



Modernización en Gatún



Reemplazan tornamesa para agilizar operación de locomotoras

P-4

Ampliación en firme



Llegan equipos pesados para primeros trabajos

P-5



La Autoridad rendirá cada tres meses informes públicos sobre los avances del Programa de Ampliación.

Ley 28 de 17 de julio de 2006 que aprueba el proyecto de ampliación.

Año récord en el Canal



La vía supera la barrera de los 300 millones de toneladas

P-6 y 7

La ruta del Ártico



El Paso del Noroeste no afectará la ampliación del Canal

P-9

Agua y calidad de vida

NICOLÁS PSOMAS



Con la construcción de la nueva planta potabilizadora de La Chorrera, la Autoridad del Canal de Panamá reafirma su presencia en diversos órdenes del desarrollo nacional.

P- 3

312.6 millones es el nuevo récord de tonelaje del Canal de Panamá

Correspondencias

Ingeniero
Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Autoridad del Canal de Panamá

Sean mis primeras palabras para saludarlo y desearle éxitos en sus funciones diarias.

Por medio de la presente acuso recibo de su nota con fecha del 24 de agosto del año en curso, donde gentilmente nos hace entrega de una copia de la publicación El Faro, donde se recopilan los tres primeros informes de los avances del Programa de Ampliación del Canal de Panamá

Atentamente,
Estela Ma. Villa-Real A.
Presidenta
Consejo Nacional de Periodismo

Señores
Autoridad del Canal

Estimados señores: queremos felicitarlos por haber alcanzado la cifra de 550,000 árboles plantados en la cuenca del Canal. Ojalá su iniciativa pueda ser imitada en otras partes del país que tanto lo necesitan.

Dolores Prado
Educatora

Junta Directiva

Dani Kuzniecky
Presidente
Adolfo Ahumada
Guillermo Chapman
Ricardo de la Espriella
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo A. Quirós B.
Abel Rodríguez C.
Alfredo Ramírez Jr.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
José Barrios Ng
Subadministrador

Fernán Molinos
Vicepresidente de
Comunicación Corporativa

Redacción:
Octavio Colindres
Vicente Barletta

Diseño:
Antonio Salado

Fotografía:
Armando De Gracia
Nicolás Psomas

La Foto

NICOLÁS PSOMAS



Como en años anteriores, la Autoridad del Canal de Panamá se une a la Campaña de la Cinta Rosada con el propósito de ayudar a aquellas personas que padecen cáncer de mama y se benefician con las actividades de detección temprana y tratamiento que ofrece el Instituto Oncológico Nacional.

De la Administración

El agua y el desarrollo

Si hay una constante desde que Panamá asumió la administración del Canal, ha sido la permanente eficiencia con que se opera la vía interoceánica.

Así lo evidencian las más recientes estadísticas al cierre del año fiscal 2007 de la ACP, las cuales muestran nuevas marcas históricas.

En este período, la vía superó los 300 millones de toneladas manejados en el Canal, hecho al cual se suman otros récords de tránsito que demuestran la creciente demanda por la ruta y la correcta operación que el país hace de su bien más estratégico.

Pero el desarrollo no se puede medir sólo con estadísticas. De allí que la ACP mantenga el compromiso de reafirmar su presencia en diversos órdenes de la vida nacional.

Así, la empresa adjudicó recientemente el contrato para la construcción de la nueva planta potabilizadora de La Chorrera, una obra que abastecerá de agua a importantes núcleos poblacionales del sector oeste de la provincia de Panamá.

Se trata de una respuesta largamente esperada por más de 200 mil compatriotas que, a partir del 2009, contarán con una moderna planta capaz de atender a una de las áreas de mayor crecimiento demográfico del país.

De esta manera, el Canal, al tiempo que desarrolla las ventajas competitivas de nuestra localización geográfica, ratifica su empeño de impulsar de manera decidida nuestro desarrollo social. Expresión concreta de esa voluntad es su gestión en ámbitos distintos a la operación propiamente dicha de la vía, como es la producción de energía eléctrica y de agua potable, factores con impacto directo en el mejoramiento de la calidad de vida de los panameños.

Agua potable para más de 200 mil panameños



La toma de agua de la nueva planta está ubicada en la comunidad de La Represa, en Mendoza, distrito de La Chorrera, a orillas del Lago Gatún en áreas patrimoniales de la ACP.

La Chorrera tendrá una nueva planta potabilizadora con una capacidad para producir 40 millones de galones diarios y beneficiar a más de 200 mil personas.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) adjudicó a la empresa Biwater International Ltd. el contrato para la construcción de esta nueva planta potabilizadora.

