



Reunión marítima en Panamá



Durante tres días expertos de varias latitudes analizaron las realidades de la industria marítima. El Canal fue el tema central.

PAG>3

Crecimiento sostenido



Los buques portacontenedores y los refrigerados presentaron un incremento rápido en el primer trimestre del AF2005

PAG >4

Un día divertido



Miles de empleados y sus dependientes se divertieron en grande durante el día de la familia canalera.

PAG >8

Verano cultural en la ACP

Mientras la Conferencia Panama Maritime proyectaba mundialmente la importancia marítima del país (3), el Programa Cultural de Verano de la ACP ponía una vez más de manifiesto la contribución de la entidad a la promoción de los valores artísticos de Panamá. ◆6y7

Marco González



CORRESPONDENCIA

Domingo, 20 de febrero de 2005

Señores
ACP

Estimados señores:

Visité el Centro de Visitantes dos veces, una con mi hijo, quien vino a ver mi tierra natal por tres días, y, en otra ocasión, para fotografiar varias porciones de las exhibiciones. Está muy bien hecho y es algo de lo que la ACP se debe enorgullecer. Su personal en el centro está muy bien preparado y es muy servicial. Los grupos de turistas que visitaban el centro mientras que yo estaba allí sumaban grandes cantidades y eran muy positivos en sus comentarios.

Me he tomado la libertad de enviarles una pregunta que recibimos en el museo. Espero que no les moleste y que promueva a la ACP y su imagen.

Chuck Hammer
Panama Canal Museum
Presidente *in absentia*
4480 Mainlands Blvd. W.
Pinellas Park, FL 33782
www.panamacanalmuseum.org

La foto

Néstor Avala



Ahora también de noche: un Panamax portacontenedores transita la esclusa de Miraflores

De la Administración

Programa Cultural y Día Familiar



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 Programa Cultural de Verano puso de manifiesto la contribución de la ACP a la promoción de los valores artísticos del país.

Con éxito sobresaliente la ACP llevó a cabo tanto su Programa Cultural de Verano como el Día Familiar, actividad esta última que cada año reúne a los colaboradores de la entidad y a sus dependientes.

En su tercera edición, el Programa Cultural de Verano puso de manifiesto la contribución de la ACP a la promoción de los valores artísticos del país, esfuerzo que año tras año reúne a una mayor cantidad de público en las presentaciones ofrecidas en las escalinatas del Edificio de la Administración. El aporte es particularmente significativo en la oferta cultural del país durante la temporada seca. Ya institucionalizado, el programa asegura su continuidad con índices crecientes tanto en variedad como en la calidad de sus espectáculos.

A su vez el Día Familiar registró este año un récord de asistencia, al punto de poder señalar que la mayoría de quienes no asistieron lo hicieron por hallarse en sus centros de trabajo o por razones involuntarias. El éxito de la actividad fue resultado de una organización en la cual no se descuidó detalle para garantizar que los asistentes disfrutaran, junto con sus dependientes, de un día verdaderamente inolvidable.

Así, mientras responde a las expectativas de la sociedad panameña que aspira a ver en el Canal un activo cada más determinante de su desarrollo integral, la organización motiva el orgullo participativo de sus asociados en la tarea de generar beneficios para todos los panameños.



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.

Ampliación: una decisión de país

Manuel Domínguez

modominguez@pancanal.com

El proyecto de ampliación del Canal es una decisión de país que contará con una amplia divulgación en todo el territorio nacional, indicó el ingeniero Alberto Alemán Zubieta, administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), durante la séptima conferencia internacional Panamá Marítimo 2005.

Durante el evento fueron analizados diversos componentes del sector marítimo panameño, en especial aquellos relacionados con el Canal. En su inauguración el presidente de la Cámara Marítima Panameña, Juan David Morgan hijo, presidente del comité organizador, indicó que “hoy día el Canal de Panamá, administrado por panameños, funciona más eficientemente que nunca. Nuestros puertos en ambos océanos manejan cada vez más carga y con una eficiencia que no tiene rival, aún en los puertos de los llamados países del primer mundo”.

Alemán Zubieta recordó que por razones históricas la Constitución requiere que de proponerse la construcción de un Tercer Juego de Esclusas es necesario convocar un referéndum.

