



Revista informativa de la
Autoridad del Canal de Panamá ACP

A TODO VAPOR

Panamá y el Canal no se detienen

MARZO 2008



La naturaleza llama,
ACP Responde.

Más de 680,000
árboles plantados
en el área de la cuenca del Canal.



puente



EL FARO

JUNTA DIRECTIVA:

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

Alberto Alemán Zubieta
 Administrador

José Barrios Ng
 Subadministrador

brújula



abordaje



travesía

ambiente pág.5-6

El trabajo en equipo cambió la calidad de vida de una comunidad.

brújula pág.15-16

La epopeya de la vía interoceánica y los efectos de su ampliación.

ampliación pág.7-8

El mundo marítimo reacciona a la ampliación del Canal.

abordaje pág.17-18

Entre cables, buques y la familia.

travesía pág.9

La vuelta a Panamá en siete noches.

compás pág.19-20-21

Las implicaciones de una ruta al servicio del comercio internacional.

puente pág.10

Oportunidades profesionales para los jóvenes.

trayectoria pág.22

Llegó la hora de aplicar por una experiencia profesional.



Fernán Molinos
Vicepresidente
de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
Jefe de Redacción

Fotógrafos
Armando de Gracia
Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Alejandro Caballero

Diseño y diagramación
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

A TODA MARCHA

Vivimos momentos de transformación súbita, impactante y continua, y el ritmo acelerado de nuestras labores cotidianas muchas veces no nos permite hacer un alto en el camino, detenernos a apreciar nuestros logros y analizar los diversos caminos a los que nos guían las oportunidades presentes en nuestro Panamá de hoy.

Ante los cambios de la economía internacional, y el impacto que tienen en el mundo entero, el Canal evoluciona y se amplía, a la vez que mantiene los altos estándares de su operación y mejora su posicionamiento dentro del mercado mundial.

Así mismo, el talento y la capacidad de los panameños han quedado

evidenciados a través de la confianza que el mundo ha puesto en Panamá, cuando no sólo reconocen el valor de nuestra posición geográfica, sino que valoran altamente el contenido humano de la misma.

No lo decimos nosotros. Los reconocimientos que nuestro país recibe de diversas organizaciones que ven en el Canal una fuente de desarrollo, son una muestra de la fuerza que los panameños sacamos para impulsarnos y progresar.

Creemos a todo vapor, como el Canal; al mundo marítimo lo estamos sacudiendo y su respuesta la veremos reflejada en enormes beneficios para el país, tan grandes como los buques que transitarán por nuestro país en un futuro cercano.

ALGO CAMBIÓ EN LA ARENOSA

La historia de cómo las comunidades vecinas del Lago Gatún modificaron sus costumbres con un poco de apoyo, organización y mucha voluntad. El ejemplo se podrá emular en otros sectores del país.



Por Octavio Colindres

"¡Cuidado, no lo tire allí. Es que aquí reciclamos!", advierte una señora tras el mostrador de un restaurante a un comensal que casi tira su plato desechable en el recipiente equivocado. La escena tiene lugar en un restaurante a las orillas del Lago Gatún, en la localidad de La Arenosa en el distrito de La Chorrera.



María de Pérez, la señora detrás del mostrador, y su esposo han tenido este negocio por los últimos 14 años. Periódicamente los Pérez pagan para que se limpie la basura que pueda llegar a la costa del lago que toca a su local. "A mí me desespera ver algo sucio", añade la señora María que atiende sofocada con el calor del verano y de su cocina.

Es un día soleado en la comunidad de La Arenosa y en el local de la señora de Pérez están reunidos representantes de comunidades vecinas, organismos no gubernamentales y la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH) de la que forma parte la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El propósito fue ver los resultados de los proyectos que nacieron del fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica creado en el 2003 entre la ACP y la Agencia Internacional para el Desarrollo en Panamá (USAID).

¿Reciclaje en La Arenosa?

Los vecinos del lago Gatún y de comunidades aledañas como La Colorada y Cerro Cama han cambiado prácticas y costumbres de antaño con respecto al ambiente, al uso del agua y a la disposición de los desechos.

La escuela de La Colorada adoptó un efectivo sistema de reciclaje. "Lo que se recoge se vende para beneficio de la escuela", afirma Elías Mendieta, director de este centro escolar primario.

Durante el período escolar los pequeños aprenden a sembrar en el huerto. La lección más importante en esta aula al aire libre es que no se usa ningún químico y lo que se cosecha es consumido por sus alumnos.

Cerca de la escuela se levanta un tanque que distribuye agua a más de 2,000 personas. Antes, los vecinos caminaban a un pozo o a una quebrada a extraer agua. Sin embargo, las largas caminatas con cubo al hombro ya no son necesarias – el agua llega a las casas – y la racionalización se hace, pero siguiendo una política de ahorro menos restrictiva.

¿Cómo hicieron?

La CICH, luego de un análisis profundo, licitó una serie de proyectos dirigidos a lo que denominaron "La Cuenca de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado", que abarca a la comunidad de La Colorada.

La licitación para el proyecto del tanque de agua la ganó el Grupo para la Conservación y el Manejo Ambiental Sostenible que, siguiendo estándares de calidad del Ministerio de Salud, desarrolló la idea de construir la planta de agua con capacidad de 12,000 galones. En el trabajo de construirla participó nuevamente la comunidad.

"Ahora tenemos agua todo el tiempo", afirma Dionisio Ramos esbozando una sonrisa de alivio al recordar las pericias del pasado por conseguir agua.

Dionisio, es agricultor y al mismo tiempo es miembro de la junta directiva que administra esta planta – integrada por los vecinos de La Colorada – y que recoge el dinero que se utiliza para su mantenimiento. ¿Cuánto pagan? Únicamente cuatro balboas.

Con un poco de paciencia

Un poco más adelante de la escuela de La Colorada está la finca de Daniel Valdez e hijo. Daniel padre trabajó durante muchos años como chef en la capital y cuando se jubiló se retiró a este sector del país para dedicarse a la ganadería. Su hijo, decidió seguirle los pasos en 1999.

Sin embargo, las cosas no fueron fáciles. Daniel hijo traía ideas nuevas a las que su padre se oponía tercamente. "Vea, mi hijo llegó aquí diciéndome que cambiáramos las cosas en la finca y yo que no, que no y que no", afirma enérgico don Daniel padre desde los terrenos de su finca.

"Teníamos muchas peleas, pero cuando me iba a dormir yo consultaba con la almohada y veía todo más claro", agrega. Su hijo sonríe al ver a su padre narrar la historia que conoce muy bien. "Y bueno, llegó el día que dije, está bien, vamos a hacer lo que me dices", afirma el padre.



