

Más tránsitos y carga por el Canal

Los resultados de operaciones arrojados en el primer trimestre del año fiscal 2005 demuestran que cada vez se hace mayor la preferencia de la industria marítima por la vía acuática panameña debido a la confiabilidad que ofrece. ◆ 3

Armando De Gracia



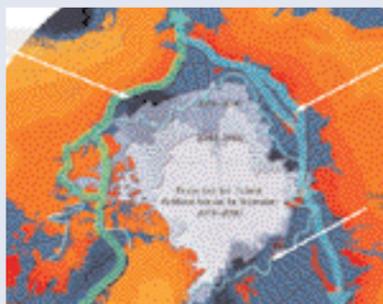
Preocupación por el agua



Expertos del mundo se reunieron en Panamá para analizar tema del agua

PAG >3

Ni en 100 años



Analiza incertidumbre de la navegabilidad de la ruta ártica.

PAG >9

Cuenca urbana amplía horizontes



Planteles del interior recibirán apoyo de trabajadores voluntarios de la ACP.

PAG >8

Panamá representada en Japón



Meses de entrenamiento son garantía de un buen desempeño para los jóvenes atletas

PAG >8

CORRESPONDENCIA

14 de febrero de 2005.

**Doctor
Stanley Muschett**
Gerente de Administración Ejecutiva

Estimado señor Muschett:
El Instituto Panameño de Turismo le expresa su profundo agradecimiento por la cortesía de la atención dentro de las instalaciones del Canal al viaje de prensa del programa de televisión "Los Taxis del Mundo".

Como es de su conocimiento, los países que ellos representan son mercados objetivos en los cuales se está desarrollando la Campaña de Mercadeo, Publicidad y Relaciones Públicas que ejecuta el IPAT, con el propósito de fortalecer nuestra imagen turística.

Somos conscientes del apoyo brindado y de la importancia que en efecto esta visita tendrá a favor del país.

Reciba mis atentos saludos y muestras de consideración.

Atentamente,

Mónica L. Diez
Directora de Mercadeo y Estrategia de Comunicación.

La foto

Armando De Gracia



Carga curiosa sobre un contenedor

De la Administración

Espacio de encuentro

Es la expresión de un
compromiso por
reforzar el
sentimiento de que el
Canal es parte
esencial de nuestro ser
panameño

Con la celebración del Programa Cultural de Verano 2005, que este año arriba a su tercera versión, podemos afirmar sin lugar a dudas, que la ACP ha dado inicio a una nueva tradición la que viene a sumarse a muchas otras, que por cumplirse casi de manera rutinaria y con alto grado de excelencia, pasan desapercibidas.

Teniendo como escenario las escalinatas del Edificio de la Administración y cobijado por las faldas del Cerro Ancón, el simbolismo no puede ser mayor. Es la expresión de un compromiso por reforzar el sentimiento de que el Canal es parte esencial de nuestro ser panameño. Es un espacio de encuentro y una cita con los retazos de la historia a través de la expresión de lo cultural y que regala un mensaje de orgullo patriótico a los miles de asistentes que cada año participan con ánimo festivo y agradecido.

Mediante el desarrollo de este programa honramos nuestra misión de aportar riqueza a Panamá, en este caso en lo espiritual, y contribuimos al bienestar de la comunidad.

La organización de este Programa 2005 cuenta con la participación variada de numerosos colaboradores de la familia canalera en cada de una de las tres funciones y la de nuestro Conjunto Folklórico. A todos ellos, nuestro agradecimiento. ¡Bienvenidos sean todos! ☆



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.
---	---	--

Aumenta tránsito de buques de alto calado

Armando De Gracia



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

-Buques de alto calado aumentaron en 3.4%
-Ingresos totalizaron B/.199.3 millones

En el primer trimestre del año fiscal 2005 se registró un aumento en el número de tránsitos de buques de alto calado por el Canal de Panamá,

principalmente de los buques tipo Panamax, los más grandes que pueden transitar la vía.

Según cifras preliminares, en este primer trimestre los tránsitos de buques de alto calado totalizaron 3,094 con un promedio de 33.6 tránsitos diarios.

Esto representó un aumento del 3.4 por ciento con relación al mismo período del año fiscal 2004, cuando se registraron 2,991 tránsitos de buques

de alto calado.

Los tránsitos de buques tipo Panamax aumentaron en 6.1 por ciento durante el primer trimestre del año fiscal 2005 para un total de 1,444 tránsitos con relación a los 1,361 tránsitos registrados en el mismo período del año fiscal 2004.

Los buques Panamax constituyeron el 46.7 por ciento del total de tránsitos de buques de alto calado en este período.

En este primer trimestre se recibió un total de B/.199.3 millones en ingresos por peajes lo que representó un incremento de 4.8 por ciento con respecto al mismo período del año fiscal anterior, cuando se registraron ingresos por peajes de B/.190.1 millones.

El año fiscal del Canal de Panamá transcurre del 1 de octubre al 30 de septiembre de cada año. ☆

Por el futuro del recurso agua

Armando De Gracia

Ana Matilde Ríos
AMRíos@pancanal.com

Expertos de empresas y organizaciones no gubernamentales (ONG) nacionales e internacionales y del sector gubernamental de Panamá participaron del 19 al 21 de enero en el taller de planificación de escenarios del agua del Programa del Agua del Consejo Empresarial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD por su sigla en inglés).

El evento tuvo como anfitriones a la Autoridad del Canal de Panamá y a la compañía Grupo Nueva AMANCO de Costa Rica y se verificó en Panamá a solicitud de la ACP. La invitación al Consejo la transmitió Juan Héctor Díaz, director del Departamento de Seguridad y Ambiente (ES), dado que la ACP es copresidente del Programa del Agua. En esa ocasión, el Lic. Díaz señaló que la ACP tiene sumo interés en el tema, puesto que administra el recurso hídrico del Canal.

El WBCSD, considerado como uno de los voceros del sector empresarial mundial en lo referente al desarrollo sostenible, incluyó el agua dentro de sus seis temas claves. Para la ACP, el agua es su propia razón de ser. Es por ello que la empresa debe estar presente en todos los foros internacionales donde se trate el tema, afirmó su administrador, Alberto Alemán Zubieta, en sus palabras de bienvenida al evento. El Administrador resaltó: "contamos con una estrategia a largo plazo para que todas las partes interesadas armen el gran rompecabezas llamado



Vista parcial de la audiencia del taller de planificación de escenarios del agua.

desarrollo sostenible".

Escenarios

La creación de escenarios consiste en identificar las incertidumbres críticas que existen a nivel regional y global y los factores que impulsan el cambio para poder planificar el futuro. No obstante, es importante resaltar que los escenarios no buscan hacer predicciones sino examinar las consecuencias de las acciones o inacciones del presente. Es en este contexto que la ACP considera que este ejercicio es un medio de planificación importante dentro de sus programas de manejo integrado del recurso hídrico en la Cuenca del Canal, en coordinación con la

Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM). Por su parte el WBCSD se refirió a esta metodología como el "instrumento ideal para navegar en un mar de incertidumbre y trazar un rumbo de objetivos compartidos y acción decidida". (Water and Business: Navigating a Sustainable Course).

