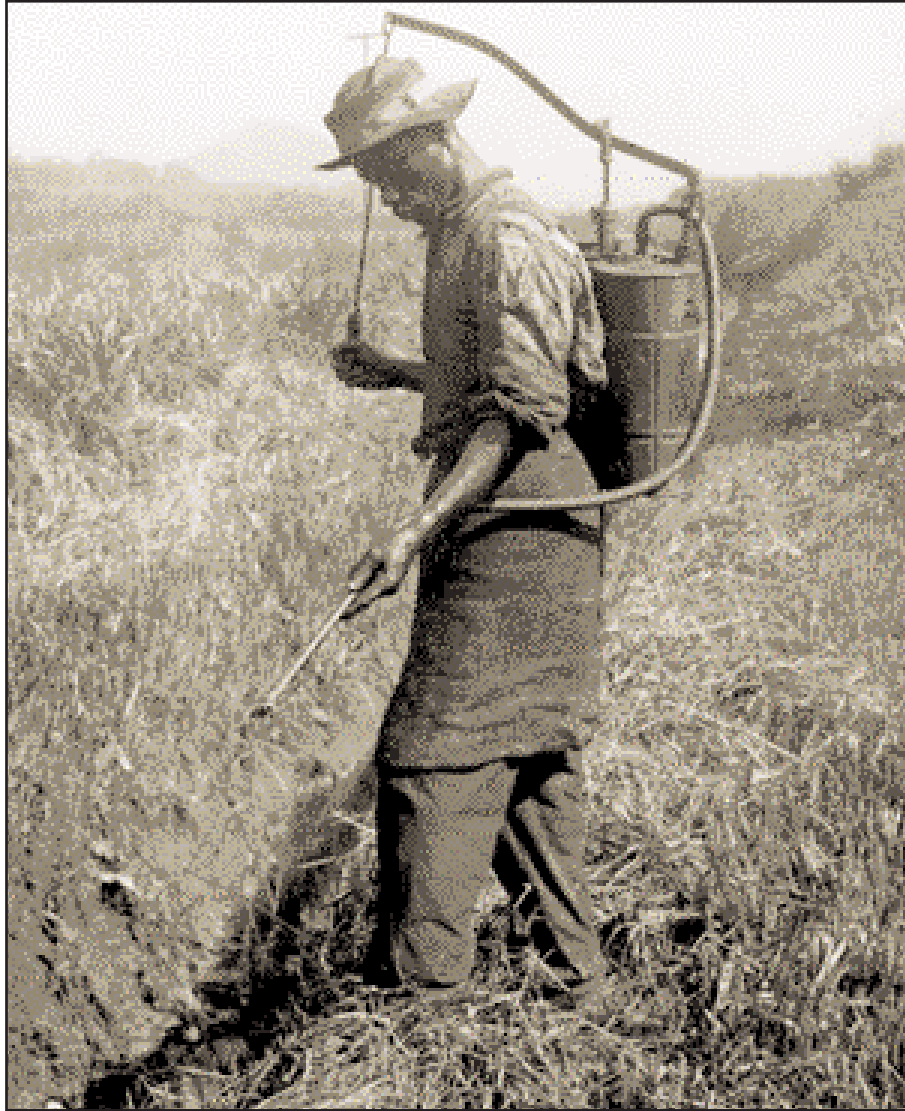
El Canal de Panamá nos ha impactado positivamente en más de una forma. Una de ellas es sin duda el área de la salud ambiental y para ello la historia nos da cuenta en detalle de esta realidad.

Hoy día, esta tarea está a cargo de las Divisiones de Administración Ambiental y Salud Ocupacional de la Autoridad del Canal de Panamá, (ACP) las cuales concentran su esfuerzo para que las condiciones de salud y saneamiento ambiental del área canalera, muy lejos de las existentes en 1904 cuando se inició la construcción del Canal, sean motivo de tranquilidad y orgullo para todos los panameños.

Por parte de la División de Administración Ambiental, del Departamento de Seguridad y Ambiente, hay toda una infraestructura y sistema de vigilancia, que permite un estricto control de enfermedades dentro de las áreas bajo responsabilidad de la ACP, con actividades de vigilancia constante y que serían consideradas en las especificaciones de los contratos de ampliación, como normas de desempeño y control ambiental bajo fiscalización estricta por la ACP. Estas normas y controles ambientales han sido importantes para asegurar que la prevalencia de enfermedades transmisibles por mosquitos y otros insectos; vectores en el área canalera y en la Cuenca del Canal sea baja.

Por su parte, la Sección de Sanidad de la ACP es responsable de promover, vigilar y mantener la sanidad ambiental en todas las áreas de operación y funcionamiento del Canal de Panamá. Entre las actividades que realiza podemos mencionar: el control y mantenimiento de la vegetación terrestre, atención durante las 24 horas del día por presencia de abejas africanizadas, culebras y otros animales; canalización de aguas superficiales, inspecciones sanitarias con el objetivo de verificar el cumplimiento de estándares de manejo, consumo de alimentos y aseo en embarcaciones e instalaciones terrestres. Lleva a cabo también, el Programa de Control de Vectores y Plagas, que permite mantener una vigilancia mediante trampas de luz de colección diaria, revisión de sitios en la foresta en busca de criaderos de insectos picadores, detección y eliminación de criaderos de vectores como *Aedes aegypti*, *Anopheles* y otros vectores de enfermedades tanto al hombre como a los animales, en las instalaciones del Canal y en áreas adyacentes. La Sección de Sanidad participa en Programas de Educación Ambiental en ferias, escuelas e imparte charlas relacionadas a temas de control de vectores en diferentes escenarios de la República de Panamá.

El Programa original de Control de Vectores de la ACP fue revisado por los doctores Gary Clark y Jorge Arias del Centro para el Control de Enfermedades Transmisibles (CDC)



La historia da cuenta de la labor de control sanitario llevada a cabo por la empresa canalera desde sus inicios.



de los Estados Unidos en 1999, y en el 2001 por el Dr. Jack Petersen de la Universidad de Carolina del Norte, quien impartió un curso sobre el Manejo de Resistencia en mosquitos. El mismo fue presentado como un modelo de trabajo en la Reunión Anual

de la Asociación Americana de Control de Mosquitos en New Jersey en el año 2000. En los últimos años se han evaluado el uso de productos de cara a utilizar los que menos efectos produzcan en el ambiente. De manera constante se evalúan los cambios y se

actualizan los procedimientos de trabajo con el objetivo de preveer las situaciones que se nos puedan presentar en el presente y en el futuro.