“Con esta planta se atiende una necesidad del sector oeste de la provincia de Panamá y se reafirma la presencia de la ACP en diversos órdenes del desarrollo nacional”, indicó el administrador de la entidad, Alberto Alemán Zubieta.

La empresa presentó una oferta por \$48,871,105.66 que incluye trabajos básicos, trabajo adicional de tubería y trabajo opcional, y deberá entregar la obra a más tardar en 480 días.

La planta contará con dos tanques de reserva en los sectores de María Leticia y Guadalupe en La Chorrera.

Con la nueva planta, La Chorrera reforzará su capacidad de producir agua potable, la cual depende de una planta construida hace 44 años. El nuevo sistema permitirá abastecer la demanda de La Chorrera y áreas aledañas.

Mediante este contrato la empresa se encargará del diseño y construcción de la nueva planta, su toma de agua, estación de bombeo, tuberías para conducción de agua potable y tanques de agua.

La ACP y el Instituto de Acueductos y



Alcantarillados Nacionales (IDAAN) suscribieron en septiembre del año pasado el convenio para la construcción de la nueva potabilizadora. El acuerdo establece que el IDAAN cubrirá los costos de instalación y diseño de la tubería de conducción de agua potable desde la nueva planta hasta los tanques de distribución de La Chorrera, mientras la ACP sufragará el valor de la construcción de la planta completa y su respectiva estación de bombeo.

En la licitación se recibieron en total cinco propuestas: Consorcio Astaldi Spa-Ghella Spa (Italia), Consorcio Corporación M&S-FCC Construction (Panamá), Consorcio Cadagua-ELECNOR-ISOLUX Corsán (España), Constructora Urbana, S. A. (CUSA) (Panamá) y Biwater International Ltd. (empresa inglesa registrada en Panamá).

Ampliación del Canal, ambientalmente verde



ACP siembra 550 mil

árboles en el Canal

“Al sembrar árboles en la Cuenca del Canal, rendimos tributo a la tierra por todos los beneficios que la naturaleza nos regala cada día a los panameños”

La ACP alcanzó la siembra de **550,000 árboles** de especies nativas en las riberas del Canal, dentro del programa de reforestación iniciado en 1998.

La directora de la ANAM, Ligia Castro, indicó que “la ACP está comprometida en garantizar que la Ampliación sea ambientalmente viable, como se ha demostrado con el cumplimiento de los estudios de impacto ambiental y la adopción de las medidas de mitigación requeridas. De esto no puede existir duda alguna ya que toda la información al respecto está disponible al público”

Para el próximo año, la ACP tiene contemplado reforestar 250 hectáreas dentro del Parque Nacional Soberanía, la Ciudad del Árbol y 80 hectáreas en el distrito de Capira, donde el programa se desarrolla como un mecanismo de manejo de los recursos naturales en conjunto con la comunidad.

Reemplazo de tornamesa en esclusas de Gatún



El movimiento en las esclusas de Gatún es constante. Los trabajadores preparan el área exacta en donde la gigantesca grúa Titán llevará a cabo una importante misión: remover el tornamesa de las locomotoras.

Los tornamesas sirven para facilitar las maniobras de las locomotoras cuando terminan su recorrido cada vez que asisten a un buque en tránsito.

Una vez que la enorme grúa llega al sitio exacto, hace descender poco a poco con su poderoso brazo una pieza de metal que se conecta al tornamesa para levantar sus cincuenta toneladas de peso.

La pieza que sirvió para levantar el tornamesa y que fue transportada por la grúa Titán fue diseñada y construida en la ACP por mano de obra panameña en otra muestra de la coordinación que se necesitó para esta tarea.

Para llevar a cabo esta operación en las esclusas de Gatún se hicieron las coordinaciones necesarias para no impactar en los tránsitos.

A medida que anochece los trabajadores se aseguraban de cortar los pernos que sujetaban al tornamesa con lo cual se facilitará su remoción.

Cada paso de la operación fue supervisado de cerca. La precisión fue clave al momento de levantar el pesado tornamesa.

Cuando todo quedó listo, la grúa más grande del Canal de Panamá inició la remoción del tornamesa para trasladarla a un sitio lateral de la esclusa.

La remoción y reemplazo de este tornamesa beneficiará a las operaciones del Canal, haciendo más ágil las maniobras de las locomotoras y acelerar los tránsitos. El objetivo final de los proyectos de modernización del Canal actual es darle más capacidad para que rinda a su vez mayores beneficios al país.

El nuevo tornamesa, que será más fuerte y de mayor maniobrabilidad, será instalado en las próximas semanas.



