



Sin precedentes



Manos colonenses construyen una barcaza de perforación que dará servicio al Canal.

PAG>6

Por la seguridad marítima



La Junta Asesora para la Navegación Marítima se reunió por primera vez en Panamá.

PAG >3

Un trabajo valioso



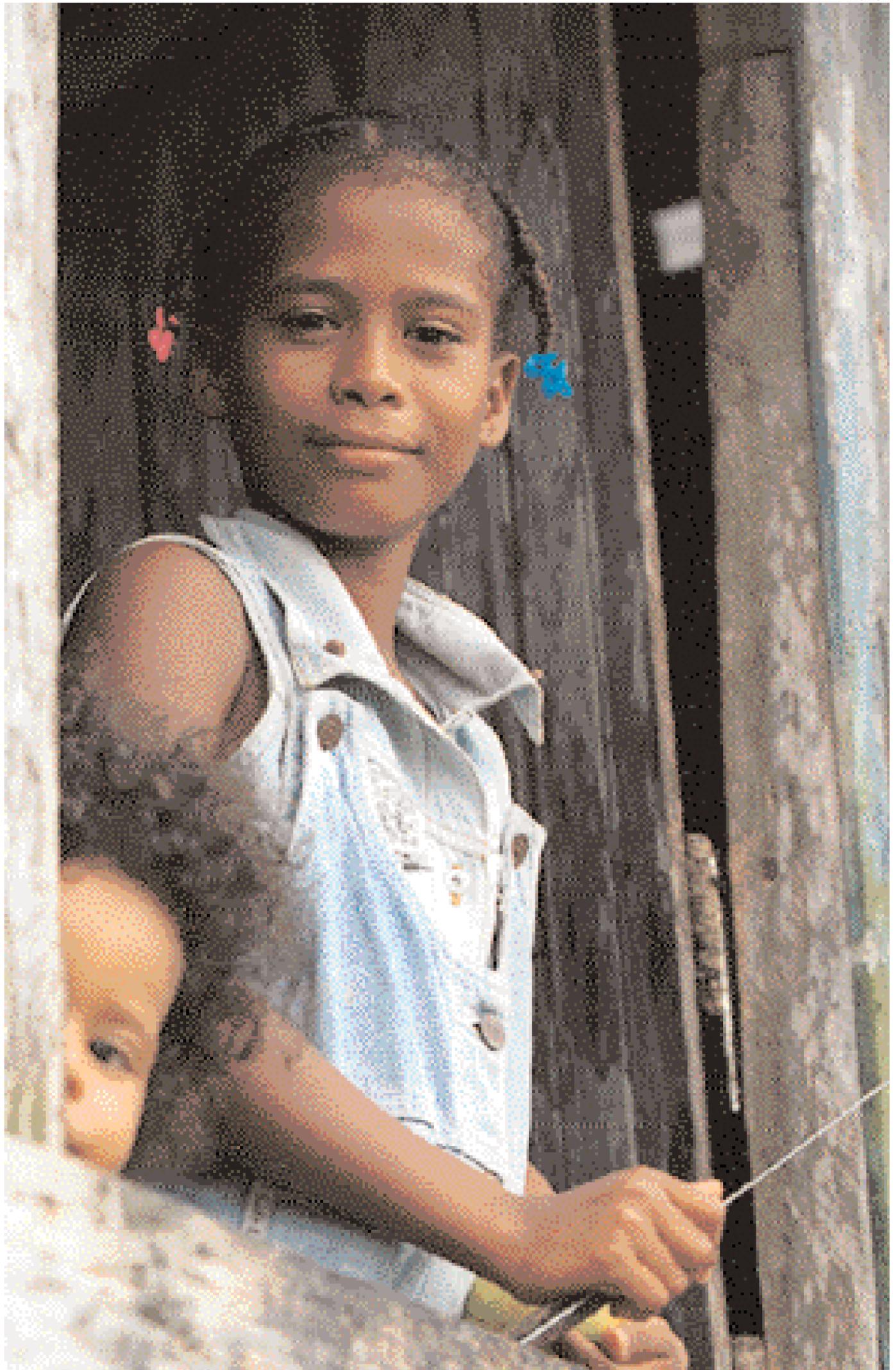
Estudiante colabora en desarrollo de programa gerencial de la ACP

PAG >8

Tras una solución justa

Expertos panameños se reunieron para encontrar una propuesta que contribuya a disminuir los críticos niveles de pobreza en nuestro país. El problema, así como la solución, es responsabilidad de toda la sociedad; el reconocer su existencia, el primer paso hacia la construcción de una sociedad más justa. ◆ 4

Archivo



CORRESPONDENCIA

Queridos señores ACP:

Mil gracias, nuestros jóvenes Scouts de El Salvador han regresado muy contentos por las aventuras que pasamos en el III Encuentro Centroamericano Scout de Manadas. Conocimos una Gran República de Panamá y un Gran Canal de Panamá, el cual será un grato recuerdo para todos nosotros.

Siempre Listos para Servir

Alejandro S. Bueso
Grupo Scout No. 1 "Los Intrépidos"
El Salvador

25 de enero de 2005

Estimados señores:
Ante todo quiero felicitarles por su excelente publicación El Faro. Normalmente encuentro artículos muy interesantes y educativos. En esta ocasión, me llamó la atención el artículo titulado Seguridad Laboral: una prioridad, ya que como empresas, compartimos la misma visión: la Seguridad es una prioridad de todos.

María del Pilar Jované
Gerente de Recursos Humanos
Representante de la Gerencia para los
Sistemas de Gestión
Amanco Panamá

La foto



Marco González

Un paso sobre las aguas en la Planta Potabilizadora de Miraflores

De la Administración

Un proyecto de todos

Panamá posee el mayor grado de desigualdad de América Latina debido a la existencia de grupos extremadamente pobres.

Los resultados del último informe nacional de desarrollo humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), correspondiente al año 2004, son un llamado de alerta a nuestra conciencia. Según el estudio, el 40.5% de la población en Panamá es pobre y, lo que es más grave, la situación de los niños y jóvenes es crítica, ya que más del 50% de la población de menos de 15 años es pobre. Para muchos, el sueño de ir a la escuela es irrealizable. La situación de pobreza en nuestro país contrasta con la de otros países de América Latina que no cuentan con la ventaja de una situación geográfica privilegiada. Según el informe, Panamá posee el mayor grado de desigualdad de América Latina debido a la existencia de grupos extremadamente pobres. Estas estadísticas no son frías, llevan los rostros de panameños y panameñas que tienen derecho a una educación y a un nivel de vida mejor. Los más afortunados deben velar porque la meta de un futuro mejor para aquellos sea alcanzada. Ver en ello un proyecto colectivo de responsabilidad social es un primer paso positivo. ☆



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.

Asesoría en navegación marítima

Ariyuri de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La Junta Asesora para la Navegación Marítima de la Autoridad del Canal de Panamá realizó su primera reunión del 24 al 28 de enero con el propósito de analizar la operación del Canal y los planes de modernización y mejoras que adelanta la vía acuática para poder cumplir con la creciente demanda del mercado.

Esta junta fue creada por iniciativa del Departamento de Operaciones Marítimas de la ACP con el objetivo de reunir a un grupo de profesionales del sector marítimo reconocidos internacionalmente que apoyen y asesoren a la ACP en los diversos programas que ejecuta para mejorar la infraestructura del Canal a corto, mediano y largo plazo.

Durante la reunión, los asesores recibieron información general del Canal; y conocieron los esfuerzos para optimizar la navegación en la vía; además, hicieron tránsitos diurnos y nocturnos a bordo de buques Panamax y visitaron el Centro de Simuladores SIDMAR.

“Ellos han podido conocer lo que hacemos y las restricciones que imponemos a ciertos buques para mantener la seguridad, pero a su vez también el impacto que estas restricciones tienen en la capacidad del Canal”, comentó Jorge Quijano, director de Operaciones Marítimas.

Al finalizar las sesiones, la junta preparó un informe en el que resaltan los esfuerzos que la ACP hace para mantener el Canal eficiente y seguro y los programas de modernización que



Miembros de la Junta Asesora para la Navegación Marítima durante su visita al Centro de Simuladores. Abajo y a la derecha, los miembros de la nueva Junta Asesora.

desarrolla para hacerle frente a la demanda actual y futura.

