

Revista informativa
del Canal de Panamá

EN PLENA, OPERACIÓN

Una temporada récord





Foto ilustrativa

VIVE EL CANAL DE PANAMÁ

Ubicado en un lugar inmejorable, el Canal de Panamá, en la provincia de Colón, cuenta con un nuevo **Centro de Observación de Ampliación** para experimentar en primer plano la construcción de las nuevas esclusas en el Atlántico, y permitir así, a los visitantes nacionales y extranjeros, ser testigos de la histórica ampliación de la vía interoceánica.

El nuevo Centro de Observación cuenta con áreas de exhibición, sala de proyecciones, senderos para explorar y una privilegiada vista de las nuevas esclusas y el lago Gatún, donde los buques siguen su travesía por la vía acuática.

Todo esto en medio de una exuberante vegetación que complementa tu experiencia al visitar el Canal de Panamá.





compás



puente



travesía



ampliación

EL FARO

Octubre 2012-No.54

JUNTA DIRECTIVA:

- Roberto Roy (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.
- Jorge L. Quijano
- Administrador
- Manuel E. Benítez
- Subadministrador



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.

compás págs.5-6-7

Temporada récord.

trayectoria

pág.20-21

Respuesta en equipo.

ampliación págs.8-9

Labor de sudor y conciencia.

travesía

págs.10-11-12

Un premio inolvidable.

puente

pág.22-23

De libros, príncipes y fútbol.

abordaje

págs.17-18-19

Panamá y su Canal pueden volar mucho más alto.

reseña pág.24-25

Noticias del Canal.

brújula pág.26

Ampliación en el horizonte.

Manuel Domínguez
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

UNA RUTA EN CRECIMIENTO

El nuevo récord de tonelaje alcanzado por el Canal de Panamá al cierre de su año fiscal 2012 es el resultado de múltiples factores que le permiten a la vía interoceánica y al país consolidar su rol como una ruta clave en el comercio mundial.

Por un lado está la calidad del servicio brindado a los clientes del Canal de Panamá, quienes sienten la confianza y la seguridad de movilizar sus negocios a través de la vía acuática, un factor que cobra aún mayor relevancia si se consideran las circunstancias de recesión que aún rodean las economías de muchos países y regiones del mundo.

La calidad del servicio que reciben los clientes es, a su vez, producto de la conjunción de otros factores como el manejo oportuno de recursos que incluyen los proyectos de mantenimiento y modernización de distintas infraestructuras y equipos vitales para la operación del Canal.

Pero al final todo es posible solo con base en el esfuerzo y la dedicación de los panameños comprometidos en hacer del Canal un reflejo de todo lo que somos capaces por el bien de nuestro país.

TEMPORADA RÉCORD



Recién cumplidos sus 98 años el Canal de Panamá impone una nueva marca para sus propios libros de historia. Otra demostración de la capacidad de los panameños para manejar esta importante arteria del comercio mundial.

El Canal de Panamá estableció un nuevo récord de tonelaje, en una clara señal de que el país y la vía interoceánica incrementan cada vez su papel en el comercio internacional, producto, entre otros factores, de la calidad de servicio que brinda la ruta acuática.

“Esta marca histórica refleja una vez más la capacidad de los panameños para manejar, mantener vigente y agregarle valor a un servicio con impacto mundial”, indicó el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano.

Al cierre del año fiscal 2012 (del 1 de octubre de 2011 al 30 de septiembre de 2012), el Canal de Panamá registró 333.7 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá, sistema utilizado para medir la capacidad volumétrica de carga de los buques que transitan la vía interoceánica).

Esto significó un aumento de 11.6 millones de toneladas ó 3.6% en comparación a los 322.1 millones del año fiscal 2011, cuando se había fijado el récord anterior.



Los segmentos de mercado con mayor movimiento fueron los portacontenedores con 119.8 millones de toneladas, seguido de los graneleros secos (83.3 millones) y los buques cisterna (51.6 millones).

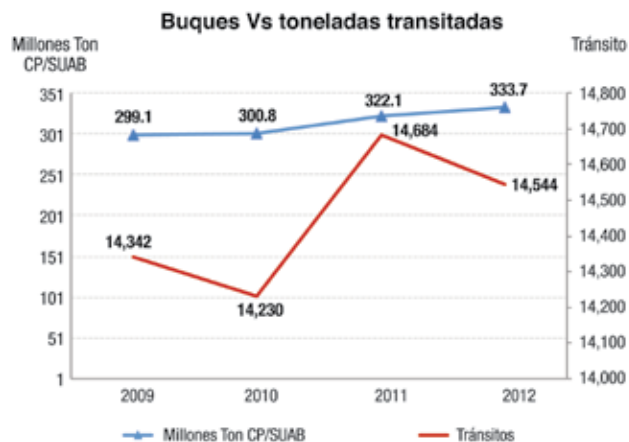
Parte del comportamiento récord fue producto de cuatro segmentos de mercado que se destacaron en el año fiscal recién concluido. Primero el segmento de contenedores, donde los flujos de carga fueron mayores de los esperados durante este periodo, en la ruta de mayor actividad, la cual tiene como origen y destino Estados Unidos. A esto va aunado un incremento en el tamaño promedio de los buques.

Los graneles líquidos también aportaron a esta marca histórica transportando diesel en buques tanqueros en su ruta del Golfo de México a Chile. Por otro lado, el segmento de graneles secos, impulsado por una mayor demanda de granos, carbón y mineral de hierro, contribuyó a un tonelaje importante en las rutas del Golfo de México al Asia, y la costa este de Suramérica al Asia y Chile.