Las conclusiones que surjan de todo el proceso de planificación de escenarios estarán incluidas en las recomendaciones que el WBCSD llevará al IV Foro Mundial del Agua que se celebrará en la ciudad de México, en marzo del 2006. Cabe mencionar que el foro es patrocinado por el Consejo Mundial del Agua y representa uno de los cónclaves más importantes sobre este tema. ☆

Educadores de la cuenca se capacitan

Omar Rodríguez

oarodriguez@pancanal.com

Los educadores que laboran en escuelas ubicadas en la Cuenca del Canal tendrán muchas cosas nuevas que contarle a sus alumnos.

Se trata de los conocimientos adquiridos en el seminario taller titulado: "Desarrollo de una cultura hídrica en la comunidad educativa de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá".

Más de 100 educadores han participado en las jornadas de capacitación desarrolladas en Colón, Panamá, Chorrera y Penonomé.

Aunque el tema central es el agua, durante los seminarios se han tratado otros temas de interés en las áreas humanística, pedagógica, técnico-científica, salud y de participación ciudadana, entre otros.

Zoraida Jiménez, integrante del Equipo de Educación Ambiental del Canal de Panamá (ACP), calificó de positivo el seminario porque los docentes además de recibir nuevos conocimientos de parte de unos 25 expositores aportaron elementos que enriquecieron la discusión.

También fueron analizados los problemas ambientales que hay en las comunidades donde viven y trabajan los educadores.

Veros Véliz, educadora que labora en la escuela Juan José García de Cuipo, Colón, puso de manifiesto su preocupación por el tema de la proliferación de basura en su comunidad.

Sin embargo, el tema no se quedó únicamente en una denuncia pues



A la fecha más de cien educadores han participado en esta capacitación.

frente a éste y a otros problemas planteados, como por ejemplo la calidad del agua que consumen los moradores, los docentes recibieron indicaciones y recomendaciones que les ayudarán a ser parte de las soluciones en el futuro.

"Felicitó a la ACP y a las instituciones que la acompañan en este esfuerzo por capacitarnos", dijo Esther Jiménez, docente del Centro de Educación Básico General de

Salamanca.

El Ministerio de Educación, la Autoridad Nacional del Ambiente y el Ministerio de Salud participan conjuntamente con la ACP en la organización y desarrollo de los seminarios.

Se espera que los educadores pongan en práctica algunos de los proyectos que elaboraron como parte de la capacitación y que guardan relación con asuntos de conservación

ambiental.

Entre los temas tratados en el seminario taller figuran: Las Cuencas Hidrográficas de Panamá, Políticas y Programas Ambientales de la ACP en la Cuenca, El Recurso Agua en el Currículo Escolar y la Participación Comunitaria en la Conservación del Agua, entre otros. ☆

ACP logra primer lugar

Diana T. de Mancilla

dmancilla@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) alcanzó los dos primeros lugares en el Reconocimiento para Asesores otorgado por la organización Jóvenes Emprendedores de Panamá (Junior Achievement Panama-JAP)

En el 2003 la ACP, a través de la Unidad de Educación Ambiental de la División de Administración Ambiental, se unió a la lista de patrocinadores de JAP del programa Nuestro Canal y la Cuenca. Al unirse a este programa de enseñanza de actividades empresariales, la ACP se propuso inculcar en estudiantes de primaria y secundaria los conceptos de manejo de recursos naturales con énfasis en la conservación del recurso hídrico, sobre la base de las nuevas responsabilidades sociales e intereses corporativos.

En el año 2004 se aceptó la recomendación de los técnicos de seleccionar los asesores entre los colaboradores de las diferentes divisiones de la ACP. Como resultado de su desempeño altamente efectivo, la ACP recibió los primeros lugares en las categorías de asesores corporativos (26) y la mayor cantidad de estudiantes beneficiados (758 en total).

Estos galardones recompensan la dedicación y esfuerzo de cada uno de los colaboradores que



Diana T. de Mancilla, de la División de Administración Ambiental, recibe el reconocimiento en nombre de la ACP de manos de Jorge Luis Burgos, Director Ejecutivo de Jr. Achievement de Panamá. Los acompañan, de izquierda a derecha, Argelis Wesley, Martiza Chong, José Chue, Marietta Murillo, Jorge Roquebert, Aura Rettally, Arlene Lau, Elizabeth Adames y Guzmán Marciaga.

participaron en el programa de forma voluntaria y desinteresada, pensando en el fortalecimiento intelectual y ambiental de los niños. En vista del éxito obtenido, la Unidad de Educación Ambiental

de la ACP tiene proyectado para el 2005 duplicar la participación de asesores corporativos en el programa Nuestro Canal y la Cuenca. ☆

Cuidando a la gallina de los huevos de oro

David Hughes

Esta semana estoy asumiendo una posición diametralmente opuesta a la de los principales representantes de la industria.

En términos generales, yo estoy a favor de muchos de los puntos de vista de la industria sobre diversos temas, en especial los referentes a las líneas marítimas regulares, segmento que se ha visto transformado por los reguladores de la legislación antimonopolística de un negocio rentable y ordenado a uno confuso y con toda la estabilidad de una montaña rusa.

Actualmente, este segmento tiene que habérselas con los combatientes de la Comisión Europea contra el cartel, quienes parecen estar decididos a confinar a la historia los últimos vestigios del sistema de la Conferencia Marítima.

Antes bien, en estos momentos el transporte marítimo de línea regular y la industria marítima en general tienen otra batalla por librar.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se propone cambiar la forma de cobrar el peaje a los buques portacontenedores que transitan el Canal. Hablando claramente, las empresas de buques de líneas regulares están prontas a adoptar un sistema tarifario basado en la capacidad medida en TEU (unidad equivalente a 20 pies), que es la manera estándar de describir el tamaño de los buques portacontenedores. La propuesta de la ACP de hecho ha tomado en cuenta la retroalimentación que recibiese de la Cámara Naviera Internacional (ICS, por su sigla en inglés) y de otras organizaciones de la industria marítima, luego de presentar sus propuestas iniciales el año pasado.

No obstante, la industria marítima no está muy conforme con los niveles propuestos para las tarifas, las cuales la ACP indicó añadirían "solamente" US \$20 por TEU, hasta llegar a \$54 por TEU en el 2007. La ICS, el organismo mundial que representa a los armadores, opina que la nueva estructura tarifaria representa un aumento de 68.75%. La aritmética de la ACP es un tanto diferente y coloca el aumento en un 58.8%.

Sin embargo, no existe duda alguna de que la nueva estructura de precios de la ACP acarreará aumentos significativos en las tarifas que se aplicarán a los buques portacontenedores que utilizan el Canal.

