

Revista informativa
del Canal de Panamá

PILOTEAR EL FUTURO

Pasión y compromiso





III Congreso de Salud, Seguridad y Prevención de Riesgo

“El Impacto en la Capacidad Productiva de las Empresas”

Centro de Capacitación Ascanio Arosemena
Panamá, 28 al 30 de Abril de 2011

OBJETIVOS

- Ofrecer una plataforma para el desarrollo de conocimientos, estrategias e ideas prácticas que puedan mejorar la productividad laboral.
- Intercambiar experiencias y conocimientos entre los participantes, con la finalidad de promover la seguridad y salud en el trabajo y los adecuados mecanismos para controlar los riesgos laborales.
- Permitir el desarrollo y el reforzamiento de redes de trabajo y alianzas para consolidar el terreno para la cooperación entre las partes interesadas.



ACTIVIDADES

Se llevarán a cabo conferencias magistrales, talleres y actividades de campo: El sábado 30 de abril habrá una actividad de campo que incluye una travesía parcial por el Canal de Panamá (cupos limitados).
Área de Exhibición de productos y servicios.

TARIFAS

Estudiantes y Jubilados	
Individual	B/. 60.00
Grupo (entre 4 y 10 participantes)*	B/. 55.00
Grupo (11 o más)*	B/. 45.00
Profesionales y Público General	
Individual	B/. 120.00
Grupo (entre 4 y 10 participantes)*	B/. 110.00
Grupo (11 o más)*	B/. 105.00
Empleados del Gobierno	
Individual	B/. 90.00
Grupo (entre 4 y 10 participantes)*	B/. 80.00
Grupo (11 o más)*	B/. 75.00
Precio por día	B/. 100.00



CONFERENCIAS

- Cómo afianzar una Cultura de Seguridad con ayuda de la Seguridad Basada en Comportamiento (SBC).
- Cambio Cultural en Seguridad - La experiencia de Exxon Mobil a nivel mundial.
- Nuevas pautas de seguridad en trabajos de alturas.
- Reglamento General de Prevención de Riesgos Profesionales y de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- Los riesgos psicosociales y su repercusión en la seguridad y productividad de las empresas.
- La intervención del turno nocturno como factor de riesgo psicosocial.
- Perspectivas de un asegurador en la prevención de riesgo y su impacto en la capacidad productiva de las empresas, incluyendo el Canal.



TALLERES

- Evaluación de la Calidad Ambiental Interior para el Mejoramiento de la Productividad en las Empresas.
- Valoración de factores psicosociales y medidas de intervención efectivas.
- Identificación de Riesgos Ergonómicos en la Oficina.
- Actualización en legislación nacional en Panamá.

Contacto:

Tel: (507) 272-8306, 272-8049, Fax: 272-8891
congresopanama2011@pancanal.com
<http://www.pancanal.com/esp/acp/eventos/>

Forma de Pago: Depósito en Citibank Balboa, Calle 50 o El Dorado

Completar el formulario Speed Collect con la siguiente información:

Referencia de factura: congreso

Numero de cliente 450201

Nombre del cliente: el nombre del participante o empresa

* Favor enviar una copia del pago para el registro



CANAL DE PANAMÁ

EL FARO

Marzo 2011 - No.36

JUNTA DIRECTIVA:

Rómulo Roux (Presidente)
Adolfo Ahumada
Marco A. Ameglio S.
Rafael E. Bárcenas P.
Guillermo O. Chapman, Jr.
Nicolás Corcione
Ricardo De la Espriella Toral
Norberto R. Delgado D.
Eduardo A. Quirós B.
Alfredo Ramírez, Jr.
José A. Sosa A.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

José Barrios Ng
Subadministrador



trayectoria



ampliación



travesía

ambiente pág. 5-6-7

La información de la cuenca.

trayectoria pág. 19-20-21

El Canal marca la ruta.

ampliación pág. 8-9

Excavaciones históricas.

compás pág. 22-23

Organizados como comunidad.

abordaje pág. 10-11-12

Un trabajo apasionado.

brújula pág. 26

La ampliación y los puertos.

travesía pág. 17-18

Un proyecto sostenible.



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
Javier Conte
Edward Ortiz

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

PILOTEAR EL FUTURO

En distintas ediciones, **El Faro** ha destacado el aporte que decenas de profesiones hacen al Canal para que funcione de manera segura, eficiente y rentable. Pasacables, ingenieros, hidrólogos, abogados, economistas, en fin, una variada lista de disciplinas que todos los días contribuyen a que esta vía sea uno de los motores del desarrollo de Panamá y arteria vital del transporte mundial.

Ahora corresponde el turno a los “prácticos”, como usualmente se denomina a los pilotos del Canal de Panamá, quizás uno de los trabajos más asociados a nuestra operación de cada día por su vital labor de guiar los 14,000 buques que cruzan cada año por nuestra ruta marítima.

Aquí no hay faenas pequeñas. El Canal es como un reloj en el que cada pieza es necesaria. Es así que, como muchos otros profesionales en el Canal, los “prácticos” le imprimen pasión y mística a un trabajo que requiere de enorme dedicación y de entrenamiento constante, en especial frente a los retos que impone el futuro tránsito de los buques por las nuevas esclusas.

En la historia del capitán Armando Segismond se refleja el compromiso, no solo de los más de 300 “prácticos” del Canal de Panamá, sino de los 10,000 hombres y mujeres que nunca nos cansaremos de referir como el principal recurso de esta empresa.

CIAC INFORMACIÓN DE LA CUENCA ACCESIBLE A TODOS



Luego de diez años de operar, el Centro de Información Ambiental de la Cuenca (CIAC) emprende hoy nuevos retos, la formación de una Academia Virtual de la Cuenca que será accesible a todos.

Por Luis E. Vásquez

Dado que la información de la Cuenca está dispersa y bajo formatos diferentes, nace la idea de establecer un centro que recopile, analice, custodie y sea el punto focal de análisis y disseminación de toda literatura sobre esta importante región del país en los aspectos: socio-económicos, de recursos naturales, de características físico-naturales, infraestructuras, además de proyectos y programas que allí se desarrollan.

El CIAC fue creado con el establecimiento de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH). Su principal es apoyar el manejo integrado y la gestión del desarrollo sostenible de la Cuenca mediante la administración efectiva de información a través de las tecnologías de información.

Manos a la obra

Había que reunir a todos los músicos y dirigirles para que interpretaran una melodía en completa armonía. El director está listo para ello: Oscar Vallarino, gerente de la División de Ambiente.

Contó a El Faro que el objetivo es coordinar entre las instituciones, sociedad civil y entidades científico-académicas para la recopilación de información sobre la cuenca hidrográfica y “disponerla de forma que sea viable para que políticos, técnicos y comunidad estemos bien informados y podamos tomar las mejores decisiones sobre el manejo de la Cuenca, sus recursos hídricos, uso y conservación”.

Vallarino aclara que conservar la Cuenca no es potestativo de una sola entidad, sino que involucra a un grupo colegiado de instituciones públicas como la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), y la ACP, entre otras. También la participación activa de Organizaciones No Gubernamentales (ONG's) y los habitantes de la cuenca. “Para poder proteger y cuidar nuestra Cuenca del Canal, tenemos que hacerlo juntos y con visión de país”.



Especialistas ambientales y sociales del Canal de Panamá mantienen una estrecha relación con las comunidades de la Cuenca Hidrográfica a fin de coordinar programas de desarrollo en esas áreas.