El capataz de mantenimiento de equipos de la ACP en Gatún, Gustavo Sarmiento, explicó que una vez terminada la etapa de remoción del tornamesa, iniciarían las obras civiles y se desarrollarían las adecuaciones necesarias para la instalación de la nueva estructura.

También indicó que el reemplazo del tornamesa servirá al desarrollo del proyecto de "carrusel" para las

operaciones de las locomotoras en las esclusas.

El sistema de carrusel consiste en que los buques son llevados a través de la primera hasta la última cámara de la esclusa sin soltarlos de las locomotoras, acelerando el proceso.

Las locomotoras al final de tramo utilizan el tornamesa para girar rápidamente, hacer el cruce final hacia el otro extremo de la esclusa.

El nuevo tornamesa que será instalado es más pesado y fuerte, y está diseñado para soportar muchos más movimientos, según explicó Sarmiento.

Alex Espino, designado al proyecto del tornamesa, explicó la importancia de la coordinación de varias divisiones para llevar adelante este proyecto.

"Me siento satisfecho, creo que tenemos un grupo de trabajo importante, es un trabajo de conjunto que lleva mucho tiempo", indicó.

La ampliación del Canal comienza a impactar la economía nacional

A un año de la aprobación del proyecto de ampliación del Canal, ya son visibles los primeros impactos de la obra en la economía nacional, como las inversiones de las empresas interesadas en participar en alguno de los componentes de la construcción del tercer juego de esclusas.

Un ejemplo fue la reciente feria Capac Expo Hábitat que sirvió de marco para mostrar parte del equipo pesado y novedosas maquinarias que han llegado al país como resultado de la expectativa que rodea a la ampliación de la vía interoceánica.

Durante la exhibición comercial se presentó uno de los ocho camiones volquete Caterpillar 777 que adquirió la empresa panameña Constructora Urbana S.A. para trabajar en el primer contrato de movimiento de tierra del Programa de Ampliación.

Estos gigantescos camiones, de 9.75 metros de alto, 12 de largo y 40 toneladas de peso, tienen capacidad para transportar hasta 70 metros cúbicos de materiales (unas 100 toneladas).

La empresa decidió hacer esta inversión porque los trabajos del primer contrato de excavación seca en los alrededores del Cerro Paraíso implican el movimiento de 7.4 millones de metros cúbicos de materiales. “Estos son los equipos que se requieren para cumplir con las necesidades de la ampliación del Canal”, indicó el directivo de CUSA, Rogelio Alemán.

Ricardo Cardoze, ejecutivo de la empresa Cardoze y Lindo, señaló que por primera vez han llegado al país equipos de las dimensiones del Caterpillar 777 y ésto fue motivado por las obras de expansión del Canal.

“Ya se reflejan en el país los equipos y maquinarias de las dimensiones necesarias para la ampliación. Nos alegra que esto ya se esté dando porque representa puestos de trabajo para los panameños”, manifestó el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta.

Avanza la ampliación

Mientras crece el interés de las empresas panameñas e internacionales, la ACP continúa a toda máquina con la ejecución del Programa de Ampliación.



Como muestra está el interés que mostraron más de 20 compañías de ocho países de Europa, Norte, Sur y Centroamérica, entre ellos Panamá, en el proceso previo a la licitación del segundo contrato de excavación seca.

Alrededor de 40 representantes de empresas contratistas, subcontratistas y de suministro de equipo pesado de Canadá, Estados Unidos, México, Costa Rica, Colombia, Venezuela, Italia y Panamá mostraron interés en este proceso preliminar que incluyó una gira de campo, reconocimiento de núcleos geológicos y una reunión de homologación.

Este es el segundo de cinco contratos que tiene programado licitar la ACP para construir el cauce de aproximación que conectará las nuevas esclusas pospanamax del Pacífico con el Corte Culebra. El nuevo cauce tendrá una extensión aproximada de siete kilómetros y 218 metros de ancho en el fondo.

Los trabajos de este segundo proyecto de excavación seca abarcan la remoción de unos 7.5 millones de metros cúbicos en un tramo de 2.4 kilómetros.

El proyecto se desarrollará en el extremo opuesto al cerro Paraíso,

donde el pasado 3 de septiembre iniciaron oficialmente los trabajos de ampliación del Canal con la ejecución del primer contrato de excavación seca.

El contrato también incluye las siguientes obras:

- La construcción de la segunda fase de la nueva carretera Borinquen que comprende la relocalización de un tramo de aproximadamente 1.3 kilómetros.
- La construcción de un nuevo cruce sobre el nuevo desvío del río Cocolí.
- La remoción y/o relocalización de utilidades eléctricas, líneas de telecomunicación, líneas de agua, líneas sanitarias, ductos y alcantarillas.
- La construcción de diques de roca y diques de retención y otros trabajos relacionados.

