

Revista informativa de
la Autoridad del Canal
de Panamá ACP

Estados Financieros
2008

EL NUEVO CANAL

Redefine el paisaje

MAYO 2009

MARSIM '09

AGOSTO 17-20
Ciudad de Panamá, Panamá

www.pancanal.com/marsim09

marsim09@pancanal.com

Conferencia Internacional de Simulación Marítima



Inscripción (Dólares)	Registro Temprano antes 1 Junio 2009	Registro Tardío después 1 Junio 2009
<ul style="list-style-type: none">• Registro por participante: Incluye, cóctel de recepción, cena de gala, refrigerio, almuerzos, gira técnica.	\$650.00	\$750.00

¿Por qué asistir a MARSIM'09?

- Oportunidad de Negocios
 - ✓ Representación comercial de empresas extranjeras de software y hardware en Panamá
- Conocer las tendencias en construcción y diseño de embarcaciones
 - ✓ Desde lanchas hasta pospanamax
- Conocer las tendencias tecnológicas para aplicación de simulaciones en:
 - ✓ Capacitación de personal operativo (tripulación, operadores de equipo flotante, operadores de equipo portuario)
 - ✓ Análisis de proyectos marítimos (nuevos puertos, marinas, canales de navegación)
 - ✓ Repuestas en casos de emergencia

Colaboradores:





abordaje



punteo



travesía

ambiente pág.5-6

Se acaba el mito del jaguar.

compás pág.14-15

Siete meses de operaciones.

ampliación pág.7-8

Aliados de la naturaleza.

travesía pág.9-10

La novedad del ferry.

trayectoria pág.11

La ética como principio.

punteo pág.12-13

Los magos del Canal.

abordaje pág.16-17

Con la luz encendida.

brújula pág.18

Una mirada regional.

tecnología pág.23-24

Entre los archivos de la historia.

reseña pág.25-26

De informes, cumbres y premios.

EL FARO

Mayo 2009 - No.16

JUNTA DIRECTIVA:

Dani A. Kuzniacky (Presidente)
 Adolfo Ahumada C.
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Ricardo de la Espriella T.
 Norberto R. Delgado D.
 Antonio Domínguez A.
 Mario J. Galindo H.
 Guillermo E. Quijano, Jr.
 Eduardo A. Quirós B.
 Alfredo Ramírez, Jr.
 Abel Rodríguez C.

Alberto Alemán Zubieta
 Administrador

José Barrios Ng
 Subadministrador



Fernán Molinos D.
 Vicepresidente
 de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
 Jefe de Redacción

Fotógrafos
 Armando De Gracia
 Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio

Diseño y diagramación
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

COMPROMISO CON COLÓN

El transbordador 5 de Noviembre inició operaciones el pasado 25 de abril en la entrada Atlántica del Canal. Esta es una alternativa temporal de transporte y comunicación con la Costa Abajo de Colón que reafirma el compromiso de la ACP en el sentido de dar cumplimiento al Artículo 3 de la Ley 28 de 17 de julio de 2006, el cual establece que por razón de la construcción del tercer juego de esclusas, la ACP deberá desarrollar los estudios necesarios para identificar la opción más conveniente, “a fin de establecer un cruce vehicular, ya sea, puente o túnel”, en el extremo Atlántico de la vía interoceánica.

“La construcción de este cruce vehicular deberá iniciarse, a más tardar, inmediatamente después de concluido el tercer juego de esclusas,” subraya el artículo en mención.

Por ahora el moderno “ferry” presta servicio de transporte gratuito a la población de la Costa Abajo de la provincia de Colón sólo los fines de semana (sábado y domingo), en horario de cinco de la mañana hasta el

mediodía. Sin embargo, a medida que se evalúe su funcionamiento, se agregarían otros días de la semana.

El “ferry”, bautizado 5 de Noviembre en homenaje a la contribución de Colón a la gesta separatista de 1903, es operado por personal de la ACP, con apego a las más estrictas normas de seguridad marítima, aspecto que caracteriza a todas las operaciones del Canal. Todo ello con el interés de que los residentes de la Costa Abajo de Colón reciban un servicio, además de gratuito; eficiente y seguro.

Al pueblo de Colón, parte importante en las operaciones del Canal; a los usuarios del “ferry”; les reiteramos que es un servicio TEMPORAL, hasta que se defina el nuevo cruce vehicular en la parte norte de la vía acuática.

El próximo paso será iniciar y contratar los estudios de factibilidad para identificar la opción más viable de un cruce vehicular permanente en esa importante región del país.

LA CASA DEL JAGUAR

Un equipo científico captó la primera foto de un jaguar en la isla de Barro Colorado, en medio del Canal de Panamá. Una imagen que ciertamente vale más que mil palabras.

Colaboración del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales

La Isla de Barro Colorado, sede de la estación de campo para el estudio de la biología tropical más importante del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI, en inglés), ha sido descrita como la parcela de tierra tropical mejor estudiada del hemisferio occidental. Pero a pesar de que la isla ha sido una meca para los biólogos por cerca de 90 años, nadie había podido fotografiar al jaguar, un escurridizo visitante, hasta ahora.

En un sendero en la isla de Barro Colorado, la zoóloga Jackie Willis y su esposo Greg, de Montclair State University montaron cámaras con sensores infrarrojos en árboles para fotografiar los animales que pasaban por el sitio, como parte del censo anual que llevan a cabo estos investigadores desde 1982. Lo que sus cámaras capturaron el 20 de abril pasado, no solo fue una sorpresa, sino también el primer autorretrato de un jaguar adulto que hizo disparar el sensor de la cámara a las 3:07am.



“Nuestra foto de un jaguar en Barro Colorado es una señal de esperanza” comentó Jackie Willis. “Esto comprueba que los jaguares sí se encuentran en la región.” Greg Willis avistó un jaguar en la isla en 1983, pero desde entonces solamente se habían visto unas pocas veces en Barro Colorado.



El jaguar, un carnívoro solitario, es el felino más grande que se encuentra en las Américas. Los machos adultos pueden llegar a pesar más de 300 libras. Nadadores poderosos, los jaguares tienden a vivir cerca del agua y por lo general prefieren los bosques tropicales lluviosos y las áreas que se inundan. Históricamente, su rango alcanza desde el sur de los Estados Unidos de América hasta el norte de Argentina. La pérdida del hábitat debido a la agricultura y la expansión urbana ha sido la mayor amenaza para esta especie. A pesar de la protección legal, la gente usualmente le dispara a los jaguares en áreas donde se mantiene el ganado.