El 50 % de la Cuenca del Canal, subraya, está cubierta de bosques maduros y secundarios. Si a esta cifra se le suma los matorrales, rastrojos y áreas reforestadas, se obtiene que el 60% de la superficie de la Cuenca está bajo una cubierta vegetal protectora.

Los bosques maduros se concentran en la región del Alto Chagres, Parque Nacional Chagres, y los bosques secundarios en las márgenes del Canal, en áreas protegidas como el Parque Nacional Soberanía, Camino de Cruces y el Monumento Natural de Barro Colorado, además de los antiguos campos de tiro en la margen occidental del cauce de la vía interoceánica.

Otra de las coberturas levantadas fue la paja blanca (*Saccharum spontaneum*), localizada principalmente a lo largo de todo el Corredor Transistmico, con una cobertura total del 2.0%. También se encontró parches significativos dentro de los parques nacionales Soberanía, Chagres y Camino de Cruces. Desde el 2002, la ACP ha reconvertido a bosques nativos aproximadamente 1,150 hectáreas que estaban cubiertas por la paja blanca.

Uno de los objetivos del Programa de Vigilancia de la Cobertura Vegetal es determinar los cambios ocurridos en las coberturas vegetales y los usos del suelo, expresados en tasa de deforestación y porcentajes de cambios.

Con base a los levantamientos de coberturas vegetales y usos del suelo por el equipo de sensores remotos de la ACP para los años 1986, 1998, 2003 y 2008, se determinó con relativa precisión los cambios ocurridos en la Cuenca del Canal.

La ACP inició en el 2002, a través de la División de Ambiente, un programa de Vigilancia de la Cobertura Vegetal y los Usos del Suelo con la finalidad de establecer el estado y la dinámica del paisaje en la Cuenca Hidrográfica del Canal como un aspecto importante en la definición de las condiciones ambientales de esta importante región.

Como parte del programa, se genera cada cinco años el Mapa General de Cobertura Vegetal y Usos del Suelo, el cual contiene información relacionada con la distribución y cuantificación de estas coberturas en la Cuenca, además de establecer los niveles de deforestación y las regiones con mayores presiones sobre los recursos. También tiene entre sus objetivos definir los cambios que se han producido a partir de 1986, estableciendo las tasas de cambios y modelos de predicción.

Para la elaboración de estos mapas se clasifican imágenes satelitales multiespectrales, las cuales permiten obtener información de la superficie terrestre en diferentes bandas del espectro visible (imágenes a colores), además de bandas del infrarrojo, que proporcionan mayor información sobre las coberturas vegetales.

Como resultado de este programa, hay informes de coberturas y usos del suelo para los periodos 1985, 1998, 2003 y 2008. Con toda esa información se reconstruyen los cambios ocurridos en la cobertura vegetal y los usos del suelo en la Cuenca del Canal en los últimos 23 años.

Hoy vemos, a mucho orgullo, que a mediados de los 80s la deforestación en la Cuenca, al igual que en el resto del territorio nacional, se daba a razón de unas mil hectáreas por año. Sin embargo, vemos cómo hoy esa tendencia de deforestación ha cambiado a positivo.



Los resultados se alan que 62.3%, que representa unas 211,933 hectáreas de la Cuenca, se mantuvo intacto.

Las tasas de deforestación en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá disminuye de manera creciente a partir del año 1985, cuando se haba una tasa de -0.50%, lo que represent una pérdida de 865.6 hectáreas por año.



Sin embargo, entre el 2003 al 2008 los niveles de deforestación presentaron por primera vez tasas positivas, gracias a que los procesos de regeneración de la vegetación fueron superiores a la tala de bosques. Por lo pequeño a que fue la tasa registrada, de apenas un 0.06%, la ganancia neta fue de 99.8 hectáreas de bosques por año, explica Vallarino.

El Centro de Información Ambiental de la Cuenca es realmente una herramienta técnica que nos ayuda a definir las áreas críticas y dónde se ubican y dónde debemos invertir nuestros recursos para poder conservar cuenca del Canal. Además, ayuda a dirigir mejor los recursos, según las condiciones de cada área”, señaló Vallarino.

Hacia la Academia Virtual de la Cuenca del Canal

El CIAC también se prepara para lanzar una Academia Virtual de la Cuenca del Canal, que consiste en un sitio electrónico, con información, estudios figuras y gráficas de lo que es una cuenca hidrográfica, cómo funciona y el por qué. “Los panameños debemos familiarizarnos con la interpretación del recurso hídrico en su ámbito, dado que somos un país bendecido por la abundancia de agua”, apunta Vallarino.

La Academia Virtual estaría basada en tecnología web, que será un mecanismo efectivo para llegar a todos los sectores que tienen intereses y responsabilidades en la Cuenca. El propósito



La Cuenca del Canal abarca comunidades de Coclé, Colón y Panamá

será incrementar la capacidad local para el manejo de cuencas mediante la implementación de una combinación de técnicas y tecnologías que utilizan diversas herramientas de aprendizaje en los siguientes componentes: aprendizaje por internet; conferencias periódicas sobre tópicos seleccionados; talleres y estudios de casos (con la participación de organizaciones académicas como el Global Environmental Management Centre of the University of Wisconsin at Stevens Point, la Universidad de Panamá y el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales, entre otros.).

La gestión de la Cuenca del Canal de una manera sostenible exige un enfoque coordinado de las instituciones públicas, usuarios privados, industrias, agricultores y comunidades, entre otros. El primer paso hacia una gestión eficaz de cuencas hidrográficas basada en la comunidad requiere el desarrollo de la capacidad local de los interesados para la planificación eficaz y eficiente y el uso de los recursos de la Cuenca.

Las oficinas del CIAC, en la entrada de Corozal Oeste, son visitadas cada año por un promedio de 5,000 personas, ya sea en consultas en la página web o en visitas a estas oficinas en búsqueda de información.



UN MILLÓN DE M³

En un mes se removi
suficiente material para llenar
524 piscinas olímpicas o 154
estadios Rommel Fernández.

Por Vianey Milagros Castrellín

El Programa de Ampliación alcanzó el pasado febrero otro hito en la historia del Canal de Panamá: por primera vez se excavó, en un mes, más de 1 millón de metros cúbicos de material en un proyecto ejecutado en la vía interoceánica.

El Canal está acostumbrado a manejar cifras impresionantes: 200 millones de metros cúbicos excavados para completar su construcción y otros 150 millones se removerán durante la ampliación, sin embargo, aquí la palabra clave es tiempo, porque todos estos volúmenes se alcanzaron en decenas de trabajos.

Ahora, en tan solo treinta días, el contratista de la cuarta fase de la excavación seca del Cauce

de Acceso del Pacífico (CAP-4) removió material suficiente para llenar 524 piscinas olímpicas o 154 estadios Rommel Fernández.

“El tiempo nos está ayudando bastante, además de la incorporación significativa de equipo pesado”, dice Luis Álvarez López, jefe de producción de excavaciones del consorcio ICA-FCC-MECO, como explicación para el millón 100 mil metros cúbicos excavados en febrero.

El ingeniero hace referencia a la flota adicional de 10 camiones CAT-773, cada uno con capacidad para transportar 50 toneladas, y al menos cuatro palas hidráulicas que llegó a inicios del año, coincidiendo con la estación seca de Panamá, para permitir el aumento de 15 mil metros cúbicos en la producción diaria.



Según el ingeniero geotécnico Manuel Barrelier, el material encontrado en las excavaciones requiere de menos voladuras para su fragmentación, por lo que favorece la producción.