Es más, la ICS ve con inquietud los aumentos propuestos como una señal de alzas similares para otros tipos de transporte marítimo, como buques de carga seca a granel, buques cisterna, buques de pasaje, etc.

Dado a que todo lo concerniente a las tarifas del Canal es un asunto extremadamente complicado y a la inquietud principal de la ICS por el nivel de los aumentos propuestos, este grupo ha expuesto varios puntos técnicos válidos referentes a la nueva estructura.

En una audiencia pública celebrada por la ACP la semana pasada en la ciudad de Panamá, la ICS presentó un extenso estudio crítico de las tarifas propuestas, pero todavía queda por ver si la ACP logra la aprobación de las propuestas por parte del gobierno panameño o si las mismas se diluirán.

La ICS está haciendo su trabajo tanto oponiéndose al nivel de los aumentos como utilizando su considerable experiencia para identificar los problemas técnicos de la estructura de precios.

La organización de armadores está exigiendo transparencia en la política de precios, algo en que la ACP también dice creer; pero lo que la ICS en realidad quiere es mantener a un mínimo el alza de los precios.

Por supuesto, el trasfondo de todo esto es la transferencia del control estadounidense del Canal a manos panameñas hace tan solo cinco años. La antigua administración estadounidense manejaba una operación basada en un punto de equilibrio, cuyos ingresos se destinaban únicamente a cubrir los costos de operación e inversión.

Panamá, por el contrario, ve al Canal como una operación comercial con el objetivo de contribuir al tesoro nacional, lo que actualmente está haciendo.

La pregunta es, ¿qué base se debe utilizar para establecer los precios? La respuesta de la ICS pareciera ser que los precios deben fijarse en una cifra levemente superior a la que se cobraba anteriormente, cuando la operación se basaba en un punto de equilibrio entre gastos e ingresos.

En realidad, la ACP terminará cobrando lo que el mercado pueda tolerar. Y no hay una buena razón para que no lo haga.

Podría argüirse que, debido a que provee un servicio monopolizado, Panamá debería actuar responsablemente y



Armando De Gracia

mantener los costos de transporte tan bajos como sea posible. Sin embargo, hasta la fecha la OPEP no ha tomado la iniciativa en esta área en particular y no hay razón por la cual Panamá tenga que sentar el ejemplo.

A la industria marítima le iría mejor si dijera: "Cobren lo que quieran; ¡solo asegúrense de que el sistema funcione bien!". La retroalimentación que proporcione la industria marítima es muy valiosa para que el sistema trabaje correctamente, y su oposición, en principio, a aumentos significativos posiblemente será en vano.

Con esto, me puedo imaginar a los armadores objetando que esta actitud implica dejar que Panamá cobre lo que se le antoje, lo que deja a la industria marítima mundial con el agua al cuello.

En la práctica, existen factores que restringen lo que la ACP puede cobrar. Para empezar, no todas las líneas de transporte marítimo que utilizan el Canal tienen que hacerlo. Un nivel de aumento muy alto podría impulsar a los fletadores a transportar sus contenedores en buques que navegan hacia el este, en vez del oeste, rumbo a los mercados asiáticos, por dar un ejemplo. En la medida que suban las tarifas del Canal, se harán más atractivas las conexiones ferroviarias transcontinentales. En otras palabras, la demanda por el Canal no es totalmente inflexible en cuanto a precios.

Es más, aumentándoles el costo de sus importaciones y exportaciones desde y hacia Europa, Panamá no aumenta su popularidad en los países de la costa occidental de Sudamérica.

Existen otras presiones sobre la ACP para que modere sus aumentos de precio. El Canal debiera ser el eje principal de un importante centro marítimo de las Américas. Y, en efecto, eso es lo que gradualmente se está creando con los nuevos proyectos portuarios en ambos lados del Canal.

Sin embargo, el éxito de esta iniciativa depende de que el transporte marítimo mundial utilice el Canal de forma continua con el paso de grandes volúmenes de carga. La ACP apenas empieza a mojar los pies en cuanto a precios se refiere y bien podría cometer errores; sin embargo, es muy improbable que insista en políticas que parecieran fueran a matar a la gallina de los huevos de oro del país.

The Shipping Times, 12 de enero de 2005

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

Diseño de diques rompeolas: conceptos generales, comportamiento estructural y funcional, proceso constructivo / Vicente Negro V., Ovidio Varela C. Madrid: Col. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2002. 357 p. Incluye elementos componentes de fallo; averías históricas y sus reparaciones; métodos de cálculo de comportamiento estructural de las partes del dique; nuevas tendencias y diseños ambientales.

El programa de eficacia personal: cómo organizarse para hacer más trabajo en menos tiempo / Kerry Gleeson. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 269 p.

Guía para trabajar de manera rápida e inteligente. Aprenderá a ahorrarse un mes de trabajo al año, siguiendo la sencilla regla de Hágalo Ya; resolver los problemas de interrupciones y de papeleo y gestionar y controlar las reuniones, los programas, los horarios y a no desperdiciar el tiempo.

Gestión integrada de proyectos / Marcos Serer Figueroa. Barcelona: Ediciones UPC, 2001. 366 p.

Aproximación globalizadora a la gestión de proyectos que se nutre de los principios básicos propagados por el Project Management Institute (PMI), adaptados a las exigencias propias del entorno más próximo.

El líder y la cultura organizacional: su incidencia en la eficacia de la empresa / Raúl Amador León. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2002. 180 p.

Analiza la relación entre la cultura organizacional y el liderazgo en el ámbito de entidades financieras y su incidencia en los resultados de la empresa.

El conocimiento común: cómo prosperan las compañías que comparten lo que saben / Nancy Dixon. Méx.: Oxford, 2001. 208 p. Valioso para los lectores interesados en comprender las prácticas para lograr la transferencia del conocimiento.

ABC del Agua

En Latinoamérica 77 millones de personas carecen de acceso a agua potable aunque la región ha logrado grandes avances en las décadas recientes. El porcentaje de personas con servicios de agua potable se ha incrementado del 33 por ciento de la población en 1960 al 85 por ciento en el 2000 sin embargo, aún 77 millones están sin dicho servicio: 51 millones en las áreas rurales y 26 millones en las urbanas.

Comisión Nacional del Agua de México

De pasajeros y vehículos: un mercado dinámico

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Las características de los diferentes segmentos de buques que transitan el Canal de Panamá son heterogéneas y dinámicas.

No todos los buques tienen el mismo comportamiento durante un año fiscal; más bien su movimiento responde a las tendencias de los mercados internacionales a los que prestan sus servicios.

Ese es el caso de los buques portavehículos y los buques de pasajeros, ambos identificados en la clasificación por tipo de buque del Canal de Panamá dentro del segmento de Servicios Especiales.

Los buques portavehículos, como su nombre señala, son aquellos que transportan automóviles, camiones y carga. Esta categoría también incluye a los buques "Roll On-Roll Off" (Ro-Ro), equipados con rampas para que camiones puedan entrar y salir a recoger o dejar carga.