La comunidad discute y toma sus decisiones en conjunto.

Su hijo comenta que él sabía que existía una manera de hacer las cosas mejor y que cuando convenció a su padre tomó parte de un consejo consultivo que trajo la CICH y convirtió su finca en una "finca piloto" con un proyecto que cambió todo.

La quebrada a la que las vacas iban a beber agua y en la que defecaban y por ello se enfermaban (repercutiendo esto en enormes facturas veterinarias) fue cercada, y construyeron un abrevadero para que las reses beban agua más limpia. También redistribuyeron las hectáreas de la finca para que las vacas pasten en un terreno más pequeño. El resultado es evidente porque las vacas están más gordas, sanas y felices.



En La Arenosa hay una historia de éxito en la Cuenca del Canal, donde la comunidad se unió para reciclar, recibir agua potable y mejorar su calidad de vida.



La industria naviera internacional reaccionó de inmediato a la decisión de los panameños de modernizar la vía interoceánica. En los astilleros de varios países se han recibido órdenes para la construcción de más 100 buques pospanamax que tengan las medidas de las nuevas esclusas del Canal de Panamá.

LA AMPLIACIÓN



SACUDE AL MUNDO MARÍTIMO

Por Nubia Aparicio S.

Al término del mes de febrero del 2008, existía un total de 483 órdenes de construcción de buques contenedores de dimensiones pospanamax, de las cuales más de 100 fueron confirmadas una vez Panamá anunció la decisión de ampliar el Canal.

Esta cantidad de buques representa el 66 por ciento de la capacidad de carga que está en construcción en astilleros, principalmente asiáticos.

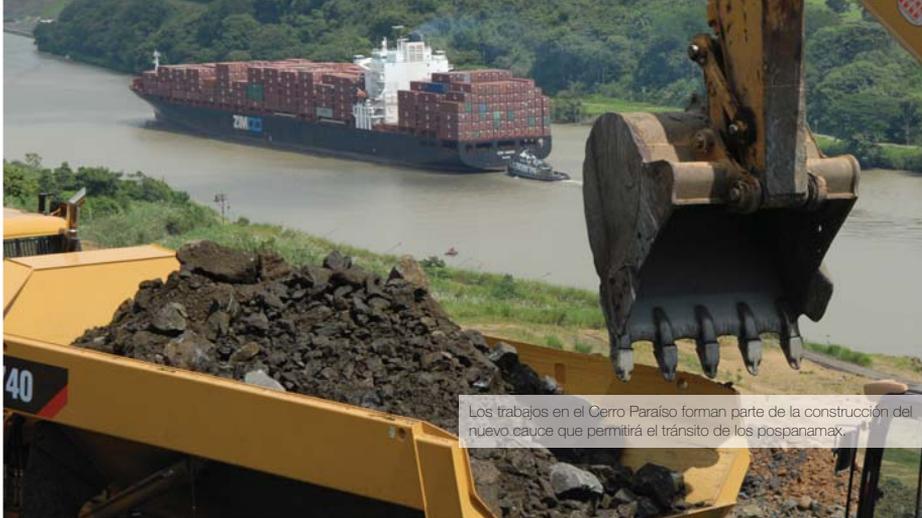
Hoy día existen 573 buques pospanamax de contenedores en la flota mundial, los cuales representan el 35 por ciento de la capacidad de carga de dicha flota.

Desde el momento en que Panamá decidió hacer la

ampliación del Canal, operadores marítimos de todo el mundo han ordenado la cantidad mencionada de pospanamax, "lo que indica la necesidad de la construcción de un tercer juego de esclusas".

Así lo reveló Felipe Embricos, un miembro de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), quien habló sobre el Canal y su desarrollo ante un entusiasta grupo de estudiantes de maestría de la Universidad Latina.

Embricos, un empresario naval griego, respondió preguntas de los estudiantes, quienes se mostraron muy interesados en el tema de la vía interoceánica y el Programa de Ampliación.



Los trabajos en el Cerro Paraiso forman parte de la construcción del nuevo cauce que permitirá el tránsito de los pospanamax.

Los integrantes de la Junta Asesora del Canal estuvieron en Panamá en el mes de febrero cuando visitaron los trabajos de ampliación y coincidieron en destacar el esfuerzo de todos los trabajadores del Canal por mantener la vía operando eficientemente, a la vez que adelantan la expansión de la vía acuática.

La población panameña decidió en el referendo del 22 de octubre de 2006 que se realizara el proyecto de ampliación del Canal de Panamá, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

El Canal ampliado con esclusas de mayor capacidad, aparte de posibilitar el tránsito de buques portacontenedores pospanamax, permitirá el tránsito de buques pospanamax de graneles líquidos, graneles secos, buques para el transporte de gas natural licuado y de pasajeros. En consecuencia, abrirá la ruta de Panamá a nuevos mercados lo que, debido al tamaño actual de las esclusas del Canal, no ha podido darse hasta ahora.

El miembro de la Junta Asesora vaticinó que una vez se termine la construcción de la obra de ampliación, el Canal va a doblar su capacidad, y probablemente en el 2020, "no nos daremos abasto nuevamente, por lo que habría que pensar en la construcción de un cuarto juego de esclusas".

Embricos le dijo a los estudiantes que el Canal de Panamá en manos de panameños, "funciona maravillosamente...ustedes tienen que estar muy orgullosos por la forma como opera el Canal ahora que es de los panameños", agregó el empresario, quien manifestó que estaba impresionado por la cantidad y el tipo de preguntas que le hicieron los jóvenes.

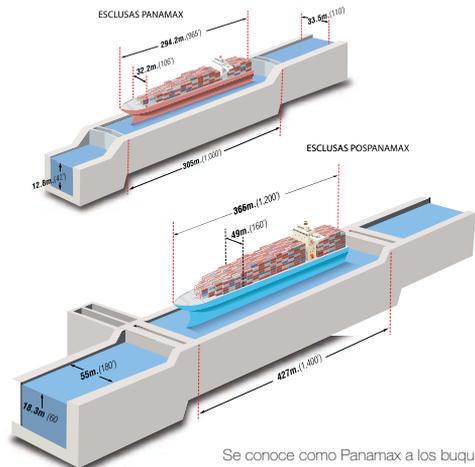
Felipe Embricos se dedica al comercio naviero de transporte de crudo en una empresa familiar y es presidente designado de la Bimco, la mayor asociación de armadores internacionales. Es ingeniero naval graduado por la Universidad de Durham.