Jorge Fernández, administrador del proyecto por la ACP, añade que el riguroso control establecido desde mediados del 2010 en el desempeño del proyecto valorado en B/. 272.8 millones permitió alcanzar esta cifra antes de lo programado.

Ha sido el resultado de un trabajo en equipo, de un seguimiento detallado de las actividades de excavación y el compromiso del consorcio para cumplir con el contrato que tiene con la ACP, dice el ingeniero.

La geóloga también ha jugado un papel importante. Las excavaciones actuales se realizan por encima de los niveles freáticos existentes en el sitio, y en roca meteorizada y material residual, ambos convenientes para aumentar la tasa de excavación en el proyecto, porque mientras que la primera requiere de menos voladuras para su fragmentación, el segundo no necesita ninguna.

Barrelier, quien también participó en la etapa final del segundo ensanche del Corte Culebra (1992-2001), reconoce que aunque la magnitud de cada contrato de excavación seca ha aumentado considerablemente desde la década de los 90, el caso del CAP-4 es excepcional.

En esa época hablar de un proyecto de excavación de un millón de metros cúbicos era algo extraordinario; para nuestros contratos asumimos una producción alrededor de 150 mil metros cúbicos mensuales. Ahora llegó el CAP-4 y pasó todas esas cifras, dice.



El proyecto amerita este aumento en la producción dado su extensión y complejidad. El CAP-4 debe excavar 26 millones de metros cúbicos de material, un volumen mayor que los otros tres contratos de excavación seca en conjunto, y lo debe hacer dentro de su cronograma de trabajo que concluye en agosto de 2013, porque cualquier atraso impactaría en la construcción del Tercer Juego de Esclusas.

Es por eso que Fernando Alvarado, ingeniero de proyecto de la ACP, destaca la importancia del millón de metros cúbicos registrados el mes pasado. Acorta el periodo de ejecución del renglón de la excavación seca en el cronograma y nos acerca dentro de la línea base aprobada del proyecto, seala.

Por lo pronto, el consorcio tiene previsto la llegada de equipo pesado adicional antes de que finalice la estación seca para impulsar su producción y cumplir a tiempo con el segundo proyecto más grande y complejo de la ampliación.

CUANDO EL TRABAJO SE CONVIERTE EN PASIÓN

**Por Nubia Aparicio S.
Fotos: Armando De Gracia**

Por coincidencias de la vida, Armando Segismund, práctico del Canal, ha sido el protagonista de dos momentos importantes de la vía interoceánica: le tocó atracar el primer barco Pos Panamax en el puerto de Balboa, y estuvo a cargo del barco número uno en utilizar la ruta. ¿Le corresponderá pasar el primer buque del Canal ampliado? “¡Wao, ojalá!, vamos a ver”, expresa Segismund emocionado, un piloto que pareciera no tener 30 años de servicio en la organización.

Se graduó de ingeniero civil, pero cuando entró al Canal se percató enseguida de que lo suyo era todo lo que tenía que ver con barcos. Nuestro personaje integró la Selección Nacional Juvenil de Waterpolo y no pierde oportunidad para viajar al interior en compañía de su familia.

Como lo muestra la entrevista, Armando casado con la aguadulce Cinthia Concepción, y padre de cinco hijos, uno de los cuales también es práctico en la Bahía de Manzanillo— vive el Canal con pasión.

Ha sido testigo de la evolución de la vía a lo largo de tres décadas y cada día lo emprende con el convencimiento de la renovación constante. Sabe que cumple una de las funciones estratégicas en la operación de la vía, y lo hace confiado en el respaldo de todos los que trabajan con él. Es el espíritu de equipo en el cual se integran voluntades y propósitos compartidos. Es el sentido de orgullo nacional que se expresa a través del Canal de Panamá.

1. -¿Cómo empezó su carrera en el Canal?

-Empecé en octubre del año 1981 cuando fui admitido después de un largo proceso de selección, en la Escuela de Aprendices de la entonces Comisión del Canal, para la posición de oficial de remolcadores en adiestramiento. Para ese entonces cursaba el quinto año de Ingeniería Civil en la Universidad Tecnológica de Panamá y laboraba en Consamado, S.A., empresa que se dedicaba a la fabricación, construcción y venta de productos y estructuras de acero. Una vez en el Canal quedé de inmediato cautivado con la nueva profesión y abandoné la carrera de ingeniería civil, cosa que en ese momento no fue del agrado de mi madre.



2. -¿Recuerda cuál fue el primer barco que atendió? ¿Cómo fue la experiencia?

-La verdad es que no recuerdo cuál fue el primer barco que atendí como práctico, pero sí recuerdo el primer equipo flotante que manejé, la lancha Flamenco, una embarcación pequeña usada por la División de Dragado para el traslado de personal; mientras que el primer remolcador que abordé fue el Parffit, como ayudante de marino de cubierta. Y el primer remolcador que tuve a mi mando como capitán fue el Harding. Todas, experiencias muy satisfactorias e inolvidables.

3. -Hemos sabido que Ud. es el piloto a quien le tocó atracar el primer barco Pos Panamax en el puerto de Balboa y también le correspondió transitar el barco millón, ¿qué significado tienen para Ud. esos dos momentos?

-Bueno, sí, tuve el honor de atracar el primer Pos Panamax en el puerto de Balboa, el porta contenedores Maersk Seletar, una nave que a pesar de su gran tamaño, tiene gran maniobrabilidad y mucho poder en la máquina; algo así como si fuera una limosina. Honestamente felicito tanto a Maersk Sealand como a los fabricantes y diseñadores de este modelo en particular, y por supuesto, a Panama Ports por su permanente innovación. Con respecto al tránsito millón, tuve la suerte de participar en ello, pero en ese momento no era consciente de todo el significado de ese tránsito en particular. Casualmente, fue a través de El Faro que me enteré de la novedad.

4. -¿Qué tanto han cambiado las prácticas o sistemas en el tránsito de buques desde que usted comenzó en esta profesión?

-Muchísimo. El próximo octubre voy a cumplir 30 años en el Canal y éste nunca ha parado de innovar con nuevos equipos de asistencia a la navegación, como remolcadores más poderosos para buques más grandes, sistema de iluminación más eficiente, locomotoras más rápidas y poderosas en las esclusas, sistema satelital de ayuda a la navegación, cauces más profundos y anchos a lo largo de la vía.



El práctico panameño Armando Segismund aborda el barco portavehículos SPX Dove, de bandera de Islas Marshall, en el puerto de Balboa, para tomar el control de la navegación.

5. -¿Según su criterio, cuál ha sido el barco más importante que usted ha pasado por el Canal? ¿Por qué?

-El Camberra, un barco de pasajeros muy antiguo, grande y pesado, similar al Queen Elizabeth II, propulsado por turbinas de vapor, muy buenas para viajes en mar abierto, pero problemáticas en aguas confinadas ya que teniendo la propulsión hacia adelante, es necesario invertir mucho tiempo entre la marcha hacia adelante, detenerla, ponerla en reversa y viceversa, además de que sin las propelas rotando hacia adelante y el barco aun con viada, éste prácticamente no maniobra. Recuerdo que ese era el último viaje del buque, no llevaba pasajeros pues lo iban a convertir en un hotel flotante o una pieza de museo. Ese día quien estaba asignado a ese tránsito era un colega próximo a jubilarse que me llamó para pedirme que cambiáramos de asignación puesto que él ya no estaba para dolores de cabeza, y yo, gustosamente, acepté. El segmento del tránsito que me tocó como práctico en control fue entre el puerto de Balboa y Gamboa. Recuerdo que al abordar en Balboa había un ambiente un poco tenso en los tripulantes del barco, pues éste, y no los culpo, tenía fama de ser una pesadilla en aguas restringidas.