“El proyecto requiere de la aprobación de la Junta Directiva de la ACP, que a su vez tiene que presentarlo al Consejo de Gabinete. Éste lo considera y, luego de aprobarlo, lo envía a la Asamblea para su consideración y la respectiva convocatoria de un referéndum nacional, con el fin de que todos los panameños y las panameñas tomemos la decisión en nuestro papel de accionistas de esta empresa estratégica”, explicó.

“Esto, añadió, plantea la necesidad, y eso es nuestro convencimiento, de que estamos hablando de un proceso que tendrá una amplísima divulgación nacional. Estoy seguro que también la tendrá internacionalmente porque el Canal es un elemento crucial en el movimiento del comercio mundial”.

En este sentido, el Administrador reiteró que la complejidad del proyecto ha hecho necesario llevar adelante una etapa profunda de análisis. “Estamos ante algo mucho más complejo que la construcción de una obra común. Primero hemos creado los escenarios que vamos a modelar. Principalmente tenemos los modelos de capacidad, demanda, e hídrico. Cada uno de ellos nutre el modelo financiero, que finalmente nos dirá si esto tiene valor para los panameños”.

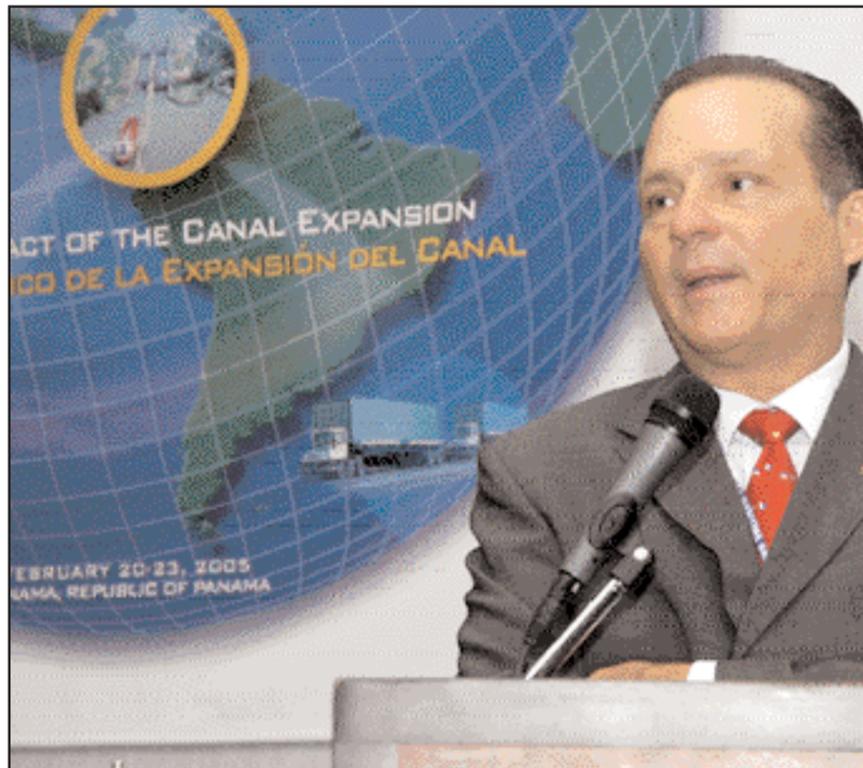
Actualmente la ACP se encuentra en la etapa de la modelación final para llegar a la etapa de presentación.

Los estudios

En su turno, el ingeniero Agustín Arias, director del Departamento de Ingeniería de la ACP, explicó que la ACP trabaja con miras a identificar las mejores vías para eliminar las restricciones que impone el Canal a la ruta y atraer mercado; proveer nuevos servicios y diversificar las fuentes de ingresos; disuadir a posibles competidores de desarrollar opciones que compitan con el Canal; desarrollar



Armando Degracia



El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, durante su presentación. A la derecha, de arriba hacia abajo, los ingenieros Agustín Arias, Rodolfo Sabonge y Jorge Quijano.



holgura operativa para el Canal existente; desarrollar economías de escala para reducir costos unitarios; y garantizar el agua necesaria para el consumo y la operación del Canal.