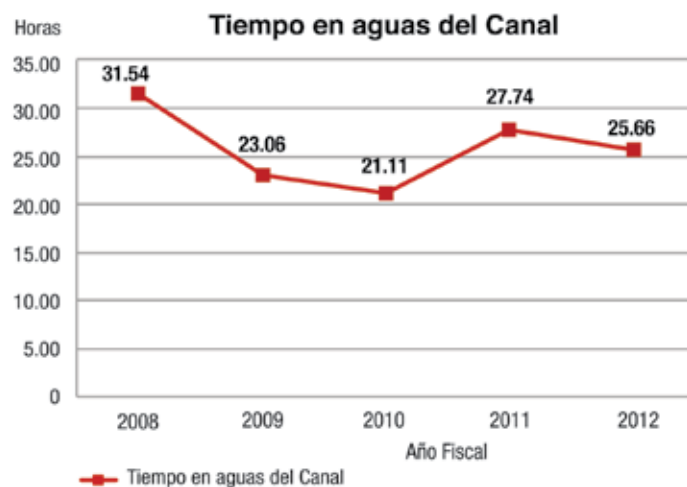
Por último, el incremento de las ventas de vehículos en Estados Unidos impulsó el desempeño del segmento de portavehículos, aportando tonelaje superior al año anterior.

Buques vs toneladas

Debido a la tendencia de la industria marítima a maximizar las dimensiones de los buques, durante las últimas décadas el Canal de Panamá ha mantenido constante el número de tránsitos que registra cada año en un promedio de 14,000. Pero como muestra la gráfica adjunta el monto de toneladas transitadas lleva un ritmo creciente.



En otro indicador, el tiempo en aguas del Canal cerró el año fiscal 2012 con un promedio de 25.66 horas de tránsito para cada buque, lo cual significó una mejora de más de dos horas en comparación al 2011.





¡LLEGARON LOS CRUCEROS!

Con el tránsito del Coral Princess el último sábado de septiembre, arrancó la temporada de cruceros por el Canal de Panamá, que cada año se extiende entre los meses de octubre y abril.

El Coral Princess cruzó las esclusas de Miraflores rumbo hacia el Atlántico como parte de una travesía de 14 días de navegación de este barco operado por la compañía Princess Cruises, que inició en Los Ángeles, California, Estados Unidos. Su destino final era el puerto de Fort Lauderdale, Florida.

Según Jaime Castillo, especialista en comercio internacional de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado del Canal de Panamá, se espera unos 200 tránsitos de cruceros para esta temporada.

Líneas navieras como Holland America Line, Princess Cruises, Royal Caribbean Cruise Line, y Norwegian Cruise Line movilizarán sus barcos en itinerarios de 10 días y más de navegación hacia el destino de Panamá y su principal atractivo, la vía interoceánica.

Algunos cruceros más pequeños, entre los cuales se incluyen el National Geographic Sea Lion y el Wind Star, cumplirán con travesías de corta duración entre las islas del Caribe y las costas este y oeste de Centroamérica.

Durante esta temporada, el crucero Carnival Miracle, operado por Carnival Cruise Lines, tiene programado su tránsito inaugural el próximo 22 de marzo. La travesía desde el puerto de Nueva York tomará 15 días y su destino final será el puerto de Long Beach en California.





LABOR DE SUDOR Y CONCIENCIA



Por Miroslava Herrera

Son las 3:30 am y suena el despertador. Lo que para algunos es la mitad de la noche, para Bonifacio Justiniani es el inicio de un nuevo día. Con cuidado de no despertar a su pequeño hijo, prepara su ropa, su almuerzo y sale de su casa en Pacora tras encomendarse a Dios.

A las 6:20 am cruza las puertas giratorias en la entrada del proyecto del Tercer Juego de Esclusas en Gatún. Provenientes de todos los rincones del país, una multitud de hombres y mujeres le acompañan en el inicio de una nueva jornada de

trabajo. Quince rutas de transporte para empleados mueven a sus puestos de trabajo tanto en la ciudad capital como en la provincia de Colón.

Boni, como le llaman sus compañeros, es mecánico y trabaja en el proyecto desde enero de 2012. Trabaja al aire libre junto con otros 10 hombres soportando sol, agua, y una carga de trabajo que los mantiene ocupados sin parar. Ellos arman las altísimas grúas del proyecto de esclusas; las arman, les dan mantenimiento, las reparan, y cuando son requeridas en los otros frentes de trabajo, las desmontan.



En la excavación del Tercer Juego de Esclusas, 27 grúas torre giran con suavidad de lado a lado 24 horas al día como gigantescas manecillas de reloj.



En este equipo, nadie se salva de los sobrenombres. El veinteañero Eric Marín, es “Orejita”, y Antonio Martínez, el mayor del grupo con 40 años, es “El indio”, mote que lleva bordado en su overol de trabajo.

El trabajo de maniobrar estas grandes piezas requiere de precisión y fuerza. Así lo afirma Francisco Pérez, oriundo de Santiago, diciendo que “hay que tener mucha fuerza, para darle con el mazo a los pines”.

Salvo el ocasional golpe en un dedo, los once llevan un record excelente. Todos se ocupan de que la seguridad sea siempre lo primordial para evitar los accidentes. “El arnés es lo más esencial, ese trabaja por cuatro”, dice Abel Ayala, mecánico del equipo. Dos líneas de vida y una de trabajo aseguran la actividad cuando se está a 40 metros de altura.

En un grupo donde las demandas de producción exigen hasta la última gota de energía, la supervisión es maestra. Oly

Vergara – a cargo desde diciembre del 2011 – atribuye la efectividad de su cuadrilla a un manejo balanceado del personal asignado, basado en el consenso y la paciencia: “todos tienen temperamentos distintos... pero la idea es que salga el trabajo y que salga bien”, explica. Bajo este mismo concepto colaboran con otros grupos: Soldadores, topógrafos, aparejadores, oficiales de seguridad y de recursos humanos, ingenieros, entre otros.

Ellos son 11 especialistas dentro del gran equipo humano del Programa de Ampliación. Dedican su mejor esfuerzo para construir un nuevo paso interoceánico. Al final de la jornada, Boni recorre en sentido inverso los 120 kilómetros que le separan de su hogar. Deja su nombre en la historia y se lleva invaluable lecciones profesionales y de vida. El 44.5% de avance del Programa es mucho más que un número frío: contiene el testimonio de una labor de sudor, empeño y trabajo a conciencia.