Salimos del muelle en Balboa, nos dirigimos hacia la esclusa de Miraflores, ya llegando con un buen ángulo de aproximación y velocidad aceptable, me di cuenta de que la ansiedad se había apoderado del capitán, y mirándolo a los ojos le dije: 'Capitán, relax', y él asintió con la cabeza. Los atraques y esclusajes en Miraflores y Pedro Miguel salieron de revista. Una vez en el corte a la doña había que tratarla con firmeza y cariño a la vez, pero lo cierto es que había química entre la vieja embarcación y yo. A medio Corte Culebra todos en el puente estaban relajados y cómodos, tenía a la yegua vieja y maosa, que más de cuatro evitaban, comiendo en la palma de mi mano. Fue importante, porque a pesar de que ya era práctico grado 8, que era la máxima calificación en ese entonces, para mí fue como una graduación, porque en esta carrera nunca se acaba de aprender, siempre habrá una combinación de factores que hacen de cada tránsito en particular una experiencia única. Lo importante es mantener la humildad para poder seguir aprendiendo.

6. -¿Lleva un registro de cuántos barcos ha pasado?

-No, pero deben ser unos cuantos miles.

7. -¿De qué depende que un barco sea más fácil o más difícil de pasar por el Canal...¿cuándo el tránsito se puede tornar complicado?

-Principalmente depende del diseño del barco, de la relación entre sus dimensiones: eslora, manga, calado. Depende mucho del tamaño del timón y de la relación entre el desplazamiento y la potencia de la máquina.

Un tránsito se puede tornar complicado cuando el barco está pesado, con potencia reducida en la máquina, timón pequeño y la manga muy ancha para una eslora relativamente corta, además de factores meteorológicos adversos, problemas de comunicación.

8. -¿Recuerda su experiencia durante la invasión a Panamá? Sabemos que el tráfico se suspendió por un día.

Sí, el tráfico se suspendió aproximadamente como por 20 horas. Fue algo impactante nunca antes vivido en Panamá; no había certeza de la duración del conflicto, pero pienso que no había nadie con la intención de hacerle daño al Canal. El problema no era estar en el Canal, sino ir de la casa

9. -¿Tiene alguna anécdota para contar sobre algo muy especial que haya ocurrido durante un tránsito suyo por el Canal?

-Recuerdo una vez que estando a punto de salir de la esclusa de Miraflores hacia la mar en un pesquero cubano, un tripulante de esa nacionalidad se lanzó al agua con la intención de desertar y tuve que parar la máquina para que no quedara atrapado en la propela. El asunto es que el hombre nadó hasta la pared dentro de la esclusa y subió por una escala de mano empotrada en la pared, luego de lo cual fue arrestado por un agente de seguridad del Canal. Una vez estuvo fuera de peligro, arranqué y salí de la esclusa. Creo que el desertor luego consiguió asilo porque cuando desembarqué al final del Canal la nave procedió a salir afuera y él se quedó nunca regresó a bordo.



Segismund toma el control del buque SPX Dove. A su lado su par coreano, capitán de la embarcación.

10. -¿Es una leyenda urbana, o no, que un piloto gana muy bien?

-Sí es una leyenda. Si te fijas, por ejemplo, un conductor de una mula que lleva un contenedor al día de Panamá a Colón por la Transstmica gana como 700 dólares al mes, mientras yo llevo del Pacífico al Atlántico 6000 contenedores a la vez; más la millonada que cuesta el barco, además de dirigir la embarcación, los remolcadores, las locomotoras y lidiar con el tráfico de los otros buques, etc. ¡Ojalá yo ganara 700 dólares 6000 veces!.

11. -¿Qué satisfacciones personales y qué cosas ingratas le ha deparado ser piloto durante todos estos años?

-La satisfacción es casi diaria cuando al finalizar el tránsito tú le devuelves el control al capitán de la nave y, con un apretón de mano, él te expresa su satisfacción. Las cosas ingratas son pasajeras y mejor se dejan en el olvido.

12. Con la ampliación, dentro de poco habrá cambios importantes en el Canal, como el tránsito de buques de mayor tamaño... ¿cómo se preparan para estos cambios los pilotos panameños?

La ampliación del Canal es básicamente por el momento, una obra de ingeniería civil, y no es como poner un cohete en la órbita de Saturno. Eso sí, de un tamaño colosal y un gran presupuesto. Consiste en tres cajones de concreto armado, colocados en forma de escalones e interconectados entre sí por una serie de compuertas, válvulas y cañerías para intercambiar agua entre ellos, con capacidad

para alojar grandes buques y con la finalidad de subir y bajar los buques del nivel del mar al lago Gatún y viceversa; un juego en el Pacífico y otro en el Atlántico; además de los canales de acceso que son básicamente movimiento de tierra y dragado. Todos estos trabajos como sus diseños están siendo hechos por contratistas.

Los prácticos tendremos que hacer un trabajo adicional al que hacemos ahora. En las esclusas actuales uno lleva el buque a la pared de aproximación, lo atraca en esta con la asistencia de locomotoras, luego lo desliza dentro de la primera cámara y una vez dentro de esta lo mantiene en el centro con la asistencia de locomotoras a ambos lados de la nave durante el ascenso, descenso y traslado de una cámara a otra.

En la nueva esclusa con buques más grandes y sin la asistencia de locomotoras, habrá que atracar y desatracar el barco tres veces, para subir o bajar y trasladar la nave entre cámaras o escalones. Es por esto y por muchos detalles más que tenemos tareas de capacitación que cumplir, además de que tendremos que sentarnos con la administración y con todos los equipos de operación para editar los nuevos manuales de procedimiento.

La torre de Panamá Viejo la hicieron los españoles, el Canal actual los norteamericanos; la ampliación es nuestra criatura, porque así lo decidió esta generación de panameños; y prácticos y colaboradores de la ACP, entendemos y aceptamos la responsabilidad histórica de hacer que esta nueva mega estructura, construida para potenciar la capacidad de mover el comercio mundial, funcione... ¡y funcione bien!

¡Lávatelas!



1
Rendón
Panamá

**Para protegerte de las enfermedades
lava tus manos con agua y jabón.**



GOBIERNO NACIONAL
REPÚBLICA DE PANAMÁ







CENTRO LOGÍSTICO

Esta vista aérea de las esclusas de Pedro Miguel muestra el avance de la ampliación del Canal, que una vez terminada, junto a otras actividades, consolidará a Panamá como el principal centro de logística de la región.



CANAL DE PANAMÁ

Escucha todos los sábados

LA CUENCA AL DÍA

KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROVINCIAS CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 A.M.

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 MEDIODÍA

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

101.9 FM (PANAMÁ, COLÓN, KUNA YALA Y DARIÉN)

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 A.M.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 A.M.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 A.M.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 A.M.



CANAL DE PANAMÁ

CAMINO REAL

PROYECTO ARQUEOLÓGICO Y DESARROLLO SOSTENIBLE

El rea del Canal de Panamá posee la evidencia material, social y ambiental que da cuenta de una intensa, única e interesante historia de tránsito por el Istmo de Panamá.