Más demanda

El ingeniero Rodolfo Sabonge, director del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP, hizo un análisis completo de la evolución histórica del tráfico por el Canal y sus proyecciones futuras. Explicó que los factores que inciden en las proyecciones de la demanda del canal son varios. Mencionó los efectos y consecuencias de la globalización y los Tratados de Libre Comercio; la evolución de la Industria Marítima y de Transporte; los cambios dramáticos en la logística y la cadena de suministros, así como el avance tecnológico en las telecomunicaciones y los sistemas de información.

Capacidad limitada

Durante su presentación, el ingeniero Jorge L. Quijano, director de

Operaciones Marítimas de la ACP, recalzó que en el Canal se han invertido alrededor de mil 500 millones de dólares en la actualización de las infraestructuras y equipos de esta vía acuática. De acuerdo con Quijano, se tienen contemplados y en marcha otros proyectos, como el enderezamiento de las curvas en el Corte Culebra, la profundización del cauce en el lago y en las entradas de la vía, y la iluminación de las esclusas. Además, durante los próximos siete años, se contempla la construcción de una estación de amarre para dos buques Panamax, inmediatamente al norte de las esclusas de Pedro Miguel, en la orilla oeste del Corte Culebra, con miras a maximizar la capacidad del Canal.

Explicó que la ruta marítima panameña en la actualidad tiene capacidad para el tránsito de 280 a 290 millones de toneladas CP-SUAB, pero con los trabajos de modernización, su capacidad puede alcanzar entre 330 y 340 millones de toneladas en el 2012, cuando se logre su capacidad máxima.

Posteriormente, el aumento de la demanda que se pronostica causaría una degradación considerable en la calidad del servicio que brindamos. Especialmente, se afectarían los servicios de líneas que son los clientes principales del Canal y que requieren de un servicio *justo a tiempo*.

Indicó que, en la medida en que se presenten buques más grandes, los cupos del sistema de reservaciones comienzan a ser insuficientes para responder a la demanda; por tal razón, es importante ir aumentando el número de los cupos disponibles a nuestros clientes. Para hacer esto, se requiere capacidad adicional, ya que una reservación nos obliga a un nivel específico y pactado de servicio con el cliente. Una vez logremos acomodar los buques más grandes, éstos empezarán a desplazar a los más pequeños que, normalmente, transitan de noche con las mejoras, los buques grandes lograrían utilizar más parte de la noche.

Crecimiento rápido y sostenido

Armando Degracia



Portacontenedores

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Los buques portacontenedores han tenido el mayor y más rápido crecimiento tanto en tránsitos como en toneladas para el Canal de Panamá en los últimos períodos fiscales. Estos buques son incluidos dentro del segmento de Servicios de Línea, junto con los buques de carga refrigerada, en la segmentación para su análisis que prepara el Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Los portacontenedores transportan todo tipo de mercancías, desde ropa hasta electrodomésticos; mientras que los buques refrigerados llevan cargas perecederas como carnes, mariscos y frutas; principalmente bananos. Ambos sectores tuvieron gran importancia para el Canal de Panamá durante el año fiscal 2004 e incluso en el primer trimestre del AF2005.

Buques portacontenedores

Para el AF2004, los buques portacontenedores representaron el 33.0 por ciento del total de los ingresos en concepto de peajes, el 32.4 por ciento del total de toneladas netas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) y el 18.1 por ciento del total de tránsitos a través del Canal.

Gerardo Maucci, especialista en comercio internacional y líder interino del grupo que analiza el segmento de Servicios de Línea, explicó que el número de tránsitos y el tonelaje neto CP/SUAB incrementaron 7 por ciento y 9.8 por ciento respectivamente con relación al AF 2003, mientras que los ingresos en concepto de peajes



Buque refrigerado

crecieron un 13.4 por ciento con respecto al año anterior.

Durante el pasado año fiscal, más del 76 por ciento del total de tránsitos de este segmento fueron buques de 100 o más pies de manga. Esta cifra continúa aumentando, dada la preferencia de los operadores por buques de mayor tamaño.

Se espera que el crecimiento del segmento de portacontenedores continúe en aumento ya que en enero de este año inició un nuevo servicio llamado AWE-4 de la alianza CHKY, conformada por Cosco, Hanjin, K-Line y Yang Ming.