Eduardo Lugo, especialista en comercio internacional, quien labora en la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP informó, por su parte, que todos los encargos de buques hechos desde la decisión de Panamá de realizar la

expansión del Canal, han sido de conformidad con las dimensiones de las nuevas esclusas.

La construcción de un barco pospanamax demora aproximadamente entre 2 y 3 años. Y la flota para 2012 de buques pospanamax será de más de 1,050, los cuales ocuparán casi el 50 por ciento de capacidad de carga en contenedores, explicó Lugo.

El valor de un buque pospanamax está en alrededor de los 107 millones de dólares. Los principales astilleros que se dedican a la construcción de buques están en Asia, específicamente en Corea del Sur, Japón y China.



Se conoce como Panamax a los buques que tienen las dimensiones máximas para transitar el Canal de Panamá, y Pospanamax a los que las superan. Estos conceptos cambiarán a partir del 2014 con el nuevo Canal ampliado.

SIETE NOCHES DE VERANO

El Programa Cultural de Verano de la ACP batió récord de asistencia en su sexta temporada con un viaje a través de la historia musical de Panamá.

Miles niños, jóvenes y adultos se unieron para celebrar la riqueza cultural de nuestro país.

Fue un viaje alrededor de Panamá en siete noches. Hasta los astros se alinearon para acompañar a los miles de espectadores que colmaron las escalinatas del Edificio de Administración del Canal durante los espectáculos que promovidos por la ACP se han convertido en uno de los eventos más esperados de cada verano.

Decir que los astros se alinearon no es una exageración: una de las noches reinó un eclipse de luna total que fue el complemento ideal para la música, los bailes y el entusiasmo desbordado durante cada velada del Programa Cultural de Verano. Las siete noches fueron un recorrido de la mano de artistas que reflejan la diversidad musical de los panameños.



Match and Daddy levantó de sus asientos a los miles de espectadores de todas las edades.



El típico, el rock, el pop, el reggae y la música tropical formaron parte de la temporada, y esa pluralidad también se demostró en el público. Centenares de jóvenes y adultos acudieron cada noche a bailar y cantar al ritmo de su preferencia.

"La ACP rompió esquemas porque le mostró al mundo todo lo que es la cultura de Panamá, desde el típico hasta el reggae", expresó el cantante Iván Barrios, uno de los artistas participó en la sexta temporada de este programa que arrancó en el 2003 como una manera de festejar el centenario de Panamá.

Para rematar, el Programa Cultural de la ACP incorporó esta temporada una velada para los más pequeños que superó todas las expectativas. Entre trucos de magia, ocurrencia de los payasos y animadas coreografías, los más pequeños gozaron hasta el último minuto de los fuegos artificiales que coronaron los cierres de cada noche.

Los fuegos artificiales iluminaron las noches del programa.



El mundo marítimo enfrenta una crisis por el déficit de cadetes que puede convertirse en una oportunidad profesional para los jóvenes panameños en busca de nuevas carreras.

Profesiones para el Panamá del siglo XXI

Hoy día existe un déficit estimado de 15 mil oficiales de marina mercante en el ámbito mundial.

Navieros y operadores llaman a tomar acciones inmediatas para capacitar más oficiales y marinos, y han dado la voz de alerta porque el déficit puede duplicarse en los próximos años.

La Federación Marítima Internacional ha reconocido que el déficit es definitivamente un problema que se complica.

Dado el déficit de marinos, las agrupaciones de navieros se preguntan de dónde saldrán los cadetes y futuros oficiales de marina mercante.

La Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP) ha graduado a 70 marinos, y de acuerdo con el rector del centro, capitán Orlando Allard, los jóvenes que se gradúan de la carrera tienen ahora, más que nunca, oportunidades para trabajar debido a que las compañías inclusive están dispuestas a pagar los estudios de los cadetes, con el compromiso de que laboren con esas empresas.

El déficit se debe principalmente a que los países que tradicionalmente proveían la mano de obra ya no lo están haciendo, especialmente los europeos, quienes ya no quieren navegar, pues el estándar de vida que tienen en tierra es muy alto.



Según el rector de la UMIP, existe un grave problema en este campo y es que los centros de estudios marítimos ya no tienen clientes. "Los países están gastando grandes cantidades de dinero promocionando la carrera, de manera que haya más interesados en el tema, pero los jóvenes no quieren navegar", indicó Allard.

El rector de la UMIP explicó que debido a todo lo anterior, las empresas están dispuestas a pagar más salario para incentivar a los jóvenes a ingresar a la carrera.

Mencionó a los egresados de lo que era la Escuela Náutica de Panamá, quienes ganan buenos sueldos debido a que las compañías quieren que permanezcan en sus trabajando, pues la tendencia de los marinos es saltar de un trabajo a otro.

Por su ubicación geográfica y el desarrollo de actividades como el Canal y los puertos, Panamá dispone de ventajas que deben ser aprovechadas por los jóvenes para incursionar en carreras marítimas. En la ACP funciona el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) que potencia la capacitación de los jóvenes panameños con deseos de convertirse en marinos.

CENTRO DE SIMULACIÓN, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO MARÍTIMO (SIDMAR)

www.pancanal.com/ / Teléfonos: 272-8249 ó 8550 / sidmar@pancanal.com

UNIVERSIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL DE PANAMÁ

www.umip.ac.pa/ / Teléfono: 314-1538 / Albrook, Edificio 810

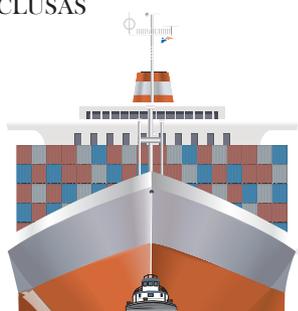
Pronto verás la nueva cara de **TU**
CANAL



LA AMPLIACIÓN DEL CANAL

La ampliación es el proyecto más ambicioso que realiza el país en toda su historia. Panamá ofrecerá un mejor servicio a los usuarios y clientes de la ruta. El Tercer Juego de Esclusas doblará la capacidad del Canal y permitirá transitar más carga y el paso de buques más grandes con un impacto directo sobre las economías de escala. Con las tinas de reutilización se usará menos agua que con el sistema de las esclusas actuales, ya que se ahorrará el 60% de la utilizada actualmente.