Desde el año 1982 no se reporta fiebre amarilla selvática ni urbana en Panamá, y en el área canalera la ACP trabaja en estrecha colaboración con el Ministerio de Salud en el control de vectores y con otras instituciones como el Laboratorio Conmemorativo Gorgas, la Universidad de Panamá, el Ministerio de Educación, la Dirección de Mantenimiento de Aseo Urbano y Domiciliario y otras instituciones.

Las áreas identificadas en la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas se encuentran dentro de las áreas de operación del Canal, de manera que están sujetas a los programas de control sanitario y de vectores de la ACP. Son áreas conocidas, así como los tipos de vectores que se encuentran en ellas. Son áreas fragmentadas a orillas del Canal, en donde desde hace años se llevan a cabo labores de mantenimiento, por lo que no se trata de "abrir" áreas de bosques no transitadas por los trabajadores ambientales de la ACP.

El análisis ambiental de las opciones estudiadas para las esclusas propuestas (Atlántico y Pacífico) en el 2004, indicó que se preveen impactos bajos en la parte epidemiológica asociada a los insectos vectores de enfermedades tropicales.

Entre los planes esbozados, en caso de aprobarse el proyecto, se le indicará a los contratistas que realizarán las obras, que cumplan con lo que estipulan las leyes panameñas en cuanto a cobertura de salud y riesgos profesionales, al igual que el salario mínimo, requisitos estos que se exigen a todo contratista de la ACP. La ACP vigilará que se cumpla con las leyes y contratos, y brindará el apoyo necesario con su actual sistema de respuesta a emergencias. Como las obras se realizarían, como hemos indicado, en áreas contiguas a las actuales esclusas de Miraflores y Gatún, contarían con los sistemas establecidos en esas áreas para apoyar la salud y seguridad de los trabajadores.

Igualmente se realiza una vigilancia epidemiológica de los barcos en tránsito por el Canal en conjunto con los oficiales de abordaje y arqueadores del Departamento de Operaciones Marítimas. En estos casos, se hace un trabajo las 24 horas del día, en colaboración con Sanidad Marítima del Ministerio de Salud, estando siempre alerta a las epidemias y eventos epidemiológicos mundiales, para evitar que el país se vea afectado por alguna de estas situaciones, o que entren al país enfermedades que no tenemos y no deseamos.

Luego de 100 años desde que se inició la construcción del Canal, el campo de la salud y el saneamiento del área canalera han avanzado sustancialmente y se cuenta con la experiencia necesaria para garantizar áreas de trabajo sanas y seguras.★

Los 50 años del contenedor

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los días 21 y 22 de junio de 2006 se llevó a cabo, en la ciudad de Nueva York, la conferencia denominada "Cincuenta años después de la contenerización: ¿Satisface la información sobre el comercio nuestras necesidades en el siglo XXI?".

El evento contó con la participación del renombrado escritor Marc Levinson, autor del libro "The Box", el cual narra la historia del contenedor y cómo el mismo ha contribuido a hacer al mundo más pequeño y más grande a la economía. En su libro, Levinson explica que el contenedor es la base de un sistema altamente automatizado para mover las mercancías de un punto a otro, a un costo mínimo y sin complicaciones. De acuerdo a Levinson, el contenedor es responsable del bajo costo de transportar mercancías por mar y allanó el camino para convertir a Asia

en la fábrica del mundo, permitiendo a los consumidores disfrutar de una gran variedad de productos manufacturados. El libro resalta que gran parte del éxito del contenedor se debe a las inversiones millonarias realizadas por inversionistas privados y puertos interesados en estar a la vanguardia tecnológica.

En la conferencia también participó Michael Mandel, economista en jefe de la revista Business Week, quien habló sobre el desenvolvimiento de la economía actual y explicó los indicadores de crecimiento. Por parte de la ACP, participó el Director del departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo, Rodolfo Sabonge, quien compartió con los asistentes la propuesta de ampliación del Canal de Panamá y explicó la importancia del segmento de portacontenedores en el Canal.

El segmento de portacontenedores constituye el principal impulsor del crecimiento del tráfico por la ruta del Canal. Este segmento representó, en

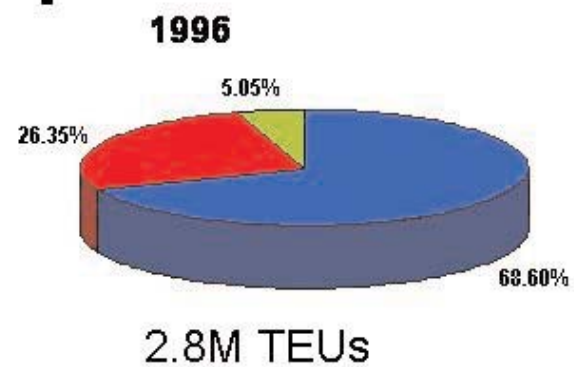
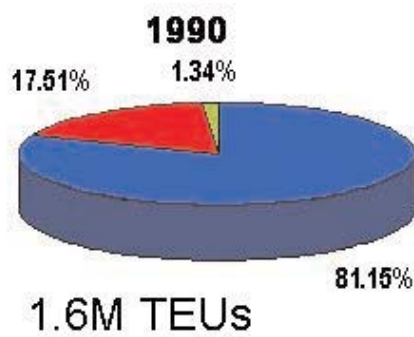
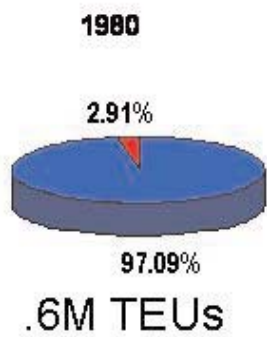
el año fiscal 2005, el 35% del tonelaje total que transitó el Canal y el 40% de los ingresos por peajes. En los últimos años, el tamaño de los buques portacontenedores de la flota ha ido creciendo significativamente. La ilustración adjunta muestra que en un periodo de 10 años (de 1996 a 2006), dicha flota casi se ha triplicado, en respuesta a la creciente demanda. Hoy día se transportan en contenedores no sólo productos terminados, sino una gran cantidad de productos semi-procesados que se movilizan de un lugar a otro para completar su producción final en aquellos lugares donde resulte más económico procesarlos. Por esta razón, dentro de un contenedor podemos encontrar desde televisores y vestidos hasta productos industriales como resinas sintéticas, piezas para motores, papel para reciclar, tornillos y cabello para muñecas.