Los investigadores asumen que el jaguar fotografiado es un visitante que proviene de tierra firme, de un punto a 200 yardas de la isla. La Isla de Barro Colorado, en el Lago Gatún, parte del Canal de Panamá, se encuentra a solo 25 millas de la ciudad de Panamá en el lado pacífico del Canal y de la ciudad de Colón en el lado atlántico. La mayoría de los tres millones de habitantes que tiene Panamá, viven en estas dos ciudades. Dos de los "hotspots" de mayor biodiversidad del mundo se entrecruzan en esta área, que sigue siendo un corredor biológico vital entre Norte y Suramérica, a pesar de la presión de la expansión de las áreas urbanas.

"Los jaguares se mueven a través de grandes extensiones de hábitat, y Barro Colorado puede resultar demasiado pequeña para mantener una población de estos felinos. Pero la presencia de por lo menos un individuo que llega nadando significa que los jaguares todavía se mueven a través del área del Canal entre los parches de bosques fragmentados," afirma William Laurance, investigador de STRI.

Los Willis empezaron a usar cámaras en 1994 como una herramienta para registrar las especies escurridizas y nocturnas. Esto ha resultado ser excepcionalmente beneficioso para ayudar a recoger datos sobre especies que estaban pobremente representadas en los censos anteriores realizados en la isla. Un programa de monitoreo de jaguares que incluye a la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y la Sociedad Zoológica (SOMASPA) de Panamá, así como a Panthera, un grupo internacional, está usando cámaras con sensores para monitorear jaguares en tierra firme.

"Estos felinos son increíblemente escurridizos y sus avistamientos en tierra firme, y aún más en Barro Colorado, son extremadamente fuera de lo común," afirma Jackie Willis. "Esta característica es la que convierte a esta foto en algo tan excitante." Ofrece una prueba positiva de que a pesar de todos los obstáculos que enfrenta esta especie, aún sobrevive en Panamá. Estaremos en la búsqueda de excremento y huellas de jaguares, y esperamos que otro individuo pase por otra cámara con sensor antes de que abandone la isla."



REFORESTAR LA CORDILLERA

Enclavado en la Cordillera Central, a unos 180 kilómetros del Canal de Panamá, existe un remoto poblado coclesano con apenas una veintena de habitantes al cual solo se puede acceder a pie y que participa en el Programa de Ampliación.

Parque General de División Omar Torrijos Herrera en Coclé.

Por Vianey Milagros Castrellón

Su nombre es Caño Sucio y es una de las tres áreas escogidas dentro del Parque General de División Omar Torrijos Herrera para desarrollar los proyectos especiales de reforestación que se ejecutarán como parte de la compensación ecológica que surge de los trabajos del tercer juego de esclusas.

Hasta allí se trasladó Diógenes Sánchez, quien tiene más de tres décadas de vivir en los confines de este parque nacional que cuenta con más de 6,000 hectáreas de extensión.

En un lugar donde las distancias se cuentan por horas de caminata, Sánchez recorrió por más de dos horas el empinado camino desde su casa hasta Caño Sucio para asistir a una reunión comunitaria donde le explicarían la última noticia que le había llegado a sus oídos.

“A través de la ANAM nos enteramos de que había un proyecto de reforestación de la ACP. Desde el principio estábamos muy interesados por el beneficio que podía traer a la comunidad”, dice el coclesano.

La comunidad es justamente uno de los ejes principales de los ocho proyectos de reforestación que la ACP, en colaboración con la Autoridad Nacional del Ambiente, ejecuta actualmente en áreas protegidas repartidas desde Volcán, Chiriquí, hasta el Parque Camino de Cruces, en el corazón de la capital panameña.

En total, se trata de 415 hectáreas, lo que equivale a reforestar una superficie superior a los corregimientos de Santa Ana, San Felipe, El Chorillo y Calidonia juntos.

En todos estos proyectos los habitantes de los parques nacionales son incorporados como responsables a través de un contrato de servicio para el cuidado de los viveros, la siembra de los plántones, y el cuidado de la plantación, aprovechando la sabiduría ganada con los años de trabajar la tierra.



Los habitantes de los parques nacionales son responsables del cuidado de los viveros, la siembra de los plantones y su cuidado.

ha llegado este proyecto de la ACP hay que sacarle provecho porque es por nuestro bien y del país”, afirma Ernesto Pérez, presidente de la Asociación de Pequeños Productores Nazareno.

El grupo compuesto por 46 hombres y mujeres está interesado en reforestar especies que puedan ser consumidas por sus propias familias. El café, el naranjo, el achote y el plátano están en la lista de los plantones que esperan sembrar a partir de junio próximo, utilizando el sistema de apoyo comunitario que han practicado desde los años 90.

Este sistema comunitario se complementa con el diseño de trabajo de los proyectos de reforestación de la ACP, según el cual los participantes se apoyan mutuamente, como una familia, en la producción de los viveros en terrenos de su propiedad y en su posterior siembra dentro de los parques nacionales.

Los moradores de estas áreas protegidas que representan aproximadamente el 37% del territorio nacional reconocen mejor que nadie la importancia de proteger la tierra donde viven.

Y Esteban González López, con sus 74 años de edad, lo sabe mejor que nadie. “Con una edad como la mía muchos piensan ‘¿para qué voy a sembrar si no lo voy a ver?’. Uno tiene que pensar en los hijos y en los nietos, por eso hay que reforestar”, dice.

“Yo conozco esta tierra como la palma de mi mano. Yo le puedo decir qué pega aquí y qué no”, asevera Stanley Quirós, quien hizo de Caño Sucio su hogar hace más de 40 años.

En el caso del parque nacional localizado en El Copé, Coclé, se trata de unas 40 especies nativas que incluyen el espavé, el laurel y el casi extinto caraño.

Diógenes y Stanley saben, por ejemplo, por su experiencia de hombres de campo que el caraño –ese imponente árbol que alcanza los 35 metros de altura y de uso popular en la botánica– ya no se ve tan fácilmente en El Copé. Y saben también que la causa es la deforestación de la tierra donde viven.

“Nosotros hemos sido cuidadosos de la montaña, de conservar la flora y la fauna, pero no todos piensan así y están destruyendo la naturaleza”, dice Diógenes.

Él, junto con otra veintena de residentes del Parque Omar Torrijos Herrera, fue capacitado en el primer trimestre de este año en las técnicas de reforestación y actualmente están enfocados en la producción de los viveros que vestirán de verde el parque.

En el caso del corregimiento de Piedras Gordas, ubicado a 9,8 kilómetros de Caño Sucio, se quiso aprovechar la experiencia de la comunidad organizada desde hace 12 años para la producción de viveros y crianza de animales.

“Aquí nos dedicamos a la agricultura orgánica. Ahora que



En total, la ACP reforestará 415 hectáreas repartidas en áreas protegidas de todo el país.

