



## ¡Por el derecho a la tierra!

La Autoridad del Canal de Panamá ha hecho válido el compromiso que adquirió en el 2000 con los campesinos de la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de ayudarlos a convertirse en dueños de sus tierras. Hoy son más de tres mil los títulos de propiedad entregados por el gobierno nacional dentro del programa de Catastro y Titulación de esa región. ◆ 4

Armando De Gracia



### Audiencia Pública



Quince participantes nacionales y extranjeros opinaron sobre la propuesta de peajes.

PAG >3

### El Canal en Veraguas



Trabajadores canaleros brindaron su apoyo para que una familia veraguense tenga una vivienda digna.

PAG >6

### Programa Cultural de Verano



La ACP presentará este año cuatro espectáculos distintos de danza, música y fuegos de artificio.

PAG >12

### Un paso difícil



Para navegar por el Ártico se requerirían inversiones millonarias por parte de la industria naviera.

PAG >12

**CORRESPONDENCIA**

Ingeniero  
Alberto Alemán Zubieta  
Administrador  
Autoridad del Canal de Panamá

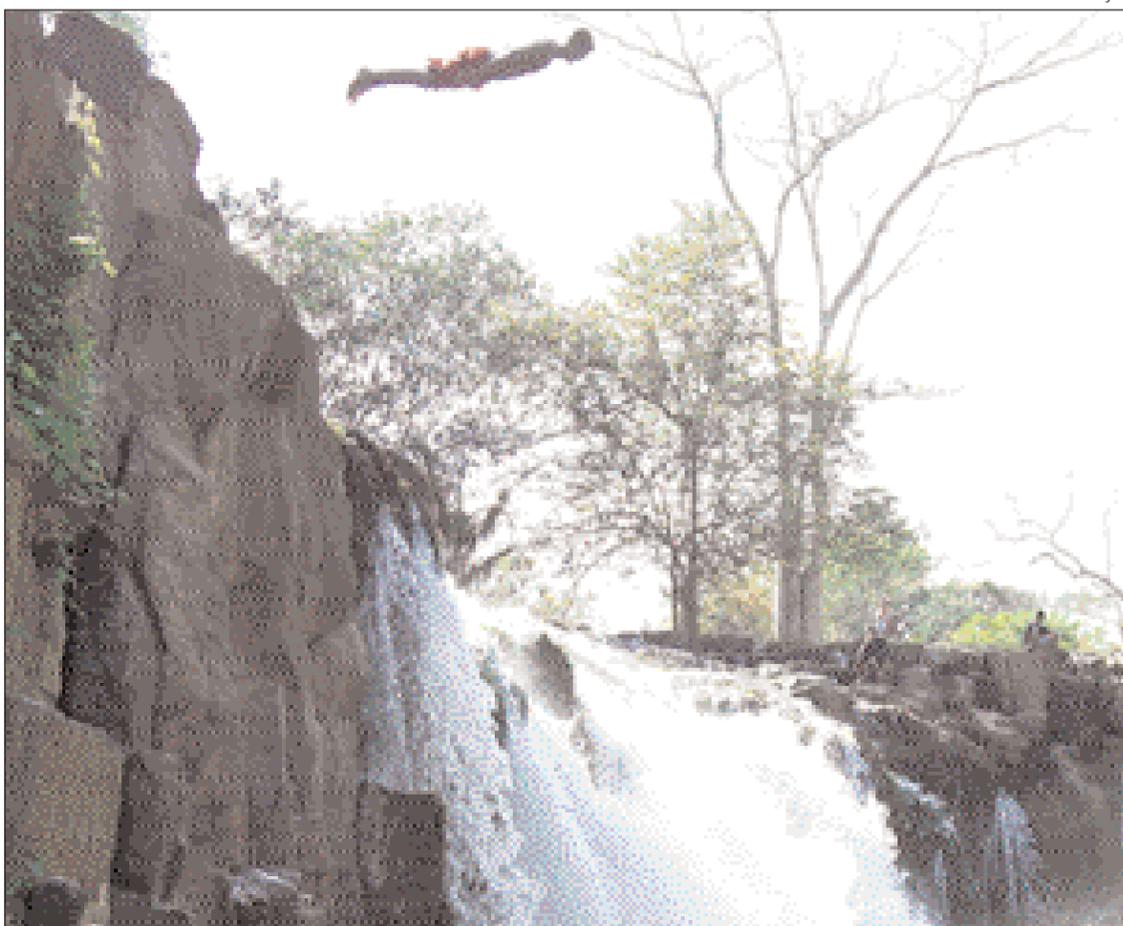
Ingeniero Alemán:  
Queremos expresar nuestro agradecimiento por el gran apoyo que nos ha brindado la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que usted dignamente dirige, por medio del programa Cuenca Urbana. Esta labor conjunta permitirá elevar la calidad de la formación de los estudiantes que asisten a los institutos profesionales y técnicos. Le agradecemos hacer extensivo nuestro agradecimiento a los dirigentes, colaboradores e instructores del proyecto Cuenca Urbana. Atentamente,

Juan Bosco Bernal  
Ministro de Educación

**Nota del editor:** "Cuenca Urbana" es un proyecto de trabajo voluntario de trabajadores del Canal en apoyo a estudiantes graduandos de institutos profesionales y técnicos del país. Este proyecto se inició en 2004 con estudiantes de sexto año del Colegio Artes y Oficios Melchor Lasso de la Vega.

**La foto**

Néstor Ayala



Un clavado en el Chorro de La Chorrera

**De la Administración**

**Convivencia en la equidad**

En la tarea por  
labrarse un destino  
no todos los seres  
humanos  
comienzan la  
misma en igualdad  
de condiciones.

Reseñar, una vez más, una ceremonia de entrega de títulos responde a la permanente intención de dar cuenta de nuestro hacer. También y mucho más allá, es una ocasión para llamar la atención sobre la suerte de los que menos tienen y que esperan de otros aquello que contribuya a completar su humanidad.

"De cada quien según su capacidad y a cada quien según su necesidad", es el principio que debe alentar el quehacer de toda sociedad que aspire a fundamentar una convivencia en la equidad.

En la tarea por labrarse un destino no todos los seres humanos comienzan la misma en igualdad de condiciones. De allí le necesidad de ser solidarios. La familia canalera es rica en testimonios y acciones concretas de sus hombres y mujeres en favor de otros. Esto no sólo enaltece a quienes practican esta labor social sino que permite una presencia real del Canal entre los panameños que habitan los más apartados rincones y dentro de las más adversas condiciones.

Todo ser humano es un proyecto de vida a ser desarrollado en el tiempo. No será exitoso si no nos contagiamos unos a otros de humanidad. De solidaridad.



**JUNTA DIRECTIVA**

Ricaurte Vásquez M.  
Presidente

Adolfo Ahumada  
Eloy Alfaro

Norberto R. Delgado D.  
Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.  
Guillermo Quijano Jr.

Eduardo Quirós  
Alfredo Ramírez Jr.

Abel Rodríguez C.  
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta  
Administrador

Manuel E. Benítez  
Subadministrador

Stanley Muschett I.

Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.

Gerente de Comunicación y Medios

Maricarmen Sarsanedas

Jefa de Información

Myrna A. Iglesias

Editora

Redacción

Ariyuri Mantovani

Manuel Domínguez

Octavio Colindres

Julieta Rovi

Maricarmen de Ameglio



## El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

FETV Canal 5 Lunes, 8:30 p.m.	Telemetro Canal 13 Sábados 8 a.m.	RTVE Canal 11 Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.
----------------------------------	--------------------------------------	---

# ACP celebra audiencia pública

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) celebró el pasado 7 de enero una audiencia pública para modificar sus reglas de arqueo y su sistema de peajes para buques porta-contenedores y otros buques con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta.