Como podemos ver, el contenedor ha jugado un papel importante en la globalización de los mercados, permitiendo el transporte de materia

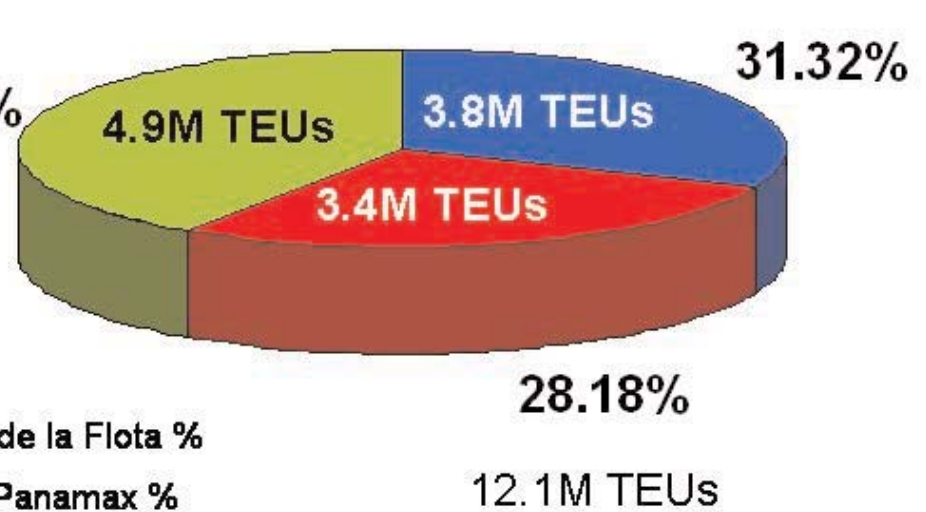
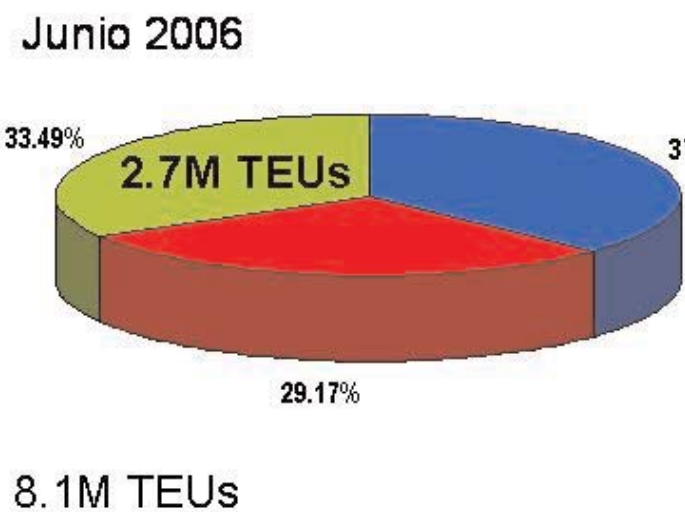
prima, productos semi-procesados y productos terminados de un lugar a otro a un costo mínimo. El transporte de mercancías en contenedores es un negocio basado en volúmenes: entre más contenedores viajen en un buque o tren, menor es el costo por contenedor. Los más beneficiados de los bajos costos de transportar mercancías en contenedores son aquellos embarcadores y fabricantes que están ubicados en áreas cercanas a puertos y con buena infraestructura de transporte.

El aumento en la flota y en la demanda de materia prima y productos ha impulsado a los principales puertos y centros de distribución de mercancía a invertir en capacidad e infraestructura para mantenerse competitivos. El Plan Maestro del Canal de Panamá incorpora la construcción de un tercer juego de esclusas que permitiría hacerle frente a la demanda creciente de los servicios de la vía acuática y que podría atender buques portacontenedores con mayor capacidad de carga. ☆

Evolución de la flota de buques contenedores



Flota Proyectada al 2011



■ Resto de la Flota %
 ■ TEUs Panamax %
 ■ TEUs Post Panamax %

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

Encuentro de delegados campesinos

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Más de 200 personas, mayoritariamente delegados de los Comités Locales de las sub cuencas de los ríos Indio, Toabré, Coclé del Norte y Caño Sucio, se reunieron en Penonomé.

Los Comités Locales son espacios de participación comunitaria creados en lo que se conocía como la región occidental de la Cuenca del Canal, formada por las sub cuencas arriba mencionadas.

La ACP convocó a los delegados comunitarios y a los observadores de estaciones con la finalidad de presentar los informes del trabajo realizado en los últimos años en la región desde el 2001 hasta el 2006 cuando fue derogada la Ley 44 que estableció los límites de la Cuenca del Canal, incorporando la región occidental.

En el encuentro también se habló de la continuidad de los proyectos por parte de otras instituciones y se despejaron algunas inquietudes de los líderes comunitarios.

El evento

Fue el reencuentro de viejos amigos y conocidos. De un lado, los voceros de las comunidades que participaron en los encuentros campesinos y en las mesas de trabajo; del otro, los trabajadores de la ACP que facilitaron el proceso y acompañaron en el recorrido a los campesinos.

Los delegados comunitarios llegaron desde comunidades tan lejanas como Río Indio Nacimiento y Boca de Uracillo, entre otras.

El auditorio Victoriano Lorenzo del Instituto para la Formación y el Aprovechamiento de los Recursos Humanos (IFARHU) en Penonomé acogió por dos días a los cerca de 200 representantes comunitarios (hombres y mujeres).

La jornada

Se inició con la presentación de los informes del trabajo realizado por la ACP en las sub cuencas de los ríos Toabré, Indio, Caño Sucio y Coclé del Norte.

En el tema de comunicación se habló sobre el proceso que se desarrolló para mantener informadas a las comunidades. En ese sentido, se dio cuenta de la realización de 278 programas de radio, más de 200 segmentos de televisión y seis ediciones del periódico Cocuyo.

El Equipo Social hizo un recuento del trabajo realizado junto a las comunidades con el propósito de conocer la región y promover su desarrollo. Se habló de los estudios ambientales, culturales y socio económicos que se hicieron.