¡HEY ...LLEGÓ EL FERRY!

Eran las 8:30 de la mañana de una nublada mañana del sábado cuando llegamos a la estación oeste. Varios vehículos, entre esos dos autobuses, estaban en la fila a la espera de cruzar la entrada Atlántica del Canal hacia la Costa Abajo de Colón. Del otro lado, se escuchó el silbato que anunciaba el nuevo transporte temporal para los colonenses: el “ferry”.

Por Luis E. Vásquez

El transbordador 5 de Noviembre inició operaciones el pasado 25 de abril en la entrada Atlántica del Canal y presta servicio de transporte gratuito a la población de la Costa Abajo de la provincia de Colón.

Por ahora el “ferry” opera sólo los fines de semana (sábado y domingo), en horario de cinco de la mañana a 12 mediodía. Sin embargo, a medida que se evalúe su funcionamiento, se espera agregar otros días de la semana.

El primer sábado de operaciones el transbordador movilizó 702 automotores, de los cuales 86 eran autobuses de la Costa Abajo de Colón y de servicios de turismo, mientras que el domingo, ascendió a 1,113 vehículos, con 56 transportes colectivos. El promedio diario es de 50 zarpes, con un tiempo de recorrido entre las terminales es de 5 minutos.





La seguridad, único requisito

Este transbordador es operado por personal de la ACP, y está dotado de un equipo de extinción de incendios y seguridad marítima aprobada. Tiene una capacidad para transportar hasta 18 vehículos medianos o una combinación menor de autobuses y camiones con una capacidad de hasta 450 toneladas de carga.

Se contempla el cruce de ambulancias en forma expedita para los casos de emergencia.

La ACP ha dispuesto varias reglas de seguridad para el uso del "ferry", entre las que destacan: la necesidad de que los vehículos sean alineados de uno en fondo, por orden de llegada, sujeto a la disponibilidad de espacio y tipo de automotor.



Asimismo, aquellos que transporten carga peligrosa con más de 500 galones, y estén debidamente identificados para esos propósitos, deberán transitar de forma individual o acompañado de otro vehículo de la misma categoría. No más de dos por partida.

También está prohibido fumar a bordo; usar bocinas y/o equipos de sonido estridentes; encender el motor o mover los vehículos sin la autorización del personal del transbordador; y salir del automóvil durante la travesía.

Nuevo sistema de transporte

Las dos terminales para embarcar y desembarcar están ubicadas al este, junto al embarcadero de David, y al oeste del Canal, para permitir el tránsito vehicular de un lado a otro con un mínimo de espera.

El capitán Manuel Mendieta explicó que hasta ahora las operaciones han sido fluidas, y el periodo de espera de los automovilistas es corto, y que si en algún momento --que no se ha presentado todavía-- sólo hubiere un automóvil en una de las estaciones, "con ese se zarpa", porque la idea es que los usuarios no aguarden largo tiempo para cruzar.

Con el ferry no hay necesidad de esperar a que los buques transiten porque lo hace de manera paralela, a manera de rodeo.

El marino Alexis Camargo, con 11 años de experiencia en el Canal, se expresó complacido de trabajar a bordo y servirle a la comunidad, porque al tratarse de una novedad, la tripulación desarrolla una labor de información entre los usuarios, respecto a la seguridad que deben observar durante la travesía.

Aunque todo el día surca las aguas del Atlántico, el marino Camargo no ara en el mar, porque su trabajo ya comienza a rendir resultados, como lo atestigua Adam, un empresario y amante de los deportes al aire libre: "Muy ventajoso para nosotros que tenemos que cruzar el Canal y a veces debemos esperar mucho tiempo cuando hay barcos en tránsito. Además hay buena atención".

El "ferry", bautizado 5 de Noviembre en homenaje a la contribución de Colón a la gesta separatista de 1903, fue construido en el astillero Hin Lee Shipyards, y comprado a la casa matriz Cheoy Lee Shipyards, Ltd., con sede en Hong Kong, a un costo de 4 millones 230 mil dólares.

Este moderno "ferry", prestará el servicio temporal de transporte al norte de las Esclusas de Gatún hasta que se establezca un nuevo cruce vehicular permanente.

RECONOCEN ÉTICA DE CONTRATISTA DE LA ACP



La compañía estadounidense CH2MHILL fue incluida en el listado del 2009 de las compañías más éticas del mundo, publicado por el Ethisphere Institute, en reconocimiento a sus prácticas éticas y su responsabilidad social.

La ACP le adjudicó a CH2MHILL el 15 de agosto de 2007 el contrato de servicios de administración de Programas para la Ampliación del Canal de Panamá.

Entre sus funciones, la compañía facilita el equipo de expertos en administración de programas que, integrado con el personal de la ACP, se encarga de la ejecución del Programa de Ampliación.

“CH2MHILL ha probado ser uno de los líderes mundiales en sostener altos estándares éticos, logrando verdaderamente sobresalir en su industria, especialmente cuando acciones y decisiones de negocios antiéticas aparecen en los titulares cada día”, dijo Alex Brigham, director ejecutivo del Ethisphere Institute.

Este año, el Ethisphere Institute recibió un número récord de más de 10,000 nominaciones de compañías de más de 100 países y representando 35 industrias.

CH2MHILL fue una de las cuatro compañías de ingeniería y construcción incluidas en la lista de las 99 empresas mundiales que concilian las prácticas éticas con su estilo de hacer negocios. La lista completa se puede encontrar en <http://ethisphere.com/vme2009/>.

Su selección estuvo a cargo de un comité integrado por abogados, profesores, oficiales gubernamentales y líderes

de organizaciones. Las compañías nominadas fueron evaluadas según siete categorías, incluyendo gobierno corporativo, liderazgo en la industria e innovación que contribuya al bienestar del público.

Adicionalmente, el instituto con sede en Nueva York, Estados Unidos, analizó información proporcionada por las compañías a través de cuestionarios.

“En CH2MHILL siempre hemos valorado la ética y la honestidad en nuestras operaciones. En los 38 años que tengo en esta compañía siempre me he sentido orgulloso de mi trabajo”, dice Mike Kennedy, administrador del Programa por CH2MHILL.

Kennedy, junto con Jorge Luis Quijano, vicepresidente Ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas, lideran el equipo integrado de Administración del Programa de Ampliación del Canal de Panamá.

Actualmente la compañía estadounidense cuenta con un personal de 22 expertos que brindan servicios de apoyo, coordinación y asesoría en materia de administración de programas para la ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas.

“Lo que me gusta de trabajar con la ACP es que compartimos muchos de nuestros valores éticos. Yo detecto solo honestidad y buenas intenciones en la ACP”, afirma Kennedy.