UN PREMIO INOLVIDABLE

Llegaron de varias partes del país. Se trata de los ganadores del Reto Canal de Todos, el proyecto educativo que recorrió más de 30 escuelas del país y que puso al Canal de Panamá en la conversación de miles de estudiantes.

Hoy el punto de encuentro es el muelle de Diablo, en plena entrada del Canal de Panamá en el Pacífico. Decenas de jóvenes esperan ansiosos recibir el premio que tanto han esperado. En solo minutos abordarán el Buque Escuela Atlas para iniciar una travesía que literalmente transformará en práctica toda la teoría.

Y es que el Canal de Panamá se convirtió en el tema de conversación para los estudiantes de las escuelas visitadas por el Reto Canal de Todos entre julio y agosto pasado. Ya fuera por Facebook, Twitter o YouTube, los jóvenes se empaparon cuanto pudieran de la historia, operación y ampliación de la vía interoceánica, a fin de estar “bien cuchillo”, como dicen ellos popularmente, para participar en la competencia.

Con el Reto Canal de Todos los estudiantes de 7º, 8º, y 9º grado pusieron a prueba sus conocimientos sobre la vía acuática. Un jurado les formulaba preguntas sobre distintos aspectos del Canal.





En su primera etapa piloto, el proyecto visitó 34 escuelas oficiales y particulares en las provincias de Panamá (Este, Oeste, Centro y San Miguelito), Colón, Chiriquí, Herrera, Los Santos, Veraguas y Coclé, las cuales tienen una matrícula de poco más de 40 mil alumnos.

Muchas emociones se vivieron en cada colegio donde los estudiantes formaron equipos por cada salón en busca de representar a su escuela. De cada una surgió un salón ganador, cuyo premio principal es lo que los tiene ahora reunidos en el muelle de Diablo, a punto de abordar el Buque Escuela Atlas.

Una vez a bordo del buque los estudiantes están listos para una travesía por las esclusas de Miraflores. Primero recorren parte de la bahía de Panamá y transitan por debajo del Puente de las Américas. Es el momento ideal para tomar una de las muchas fotografías que poco tiempo después aparecen en los perfiles de Facebook y Twitter de los jóvenes, como prueba de su histórico recorrido.



Los testimonios tampoco se hacen esperar a medida que el buque comienza a acercarse a las esclusas de Miraflores. Llegó el momento de vivir lo que antes han aprendido en los libros, conocido por fotografías o vídeos.

“Estoy muy contento porque está es una experiencia grande en mi vida”, “Es algo increíble porque este es un lugar de mucha historia”, “Una cosa es ver el Canal de Panamá en imágenes y aprender de las tareas que ponen en la escuela, pero vivirlo es mucho más emocionante”, “Es una experiencia que no había vivido”, son algunas de las expresiones que se escucha decir a los muchachos.



Después de un par de horas de travesía acompañados por sus maestros, los estudiantes descienden del Buque Escuela Atlas y emprenden el regreso a casa. Hoy fue un buen día, inolvidable para muchos. Mañana será el turno de otros ganadores del Reto Canal de Todos.



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Vive la nueva experiencia del Canal de Panamá en sus modernas y renovadas salas de exhibición, su nuevo mirador y con la emoción de la primera película en 3D sobre la vía interoceánica.



HORARIOS:

Lunes a domingo (incluye días feriados) Boletería: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas 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. / Contáctenos al 276-8325.