Las regiones de intercambio comercial de este tipo de buques en las principales rutas marítimas que atraviesan el Canal de Panamá son Asia y Europa para fabricación y exportación; así como Estados Unidos y las Antillas para importación, distribución y venta.

Los buques de pasajeros o cruceros observan un comportamiento distinto a los demás buques de carga que transitan por la vía acuática debido a que ven al Canal y a Panamá como un destino turístico.

Este segmento, además, contribuye al turismo nacional ya que una parte de estos buques atraca en puertos locales y desembarca pasajeros que generan ingresos adicionales a la economía panameña.

Los resultados del año fiscal 2004

Buques portavehículos

Durante el año fiscal 2004 los buques portavehículos contribuyeron con un 13 por ciento del total de ingresos por peajes.

Por su capacidad volumétrica, estos buques representan una cantidad mucho más importante en tonelaje que en tránsitos, con cerca del 14 por ciento del total de toneladas netas del Canal (CP/SUAB – Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá.)

De acuerdo con Jaime Castillo, líder del grupo que analiza este segmento "tras varios años consecutivos de aumentos sostenidos en tráfico, el año fiscal 2004 registró disminuciones en el número de tránsitos y toneladas CP/SUAB. A pesar de ello, los ingresos recaudados alcanzaron los B/98.7 millones, producto de los incrementos en peajes en dos etapas, a partir del lero. de octubre de 2002 y el lo. de julio de 2003".

Por otro lado, precisó que los



Armando De Gracia

cambios monetarios de países fabricantes como el Japón (yen) y Corea del Sur (won) frente a un debilitado dólar americano promovieron las inversiones en fábricas de ensamblaje más próximas a las regiones de distribución y venta, principalmente en Norteamérica, lo que ocasionó que los principales fabricantes redujeran sus embarques marítimos en el último año.

Buques de pasajeros o cruceros

El mercado de buques de pasajeros o cruceros tuvo un comportamiento distinto al de los portavehículos.

Luego de dos temporadas consecutivas con cifras por debajo de los 210 tránsitos, el segmento de buques de pasajeros experimentó una fuerte recuperación durante la temporada 2003-2004.

Un factor de mercado que contribuyó a este auge fue el aumento en la seguridad en los puertos estadounidenses de embarque y desembarque de pasajeros, tras los atentados del 11 de septiembre de 2001. Las medidas tomadas por el gobierno norteamericano contribuyeron a devolverle la confianza de viajar a los turistas y de tomar excursiones al extranjero.

También el recobro gradual de la economía de Estados Unidos incentivó el gasto en actividades turísticas y recreativas y motivó un incremento en el número y la frecuencia de itinerarios y paquetes promocionales para los turistas.

Expectativas de Desempeño para el año fiscal 2005

Buques portavehículos

Según Castillo, a corto plazo se prevé un rápido acaparamiento del tonelaje disponible para transporte vehicular en el mercado, por lo que la falta de buques pudiera dificultar los



Néstor Ayala

planes de expansión de los operadores de portavehículos.

En tanto, el crecimiento de la flota mundial del segmento será bastante modesto ya que se espera salgan del mercado un gran volumen de buques con 20 o más años de servicio. Estas condiciones conducen a un pronóstico de tráfico conservador, mas no de cifras considerablemente altas como en años anteriores.

El motor del segmento, indica Castillo, "continuará siendo el comercio proveniente de las exportaciones de Corea del Sur y Japón hacia Estados Unidos, al igual que los embarques vehiculares europeos destinados a la costa oeste del continente norteamericano".

Buques de pasajeros o cruceros

En cuanto al mercado de los buques de pasajeros o cruceros, el crecimiento de la población norteamericana y su consumo masivo en actividades turísticas garantizarán un crecimiento modesto del segmento.

"Las perspectivas de tráfico son más conservadoras para la temporada 2004-2005", estima Castillo. De hecho, no se prevén niveles de tráfico por arriba del año fiscal 2004. Sin embargo, el Canal de Panamá mantiene su atractivo turístico y durante la presente temporada (2004-2005) se realizarán algunos tránsitos inaugurales de buques como el Paradise, Pacific Princess, Norwegian Spirit, Pride of America, el Silver Shadow, el Insignia, MSC Opera y el Disney Magic. ☆

Congestionamiento portuario causa más desvíos hacia el Canal



El congestionamiento en los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos se está convirtiendo en un problema crónico para exportadores chinos y otros fletadores del este asiático.

Esto es motivo de regocijo para la Autoridad que administra el Canal de Panamá, la cual ofrece a los buques un atajo entre el océano Pacífico y el Atlántico. También lo es para los puertos en la Costa Este de los EE.UU., donde el comercio asiático ha crecido en los últimos años.

Los atrasos sufridos por la carga en el sur de California, particularmente en los puertos gemelos de Los Angeles y Long Beach (que conjuntamente manejan el 43 por ciento de las importaciones de carga en contenedores por vía marítima desde Asia) están alterando los patrones comerciales transpacíficos.

En la actualidad, aproximadamente dos terceras partes de las importaciones provenientes de Asia hacia los EE.UU. se envían a California. Luego, las mercaderías destinadas a la Costa Este son transportadas por camión o riel. Cuando comenzó a empeorar la congestión, esta era la forma de entrega más económica para las industrias manufactureras y de ventas al por menor.

Pero ahora, un mayor número de líneas navieras está evitando la Costa Oeste estadounidense y, en cambio, están transitando el Canal de Panamá hacia los puertos de la Costa Este. Por el Canal navega el cuatro por ciento del comercio mundial y la Autoridad del Canal tiene un plan a largo plazo para ampliar la capacidad de la vía, y así acentuar su rol estratégico en la economía mundial.

Las rutas marítimas desde Asia hacia la Costa Este de los EE.UU. son hasta 50 por ciento más largas que a la Costa Oeste. Sin embargo, el 70 por ciento de la población del mercado más grande del mundo, vive en la mitad oriental de América del Norte.

Desde Asia, el Canal de Panamá ofrece un atajo crucial. Los buques desde el norte de China o Japón

hacia los puertos de la Costa Este de EE.UU.,

Pero ahora, un mayor número de líneas navieras está evitando la Costa Oeste estadounidense y, en cambio, están transitando el Canal de Panamá hacia los puertos de la Costa Este.

acortan aproximadamente 4,800 km al transitar por el Canal, en vez de circunvalar América del Sur.

China observa esta situación cuidadosamente ya que es, a todas luces, el mayor comerciante con los EE.UU. que usa buques portacontenedores. El comercio de contenedores entre Asia y EE.UU. creció más del 14 por ciento en los primeros nueve meses del año pasado. Casi 57 por ciento de ese volumen proviene únicamente de China. Se espera que la eliminación de las cuotas mundiales de textiles impuestas a partir del 1.º de enero, aumenten aún más los embarques de ropa de China a EE.UU..