En esta audiencia intervinieron 15 participantes entre representantes de países y usuarios del Canal y de la industria marítima y panameños interesados en el tema. Hubo delegaciones de Chile, Ecuador, Perú y Corea del Sur, así como miembros del Consejo Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council) y la Cámara Marítima Internacional (International Chamber of Shipping). Esta audiencia marca el cierre del período de consulta oficial que empezó el 7 de diciembre de 2004.

Presidió la audiencia un Comité especial escogido por la Junta Directiva de la ACP, integrado por los directores Antonio Domínguez A., como Presidente, Mario J. Galindo H., Vicepresidente, Alfredo Ramírez, Jr., Eloy Alfaro y Guillermo Quijano, Jr. El Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, acompañó al Comité durante la audiencia, en calidad de Secretario.

La ACP sostuvo consultas previas informales por más de nueve meses con sus usuarios y representantes del Consejo Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council) y de la Cámara Internacional de Transporte (International Shipping Council) e incluyó en su propuesta varias de las recomendaciones recibidas de estos.

El nuevo sistema de arqueo y de precios para buques porta-contenedores y otros buques con capacidad para llevar contenedores



A la izquierda, Antonio Domínguez, Presidente del comité especial que presidió la audiencia. A la derecha, algunos de los participantes, nacionales y extranjeros.



sobre cubierta, brindará a la ACP un modelo en concordancia con los estándares internacionales, a la vez que permitirá una medición más confiable, ofrecerá mayor transparencia a sus clientes y usuarios y garantizará que la vía reciba el precio justo por el servicio que ofrece.

Los principales elementos de la propuesta para el sistema de arqueo y peajes son:

**Para buques porta-contenedores:** el sistema se actualizará a fin de que refleje los estándares internacionales para la medición de un contenedor (TEU, por sus siglas en inglés), cuyas dimensiones son 20 pies x 8 pies x 8.5 pies. Estos buques pagarán de acuerdo a su capacidad total para llevar contenedores sobre y bajo cubierta, reemplazando el tonelaje neto determinado según el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB).

El cambio en el cargo por unidad de tonelaje CP/SUAB a la capacidad total

de TEU del buque, requirió que la ACP ajustara el cargo por TEU para incluir los espacios cerrados que apoyan la capacidad comercial del buque, que anteriormente era calculado en base a la fórmula del CP/SUAB. Esto resultó en un incremento de los B/. 40 que originalmente había propuesto la ACP como cargo por la capacidad del buque para llevar contenedores sobre cubierta, a los B/. 54 indicados en la propuesta actual relativos a la capacidad total del buque para llevar contenedores.

El sistema TEU tomará en consideración las limitaciones de visibilidad impuestas por el Canal de Panamá.

**Para otros buques con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta:** los buques distintos a los porta-contenedores, con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta, seguirán utilizando el tonelaje CP/SUAB para medir los espacios cerrados y los espacios bajo cubierta. El peaje a pagar por estos buques será el cargo de volumen

CP/SUAB del buque, más el TEU de los contenedores que se transporten sobre cubierta en cada tránsito.

Se propuso que el plan sea implementado de la siguiente manera:

Peaje por TEU	Fecha de implementación
\$42	1º de mayo de 2005
\$49	1º de enero de 2006
\$54	1º de enero de 2007

Si los cambios propuestos en el sistema de peajes son adoptados al 1 de enero de 2007, la diferencia entre el actual precio promedio por contenedores transitando por el Canal y el precio propuesto de B/. 54, será de B/. 20, precio que se estima no tendrá un impacto significativo en el costo de los productos transportados en contenedores.

Corresponde ahora a la Junta Directiva de la ACP analizar las sugerencias y observaciones recibidas, tomar una decisión y sustentarla ante el Consejo de Gabinete, para su aprobación en las próximas semanas.

## Nuevos puentes vehiculares



Los directores Jorge Quijano, de Operaciones Marítimas, y Esteban Sáenz, de Servicios Industriales, develan la placa conmemorativa del nuevo puente vehicular de las esclusas de Miraflores.

Ariyuri Him de Mantovani  
[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

En una ceremonia en los talleres de la División de Astilleros Industriales se hizo entrega de las estructuras que servirán como puente vehicular en las Esclusas de Miraflores. El único puente vehicular existente en el Canal es el que está en las

Esclusas de Gatún, que comunica el lado oeste de la provincia de Colón.

Las estructuras fueron diseñadas y confeccionadas por artesanos de la División de Astilleros Industriales. Con este puente se proporcionará acceso directo para transportar materiales, equipo y personal hacia el muro central de las esclusas y el lado oeste cuando se realicen trabajos de mantenimiento en las mismas.

En la ceremonia participaron el Subadministrador, Manuel Benítez, los directores de Servicios Industriales, Esteban Sáenz, y de Operaciones Marítimas, Jorge Quijano y el gerente de la División de Astilleros Industriales, Karamjit Singh.

“Sus manos pueden hacer cosas maravillosas, podemos hacerlo juntos, trabajando en equipo, para beneficio no solo del Canal, sino del país”, comentó Quijano.

“Para mí es motivo de gran satisfacción estar aquí. La administración se siente orgullosa de este trabajo bien hecho. El trabajo en equipo y la calidad, innovación y eficiencia económica son algunos valores que han hecho posible este éxito. Este sin duda alguna, es el año del Canal y logrará sus metas gracias a este trabajo en equipo”, dijo el Benítez.

A finales de enero de este año se entregarán las estructuras para habilitar otro puente vehicular en las Esclusas de Pedro Miguel.

Al instalarse estas estructuras, se removerán las compuertas número 124, 125, 126 y 127, las que representan altos costos de mantenimiento. Estas serán convertidas en compuertas de repuesto que podrán ser utilizadas para otros trabajos en las diferentes esclusas.

# Mil títulos para Coclesito

Omar Rodríguez

[oarodriguez@pancanal.com](mailto:oarodriguez@pancanal.com)

Tuvieron que pasar 85 años para que Florentino Mendoza, un campesino residente en la comunidad de Canoa Uno viera cumplido su sueño de tener un título de propiedad sobre la tierra que ocupa desde que nació.

“Me siento contento porque ahora tengo la seguridad de que esa tierra es mía y se la puedo heredar a mis hijos”, comentó el anciano quien navegó dos horas por el río Coclé del Norte para llegar a Coclesito lugar donde el pasado 15 de enero se llevó a cabo la primera entrega de títulos de propiedad correspondiente al año 2005.

El mismo sentimiento de regocijo embarga a Isidro Fuentes, también de Canoa 1, a Zunilda Frías de Villa del Carmen y a Gertrudis Fuentes de Coclesito, otros de los beneficiarios.

Los títulos entregados forman parte del Proyecto de Catastro y Titulación de Tierras que se ejecuta en la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

## El proyecto

El proyecto lo ejecuta la Dirección Nacional de Reforma Agraria (DINRA), entidad responsable del catastro y la titulación de tierras en todo el país.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) facilita el proceso aportando los fondos necesarios para llevar adelante este programa dirigido a brindarle una seguridad jurídica en la tenencia de la tierra a quienes la han ocupado por años.

Durante la entrega de nuevos títulos de propiedad el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta recordó que el programa surgió a solicitud de los propios residentes de la Región Occidental de la Cuenca quienes en reuniones con directivos de la ACP solicitaron la titulación masiva de sus tierras.

La petición fue presentada en el año 2000 y una vez establecida la coordinación con la DINRA se puso en marcha el proyecto que le ha permitido a más de tres mil cabezas de familia contar con un título de propiedad.