www.micanaldepanama.com

 @canaldepanama

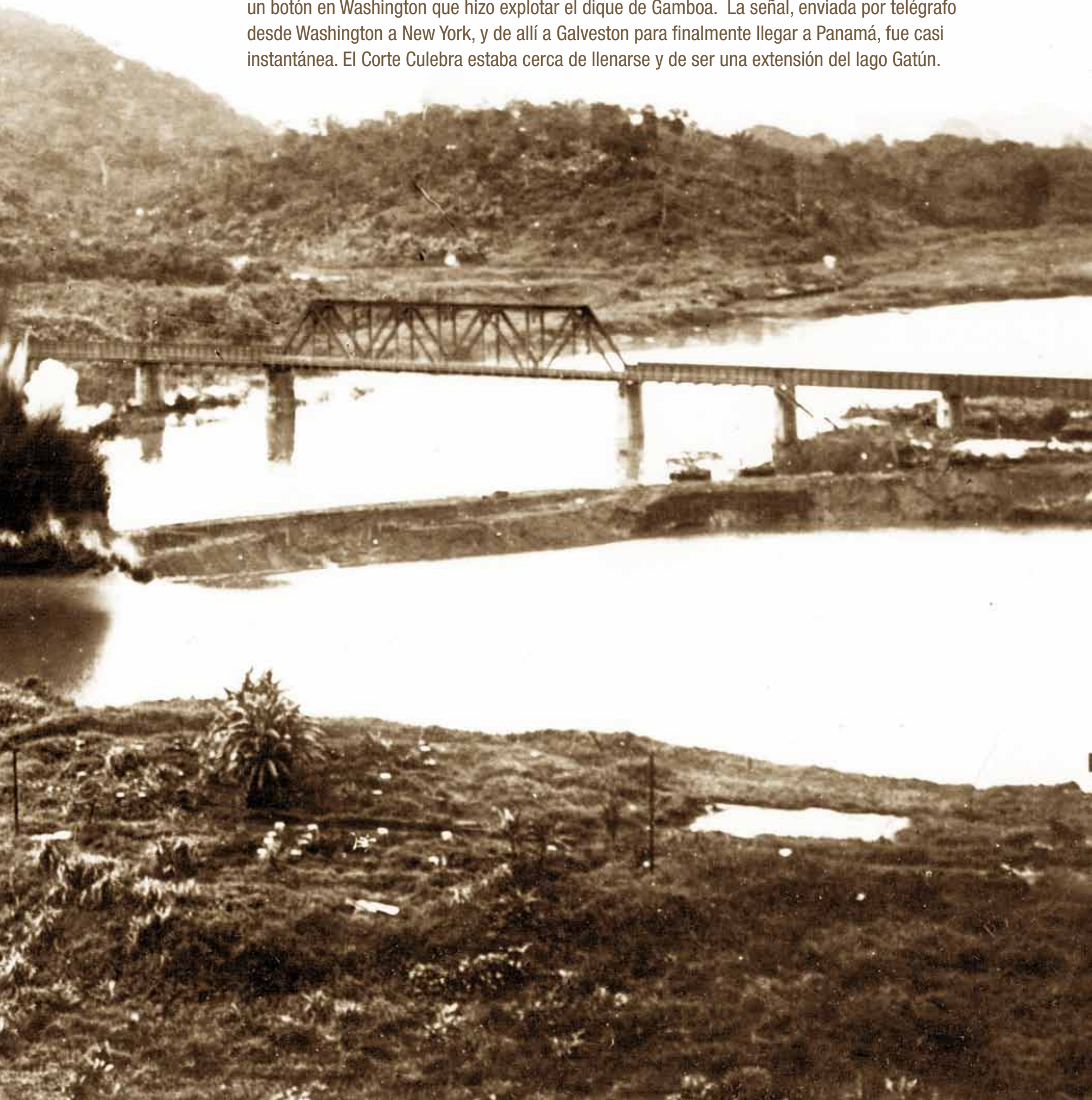
 canaldepanama


CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.



UNIR EL CORTE

En la tarde del 10 de octubre de 1913, el presidente estadounidense Woodrow Wilson presionó un botón en Washington que hizo explotar el dique de Gamboa. La señal, enviada por telégrafo desde Washington a New York, y de allí a Galveston para finalmente llegar a Panamá, fue casi instantánea. El Corte Culebra estaba cerca de llenarse y de ser una extensión del lago Gatún.



InfoCentro

Provincia de Panamá

Los Andes, Centro Comercial Los Andes
Local B-42, Tel. 237-7218

24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña
Local 17-G, Tel. 295-7243

Chilibre, diagonal a la Escuela John F. Kennedy
Tel. 216-7545

Vista Alegre, Arraiján, Centro Comercial María Eugenia
Local 9, Tel. 251-9434

La Chorrera, Biblioteca Hortencio de Icaza
Tel. 253-7646

Provincia de Colón

Ciudad de Colón, Biblioteca Mateo Iturralde
Tel. 441-4373

Provincia de Coclé

Penonomé, Biblioteca Fernando Guardia
Calle La Lameda, Tel. 997-1047

Aguadulce, Avenida Rodolfo Chiari y Avenida Alejandro Tapia
Edificio Ideal, Tel. 997-0151



Provincia de Veraguas

Santiago, Calle 8va., Edificio Don Juan
Local 2 y 3, Tel. 998-3160

Provincia de Herrera

Chitré, Avenida Pérez, Plaza Cerquin
Local 1, Tel. 996-7634

Provincia de Los Santos

Las Tablas, Avenida Rogelio Gáez, Tel. 994-0924
Guararé, Biblioteca Virgilio Angulo, Tel. 994-5543

Provincia de Chiriquí

David, Biblioteca Pública Santiago Anguizola, Tel. 775-4314
Concepción, Biblioteca Pública de Concepción, Tel. 770-5896

Provincia de Bocas del Toro

Changuinola, Centro Parroquial de Changuinola,
Planta Baja Tel. 758-7240



‘PANAMÁ Y SU CANAL PUEDEN VOLAR MUCHO MÁS ALTO’



Nubia Aparicio S.

Robin Carruthers, un experto del Banco Mundial, está impresionado con Panamá y su Canal. Este país es como “un gran tesoro que aun no ha sido descubierto en su totalidad”, expresó.

Desde su óptica, Panamá fácilmente puede llegar a un nivel de desempleo de hasta dos por ciento, porque cuenta con el potencial para lograrlo, pues “tiene todo lo que necesita un país para volar”.

Robin Carruthers tiene una experiencia de más de 35 años como economista de transporte y de comercio internacional. Ha desarrollado métodos para la evaluación económica y la priorización de las inversiones en infraestructuras de transporte, siendo el más reciente el de una evaluación para la Unión Europea de las necesidades totales de inversión de 11 países mediterráneos.

Laboró durante 15 años en el Banco Mundial como Jefe de Economía del Transporte, y ahora se desempeña como consultor de esa entidad bancaria internacional.

Carruthers, junto con el también consultor del Banco Mundial, John Arnold, estuvo en Panamá, donde ambos dictaron talleres relacionados con los temas de logística y comercio internacional.



Uno de los talleres dictados fue el de la aplicación de la denominada Evaluación de la Facilitación del Comercio y el Transporte (TTFA), una herramienta de diagnóstico del desempeño logístico a nivel de país. El taller fue dirigido a expertos de países América Central y el Caribe.

La idea es desarrollar la capacidad práctica para la implementación del TTFA, y expandir la red de los expertos en la facilitación de comercio, así como de quienes toman decisiones de políticas interesados en usar la herramienta para preparar o mejorar su programa de reformas.

-¿Por qué se hace el taller en Panamá?

-Por la importancia que representa el Canal en todo el tema de logística internacional. Estamos haciendo este tipo de taller en todas las regiones del mundo para tratar de explicar mejor, en el caso de Panamá, cómo ustedes pueden aprovechar mejor la presencia del Canal.

Quisimos dedicar uno de los talleres a América Central y el Caribe y pensamos que el mejor lugar era Panamá, porque este país tiene temas específicos muy interesantes que, de seguro, son interesantes para los demás países del área.

-¿Cómo ve a Panamá en el tema logístico?

-Panamá, históricamente, ha sido un país de tránsito y esta característica le permite tener un papel muy importante en el comercio mundial. Panamá debería estar haciendo más esfuerzos para darle más valor a ese corredor de transporte llamado Canal de Panamá. Se trata de un país que tiene un potencial mucho más importante que los otros países del área en materia logística.