También se rindió cuenta del trabajo realizado en materia de educación ambiental con programas de capacitación a educadores y estudiantes, participación en ferias y eventos y distribución de materiales didácticos.

Los proyectos de reforestación, las estaciones hidrométricas y meteorológicas, la calidad del agua, que es buena en la mayoría de los ríos



Durante el encuentro se presentaron los informes del trabajo realizado por la ACP en las sub cuencas de los ríos Toabré, Indio, Caño Sucio y Coclé del Norte durante los años en que estuvo vigente la ley 44. Durante la reunión se aclararon inquietudes con respecto a los títulos de propiedad otorgados como parte del programa de titulación de tierras que recibió el apoyo de la Autoridad del Canal de Panamá. La jornada terminó con una alegre velada musical en la que participaron tanto representantes comunitarios como funcionarios de la ACP.



de la región, fueron otros de los temas tratados.

La Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH) habló sobre el proceso de capacitación en las comunidades con temas como reparación de motores fuera de borda, modistería, cultura ambiental y otros.

El tema de los proyectos de infraestructura en las comunidades fue abordado por Rogelio Delgado, director del Proyecto de Actividades Prioritarias de la Cuenca del Canal,

adscrito a la Presidencia de la República.

Uno de los puntos que interesaba a los delegados comunitarios y que quedó claro en la reunión tenía que ver con la continuidad de los proyectos. Además de informar sobre la avance de los diferentes proyectos, Delgado afirmó que se encuentran en proceso de licitación otros nuevos aclarando que, a pesar de la derogación de la Ley 44, tanto los proyectos de desarrollo como de capacitación continuarán en

el área.

Títulos válidos

El tema de la titulación de tierras fue uno de los que más opinión y preguntas generó.

Los delegados querían saber si los títulos que recibieron siguen teniendo validez ahora que se derogó la Ley 44.

Marisín Vázquez de la ACP dijo categóricamente que los títulos tienen plena vigencia ya que son documentos

Encuentro de delegados campesinos



oficiales expedidos por el Registro Público.

Una cosa no tiene nada que ver con la otra, explicó Vásquez, refiriéndose a la derogación de la Ley 44.

Otra pregunta de los participantes tenía que ver con qué pasará con las personas que no titularon sus tierras.

La respuesta fue que como el programa era voluntario, aquellos que perdieron la oportunidad de titular sus tierras a través del proyecto ahora tendrán que hacerlo por la vía regular o sea a través de la Dirección Nacional de Reforma Agraria (DINRA).

Sobre los títulos que quedaron pendientes de entregar (más de 800), se informó que se pueden retirar en

Capira en las oficinas del MIDA en donde funciona la Unidad Técnica Administrativa (UTA) coordinadora del proyecto de titulación.

Aquellos expedientes que están en trámite pasarán a manos de la DINRA.

Otras actividades

Los delegados comunitarios eligieron a sus representantes (principal y suplente) ante la instancia que desde la Presidencia de la República se definirá la suerte de los proyectos que se ejecutarán en las diferentes comunidades.

Ismael Sánchez de la sub cuenca del río Toabré resultó electo como principal, mientras que Edilberto Mora de la sub cuenca de Coclé del Norte salió como suplente.

Paralelo a la elección de los dos representantes, tuvo lugar una reunión entre el personal de la ACP responsable de las estaciones hidrométricas y meteorológicas y los observadores de dichas estaciones que son residentes de los lugares en donde existen estas instalaciones.

Tras la clausura hubo un acto cultural muy animado que contó con la participación de dos invitados que interpretaron décimas alusivas a la vida en el campo y a la conservación de la naturaleza.

También algunos de los delegados participaron cantando décimas, salomando o diciendo trabalenguas.



Diferencias entre la propuesta de ACP y la Comisión Tripartita

Agustín Arias Chiari
Director de Ingeniería y Proyectos

Algunas personas se han dedicado a la tarea de comparar la propuesta de construir un tercer juego de esclusas presentada por la ACP con la alternativa de un tercer juego de esclusas de alto nivel para barcos de 150,000 toneladas muertas, recomendada por la Comisión Tripartita en el Estudio de Alternativas al Canal de Panamá (CAS, por sus siglas en inglés) de 1993*. Dichas comparaciones se han venido haciendo con el propósito de determinar qué tan razonable es el estimado de costos preparado por la ACP, a un valor de B/.5,250 millones. Sin embargo, las personas que hacen estas comparaciones no han analizado en detalle la alternativa presentada por el CAS ni mucho menos se han tomado el trabajo de estudiar debidamente la propuesta de la ACP. Esto hace pensar que la intención real no es la de escudriñar de manera científica, sino más bien tergiversar y confundir al resto de los panameños que tienen el derecho de ejercer su decisión sobre la propuesta de ampliación del Canal de Panamá en el referéndum nacional programado para el 22 de octubre.

La realidad es que los dos proyectos son tan diferentes entre sí, a pesar de que tienen los mismos componentes, que no resulta técnicamente admisible proyectar los costos de una propuesta utilizando la otra como base. Más aún, los estimados de costos del CAS están referenciados al año 2020, mientras que los estimados de la ACP lo son al año 2005, pero con provisiones de inflación correspondientes al período de construcción. Esto de por sí ya establece bases diferentes.

Esto se sustenta porque el estudio del CAS recomendó construir un tercer juego de esclusas para barcos pospanamax de carga a granel, mientras que la propuesta presentada por la ACP está dirigida a servir barcos de tipo portacontenedores. La propuesta de la ACP refleja la creciente demanda del tráfico, los cambios recientes del negocio de transporte marítimo, y la fuerte tendencia a mover más carga en contenedores.

El hecho de usar diferentes diseños de barcos tiene grandes impactos sobre la propuesta de construir un tercer juego de esclusas. Esto ocurre porque los barcos graneleros requieren de un mayor calado que los barcos portacontenedores, pero cuentan con menores dimensiones de largo y ancho. De tal forma que la recomendación del CAS refleja cauces de navegación mucho más profundos (21 metros versus 16.8 metros de ACP), lo cual afecta al Canal a lo largo de sus 84 kilómetros de longitud y termina siendo el renglón de costo del proyecto más caro según CAS.