Además de ser un instrumento jurídico que brinda seguridad en la tenencia de la tierra, el título de propiedad propicia el bienestar de las familias y el desarrollo sostenible de la Cuenca, sostuvo el administrador del Canal ante más de 300 moradores que se dieron cita en Coclesito.

## Beneficios

El catastro y la titulación de tierras se está dando en todo el país y ello le permite al gobierno conocer quiénes son los verdaderos dueños de la tierra, destacó por su parte Nadia Moreno, directora nacional de la Reforma Agraria.

En el caso específico de la Región Occidental de la Cuenca, gracias al programa contamos ahora con un mercado de tierra más ágil en el cual el campesino, el dueño del lote o parcela puede acceder a créditos oportunos para seguir cultivando la tierra en mejores condiciones.



“Eso evita la emigración hacia las ciudades. Lo que queremos es que las personas sigan trabajando ahí mismo donde lo hicieron sus abuelos y lo harán en el futuro sus nietos”, expuso la funcionaria.

## Dificultades

El presidente de la República Martín Torrijos debió entregar personalmente los títulos de propiedad en Coclesito. Sin embargo, el mal tiempo imperante en la región impidió la llegada del mandatario al lugar.

Por otro lado, muchos campesinos tuvieron que caminar durante varias horas debido a la falta de transporte.

Los vehículos que cubren la ruta hacia Coclesito no estaban viajando debido a que las lluvias agudizaron el



Ante una nutrida concurrencia (arriba), el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta entrega el título de propiedad a un residente de la región (izq.), al igual que lo hacen el subadministrador Manuel Benítez (sobre estas líneas) y el gerente de administración ambiental de la ACP, Luis Alvarado (der.)

mal estado de la carretera.

Los equipos técnicos y humanos de la ACP y de la DINRA también tuvieron múltiples dificultades para llegar al lugar pero finalmente se cumplió con el objetivo trazado: entregarle sus títulos de propiedad a los verdaderos dueños de la tierra.



“Estoy contento y me siento seguro ahora con mi título de propiedad”.  
Florentino Mendoza, morador de Canoa 1.



“Gracias a este programa y en un tiempo muy corto pude obtener mi título de propiedad. Me siento contento por eso”.  
Isidro Fuentes, morador de Canoa 1.



“Este título es algo muy importante para nosotros los campesinos. Me siento satisfecho de haberlo obtenido pues esa oportunidad no la había tenido antes”.  
Gertrudis Fuentes, morador de Coclesito.

# Una propuesta con equidad



La nueva propuesta de peajes de la ACP ha sido objetada por algunas navieras y países usuarios a través de los medios informativos.

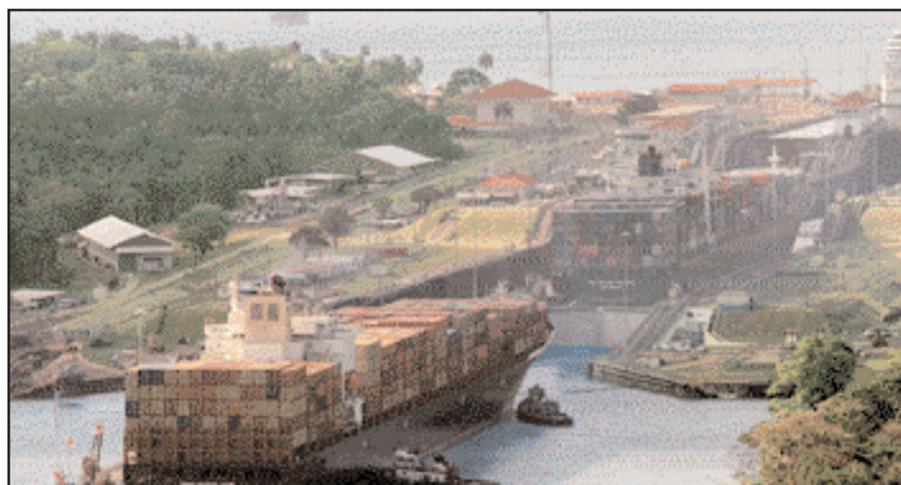
Oscar Castillo

El pasado 7 de diciembre, la Autoridad de Canal de Panamá anunció una propuesta para cambiar el sistema de cobro de los peajes y las reglas de arqueo para los barcos que transportan contenedores. El objetivo de la propuesta es el de adecuar el sistema de cobro al estándar internacional para este tipo de transporte.

Esta es la segunda vez, en los cinco años de administración panameña, que la ACP presenta una propuesta para modificar los peajes. Tal como sucedió la primera vez, la nueva propuesta de peajes ha sido objetada por algunas navieras y países usuarios a través de los medios informativos.

Durante la primera audiencia de peajes realizada por la ACP en julio de 2002, fue notable la participación de representantes del gobierno y de la empresa privada de Chile y Ecuador. Los chilenos, por ejemplo, indicaron que un aumento de peajes de la magnitud que se propuso afectaría la competitividad de sus exportaciones, con una consecuente pérdida significativa de mercado. Cabe observar que ese mismo año, el flujo comercial proveniente de Chile no registró una disminución, sino, más bien un aumento, el cual se mantiene.

Lo mismo ocurrió con los ecuatorianos, que expresaron su preocupación por el efecto que el aumento de peajes pudiera tener sobre el precio de su principal producto de exportación, el banano. Los ecuatorianos argumentaron que el aumento de peaje, en aquella ocasión, dejaría al producto fuera del mercado. Su oposición a la propuesta de peajes fue presentada ante la Organización Mundial de Comercio (OMC), aduciendo que la medida



contravenía la normativa comercial internacional. Es importante observar que el comercio exterior de Ecuador a través del Canal continúa en aumento. Esto demuestra, que tal como la ACP indicó en su momento, el impacto del aumento de peajes sería mínimo.

La ACP ha señalado que toda propuesta de aumento de peaje conlleva un análisis detallado del impacto del cambio en las mercaderías y sus rutas, y asegura que cada propuesta de precios es el resultado de un minucioso escrutinio y consulta previa, de modo que cada propuesta refleje un precio justo y equitativo tanto para el Canal como para sus clientes.

Según datos estadísticos obtenidos, un ejemplo de lo mencionado es lo que ocurre con el banano, principal producto refrigerado exportado por Ecuador a través del Canal de Panamá. La propuesta del Canal no contempla cambio alguno para la carga bajo cubierta, de tal suerte que, en el caso del banano, el impacto de la propuesta en sus exportaciones sería prácticamente nulo. Según la información recabada, para los embarcadores que decidan transportar banano en contenedores sobre cubierta, el costo de tránsito por el Canal será de USD\$0.054 por caja. El flete para transportar banano en contenedores es casi el doble de lo que se paga en un buque refrigerado

especializado cuyos fletes dependiendo de la región, fluctúan entre USD\$4.26 y USD\$4.59 por caja. El banano es un producto que no sufre transformación y la incidencia del costo del Canal sobre el flete y el valor CIF es inmaterial y difícilmente podrá sacar algún producto del mercado.

Según explicaciones de la ACP, en los últimos años, el Canal ha cobrado por una pequeña porción de la capacidad real de transportar carga sobre cubierta a todos los barcos que han transitado por la vía. Con el cambio propuesto, en el año 2007, la ACP estaría cobrando USD\$54 por TEU (unidades equivalentes a contenedores de 20') a los barcos con capacidad de transportar contenedores. La ACP es puntual al indicar que a los barcos porta contenedores se les cobrará por la capacidad total de contenedores que puedan transportar, mientras que aquellos barcos que no sean porta contenedores pagarán únicamente por la cantidad de contenedores que transporten sobre su cubierta al momento del tránsito. A diferencia del sistema actual, el nuevo sistema propuesto luce más transparente para el usuario, ya que la industria maneja sus costos utilizando el contenedor como unidad de medida.