“A través de los años hemos invertido dinero y trabajo para aumentar la capacidad y queremos que los miembros de la Junta Asesora aporten cualquier idea que tengan para hacerlo de forma segura. Nuestros expertos las evaluarán para decidir si conviene o no dichas recomendaciones”, añadió Quijano.

Un grupo numeroso de profesionales en el campo marítimo fue considerado para la conformación de esta Junta, y los seleccionados son profesionales con experiencia en áreas como diseño de canales, administración portuaria y de vías acuáticas, y en legislación marítima internacional, entre otros temas.

La reunión culminó exitosamente con la presentación de las experiencias



Larry Dagget

vividas por parte de un grupo de expertos canaeros. Los miembros de la Junta Asesora para la Navegación Marítima también recibieron certificados de Prácticos Honorarios del Canal de Panamá. ☆



Marc Vantorre



Walter Phillip Van Manen



Pasquale Vincelli



Paul J. Plutta

Sesiones de trabajo sobre el Código ISPS

Ariyuri de Mantovani
amantovani@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá participó en sesiones de trabajo organizadas por la Organización Internacional de Estandarización (ISO por su sigla en inglés) donde se explicaron aspectos importantes relacionados con la interpretación de algunas medidas del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS, por su sigla en inglés).

Este código entró en vigencia el pasado 1 de julio de 2004 y es obligatorio para todos los países miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aquellos signatarios de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS por su sigla en inglés), puesto que las normas fueron incluidas en este convenio. El mismo tiene como objetivo asegurar la existencia de medidas de protección marítima para minimizar los riesgos de incidentes que afecten la seguridad de los buques o las instalaciones portuarias.

Las sesiones de trabajo se han celebrado en otros lugares, como la Universidad Marítima Mundial en Suecia, en las oficinas de Maersk en Róterdam, en Lisboa y en Estados Unidos. En esta ocasión, las sesiones se realizaron en el Auditorio del Centro de



Juan Héctor Díaz, director de Seguridad y Ambiente de la ACP (a la izquierda) en la apertura del evento.

Capacitación Ascanio Arosemena de la ACP y en la misma participaron representantes de la industria marítima, como el Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional, la Autoridad Marítima de Panamá, la Autoridad del Canal de Panamá, Panama Ports, APL, Maersk Sealand, la Guardia Costera de los Estados Unidos, Manzanillo International Terminal, COTECNA, SAIC, World Maritime University, Black and Veche, IAPH e ISO, entre otros.

“La protección de nuestros clientes, nuestro

personal, las instalaciones del Canal y la continuidad de su operación es nuestro compromiso, por eso consideramos importante apoyar estas iniciativas dirigidas a fortalecer la protección de la actividad marítima internacional, mediante el cumplimiento efectivo de las medidas contempladas en el Código ISPS”, comentó Antonio Michel, gerente de la División de Protección del Canal, encargados del cumplimiento de las normas de seguridad en el Canal. ☆

La pobreza en Panamá

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Mientras un niño en la capital mira la televisión y juega con su juguete favorito, otro en la Comarca Ngöbe Buglé no ve un plato de comida y llora de hambre. Para éste, recibir atención médica es un lujo y asistir a la escuela una utopía. De acuerdo con el Informe Nacional de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el 40.5% de la población en Panamá es pobre (14.5% de pobreza general y 26.5% de pobreza extrema).

La alarmante situación fue analizada por expertos el pasado 25 de enero en el foro "La pobreza y su incidencia en Panamá", organizado por el Instituto de Estudios Nacionales de la Universidad de Panamá. Los expositores estuvieron de acuerdo en que la pobreza es un problema complejo que tiene múltiples causas y que afecta a toda la sociedad.

El empresario Felipe Rodríguez señaló que muchas actitudes erradas contribuyen a generar pobreza. Entre ellas destacó el "juega vivo", la falta de ética empresarial, el amiguismo, mal manejo de las riquezas del Estado y la corrupción. Indicó que existen empresas que "maquillan" sus informes financieros y evaden los impuestos y las contribuciones al



Seguro Social, lo que va en contra del bien común.

El sacerdote Patrick Hansse, en representación de la Iglesia Católica, destacó que "creer en Dios es comprometerse con la sociedad" y que "la fe auténtica compromete a trabajar por una sociedad más justa". El religioso señaló que el Gobierno debe garantizar el acceso a un sistema educativo moderno y equitativo, que incluya la formación de valores humanos como honestidad,

responsabilidad y solidaridad. Agregó que es imprescindible proveer un apoyo directo a los estudiantes en situación de extrema pobreza y asegurarles el acceso a los servicios de salud, mediante centros dotados con equipo y recurso humano.

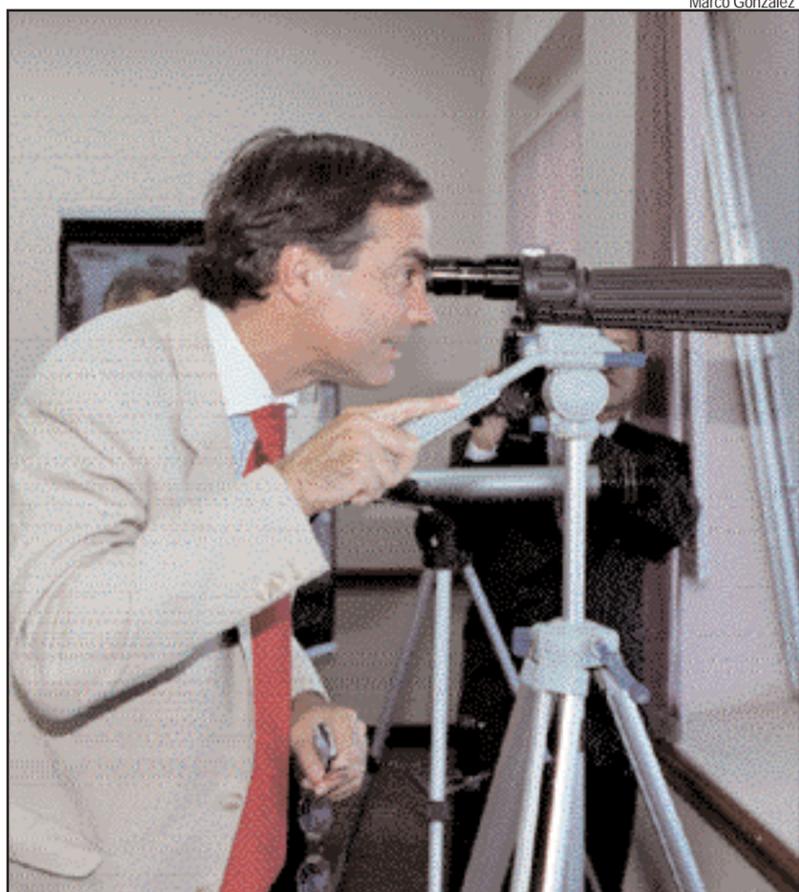
Por su parte, Paulina Franceschi, coordinadora del Informe Nacional de Desarrollo Humano (PNUD), expresó que Panamá posee el mayor grado de desigualdad de América Latina debido a la existencia de grupos

extremadamente pobres. De acuerdo con el Informe Nacional, el 48.9% de los panameños tiene un ingreso mensual menor de B/.100, mientras que el 2.5% tiene un ingreso mayor de B/. 1,000. En el caso de la provincia de Panamá, el ingreso mensual promedio por persona es de B/.246, mientras que en la Comarca de Ngöbe Buglé es de B/.10.

La situación de los jóvenes y niños, en particular, es preocupante. El Censo de Población y Vivienda del año 2000 muestra que más del 50% de la población de menos de 15 años es pobre. Muchos no pueden asistir a la escuela ni competir en el mercado laboral. Esto puede generar problemas añadidos de inseguridad y violencia. De allí la necesidad de fomentar un crecimiento orientado a los pobres, que disminuya la desigualdad y potencie las capacidades.