TERCER JUEGO DE ESCLUSAS

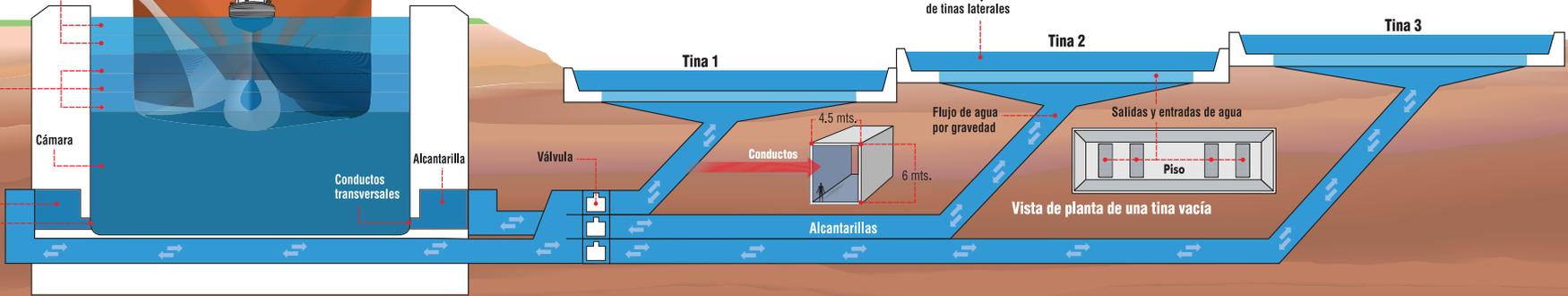


Agua proveniente del Lago Gatún

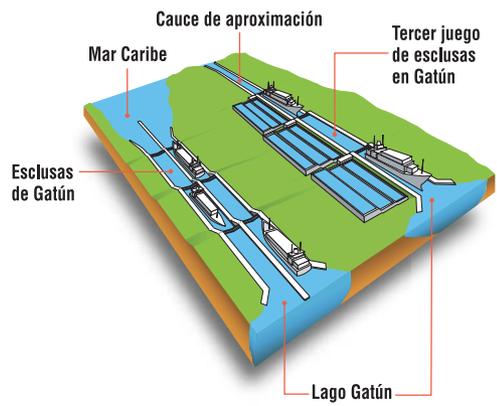
Agua proveniente de las tinas

Alcantarillado principal longitudinal

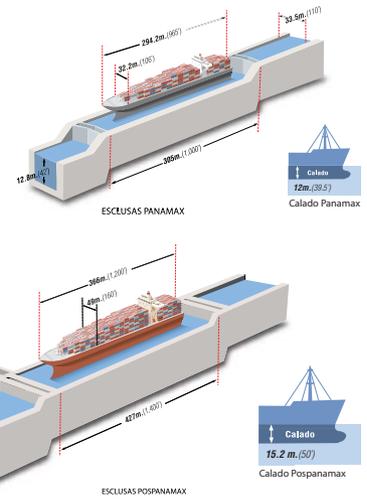
Entrada y salida del agua que viene de las tinas y la alcantarilla longitudinal



ESQUEMA DE LAS NUEVAS ESCLUSAS



COMPARACIÓN DE ESCLUSAS





CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Un lugar como ninguno en el mundo.

Horarios:

Abierto Lunes a domingo, incluyendo días feriados.

Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, resfrecuerías y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

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

Contáctenos al 276-8325 ó 276-849 para más información
sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá.
Escríbanos a cvm@pancanal.com

UN PRODIGIO DE INGENIERÍA QUE SE HA SOSTENIDO EN EL TIEMPO

Por Felipe Embiricos

La BBC produjo hace algunos años una serie de programas históricos con el título "Las siete grandes maravillas de ingeniería en los tiempos modernos". Describía proyectos muy diversos desde la represa Hoover hasta los alcantarillados de Londres. Entre esas siete grandes maravillas, está el trofeo marítimo del Canal de Panamá.

Después de haber unido el Mediterráneo con el Océano Índico en su gran obra del Canal de Suez, el gran Fernando de Lesseps puso su vista sobre el Istmo de Panamá.

Como francés y visionario nunca se le ocurrió que podía fallar y no tenía tiempo para escuchar los consejos de los ingenieros porque él confiaba en la tecnología, al pensar que dispondría a tiempo de ella para ayudarlo. Pero su optimismo no era suficiente para vencer las condiciones físicas extremas de Panamá, las cuales no había encontrado en Suez. En vez de las arenas, se tropezó con una cordillera de rocas, muy difícil para excavar un canal.

El terreno era como un pastel de mil hojas con estratos de rocas separadas por láminas de tierra. Cuando las secciones eran cortadas, la tierra se volvía lodo por la lluvia y los estratos de roca se deslizaban en avalancha de lodo y roca, y forzaban una nueva excavación.

El clima tropical era además un teatro para los mosquitos que, entonces no se sabía, transmitían la malaria y la fiebre amarilla. Eso causó la muerte de más de 15 mil personas durante el periodo francés de construcción. Una tercera dificultad que fue descubierta mucho tiempo después de la construcción estadounidense del canal era que había movimientos tectónicos entre el sur y el norte de América, con bastante fuerza para provocar deslizamientos.

Para los estadounidenses la solución era contar con una buena ingeniería logística masiva y grandes máquinas como medios de construcción y también una campaña de salud draconiana. Los estadounidenses, después de algunos años lidiando con los problemas similares encontrados por Lesseps en excavaciones, se percataron de que el canal a nivel como lo concebía Lesseps sería demasiado costoso. En vez de excavar completamente decidieron subir los barcos, atravesarlos sobre un lago artificial y después bajarlos con otro juego de esclusas hasta el otro océano.

El lago estaba sostenido por dos diques, uno el



de Gatún, en su tiempo el más grande, de 2.100 pies de ancho y 7.500 pie de largo, al más alto nivel.

El plan estadounidense fue similar al del ingeniero francés Godinot de Lepinay, quien había presentado su plan en el Congreso Universal de 1879, pero Lesseps, obsesionado por su idea del canal a nivel, ignoró esa idea, burlándose del concepto de ascensores de barcos.

La logística de la excavación fue organizada por el gran ingeniero de ferrocarril John Stevens, mientras que el programa de construcción fue controlado con mano de hierro por el gran coronel H. Goethals, del Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense. Él dividió la obra en tres áreas independientes: la del Atlántico, la del Pacífico y la parte central, que la dirigió el mayor Gaillard, responsable de la excavación del canal en la división continental. Al área se le denomina (en inglés) Gaillard Cut (Corte Culebra).

El tamaño mide

Al momento de decidir el tamaño de las esclusas la Fuerza Naval recomendó un ancho de 100 pies para acomodar los más grandes acorazados que eran los barcos más grandes que pensaban construir en la próxima década. El presidente estadounidense, Teodoro Roosevelt, quien fue motor del Canal, decidió que tenía que ser 10% más alto, por lo que las esclusas tienen un ancho de 110 pies. Gracias a su visión, todos los portaviones pudieron atravesar el Canal durante la II Guerra Mundial.