Al analizar ambas propuestas podemos distinguir que la alternativa del CAS suma 361 millones de metros cúbicos (MMC) de excavaciones (entre material seco, dragado y excavaciones en las esclusas) comparado con



Foto Ilustrativa

solamente 133 MMC en la propuesta de la ACP, o sea, casi una relación de 3 a 1. Esta diferencia tan significativa se refleja en el volumen de dragado, que se reduce de 247 MMC bajo el CAS a solamente 50 MMC en la propuesta de la ACP. Tomando en cuenta que casi la mitad del material es rocoso, esto resulta en ahorros substanciales de costos a favor de la alternativa de la ACP. El dragado es tan voluminoso en el caso del CAS, que se dedica gran parte del informe de ingeniería a describir la manera en la que se pudieran ejecutar los trabajos, reflejando un impacto muy alto sobre la operación del Canal existente durante el período de construcción.

A simple vista se observa que la alternativa de la ACP propone un alineamiento para las esclusas del Pacífico con una longitud de 10.4 kilómetros, en comparación con la propuesta del CAS, que tiene un largo de 13.4 kilómetros, o sea un ahorro de más del 20 por ciento en longitud a favor de la de ACP. Esto se debe a que la propuesta de la ACP está respaldada por análisis de ingeniería mucho más elaborados y optimizados que los presentados por el CAS.

En cuanto a las esclusas, también podemos apreciar que las tecnologías empleadas y los diseños son muy diferentes y por eso no es pertinente comparar las esclusas en base a relaciones de volúmenes o criterios similares. Las esclusas recomendadas por el CAS son de dos niveles con compuertas abisagradas, sistema de llenado y vaciado por el fondo, y usan locomotoras para el posicionamiento de los barcos. Las esclusas propuestas

por la ACP son de tres niveles, con tinas de reutilización de agua, compuertas rodantes, sistema de llenado y vaciado por las paredes laterales, y utilizan remolcadores para posicionar los barcos. También hay diferencias en las dimensiones puesto que las esclusas del CAS son menos largas y anchas, pero mucho más profundas dado el mayor calado requerido por los barcos graneleros y el hecho de tener solamente dos niveles, en comparación con la propuesta de la ACP que tiene tres niveles, a pesar de operar a un nivel máximo del lago Gatún un poco más alto. Los diseños también son diferentes: las esclusas del CAS están basadas en estructuras de gravedad que son masivas en concreto. En cambio, las propuestas por la ACP tienen paredes de concreto con refuerzo de acero. Los diseños son tan diferentes que los volúmenes de concreto para las esclusas del CAS suman 6.4 MMC en comparación con solamente 4.0 MMC para las esclusas propuestas por la ACP, incluyendo las tinas de reutilización de agua, lo que representa un 60% de diferencia. Sin embargo, el diseño de la ACP incluye un total de 256,000 toneladas de acero de refuerzo en comparación con el del CAS, que tiene 64,000 toneladas, lo cual también refleja gran diferencia.

El hecho de utilizar un sistema de posicionamiento de barcos diferente también afecta las dimensiones de las esclusas, sus elevaciones y el tamaño de las paredes que, en el caso de emplear locomotoras, tienen que soportar los pesos y esfuerzos ejercidos por estas durante la

operación. Las locomotoras también requieren de una infraestructura de rieles, cremallera y conductos de electricidad que suman más de 6,700 toneladas de acero para ambas esclusas según el CAS. La propuesta de la ACP no utiliza locomotoras y presenta ahorros significativos durante la vida útil del activo por el uso de remolcadores.

Ambos diseños emplean un sistema diferente de compuertas. El CAS propone el uso de compuertas abisagradas que son similares a las existentes. Las compuertas propuestas por el CAS son mucho más altas que las existentes porque se trata de esclusas de 2 niveles y más anchas por el mayor tamaño de las esclusas. La propuesta de la ACP propone el uso de compuertas rodantes. El diseño de compuerta de la ACP requiere de 20,800 toneladas de acero versus 15,800 para la alternativa del CAS.

Al examinar los informes preparados por el CAS, nos percatamos de que sólo se calcularon las cantidades y los costos para una sola esclusa y estos valores fueron duplicados para desarrollar el estimado de costos para ambas esclusas (Pacífico y Atlántico). Por el contrario, la ACP desarrolló diseños conceptuales individuales para cada una de las esclusas, reflejando así las diferencias en las condiciones de los suelos, los distintos parámetros sísmicos y las variaciones en las mareas.

La propuesta del CAS elimina el Puente de las Américas y el muelle de Rodman, por lo que incluye la construcción de un nuevo puente en el Pacífico y añade otro en el Atlántico. La propuesta de la ACP no afecta el Puente de las Américas y plantea la necesidad de construir un puente en el Atlántico, aunque no se incluye en el estimado de costos del proyecto de ampliación.

Por último, el estimado de costos de la ACP incluye un pormenorizado análisis de riesgos que establece las bases para determinar el nivel apropiado de contingencias del proyecto, el cual se calculó en un 28% de los costos directos e indirectos. La contingencia asumida por el CAS es del 10%, pero no incluye ningún análisis de riesgo que pueda respaldar dicho monto.

Como resultado del análisis de ambas propuestas, la conclusión es lógica y nos revela que no es compatible un análisis comparativo de costos entre ambas propuestas porque crea distorsiones muy grandes y desvirtúa los resultados. Cada propuesta debe sustentarse bajo sus propios méritos, y sus contenidos individuales no deben utilizarse de manera demagógica para desinformar y/o confundir a la opinión pública.★

*Final Report of the Commission for the Study of Alternatives to the Panama Canal, Volume IX, Engineering and Cost Estimates Phase II (3), 1993. Disponible en el portal de internet de la ACP bajo Plan Maestro, Otros Estudios.

Ventana internacional

México está listo para aprovechar la oportunidad cuando los puertos estadounidenses estén saturados, afirma Fox

LLOYD'S LIST

El presidente urge acción rápida para aprovechar una "gran oportunidad" que se presenta gracias al crecimiento comercial con Asia

25 de julio de 2006

"El diagnóstico es claro. Para el 2010 la revolución mundial del comercio internacional saturará los puertos de los Estados Unidos y el Canal de Panamá", afirmó el presidente mexicano, Vicente Fox.

"Esta es una gran oportunidad para México. Es una gran oportunidad de inversión pero necesitamos actuar rápidamente".

Sin embargo, los inversionistas están divididos con respecto a las necesidades inmediatas para las inversiones que suplen al comercio entre Asia y Estados Unidos que son de suma importancia.