La congestión de la Costa Oeste de los EE.UU. que se dio durante el tercer trimestre del año pasado a raíz de la conmoción causada por los embarques prenavideños, resultó de la escasez de mano de obra, ineficiencias e infraestructuras portuarias y terrestres que rebasaban su capacidad. Algunos buques portacontenedores cargados al máximo

sufrieron retrasos de hasta una semana, añadiendo costos por US\$300,000 en concepto de combustible y salarios de la tripulación.

Varias navieras reorientaron sus buques a puertos en la Costa Oeste de Canadá y México, a pesar de que les tomaría más tiempo llegar hasta la Costa Este de EE.UU. por vía terrestre. Aunque se han contratado más trabajadores para los puertos de California, la solución de muchos de los problemas que contribuyen a la congestión y las demoras crónicas, requiere de tiempo y grandes sumas de dinero.

Desde que una disputa laboral cerrara todos los puertos de la Costa Oeste de los EE.UU. por 10 días en octubre de 2002, han aumentado los embarques directos provenientes de Asia hacia los puertos principales de la Costa Este de los EE.UU. por el Canal de Panamá. Los grandes vendedores minoristas estadounidenses también han construido centros de distribución regionales cerca de muchos de estos puertos. En Savannah, Georgia, por ejemplo, la actividad portuaria prácticamente se ha duplicado en cinco años, convirtiéndolo en el segundo puerto de contenedores con mayor movimiento de la Costa Este, después del complejo portuario de Nueva York-Nueva Jersey.

Pero los buques portacontenedores son cada vez más grandes y muchos de los más nuevos no caben por el Canal de Panamá. La autoridad canalera está considerando un plan para la construcción de un nuevo juego de esclusas a lo largo de los seis pares existentes. Pero esto tomará varios años a un costo estimado de US\$8 mil millones.

Mientras tanto, la Autoridad dice que aún pueden transitar más buques por el Canal, aunque está trabajando a 93 por ciento de su capacidad. Actualmente, más de 13,000 buques transitan la vía acuática cada año.

Tomado del South China Morning Post del 11 de febrero de 2005

Cuenca urbana amplía su alcance

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

El programa que empezó como una iniciativa de un grupo de empleados de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) denominada "Cuenca Urbana", ahora se extiende y amplía sus horizontes.

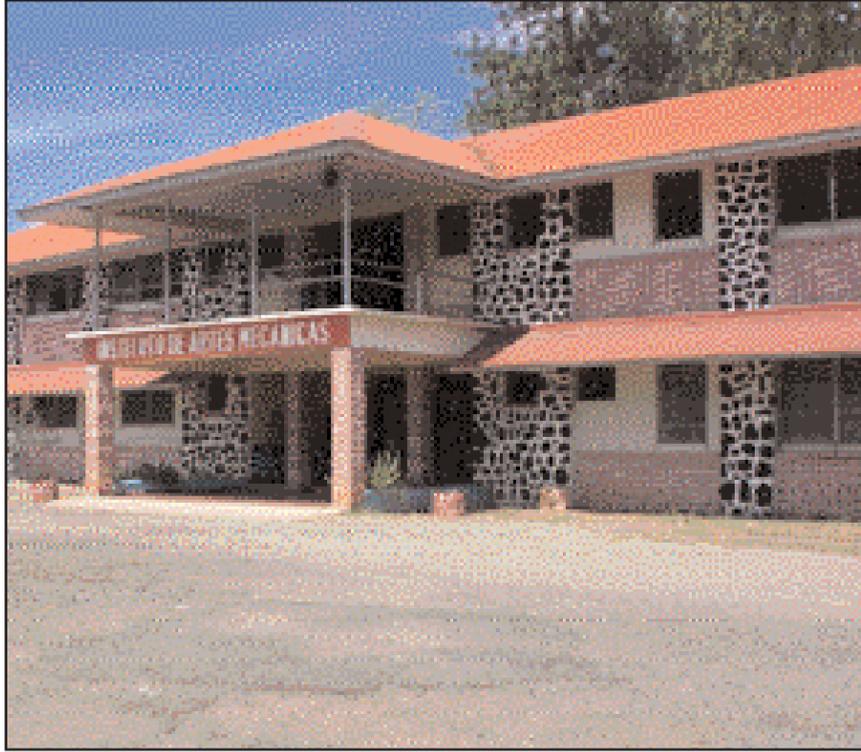
Este entusiasta grupo de colaboradores ha conseguido el apoyo del Ministerio de Educación de cara a dar continuidad al proyecto en otras escuelas del país.

Este proyecto consiste en instruir a los estudiantes sobre temas como la seguridad industrial para trabajar de manera más segura en los talleres donde aprenden.

Adicionalmente se brinda apoyo en cuanto a reparación de aulas de clases o laboratorios para mejorar el ambiente en el que los estudiantes aprenden día a día nuevos oficios. Todo esto de manera voluntaria.

Los primeros pasos se dieron en el Colegio Artes y Oficios, pero entre los meses de enero y febrero de este año se ha extendido al Instituto Profesional y Técnico (IPT) de Colón, el IPT de Don Bosco, el Instituto Nacional de Agricultura de Divisa y el IPTA de Aguadulce.

"Esta es la primera etapa", explica José Northover, coordinador general



del programa Cuenca Urbana, al referirse a la extensión del proyecto que cuenta ahora con el apoyo del Ministerio de Educación.

La segunda etapa de esta iniciativa tomará en cuenta al IPT de Bocas del Toro y al IPT de David, añadió Northover.

Para las visitas a los colegios en una primera fase se identifican algunas

deficiencias en materia de infraestructura, así como las necesidades de cursos especiales en materia técnica o industrial, como los cursos de seguridad.

Estos cursos tienen como propósito reducir al máximo los accidentes que se puedan suscitar en un taller y abarcan los pasos básicos para un ambiente seguro en tareas industriales hasta cómo

proveer los primeros auxilios.

Uno de los objetivos que se ha impuesto este programa, de acuerdo con Northover, es dotar a los colegios con Centros de Investigación y Desarrollo. Es decir, habilitar en las escuelas un aula de clases donde los estudiantes puedan tener computadoras y al mismo tiempo tener acceso a nuevas herramientas y conocimientos actualizados relacionados con las materias técnicas que estudian.

Para llevar esta tarea a cabo se adelantan reuniones con las comunidades educativas; es decir, los padres de familia, los profesores y los estudiantes, así como con funcionarios del Ministerio de Educación. La idea principal es que estos espacios físicos se desarrollen mediante la autogestión y el apoyo no sólo estatal, sino de las empresas privadas.

Los avances que se den en el transcurso de las visitas de los empleados de la ACP a los colegios serán incluidos en un informe que se presentará al MEDUC, según Northover.