La búsqueda de soluciones, sin embargo, no es responsabilidad de un sector de la sociedad o del Estado, sino un reto nacional que exige un esfuerzo colectivo. Es el resultado de un plan nacional de desarrollo que establezca prioridades, cambios institucionales y una cultura ética de valores y compromisos individuales. Tomar conciencia de esta urgencia y solidarizarnos con esta causa es el primer paso. ☆

Desde Chile al Canal



Marco González

El canciller de la república de Chile, Ignacio Walker Prieto, visitó el Canal de Panamá recientemente durante su paso por Panamá. El canciller Walker tuvo oportunidad de conocer la operación del Canal y de recorrer el Centro de Visitantes de Miraflores. Chile es el cuarto usuario del Canal de Panamá de acuerdo al volumen de carga. En la foto el Canciller observa por la mira telescópica un buque aproximándose a las esclusas.

Promesa del deporte en esclusas de Gatún



El deportista Álvaro Salazar, oriundo de Colón, cuna de campeones, visitó el Canal de Panamá, donde tuvo la oportunidad de conocer más sobre la operación de esta vía acuática. Durante su visita a las esclusas de Gatún, Álvaro fue invitado a abrir las compuertas para que un buque Panamax pudiera transitar. Álvaro es el único seleccionado de Colón que representó a nuestro país en las pasadas eliminatorias para el Mundial Holanda 2005, categoría Sub-20, destacándose como el artillero clave para la clasificación, marcando dos de los tres goles que nos permitieron clasificar.

Le acompañan en la foto su madre y hermana y el señor Rodolfo Williams, primer operador de la Caseta de Control.

¿Más post Panamax?

Actualmente existe un gran número de órdenes para buques de más de 8,000 TEU de capacidad.

Adrián Jiménez M.
Colaboración Especial

La razón principal detrás del vertiginoso crecimiento de la flota de buques post Panamax, aquellos cuyo tamaño le impide atravesar el Canal de Panamá, es el ahorro que se genera con las economías de escala al transportar grandes volúmenes de carga.

El tema es que son evidentes los ahorros que se generan en un buque de mayor tamaño. Un buque post Panamax de 8,000 contenedores de capacidad, navegando a través del Canal de Panamá, para atender el mercado de la Costa Este de Estados Unidos, tendría la capacidad de transportar el doble de carga que un Panamax de 4,000 contenedores, lo que genera al transportista un ahorro en costos de 19% por cada contenedor. Esto, a su vez, genera ahorros al que contrata el servicio de transporte, y así sucesivamente a toda la cadena de suministro.

Por lo general los buques post Panamax son utilizados en mercados de gran volumen, como los de Asia-Europa y el Transpacífico. Actualmente existe un gran número de órdenes para buques de más de 8,000 TEU de capacidad, que incluye la primera serie de buques con capacidad superior a los 9,000 TEU.

De hecho, de los buques pedidos o en construcción, los post Panamax tienen el 52.4% de capacidad de contenedores (TEU), lo que significa un millón 728 mil 801 contenedores.

Pero ¿cuál es, al final, la diferencia entre un Panamax y un post Panamax? Quizás la diferencia más marcada sea la capacidad: mientras que un Panamax (el buque de mayor tamaño que puede usar el actual Canal) puede cargar como máximo alrededor de 4,500 contenedores, un post Panamax puede llevar en un solo viaje más de 9,500, incluso ya se habla de 12 mil.

El tipo de buques que más está emigrando hacia buques post Panamax es el portacontenedor (el contenedor, vale decir, es la principal mercadería que pasa a través del Canal). Es por ello que resulta obligante, al hablar de post Panamax, referirse a los contenedores.

En periodo de alrededor de una década la flota mundial de buques portacontenedores ha crecido a ritmos extraordinarios. Ello se debe, principalmente, a que la contenerización no solo ha influenciado el mercado de carga general, "sino que también ha incursionado en productos de granel (líquidos y secos) y ha brindado la oportunidad de intercambiar bienes no tradicionales de exportación".

El transporte en contenedores, de este modo, ha pasado a ser una forma de embalaje apropiada para el desplazamiento y la distribución de variados bienes.



Los buques Panamax que navegan por el Canal tienen una capacidad de hasta 4,500 contenedores, la mitad de la capacidad de un post Panamax.

Por otra parte, uno de los impactos de la globalización en la industria marítima se ha visto reflejado en los procesos logísticos y en la cadena de suministro, lo cual a su vez directamente se manifiesta en los exigentes requerimientos en el transporte.

De acuerdo a estadísticas de la UNCTAD, Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio, la actividad comercial marítima mundial crece a una tasa anual de 2.4%, mientras

que la carga en contenedores lo hace al 8.4%, lo que claramente indica que el crecimiento de la carga en contenedores es mucho mayor que el comercio marítimo en general. Pronósticos de diversas fuentes en la industria indican que el mercado de carga en contenedores se va a triplicar o cuadruplicar en los próximos 20 años. ☆

Tomado de La Prensa, 1 de febrero de 2005.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:
Cómo hacer un curriculum / Laura Taleva. Buenos Aires: Valletta, 2001. 104 p.
Aunque no pretende proporcionar un procedimiento infalible para la obtención de un empleo, presenta pautas breves que conducen a la elaboración de un curriculum las cuales consisten en un análisis, identificación y búsqueda como medios básicos.

Misión crítica: promesas y riesgos de los sistemas empresariales de información / Thomas H. Davenport. México: Oxford, 2002. 345 p.
Brinda una explicación global del valor perdurable de los sistemas empresariales. El autor muestra que el éxito es el resultado de centrarse eficazmente en tres elementos: excelencia en la estrategia, en la organización y en los sistemas.

Cómo analizar y mejorar el rendimiento de las personas / Robert Mager, Meter Pipe. Barcelona: Training Club, 2002. 173 p.
En el mundo empresarial suele darse una discrepancia entre el rendimiento que se espera y el rendimiento real observado. Esta obra analiza esto a fondo y aporta un proceso de resolución de cualquier problema de rendimiento, ilustrado con casos reales.

¿Qué son, para qué sirven y cómo se hacen las investigaciones de mercado? / Alfredo López Altamirano. México, D.F.: CECSA, 2001. 236 p.
Expone a una panorámica de la investigación de mercados a través de tres preguntas fundamentales: ¿Qué son, para qué sirven y cómo se hacen las investigaciones de mercado.

ABC del Agua

México será sede del IV Foro Mundial del Agua en marzo del 2006. Este Foro será un espacio abierto para que los países intercambien experiencias sobre las políticas del agua. La crisis global del agua podría dejar a cuatro billones de personas viviendo en condiciones de extrema escasez para el año 2025. Esta cifra es casi tres veces la actual, inclusive en regiones que tienen abundancia de agua como las Américas que con sólo el 15% del territorio mundial y 8.4% de la población, reciben 29% de la precipitación total y tienen un tercio de los recursos de agua renovables. Sin embargo, experimentan con frecuencia periodos de sequía, sufren por problemas de contaminación del agua y falta de acceso a los servicios de agua potable y saneamiento, problemas que comparten con otros países más pobres y en regiones más áridas.
Comisión Nacional del Agua de México

Avanza construcción de la Barú

Armando De Gracia

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los trabajos de construcción de la nueva barcaza de perforación Barú, construida por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), reportan un 72% de avance.

La nueva barcaza Barú tendrá cuatro perforadores (taladros) que pueden penetrar hasta una profundidad de 30 metros. Dentro de los agujeros perforados por los taladros se colocan explosivos que luego se hacen estallar. Otros equipos flotantes se encargan de recoger el material.

Diseñada por la compañía holandesa De Donge Shipbuilding, la barcaza tendrá una eslora (largo) de 51 metros y una manga (ancho) de 15 metros; el equivalente al tamaño de casi dos canchas de baloncesto colocadas juntas.

El proyecto avanza según lo previsto. Para la construcción se contrató temporalmente a 100 trabajadores de diversas especialidades.

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, indicó que la construcción de esta barcaza “nos ha traído múltiples ventajas, primordialmente porque estamos entrenando mejor a nuestro personal y nos sentimos muy orgullosos de que seamos los panameños los que estamos haciendo esta barcaza que es un producto de calidad mundial”.