"Hasta que haya suficiente congestión en la costa oeste de los Estados Unidos, no creo que a las líneas navieras les interese desplazar un buque por tres días hacia el sur", manifestó Gene Smith, gerente general de la SSA en México.

Aún existen problemas para conectar el puerto de contenedores más importante de México, Manzanillo, el cual se está promocionando como un punto de entrada para la carga estadounidense. Ferromex, el operador de ferrocarril que sirve a Manzanillo, ha encontrado barreras que limitan su acceso a la red ferroviaria de los Estados Unidos.

"Ferromex se encuentra con un obstáculo cada vez que trata con la compañía Union Pacific o la Burlington Northern Santa Fe Railway porque no quieren perder el trayecto largo [tramo del recorrido desde Long Beach hacia el este de los Estados Unidos]", afirmó Troy Hatherall, gerente general de la SSA México en Manzanillo.

El grupo chileno que maneja la terminal, Saam, es uno de un grupo de inversionistas extranjeros que han identificado a México como una prioridad para la inversión. Pero está luchando para vencer los problemas que han impedido que los puertos puedan sacarle provecho a la escasez de capacidad en otras rutas comerciales.

Claudio Pommiez, gerente administrativo de la Saam en México,



señaló: "La gran logística que falla en México es la interconexión que debiera existir entre los puertos en el Pacífico y el mercado estadounidense".

La Saam ha estado considerando la posibilidad de desarrollar una terminal de contenedores en Guaymas, un puerto más pequeño en la costa del Pacífico de México, pero se ve afectado por los mismos problemas de acceso a la red ferroviaria de los Estados Unidos.

"Hemos sostenido reuniones con la Autoridad Portuaria en Guaymas y ellos quieren desarrollar el puerto porque existe una clara oportunidad allí", indicó el señor Pommiez. "El problema es cómo integrar los dos sistemas ferroviarios".

Una combinación innovadora de un inversionista ferroviario con las operaciones existentes en la red ferroviaria estadounidense y un operador portuario que no ha podido afianzarse en la economía más grande del mundo está haciendo lo posible para estar listos para el aumento en los volúmenes que pasarán por México hacia los destinos en los Estados Unidos a medida que la vía acuática llega a su máxima capacidad.

A partir del 19 de junio, la compañía estadounidense Kansas City Southern

Railway (CS) comenzó un servicio diario en su servicio ferroviario, Nafta Rail, de la costa del Pacífico de Lázaro Cárdenas a Laredo, Texas.

La KCS está trabajando con el operador de terminal más grande del mundo, Hutchison Port Holdings, como las dos compañías que promueven activamente la opción de embarcar la carga por la vía de Lázaro Cárdenas directamente a los Estados Unidos. La Hutchison también es parte de un grupo de inversionistas que están considerando la posibilidad de un proyecto ferroviario y portuario de \$1 mil millones en Baja California.

Las compañías navieras han tomado nota. "Los adelantos recientes en el puerto de Lázaro Cárdenas que han involucrado acuerdos internacionales innovadores, mejoras de infraestructura y nuevas tecnologías han abierto una puerta para el tráfico estadounidense", declaró Juan Manuel González, director administrativo de la Hapag-Lloyd's para la región latinoamericana.

"Creemos que esta ruta representará una buena oportunidad para los clientes que buscan alternativas hacia destinos en la costa oeste de los Estados Unidos. Estamos realizando embarques de prueba con

origen en Asia hacia Laredo y Kansas City."

La Hutchison está lista para ampliar su capacidad en la instalación de Lázaro Cárdenas en agosto del próximo año con la llegada de tres grúas súper pospanamax y tres nuevos atracaderos.

Sin embargo, los embarques de prueba permanecen limitados, lo que sugiere que las líneas navieras no están dispuestas a dejar las alternativas probadas y en funcionamiento.

"A la fecha, los volúmenes que han sido embarcados hacia los Estados Unidos a través de los puertos mexicanos son limitados", manifestó Ken Johnson, gerente general de la Maersk Line en México.

La experiencia del principal usuario de Lázaro Cárdenas aparenta responder la pregunta sobre la disposición que tendrían las líneas navieras para desviar grandes buques, a menos que existan serios problemas de congestión en Los Ángeles, Long Beach y Seattle.

Las líneas navieras que operan en Lázaro Cárdenas han observado una mejora significativa en los procedimientos de aduanas, lo que ha contribuido a facilitar el pronóstico del movimiento de contenedores desde México hacia los Estados Unidos. Pero queda la percepción de que existen problemas en el movimiento a través de los puertos mexicanos y los sistemas ferroviarios.

A pesar de esto, el señor González afirma que el problema histórico de demora en la aduana mexicana se ha superado. "Las autoridades de aduanas han colaborado muchísimo con este corredor en el mejoramiento de los trámites administrativos", señaló.

Mucho dependerá de la capacidad del Canal de Panamá y los puertos de la costa oeste para mantenerse al día con las exigencias del comercio fuera de control entre los Estados Unidos y China.

"La demanda por dichos servicios [tráfico de la puerta mexicana hacia los Estados Unidos] estará limitada mientras las navieras estadounidenses puedan cubrir sus necesidades a través de los puertos de los Estados Unidos", afirmó el señor Johnson.

"Los importadores y exportadores de los Estados Unidos pueden atender sus necesidades actuales a través de los puertos estadounidenses y no tienen urgencia por cambiar" ✪

SAMAAP organiza concurso

La Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá (SAMAAP), organización sin fines de lucro, anuncia que, con motivo de la celebración del 92o aniversario del Canal de Panamá, llevará a cabo el V Concurso sobre el Canal y la Historia de la Etnia Afro Antillana, además de una cena y baile en homenaje a cinco personas distinguidas.

El concurso tendrá lugar el jueves 17 de agosto en el auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena a las 4:00 p.m., con la participación de estudiantes de colegios secundarios. La entrada es totalmente gratis y se espera contar con la presencia

de todos los que desean respaldar a nuestros jóvenes.

En la cena serán laureados: el licenciado Antonio Michel, gerente de la División de Protección del Canal de la Autoridad del Canal; el señor Edward Jordan, empresario, dueño de la Barbería Pío; la profesora Emily Butcher, educadora y supervisora de música jubilada; el Magistrado de la Corte Suprema, Harley J. Mitchell; y la doctora Lydia Gordón de Isaacs, decana electa de la Facultad de Enfermería de la Universidad de Panamá.