También por esa visión el Canal solamente está alcanzando su punto de saturación después de casi 100 años de operaciones.

El Canal fue construido en 10 años y se logró con una excavación de 200 millones de metros cúbicos, lo que representa 25 veces el volumen de excavación del Canal de La Mancha. Cuando se inauguró el Canal, el 15 de agosto de 1914, en coincidencia a los 400 años de la Ciudad de Panamá, no hubo grandes fiestas porque pocas semanas antes se había encendido la mecha de la I Guerra Mundial.

El crecimiento de tráfico del Canal continuó inexorablemente, excepto durante la II Guerra Mundial. En este tiempo las dimensiones de los barcos comerciales eran modestas y la revolución del tamaño de los barcos empezó en los años 50. Pero los planificadores de la Marina estaban muy ocupados en diseñar barcos más grandes, en particular portaviones y acorazados. Por eso se inició la construcción de un juego de esclusas mucho más anchas: de unos 140 pies. La excavación empezó en 1939, pero se paralizó después del ataque a Pearl Harbor en 1942.

El proyecto fue abandonado después de la guerra, porque los nuevos diseños de portaviones incorporaban un puente diagonal para el despacho de los aviones y ese diseño hubiera necesitado esclusas de cerca de 200 pies de ancho.

El crecimiento del comercio y la introducción de nuevas tecnologías revolucionaron los diseños de barcos comerciales y resultó en una explosión en los tamaños de barcos. El factor que limitaba las dimensiones de los barcos para atravesar el canal fue el de las dimensiones de las esclusas, que limitaba el ancho a 106 pies y el calado de 39 pies en agua fresca. Como había demanda por cargas más largas, los arquitectos navales maximizaron la capacidad de carga para encajar el barco.

El diseño se llamaba panamax, un barco con capacidad de 60 mil toneladas de carga en líquido para un tanquero o en carga seca para los cargueros y también un barco de 4.500 TEU en su diseño de portacontenedor.

Mientras que el tráfico total creció del 1.5 a 2.0% desde la mitad de los 90, el tráfico de contenedores surgió a un ritmo rápido de más del 10%. En esos tiempos apareció el primer pospanamax portacontenedor, un barco demasiado grande para ser trasladado a través del Canal.

En la década siguiente, el tráfico de contenedores casi se triplicó y, según las proyecciones en 2005 de la clase de pospanamax, alcanzarían en 2011 el 43% de la capacidad total de la flota de portacontenedores.

Era obvio para los planificadores del Canal y asesores que, con el crecimiento exponencial del tráfico de contenedores alrededor del 15%, el Canal se asfixiaría a corto plazo. Si el punto de saturación iba a ser alcanzado, mucho tráfico se desviaría hacia el Canal de Suez y rutas terrestres, con lo que se perderían ingresos potenciales para Panamá.

El tercer juego de esclusas que estaba medio listo en los planes y estudios tenía que ser finalizado en un plan para una propuesta por el pueblo de Panamá, ya que la ACP es el custodio del Canal para el pueblo. El pueblo se pronunció y aprobó el 22 de octubre de 2006 el tercer juego de esclusas con un balance de cuatro por uno. El proyecto de ampliación será completamente operacional en 2014 para coincidir con el primer centenario de la operación canalera.

Pensando verde

El proyecto merece algunas palabras no solamente en su aspecto físico o comercial, sino también en el ambiental. El juego de esclusas del Canal existente resulta en una pérdida de agua dulce de 200 mil toneladas en los océanos cada vez que cruce un barco. Eso quiere decir que cada día como 7.2 millones de toneladas de agua dulce se pierden en el mar. Si el plan original estadounidense hubiera seguido las nuevas esclusas de 55 metros de ancho y 400 metros de largo hubieran duplicado la pérdida de agua.

Usando tinas de reutilización de agua, el 60% del agua se puede reutilizar y para cada tránsito hay un ahorro del 7% comparado con el agua que se pierde en los tránsitos por las viejas esclusas.

Por cada pospanamax portacontenedor con capacidad de 12,000 TEU, el ahorro de agua por tránsito, por cada contenedor, será del 70%, comparado con un viejo buque portacontenedor panamax que transita en las viejas esclusas.

En caso de un panamax convencional transitando las nuevas esclusas, el ahorro de agua sería alrededor del 25%, porque, al poder calar más, podría transportar 20% más de carga.

Para generar más agua, el lago Gatún está siendo profundizado, esto tiene doble ventaja; por un lado, permite mayor calado a los barcos y por otro, permite la acumulación de más agua. Esta solución permitió al Canal evitar el desplazamiento de las personas que se



Felipe Embiricós es miembro de la Junta Asesora de la ACP que recientemente observó los avances de la ampliación del Canal.

necesitarían, si se hubieran creado represas adicionales. Este plan ha traído beneficios sociológicos y ambientales.

Para realizar este proyecto, se requiere un enorme esfuerzo de ingeniería y construcción, comparable con los más grandes proyectos de ingeniería de la segunda mitad del siglo XX, tales como el proyecto de las Tres Gargantas en China. Las estadísticas son impresionantes: 135 millones de metros cúbicos de excavación serán necesarios (2/3 del total de la excavación original para la construcción del Canal); un millón de toneladas de cemento; 35 millones de libras de explosivos; 250,000 toneladas de acero; y 84 millones de galones de diesel, entre otras, serán necesarios para completar el proyecto. Además de ocho dragas, cientos de camiones y otros vehículos, serán necesarios 8,000 empleos directos y 40,000 empleos en servicios adicionales.

Diseño

Las implicaciones comerciales son enormes. La capacidad del Canal se duplicará de un tiro. El tamaño de los barcos que podrán transitar las nuevas esclusas será mucho más grande. Los arquitectos navales ya están buscando todas las posibilidades para diseñar el nuevo panamax. Este barco lo he bautizado Maxipan en mi publicación "El Canal de Panamá y su Ampliación". El esfuerzo más intenso está en la clase de portacontenedores, en la que se han diseñado barcos con una capacidad que excede la marca mágica de 12,000 TEU. Además, las nuevas esclusas permitirán el tránsito de cargueros "capesize" y tanqueros Suezmax, pero con un calado menor que su calado de diseño.

Con las nuevas rutas que emergen hasta el noroeste de Asia, es probable el diseño de un nuevo tipo de barco más ancho y menos profundo para maximizar el uso de las nuevas esclusas.

Los portavehículos, entre los mayores usuarios del Canal, serán rediseñados para sacar ventaja de las esclusas más grandes disminuyendo el

costo de transporte en el muy competitivo mercado de automóviles. ¿Pero qué va a pasar con los cruceros? ¿Quién sabe? Diga usted.