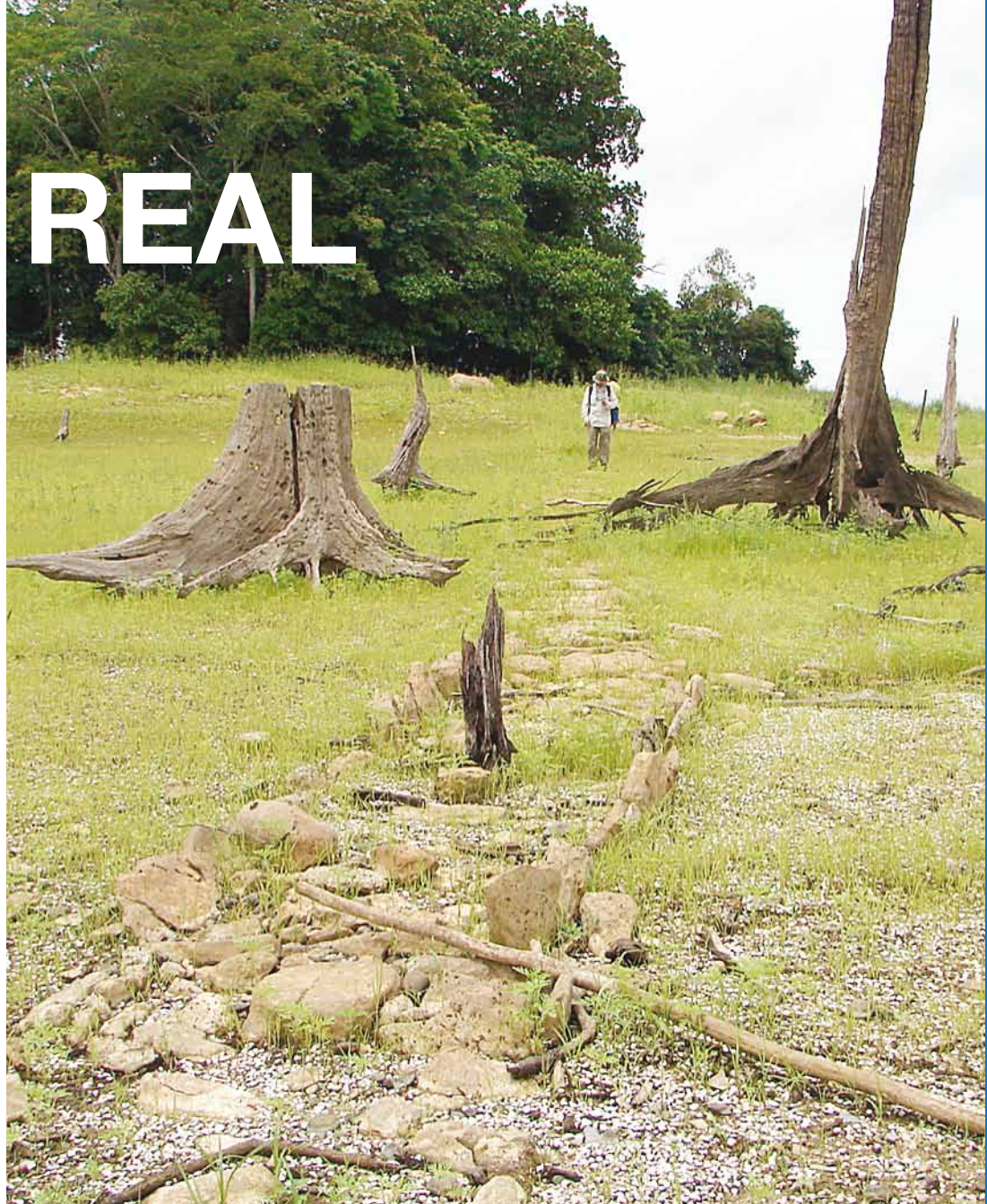
Por Orlando Acosta

El uso del territorio para la función de movimiento de personas y mercancías por el Istmo demandó el desarrollo de tecnologías de transporte, lo que generó impactantes modificaciones del paisaje, novedosas propuestas defensivas de carácter militar, así como el uso y aprovechamiento de los recursos naturales para su funcionamiento.

La defensa del territorio y la ruta de Panamá generaron propuestas únicas e interesantes elementos de tecnología militar sobre el territorio. El conjunto Monumental de Portobelo y el Fuerte de San Lorenzo Real de Chagres, construidos durante el período colonial español son ejemplos de una propuesta de desarrollo defensivo en el Caribe, mismos que han sido declarados bajo la denominación de Patrimonio Mundial por la UNESCO, esto como reconocimiento y evidencia material de procesos únicos para la civilización y la historia moderna.

El Camino Real, Camino de Cruces y Ferrocarril

Es el camino empedrado utilizado por mulas que unió las más importantes ciudades del Istmo de Panamá. Nombre de Dios y Portobelo, en el Atlántico, y Panamá, en el Pacífico. El Camino Real articuló las ciudades terminales y estableció el primer antecedente de la ruta transistmica, precursor indudable del Canal de Panamá.



Cerca del río Chagres quedan evidencias de lo que fue el Camino Real hace casi cinco siglos.

El Camino Real evoluciona desde una ruta terrestre hacia una ruta combinada de tierra y agua utilizando las aguas del río Chagres. La incorporación de bongos para navegar el curso medio del río Chagres produjo otra organización del espacio creando el sitio de Venta de Cruces y transformó el camino empedrado en el nuevo Camino de Cruces.

Ambos caminos funcionan y posibilitan el intercambio comercial entre las colonias americanas y entre éstas, con el centro de la corona española del otro lado del Atlántico.

Los dos caminos, Camino Real y Camino de Cruces, articularon por más de cuatro siglos el comercio entre todas las colonias americanas y el centro de la Corona Española. Estos caminos transistmicos determinaron las relaciones comerciales del mundo. El desarrollo de ambos caminos también consolidó y conformó el espacio local y la fundación de las principales ciudades a orillas de ambos océanos.

Tanto el Camino Real como el Camino de Cruces fueron abandonados posteriormente por la irrupción de la tecnología de vapor y el ferrocarril transatlántico, que dan la bienvenida al surgimiento de la ciudad de Colón, como destino posterior del terminal Atlántico del Canal de esclusas.

Investigación, arqueología y desarrollo sostenible

Investigación del Camino Real, Turismo y Desarrollo Sostenible es un proyecto presentado recientemente ante la ACP. Es una iniciativa apoyada por la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (SENACYT), el Instituto Nacional de Cultura (INAC), el Patronato de Panamá Viejo, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), la Fundación Chagres, la Autoridad de Turismo (ATP), The Nature Conservancy (TNC) la Unión de Campesinos del Lago Alhajuela (UCLA), entre otros.

Tiene como objetivo general localizar, investigar, documentar y proponer el Camino Real bajo la categoría de Monumento Nacional para detener su deterioro y propiciar su conservación.

Pretende fomentar el desarrollo sostenible de las comunidades próximas a su alineamiento a través de la investigación e implementación de medidas para la conservación del Parque Nacional Chagres y articular el sitio a otras áreas de interés como lo son los sitios de Patrimonio Mundial de Portobelo y el Conjunto Monumental de Panamá Viejo.

Entre los componentes comunitarios se contempla la capacitación de la población que se encuentra asentada en las riberas del Lago Alhajuela en temas de conservación y desarrollo sostenible. La elaboración de un plan de desarrollo turístico incluyendo un concepto interpretativo para varios sitios a lo largo del Camino Real con componentes de información y educación.



Entre los beneficios esperados está generar y fortalecer la interrelación entre actividades humanas y la conservación de los recursos culturales y naturales y el desarrollo de actividades de capacitación a nivel comunitario para la promoción del desarrollo sostenible en las comunidades.