El contrato será adjudicado en una licitación de precio más bajo -similar al primer contrato – por lo que se ha fijado el próximo 31 de octubre como fecha tentativa para recibir las propuestas de los interesados en un acto público.

Panamá bate r



En una clara demostración de la eficiente administración que Panamá hace de la vía interoceánica, el Canal impuso nuevas marcas de tránsito y tonelaje que confirman la creciente demanda por sus servicios y la importancia de la ruta que será potenciada con la construcción del tercer juego de esclusas.

Nuevo récord de tonelaje

Uno de los récords históricos consistió en alcanzar por primera vez los 300 millones de toneladas manejados en un solo año fiscal.

El récord fue logrado el 20 de septiembre cuando, por primera vez en los 93 años de operaciones, se llegó en un período fiscal a los 300 millones de toneladas CP-SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá, la medida volumétrica que se utiliza para calcular la carga que pasa por la vía).

El año fiscal 2007 de la ACP, que concluyó el 30 de septiembre, cerró con un total de 312.6 millones de toneladas



CP-SUAB. Esto significó un incremento de 5% en comparación a las 297.6 millones de toneladas reportadas al final del AF 2006.



e récords con su Canal



Otras marcas de operaciones

En su último mes del año fiscal 2007, la ACP también registró otros récords como el del tránsito en un sólo día (19 de septiembre) de 43 buques con una capacidad de 1,113,682 toneladas CP-SUAB, para superar la marca de 1,072,353 toneladas fijado el pasado 6 de mayo.

Ese mismo día se impuso otra marca: el tránsito en un día de 25 buques Panamax, con una manga mayor a los 100 pies, lo que rompió el récord de 24 naves

establecido en julio del 2003 e igualado en junio del año pasado.

Los 25 buques que ayudaron a alcanzar el nuevo récord fueron seis portacontenedores, 10 graneleros, tres tanqueros, tres portavehículos, dos de tipo RoRos y otro de clase container/breakbulk. En la misma jornada, también se igualó el récord de 27 buques con manga de 91 pies o más, mejor conocidos como Súpers, que fue alcanzado anteriormente en marzo y junio del año pasado.

Como si fuera poco, el viernes 21 de septiembre transitaron por la vía interoceánica un total de 50 buques, logro que sólo se ha visto tres veces en los últimos 12 años.

Llegan más barcos al Canal

Al cierre del año fiscal 2007, los tránsitos totales por el Canal de Panamá sumaron 14,721 buques, lo que significó un incremento de 3.7% en comparación con los 14,194 tránsitos reportados durante el 2006.