De acuerdo con el Administrador esta barcaza permitirá una mayor productividad y costos más bajos en las operaciones de perforación.

De acuerdo con el ingeniero Esteban G. Sáenz, director de Servicios Industriales, la construcción de este equipo “ha supuesto una gran experiencia así como nuevos retos y oportunidades al recurso humano canalero, que una vez más se une para trabajar con dedicación y esmero en este nuevo proyecto que enaltece el trabajo realizado por manos panameñas”.

Además, añadió que esta barcaza “incorpora tecnología nueva por ser un equipo con nuevo diseño, es más eficiente y mucho más poderosa”.

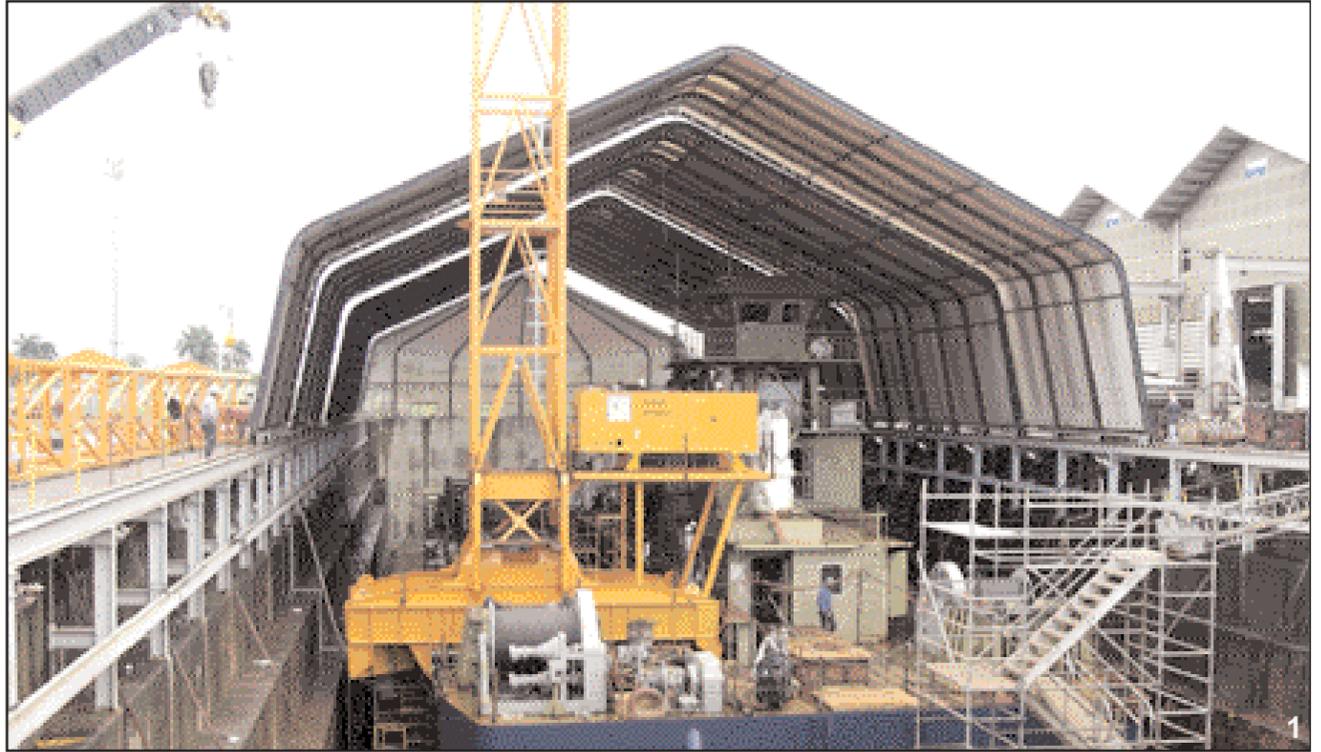
Para el Gerente de la División de Astilleros Industriales de la ACP, “la ventaja primordial de la barcaza de perforación Barú es que cuenta con cuatro torres que podrán moverse cinco metros hacia el frente y lateralmente 51 metros a lo largo”.

Además precisó que esta barcaza podrá desplazarse y posicionarse en los lugares apropiados para hacer perforaciones sin el uso de remolcadores.

Entre los componentes operativos con que cuenta la barcaza están los sistemas de lastre y sentina; de transferencia de combustible; un sistema contra incendio; otro de aire acondicionado y uno de ventilación; así como un sistema hidráulico; de agua potable y las máquinas principales.

En comparación con la barcaza de perforación Thor, la Barú contará con sistemas automatizados a la vez que brindará más comodidad para el personal que la opere.

La División de Astilleros Industriales del Departamento de Servicios Industriales de la ACP se encarga del



1 y 2. Vista general de la barcaza de perforación.
 3. Un trabajador en plena faena.
 4 y 5. El Administrador brinda explicaciones a los periodistas que visitaron los talleres industriales.
 6. Cómo se construye una torre de perforación.

mantenimiento de todos los equipos flotantes e industriales del Canal; y a la vez genera actividades que buscan incrementar los beneficios de la vía al sector marítimo, con la optimización del excedente de sus recursos disponibles.



El mercado de los graneles secos

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

Durante el año fiscal 2004 el segundo generador de ingresos para el Canal en concepto de peajes fue el segmento de los buques de graneles secos.

De acuerdo con la clasificación por tipo de buques de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), este segmento está conformado por aquellos buques que transportan mercancía seca a granel.

Estos barcos transportan principalmente granos, carbón, minerales y metales, así como manufacturas de hierro y acero, y fertilizantes. Se trata básicamente de materias primas que serán procesadas para la producción de alimento animal, insumos energéticos, acero o insumos en la construcción, entre otros.

De acuerdo con un informe del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo, en el año fiscal 2004 los buques de graneles secos se mantuvieron en segundo lugar como generadores de ingresos al Canal, y recobraron el primer lugar en número de tránsitos, seguidos muy de cerca por los buques portacontenedores.

Según María Eugenia de Sánchez, líder del equipo que analiza el segmento de graneles secos, este segmento aportó el 20% del tonelaje CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá) y de los ingresos por peajes del Canal, así como un 18% de los tránsitos, durante el año fiscal 2004.

Los efectos del carbón

En este mismo período el carbón registró un incremento del 82.1% con relación al año fiscal 2003, siendo la única mercadería que reportó un aumento importante del conjunto de productos que se transportan por el Canal en los buques de graneles secos.

De acuerdo con de Sánchez "a partir de mayo del 2004 se observó el resurgimiento de la ruta del carbón desde la costa Este de los EEUU hacia Japón. Los volúmenes transportados crecieron a razón de 500,000 toneladas adicionales en promedio por mes, lo que se tradujo en cerca de diez tránsitos mensuales de buques Panamax por el Canal de Panamá".

El principal motor del aumento en los tránsitos de

Un año extraordinario

Redacción El Faro

aep-ed@pancanal.com

"Todos los mercados de transporte marítimo excedieron las expectativas durante el 2004". Esta es una de las conclusiones a las que llega el resumen anual del mercado de flete de contenedores de Howe Robinson Shipbrokers.

De acuerdo con este informe, publicado recientemente, el desempeño en el sector seco "fue dramático a medida que respondió al fuerte ciclo de materias primas y al apetito insaciable de China por productos primarios".

Howe Robinson Shipbrokers, con sede en Londres, es uno de los corredores marítimos privados de carga seca y carga de contenedores más grandes del mundo.

El año pasado el costo promedio del flete de contenedores tuvo un desempeño "sobresaliente" al aumentar en un 72%.

Al cierre del año 2004 el índice Robinson de contenedores (que emite la Howe Robinson Shipbrokers) estaba acercándose a los 1900 puntos y había pocas señales de que el impulso iba a disminuir.

Este logro es notable debido a que viene tras un incremento del 65% en el



Buque granelero en el Canal

buques de graneles secos tipo Panamax por la vía acuática, fueron los flujos de carbón tipo coque, desde la Costa Este de EEUU hacia Japón, Corea y Taiwán. El coque se utiliza en la fabricación de productos de acero.