Las actividades turísticas en sitio se identifican como alternativas de ingresos para las comunidades locales, aprovechando de manera sostenible sus recursos culturales patrimoniales y naturales, logrando cambiar prácticas no sostenibles en predios de los parques nacionales y áreas ambientalmente sensibles en las inmediaciones del Camino Real.

Consejo Consultivo de Chagres-Alhajuela

El Equipo de Relaciones con la Comunidad

de la Sección de Manejo de Cuenca de la División de Ambiente de la ACP facilitará las coordinaciones entre organizaciones comunitarias, la iglesia y el equipo de investigación para integrar lo propositivo del proyecto a nivel local.

El objetivo final es generar sinergia entre actores e integrar la propuesta de investigación-acción hacia la promoción y desarrollo de una alternativa local de desarrollo turístico, sostenibilidad ambiental y conservación patrimonial; donde se reconoce la participación de la gente como eje clave para estos propósitos.

Para mayor información consultar www.caminorealproject.wordpress.com o al Equipo de Relaciones con la Comunidad de la División de Ambiente de la ACP.

UN VERANO EN TRES ACTOS



En su novena temporada, el Verano Cultural del Canal de Panamá recorrió varios puntos del país para entretener, informar y comunicarse con miles de panameños en la ciudad capital, Colón, Las Tablas, David y Santiago.

Primer acto: comunicar

Durante tres semanas, el Canal de Panamá preparó su equipaje y se trasladó por distintas regiones del territorio nacional como parte de su tradicional Verano Cultural, que este año, por cuarta ocasión, llegó al interior del país. Una vez revelada la parte artística, el proyecto fue complementado con otras actividades a fin de compartir más que cultura y entretenimiento. La promoción de los espectáculos estuvo acompañada de visitas a los principales medios de comunicación de Colón, Herrera, Los Santos, Chiriquí y Veraguas para mantener el contacto del Canal con la población de esas regiones.

Además de invitar a los conciertos, la oportunidad sirvió para brindar información sobre la actualidad del Canal y detallar los avances de la ampliación a los panameños del interior del país.

En David, por ejemplo, el vicepresidente de Ingeniería y Administración de Programas de la ACP, Jorge Luis Quijano, presentó las novedades de la construcción del tercer juego de esclusas ante miembros de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Chiriquí.



El Verano Cultural fue propicio para visitar radioemisoras de Chitré (foto superior), Santiago y otros puntos del país. Colaboradores de la ACP aprovecharon para informar a las diversas comunidades sobre los avances de la ampliación, proyectos de ambiente y otros programas del Canal.

Segundo acto: informar

Cada una de las escalas del Verano Cultural en el interior incluy la presencia del Canal con ferias didácticas, además del popular bus informativo, por donde pasaron centenares de paname os interesados en conocer los Itimos quehaceres de la vía interoceánica y los avances de su ampliación.

Mientras se preparaban los Itimos detalles de las presentaciones artísticas, un equipo de la ACP ofreci en los parques y plazas del interior informaci n variada del Canal, mientras en el bus los asiduos compart an vdeos de la construcci n del tercer juego de esclusas. El p blico tambi n conoci sobre los programas ambientales del Canal y el nuevo portal de empleo de la ACP.

Ni las elevadas temperaturas, ni el fulgurante sol que caracterizan los veranos paname os, aplacaron el inter s de los asistentes por conocer más sobre uno de los principales recursos del pa s.

En el Parque Cervantes de David se vivi uno de los momentos notables de la gira. En medio de las charlas y explicaciones que brindaba Anayansi Scott a decenas de chiricanos, la se ora Natalia de Ara z se le acerc con un gesto que no olvidara: le entreg una peque a carta escrita a mano en el que expresa su orgullo por la administraci n paname a del Canal.

Cuando se comenz a divulgar el traspaso del Canal en 1977, lo pens dos veces y me dije que prefer a mil veces que los estadounidenses se quedaran con el Canal pero desde el 2009 hacia acá lo he pensado... (el Canal) es el mayor potencial que tenemos en Panamá. Creo que como yo, hay bastante gente que se siente orgullosa de creer en los paname os , escribi la se ora Ara z en su breve carta.

Arriba: El Bus Informativo del Canal fue una de las atracciones durante la gira del Verano Cultural.

Centro: Anayansi Scott, guía del Canal de Panamá, ofreci dentro del bus didácticas charlas sobre diversos temas de la v a.

Abajo: Victoriano Jackson, colaborador de la ACP, responde preguntas sobre los proyectos ambientales del Canal.





El espectáculo de La Parranda presentó en el escenario varias corrientes de la cultura popular panameña.

Tercer acto: entretener

En la capital, en las Escalinatas del Edificio de la Administración, el Verano Cultural arrancó con la obra musical *Aladino Jr.*, la popular puesta en escena de Disney interpretada esta vez por un elenco panameño de alrededor de 40 actores, cantantes y bailarines, entre ellos Rafael Moreno y Anne Lorain Lanier en los papeles protagonistas.

Este musical fue el deleite de muchos, pero en especial de los más chicos, quienes colmaron los predios de las escalinatas para disfrutar de esta singular historia de amor imposible en la misteriosa ciudad de Agrabah.

El montaje de la obra en las Escalinatas del Edificio de la Administración del Canal significó una nueva experiencia para sus actores, quienes sintieron la emoción de trabajar frente a miles de espectadores.

“Difícilmente en Panamá tenemos la oportunidad de agrupar tanta energía del público en un espectáculo teatral. Para el actor es increíble presentarse frente a una cantidad de público como esta”, comentó Gabriel Pérez Matteo, quien interpretó el papel del villano Jaffar.

Para Andrés Morales, quien se robó muchos de los aplausos con su rol de El Genio, expresó que era muy diferente actuar en una sala ante 200 personas que frente a 3,000 espectadores en las escalinatas del Canal. Sentir esa reacción directa de la gente es algo mágico porque te contagia de energía positiva”.