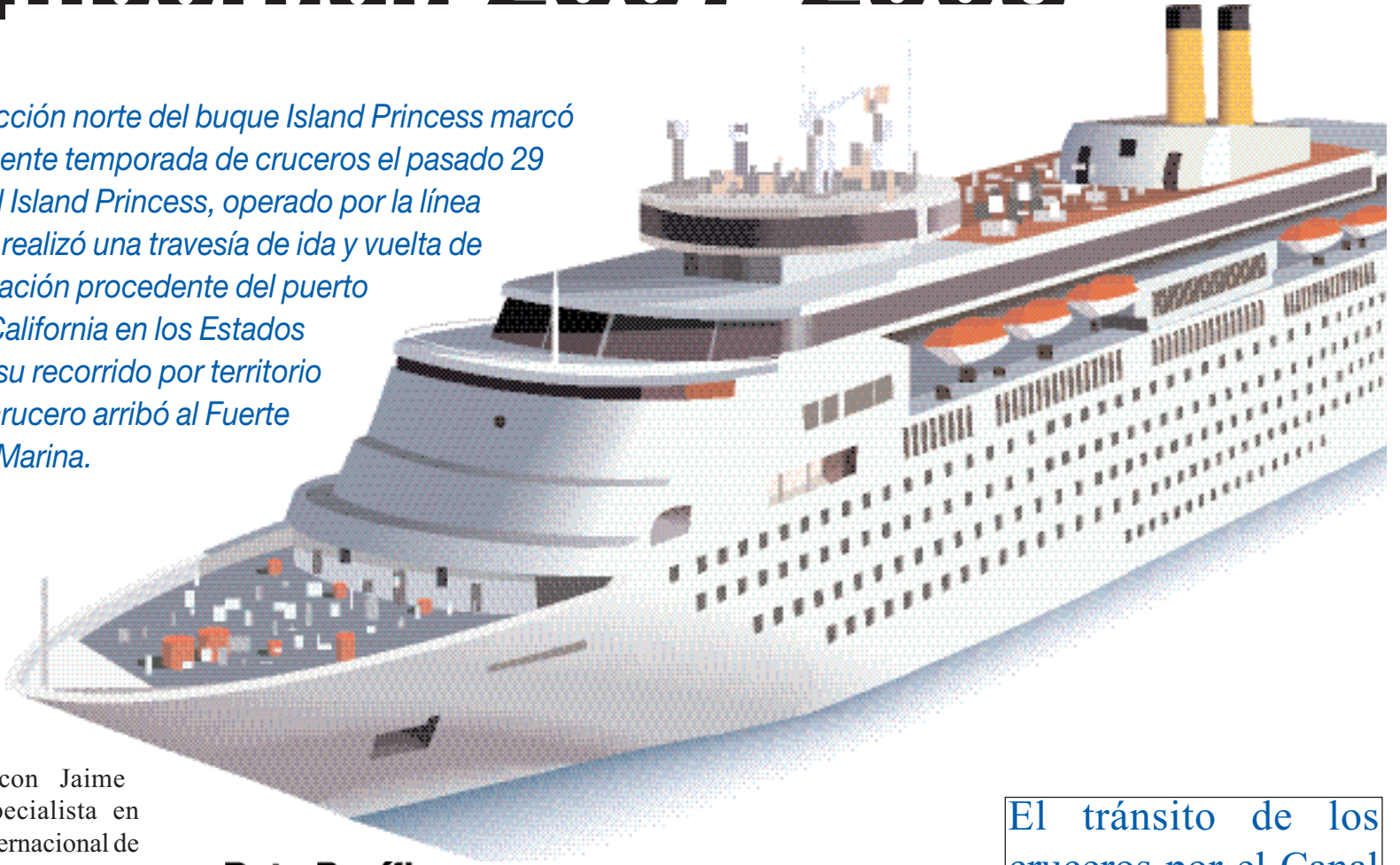
El incremento obedeció a factores como el aumento de 2.5% en el tránsito de buques Panamax, los cuales totalizaron 6,230 en el AF 2007 comparados a 6,078 naves en el AF 2006.

El tránsito de portacontenedores aumentó en 10.1% al pasar de 3,290 en el AF 2006 a 3,622 en el AF 2007.



Los cruceros regresan para la temporada 2007-2008

El tránsito en dirección norte del buque Island Princess marcó el inicio de la presente temporada de cruceros el pasado 29 de septiembre. El Island Princess, operado por la línea Princess Cruises, realizó una travesía de ida y vuelta de veinte días de duración procedente del puerto de Los Angeles, California en los Estados Unidos. Durante su recorrido por territorio panameño, éste crucero arribó al Fuerte Amador Resort y Marina.



De acuerdo con Jaime Castillo, especialista en Comercio Internacional de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la Autoridad del Canal de Panamá, el tráfico se proyecta ligeramente por encima del de la temporada 2006-2007. Las principales líneas de cruceros como la Princess Cruises, la Royal Caribbean Cruise Line y la Holland America Line, continuarán promoviendo sus ofertas hacia destinos con itinerarios de larga duración que incluyen a Panamá y a América del Sur.

La Princess Cruises por ejemplo, tiene programado cruceros de 10 a 20 días que ofrecerán itinerarios variados de tránsito completo, que incluyen programas de 14 días entre Fort Lauderdale, Florida y Los Ángeles, salidas de 10 días entre Fort Lauderdale y Acapulco, México, y zarpes de 17 y más días, entre Fort Lauderdale y Vancouver, Canadá.

En tanto, Panamá mantiene su atractivo como destino de cruceros con al menos seis buques con transitos inaugurales programados, entre los cuales figura el Queen Victoria, operado por la línea de cruceros inglesa Cunard Line. Este buque, con dimensiones Panamax, tiene previsto transitar la vía acuática el 21 de enero del 2008.

Por otro lado, a partir del 1 de octubre del 2007, entró en vigencia

Ruta Pacífico



Ruta Pacífico-Caribe



la propuesta de modificación de las reglas de arqueo y de los peajes para buques de pasajeros. Esta decisión fue el resultado de los esfuerzos de diferenciación de precios que iniciaron en el 2002.