Bajo las especiales circunstancias del mercado internacional, el carbón de los EEUU, especialmente para uso metalúrgico, recobró competitividad y la ruta por el Canal resurgió súbitamente.

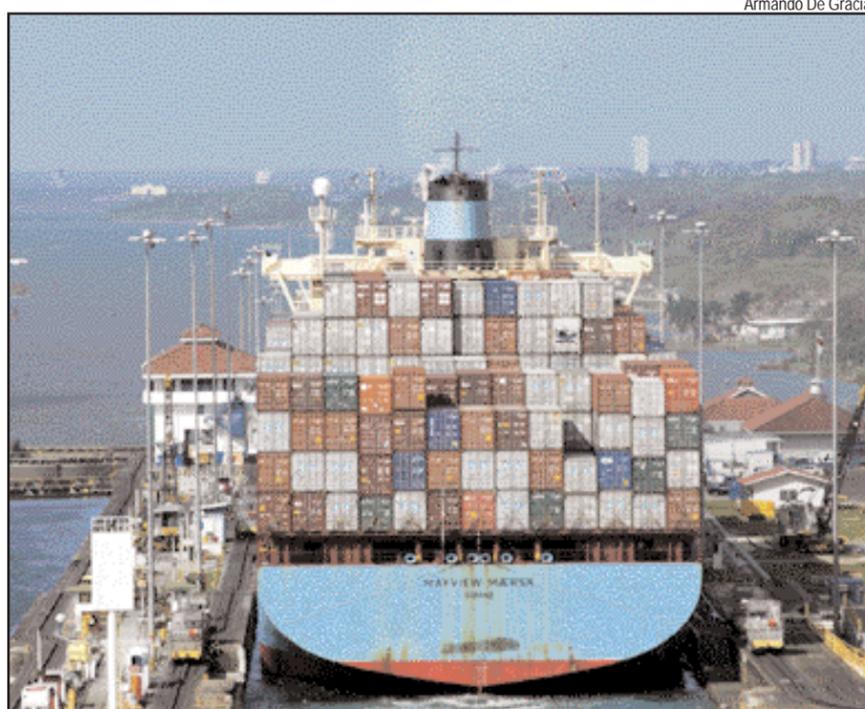
Debido a las oportunidades de negocio derivadas de los altos precios, EEUU pudo sustituir parte de sus necesidades internas de carbón con importaciones de carbón relativamente más económicas de Colombia y esto contribuyó a facilitar las exportaciones de carbón metalúrgico de alto contenido calórico de los EEUU a Asia por el Canal de Panamá.

Expectativas para el 2005

Según de Sánchez para el presente año fiscal 2005 "se proyecta que los graneleros mantendrán una tendencia al alza, y se estima un crecimiento del tonelaje neto del 3% con respecto al 2004".

También se anticipa que los flujos de carbón por el Canal continúen fuertes en el período fiscal 2004-2005, contribuyendo con el tránsito de cerca de 20 a 30 buques graneleros Panamax por mes, lo que se traduciría en aproximadamente una contribución mensual de cerca de \$2.0 millones en ingresos por peajes.

Adicionalmente se espera que el movimiento de granos por el Canal muestre una recuperación, ya que existen buenos prospectos de una cosecha récord en la producción de maíz y soya. ☆



Un buque Panamax transita el Canal de Panamá

año 2003 y de un aumento del 35% en el año 2002. Las tarifas de flete cerraron casi 60% arriba del récord más alto de todos los tiempos registrado en agosto de 1995.

La demanda de buques Panamax permaneció fuerte a lo largo del año. Esto dio como resultado tarifas de flete para buques de 4000 a 5100 TEUs por \$9,000 por día.

A diferencia del 2003, continúa el estudio, cuando los buques más grandes encabezaron el mercado, el 2004 vio a los buques medianos tomar la delantera.

Según el informe "si las ganancias para los buques grandes fueron impresionantes, el desempeño de los medianos fue espectacular". En general, los sectores de 1500 a 2000

TEUs vieron ingresos promedios subir \$13,000 a 14,000, lo cual duplicó su potencial de ingresos a lo largo del año.

Al avanzar el año, la oferta se estrechó continuamente y para la segunda mitad del año la situación se había agudizado.

En junio, menos de 50 buques estaban disponibles para los siguientes cuatro meses.

Para octubre, esto se había reducido a 30 buques y para los meses de noviembre y diciembre sólo 15 buques estaban disponibles para arrendar a 120 días.

En los sectores de buques más pequeños, los aumentos promediaron aproximadamente el 75%. Los buques del rango de 1000 a 1200 TEUs mejoraron en unos \$7,500 por día, mientras que los sectores más pequeños ganaron de \$2,500 a \$5,000 por día. Otra vez la oferta continuó comprimiéndose y para fines de año solamente había 8 buques de 750 a 1200 TEUs disponibles antes de fines de febrero de 2005.

A pesar de la volatilidad a corto plazo en el sector seco, estima este informe, las tendencias generales han actuado como un indicador confiable del transporte marítimo por contenedor; "y esto es un buen augurio para el futuro". ☆

Un trabajo valioso

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha preparado un programa de Desarrollo Gerencial para identificar el potencial de los gerentes y profesionales de cara a ofrecerles mejores opciones en su desarrollo individual.

Para poner en marcha este programa se desarrolló una herramienta tecnológica que sirve de apoyo para contar con información individualizada del equipo gerencial y profesional. Lo que se logró con esta herramienta fue una base de datos completa, fácil de manejar, con la información más importante de los empleados.

Un equipo de la División de Capacitación y Desarrollo de la ACP tuvo a su cargo el desarrollo de este proyecto y para ello contaron con la colaboración de Huy Van Tu, un estudiante de la Universidad Tecnológica que, como parte de su práctica profesional, diseñó y puso en marcha la herramienta que está en funcionamiento hoy.

La gerente de la Sección de Capacitación y Desarrollo Gerencial de la ACP, Lilia Morales, explicó que la Autoridad del Canal de Panamá ofrece permanentemente oportunidades de desarrollo a su equipo profesional y gerencial.

“La ACP siempre le ha dado la importancia que se merece a su principal recurso que es su gente, y con



Huy en el que ha sido su sitio de trabajo de los últimos seis meses.

este programa tocamos a la gente, qué son como personas y qué quieren ofrecerle a la institución, de manera que podamos ayudarlos en su desarrollo”, añadió.

No fue una tarea fácil para Huy a quien le tomó dos meses aprender y descifrar las características del software para ponerlo en funcionamiento con las particularidades que se necesitaban dentro del Programa de Desarrollo Gerencial.

“Una de las cosas más impresionantes fue su habilidad no sólo de entender lo que queríamos sino de hacer la relación entre todas las partes que había que conjugar para

poder tener el resultado final en este programa”, explicó Annette López, especialista en Capacitación de Empleados de la ACP e involucrada en este proyecto, al referirse a la participación de Huy.

López añadió que desde el año pasado se adoptó la idea de crear esta herramienta tecnológica y por ello se hizo necesaria la inclusión de un estudiante que colaborara en esta tarea.

Mirtila Hernández, instructora en Unidad de Laboratorio de Computación quien también estuvo involucrada en el desarrollo de la herramienta tecnológica, precisó que antes de la llegada de Huy se habían

dado algunos pasos en firme para la puesta en marcha del programa. Sin embargo, aunque fue un trabajo en equipo en el que todos colaboraron, Mirtila atribuye a Huy una importante participación. “Ha sido una buena experiencia trabajar con Huy, por su iniciativa y su empeño”, expresó.

Huy nació en Vietnam, sin embargo sus padres lo trajeron a Panamá desde muy pequeño, para escapar de los tiempos tumultuosos que se vivían en la década del 70 en ese país.

Hoy cursa la licenciatura en Tecnología de Programación y Análisis de Sistemas en la Universidad Tecnológica y ha puesto como tema para su tesis el trabajo que ha desarrollado dentro de la ACP.

Huy explica que empezó prácticamente de cero, en cuanto al aspecto tecnológico se refiere, ya que según dice “empecé con un libro que venía con la licencia del software”. Más tarde, cuando aprendió las posibilidades que tenía el programa, hizo las primeras pruebas de esta herramienta que ahora cuenta con numerosos datos del equipo gerencial y profesional, algo que facilita las tareas dentro de la División de Recursos Humanos en cuanto al Programa de Desarrollo Gerencial.