Este acto cultural y festivo será celebrado en el

Hotel Veneto, el sábado, 19 de agosto de 2006, a partir de las 7:30 p.m. y amenizado por el Conjunto Beachers y la discoteca Bulgin and the Crew. La donación en apoyo a los programas de SAMAAP es de B/.30 por persona, hasta el 15 de agosto, y B/.35, posteriormente.

Los boletos pueden ser obtenidos llamando a Carmela Gobern al 314-0398, Enrique Sánchez al 6533-0399, Inés Sealy al 221-4276, o Catalina Garrido en el Museo al 262-1668.

Asamblea Juvenil visita el Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El pasado 24 de julio se instaló la cuarta Asamblea Juvenil, en su sede del Palacio Justo Arosemena.

Ciento cincuenta y seis jóvenes estudiantes, diputados y suplentes, participaron de un interesante ejercicio democrático, luego de ser elegidos por votación en sus respectivos centros educativos.

Estos jóvenes participaron en interesantes debates, siendo uno de ellos la propuesta de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas.

Para conocer más sobre este tema, el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta fue invitado a exponer sobre la propuesta ante el pleno de esta Asamblea Juvenil.

Los diputados juveniles también tuvieron la oportunidad de conocer más sobre la operación del Canal y su funcionamiento cuando realizaron un tránsito parcial por las esclusas de Miraflores a bordo del buque escuela Atlas.

Los miembros de la Comisión de Asuntos del Canal también participaron en un interesante debate en el programa El Canal al día, con la participación además de Francisco Miguez, coordinador del Plan Maestro y de Arnoldo Cano, miembro de este equipo.

Todas estas jornadas complementaron los conocimientos



Los jóvenes participaron en un tránsito parcial por el Canal. Además tuvieron la oportunidad de conversar con el administrador del Canal sobre el proyecto de ampliación de la vía acuática mediante un tercer juego de esclusas.

de los diputados juveniles sobre el Canal, su funcionamiento e importancia y el por qué de la necesidad de ampliarlo.

La primera Asamblea Juvenil se reunió en el año 2001 y desde entonces se realizan con el propósito de enseñar a los jóvenes el proceso electoral y la importancia de la labor que se realiza en la Asamblea Nacional. ☆



Alejandro Caballero

Mujeres que abren camino al andar

Maricarmen V. de Ameglio
mdameglio@pancanal.com

Suena la alarma y se enciende una luz roja intermitente. Con un vistazo al tablero de control, Victoria Levy de Varela –operadora de equipo de la planta generadora de Miraflores– identifica la causa. La presión de hidrógeno descendió, y debe colocar una nueva botella de hidrógeno en los generadores para enfriarlos. Nada grave, pero pudo serlo.

Vicky –como le apodan– labora en el Canal desde hace 29 años, cuando ingresó al programa de aprendices de la antigua Compañía del Canal, poco después de graduarse de ingeniería industrial. Desde entonces, atiende las unidades generadoras de la planta eléctrica de Miraflores, y es la única mujer en el Canal que vela por que esta planta cumpla su objetivo de ofrecer electricidad de manera continua y eficiente. Su “oficina” es una planta térmica, donde el combustible se convierte en energía química, luego en energía calórica, en movimiento y finalmente en electricidad.

Ser la única canalera en este campo no ha sido problema para ella. Con satisfacción, comentó: “Yo en realidad me siento como una reina porque gracias a Dios siempre he tenido compañeros que han sido positivos conmigo. Me han hecho sentir parte del grupo, así que he tenido las partes buenas de todo porque también puedo demostrar que una mujer puede alcanzar cualquier meta que se



Armando De Gracia

proponga”.

Como parte de sus deberes, Vicky es responsable de la operación de dos unidades turbo generadoras de vapor, tres turbinas de gas y motores de combustión interna. Además, vigila la seguridad y operación eficiente de las unidades y equipos auxiliares.

Para ella, su trabajo es interesante y siempre la desafía con nuevos retos. Cuando surge algún problema en el sistema eléctrico de Panamá, éste repercute en la planta generadora de Miraflores porque ambos sistemas están interconectados. Como

resultado, las máquinas responden para mantener el sistema funcionando, pero tienen sus limitaciones de diseño. Y su reto es evitar que las sobrepasen.

En ocasiones, los ajustes deben ser inmediatos para que la planta pueda brindar el servicio eléctrico necesario para el tránsito de los buques. “Cuando perdemos una unidad, tenemos que hacer las cosas lo más rápido posible porque hay un cliente que necesita ese servicio, y el cliente principal de nosotros son las esclusas”, señaló.

Durante sus años de servicio, Vicky ha podido apreciar cómo las mujeres

han ido desempeñándose en campos no tradicionales y anima a las jóvenes en su deseo de superación: “Ahora las cosas son mucho más fáciles. Ha habido mujeres que nos han abierto el camino, así que sigan adelante y hagan realidad sus sueños”.

Por casi tres décadas, ha sido testigo de los retos que han afrontado los trabajadores panameños en el Canal. Hoy recuerda: “Cuando yo entré a trabajar aquí, los panameños éramos las personas más capacitadas para trabajar en el Canal. Y a mí me asombra cuando escucho la sorpresa que tienen nuestros coterráneos de que nosotros estamos haciéndolo bien, si lo hemos estado haciendo bien por los últimos 90 años”.

Al volver la vista atrás, son las huellas de incontables panameños las que marcaron el sendero que no se dejó de pisar. Con gran convencimiento, Vicky enfatizó: “Como panameña, me siento sumamente orgullosa de lo que hemos hecho y espero que el resto de la comunidad se sienta orgullosa. ¡Que alguna vez superemos eso de por qué les pagan tanto! Nos pagan porque el trabajo lo hacemos bien y nos pagan porque nos lo merecemos. No es que está bien que le pagaran bien a los norteamericanos y a nosotros no”.