Tomado de La Prensa del 7 de enero de 2004.

## PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:  
**Seguridad en el trabajo: manual para la formación del especialista** / José Avelino Espeso Santiago...[et al.]. 2a. ed. Valladolid: Lex Nova, 2003. 1004 p. *El presente manual, cuyo riguroso contenido ha sido elaborado por técnicos superiores de prevención, ingenieros y expertos en seguridad en el trabajo, está destinado a aquellas personas especialistas en el área de seguridad en el trabajo.*

**Canales hidráulicos: proyecto, construcción, gestión y modernización** / José Liria Montañés. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2001. 427 p.

*Estudia con detenimiento el problema de las pérdidas por filtración, los revestimientos posibles, los condicionantes que impone la construcción de un canal sin revestir y los métodos de cálculo aplicables para ellos.*

**Cuadro de mando de recursos humanos en la empresa** / Brian E. Becker, Mark A. Huselid, Dave Ulrich. Barcelona: Gestión 2000, 2001. 265 p.

*Propone un poderoso cuadro de mando que destaca el papel que Recursos Humanos puede desempeñar como fuente esencial de una ventaja competitiva sostenible y como factor clave de la creación de valor. Se basa en el estudio de casi 3 mil empresas para crear un proceso de siete pasos denominado Cuadro de Mando de RRHH.*

**1001 formas de motivar** / Bob Nelson. 2a. ed. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 224 p.

*El autor nos trae un práctico manual repleto de ideas para incrementar la participación y el entusiasmo de los empleados, la clave para el éxito de una organización, con la ayuda de estudios de casos, ejemplos: sugerencias y citas de cientos de los más destacados empresarios y líderes del mundo de los negocios.*

### ABC del Agua

¿De qué factores depende la disponibilidad del agua?

La disponibilidad tiene relación directa con las reservas de agua que existen en determinadas regiones, pero hay condicionantes adicionales tales como:  
 La distribución geográfica

La concentración poblacional

Las condiciones climáticas

Los servicios

Las formas de uso

**Enfermedad que puede producir la falta de agua:**

Amebiasis o disentería amibiana: transmitida a través del agua contaminada con heces, hortalizas contaminadas o manipuladores de alimentos que son portadores y no tienen una higiene adecuada.

# El agua: tema de interés para docentes de la Cuenca

Omar Rodríguez  
[oarodriguez@pancanal.com](mailto:oarodriguez@pancanal.com)

Promover el desarrollo de una cultura hídrica entre los docentes que laboran en los centros escolares de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) es una de las tareas que se ha propuesto la División de Administración Ambiental del Departamento de Seguridad y Ambiente de la ACP a través de la Sección de Manejo de Cuenca y su Equipo de Educación Ambiental.

Del 24 de enero al 25 de febrero de este año se llevarán a cabo cuatro seminarios talleres en donde participarán más de 300 educadores de las direcciones regionales de educación de Panamá Centro, Colón, San Miguelito, Chilibre y Las Cumbres, Panamá Oeste y Coclé. Los seminarios cuentan con el apoyo y la participación de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), el Ministerio de Educación (MEDUCA) y el Ministerio de Salud (MINSa).

Alberto Bourdett, supervisor de la Unidad de Educación y Relaciones con la Comunidad de la ACP señaló que se escogió el tema del recurso agua porque la Autoridad del Canal de Panamá tiene



Omar Rodríguez

la responsabilidad de velar por su calidad y cantidad en toda la Cuenca para garantizar agua de calidad para la población y asegurar el funcionamiento del Canal.

Zoraida Jiménez, del Equipo de Educación Ambiental de la ACP, señala que es fundamental transmitir a los docentes la importancia de la conservación del recurso hídrico.

En tanto, Esmeralda Nájera, del Ministerio de Educación, sostuvo que una vez sensibilizados sobre el tema del agua, se espera que los docentes se conviertan en multiplicadores de ideas ante sus estudiantes sobre la necesidad de preservar el recurso hídrico.

“Queremos que los conocimientos adquiridos no se queden en una semana de seminario sino que se conviertan en

proyectos específicos de conservación a lo largo del año”.

La ingeniera Genoveva Quintero de la ANAM señaló que promover la conservación del recurso agua es importante sobretodo en esta época de sequía que se avecina.

El Ministerio de Salud tratará en los seminarios temas como el de los vectores, la correcta disposición de la basura y la importancia de la protección de las tomas de agua, entre otros, aseguraron Atala Milor y Dayra Moreno, de la Dirección del Subsector de Agua Potable y Alcantarillados del MINSa.

La ACP hablará de las políticas y programas ambientales que ejecuta en la Cuenca, así como de su responsabilidad social y ambiental en el área. Mientras que la ANAM por su parte desarrollará los temas relacionados a la importancia y beneficios de las cuencas hidrográficas.

Los seminarios se extenderán por una semana, se abordarán temas de legislación, técnico-científico, salud, humanístico, pedagógico, participación ciudadana, incluyendo el desarrollo de talleres y dinámicas de grupo con el agua como tema central.

## El Canal en Veraguas

Redacción de El Faro  
[Aep-ed@pancanal.com](mailto:Aep-ed@pancanal.com)

El poblado de Bella Vista, a un kilómetro de la carretera Interamericana en Santiago de Veraguas, recibió la visita de empleados de las Esclusas de Gatún quienes decidieron brindar su apoyo desinteresado a una familia humilde de esa comunidad.

Muy temprano en la mañana se inició la construcción del piso de concreto, de unos 82 metros cuadrados, de esta casa en donde reside el grupo familiar compuesto de diez personas, entre ellas cuatro ancianos, uno de ellos inválido; dos adultos con síntomas del mal de Parkinson y tres niños.

Los trabajos que se realizaron

incluyeron, además del piso, un pozo de drenaje con piedras de matacán (para evitar que las aguas servidas hagan un criadero de mosquitos) y un fogón para la cocina. Además se construyeron las rampas necesarias para que la silla de ruedas pueda entrar y salir de la casa.

Este proyecto fue realizado a solicitud de moradores de la comunidad quienes habían sido beneficiados con la gira de labor comunitaria que en diciembre se realizó en los Guácimos de Cañazas.

El proyecto fue financiado por los propios empleados de Gatún y la División aportó fondos de las máquinas de soda y picadas. Unos 15 empleados participamos del trabajo en sitio acompañados por familiares y amigos que se sumaron a la labor.



Arriba, parte de la familia beneficiada. A la derecha y abajo, los trabajadores durante la obra de construcción.



# Con los ojos sobre el mercado

Octavio Colindres  
[ocolindres@pancanal.com](mailto:ocolindres@pancanal.com)

El mercado del Canal es dinámico. Cambia constantemente con respecto a factores y situaciones económicas de nivel mundial.

Cada día transitan por la vía diversos tipos de mercancías en buques con características particulares para la carga que transportan. Estos buques se movilizan por rutas específicas atendiendo las demandas de los mercados internacionales. Es por ello que un evento cualquiera en alguna región del mundo puede influir en el número de buques o el tipo de carga que transita el Canal.

“Todos los días está ocurriendo algo en el mundo que puede beneficiarnos o afectar el comportamiento del tráfico por el Canal”, explica el director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) Rodolfo Sabonge. “Por eso es que nosotros en el departamento de Planificación y Mercadeo estamos constantemente monitoreando y dando seguimiento a todos estos factores que afectan el tráfico”.

Para facilitar la comprensión del mercado del Canal de Panamá la ACP ha optado por estudiar el mercado por segmentos. ¿Cómo se hace? Segmentándolos en grupos afines.