En ese momento, la Autoridad del Canal de Panamá implementó la primera fase de cambios en su política de precios e introdujo una nueva estructura que estableció una diferencia de precios por

El tránsito de los cruceros por el Canal de Panamá puede apreciarse desde el Centro de Visitantes de Miraflores y el de Gatún.

tamaño de buques, y sentó las bases para una segmentación de mercado por tipo de buques que permite tomar en cuenta las necesidades y características de cada segmento y la propuesta de valor agregado que el Canal le brinda a cada uno de ellos.

En el caso de los buques de pasajeros, la ACP empezó a cobrar los peajes sobre la base de la capacidad máxima de pasajeros de acuerdo con lo especificado en el Certificado Internacional de Arqueo, o según lo indicado en el Certificado de Seguridad de Buques de Pasajeros. Aquellos buques con más de 30,000 toneladas de registro bruto, cuya relación CP/SUAB* entre la capacidad máxima de pasajeros es menor o igual a 33, se les cobrará el peaje por litera.

*Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá, la medida volumétrica que se utiliza para calcular la carga que pasa por la vía.

Ventana  internacional

Los buques evitarían el tránsito por el Paso del Noroeste

En teoría la idea es tentadora, pues el pasaje reduce la distancia de navegación entre Europa y el Lejano Oriente a unas 7.900 millas, mucho menos que las 12.600 que demanda la ruta a través del Canal de Panamá.

El calentamiento global implica que la cubierta de hielo de verano en la zona canadiense del Ártico está perdiendo tan rápidamente su espesor, que según lo predicen los expertos, en algunas pocas décadas más las aguas podrían quedar abiertas, al menos durante una parte del año.

Sin embargo, pocos son los que pronostican que el Paso del Noroeste vaya a ser navegado por grandes cantidades de buques.

La naturaleza impredecible del hielo del Ártico, la falta total de infraestructura, la estrechez de los canales, la existencia de aguas relativamente poco profundas, el incremento de los costos de seguros y el poco apego de las empresas por tomar riesgos, conforman el cúmulo de razones para tal escepticismo.

“Nadie en la industria naviera está hablando realmente de que el Paso del Noroeste constituya una alternativa seria al Canal de Panamá, aun si se abriera totalmente”, declaró Simon Bennett, secretario de la Cámara Naviera Internacional de Londres.

“Los desafíos a la navegación, los muchos “si” y “peros”, y la idea de que uno está arriesgando un buque de gran calado a través de aguas heladas insuficientemente cartografiadas, realmente hacen que en la actualidad esta no aparezca como una alternativa para el canal”.

Aunque el hielo se fundiera totalmente en el verano, se trataría de una temporada muy corta, tal vez desde fines de junio a fines de septiembre. Luego, el largo y oscuro invierno estaría comenzando a formar hielo nuevamente.

Además, la inexistencia de hielo en el pasaje durante un verano no



garantizará que el hielo no retorne el verano próximo, un factor que no ayuda a tranquilizar a los buques que procuran transitar rutas de navegación confiables.

El Pasaje consiste en realidad, de cinco rutas diferentes a través de docenas de islas rocosas y estrechos canales. La ruta de más al sur, la que supuestamente estará menos afectada por el hielo, es también una de las más difíciles y ciertamente no es la más apta para los enormes buques que necesitan mucho espacio y agua para maniobrar.

“El gran temor es que usted llegue allí y no pueda cruzar porque se bloquea alguna zona...y usted ha puesto en riesgo la carga de su cliente y debe retroceder para tomar la ruta por Panamá, y él no va a tomar ese riesgo”.

Otro elemento riesgoso lo constituyen los numerosos trozos de hielos del casquete permanente, conformados de múltiples capas de hielo de la dureza del diamante, que pueden perforar fácilmente el casco de las naves.

Grandes trozos de este tipo de hielo, que son difíciles de detectar, ingresan ocasionalmente al Paso, y según se estima lo harán más

frecuentemente a medida que el Ártico se caliente y el gigantesco casquete se desprenda lentamente.

“Creemos que el último hielo en derretirse en el Ártico será precisamente este hielo”, dijo John Falkingham del Canadian Ice Service.

El uso del Paso del Noroeste también estará afectado por la burocracia. Canadá reclama el control de las aguas en dicho pasaje – algo que Estados Unidos le disputa – y sólo permite a los buques cruzar si están especialmente reforzados y a condición de que sigan una serie de estrictas reglas.

La mayor parte de los analistas esperan un incremento del transporte naviero que ingrese y salga del Ártico, para satisfacer la creciente demanda de las remotas regiones ricas en minerales. Sin embargo, los expertos sostienen que ello no significa que los buques de carga opten masivamente por el cruce del Pasaje en el afán de buscar un camino más corto.