En este proyecto participan de manera activa también Víctor Mendoza, coordinador técnico, Jorge Vásquez, Emilio Barría, y el "Grupo de Confiabilidad"; integrado por un grupo de los colaboradores del sector Atlántico. ☆

Atletas panameños irán a Japón

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Doce atletas panameños se han preparado durante varios meses para esta ocasión. Tienen el entusiasmo y, sobre todo, la experiencia; ya representaron al país en una ocasión anterior.

Ahora tienen la responsabilidad de llevar nuevamente el nombre de Panamá en los próximos Juegos Mundiales de Invierno de Olimpiadas Especiales que se celebrará en Nagano, Japón.

En esta ocasión alrededor de 3.150 atletas y sus entrenadores procedentes de 80 países del mundo, incluyendo a Panamá, se darán cita en el Nagano Olympic Memorial Arena de Japón, del 26 de febrero al 5 de marzo próximos, para medir sus destrezas en distintas disciplinas deportivas de invierno.

Panamá será representada por el equipo de hockey sobre piso de la provincia de Veraguas, quienes estarán acompañados por cuatro entrenadores y un jefe de delegación.

Panamá participó por primera vez en unas Olimpiadas Especiales en Baton Rouge, Louisiana (EE.UU.) en 1983. En aquella ocasión cuatro atletas trajeron al país cuatro medallas de oro y una de bronce.

Desde esa fecha Panamá ha participado en los juegos de Notre Dame, Indiana, en 1987; de Minnesota, en 1991; Connecticut, en



El equipo durante uno de sus entrenamientos

1995; en los juegos de Invierno de Alaska, en 2001; y en el 2003 en Dublín, Irlanda.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha brindado su apoyo a Olimpiadas Especiales Panamá cediendo cada sábado, entre 9 y 11 de la mañana las instalaciones del gimnasio en Balboa.

Paralela a la celebración de los juegos Mundiales de Invierno en Nagano, se celebrará una Cumbre Juvenil Global de Atletas Líderes. En

esta actividad los atletas podrán elegir y decidir sobre diversos temas así como del futuro de la organización.

La organización internacional Olimpiadas Especiales tiene programas acreditados en 17 países de Latinoamérica, con los cuales se benefician más de 75,000 atletas con entrenamiento y competiciones deportivas durante todo el año.

Estos programas son apoyados con el trabajo de más de 15,000 entrenadores que son voluntarios en

su tiempo libre.

De acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) se estima que en América Latina actualmente hay 17 millones de personas con retardo mental. La organización de Olimpiadas Especiales América Latina tiene el objetivo ambicioso de llegar a más de 190,000 atletas en el año 2005. ☆

Bitácora del Canal

Ártico: ni en 100 años

Jorge L. Quijano
Director Operaciones Marítimas

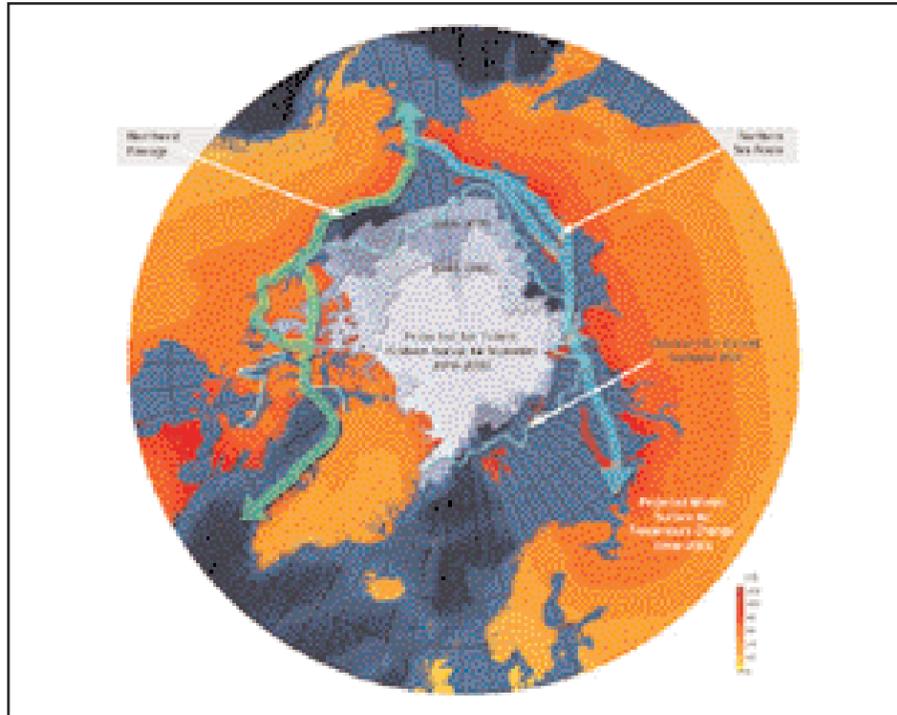
Siempre es bueno conocer información de primera mano sobre aquellos temas que nos interesan. Por ello es que califico como muy alentadora la reciente visita a nuestro país de los doctores George B. Newton Jr., y Lawson Brigham, de la Comisión Ártica de Estados Unidos. Se trata de personas profundamente involucradas en un asunto que últimamente ha cobrado gran interés: el calentamiento global y sus consecuencias en el mundo. Obviamente que una de ellas es el deshielo del Polo Norte y la posibilidad de que se den rutas marítimas a través de él.

Una preocupación genuina de algunos panameños es preguntarse si el deshielo del polo tendría consecuencias futuras para el Canal de Panamá por la supuesta competencia que representaría para su negocio, especialmente puesto sobre la perspectiva de la ampliación de la vía. Analicemos el tema desde una perspectiva marítima.

Comencemos con echar una mirada a los resultados de la Evaluación sobre el Impacto Climático en el Ártico: la navegación (120 días al año) en el área tendrá que esperar alrededor de 100 años. Y digo navegación, no navegación comercial. Es decir, resulta poco más que apresurado aventurar que en el área habrá navegación comercial.

El estudio fue presentado el pasado 8 de noviembre en una conferencia en Islandia. Proyecta que la Ruta Marítima del Norte (Ártica) a lo largo de la costa norte de Rusia hacia el norte de Europa es probable que sea navegable durante 120 días al año para el 2,100 en comparación con los 30 días actuales, si el hielo continúa reduciéndose. No obstante, esta ruta no compite con el Canal de Panamá sino con el Canal de Suez. Por el otro lado del ártico, la ruta entre los océanos Pacífico y Atlántico, conocida como el Paso del Noroeste, que pudiese competir con nuestra ruta no ofrece las mismas perspectivas de navegación comercial debido a la variabilidad de las condiciones climáticas entre un año y otro. Aun durante el verano existe una cantidad de hielo marino ambulante que hace peligroso la travesía y que puede acumularse entre las islas y tierra firme, obstruyendo la salida de este paso al Océano Atlántico. Ante esta incertidumbre de la navegabilidad de la ruta es poco probable que los servicios de líneas, como los de buques portacontenedores (principal segmento del Canal) que operan con un itinerario, opten por esta ruta.