De esta manera existen los segmentos de graneles secos y graneles líquidos, los de buques refrigerados, el segmento de servicios de línea y el segmento de servicios especializados. (Ver recuadro).

Esta segmentación ha sido necesaria para facilitar el análisis del movimiento de carga por el Canal. Dado que el Canal hoy en día debe ser una actividad rentable es preciso observar de cerca el comportamiento de cada segmento.

Gracias a estos análisis se puede saber, por ejemplo, cómo el segmento de portacontenedores fue el puntal de crecimiento de tonelaje y de los tránsitos, así como del tamaño de los buques que transitaron por la vía acuática en el Año Fiscal 2004.

De acuerdo con Sabonge “a futuro ese va a ser el reto que va a tener el Canal, poder atender el crecimiento de los diferentes segmentos y mantener la capacidad administrándola de la mejor manera”.

Este crecimiento es notorio, basta con observar algunas cifras: En el año fiscal 2004 se logró un nuevo récord en el tonelaje neto de los buques de 267 millones; un aumento del 10% con respecto al año anterior. Con 13,154 tránsitos, se recaudaron ingresos por peajes de 757.7 millones.

Sabonge añadió que “el rasgo más sobresaliente de la actividad fue el extraordinario desempeño de los buques portacontenedores que lograron la máxima contribución al tonelaje neto, de 32.4%. El auge comercial de la ruta del este de Asia a la costa este de Estados Unidos ha sido el principal motor de la sostenida expansión que ha experimentado el segmento de buques portacontenedores”.

Otro segmento que con un buen

crecimiento fue el de graneles líquidos, específicamente los buques tanqueros.

Al respecto Oscar Bazán, gerente de Mercadeo, explicó que se ha visto en el año fiscal 2004 una recuperación en los buques tanqueros.

De acuerdo con Bazán “la fuerte demanda que ha habido en Latinoamérica y Estados Unidos realmente ha contribuido a que este segmento se vea incrementado en casi un 32% para el año fiscal 2004”.

En el año fiscal 2004 se registraron 297 tránsitos adicionales de buques tanqueros y un aumento del tonelaje CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) del 36.0%.

Los tránsitos de buques graneleros secos también resurgieron con 192 tránsitos adicionales y un aumento del tonelaje neto de 6.8%.

La sólida demanda de carbón metalúrgico en Japón incidió positivamente en la recuperación de la ruta comercial de la costa este de EEUU hacia Japón.

Los tránsitos de buques de pasajeros y buques refrigerados contribuyeron con aumentos del 45.2% y el 6.1% en el tonelaje CP/SUAB, respectivamente.

Los buques Panamax han continuado aumentando su participación en el total, alcanzando el 42.6% del total de tránsitos de buques de alto calado en el



año fiscal 2004.

Bazán señaló que “pudiese resumir que todos los segmentos experimentaron un incremento

favorable para este año 2004 y contribuyeron no solo con el tonelaje sino en los ingresos para el Canal de Panamá”.



## Segmento de servicios en línea:

### Buques portacontenedores

Las empresas navieras que ofrecen servicios de línea para transporte de carga en contenedores atienden un mercado sumamente exigente. Estas operan con itinerarios establecidos de frecuencia regular, puertos determinados y, generalmente, con cierta estabilidad en los fletes durante un período de tiempo determinado. Los contenedores llevan todo tipo de mercancías como ropa, electrodomésticos e incluso algunos productos refrigerados.



### Buques refrigerados

Está compuesto por buques con bodegas refrigeradas principalmente para el transporte de productos perecederos. Generalmente, esta carga se transporta en paletas y consiste de frutas (bananos principalmente), carnes, mariscos y productos lácteos.

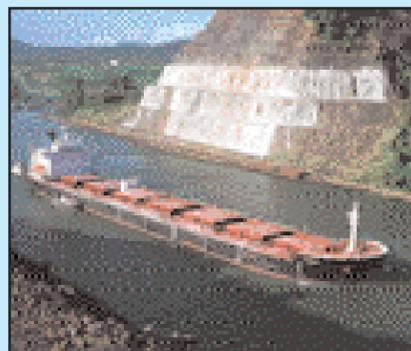
## Los segmentos del Canal



### Segmento de Servicios especializados:

**Portavehículos:** Transportan automóviles, camiones y carga de proyecto. Esta categoría también incluye los buques Ro-Ros (Roll On-Roll Off – buques equipados con rampas para que los camiones puedan entrar y salir a recoger o dejar carga.)

**Pasajeros:** La industria de cruceros es diferente a los segmentos que transportan carga, y ven al Canal y a Panamá como un destino turístico. Este segmento contribuye a la industria de turismo nacional ya que una parte de estos buques atracan en puertos locales y desembarca pasajeros que generan ingresos a la economía panameña.



### Segmento de graneles secos:

Los buques de graneles secos transportan mercancía seca en grandes volúmenes o a granel. Transportan principalmente granos, carbón, minerales y metales manufacturas de hierro y acero, y fertilizantes. Son básicamente materias primas que serán procesadas para la producción de alimento animal, insumos energéticos, acero, insumos en la construcción, entre otros.



### Segmento de graneles líquidos:

El segmento de graneles líquidos está dividido en tres áreas principales: el crudo y sus productos derivados, químicos y petroquímicos y el gas licuado de petróleo, comúnmente conocido como LPG. El transporte de estas mercancías se realiza utilizando buques cisternas que se subdividen en tanqueros, quimiqueros y gaseros.

# Arquear: cómo medir un buque

Armando De Gracia

Ariyuri Him de Mantovani  
[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

Cuando un buque arriba a aguas panameñas para transitar el Canal de Panamá, recibe la visita de un oficial de inspección o “arqueador” de la ACP.

El trabajo del arqueador consiste en medir o arquear los barcos e inspeccionarlos para asegurar que cumplan con todos los requisitos de seguridad.

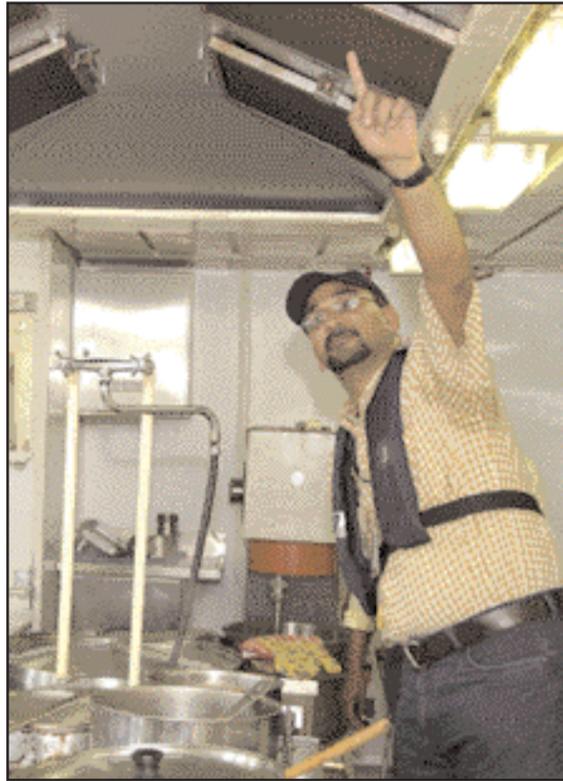
Ya sea de día o de noche, con lluvia o sol, los arqueadores ponen diariamente a prueba sus destrezas al realizar sus tareas con diligencia y profesionalismo. Toma aproximadamente cuatro años para que el arqueador esté totalmente capacitado para hacer sus labores. “Contamos con un grupo de trabajadores capacitados. Catorce arqueadores están asignados al sector Pacífico e igual número hay en el Atlántico, además de contar con seis arqueadores experimentados. Ellos son la primera cara de la ACP que aborda el buque porque deben calcular el tonelaje para que se le asigne el peaje que deben pagar por su tránsito”, explica Ricardo Burrows, supervisor de arqueadores.