Lo seguro es que vamos a testimoniar el advenimiento de muchos nuevos diseños.

Muchos han preguntado a la ACP si el tamaño de 49 metros de ancho es un límite definitivo. Se ha respondido que no se cambiará esta dimensión en el corto plazo y que se necesitarán muchos años de experiencia con tránsitos para determinar si esta restricción puede ser ajustada.

Si la expansión se hubiera desarrollado bajo la administración estadounidense, por ley todos los fondos tendrían que provenir de aumentos masivos de los peajes, antes de que se hiciera el proyecto. Bajo administración panameña, los peajes son aumentados gradualmente y durante el pico de la obra, se levantarán fondos de préstamos por un valor cercano al 50% del proyecto. De acuerdo a la ley panameña no puede hipotecarse ninguna instalación o propiedad del Canal.

En los dos últimos años, el tráfico de contenedores creció más del 31%, lo cual es mucho mayor que la tasa optimista del 7.5% que la ACP sugirió en la propuesta presentada a la Nación en el referéndum.

Con una serie de innovaciones ingeniosas, la ACP ha logrado aumentar la capacidad de 250 a 350 millones de toneladas CPSUAB (100 pies cúbicos de capacidad por cada CPSUAB); ensanche del corte, navegación durante la noche, sistema de posicionamiento satelital y, más recientemente, con la construcción de dos estaciones de amarre.

Gran parte del tráfico que usa hoy las viejas esclusas será reorganizado en barcos más grandes, usando las nuevas esclusas; pero éste no es el fin de la historia. Antes de que las nuevas esclusas entren en operación, será necesario comenzar a planear el cuarto juego de esclusas. Cuando uno mira la tasa de crecimiento de la economía panameña, que hoy supera el 10%, concluye que la decisión de expandir el Canal fue sabia.

abordaje

“QUE NADIE DIGA QUE ESTE TRABAJO ES PARA HOMBRES”

Michelle Pittí vive en Colón, está casada y tiene dos hijos. Ella rompió los estereotipos y hoy forja a su familia como parte de los “pasacables” del Canal, ese equipo de más de 1,200 panameños que asisten el tránsito de los barcos, no importa su tamaño.



Por Myrna A. Iglesias

Michelle es una de las que se atrevió a ignorar los estereotipos al interesarse por una ocupación que durante mucho tiempo fue ejercida exclusivamente por los hombres.

"Me llamaba la atención todo lo relacionado con la marinería", comenta Michelle. Sin embargo, estaba consciente de que un trabajo en este campo podía alejarla de su familia y de su patria, por lo que su sueño era trabajar de pasacables en el Canal de Panamá.

Michelle decidió emprender los pasos para alcanzar su sueño. En 1997 se matriculó en el antiguo Instituto Nacional de Formación Profesional (INAFORP), hoy conocido como el Instituto Nacional de Formación y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH), para tomar los cursos de marino. En ese tiempo Michelle era la administradora de una estación de radio en Colón y asistía a las clases luego de culminar su jornada laboral. Completó sus cursos en el 2000 y posteriormente llenó una solicitud de empleo en la ACP.

Carrera en el Canal

Hace cuatro años, un 11 de mayo, Michelle se unió a la fuerza de pasacables de las Esclusas de Pedro Miguel. Los pasacables asisten a los buques en sus tránsitos por las esclusas. Ellos hacen los amarres para enviar los cables de las locomotoras a los buques. Los pasabarcos tienen labores similares, pero a bordo de los buques. En un día normal de trabajo cada pasacable atiende de siete a ocho "esclusajes" por turno.

El maestro de esclusas Robert McGuinness, con 38 años de servicio en el Canal, dice que las mujeres se han adaptado a las nuevas tareas. Explica que al principio fue un poco difícil porque no estaban acostumbrados a ver damas en estos trabajos, pero que ahora cumplen a cabalidad con sus labores.

Y Michelle no es la única mujer en este tipo de trabajo. En Pedro Miguel son cuatro y en Miraflores hay otras tres.

"A la hora de trabajar, tenemos que hacerlo igual que un hombre. No se nos trata con ninguna diferencia", dice Michelle. Y, aunque quizás su fuerza no sea igual a la de un hombre, ella realiza su parte del trabajo. Explica que al principio puede dar un poco de temor por los turnos o por el clima, que si llueve o si hay mucho sol, pero después se aprende el trabajo. Michelle se siente muy agradecida, "les pedí que me dieran la oportunidad de demostrar que yo podía hacer este trabajo".



Entre los cables y la familia

Michelle vive con su esposo, Juan, y sus hijos, Bryan de 15 años y Sarah Michelle de seis en Sabanita, Colón. Llegar a su puesto de trabajo le puede tomar hasta una hora y media. Como pasacables, Michelle trabaja turnos. Explica que esto puede ser beneficioso, pero que se debe organizar para tener tiempo para la familia.

Cuando a Michelle le toca el turno de 4 p.m. a 12 a.m. llega a su casa después de la 1 a.m. Duermes un poco, se levanta y atiende a sus hijos. "Tengo una señora que me ayuda, pero yo atiendo a mis hijos", dice. Su esposo también la ayuda mucho. Cuando trabaja en las mañanas, se levanta a las 5 a.m. para salir a las 6 a.m. Dice que ese turno le conviene porque a esa hora casi no hay tráfico hacia la ciudad de Panamá. "Al salir del trabajo voy directo a mi casa. Siempre estoy pendiente de mis hijos", comenta con orgullo.

Superación

Michelle no siente ningún prejuicio por realizar su trabajo. "He escuchado comentarios, no de mis compañeros, de personas que dicen que este trabajo es de hombres y que es muy rudo para nosotras", dice. A ellos les responde que su trabajo es sencillo, pero necesita tener los cinco sentidos puestos en lo que hace, y trabajar en equipo.

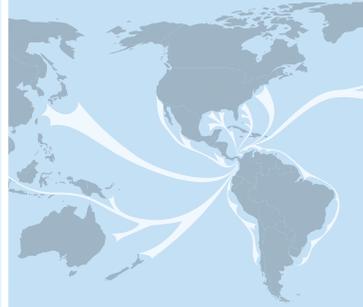
Pero aspira a más. "Quisiera llegar a ser capataz u operadora de locomotoras, o incluso trabajar en una oficina, pues estuve 12 años de administradora de una empresa", comenta. Michelle ya está dando los primeros pasos hacia esa meta practicando como botera.