La ventaja que tendría este paso en el 2100 sobre el Canal de Panamá sería únicamente en rutas de Asia al Norte de Europa, rutas no principales para nuestra vía acuática. Es importante señalar que un viaje de Yokohama (Japón) a New Orleans (EE.UU.), ruta importantísima para la ACP, vía el paso del Noroeste de Canadá es más largo en distancia que por el Canal de Panamá. En el caso de un viaje desde Shanghai a Norfolk, en la costa este de los EE.UU. aunque la distancia es mas corta a través del Paso del



Recientemente estuvieron en Panamá para tratar el tema el presidente de la comisión para la Investigación del Ártico de Estados Unidos, George B. Newton Jr., y el doctor Lawson Brigham, director ejecutivo. Esta Comisión fue establecida en 1984. 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.

Noreste, debido a que los buques tendrán que reducir su velocidad por seguridad de la navegación, nuestra ruta mantiene aun la ventaja en tiempo. Y en los negocios, especialmente el marítimo, el tiempo es dinero.

Los expertos que han navegado en estas aguas heladas enfatizaron que aun en verano la navegación solo seria factible a una velocidad de no más de 10 nudos para reducir los riesgos de la navegación. En algunos casos, esto representa la mitad de la velocidad de un buque porta contenedores y un 33 % menos que un buque granelero o tanquero. También plantearon que los buques tendrían que estar dotados de máquinas con mayor potencia para complementar sus cascos

reforzados, lo que igualmente implica más consumo de combustible y, obviamente, más costos y más contaminación. De igual forma mencionaron la necesidad de escoltas de buques rompehielos cuando el clima se agudiza. Una tras otras se van sumando necesidades e inconvenientes y el resultado final es una ruta considerablemente más costosa e impredecible en comparación con las actuales a través del Canal de Panamá. Por todas estas razones, las rutas árticas no representan en particular una competencia para el Canal en las rutas principales que servimos. Ni ahora ni en 100 años. ☆

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1915 - Hace 90 años

Se completó la construcción de las paredes principales del dique seco número uno en Balboa. Éstas, al igual que las esclusas del Canal, eran capaces de manejar grandes buques a flote. Sólo quedaron pendientes de culminar los trabajos menores alrededor de la entrada y la parte superior del dique, donde se instalaría la maquinaria.

El Canal fue bloqueado por un deslizamiento en el Corte Culebra. El deslizamiento, aunque había sido pronosticado, ocurrió mucho antes de la fecha en que los oficiales lo habían calculado. A consecuencia del evento, la vía acuática estuvo cerrada durante cuatro días.

Las cifras oficiales del primer año de operaciones del Canal de Panamá aparecieron en el Panama Canal Record. Ese primer año se realizaron 1,317 tránsitos. Por el Canal pasaron 4,596,644 toneladas netas; y 6,494,673 de toneladas brutas. El total de peaje pagado fue de \$5,216,149.26.

1955 - Hace 50 años

Todas las comunidades de la llamada Zona del Canal, tanto civiles como militares, se unieron en la primera prueba de defensa civil. En esta prueba también tomó parte la población de las ciudades de Panamá y Colón.

El Canal de Panamá puso a la venta la grúa flotante U.S. Ajax. Esta grúa estuvo al servicio del Canal por más de cuarenta años. Los trabajos que se realizaron con la ayuda de la Ajax incluyeron el sacar buques hundidos y la carga y descarga de equipo.

1964 - Hace 41 años

El Canal de Panamá celebró su quincuagésimo aniversario (cincuenta años) el 15 de agosto de 1964, medio siglo al servicio de los buques del mundo. Medallas, estampillas conmemorativas, un libro de historia del Canal y varias ceremonias en Panamá y en los Estados Unidos ayudaron a marcar el aniversario dorado de esta maravilla del mundo.

Un grupo de dieciocho aprendices del Canal de Panamá se graduó como jornaleros. Quince de los miembros de este equipo eran panameños y tres eran americanos.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

Los héroes del Marne

Anthony McLean
aamclean@panamawide.com

Hace 85 años, el 24 de enero de 1920, en su travesía de Nueva York a Australia, se incendió el vapor Marne en el puerto de Cristóbal. La tripulación, consciente de la peligrosidad de la carga de bencina, gasolina y aceite que transportaba, abandonó sus puestos de guarda y dejó solos al capitán, al primero y segundo oficial encargado, al ingeniero jefe y su primer ingeniero asistente.

Ante la urgencia de controlar el incendio y evitar una explosión que podía abarcar el muelle y alrededores, la capitanía del puerto de Cristóbal solicitó la asistencia de los trabajadores del Departamento del Ferrocarril que presenciaban el siniestro. Luego de consultar entre sí, y conscientes del peligro, ocho de los más valerosos decidieron asistir en el control del incendio.

Después de invocar al Señor Creador, los hombres abordaron el barco y lo alejaron a una distancia prudencial del muelle y procedieron a sofocar el incendio. La tenacidad y el esfuerzo no fueron suficientes; el intenso calor y el creciente peligro les obligó a desistir del intento. La única opción era hundir el siniestrado buque para sofocar el fuego que se propagaba sin control. Con esfuerzo sobrehumano, los hombres trataron de activar las válvulas, pero fue en vano y tuvieron que abandonar el barco sin lograr sus objetivos.

Las autoridades del puerto de Cristóbal solicitaron la ayuda de dos submarinos que se encontraban en los alrededores y, después de 54 disparos de



William McLean, William Kwier, G. Whyly, P. Olya, L. Archer, L. Hazze1, S. Francis y W. Newton lograron alejar al Marne del puerto, evitando que las llamas alcanzaran el muelle.



cañones, lograron hundir al Marne en la Bahía de Limón. Al cabo de cinco semanas el buque fue reflotado, pero días después se incendió por segunda vez y una fuerte explosión cerca del cuarto de máquinas logró hundirlo nuevamente. Otra vez fue necesario

reflotarlo y descargarlo para su reparación.

El 9 de marzo siguiente, el jefe del departamento donde laboraban los ocho hombres que asistieron en el rescate del vapor Marne les entregó una carta de la capitanía del puerto, en la que reconocía

la valentía y el desprendimiento de estos trabajadores. Ellos fueron: William McLean, William Kwier, G. Whyly, P. Olya, L. Archer, L. Hazze1, S. Francis y W. Newton. El Marne partió hacia Nueva Orleans el 16 de febrero de 1921, totalmente rehabilitado. ☆

¡Al rescate!



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Con mucha frecuencia los empleados de la Autoridad del Canal de Panamá hacen algo más que operar la vía acuática. Este es el caso de un grupo de empleados de operaciones de las esclusas de Gatún quienes rescataron de morir ahogado a un pequeño venado.