La colaboración de Huy para quienes trabajaron con él por un período de seis meses en este proyecto fue tremenda, y lo ponen como un ejemplo para los otros estudiantes que cada año colaboran con la ACP en diversas divisiones. ☆

Hombre de vanguardia

Maricarmen V. de Ameglio

mdeameglio@pancanal.com

Con 103 venerables años sobre sus hombros, Foster George Bournes, el ex trabajador más antiguo del Canal, recuerda sus primeros años en Panamá. Corría el año de 1927 cuando Bournes, nacido en Jamaica en 1901, llegó a Panamá en busca de mejores oportunidades de trabajo. Era un joven emprendedor con ideas innovadoras y deseos de superación.

El primer trabajo de Bournes fue como vendedor en la División de Abastos de la Compañía del Canal de Panamá. Aunque el salario era superior al que recibía en su tierra natal, como capataz de una fábrica, le afligían las desigualdades del sistema laboral zoneita. Como empleado del Rol de Plata no podía aspirar al salario ni a los beneficios de un norteamericano del Rol de Oro. Aquello era un duro golpe a su agudo sentido de justicia y equidad.

Eran tiempos difíciles para los trabajadores antillanos. Muchos estaban sumergidos en una terrible pobreza y no tenían derecho a crédito en las instituciones financieras. “Nuestra gente no tenía nada. Ellos no sabían qué hacer con lo poco que ganaban”, recordó Bournes.

Junto con otros dirigentes, Bournes promovió el establecimiento del Local 713 de la Unión de Servidores Públicos de América (UPWA), precursor de los sindicatos de la Zona del Canal. Su deseo de establecer un servicio de apoyo a los empleados del Rol de Plata fue más allá y gestionó la fundación, en 1948, de Cristóbal Federal Credit Union, la primera cooperativa de crédito en Panamá.

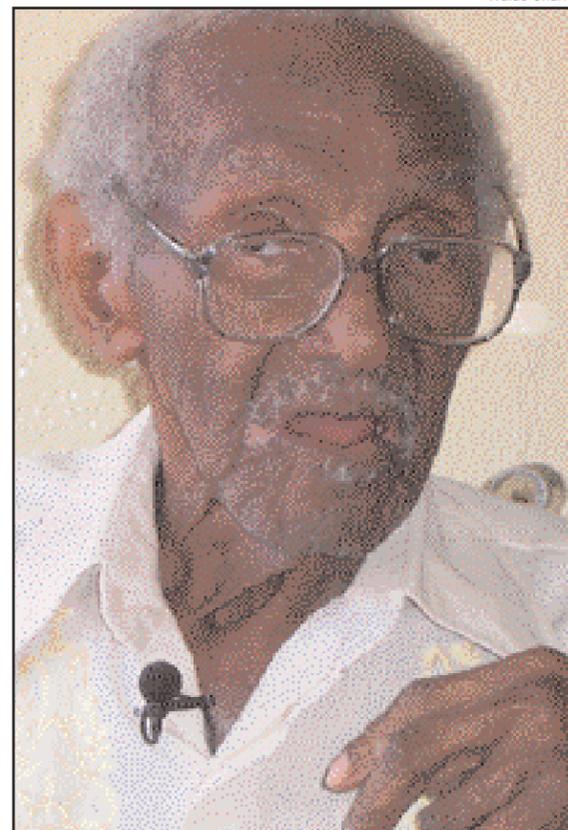
La iniciativa tuvo una gran acogida y simultáneamente se fundaron las cooperativas de



Gatún, Gamboa, Red Tank y Balboa. “El movimiento de la cooperativa desarrolló un sistema de ahorro que mejoró la calidad de vida del trabajador”, agregó.

Sin embargo, el activismo del jamaicano no fue visto con buenos ojos por las autoridades de la Zona del Canal, quienes le tildaron de “comunista”. Y, en 1954, después de 27 años de servicio, le despidieron sin derecho a compensación ni jubilación. Su carta de despido escuetamente expresaba que “la continuidad de su empleo no era consistente con los intereses de seguridad nacional”.

Muchos años han pasado, pero todavía quedan vestigios del dinamismo de un hombre que luchó por los demás. Ante la interrogante de a qué atribuye su larga vida, Bournes responde: “He ayudado a las personas. Algunas abusaron de mí,



pero hasta el día de hoy, cuando puedo, ayudo al que me necesite”.

Después de cavilar un poco, como buscando una razón más poderosa, Bournes concluye: “El buen Dios tal vez me está ayudando en este momento sin que yo lo sepa, y su mano está sobre mi hombro”. ☆

Waldo Chan

Bitácora del Canal

Entre retos y oportunidades

Nicolás Ardito Barletta

Con la expansión del Canal y el aumento en las inversiones y las exportaciones, la economía puede crecer casi el doble de lo que lograría sin la expansión.

El conglomerado marítimo y las actividades de servicios complementarios tienen un gran futuro si los panameños enfocamos bien sus perspectivas, sus necesidades, oportunidades y riesgos y si aplicamos las políticas, reglas y acciones que induzcan a la mayor productividad posible de todas las actividades vinculadas con el Sistema Económico del Canal (SEC).

Antes de visualizar su futuro conviene definir en qué consiste el Sistema Económico del Canal, el conglomerado marítimo y su impacto en la economía nacional. Él influye para crear prestaciones de servicios adicionales a los barcos en tránsito (actividades indirectas) y a que se generen otras actividades inducidas por la presencia del Canal que responden a otros mercados, tales como la Zona Libre de Colón, los puertos, el turismo y otros. También las actividades complementarias (como el Centro Bancario, la marina mercante, los servicios legales y aéreos) cuyo desarrollo ha respondido al sistema monetario, fiscal y legal del país, pero que cada vez más se vinculan al Sistema Económico del Canal, contribuyendo a crear un gran conglomerado de actividades económicas que dan valor y contenido operativo a la posición geográfica.

Los ingresos de exportaciones de servicios entran a la economía nacional y crean un efecto multiplicador al generar demandas sucesivas de bienes y servicios en los supermercados, almacenes, bancos, fábricas, viviendas, etc. Los estudios hechos para la ACP sobre la expansión del Canal indican que cada dólar exportado genera en promedio 1.27 dólares de actividad económica. Por ello, el impacto total del SEC (indirectas e inducidas) genera el 18.6% del PIB, el 42% de las exportaciones, el 28% de los ingresos fiscales y el 20% del empleo de Panamá. Esto significa que casi 200 mil personas están empleadas en el país como resultado del impacto de las exportaciones generadas por el SEC en la economía nacional. Si a ello le agregamos las actividades paralelas complementarias se trata del 29% del PIB, el 74% de las exportaciones, el 41% de los ingresos fiscales y 281 mil 900 empleos.

Precisamente la evolución de todo ese sistema de exportación de servicios concentrados en la posición geográfica ha causado que el 80% del PIB, el 64% de la población y el 75% de las exportaciones se concentren en la región de tránsito internacional.

Con la plena incorporación del Canal y de las áreas revertidas de la antigua Zona del Canal, muchas de las



actividades del conglomerado están creciendo más rápidamente. Los ingresos del propio Canal, los puertos, el turismo de cruceros, el ferrocarril, la Zona Libre de Colón, la venta de combustible, la reparación y mantenimiento de barcos, el centro aéreo, entre otros, crecen con dinamismo. Gran parte de la recuperación económica del 2004 se debe a ese crecimiento.

Las perspectivas a largo plazo para el crecimiento sostenido de los sistemas de transporte marítimo, aéreo y terrestre; el aumento del comercio, turismo, industria y logística; los servicios complementarios de banca, legales, seguros, telecomunicaciones, capacitación, la Ciudad del Saber y otros son muy favorables, sobre todo si se hace la expansión del Canal.