Trabajadora, decidida a luchar por alcanzar sus metas, superarse y, sobre todo, orgullosa de su profesión y de su familia. Ésta es Michelle Pittí, una mujer como muchas otras panameñas se esfuerza cada día por salir adelante.



EL CANAL y la ECONOMÍA MUNDIAL

Que la economía de Estados Unidos estornude, no significa, necesariamente, que las operaciones del Canal de Panamá se restríen, pues son muchos los factores que influyen sobre el comportamiento de la vía interoceánica, la cual sirve a todas las economías del mundo.



Por Luis Vásquez

El tema sale a colación estos días en que las economías del mundo presentan cuadros gripales a consecuencia de la crisis inmobiliaria en Estados Unidos.

Para el vicepresidente de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP, Rodolfo Sabonge, sí existe cierta relación entre el crecimiento de la economía de Estados Unidos y el tonelaje que pasa por el Canal, pero no es tan de uno a uno.

Advierte que hay otros factores que también inciden en el Canal, ya sea de manera positiva o negativa. Por ejemplo, el ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) fue muy favorable para el Canal y para toda la industria marítima en general, igual ocurrió con la apertura de centros de distribución en la costa este estadounidense por parte de grandes cadenas de tiendas como Home Depot, Wall Mart, Target, etc. lo que provoca que esa carga vaya directamente a esos puertos ubicados en Virginia, Savannah y Houston, y eso beneficia tremendamente el tráfico por el Canal. Eso, afirma Sabonge, aún con una disminución en las importaciones de Estados Unidos, la ruta "toda agua" puede aumentar su participación en el mercado al ofrecer una alternativa confiable a la carga con destino la costa este de los Estados Unidos.

"Definitivamente ha habido una disminución en el comercio que le ha afectado a todos los puertos, en consecuencia, al Canal, pero, principalmente es un efecto a corto plazo", apunta el funcionario.

Recuerda que la economía mundial siempre experimenta cambios cíclicos, pero las tendencias de crecimiento a largo plazo de las economías siguen siendo positivas, por lo que "no vemos cambios drásticos" en ello.

Subraya que aunque ha habido períodos en la historia en que ha existido una conexión, como ocurrió en la década del 70 y en el 2001, también se observa que no siempre es así. Ejemplo, la crisis del petróleo a finales de los 70, cuando hubo una recesión económica en Estados Unidos. No obstante, la actividad del Canal aumentó debido al surgimiento de un nuevo flujo de petróleo procedente de Alaska con destino a la costa este norteamericana.

Otro caso que ilustra este planteamiento ocurrió durante la Guerra del Golfo Pérsico, a principio de los 90, cuando se incrementó el tránsito por el Canal de Panamá debido al desvío de carga que pasaba por el Canal de Suez.



También hubo eventos que afectaron sólo a la vía interoceánica, como la apertura del oleoducto transísmico, que redujo el tráfico de petróleo proveniente de Alaska en 1983. El aumento de los graneleros hacia China, a mediados de los 90, provocó un incremento en la actividad del Canal, al igual que la huelga en los puertos de California, en 2004, que resultó en cambios estructurales en la logística y la cadena de suministro de oriente hacia la costa este de Estados Unidos.

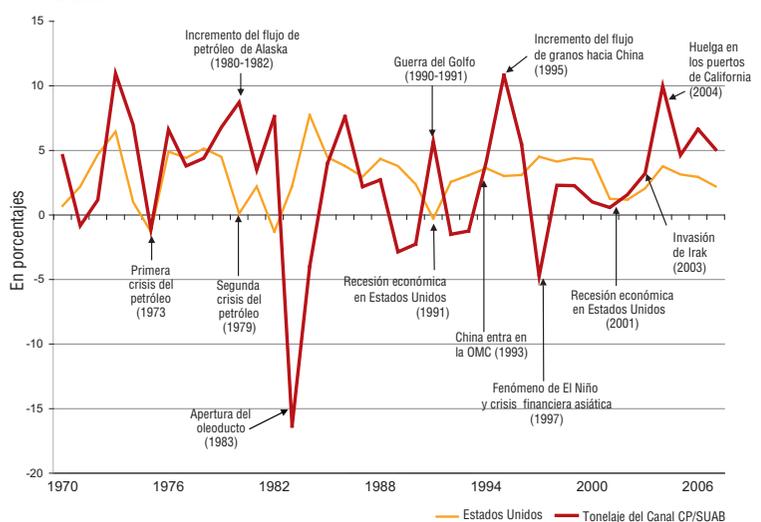
Destaca que el Canal de Panamá evolucionó en muchos aspectos durante sus 93 años de existencia. Los aspectos más relevantes de esta evolución en los últimos 10 años se dieron en la composición de la demanda, pasando de ser un

Canal que servía fundamentalmente el tráfico granelero a un tráfico creciente en carga contenerizada. Esto es lo que ha facilitado la explosión de la industria portuaria en Panamá dado que en el Canal convergen una gran cantidad de rutas de carga contenerizada, lo que sirve de catalizador para el trasbordo de contenedores en Panamá.

Al hacer una comparación histórica entre las recesiones de la economía estadounidense y las operaciones del Canal, medidas a través del cambio porcentual anual del volumen de toneladas netas de los buques que transitan por la vía acuática, se denota coincidencias y divergencias.

Eventos de la economía mundial

Gráfica 1





El Canal atiende más de 144 rutas marítimas cada semana en más de 80 países.

En la gráfica 1 se identifica diversos eventos que han influido en el crecimiento de la economía de Estados Unidos y de la actividad del Canal.

No todas las recesiones de Estados Unidos han tenido un impacto negativo en el Canal. En los últimos años las operaciones de la vía interoceánica crecieron más que la economía estadounidense, como se aprecia en la gráfica 2, dado el alto crecimiento que registra China a partir de 1990 y su cada vez mayor participación en el comercio mundial.

Por otro lado, los estudiosos del tema aseguran que la crisis de Estados Unidos es puramente coyuntural, por lo tanto, no tendría consecuencias graves para el crecimiento de la actividad del Canal a mediano y largo plazo.

Crecimiento de la economía mundial a mediano plazo

The Economist Intelligence Unit (EIU) del grupo de la prestigiosa revista especializada The Economist, estima que el crecimiento económico mundial a mediano plazo, será de 3.2%. China continental --la llamada fábrica del mundo-- mantendrá el comportamiento alcista logrado a partir de la década del 90 con su ingreso a la OMC, por arriba del 8.0% anual, similar a lo pronosticado para Panamá.

La previsión para Estados Unidos es de 1.4% en 2008; y 2.7% en 2010, y el resto de América Latina, 4.0 % en 2008; 3.8% en 2009; y 4.0% en 2010.