El trabajo inicia tan pronto el buque llega a aguas del Canal. En rápidas lanchas, los arqueadores abordan la embarcación y revisan que los documentos del barco estén en orden y que cumpla con todos los requisitos de seguridad.

También hacen una inspección física del buque y completan los formularios requeridos para poder realizar el tránsito.

Algunas de sus asignaciones en el buque son asegurar la disponibilidad y confiabilidad de instrumentos como silbatos, luces de proa, equipo de radio VHF, sistemas de brújula o compás magnético y anclas. Además, revisan las facilidades de abordaje.

También realizan una inspección para determinar la visibilidad desde la cabina de control. Para garantizar la seguridad de los marinos y demás personal del Canal que abordará posteriormente la nave, se

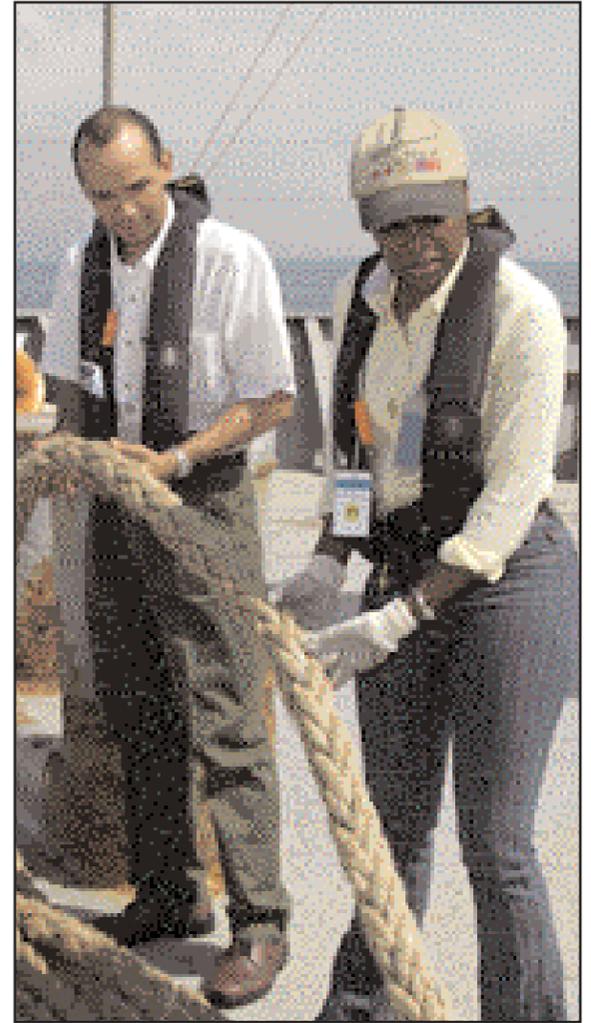


Arqueadores del Canal inspeccionan un buque antes de transitar.

aseguran que los pasillos en cubierta estén bien iluminados y libres de obstrucciones, que hayan líneas adecuadas para atracar y que los barcos tengan capacidad para manejar los cables de locomotoras y remolcadores.

Además de asegurarse que el buque cumple con los requisitos de seguridad y que no hay derrames que puedan causar contaminación, los arqueadores también deben cerciorarse que el buque cumple con las regulaciones sanitarias y de cuarentena.

“Los arqueadores del Canal son un grupo excepcional. Cada uno de nosotros da lo mejor de sí



aporta su experiencia y conocimientos para dejar en alto el nombre del Canal”, dice Burrows con orgullo.

Estos profesionales cumplen con sus funciones desempeñando esta labor con esmero y dedicación, lo que se traduce en un tránsito seguro y confiable.

## Seguridad laboral: una prioridad

Redacción El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

El trabajo manual en un taller industrial o en el campo conlleva riesgos. Ya sea por el manejo de maquinarias o algún tipo de materiales los trabajadores están expuestos a peligros para la salud si no se guardan las medidas de seguridad pertinentes.

Es por ello que el trabajo en un ambiente seguro es un derecho de todo empleado y contratista. Contar con equipos adecuados de seguridad y protección personal, así como tener acceso a información sobre cómo salvaguardar su vida en casos de emergencia también son aspectos imprescindibles a la hora de trabajar.

Tomando en consideración estos aspectos la División de Seguridad de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) lleva a cabo anualmente una inspección de seguridad e higiene industrial para determinar que las unidades cuyas operaciones presenten peligros potenciales de consideración cumplen con las normas de seguridad y salud ocupacional de la entidad.

Durante las inspecciones los riesgos son clasificados como Riesgo de Clase A, B ó C. Los Riesgos de Clase A son aquellos que si se traducen en un accidente, causarían incapacidad permanente, pérdida de la vida o de alguna parte del cuerpo. También puede ocasionar pérdida de estructuras, equipos o materiales, lo cual podría detener de manera total o parcial la actividad evaluada.

Para corregir este tipo de riesgos se deben suspender las actividades inmediatamente y se deben adoptar acciones interinas de mitigación antes de continuar el trabajo.



Simulacro de evacuación en Gatún

Según la División de Seguridad de la ACP las acciones correctivas podrán tomar más tiempo, pero la corrección inmediata deberá garantizar que los trabajadores y equipos estén razonablemente protegidos.

Los riesgos de clase B son aquellas condiciones que en caso de un accidente provocarían lesiones o enfermedades graves (con un día mínimo de

incapacidad) y que también pueden ocasionar daños no muy extensos a la propiedad, así como el paro de una parte de la actividad. El tiempo para corregir los riesgos de clase B no deberá exceder de 30 días.

Los riesgos de clase C son aquellas condiciones en las que se darse un accidente, éste causaría lesiones menores no incapacitantes o enfermedades leves (sin perder un día por incapacidad). De la misma manera puede causar daños menores a la propiedad e incluso el paro de alguna de las partes de la actividad. El tiempo para la corrección de este tipo de riesgos, según lo establecido por la División de Seguridad de la ACP no deberá exceder de 60 días.

Los resultados de la inspección anual 2004 para el Canal de Panamá son alentadores.

Según la División de Seguridad las áreas operativas de la ACP son bastante seguras y se categorizan en un código de riesgo C. Según la División de Seguridad en cada unidad de trabajo se deben observar procedimientos en los que se identifiquen y eliminen peligros o establecer controles necesarios para minimizarlos.

Tras la inspección anual de 2004 también se constató que existe interés y disponibilidad de las divisiones a lo interno del Canal por corregir las condiciones peligrosas e insalubres dentro de los plazos establecidos. Una vez que se cumple con las inspecciones anuales, los resultados se remiten al gerente de la unidad inspeccionada para que se cumpla con las exigencias en materia de seguridad.

Este no es el único tipo de inspección que se lleva a cabo en la ACP; otras inspecciones periódicas así como ejercicios de evacuación en caso de emergencias se realizan en cada una de las divisiones para garantizar la seguridad de todos los empleados.

## Bitácora del Canal

# Lecciones del 2002 se aplicarán en el 2005



Puerto de Los Angeles

Peter Tirschwell

Sentados aquí a principios del 2005 reflexionamos sobre el año que pasó y miramos hacia el año que tenemos por delante. Un factor domina claramente la logística internacional. Como nota interesante, no se trata de seguridad, ni tecnología, tercerización, ni altos fletes, aunque el último es ciertamente un factor. Se trata de la falta de espacio y las dolorosas consecuencias del congestionamiento y demoras resultantes. Excepto por otro ataque terrorista, lidiar con la escasez de terminales marinas, rieles, carreteras y transporte terrestre será incuestionablemente el mayor reto que enfrentará la logística internacional en el 2005.