El tráfico por el Canal ha crecido rápidamente. No sólo el número de tránsitos, mucho más la carga y el tipo y tamaño de los barcos. Los tránsitos Panamax ya representan el 42% del total. Los barcos portacontenedores son el 34% del total. Se contempla que la capacidad de tráfico por el Canal estará llegando a su máximo durante el periodo 2010-2014. Después de eso habrá un crecimiento muy lento de tráfico y el agua para los esclusajes correspondientes estará limitada. Por otro lado, las alternativas de transporte en barcos Postpanamax está aumentando considerablemente (se están construyendo 150 barcos Post-panamax, que aumentan 35% la capacidad de transporte de contenedores) y otras localidades (Suez) pueden acomodar el mayor calado de los barcos.

Un canal expandido permitirá un mayor volumen de tráfico en barcos Postpanamax y Panamax. Esto a su vez amplía las perspectivas de todas las actividades del conglomerado marítimo, de comercio y servicios que está surgiendo alrededor del Canal. El aumento en la actividad de algunos (como el Canal, los puertos, Zona Libre, el turismo, la marina mercante y el centro

aéreo) crea demandas que incrementan la actividad de los otros y así sucesivamente fortaleciendo sus vínculos, creciendo más rápidamente y agregando valor y empleo a la economía nacional.

Es muy probable que con la expansión del Canal y el aumento en las inversiones y las exportaciones del conglomerado, la economía crezca casi al doble de lo que lograría sin la expansión del Canal y reducirá paulatinamente el desempleo crónico existente.

Desde luego la consolidación de esa oportunidad solo será posible aumentando la productividad y competitividad del área y del país. Ello requiere proveer servicios públicos y tener normas institucionales ágiles, confiables y predecibles; infraestructura suficiente y oportuna; capacitación y adiestramiento moderno y de calidad a la gente; y relaciones laborales flexibles y estimuladoras de productividad. También se necesita incentivar la gerencia moderna y la aplicación de las normas con imparcialidad y transparencia.

La realización de cada una de las actividades del conglomerado requiere, además, capitales y tecnología foránea y nacional. Igualmente necesita de promoción, información y vínculos internacionales que se establecen con los países, las empresas y los organismos internacionales. Las actividades crecerán por etapas, el éxito de una apoyará las oportunidades de otras, y la productividad de cada una fortalecerá la competitividad del conjunto del conglomerado.

En el fondo, la perspectiva de éxito la proporciona la manifestación sostenida de una voluntad nacional evidente para consolidar a la nación/Estado y para aprovechar plenamente las oportunidades de siempre de la posición geográfica, adaptadas a las perspectivas regionales e internacionales del siglo XXI. ☆

Tomado del suplemento Martes Financiero de La Prensa del 18 de enero de 2005.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1915 - Hace 90 años

El primer buque de bandera francesa en utilizar el Canal fue el buque mercante "Saint André" que transitó el 16 de marzo de 1915, rumbo a Tahití, desde Glasgow. El "Saint André" llevaba un cargamento de 6,900 toneladas de minerales. Según el Panama Canal Record, no se realizó reconocimiento alguno sobre este hecho; el buque pasó igual que otros de cualquier nacionalidad. Sin embargo, en diferentes puntos del recorrido hubo grupos de personas que hicieron demostraciones de aprecio por la nación que realizó el primer intento para construir el Canal.

Las pinturas decorativas para el Edificio de la Administración en Altos de Balboa fueron instaladas en la rotonda del edificio hace 90 años. Los murales fueron pintados por el conocido artista W. B. Van Ingen, con la asistencia de C. T. Berry e Ira Remsen.

1955 - Hace 50 años

En 1955 culminó la evaluación de las escuelas secundarias de Balboa y Cristóbal para ser acreditadas por la Middle States Association of Colleges and Secondary Schools y, a su vez, fueron iniciados los trabajos de acreditación del Canal Zone Junior College.

Las licitaciones para el desmantelamiento y remoción de tres represas de emergencia en las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel fueron abiertas en abril de 1955 y adjudicadas a John V. Carter y John V. Carter Jr. por \$53,323. Las represas, vendidas como desechos, fueron tres de las seis construidas poco antes de la apertura del Canal.

La población civil de la Zona del Canal disminuyó de 42,049 en junio de 1953 a 38,953 en noviembre de 1954; un descenso de 3,096, de acuerdo a los datos compilados en el censo de marzo de 1955 por el Buró de Personal. Este dato incluía a todos los residentes, excepto al personal uniformado de las Fuerzas Armadas.

1964 - Hace 41 años

Para 1964 más de 20% de los trabajos mejor pagados en la Zona del Canal eran ocupados por panameños. Este porcentaje iba en constante aumento de acuerdo a Harry C. McPherson, Jr., Subsecretario de la Armada quien anunció esta información en un comunicado desde Washington, D. C., Estados Unidos.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

El joyero que miraba el tren



Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Mientras caminaba por las calles de Colón, en 1906, Reginald Beckford vio a un imponente jinete de figura generosa y donaire al andar. El blanco resplandeciente de sus ropas contrastaba con el negro azabache de su corcel. Muchos cabalgaban tras él en un despliegue de gracia, ante las miradas de transeúntes y de más de cuatro curiosos asomados en ventanas y balcones. Del grupo de caballistas se oyó un grito: “¡Roosevelt, Teddy Roosevelt!”.

Reginald nunca había visto a aquel hombre a caballo, y nunca más lo vio. Su rostro, sin embargo, se quedó impreso en su memoria como en una moneda. Era el símbolo de la construcción del Canal de Panamá. Reginald era entonces un Colón *buay* aprendiz de joyero, a quien le intrigaba la llegada al puerto de tantos hombres y mujeres.

Comenzaba el proyecto del Canal, y abundaba el trabajo y el dinero circulante. Reginald dejó a un lado el negocio de las joyas y decidió trabajar como mensajero en la Comisión del Canal Istmico. Regularmente llevaba las cartas al puerto hasta que casi pierde la vida. Al bajar del tren, su pantalón se enganchó en un enorme clavo del vagón. Un pasajero dio la voz de alerta y el conductor paró el tren. Pero el vagón lo arrastró varios metros sobre los rieles, mientras sus cartas salían volando.

Al pasar de mensajero a vendedor en el comisariato de Cristóbal, Reginald veía el tren pasar todos los días. El tren era la vida de los poblados, pero en ocasiones también la muerte. Cada día sus vagones transportaban a cientos de hombres, quienes después del trabajo paraban en el comisariato para hacer sus compras. Muchos llegaban cubiertos por toneladas de tierra. Otros, menos afortunados, pasaban cubiertos por

Reginald dejó a un lado el negocio de las joyas y decidió trabajar como mensajero en la Comisión del Canal Istmico.

una lona blanca hacia su última morada.

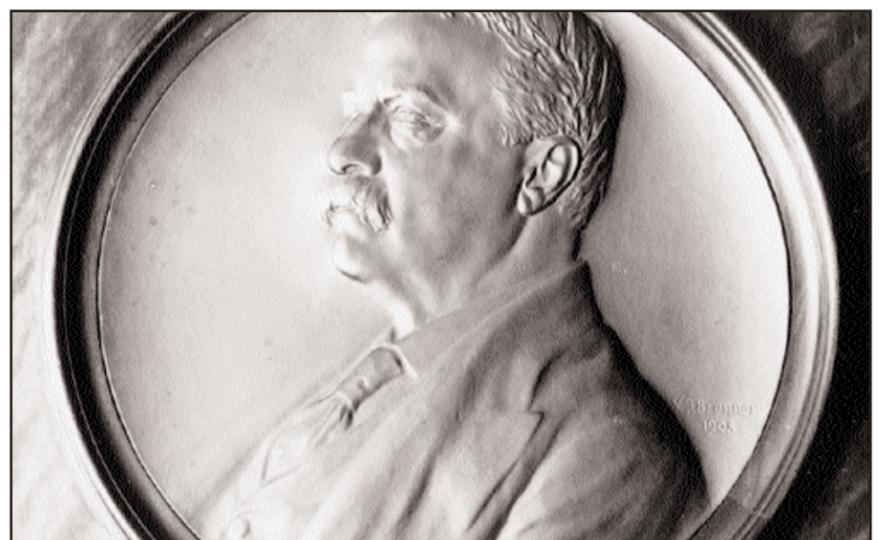
Un ingeniero llamado Billy conducía el tren de las 4:40 p.m., rumbo a la ciudad de Panamá. Billy era un hombre serio, pero con un extraño sentido del humor. Siempre decía: “Solo pararé el tren por un caballo o una vaca, pero no por un humano”.