En cuanto al comercio mundial, se espera que crezca a tasas relativamente altas de alrededor del 7.0% anual. China registrará tasas impresionantes en el crecimiento de sus exportaciones debido a

la acelerada industrialización a consecuencia del auge de la inversión extranjera directa en el sector manufacturero.

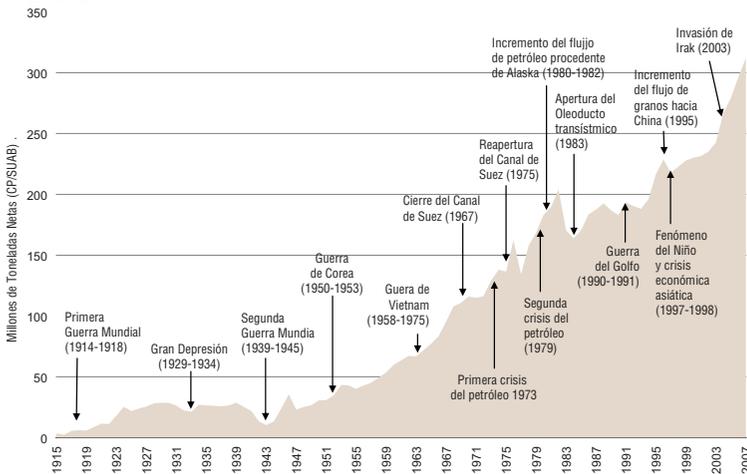
Así las cosas, se espera que dada la coyuntura de la llamada "subprime crisis" en Estados Unidos, la tasa de crecimiento económico mundial para este 2008 sea inferior a su tendencia de mediano y largo plazo, excepto China Continental.

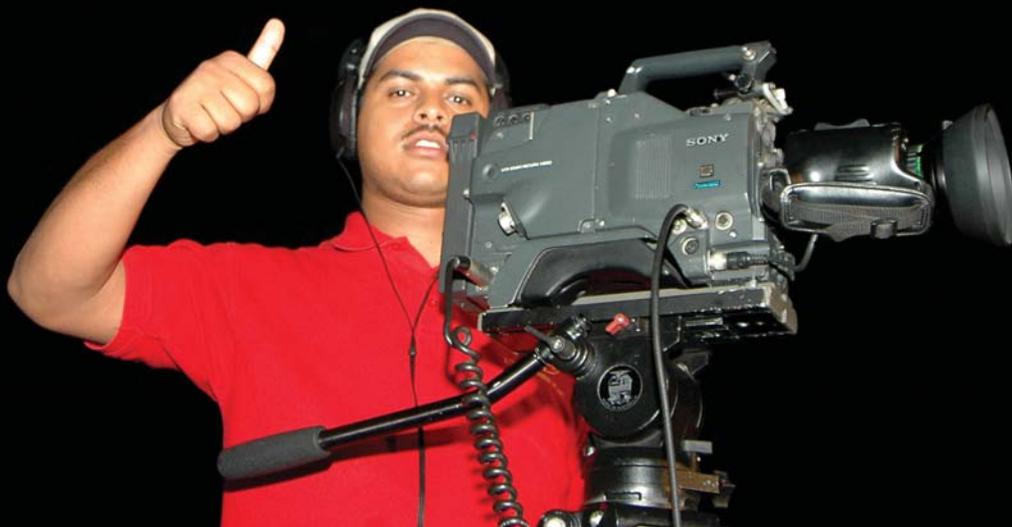
Origen de la Crisis Inmobiliaria de Estados Unidos Entre 2002 y 2005 la Reserva Federal -banco central de Estados Unidos --bajó las tasas de interés a mínimos históricos para reactivar la economía y acortar la recesión de 2001. Tasas de

intereses bajas y una mayor liquidez en el sistema financiero impulsaron la demanda de préstamos hipotecarios, lo que disparó los precios de las viviendas hasta casi duplicarse entre 2000 y 2005, creando la denominada "burbuja inmobiliaria".

Entre 2005 y 2006 una desaceleración de la demanda llevó a los bancos a ofrecer sus hipotecas a sectores más amplios de la población estadounidense, específicamente los de menor capacidad de pago; lo que se denomina hipotecas de alto riesgo o "subprime", de allí el nombre que se le ha dado.

Relación del Canal con la economía mundial
Gráfica 2





SÓLO PARA UNIVERSITARIOS

Más de mil jóvenes panameños se han desempeñado como ayudantes estudiantiles en el Canal de Panamá. Una experiencia que les ha abierto oportunidades en su formación profesional. Si quieres compartir esta experiencia, llegó tu oportunidad.

La ACP ha vuelto abrir el periodo para recibir solicitudes de empleo de estudiantes universitarios que quieren formar parte del Programa de Ayudante Estudiantil a partir del próximo 9 de junio.

Con esta iniciativa, la ACP brinda a los jóvenes la oportunidad de adquirir experiencia y valiosos conocimientos sobre el funcionamiento de su Canal, y al mismo tiempo contribuye a su desarrollo profesional.

Las solicitudes se aceptarán hasta el 30 de abril.

Para aspirar debes cumplir algunos requisitos:

Estar matriculado a tiempo completo con por lo menos 15 créditos semestrales o cuatrimestrales. Si tienes menos de 15 créditos matriculados debes proporcionar evidencia de que eres estudiante de tiempo completo según el plan de tu carrera.

No estar en vías de graduarte al finalizar el semestre o cuatrimestre en curso. No eres elegible si a partir del 9 de junio del 2008 tienes pendiente o estás en proceso de completar tu trabajo de graduación.

Tener un índice académico de por lo menos 2.00 en una escala de tres puntos o el equivalente.

Tu universidad debe certificar tu índice académico y la cantidad de créditos matriculados. Puedes acceder al formulario requerido para la certificación de la universidad a través del enlace <http://www.pancanal.com/esp/hr/953.pdf>

La certificación de la universidad debes entregarla en las oficinas de la División de Servicios de Recursos Humanos ubicadas, en el sector Pacífico, en el Edificio 706, primer piso en Balboa en un horario de 7:15 a.m. a 4:15 p.m. de lunes a jueves sin cerrar al mediodía y en el sector Atlántico, en el Edificio 215 en Gatún, en un horario de 7:15 a.m. a 11:45 a.m. y de 12:45 p.m. a 4:15 p.m. de lunes a viernes o podrá ser enviada al correo electrónico acp-ayudante-estudiantil@pancanal.com.





¡Felicidades Panamá!

La ampliación del Canal
Mejor Obra de Construcción del Mundo
Premio Samoter 2008
Feria de Verona, Italia

Ingrese a:

www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.