Los ingresos del Canal son muy importantes, pero todavía tienen mucho más que explotar...ustedes tienen un gran tesoro que se llama Panamá y que todavía no han descubierto del todo.

-¿Cuál cree Ud. es la principal área de oportunidad que tiene Panamá en materia logística?



Robin Carruthers insistió en que los países del área tienen que reforzarse en el tema logístico, de lo contrario, nos vamos a quedar estancados.



-Hay un aspecto muy importante: la venta de los servicios logísticos a los demás países, porque Panamá tiene una gran oportunidad para desarrollar este tipo de servicios, todos vinculados al Canal. En mi experiencia, Panamá está en mejores condiciones en el tema logístico que muchos países, entonces tienen la posibilidad de vender estos servicios a los otros países que siempre andan buscando ayuda de este tipo. A todos esos países que buscan servicios logísticos, por ejemplo, en Estados Unidos...¿por qué no le damos la oportunidad que los encuentren, y más baratos, en Panamá? Este es un país que tiene una gran oportunidad de crecer muchísimo.

Una de las ideas que se repitió entre los expertos fue que solo por el hecho de que en Panamá exista un Canal tan exitoso, es suficiente para que este país esté volando en el tema logístico.



John Arnold, quien acompañó a Carruthers, hace una de sus presentaciones ante representantes de países de América Central y el Caribe.

Panamá está muy bien, pero puede volar mucho más alto... porque tiene el escenario perfecto. Y si no lo hace se va a estancar.

-¿Cuáles podrían ser esos servicios a los que Ud. se refiere?

-Por ejemplo, mantenimiento a los buques y a los contenedores, reforzamiento de los servicios de avituallamiento, seguros marítimos, ensamblaje, mejorar los servicios de los puertos, pues mientras en mejores condiciones estén los puertos, habrá más ingresos para el país. Otro aspecto muy positivo podría ser que el sistema bancario se integre a las operaciones marinas y de comercio internacional, porque, de ser así, todo sería mucho más fácil y a menor costo, porque en Panamá existen muchos más bancos que en otros países.

Hay una gran ventana de oportunidades y el país que la obtenga primero es el que gana, y Panamá tiene todo para lograrlo.

-¿Cuál es la meta del TTFA?

-Que los países como Panamá entren en nuevos mercados. La aplicación de esta herramienta puede tener un impacto enorme en la economía de los países.

Tengo que decir, no obstante, que para que esta herramienta tenga éxito, debe tener el apoyo de las agrupaciones de comercio y los gobiernos. Se trata de una herramienta que permitirá atraer más negocios para los países. En el caso de Panamá, repito, la idea es que no solamente permita el paso de los buques por su Canal, sino que se puedan lograr otros beneficios a través de los servicios que el país puede ofrecer a los bienes que se transportan en ellos.

-¿Por qué el Banco Mundial hace este tipo de talleres?

-Primero; estamos tratando de incrementar el número de puestos de trabajo para mejorar la calidad de vida de las poblaciones de los países donde estamos trabajando. Pero también somos conscientes de que en general

los beneficios del comercio van a los países desarrollados y no a los que están en vías de desarrollo. Entonces, nuestro segundo objetivo es tratar de pasar los beneficios del comercio desde los países ricos a los países que son los productores de los bienes, como Panamá.

Es una transferencia de los beneficios de los países ricos, a los países medianos y, por supuesto, a los pobres, también.

En conclusión, los dos objetivos son distribuir los beneficios del comercio exterior y al mismo tiempo, incrementar el número de puestos de trabajo en los países donde estamos trabajando.

Además, hacemos estos talleres porque de ellos tomamos nuestra guía de análisis. Países como Vietnam, Bangladesh, India y Camboya están avanzando muy rápido en materia logística y los países de América Central y el Caribe tienen que acelerar su mejoramiento en este sentido, porque, de lo contrario, se van a quedar estancados y no van a poder competir. Entonces, lo que buscamos es que los países se hagan más competitivos en materia logística.



El director económico de la Cámara de Comercio e Industrias de Panamá, Manuel Ferreira, expone comentarios sobre iniciativas logísticas para el país durante el primer día del evento.



RESPUESTA EN EQUIPO

Como se lee al final de las películas, los siguientes eventos están basados en la ficción, y cualquier parecido con la realidad es solo coincidencia. Pero en el Canal de Panamá simular una posible realidad es parte de la preparación para cualquier emergencia.

Por Luis Enrique Vásquez

Ciudad de Panamá, un día de octubre de 2012.- El Canal de Panamá informa que ha suspendido de forma temporal el tránsito de buques por la vía interoceánica, a partir de las 7:00 a.m. de hoy como consecuencia de las fuertes lluvias de las últimas horas.

Tras más de 10 horas de lluvias ininterrumpidas, los niveles de agua en los vertederos de Alhajuela y Gatún están por encima del máximo operativo.

Se ha abierto compuertas en Gatún y Alhajuela para bajar de forma paulatina el nivel de agua para preservar la seguridad de la población ubicada aguas abajo y arriba del Canal; personal e instalaciones de la vía acuática, y reanudar en el menor tiempo posible el tránsito de buques.

Si no le suena familiar esta noticia no se alarme. Es solo del ejercicio anual del Programa de Control de Inundaciones (PCI) del Canal de Panamá.



Del ejercicio, que cada año se lleva a cabo en octubre, participó cerca de un centenar de hombres y mujeres del Canal de Panamá, y los organismos de seguridad del Estado e instituciones ligadas a la protección civil y emergencias como la Policía Nacional, Servicio de Protección Institucional (SPI); Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional; Servicio Nacional Aeronaval (SENAN); Cuerpo de Bomberos de Panamá (CBP), y el Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC).

De lo que se trata es que todas estas entidades funcionen como una sola en caso de una emergencia en el Canal, con repercusiones en todo el país, a través del denominado Sistema de Comando de Incidentes (SCI).