Este, aparentemente huyendo, se tiró al agua desde una isla cercana, se encontraba perdido y a punto de ahogarse. El pequeño fue avistado por unos boteros quienes con el apoyo de unos pasacables, concientes de la protección al medio ambiente y su fauna, se dieron a la tarea del rescate. Una vez a salvo, el pequeño fue llevado



A la izquierda, el pequeño caimán con los trabajadores de Emergencias y Contingencias. A la derecha, los rescatistas con la cría de venado.



a la sección de entomología de la ACP para entregarlo a la ANAM.

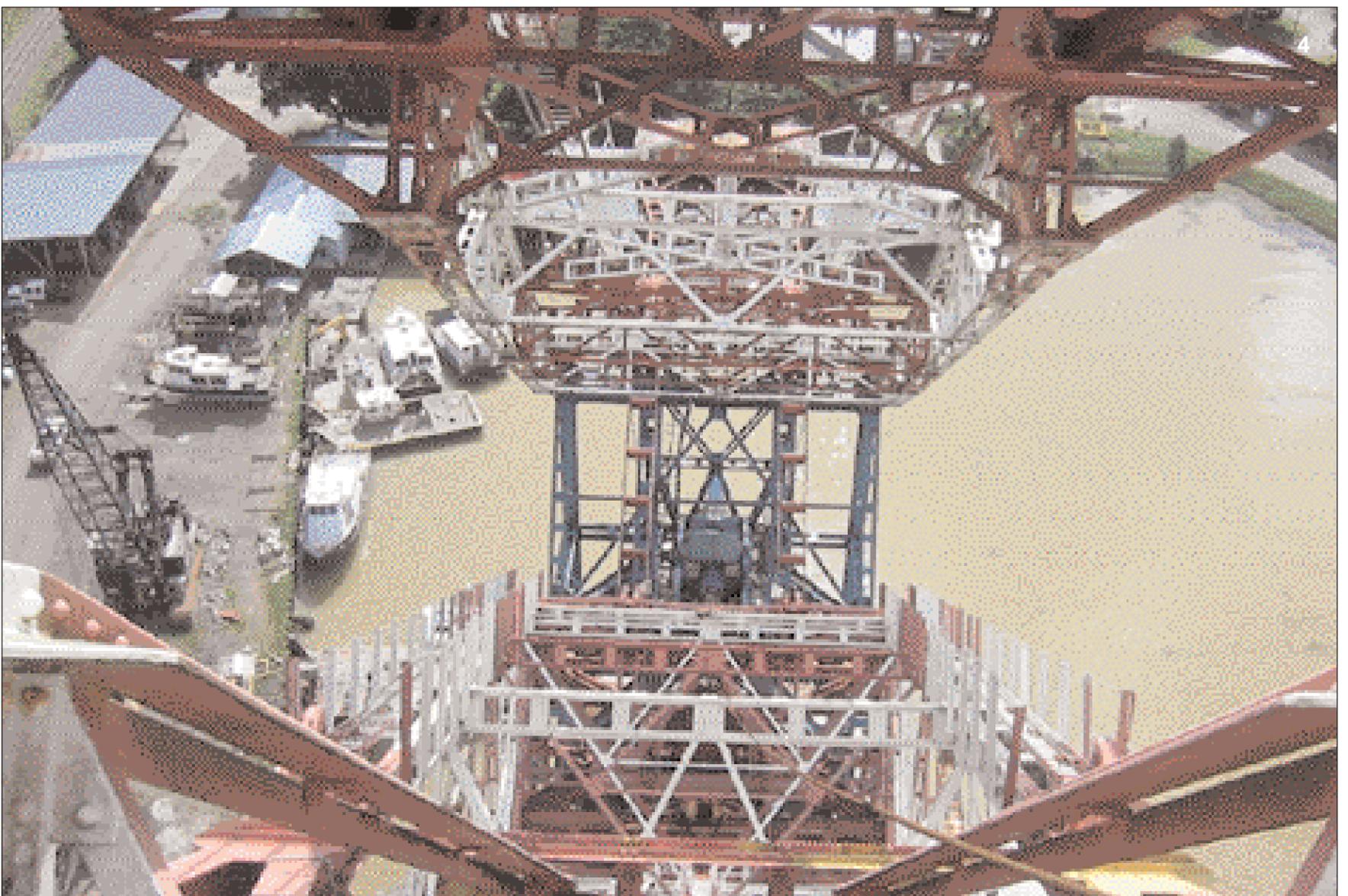
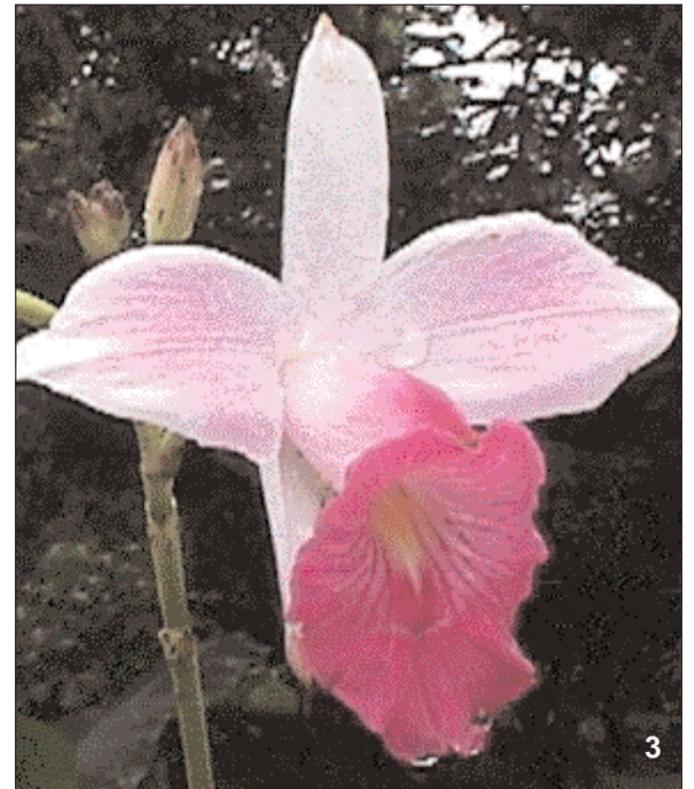
Experiencia similar vivió un grupo de trabajadores de la División de Administración de Emergencias y Contingencias cuando fue reportada la presencia de un caimán en la parte trasera del taller de rehabilitación de rieles en Miraflores Este. El animal fue capturado, tomando todas las medidas para garantizar su seguridad. ☆



El Canal en imágenes

- (1) Torre en Cerro Pelado. Roberto Pérez-Franco, ingeniero.
- (2) Tomando un descanso. Javier Córdoba, terapeuta físico.
- (3) Orquideas de Toabré. Emilio A. Messina, sociólogo.
- (4) Dragado desde la Titán. Argel Reyes.

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.



Programa Cultural de Verano

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

2005

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 Ledezma 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 Médica
Mosaico de nuestro folklóre a través de la música, cantos y bailes