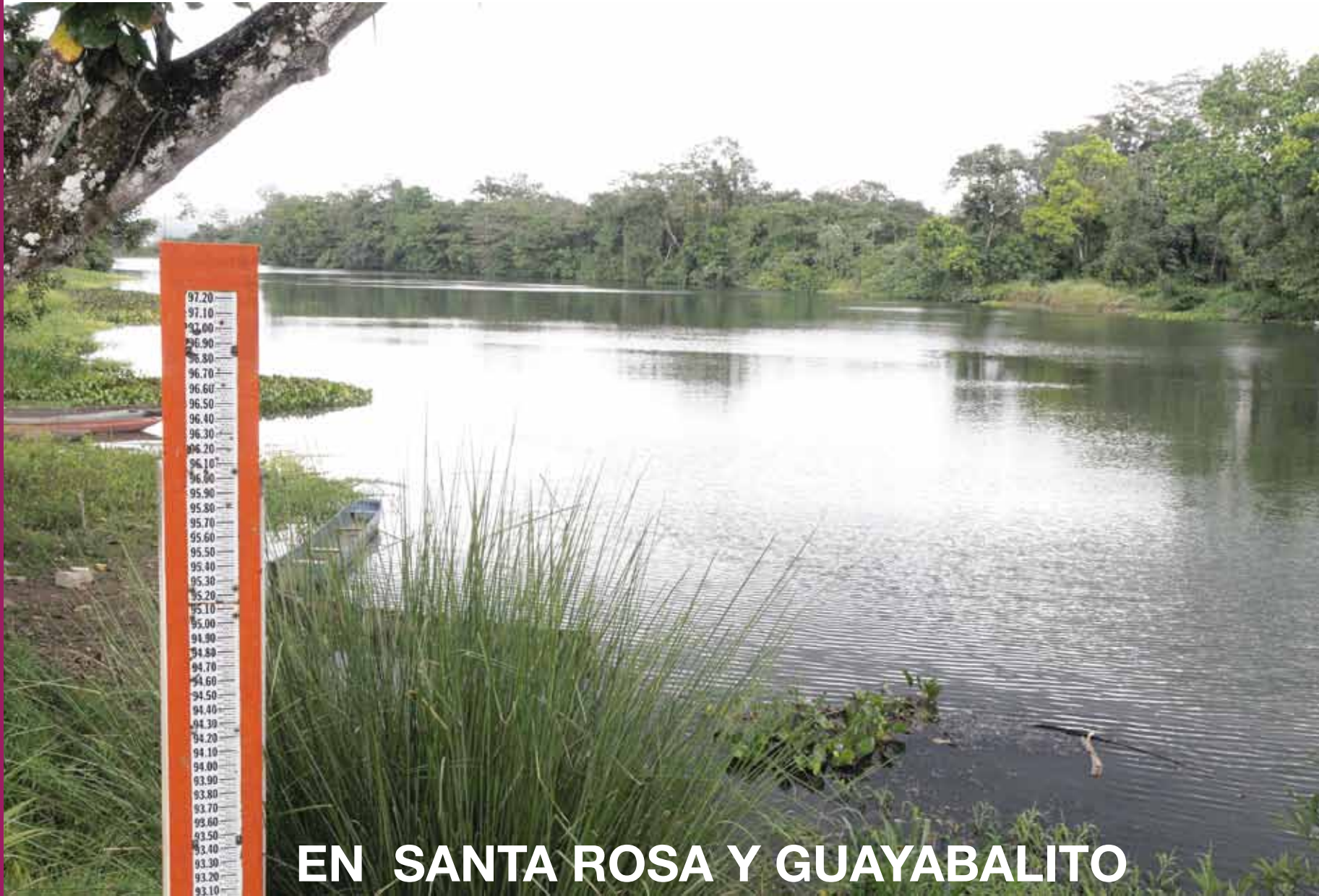
Luego siguió *La Parranda*, el recordado mosaico musical que el productor Toby Muñoz popularizó durante los años 70, esta vez a cargo de una nueva generación de artistas panameños, quienes le imprimieron su sello a este popurrí de temas folklóricos.

La lista de artistas incluyó a Yamilka, Mario Spinalli, Manuel Araúz, Any Tovar, Alejandro Lagrotta, Iván Barrios, Grettel Garibaldi, Manuel Corredera, Nenito Vargas, Rafael Moreno, Karen Peralta, Brenda Lao, Mach & Daddy y Nando Boom quienes se intercalaron entre las presentaciones de la capital, Colón, Las Tablas, David y Veraguas.

Revivir este clásico de la música panameña fue una experiencia para su creador, como para la nueva generación de artistas encargada de darle vida 40 años después.

Muñoz recordó que luego de recibir desde Perú una sugerencia para rescatar las raíces de la música panameña, reunió a personas que tuvieran alegría de calle, alegría de murga, alegría de mojadera, alegría de carnaval para grabar lo que hoy se conoce como *La Parranda*.

“Jamás imaginé el éxito de *La Parranda*, que fue una reacción del público panameño hacia sus raíces”, relató el afamado productor, quien tampoco pensó que cuatro décadas después el tema seguiría latente en la cultura musical del país.



EN SANTA ROSA Y GUAYABALITO

LA ORGANIZACIÓN COMUNITARIA SALVA VIDAS

Por Omar Rodríguez

A sus 65 años de edad, Julián Domínguez, morador de Santa Rosa, jamás había vivido algo parecido a lo del 8 de diciembre pasado, cuando el nivel de las aguas del río Chagres llegó al techo de algunas viviendas, y las calles se inundaron tanto que era posible navegar en cayucos por ellas.

Antes decíamos que eso no iba a pasar (las inundaciones). Si el río subía su nivel más de lo

normal, corríamos a la orilla a observar la crecida; ahora sabemos que estamos expuestos, y tenemos que prepararnos para enfrentar en el futuro la situación de una mejor manera, sin poner en riesgos nuestras vidas, expresó Domínguez durante un taller de evaluación de las acciones de respuesta de las comunidades de Santa Rosa y Guayabalito, localizadas a orillas del río Chagres y aguas abajo de la represa Madden, durante la tormenta La Purísima, registrada entre el 7 y 9 de diciembre del año pasado.

Moradores de ambas comunidades se reunieron recientemente para evaluar su actuación el 8 de diciembre, cuando la tormenta llegó a su mayor intensidad, y los lagos Gatún y Alhajuela alcanzaron niveles históricos, donde la ACP requirió abrir las compuertas de ambos embalses. En Madden, se vertieron 149,595 pies cúbicos de agua por segundo, cantidad suficiente para llenar una y media piscinas olímpicas por cada segundo que estuvo abiertas las compuertas.

Desde el 2005, los habitantes de Santa Rosa y Guayabalito participan en ejercicios simulados de desalojo establecidos en un plan de evacuación, debido a su condición de riesgo por la proximidad de sus viviendas al río Chagres, y su ubicación aguas abajo de la represa Madden. En los ejercicios, que son coordinados por la División de Agua, Sección de Hidrología de la ACP, participan los moradores, el Sistema Nacional de Protección Civil y la Policía Nacional.

La preparación de la comunidad a través de estos ejercicios y la señalización del área que indica la ruta de evacuación a sitios seguros, evita que se perdieran vidas humanas; incluso los animales, gallinas y perros, se salvaron, comentó Gloria Rojas, residente en Guayabalito. Esta moradora, y otros que participaron en el taller de evaluación, coincidieron en señalar que los ejercicios fueron claves durante el desalojo, pues ya sabían lo que debían hacer para poner a salvo sus vidas.

José Checa, miembro del Equipo Social y de Relaciones con la Comunidad de la División de Ambiente de la ACP, y quien coordinó el taller, señaló que como lo ha venido haciendo, la entidad apoyará a los habitantes de las dos comunidades en la capacitación para la prevención de desastres. Como parte de los resultados de la evaluación, se acordó reforzar el Comité Comunitario de Riesgo de Santa Rosa y Guayabalito con nuevos miembros y nuevas comisiones de trabajo.

Otro de los acuerdos, fue hacer un inventario de las viviendas que están más expuestas al peligro, a fin de lograr su reubicación, y evitar la construcción de nuevas residencias en esas áreas.



Representantes del Canal de Panamá mantienen una constante comunicación con residentes de las comunidades aledañas al río Chagres a través de reuniones y ejercicios periódicos.

Exploran papel de Panamá como centro de logística

Ejecutivos de la Asociación de Lideres de la Industria al Por Menor (RILA, por su sigla en inglés) y directivos del Canal de Panamá analizaron en esta capital el papel creciente del país como centro de logística y transporte de las Américas. Los minoristas visitaron algunas de las más recientes innovaciones en materia de logística de Panamá en Manzanillo International Terminal, Panama Ports, el Parque Internacional de Negocios de Panamá Pacífico, en Howard, y las áreas de ampliación del Canal. A los minoristas les proporcionamos información sobre los beneficios de realizar negocios en Panamá: una economía dolarizada, con incentivos fiscales y acceso a más de 470 millones de consumidores en Norte, Centro, Suramérica y el Caribe, dijo el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta. RILA es la asociación comercial que aglutina a las mayores y más innovadoras empresas minoristas del mundo. Son más de 200 minoristas, fabricantes de productos y proveedores de servicios, con ventas anuales por más de 1,500 billones de dólares.