La realidad está allí a la vista de todos. Volúmenes de carga marítima fluyen hacia y desde los puertos marítimos del mundo. La congestión no se limita a los puertos de Estados Unidos; ahora es un factor en las principales entradas para contenedores a través del mundo y es un factor con el que los gerentes de logística deben luchar ahora, no importa desde donde buscan o hacia donde envían las mercaderías.

Es tan pesado el volumen y tan altas las tasas de crecimiento, aunado a una inflada base de carga que las cosas pueden rápidamente salir fuera de control. Ese fue el caso el año pasado en la entrada más grande de Estados Unidos, los puertos adyacentes de Los Ángeles y Long Beach. El problema principal fue la falta de estibadores. Los planificadores no anticiparon la demanda de mano de obra de los estibadores durante la estación pico de 2004, en parte porque la nueva tecnología no resultó en los ahorros laborales a la tasa que se esperaba. Como resultado, los puertos experimentaron la peor cola de buques desde la protesta de 10 días de la Unión de Estibadores en el 2002. En la cima del problema, 42 buques

esperaban en el anclaje afuera de los puertos y algunos buques experimentaron atrasos de ocho días entre arribo y salida, sacando a las navieras de sus itinerarios y atrasando cientos de miles de contenedores. Las demoras duraron cinco meses, desde julio hasta noviembre, cuando las colas misericordiosamente se suavizaron. “No fue tan malo como la protesta, pero esto demoró más”, dijo el capitán Manny Aschemeyer, director ejecutivo del Marine Exchange del sur de California.

Para los directores de logística mirando hacia el 2005, las lecciones aprendidas en el 2002 serán puestas en uso de nuevo. Muchos no están dispuestos a depender del sur de California en el grado en que lo hicieron antes, y continuarán buscando entradas alternativas tales como Oakland, el noroeste Pacífico y la Costa Este de Estados Unidos, a través del Canal de Panamá. Pero asegurar esas opciones es peliagudo porque la capacidad de buques es limitada, las rutas tierra adentro son más limitadas y tortuosas, y la distribución de infraestructura no es tan extensiva.

Incluso los desvíos hacia entradas alternativas no resolverá los problemas de congestión del sur de California porque las tasas de crecimiento continúan siendo fuertes, reflejando el cambio más amplio hacia una economía movida por las importaciones. Temas importantes persisten, por ejemplo, en las áreas de disponibilidad de conductores para acarreo en los muelles y el paso aparentemente tan lento en el que se adoptan horarios nocturnos. “Recibimos de 250 a 300 contenedores por noche versus miles durante el día”, dijo Tony Scioscia, presidente de las terminales APM de Norte América, la terminal de negocios del grupo A.P. Moller-Maersk. “El concepto (una estructura de tarifas para incentivar las mudanzas nocturnas) es correcto, pero todos tienen que subir a bordo”.

Un desarrollo más ominoso es la infraestructura. Los puertos de Los Ángeles y Long Beach están casi totalmente construidos. La terminal APM en Los Ángeles se puede expandir 150 acres, pero las discusiones están en etapas tempranas para completarse probablemente en diez años. Long Beach tiene un área pequeña que podría agregar potencialmente. Por ende, el crecimiento tendrá que venir por el lado de una mayor eficiencia, dicen los ejecutivos.

“Si usted mira el panorama completo, verá que ahora nos restringen los tamaños de estas terminales y lo único que permitirá la expansión hacia delante es cambiar la forma en que manejamos la carga. Tenemos que cambiar la forma en que operamos en estas instalaciones”, dijo Scioscia.

El contrato de 2002 entre la Pacific Maritime Association y la ILWU permitió la introducción de nueva tecnología, que ha comenzado a producir mejoras. Pero las terminales fuera de Estados Unidos están mucho más avanzadas en logros de productividad, y el camino para lograr mejoras similares en puertos de Estados Unidos será largo. Aun así, tiene que suceder porque el problema de la congestión está lentamente siendo reconocido como un drenaje potencial para la economía.

Todavía no se ha informado de un impacto económico significativo, pero una señal de que el tema cobra importancia es que el Departamento de Transporte abrió una oficina en el sur de California específicamente para atender los problemas de congestión. Es una señal clara de que las cosas están empeorando, no mejorando, de manera que podemos esperar que no habrá escasez de problemas en el 2005.

*Tomado del Journal of Commerce del 10 de enero de 2005.*

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

### 1914 - Hace 90 años

El nuevo Canal de Panamá estaba celebrando una serie de “primerizos” hace 50 años: El primer tránsito nocturno en las esclusas del Pacífico ocurrió el 7 de diciembre de 1914, cuando el Limari, de la compañía South American Steamship Co., pasó rumbo al sur, por las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel. El gobernador dio una autorización especial para que se efectuara este tránsito.

La primera vez que el Canal fue utilizado por buques de vela fue cuando la goleta Zeta y el yate Americano Athene, de 104 pies, fueron remolcados juntos.

El SS Tokushima Maru, de la compañía NYK Line, fue el primer buque Japonés en utilizar el Canal. Llegó a Cristóbal el 9 de diciembre y pasó por el Canal hacia Yokohama.

### 1940 - Hace 64 años

El Presidente Franklin D. Roosevelt realizó su quinta visita al Istmo. Arribó a Cristóbal el 18 de febrero a bordo del USS Tuscaloosa e hizo una breve inspección de las defensas del Canal de Panamá. Sostuvo conversaciones con el Presidente Augusto Boyd con quien viajó a través del Canal a bordo del Tuscaloosa.

Mientras la guerra en Europa entraba en su primer invierno, la defensa del Canal de Panamá se encontraba bajo discusión en Washington, donde el Representante Buell Snyder impulsó la construcción de más carreteras y aeropuertos en Panamá como medida de defensa para el Canal. Se empezó un estudio para determinar el costo y la ruta de la carretera Transistmica que se empezaría a construir en marzo.

El primer “premio de guerra” que transitara por el Canal fue el buque de carga alemán, Dusseldorf, un buque de 50 toneladas capturado por los Británicos en la costa de Chile, pasó por el Canal en diciembre bajo el comando de los ingleses.

### 1955 - Hace 49 años

El 28 de enero se celebró el primer centenario de la construcción del Ferrocarril de Panamá con un programa de eventos que incluyó el recorrido de un tren especial que fue de Colón a Panamá. El tren llevó a pasajeros distinguidos tanto de la República de Panamá como de la Zona del Canal. Representantes de varios sindicatos en la Zona del Canal colocaron una ofrenda en el monumento a los fundadores de Ferrocarril de Panamá en los predios del Hotel Washington en Colón.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

# Los Reyes llegaron a Colón y Coclé



Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Más de cien niños de la comunidad de Buenaventura en Colón recibieron por cuarto año consecutivo la visita de los Reyes Magos gracias al aporte desinteresado de los trabajadores de la Sección de Construcción y Mantenimiento de Estructuras de las esclusas de Miraflores. Este año la actividad consistió en la entrega de juguetes, canastitas y un pequeño refrigerio.

Muy temprano en la mañana del sábado 8 de enero, los voluntarios partieron desde las esclusas de Miraflores en diferentes carros llenos de bolsas de juguetes que habían sido organizados por edades y por género según la información proporcionada por la maestra de la escuela de Buenaventura. También transportaban comida, hielo y refrigerios.

Al llegar a la Escuela de Buenaventura fueron recibidos con alegría por los pequeños que, acompañados por sus mamás, esperaban con ansiedad y expectativa sus regalos. Pero no sólo se repartieron juguetes a todos los niños; también se entregaron regalos especiales a aquellos pequeños que se habían destacado en sus estudios. Luego se disfrutó del refrigerio y de la clásica piñata.