El ejercicio se desarrollo en tiempo real, entre las 7:00 a.m., hora en que se determina la suspensión temporal del tránsito de buques por el Canal, hasta las 2:00 pm, cuando se reanuda las operaciones por la vía.

En un ambiente lo más cercano a la realidad, se trabaja de manera mancomunada para el manejo de la emergencia, siempre en procura de preservar la vida de los habitantes en las comunidades aguas abajo y arriba de la Cuenca del Canal, al igual que la de los trabajadores e instalaciones de la vía acuática, y por supuesto, mantener el tránsito seguro de buques.

Las aguas vuelven a su nivel

Tras cinco horas de esfuerzos, el equipo de tarea toma el control de la situación, y a partir de las 12:00 mediodía se ha controlado el nivel del agua en los vertederos de Gatún

y Alhajuela. La puesta en práctica del derrame de agua en ambas presas, rindió sus frutos, con efectos menores en las comunidades ribereñas e instalaciones de la vía acuática.

Los equipos de operaciones y de relaciones con la comunidad determinan que como consecuencia del vertido de agua en Gatún y Alhajuela, fueron afectadas algunas viviendas de Guayabalito y Santa Rosa, ubicadas aguas abajo; cuyas familias fueron evacuadas hacia albergues dispuestos por el Canal de Panamá. Allí reciben la asistencia para su alimentación, además de frazadas y otras necesidades.

Se reanuda el tránsito por el Canal

Confirmado que las comunidades ribereñas están fuera de peligro, el personal está optimista porque las condiciones climáticas no desmejoren, y en las próximas horas se reanude el tránsito de buques por el Canal.

El comandante del SCI recibe los informes más recientes sobre la situación en Gatún y Alhajuela; y ordena las pruebas de rigor en las esclusas con el uso de remolcadores, y solo cuando el capitán confirma que el tránsito es seguro, se emite, a las 14:00 horas, la orden para reanudar el tránsito de los buques que permanecieron asegurados en los embarcaderos a los largo de la vía.



DE LIBROS, PRÍNCIPES Y FÚTBOL

Cada vez más Panamá y su Canal atraen visitantes, y cada cierto tiempo ocurre que son muy famosos. En las últimas semanas, la vía interoceánica recibió a algunas de esas personalidades.

Entre ellos estuvo el escritor argentino Leopoldo Brizuela, con quien **El Faro** tuvo la oportunidad de conversar sobre su particular interés en conocer el Canal de Panamá. También del sur del continente llegaron los jugadores de la selección de fútbol de Uruguay, incluidos varios de sus astros como Diego Forlán. Y para rematar, los príncipes de Asturias, Felipe de Borbón y su esposa Letizia, hicieron un alto en su visita oficial a Panamá para conocer en primer plano los trabajos de la ampliación de la vía acuática.

RECUERDOS Y REALIDAD DEL CANAL

Por Maricarmen Sarsanedas

Una obra escrita en la penumbra, desde los interiores de la intimidad cotidiana que refleja la sociedad. Un thriller existencial. Así definió Rosa Montero, presidenta del jurado del premio Novela Alfaguara 2012, la obra premiada, *Una misma noche* del autor argentino Leopoldo Brizuela.

Durante su breve visita a nuestro país para presentar su obra, Brizuela quiso conocer el Canal de Panamá... y allí lo esperamos. A su llegada y de lejos, tan menudo y con ropa sport, parece más joven. Y puedes creer difícil que haya escrito una obra que implica tanta búsqueda interior; eso es **Una misma noche**. Pero estábamos allí por el Canal y quisimos saber si su interés por conocerlo respondía a alguna razón especial.

Me dicen que una obra tuya tiene que ver con el Canal, ¿es cierto?

Mis recuerdos de infancia tienen que ver mucho con el Canal: cuando yo era chico papá pasó bastante por el Canal en barcos petroleros; en la mesa familiar había dos enormes banderines con imágenes del Canal y las esclusas. Una de mis novelas, **Inglaterra, una fábula**, empieza en

1914, con la inauguración del Canal de Panamá y bueno, traté de imaginarme cómo era entonces e intenté escribir una pequeña aventura de una compañía de actores que venía para la inauguración y después termina yendo a la Patagonia.

Pero el Canal siempre me pareció una obra maravillosa y ahora que estoy acá, creo que la realidad me superó...me pasaría horas mirando esta obra de agua.

Esta entrevista saldrá publicada en nuestra revista El Faro; si tú tuvieras que vender *Una misma noche* a nuestros lectores, ¿qué les dirías?

Que es una novela de suspenso que creo que logra bien su cometido, que hace vivir al lector momentos de mucha inquietud, y que además, esa aventura que vive el protagonista hace pensar sobre nuestros países ¿no? Sobre todo en la época más oscura. Pero ante todo es una novela de suspenso ambientada en la Argentina actual, con el tema de la inseguridad, y a partir de ahí un personaje recobra su pasado, recobra una imagen, recuerda algo que pasó durante la dictadura, empieza a investigarlo y se mete en problemas.



En la foto superior los jugadores de la selección de fútbol de Uruguay durante su visita a las esclusas de Miraflores. Abajo, los príncipes de Asturias, Felipe de Borbón y Letizia, al recorrer los trabajos de ampliación del Canal de Panamá.

En la presentación de tu libro dijiste que cuando terminas un libro siempre hay algo que se te queda, pero que eso te ayuda para arrancar con el siguiente. ¿Ya pensaste en algo para el siguiente libro?

Me parece que tiene que ver con la infancia pero todavía no estoy muy seguro. Este libro enfocaba a un chico de doce años, y bueno, enfocar esa etapa me parece que me permitió ir un poquito más atrás... pero todavía estoy investigando, y estoy investigando en un tema que está bastante de moda pero que me parece que nunca se trató demasiado, que es el de los chicos maltratados por otros chicos; y esto no aparece demasiado en la literatura.

Brizuela no tenía muy claro dónde se publicaría esta entrevista. Cuando le explico, enseguida reacciona: “¿Es sobre el Canal? ¿Te puedo decir que me emociona mucho que sea panameño ahora? Sí, me emociona porque me parece que todos los países tienen derecho a sus riquezas naturales...y además es una demostración de que también nuestros países pueden ¿no?”