ENTRE MAGIA Y ESFUERZO



Como si de magia se tratara, un equipo de panameños tiene la responsabilidad de hacer desaparecer un islote en medio del lago Gatún. Mientras David Copperfield recurre al ilusionismo, este grupo de trabajadores se esfuerza cada día para hacerlo una realidad.

Por Vicente Barletta

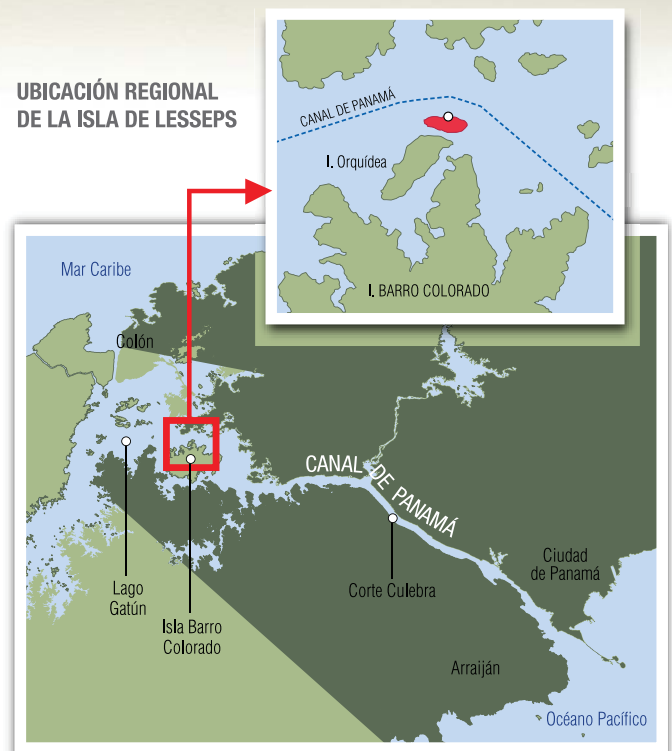
Estamos en la isla De Lesseps en medio del lago Gatún, a más de 40 kilómetros de la ciudad capital. Por el norte se aproximan dos buques Panamax, los más grandes que pueden transitar el Canal. Se ven tan cerca que uno piensa que se estrellarán contra el islote. Suavemente giran a la izquierda y siguen su travesía por la vía interoceánica.

Esta isla, en realidad un pequeño y despoblado islote de menos de cuatro hectáreas, está ubicada cerca del cauce de navegación en el lago Gatún. Así ha sido desde la apertura del Canal hace casi 95 años. Durante este tiempo no representó mayor problema por la dimensión de las embarcaciones que podían cruzar la vía. No obstante, como se sabe, la ampliación permitirá el paso de buques más grandes, lo que obliga a remover este "pequeño obstáculo" del camino.

Desde febrero pasado un equipo de la División de Dragado de la ACP adelanta trabajos de excavación, perforación y voladura en el islote para, literalmente, hacerlo desaparecer. Previamente, la ANAM aprobó, y la ACP implementó, el plan de rescate de vida silvestre de la isla para trasladar algunas especies como monos, aves y reptiles que fueron reubicados en la contigua isla de Orquídea.

ISLA DE LESSEPS

UBICACIÓN REGIONAL DE LA ISLA DE LESSEPS





El equipo de la División de Dragado de la ACP. Orgulloso del reto que tiene en sus manos.

Nueva geografía

Así como la construcción del Canal modificó la geografía del istmo, ahora la ampliación también provocará algunos ajustes a la cartografía del área.

De Lesseps emergió entre 1907 y 1913 cuando, mediante inundaciones, se formó artificialmente el lago Gatún. Lo mismo ocurrió con Barro Colorado y otras islas ubicadas en esa área. Hoy, casi 100 años después, la dinámica del Canal la borrará del mapa. De todas maneras hay planes de renombrar otra isla en honor a Ferdinand De Lesseps, el gestor del canal francés.

“Tenemos que remover la isla para hacer más recto el alineamiento de la navegación de los buques por el lago”, explica Hernando Barahona, un chorrerano que está al frente del grupo de excavación seca del proyecto. En total, 23 personas, divididas en un frente de excavación seca y otro de perforación y voladura, forman parte del equipo que labora, en turnos rotativos, casi 17 horas al día.



Parado sobre De Lesseps, o lo que poco que queda de él, Barahona detalla que la cuadrilla remueve un promedio diario de 11,000 metros cúbicos de materiales para reducir la elevación de la tierra y dejarla casi al nivel del lago Gatún, etapa en la cual la obra quedará en manos del equipo de perforación y voladura; y luego que se fragmente el material duro, la isla podrá ser dragada por un contratista de la ACP.

Víctor Wong, uno de los ingenieros de la División de Dragado, precisó que la isla tenía una altura de 25 metros sobre el nivel del lago Gatún. Cuando terminen los trabajos, el islote va a desaparecer para permitir que la nueva línea de prisma (límite del cauce de navegación) se desplace permitiendo un ensanche en el punto más crítico de la curva, a fin de facilitar el paso de los buques pospanamax que transitarán el Canal cuando concluya la ampliación en el año 2014.

Para suavizar la tierra y fragmentar la roca, se estima que serán necesarias tres voladuras en el islote, cuya dimensión inicial podría compararse al tamaño de cuatro cuadros de béisbol.

Todo ocurre sin afectar el tránsito de los buques, que cuando menos se lo imaginen verán como los panameños desaparecieron una isla como por arte de magia, y a punta de esfuerzo.

INDICADORES DEL CANAL

El tonelaje de los buques por el Canal de Panamá cae levemente, a pesar de la crisis.



Durante los primeros siete meses del año fiscal 2009¹, el total de toneladas de arqueo de los buques² que transitó el Canal de Panamá se cifró en 179.3 millones, una leve caída de 2.4 por ciento con respecto al mismo período del año fiscal anterior. Esto se debió principalmente, a menos tránsitos de buques portavehículos, y en menor medida, a menos tránsitos de buques portacontenedores.

La recesión económica en los Estados Unidos, el principal destino comercial de los buques portavehículos y portacontenedores, ha impactado el nivel de consumo de la población, y en consecuencia, las importaciones hacia ese país han disminuido significativamente.

Como nota positiva, el tonelaje registrado por el tránsito de buques cisterna y buques graneleros aumentó 14.1 por

ciento y 12.7 por ciento, respectivamente. La caída en los fletes y en los precios de las mercaderías ha beneficiado el comercio para estos segmentos de mercado. En particular, las exportaciones de crudo de petróleo de Ecuador al Golfo de México y Venezuela a Nicaragua; y los embarques de frijol de soya de Estados Unidos con destino a China, han contribuido al buen desempeño del tonelaje de estos tipos de buques.