Una de esas tardes en la que Reginald miraba el tren, uno de los vagones de pasajeros saltó súbitamente sobre el riel. Él y otros corrieron hacia el lugar y, horrorizados, contemplaron el tético escenario. Sobre los rieles yacía la mitad de un hombre, seccionado a través del abdomen. Sus manos estaban intactas y sus ojos abiertos. La otra mitad del cuerpo se la llevó el tren y cayó más adelante. El tren no paró hasta que llegó a Monte Esperanza y Billy era el conductor. Había cumplido su palabra.

En una ocasión dos hombres se bajaron del tren y le entregaron a Reginald unas piezas extrañas. “Son dientes de tiburón. Los encontramos en rocas dinamitadas del Corte Culebra”, dijo uno de ellos. Reginald las inspeccionó en silencio. Eran de color gris oscuro, algunas casi negras y petrificadas. El hombre agregó: “¿Nunca ha escuchado que estos dos



Arriba, dos vistas de la estación del ferrocarril. Abajo, el entonces Presidente de Estados Unidos, Teddy Roosevelt.



océanos estuvieron unidos?”. “Yo lo he oído, y estos dientes de tiburón sacados del Corte lo demuestran”.

Los dientes de tiburón fueron preciados souvenirs durante la construcción del Canal. Como joyero de oficio, Reginald montó varios en dijes de oro. Los hombres los colgaban en sus relojes de bolsillo. Algunos también coleccionaban piedras extraídas del Corte Culebra y las llevaban a Estados Unidos para cortarlas y pulirlas. Luego las regresaban al Istmo como las “piedras del Canal”. Había ágata

musgosa, piedra de luna, ágata verde con puntos rojos y piedras parecidas al diamante. Las mujeres las montaban en anillos y presumían de ellas como trofeos del Canal.

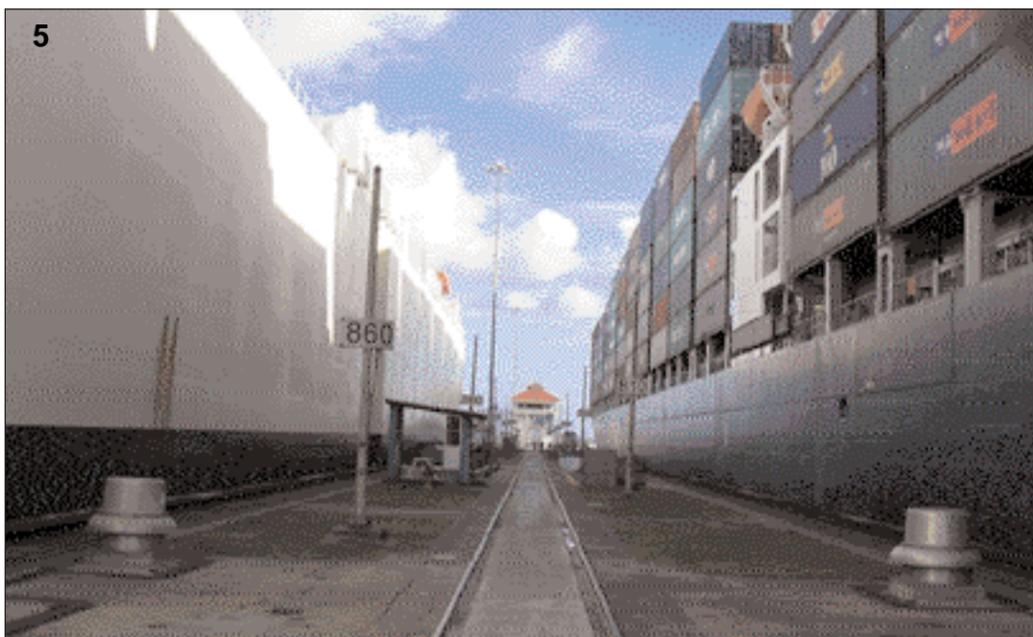
Después de finalizada la construcción, Reginald Beckford nunca más vio las “piedras del Canal”. Al principio se exhibían en las vitrinas de las joyerías, pero con el tiempo quedaron guardadas en el cofre del olvido. Algunas tal vez permanezcan sepultadas en las entrañas de la tierra, como testigos silenciosos de un tiempo que pasó. ☆



El Canal en imágenes

- (1) Atardecer: Jaime Massot, hidrólogo
- (2) Y cinco siglos después: Rodolfo Valdés, esclusas de Miraflores
- (3) Caminos de acero: Gil García, Unidad de Obras Civiles
- (4) Rompeolas: Magdalena NG, Unidad de Inspección de Control de Calidad, Atlántico
- (5) Hacia el Sur: Mario Richards, operador de locomotoras

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



Louisiana interesada en Panamá

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El tema "Canal de Panamá: Pasado, Presente y Futuro" fue el eje de la presentación que realizó Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá, ante miembros de la misión comercial de Louisiana que visitaron nuestro país recientemente.

La presentación planteó temas relacionados a la operación del Canal, la transición, el cambio en el modelo de negocios, los flujos comerciales, las perspectivas de crecimiento y los estudios que se adelantan sobre la posible expansión del Canal.

La audiencia estuvo conformada por un grupo de 40 participantes de la Louisiana Trade Mission quienes son miembros del World Trade Center de Louisiana. Entre los participantes se encontraban representantes del Puerto de Nueva Orleans con los que el Canal mantiene un acuerdo de cooperación mutua. También formaron parte de la misión abogados, pilotos, hombres de negocios, periodistas, representantes de universidades del Estado de Louisiana y médicos entre otros.

Luego de la visita, Michael Olivier, líder de la delegación y secretario de Desarrollo Económico de Louisiana, comentó: "las relaciones que hemos establecido con este país han abierto puertas a nuevas y futuras oportunidades para nuestro estado y para Panamá".

Eugene Schreiber, director administrativo del World Trade Center de Nueva Orleans, también



Rodolfo Sabonge (a la izquierda) y el subadministrador del Canal, Manuel Benítez, (al centro) con miembros de la delegación de Louisiana que visitó nuestro país recientemente.

elogió los resultados logrados con este viaje. "Muchos de los participantes nunca habían estado en Panamá y probablemente no habrían viajado a Panamá de su propia iniciativa. Fuimos capaces de nivelar nuestros conocimientos y contactos para proveer el mejor vehículo para introducirlos a un amplio margen de oportunidades que Panamá ofrece

en casi todos los sectores comerciales. Nuestro papel ha sido unir un programa que será muy productivo para los miembros de la misión a un precio razonable".

La delegación de Louisiana visitó Panamá con el propósito de explorar la oportunidad de expandir sus actividades de negocios en nuestro país. ☆

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 invita al público general a su

Martes 22 y jueves 24 de febrero de 2005 - 7:30 p.m.
"Cantos y Ritmos de América"
 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 de 2005 - 7:30 p.m.
"Maestra Vida"
 Del Maestro 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 de 2005 - 7:30 p.m.
"Orquesta Sinfónica Nacional"
 Dirección del Maestro Jorge Linderma Bradley
 Presentación de música sinfónica y popular de diferentes géneros

Domingo 6 de marzo de 2005 - 6:30 p.m.
"Conjunto Folklórico de la Autoridad del Canal de Panamá"
 Dirección de José Manuel Mélica
 Música de nuestro folklore a través de la música, cantos y bailes








En las escalinatas del edificio de Ampliación del Canal y Monumento a Sinfonía en Salinas
 Sherada Soto — No se permitirá fumar ni beber en el área del espectáculo.

Analizan futuro del Canal



El coordinador del Equipo de Desarrollo del Plan Maestro de la ACP, Francisco Míguez P., (foto superior) participó como expositor en el foro Ampliación y Modernización del Canal. En el evento, organizado por estudiantes de maestría en administración de empresas de la Universidad Panamericana, se analizaron diversos aspectos de la operación del Canal y del programa de modernización de la vía.