Entonces, ¿te gustó el Canal?

Sí...claro, y concluye la entrevista con una amplia sonrisa.





Una luz para la prevención

Con iniciativas como el encendido de luces rosadas en el Edificio de la Administración del Canal y el Centro de Visitantes de Miraflores, el Canal de Panamá fue parte de los esfuerzos de promover entre los panameños conductas de prevención del cáncer de mama y próstata.

Cada noche de octubre estos dos recintos representativos del Canal de Panamá se iluminaron como parte de la campaña anual de lucha contra la enfermedad.

Un esfuerzo similar se hizo con los perfiles en las redes sociales, a fin de multiplicar el mensaje entre la comunidad de usuarios que comparten con el Canal de Panamá a través de Facebook, Instagram y Twitter.

Entregan galardones Canal de Panamá

Durante el recién culminado año fiscal 2012, la Junta Directiva entregó su máximo reconocimiento, el Galardón Canal de Panamá, a los honorables señores Alberto Alemán Zubieta, José Barrios Ng y Rómulo Roux en reconocimiento a sus contribuciones a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

La Junta Directiva destacó los 16 años de servicio del Ing. Alberto Alemán Zubieta, en cuya gestión como Administrador de la ACP, se recibió la vía interoceánica con la preparación necesaria en aspectos jurídicos, financieros, ambientales, sociales y financieros, considerando principalmente el recurso humano.

Otro de los tantos aspectos considerados por la Junta Directiva para encomiar la labor del Ing. Alemán Zubieta fue llevar adelante el Programa de Ampliación del Canal de Panamá.

A este tenor, los miembros de la Junta Directiva resaltaron el desempeño del Ing. José Barrios Ng, quien se distinguió en el cargo de Subadministrador por su participación en el tema de financiamiento del proyecto del Tercer Juego de Esclusas, al igual que implementó programas institucionales de innovación y liderazgo dirigidos a fortalecer el modelo de negocios del Canal de Panamá.

De igual forma, la Junta Directiva exaltó la ejecución del doctor Rómulo Roux como Ministro para Asuntos del Canal quien condujo y gestionó el proceso de selección y designación del nuevo Administrador de la ACP de manera transparente y apegada a las normativas de la organización, así como la modificación de los peajes por el uso de la vía interoceánica y el establecimiento de nuevo programas en beneficio del recurso humano de la organización.

Mediante la entrega de los galardones descritos, la Junta Directiva expresó su gratitud a los señores Alemán Zubieta, Barrios Ng y Roux, por la contribución al país y al mantenimiento de la eficiencia y seguridad del Canal de Panamá.





John Arnold y Robin Carruthers hacen una mancuerna perfecta para dar capacitación en temas logísticos, transporte y comercio internacional.

El reto de la estrategia logística

Panamá fue sede del taller “Guías prácticas para la Facilitación del Comercio y Transporte Internacional”, a cargo de expertos del Banco Mundial y con el apoyo del Canal de Panamá.

El taller reunió a representantes del sector marítimo de Jamaica, de los puertos de Nicaragua, y delegados de Guatemala y Paraguay. Por Panamá participaron el Ministerio de Comercio e Industrias, la Cámara Marítima, el Ministerio de Economía y Finanzas, la Cámara de Comercio y la ACP.

El tema central fue la logística, por ser el puntal en el cual descansa la estrategia de estos países para su desarrollo y crecimiento económico, con los que lograrán la reducción de la pobreza y el mejoramiento de los ingresos de sus ciudadanos, objetivo final del Banco Mundial.

El último taller de este tipo se realizó en Nepal en 2011 y en esta oportunidad, dada su posición privilegiada, el Banco Mundial ofreció a Panamá ser la anfitriona del evento centroamericano y del Caribe.

Durante el taller, los asistentes se vieron beneficiados con la experiencia de John Arnold y Robin Carruthers, ambos expertos del Banco Mundial, analistas de alta experiencia que están concentrados en el futuro de temas de facilitación del comercio y logística.

Además de ese taller, se realizó otro específicamente para personal de la ACP sobre innovaciones en la metodología de evaluación de proyectos de infraestructura, transporte y logística.

Por otro lado, también se llevó a cabo una presentación para la Cámara Marítima de Panamá por parte del experto John Arnold. En esta actividad participaron los miembros de la Cámara y representantes del Consejo Logístico del país, con la participación del viceministro de Comercio Exterior, José Pacheco, en cuya cartera reposa el tema de logística del gobierno nacional. En esta conferencia Arnold se refirió a las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que enfrenta el conglomerado de transporte y logística de nuestro país, y se presentaron conglomerados de países exitosos en esta área.

“El taller llenó las expectativas, sin embargo, el tema se debe seguir analizando para procurar el mayor beneficio posible para Panamá, producto del desarrollo que generará la expansión del Canal”, señaló Onésimo Sánchez, gerente de Investigación Económica de la ACP.

“El tema queda abierto y en la región hay mucha actividad, muchos esfuerzos de inversión en países como Colombia, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Guatemala, y en el Caribe, Jamaica, los cuales se están preparando para beneficiarse de la expansión, por ende, Panamá tiene que beneficiarse lo más que pueda en el posicionamiento del tema logístico y transporte marítimo del país”, agregó Sánchez.



Por Robert McMillan
Tomado de The Miami Herald

Mis recuerdos de Panamá y el Canal de Panamá se remontan a aproximadamente cincuenta años atrás cuando, en calidad de asesor del senador Kenneth B. Keating, fui parte de una gira que hizo el Congreso por Centro y Sur América. En ese entonces ni me imaginaba que sería nombrado en la Junta de la Comisión del Canal de Panamá por el presidente George H. W. Bush en 1989, y luego sería electo como el primer y único presidente de la Comisión que no era funcionario del Departamento de Defensa de los Estados Unidos.