Por su parte, el movimiento de cruceros, típico de esta época del año, se desarrolla favorablemente. El aumento del tráfico de estos tipos de buques ha contribuido a compensar la caída experimentada en los otros importantes segmentos del mercado del Canal de Panamá.



Para el resto del año fiscal 2009, se espera que el tonelaje de buques pueda verse afectado en mayor medida con una posible caída para el total del año fiscal de hasta un 5 por ciento, considerando que en los próximos meses se definen nuevos contratos de transporte con las líneas navieras de portacontenedores y que existen expectativas de que dadas las condiciones de la caída en la demanda, se pueda producir una racionalización en el número de los servicios de línea que ofrecen por el Canal de Panamá. Por otro lado, también se prevé que algunos embarques de carga a granel tenderán a disminuir o a estabilizarse conforme a la débil demanda. De acuerdo con las últimas proyecciones del grupo consultor económico IHS Global Insight, el PIB real de los Estados Unidos caerá un 3.5 por ciento y la tasa de desempleo aumentará a 9.2 por ciento en el año calendario 2009.

Por otro lado, se observan buenos signos de estabilización de los gastos de consumo y de la actividad inmobiliaria en los Estados Unidos, los cuales son muestras de aliento que reflejan que la caída de la economía no se intensificará. Se espera que los estímulos fiscales para fomentar la fluidez del crédito y las inversiones ayuden a contrarrestar los efectos negativos de la crisis, lo que a mediano plazo son buenas noticias para el comercio marítimo y el Canal de Panamá.

Para el año fiscal 2010, se anticipa que la economía de Estados Unidos inicie un ciclo de recuperación con un crecimiento del 1.4 por ciento lo que requerirá un sostenido impulso en las inversiones y el consumo para mejorar las condiciones económicas especialmente en el nivel de desempleo que aproximará el 10 por ciento. El pronóstico para el tonelaje de los buques que se esperan transiten por el Canal de Panamá para el año fiscal 2010 es muy conservador. Se prevé que la actividad del Canal de Panamá se nivelará y reflejará una caída de al menos un 2 por ciento, como resultado, en parte, de que los efectos en el comercio marítimo se manifiestan de manera rezagada.



A partir del año fiscal 2011, se espera que el ritmo de crecimiento en el comercio mundial comience a fortalecerse y tienda a retomar su ritmo de crecimiento histórico. Ya para el año 2014, cuando se proyecta que las obras de ampliación del Canal hayan concluido, se prevé que el comercio mundial esté fortalecido por lo que el Canal de Panamá impactará positivamente, afianzando las oportunidades de negocios por vía marítima a nivel mundial.

Preparado por la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP.

¹ El año fiscal del Canal de Panamá se extiende de octubre a septiembre.

² El tonelaje de buques está basado en el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CPSUAB). Una tonelada CPSUAB equivale a 100 pies cúbicos de capacidad de carga.



GUARDIANES DE LA LUZ

Por Roberto E. Robinson
Estudiante de periodismo

Emilio Gayle lleva 29 años trabajando en el Canal de Panamá. Inicio como temporal por un mes... y ese mes hasta la fecha no ha terminado. En la actualidad labora como electricista, pero para llegar a esta posición tuvo que escalar de a poco.

Gayle forma parte de un equipo de profesionales de la División de Energía encargados del proyecto de modernización de la subestación de voltaje de Summitt, la cual es parte integral del sistema que alimenta la línea de iluminación del Corte Culebra, la parte más angosta del Canal de Panamá con unos 14 kilómetros de extensión que parten en dos la cordillera continental.

Las obras consisten en cambiar dos transformadores que alimentan la subestación de Summitt, la estación de distribución y los cubículos de distribución; los cuales reparten la energía eléctrica a la propia ACP y a sus diferentes clientes como son Unión FENOSA y Edemet.



Como en cada labor dentro del Canal, la seguridad es una de las prioridades.



Jaime Moreno, electricista de la Unidad de Mantenimiento de Bajo Voltaje.



Héctor Griffith (izquierda) y Emilio Gayle revisan los cubículos de distribución.

No es la primera vez que Gayle está involucrado en un proyecto como este, la diferencia es que lo hace como líder de un equipo de 14 personas. Por un tiempo manejó autobuses colegiales, como su padre, pero decidió incursionar en una ocupación más formal; una que le diese la oportunidad de poner en práctica lo aprendido en su bachillerato de electrónica.

"Desde 1980 estoy trabajando aquí; empecé como obrero pasando por la Escuela de Aprendices. Luego terminé la carrera de ingeniería electrónica en comunicaciones y sigo escalando hasta llegar a ser un valioso colaborador para esta empresa", comenta Gayle, de 58 años de edad, quien reside en Tocumen junto a su esposa Zaida.

Ya tiene planificado qué hacer cuando se jubile dentro de cinco años: compartir su experiencia con los más jóvenes mediante la asesoría a empresas que busquen la excelencia entre sus colaboradores.

Gayle confirma su entusiasmo de mejorar cada día más y aportar siempre lo mejor de sí para que el Canal siga generando energía eléctrica eficientemente. "Hay que seguir buscando la superación; la ACP con los años ha mejorado cada vez más, convirtiéndose en una empresa líder en la región", afirma.

Energía renovada

El costo de los trabajos supervisados por Gayle asciende a más de B/. 814 mil. No se tiene una fecha fatal para la entrega, aunque se ha dividido en varias etapas. No obstante las cuadrillas de trabajadores hacen su mejor esfuerzo porque sea lo antes posible para beneficio de los clientes.

Los viejos transformadores tienen un peso de 34 toneladas, mientras que los nuevos apenas 17 toneladas; y la expectativa de vida es de 30 años.

El voltaje de la línea de conducción es de 44 mil voltios, y la función de los transformadores es bajarlo a 12 mil voltios. Luego, en la subestación, se distribuye a varios lugares.

Estos antiguos equipos electromecánicos, que datan de 1967, dan paso a los digitales que son más confiables, tienen mejor respaldo, mayor velocidad, maximizan la protección de líneas eléctricas de cualquier corto circuito, cambio atmosférico grave, caídas de árboles y otros percances.

Aunque estos cambios no eran urgentes, se prefirió hacerlos debido a que los repuestos para los antiguos equipos ya no son fabricados por las multinacionales General Electric y White-Westhouse, de Estados Unidos.

La limpieza y mantenimiento de estos equipos son necesarios porque cualquier falla en la supervisión puede provocar daños costosos. Para fortuna, hasta el momento no se ha registrado ningún accidente.

El área donde la subestación suporta energía eléctrica tiene proyecciones de crecimiento porque incluye al Parque Nacional Summitt, la Academia de Policía, un club de golf y zonas de operación del Canal para comunicaciones y luces de navegación.