Por otro lado, varios operadores de servicios de línea han anunciado un aumento de su capacidad en los buques portacontenedores que utilizan la vía acuática. Entre éstos se encuentran la empresa APL con cuatro buques Panamax de 5,000 TEU'S (medida de contenedor de 20 pies), los cuales reemplazarán cuatro buques de entre 3,100 y 4,400 TEU que operan en este servicio entre Asia y la costa oeste de

Estados Unidos y de la costa oeste de EE.UU. a Europa.

Este movimiento beneficia al Canal de Panamá y a los puertos de trasbordo en Panamá ya que estos buques aportarán mayores ingresos en materia de peajes, al igual que servicios conexos y aumentan la posibilidad de carga adicional para los puertos.

Además se adicionarán los servicios de trasbordo en el Caribe como el de NYK, que proveerá conexión con trasbordo en Manzanillo (Colón) para carga de Asia-Golfo de Estados Unidos.

Con este servicio se permitirá embarcar carga desde Manzanillo con origen en Asia y con destino Estados Unidos, lo cual incentiva el uso de la ruta por el Canal de Panamá.

Los problemas de capacidad en la infraestructura de transporte en la costa oeste de Estados Unidos han obligado al importador a buscar alternativas para satisfacer sus requerimientos logísticos de transporte. "Como resultado, la gran demanda de la ruta a través del Canal se hace palpable", explica Maucci.

La ruta por Panamá ofrece confiabilidad a sus usuarios. La diferencia en tiempo, que era la principal ventaja del sistema intermodal de Estados Unidos, se ha reducido, favoreciendo la ruta por el Canal como alternativa más económica.

Buques refrigerados

Los buques refrigerados son altamente sensibles al tiempo por la naturaleza de la carga que transportan. Dentro de esta industria, los productores y los importadores necesitan optimizar los métodos de almacenamiento que permitan conservar los productos con niveles adecuados de frescura para su consumo.

Durante el año fiscal 2004, este segmento representó el tercero en importancia para el Canal en cuanto al número de tránsitos, con 2,316 tránsitos.

La carga refrigerada representa aproximadamente 5.0 por ciento del total de la carga de la vía acuática.

Para el año fiscal 2005 se espera que como resultado de los tratados de libre comercio firmados por Chile con Estados Unidos y la Unión Europea se incremente el intercambio comercial en los principales flujos de carga refrigerada a través de la ruta del Canal.

Los tratados de libre comercio suscritos por Chile tienen y continuarán teniendo un impacto beneficioso para su comercio exterior, generando un aumento de sus volúmenes de carga desplazados por el Canal de Panamá. Por ejemplo, en el año fiscal 2003 las exportaciones chilenas con destino a Europa aumentaron en 57 por ciento por la vía acuática.

Competir con los ojos abiertos II

La decisión de establecer actividades de CI en una empresa puede marcar una diferencia en términos de aumento o pérdida de ingresos, mercado y clientes.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Establecer una cultura y un sistema de Inteligencia Competitiva (CI) en los negocios permite dar seguimiento, en el entorno externo, a aquellos factores que puedan ser oportunidades o riesgos para la empresa, y así apoyar la toma de decisiones estratégicas de la alta gerencia. El proceso específico que crea una empresa para notificar a la alta gerencia las oportunidades y riesgos se le conoce como Alerta Temprana (Early Warning, en inglés) (ver El Faro del 11 de noviembre de 2004)

La decisión de establecer actividades de CI en una empresa puede marcar una diferencia en términos de aumento o pérdida de ingresos, mercado y clientes. En pocas palabras: puede determinar la continuidad exitosa o la total desaparición de la empresa.

En este sentido, la selección del recurso humano es fundamental para lograr el éxito de un sistema de CI. El analista de CI debe reunir características específicas. Debe estar orientado al detalle y al mismo tiempo tener una visión sistémica. Debe ser esforzado, acucioso, con tacto, analítico y enfocado en un propósito. "Con estas características, el recurso humano seleccionado debe permanecer inquieto ante la realidad, un poco paranoico" indica Onésimo Sánchez, del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP.