“Habrá bastante más gente y muchos más buques, pero esto no se va a convertir en el Panamá del norte”, afirmó Falkingham. (Fuentes: Reuters, Khaleej Times) Traducción de NUESTROMAR

El deshielo y el Canal

Alharaca exagerada y sin sentido. Por más deshielo que haya en el Ártico Polar, abriendo nuevas rutas marítimas, no por eso tenemos que dejar de ampliar nuestro Canal. A Chile, Argentina y Brasil, las tres potencias con mayor capacidad exportadora de Sudamérica, e incluso a Venezuela, con su infinito potencial exportador de petróleo y gas, poco les importa que se despeje de hielo el Ártico si sus productos han de pasar de todos modos por el Canal de Panamá y jamás lo harán por el Polo Norte.

Por otro lado, dudamos que el hecho de que hace pocas semanas se hubiera derretido el hielo que impedía la navegación por el Ártico, anime a las grandes empresas navieras a cambiar su ruta programada y pre pagada con años de antelación por el Canal panameño. Lo que se plantea es cambiar seguridad por una ruleta rusa, y eso es una verdadera locura.

La última versión de la película Titanic debe servir de argumento para que las compañías aseguradoras eleven hasta el infinito los costos de sus pólizas para cubrir la navegación por la ruta ártica, con tan solo colocar un afiche con el naufragado rascacielos de los mares chocando contra un témpano traicionero e imprevisible, movido caprichosamente por los vientos y las corrientes polares desconocidas, que no se han podido estudiar, precisamente, porque el paso ha estado siempre cerrado por el hielo impenetrable como el acero.

Nada garantiza que así como se abrió hoy un paso por el Ártico, mañana vuelva a cerrarse, y allí radica la mayor ventaja de nuestro canal, en su fiabilidad y previsibilidad.

Nada ni nadie pueden impedir que nuestra ruta esté abierta y disponible a la navegación mundial, 24 horas al día y 365 días al año, llueve, truene o relampaguee, en tiempos de paz o de guerra, con hielo o deshielo, huracanes o terremotos. Así ha sido desde hace casi 100 años y muchos siglos atrás, cuando la ruta interoceánica se hacía por el Chagres y a lomo de mula, y más tarde sobre los rieles del ferrocarril. De eso se trata, de tradición de siglos. Y las grandes navieras no son tontas para ceder por un capricho de la naturaleza sus cupos de tránsito seguro por nuestro Canal. Lo demás, es puro cuento.

Editorial, Panamá América, 5 de octubre del 2007.

El Canal en imágenes

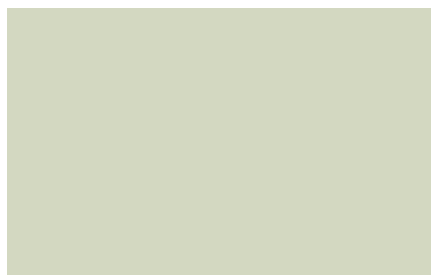


1 **Garantizando el agua**
Oriol Centeno, Ingeniería.

2 **Portal del turismo**
Rodolfo H. Herrera,
Administración de
Emergencias y Contingencias.

3 **Vienen los cruceros**
Rodolfo Valdés, Caseta
de Control de Miraflores.

4 **Cielo azul**
Rolando Herazo,
pasacables.



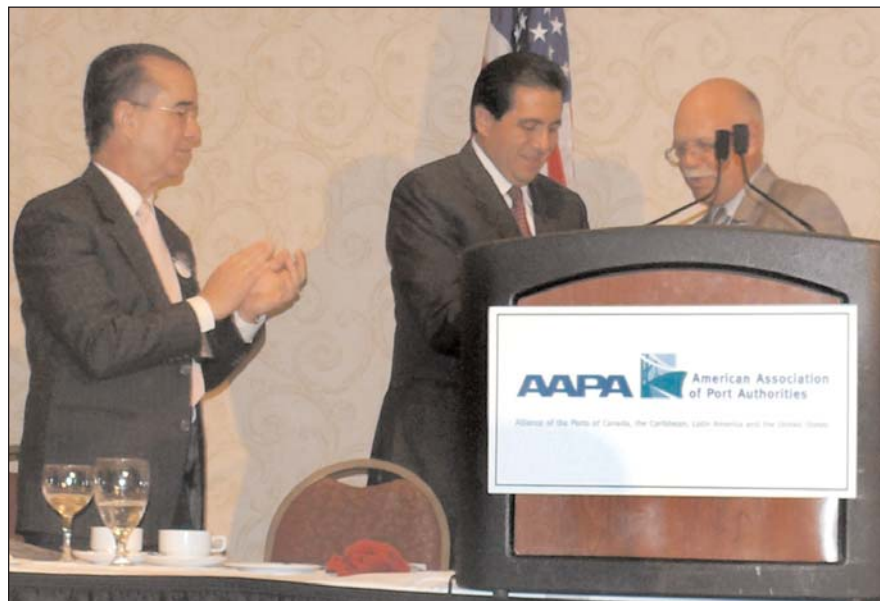
Notas breves

Torrijos: “Personalidad Portuaria del 2007”