LATINOAMÉRICA Y LA AMPLIACIÓN DEL CANAL

Por Julián Villalba

La mejor manera de destacar la trascendencia de la ampliación del Canal de Panamá para América Latina es comenzar por señalar la importancia que hoy tiene: prácticamente todos los países tienen a Estados Unidos como su primer socio comercial, por lo que deben utilizar el Canal como vía para sus exportaciones e importaciones. Por supuesto, dependiendo de la composición de su comercio, algunos países lo emplean en mayor medida. Por ejemplo, Chile y Perú constituyen el 15 % del tráfico del Canal, porque deben emplearlo para canalizar sus exportaciones hacia la costa este de Estados Unidos y Europa. La otra vía que compite, el Cabo de Hornos, sólo podría ser de interés para el extremo sur de Chile, pero de esa zona no proviene el grueso de sus exportaciones. Los países con costa en el Atlántico utilizan el Canal cuando les corresponde enviar carga a la costa oeste de Estados Unidos o a localidades del Lejano Oriente ubicadas al norte del Pacífico. Para el año 2007, de un total de 208 millones de toneladas que circularon por el Canal de Panamá, un total de 45.9 millones, es decir un 22 %, correspondió a cargas procedentes de Centro y Suramérica para destinos europeos y norteamericanos.

Aunque muchas de las exportaciones de la región consisten en materias primas y alimentos, destinados a Asia, Norteamérica y Europa, una buena parte de dicha carga se ha venido contenerizando, lo cual es consistente con la evolución del tráfico por el Canal de Panamá. Además, en lo que respecta a alimentos y bebidas, se acude cada vez más a contenedores refrigerados, que tienen como destino la costa este de Estados Unidos y Europa. En la pasada década, toda la región creció a un buen ritmo, y una regla del comercio es que el volumen de contenedores crece a un ritmo mayor que las economías, en ocasiones más del doble. Esto ha convertido al Canal de Panamá en un paso cada vez más importante para Latinoamérica, que lo necesitan para mantener competitivas sus exportaciones.

Si el Canal no se ampliara, la calidad del servicio prestado empezaría a deteriorarse a partir de los años 2010 y 2013, dependiendo de la evolución de las economías de la Región, lo cual sería muy dañino para la competitividad de Latinoamérica. La ampliación de esta vía acuática es fundamental para que América Latina, tan dependiente de su comercio exterior, pueda continuar creciendo.

Otro elemento respalda la última afirmación. De la misma manera que Panamá ha experimentado un incremento exponencial en las toneladas del Canal provenientes del segmento de carga contenerizada, al punto de representar más del 40% por ciento de los ingresos que genera, Latinoamérica también ha visto crecer ese tráfico de manera espectacular. A su vez, este tráfico es transportado en buques cada vez más grandes, requiriendo trasbordos en ambos extremos del Canal. De continuar esta tendencia, y todo parece indicar que así será, la competitividad futura de la región, que depende significativamente de sus costos logísticos, estará ligada a la ampliación del Canal, so pena de que otras regiones del mundo, carentes de limitaciones de ningún tipo, desplacen los productos de América Latina de sus mercados actuales.

La Corporación Andina de Fomento (CAF) ya ha hecho patente su apoyo al actual proyecto de ampliación del Canal de Panamá aportando importantes recursos junto a otros organismos multilaterales. El Canal de Panamá ha sido, es y seguirá siendo, un compañero imprescindible para mejorar la competitividad y el desarrollo de América Latina.

El autor es coordinador de Programas Portuarios y Aeroportuarios de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de Infraestructura de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

eco logicas

Las 3Rs Reduce, Reutiliza y Recicla

El planeta Tierra se está convirtiendo en un gran depósito de desechos; la ciudad de Panamá genera más de 1,000 toneladas métricas de basura doméstica por día y la ciudad de Colón, más de 150 toneladas. De estos desechos, alrededor del 65% es recuperable o reciclable.

Reduciendo, Reutilizando y Reciclando lograremos una disminución de los desechos y residuos que generamos y un uso más eficiente de nuestros recursos.

Súmate a la Reducción de agua, energía y desechos, a la Reutilización más eficiente de materiales y equipos, y a la recuperación de recursos mediante el Reciclaje. Tu acción cuenta.



Reduce: insumos y desechos.



Reutiliza: materiales y equipos.



Recicla: residuos con valor.

**“Mejoremos la situación,
las 3R’s + tu acción”**



PORTACONTENEDOR

Información General

Los buques portacontenedores se especializan en el transporte de contenedores y forman parte de la cadena de distribución de mercancías más eficiente a nivel global. En estos contenedores se transporta una gran variedad de productos que va desde electrodomésticos, ropa y textiles hasta muebles, materiales de construcción y materia prima para la elaboración de otros bienes. Toda la diversidad de bienes o mercancías es transportada en contenedores de diferentes tamaños de los cuales destaca el contenedor de 40 pies de largo como el mayormente utilizado en la industria.

LOS BUQUES PORTACONTENEDORES SON LOS PRINCIPALES USUARIOS DEL CANAL DE PANAMÁ AL REPORTAR MÁS DE LA MITAD DE LOS INGRESOS DE LA VÍA

Este medio de transporte ha transformado la cadena de distribución desde su origen en fábrica hasta su destino en los puntos de consumo. Las fábricas, el transporte, las operaciones en puerto y los puntos de venta han tenido que adaptar sus mecanismos e infraestructuras para poder realizar sus diversas operaciones con los contenedores.

Los buques portacontenedores registraron 3,544 tránsitos, 124.5 millones de toneladas CP/SUAB-97 y B/712.5 millones en peajes durante el año fiscal 2008. Para el Canal de Panamá es el segmento de mayor importancia registrando el 54.1% de los ingresos por peajes y el 24.1% de los tránsitos. Las tres principales rutas marítimas comerciales en movimiento de contenedores para el año fiscal 2008 fueron Asia a la Costa Este de Estados Unidos, Costa Oeste a la Costa Este de los Estados Unidos y Costa Oeste de Suramérica a Europa.