Periodistas internacionales conocen el Canal

Directores y corresponsales para el continente americano de la agencia EFE de España visitaron el Canal de Panamá y uno de los sitios donde se desarrollan los trabajos de ampliación de la vía interoceánica en el sector Pacífico. Los periodistas y delegados de la agencia, procedentes de varios países de Iberoamérica, tuvieron la oportunidad de conocer las operaciones desde las esclusas de Miraflores, así como detalles del Programa de Ampliación, cuyo avance observaron desde el mirador de cerro Cocol. La visita culminó la reunión regional de los representantes de EFE en esta capital.



Secretario de la OMI recorre sitio de nuevas esclusas

El secretario general de la Organización Marítima Internacional, Efthimios Mitropoulos, recorrió parte de los trabajos de ampliación del Canal de Panamá, durante su estadía en el país para participar en el foro Panama Maritime 2011. Representantes de instituciones y empresas del sector marítimo local e internacional acompañaron a Mitropoulos durante la gira por los sitios de construcción de las nuevas esclusas del Canal en el sector Pacífico. Durante el recorrido, el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, explicó detalles de los avances de las obras que marchan dentro del calendario y presupuesto previstos, con miras a su finalización en el 2014.

Destacan influencia de Panamá en el transporte mundial

La importancia de Panamá en el transporte mundial fue destacada con la selección del administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, entre las 100 personas más influyentes de la industria marítima.

El diario Lloyd's List, uno de los más prestigiosos del mundo naviero, incluyó al administrador en dicha selección al considerar que en el corto tiempo que la vía marítima ha estado bajo el manejo de Panamá, Alemán Zubieta y su equipo la han transformado en uno de los puntos más eficientes y confiables de la cadena logística global".

"Es un reconocimiento a Panamá que, gracias al esfuerzo de los 10,000 trabajadores del Canal, se ha convertido en un actor con influencia significativa en el transporte mundial, lo que, además, contribuye al desarrollo nacional. Ello se verá potenciado con la ampliación de la vía, y así lo reconoce la comunidad internacional", expresó Alemán Zubieta.



Ampliación del Canal atrae interés europeo

El vicecanciller de Portugal, Luís Filipe Marques Amado (en primer plano), visitó las esclusas de Miraflores del Canal de Panamá, como parte de una gira oficial a nuestro país.

En su visita, el diplomático fue atendido por el vicepresidente ejecutivo de Operaciones del Canal, Manuel Benítez, quien le detalló aspectos del funcionamiento de la vía interoceánica y las implicaciones de su ampliación sobre el comercio internacional.

"El Canal de Panamá tiene una relación mítica con el imaginario de un joven de Europa y es muy importante que en el contexto de la globalización, el Canal reafirme su actualidad estratégica en la dinámica del comercio internacional y el intercambio de las ideas", expresó el ministro europeo.

Rendición de cuentas en Chiriquí

La ACP presentó ante empresarios y medios de comunicación de Chiriquí los avances del Programa de Ampliación, en seguimiento a su política de rendición de cuentas sobre este proyecto nacional.

El vicepresidente ejecutivo de Ingeniería y Administración de Programas de la ACP, Jorge Luis Quijano, acudió a la sede en David de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Chiriquí para exponer las novedades de la ampliación y su impacto en distintos sectores del país como en esa provincia occidental, donde se desarrollan proyectos de reforestación ligadas a esta obra.

Quijano también dialogó con periodistas de diversos medios de comunicación de Chiriquí interesados en conocer el estado de los trabajos de ampliación.



IMPACTOS DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ EN EL DESARROLLO PORTUARIO



Por Iván Andrés Montañez

Una mirada retrospectiva a nuestro entorno regional evidencia el creciente interés que tienen los gobiernos de Costa Rica, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, los cuales han emprendido el desarrollo de sus infraestructuras portuarias con inversiones millonarias. Algunas de ellas coinciden con la ampliación del Canal de Panamá que culminará en el 2014, y se preparan modernizando sus terminales portuarias, dotándolas de infraestructuras modernas con mayor calado para que respondan con mayor capacidad a la dinámica del desarrollo del comercio marítimo internacional.

Precisamente, el 90% del comercio internacional se realiza por el transporte marítimo, y la obra de ampliación del Canal, en la que está inmersa la nación panameña, se propone atender la demanda de barcos con más de 10 mil contenedores.

Panamá posee 18 puertos; 11 son administrados por la Autoridad Marítima y dan servicio al transporte internacional

y de cabotaje. Los otros siete puertos son administrados y operados por empresas privadas bajo la fiscalización de la Autoridad Marítima en el Atlántico y el Pacífico.

No existe la menor duda, la estrategia marítima de Panamá le proyecta a convertirse a corto plazo en el principal centro de trasbordo de contenedores de América Latina y el Caribe. Las operaciones portuarias mejorarán la eficacia y eficiencia en el intercambio económico entre Asia y América, por lo que los puertos panameños, como los de la región, requerirán prepararse ante los cambios y oportunidades que demandará la ampliación del Canal de Panamá.

La inversión en el tercer juego de esclusas, de excepcionales dimensiones, alcanza los 5,250 millones de dólares y permitirá el paso de grandes buques de mercancías a partir del 2015.

La importancia estratégica de Panamá como plataforma logística se inserta en el tráfico mundial, promoviendo el desarrollo portuario y logístico que se beneficiará ostensiblemente con la ampliación del Canal, como factor de conectividad global, abriendo posibilidades de colaboración y cooperación con puertos europeos y asiáticos.

Las ganancias que se obtienen en los puertos modernos depende de tecnologías eficientes, acordes con las exigencias del comercio marítimo internacional, por tanto nuestros puertos -que mueven más de cuatro

millones de contenedores anualmente- deben funcionar lo más eficientemente posible, aprovechando la disposición de muelles, la ampliación de sus bodegas y patios de contenedores para garantizar la transferencia de mercancías en forma rápida, segura y económica entre el transporte marítimo y terrestre.

Con la modernización de las infraestructuras portuarias, los panameños estamos dando el salto cualitativo para sintonizarnos competitivamente y sin complejos en las nuevas corrientes que imperan en el desarrollo portuario regional, aprovechando las tendencias del comercio marítimo internacional para posicionar con seguridad, eficiencia y confiabilidad el servicio del Canal, con sus componentes portuarios que son parte de la cadena de suministro mundial.

Quienes estamos formándonos en China, el segundo usuario del Canal y principal abastecedor de la Zona Libre de Colón, lejos de la patria, hemos sido testigo privilegiados de las grandes transformaciones tecnológicas y el desarrollo económico que ha experimentado este país durante los últimos años, por ello comprendemos el futuro promisorio que le depara a nuestro país como eslabón estratégico en el comercio marítimo internacional con esta parte de Asia.

*** El autor es estudiante graduando de Ingeniería en Transportación y Logística de Puertos en la Universidad Marítima de Dalian, República Popular China. Tomado de Panamá América.**

Todo lo que quieras
saber sobre tu Canal
está en



La revista informativa
del Canal de Panamá



Búscala todos los meses en La Estrella,
El Siglo y en los Infocentros del Canal.



CANAL DE PANAMÁ

elfaro@pancanal.com



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



Conoce el Centro de Visitantes de Miraflores,
y disfruta en familia de sus divertidas e interesantes exhibiciones.

Horarios:

Lunes a domingo (incluyendo días feriados) Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Sala de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Restaurante de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctanos al 276-8325



CANAL DE PANAMÁ