La actividad incluyó también una presentación oral de una estudiante de tercer grado y la interpretación de bailes



Arriba de estas líneas los trabajadores de las esclusas de Miraflores. Abajo la alegría de grandes y chicos en comunidades de la región occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

congos por parte de los niños quienes

bailaron con algunos de sus "padrinos".  
**También en Coclé**

Otro grupo de colaboradores de la ACP, miembros de la División de Proyectos de Capacidad del Canal, visitó por tercer año consecutivo las

comunidades de San Vicente, Boca de Tulú y Boca de la Encantada, en la región occidental de la Cuenca del Canal para hacer entrega de cientos de juguetes para los niños de estas comunidades.





# El Canal en imágenes

- (1) Transporte de materiales, en plena tormenta, para la estación hidrométrica de Batailla. Jorge Massot, supervisor hidrólogo.
- (2) Mediciones de caudal en la región occidental de la Cuenca Hidrográfica. Massot.
- (3) Belleza e inocencia Emberá. Oscar Baloyes González, técnico hidrólogo.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón [aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com), o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



# El Ártico: una ruta difícil

Armando De Gracia

Redacción El Faro

[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Invitados por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), los principales responsables de la Comisión para la Investigación del Ártico de Estados Unidos visitaron Panamá y presentaron detalles en torno a las perspectivas marítimas del Ártico y el impacto de los cambios climatológicos y su acceso por vía marítima.

El presidente de la comisión, George B. Newton Jr., y el doctor Lawson Brigham, director ejecutivo de esta agencia estatal estadounidense ofrecieron tanto a personal de la ACP como a miembros de la prensa local su visión en torno a la situación actual del ártico.

La Comisión para la Investigación del Ártico fue establecida en 1984 con el objetivo de desarrollar investigaciones científicas relacionadas con los recursos naturales en esta zona.

De acuerdo con las investigaciones presentadas por la Comisión, navegar por el ártico es una tarea difícil que requeriría inversiones millonarias por parte de la industria naviera, y que incluso a futuro, tomando en consideración algunos factores como el deshielo en esta zona, la industria aún seguiría afrontando dificultades para poder utilizar el ártico como un paso expedito entre el Pacífico y el Atlántico. De hecho, los expertos señalaron que no



creen viable que el Ártico sea utilizado como una ruta navegable comercialmente por lo menos en los próximos 100 años.

De acuerdo con la Comisión se deben tomar en cuenta también algunos factores como las repercusiones de la navegación continua de buques por esta zona, o las consecuencias de derrames de petróleo en el hielo, así como las políticas de seguridad para la navegación que interpondrían los diferentes países que tienen ingerencia en el Ártico.

Para el presidente de la Comisión, George B. Newton Jr.; “el hielo es el que dicta la disponibilidad para que los

buques transiten el Ártico”.

Newton explicó que si se pretende utilizar la ruta del ártico de aquí a los próximos cien años con alguna regularidad para el comercio marítimo, se necesitarán buques rompe hielo con lo cual se aumenta significativamente el costo de los buques con cargas comerciales.

Por otro lado señaló que no existe infraestructura necesaria para este tipo de tránsitos en el ártico canadiense. Tampoco existen puertos comerciales, ni facilidades de búsqueda y rescate o instalaciones equipadas para enfrentar derrames de petróleo.

Además precisó que no importa la

época del año que se elija para cruzar por esta zona siempre es difícil. “El clima es caprichoso y puede cambiar entre un año y otro”.

Newton agregó que el tránsito comercial marítimo por el ártico no se prevé que suceda a corto ni a largo plazo; “siempre tendrá riesgos, y no será predecible aún en las mejores temporadas”.

Por su parte, Brigham afirmó que “los buques más grandes que existen hoy en día y que se construyen para el futuro, los Post – Panamax, mientras más grandes sean estos buques muchas más dificultades encontrarán navegando en el océano Ártico”.

## Programa Cultural de Verano 2005



En el marco de la celebración de los 90 años del Canal de Panamá y de los 5 años de administración panameña, la Autoridad del Canal de Panamá ha iniciado los preparativos para su tradicional Programa Cultural de Verano 2005. Tal como lo ha hecho los dos últimos años, la ACP presentará espectáculos culturales de calidad en las escalinatas del Edificio de Administración del Canal y Monumento a Goethals en Balboa.

El programa de este año incluirá los siguientes espectáculos a realizarse a las 7:30 de la noche:

### Martes 22 y jueves 24 de febrero

“Cantos de América” bajo la dirección de Dino Nugent y su orquesta. Revista musical que recoge los diferentes estilos y géneros musicales del continente americano.

### Martes 1 y jueves 3 de marzo

“Maestra Vida” de Rubén Blades, bajo la dirección de Bruce Quinn. Obra musical popular que recoge la vida en el vecindario de Carmelo Da Silva

### Martes 8 y jueves 10 de marzo

“Orquesta Sinfónica Nacional” bajo la dirección de Jorge Ledezma Bradley. Presentación de música sinfónica y popular de diferentes géneros.

Este año habrá una novedad en el Programa Cultural. El día **domingo 6 de marzo** a las 6:30 de la tarde se presentará el espectáculo del Conjunto Folclórico de la Autoridad del Canal de Panamá bajo la dirección de José Manuel Médica, un mosaico de nuestro folclore a través de la música, cantos y bailes.

## Junta de Asesores de Navegación

Ariyuri Him de Mantovani

[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

Del 24 al 28 de enero se reunirán en Panamá los integrantes de la Junta Internacional de Asesores para la Navegación Marítima en el Canal de Panamá, organismo creado para brindar apoyo y asesoría a la ACP en materia de proyectos de modernización y mejoras en la vía acuática.

Este comité está compuesto por personalidades del mundo marítimo internacional que se reunirán posiblemente dos veces al año en nuestro país para conocer los trabajos que realice el Canal. Durante esta primera reunión la junta conocerá cómo funciona el Canal, visitando el Centro de Control Marítimo, el Centro de Simuladores del Canal (SIDMAR), realizarán tránsitos parciales en buques Panamax y analizarán el funcionamiento de las esclusas.

Esta junta está integrada por:

Dr. Larry Dagget, presidente de la Junta: ingeniero y director de Waterways Simulation Technology, quien participó en varios proyectos del Canal, relacionados con su operación y al tránsito simultáneo de dos Panamax por el Corte Culebra.

Marc Vantorre, profesor de ingeniería naval, geometría e hidroestática en barcos, de la Universidad de Ghent en Bélgica.

Pasquale Vincelli, ex director de Marina y Servicios de Operación para St. Lawrence Seaway.

Capt. Walter Philipp Van Manen, Gerente General y consultor en Holanda de logística en los puertos, operaciones y diseño. Trabajó por muchos años en la Autoridad Portuaria de Róterdam.

RADM. Paul J. Pluta, Vicepresidente de UNITECH. Fue durante muchos años delegado de los Estados Unidos ante la OMI, y encargado del Departamento de Protección Marítima de la Guardia Costera de EE.UU.

“La idea es presentarles los proyectos que tenemos planeados, lo que estamos ejecutando, y obtener información y asesoría de parte de ellos, que nos apoye a nivel técnico marítimo y profesional en temas como navegación, visibilidad y de operaciones, y que tengamos la oportunidad de aprovechar la experiencia y conocimientos que ellos tienen sobre la navegación y nos puedan aportar”, comenta el Capitán Miguel Rodríguez, Presidente de la Junta de Inspectores de la ACP. Concluida la reunión, la Junta entregará un informe con sus recomendaciones y validaciones de los temas tratados.