Mercancía que transportan

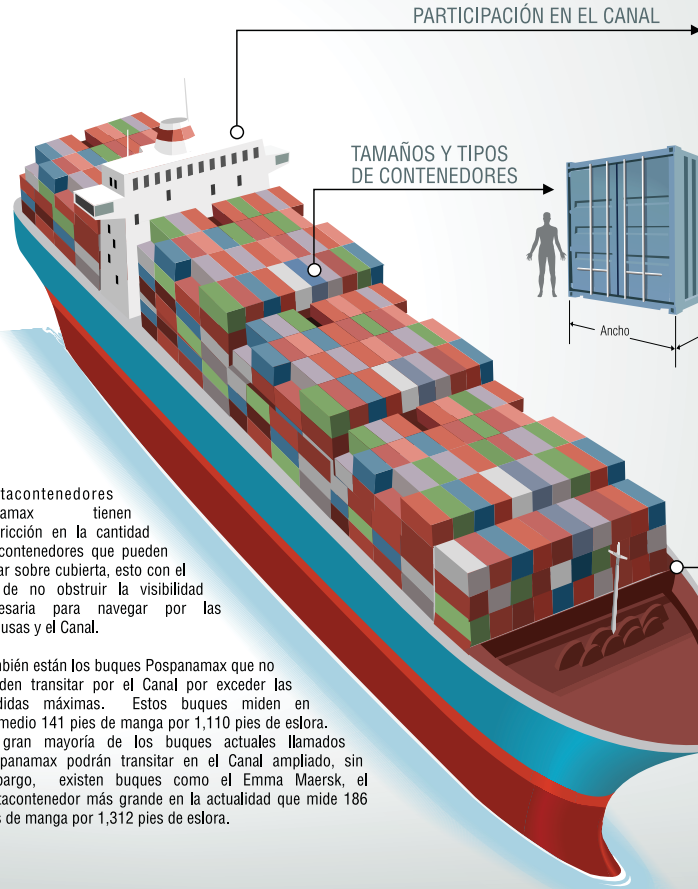
Gran variedad de productos como electrodomésticos, ropa y textiles, muebles, materiales de construcción y materia prima para la elaboración de otros bienes.

Dimensiones y restricciones

Los portacontenedores registran una alta participación en los buques de mayor dimensión que pueden transitar por el Canal de Panamá, mejor conocidos como Panamax. Estos buques tienen 106 pies de manga por una eslora de 965 pies. Adicional a la restricción de las medidas máximas, los buques

portacontenedores Panamax tienen restricción en la cantidad de contenedores que pueden llevar sobre cubierta, esto con el fin de no obstruir la visibilidad necesaria para navegar por las esclusas y el Canal.

También están los buques Pospanamax que no pueden transitar por el Canal por exceder las medidas máximas. Estos buques miden en promedio 141 pies de manga por 1,110 pies de eslora. La gran mayoría de los buques actuales llamados Pospanamax podrán transitar en el Canal ampliado, sin embargo, existen buques como el Emma Maersk, el portacontenedor más grande en la actualidad que mide 186 pies de manga por 1,312 pies de eslora.



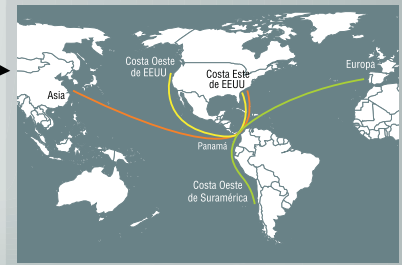
PARTICIPACIÓN EN EL CANAL

TAMAÑOS Y TIPOS DE CONTENEDORES

MEDIDAS

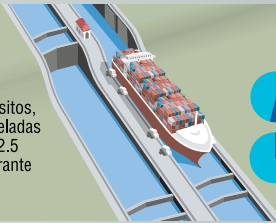
PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES DE LOS PORTACONTENEDORES

- Rutas**
- Asia a la Costa Este de EEUU
 - Costa Este a la Costa Oeste de EEUU
 - Costa Oeste de Suramérica a Europa



Los barcos portacontenedores registraron 3,544 tránsitos, 124.5 millones de toneladas CP/SUAB-97* y B/712.5 millones en peajes durante el año fiscal 2008.

* Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP-SUAB)
Una tonelada CP-SUAB equivale a 100 pies cúbicos de capacidad de carga

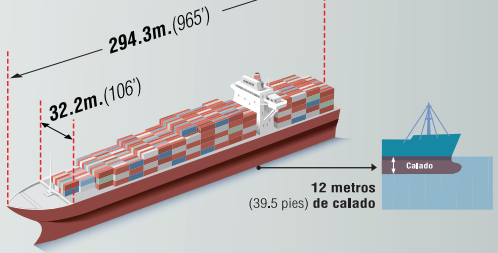


En el 2008 registraron:



Contenedores más usuales para el transporte de mercancías

- Contenedor seco de 20 y 40 pies
- Contenedor high-cube de 40 pies
- Contenedor ventilado de 20 pies
- Contenedor granelero de 20 pies
- Contenedor refrigerado de 40 pies high-cube
- Contenedor de techo abierto -open top- de 20 y 40 pies
- Contenedores de plataforma -flat rack- de 20 y 40 pies





CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Un lugar como ninguno en el mundo.

Horarios:

Abierto lunes a domingo, incluyendo días feriados.

Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquerías y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a p.m.

Restaurante abierto de 12:00 p.m. a 11:30 p.m.

Contáctenos al 276-8325 ó 276-8449 para más información sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá. Escribanos a cvm@pancanal.com

UN ESPACIO PARA LA MEMORIA



En uno de los edificios de la ACP en Corozal está guardada parte de la historia del Canal y Panamá. Son miles de archivos impresos, digitales y audiovisuales que forman parte de nuestra memoria, pero que requieren de una eficiente administración para su preservación.

Si no hay archivos, no hay historia y si un pueblo no conoce su historia, es un pueblo a la deriva. Un ser humano sin memoria, no tiene la dicha de recordar su pasado. Una organización sin una eficiente administración de sus archivos estaría a la deriva y fuera de la competencia. Esto nos hace reflexionar que en todos los aspectos es importante organizar, mantener y preservar información para poder recuperarla cuando se necesite. La memoria es como el anciano de toda organización.

La información contenida en los archivos mantenidos por un eficiente programa es uno de los activos más importantes en toda organización y como tal debe tratarse. Los archivos son huellas documentales de lo que el hombre hizo o dejó de hacer. Pero para que esa información sea valiosa, debe estar debidamente depurada, organizada, clasificada y



correctamente mantenida en lugares especialmente diseñados para ese efecto, y así evitar que los archivos se deterioren por la humedad, el sol, incendios, terremotos, el agua o las alimañas.

De todo esto y más se encarga la Administración de Archivos. Es una tarea aparentemente silenciosa, pero ardua y algo difícil, porque se requiere crear conciencia, a todos los niveles de la organización, sobre el manejo correcto de la información contenida en los archivos.



En el Centro de Preservación de Archivos Edgardo Camargo muestra uno de los mapas que data de la construcción del Canal.



Jessica Zeballos trabaja en la digitalización de imágenes históricas que reposan en los archivos.