En un reconocimiento a Panamá por la aprobación del proyecto de ampliación del Canal, el presidente Martín Torrijos recibió el premio de Personalidad del Año que otorga la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA, por sus siglas en inglés), que representa a más de 160 agencias portuarias de Estados Unidos.

El mandatario fue distinguido con el galardón durante la convención anual de la AAPA en Norfolk, Virginia y a la que asistieron cientos de líderes y expertos del transporte y de la industria marítima internacional

Este premio, el más prestigioso conferido por esta asociación, distingue a personas cuyo trabajo o servicio ha contribuido significativamente a las autoridades portuarias y al comercio marítimo en el hemisferio occidental. Esta la primera vez en la historia que el



reconocimiento es otorgado a un latinoamericano.

El presidente Torrijos recibió la distinción en reconocimiento a su liderazgo en la promoción del transporte marítimo, y particularmente por su rol en la aprobación del proyecto de ampliación del Canal de Panamá que contribuirá al crecimiento del comercio y del sector portuario

mundial.

A la premiación asistieron el vicepresidente y canciller de Panamá, Samuel Lewis Navarro; el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta; el vicepresidente de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP, Rodolfo Sabonge.

La Unión Europea pone su atención en Panamá

La Unión Europea ha puesto su atención en Panamá y su proyecto de ampliación. Así lo expresó la Comisaria para las Relaciones Exteriores y la Política de Vecindad de la Comunidad Europea, Benita Ferrero-Waldner, tras su visita al Canal de Panamá.

Varios países europeos como Alemania, Italia y España han mostrado su interés por ampliar sus relaciones comerciales con Panamá dada la privilegiada posición geográfica de la vía interoceánica y el potencial de desarrollo económico y comercial a futuro generados por la ampliación del Canal.

La alta funcionaria, que cumplió una visita oficial a nuestro país, fue recibida por Jorge De La Guardia, gerente de administración de Programas de las Esclusas para el proyecto de ampliación.



Durante su recorrido Ferrero-Waldner, conoció las operaciones de la vía interoceánica y manipuló el sistema por computadoras que

acciona las compuertas en las esclusas de Miraflores.

ACP resalta los logros del Canal y la importancia de la ampliación para el comercio mundial

En coyuntura con el inicio de los trabajos de ampliación, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta visitó Seúl, Hong Kong y Londres, tres de los centros financieros y marítimos más importantes del mundo.

En esta gira Alemán ofreció una presentación del Canal a diversas instituciones financieras, clientes y grupos de interés, destacando los logros operacionales y el aumento de capacidad, logrados a través de proyectos de modernización y mejoras. Adicionalmente, se refirió al progreso del Programa de Ampliación y resaltó el excelente manejo financiero del Canal cuyos ingresos se estiman en \$1.7 mil millones en el 2007. La ACP ha estado en contacto con instituciones financieras para determinar cuál es la manera más viable de financiar la ampliación del Canal, un proceso iniciado en Panamá, y que continuó con una presentación a más de 100 representantes de instituciones financieras en Nueva York durante el mes de julio de 2007. “Estamos satisfechos con la respuesta que hemos recibido de parte de instituciones financieras; ellas comprenden que la ampliación es un proyecto histórico y económicamente viable y han mostrado interés y confianza en los planes trazados”, agregó Alemán Zubieta.

En los próximos meses, la ACP continuará reuniéndose con bancos interesados en el proyecto.

La ampliación creará un nuevo juego de esclusas que duplicará la capacidad actual de la vía y permitirá el tráfico de barcos de mayor tamaño.

Concurso Nacional de Ortografía



Impulsemos el uso correcto de nuestro idioma

Pueden participar los graduandos de último curso de educación media inscribiéndose en su colegio o en la Dirección Regional de Educación de su provincia.

Los seis participantes con puntaje más alto ganarán:

Computadora, Reproductor MP3, Cámaras Digitales, Gira al Canal de Panamá y otros premios.

FINAL REGIONAL POR PROVINCIA

Viernes 19 de octubre de 2007

GRAN FINAL NACIONAL

Martes 30 de octubre de 2007 en el Auditorio Ascanio Arosemena de la ACP