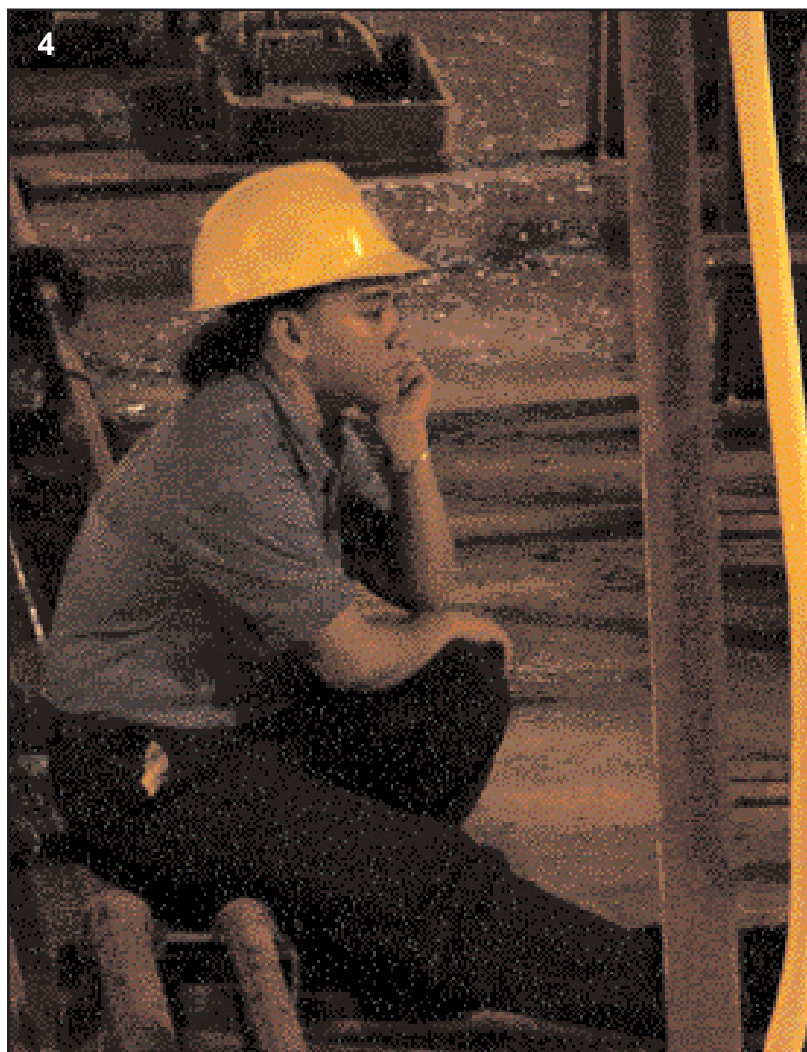
Y es que el camino no termina. Al mirar hacia adelante, veremos los senderos que hoy se abren con el diario caminar. Caminos marcados por huellas que las futuras generaciones recorrerán. ☆



El Canal en imágenes

- (1) La ruta en plena faena: Betsy Delgado, Contratos.
- (2) Gente y paisaje rural: Rolando Checa, Manejo de Cuenca.
- (3) Río Piedras: Jaime Massot, hidrólogo.
- (4) Soledad: Mario Richards, Locomotoras.

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.





Con la Ley No. 28 también se contestan las principales preocupaciones de la población sobre el proyecto del Tercer Juego de Esclusas.

Por ejemplo:

No se construirán embalses (Artículo 2)

Los usuarios del Canal, y no los panameños, pagarán por la ampliación mediante un aumento de peajes (Artículo 2)

El Estado no otorgará aval a los financiamientos de la obra y el Canal no podrá ser hipotecado ni cautelado. (Artículo 2)

La ACP estudiará y costeará la construcción de la mejor alternativa para un cruce vehicular en Colón. (Artículo 3)

\$ 3,690

Costo de la obra

\$1,560

Contingencias
Inflación

\$ 5,250

Costo de la obra
+ contingencias e inflación

No hay cheque en blanco para la ACP

Si los panameños aprobaran la ampliación de la vía acuática en el referéndum del próximo domingo 22 de octubre, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) no recibirán un cheque en blanco para la construcción del Tercer Juego de Esclusas, por el contrario, el proyecto le impondrá nuevos retos a la administración de la ruta interoceánica.

Así quedó sentado en la **Ley No. 28 del 17 de julio de 2006** que aprueba la propuesta de construcción del Tercer Juego de Esclusas en el Canal de Panamá.

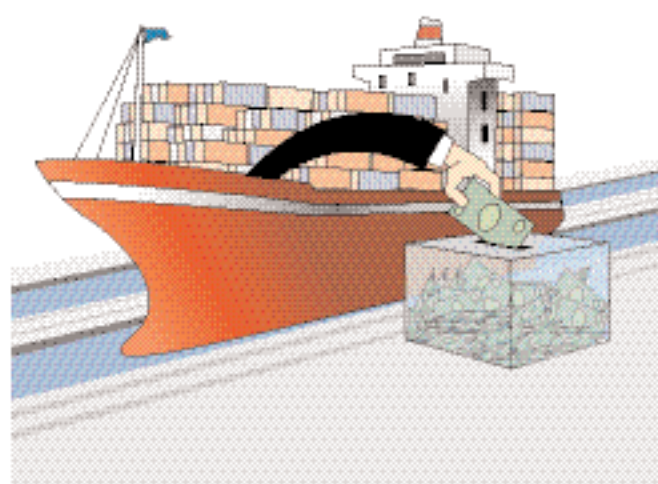
La legislación establece de manera clara los compromisos de transparencia y rendición de cuentas de la ACP.



- El Artículo 4 reafirma que cada uno de los contratos del proyecto de ampliación será sometido cada año por la ACP en su presupuesto a la aprobación de su Junta Directiva, el Ejecutivo y la Asamblea Nacional, tal como lo dispone la Constitución de la República y ha sido la norma desde que Panamá asumió la administración del Canal en 1999.

- En el mismo artículo se dicta además un riguroso modelo de rendición de cuentas por el cual la ACP presentará cada tres meses un informe público a la Asamblea Nacional, el Ejecutivo, la Contraloría y los ciudadanos panameños sobre el estado de las contrataciones y el avance de la obra del Tercer Juego de Esclusas que será divulgado en los medios de comunicación nacional y en Internet.

- Las actuaciones de la ACP también quedarán bajo el escrutinio de una comisión independiente (Artículo 6) integrada por trabajadores, la empresa privada, las iglesias, clubes cívicos, las universidades, el Ejecutivo y el Legislativo que recibirá reportes del estado del proyecto y tendrá la potestad de formular observaciones y recomendaciones.



- Para garantizar la transparencia en las contrataciones, la ACP propiciará además una amplia divulgación de las licitaciones y actos públicos relacionados con las obras de la ampliación del Canal.