Una organización que conoce la manera en que ha funcionado en los últimos 20, 30 o 50 años, sus proyectos emprendidos, cumplidos y no cumplidos, su evolución y los cambios ocurridos, es una que comprenderá y valorará mejor sus retos actuales y futuros. Muchas de las actividades importantes que hoy hacemos y expresamos en los documentos, algún día serán historia y esas huellas deben cuidarse y conservarse para que las próximas generaciones conozcan y analicen lo que se hizo o se dejó de hacer.

La ACP mantiene desde su creación un programa de administración de archivos que asegura la protección de su memoria y apoya las operaciones del Canal y permite realizar actividades y efectuar negocios en forma ordenada y eficiente.

Actualmente el programa es liderado profesionales altamente calificados de la Unidad de Administración de Información y Archivos de la Sección de Gestión de Servicios Tecnológicos de la División de Tecnología del Departamento de Administración y Finanzas, cuya meta, además de hacer cumplir y mantener funcionando eficiente y efectivamente el Programa de Administración de Archivos de la ACP, es orientar, asesorar y capacitar a todos los colaboradores sobre la importancia que tiene la utilización de los procedimientos y herramientas diseñadas para la clasificación de archivos.

Para muchos puede ser casi imperceptible la labor realizada por esta unidad, pero los resultados de este trabajo eficiente y silencioso se ven reflejados al ver la publicación de las certificaciones exitosas del Programa de Calidad ISO. Esto se traduce además en ahorro de costos, tiempo y espacio, y aumenta la productividad.

Es necesario romper viejos paradigmas y empezar a darle el lugar relevante que se merece esta actividad que se mueve silenciosamente detrás de los éxitos de la organización, preserva la memoria colectiva de las naciones, comunidades y de las personas.

Preparado por María Bermúdez de la Unidad de Administración de Información y Archivos de la ACP.



Daniel Rivera revisa los archivos de microfilmes considerados los más efectivos en la preservación de información por largos periodos de tiempo.

ACP comparte conocimientos con Tribunal Electoral

Una delegación del Tribunal Electoral (TE) de Panamá recorrió las instalaciones de la Unidad de Administración de Información y Archivos de la ACP, ubicada en Corozal Oeste, con el objetivo de intercambiar experiencias en esta importante tarea de preservar la información.

Los representantes del TE conocieron el proceso de preservación y administración de archivos que mantiene la ACP. La delegación del TE pertenece al Centro de Digitalización Nacional, Departamentos de Imágenes y de Recursos Humanos. La Unidad de Administración de Información y Archivos de la ACP expresó su disposición a colaborar con el TE en el intercambio de experiencias para mejorar los procesos de cada institución.



El Canal en Cumbre de las Américas

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, expuso los avances del Programa de Ampliación en la primera jornada del Segundo Encuentro Hemisférico del Sector Privado, que se llevó a cabo en Puerto España, Trinidad y Tobago, en el marco de la V Cumbre de las Américas.

El foro de dos días, auspiciado por la Organización de Estados Americanos (OEA) y el Sector Privado de las Américas, tuvo como expositores a prominentes figuras del sector privado, organismos internacionales y funcionarios de alto nivel de todo el continente. La ampliación del Canal de Panamá figuró en el segmento de los principales proyectos de infraestructura en las Américas, junto al Corredor Central Bioceánico desarrollado por Argentina y Chile.

Décimo informe de rendición de cuentas

La ACP presentó a la Comisión Ad-hoc el informe actualizado de los avances de la obra, entre los que destaca el proyecto de excavación seca en cerro Cartagena, que se prevé terminará antes de lo previsto.

El grupo fue recibido por el presidente de la Junta Directiva de la ACP y ministro para Asuntos del Canal, Dani Kuzniecky; el administrador, Alberto Alemán Zubieta; el subadministrador, José Barrios Ng; el vicepresidente Ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas, Jorge Luis Quijano; y la vicepresidenta de Gestión Corporativa, Ana María de Chiquilani.

El informe destaca que el primer contrato de excavación seca registra un adelanto de 85%, por lo que se estima que culminará antes de su fecha estipulada de enero de 2010.

Los informes trimestrales de la ampliación están disponibles en la página web de la ACP: www.pancanal.com





Medidas para enfrentar crisis económica

La ACP adoptará a partir del próximo 1 de junio, y hasta el 30 de septiembre de 2009, un plan de reducciones de costos a corto plazo y más flexibilidad en su Sistema de Reservas para apoyar a la industria marítima a enfrentar la actual crisis económica. El plan comprende la redefinición de "lastre" (buques sin carga) para los portacontenedores; y cambios al Sistema de Reservas para flexibilizarlo y reducir tarifas.

Primero se redefine el "lastre" de los portacontenedores para permitir que se les cobre, a los que cargan 30% o menos de su capacidad total, la tarifa de lastre de \$ 57.60 por TEU. La tarifa vigente a buques cargados es de \$ 72.

En el Sistema de Reservas se aplicará una reducción, dependiendo del tamaño del buque, para todos los segmentos que reservan cupos de tránsito.

Presentan avances de ampliación a líderes de la región

El vicepresidente Ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas de la ACP, Jorge Luis Quijano, presentó los avances del Programa de Ampliación durante el 7to. Foro Anual de Liderazgo Latinoamericano, celebrado en Houston, Texas.

El foro agrupó a representantes de los 55 mejores proyectos de infraestructura en América Latina, con un valor total que sobrepasa los \$50 billones. En el encuentro participaron 431 representantes de 22 países y de 10 diferentes sectores de infraestructura



Galardonan acuerdo de financiamiento para la ampliación

El acuerdo de financiamiento con cinco entidades multilaterales para el Programa de Ampliación del Canal de Panamá fue galardonado como el Mejor Acuerdo de Financiamiento de Proyectos del Año 2008 por la prestigiosa revista International Financial Law Review (IFLR).

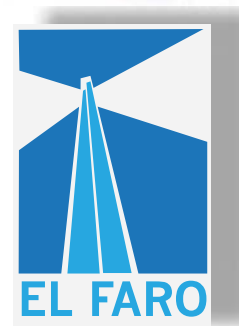
También, la firma Shearman & Sterling, asesora legal financiera de la ACP, recibió la distinción por su labor como firma legal que apoyó a la ACP en el proceso de contratar \$ 2,300 millones de cinco organismos internacionales de crédito.

El premio destacó la labor de gestionar exitosamente el financiamiento en medio de una coyuntura mundial de crisis económica, además de la complejidad de coordinar en el acuerdo a entidades de crédito de Estados Unidos, Japón, Europa y América Latina.





Todo lo que quieres saber sobre tu Canal está en
La revista informativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)



**Búscala todos los meses en La Prensa y Crítica,
y en los Infocentros de la ACP.**

Ingresa a:

www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.