Aun después del traspaso del Canal a Panamá, me mantuve en comunicación estrecha con mis amigos en Panamá, como parte de mis funciones en la Junta del Consejo Empresarial EEUU-Panamá, y como narrador en los cruceros que transitan por el Canal.

Cuando asistí a las ceremonias de traspaso en diciembre de 1999, no pude evitar reflexionar sobre el funcionamiento del Canal después del traspaso. ¿Podría una nación con una población de casi 3.5 millones y un PIB de menos del uno por ciento del PIB de los Estados Unidos asumir la administración del Canal? ¿Tendría Panamá el calibre de ejecutivos para administrar el Canal?

La respuesta a todas estas preguntas es un contundente, ¡“Sí”! Bajo el liderazgo de Alberto Alemán Zubieta, el Canal de Panamá ha sido administrado tan eficientemente como cuando Estados Unidos era responsable por el Canal. De hecho, Panamá, además de la ampliación del Canal, a la cual me referiré más adelante, ha adoptado medidas por un monto de aproximadamente \$1,500 millones para agregarle nuevos mecanismos a las

UN NUEVO Y MÁS AMPLIO CANAL EN EL HORIZONTE

esclusas y comprar nuevas locomotoras y remolcadores. Todo esto hará que el tránsito de buques por el Canal sea una operación aún más eficiente.

Esto me lleva al actual proyecto de ampliación que fuera anunciado por el presidente Martín Torrijos en abril del 2006 y aprobado abrumadoramente, mediante votación, por los panameños en octubre del 2006. Este proyecto, a un costo de \$5,250 millones, actualmente avanza y deberá culminar a principios del 2015. Los trabajos de la ampliación contribuirán a aumentar en más del doble la capacidad de los barcos que transitarán por el Canal. El proceso de construcción ha sido totalmente transparente. La ampliación ha sido manejada eficazmente por Jorge Luis Quijano, quien asumió el cargo del administrador Alberto Alemán Zubieta, quien se retiró el pasado mes de septiembre.

En primer lugar, la Autoridad del Canal de Panamá seleccionó a la Universidad de Texas en Dallas, para capacitar a sus ejecutivos y al personal en un mejor manejo de todos los aspectos del esfuerzo de ampliación. Aproximadamente 145 empleados de la Autoridad recibieron una amplia capacitación en Panamá. No cabe duda de que este programa ha contribuido significativamente a la eficaz implementación y administración del esfuerzo de ampliación. Además, dos renombradas firmas de abogados fueron seleccionadas para supervisar los contratos de construcción y acuerdos de préstamos. Mayer, Brown, Rowe y Maw ha manejado servicios de asesoría jurídica en general para contratos de construcción, y Sherman & Sterling ha brindado asesoría jurídica internacional para asuntos financieros relacionados con el proyecto. Deloitte, una de las firmas de contabilidad más grandes del mundo, ha trabajado estrechamente con personal de la Autoridad del Canal para garantizar que el Comité de Evaluación del Tercer Juego de Esclusas sigue las rigurosas directrices establecidas para el proceso de selección de contratistas y proveedores de equipo.

Otro tema importante que se relaciona con la ejecución de la ampliación está relacionado

con el financiamiento del proyecto. Mientras que una parte de los fondos procederá de un aumento en los peajes del Canal, alrededor de \$2,300 millones provienen de préstamos. Afortunadamente, la Autoridad del Canal de Panamá tiene muy buena calificación crediticia. Un grupo internacional de organizaciones ya ha destinado los fondos para la construcción. Como parte del arreglo de financiamiento se encuentran el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Financiera Internacional, el Banco Europeo de Inversiones, la Corporación Andina de Fomento y el Banco de Cooperación Internacional de Japón.

Todo esto me lleva al reciente ajuste de peajes anunciado por la Autoridad del Canal y aprobado por el Gobierno de Panamá. En primer lugar, es importante comprender que los peajes del Canal se establecen y se basan en el verdadero valor de la “ruta toda agua” con total participación de los usuarios de la vía acuática. También, es importante notar que el Canal no exige compromisos contractuales de sus clientes. Por lo tanto, ciertamente el flujo de tráfico se basa en la calidad del servicio y la economía por el uso del Canal, en vez de otras rutas. Desde el traspaso a Panamá en 1999, el tráfico por el Canal ha aumentado gradualmente. En mi opinión, esto es una señal de que los intereses marítimos respetan plenamente la manera en la que Panamá ha manejado las operaciones del Canal. El aumento en los peajes del Canal es lógico y, a corto y largo plazo, beneficiará la industria marítima y a los panameños.

Finalmente, el legado de lo que los estadounidenses trajeron a Panamá para la construcción y operación del Canal de Panamá no se puede soslayar. Al hablar con la mayoría de los panameños, no cabe duda de que existe un respeto absoluto por nuestra participación tanto en la construcción como en la operación eficiente del Canal. Las lecciones fueron bien aprendidas y con la ampliación del Canal, ¡no hay duda de que Panamá y el Canal de Panamá tendrán un futuro brillante!

El autor es ex presidente de la Comisión del Canal de Panamá.

ESCUCHA 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.

HOT STÉREO

FRECUENCIA:

93.3 FM (PROVINCIA DE COLÓN)

Horario: VIERNES 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.

RADIO CHIRIQUÍ

FRECUENCIAS:

107.1 FM y 103.5 FM.

(CHIRIQUÍ, BOCAS DEL TORO Y VERAGUAS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.



UN COMPROMISO DE 24 HORAS AL DÍA

Hace cinco años comenzamos uno de los más importantes emprendimientos humanos de la actualidad: ampliar el Canal de Panamá. Ha sido un lustro de esfuerzo, dedicación y talento panameño. Hoy, la ampliación del Canal registra un avance de 46%, y más de 27,000 hombres y mujeres han trabajado de manera directa en la obra. La tarea no ha terminado aún y, por ello, hoy reiteramos nuestro compromiso de trabajo arduo con Panamá. Reiteramos nuestro compromiso contigo, panameño.