El analista de CI debe manejar cuatro variables muy importantes para lograr el éxito en su gestión:

- La cultura de la empresa
- El estilo de decisión de la alta gerencia
- La personalidad del Gerente de la empresa
- Las habilidades y personalidades de los colaboradores

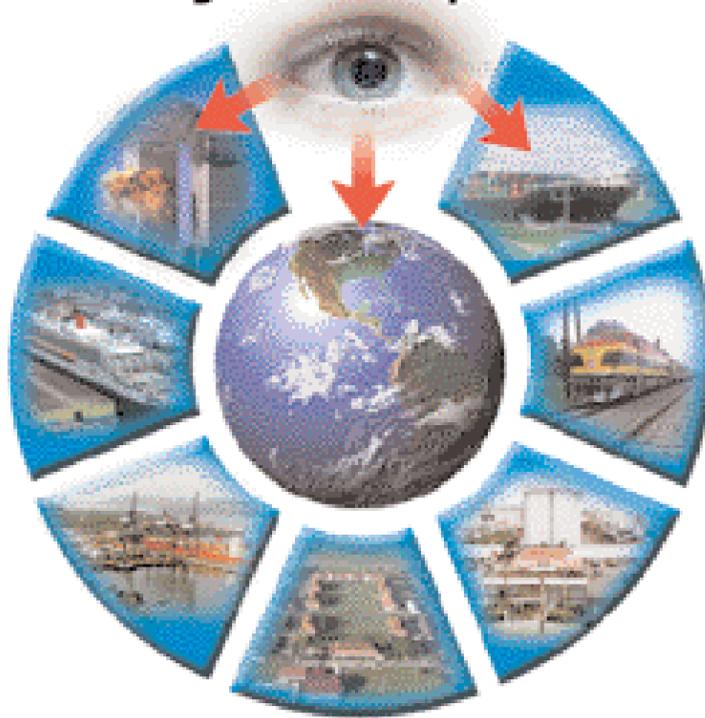
Cualidades cognitivas

El analista que se dedica a las actividades de alerta temprana se le conoce como analista estratégico de riesgos y de acuerdo al doctor Ben Gilad, autor del libro "Early Warning", este debe poseer dos cualidades cognitivas esenciales: habilidad de síntesis e integridad.

Síntesis

La habilidad de síntesis se refiere a la capacidad de armar un rompecabezas con piezas que no están relacionadas directamente y que al principio hasta resulten extrañas.

Esquema de un Sistema de Inteligencia Competitiva



Integridad

La integridad, a pesar de ser considerada parte de la personalidad, en este contexto se refiere a la capacidad de decisión basada en buenos valores y creencias. El analista estratégico de riesgos debe ser capaz de llamar la atención a la alta gerencia hasta en aspectos negativos de su gestión que puedan poner en peligro la viabilidad de la empresa. "Obviamente no se quiere un pesimista ni un abogado del diablo ni tampoco un optimista extremo, sino una persona que pueda expresar a la alta gerencia una percepción de la realidad. Es por ello que el analista debe ser íntegro y a la vez valiente para expresarla", plantea Sánchez al respecto.

Otras características

En la selección de un analista estratégico de riesgos se debe considerar, como expresa el especialista Kenneth Sawka del Society of Competitive Intelligence (SCIP) "más que educación, el candidato ... debe tener experiencia previa en posiciones de responsabilidad en negocios y con un rol de asesor."

Un analista estratégico de riesgos debe contar con otras características y cualidades como:

- Capacidad de comunicación
- Valentía
- Vivir con lo ambiguo
- Cualidades intangibles

El analista debe tener buena comunicación oral y escrita y más que todo, buena persuasión para apoyar sus argumentos y presentarlos a la alta gerencia. La valentía se refiere a la capacidad del analista de emitir y defender sus juicios que tal vez estén en contraposición con los de la alta gerencia.

Vivir con lo ambiguo se describe como la habilidad de sentirse cómodo con tener información incompleta o contradictoria. Para realizar inteligencia se requiere reunir datos e información de diferentes fuentes, compararlas, descartarlas y tener la plena seguridad que

no se tendrán todas las piezas necesarias para emitir un análisis claro y contundente.

Las cualidades intangibles, como expresa Kenneth Sawka, "... son características que la mayoría de los analistas de inteligencia competitiva poseen implícita o explícitamente." Estas características son:

Presencia Ejecutiva: Se pregunta uno mismo: ¿Pondría este analista estar frente a frente con el Gerente General?

Intelecto: No solo títulos académicos sino astucia.

Descontento con el status quo: Búsqueda de nuevas formas de ejecutar los procesos de manera eficaz y eficiente. Contrario a las personas que no gustan de los cambios y realizan las tareas de la misma forma metódicamente.

Amplitud de conocimiento: No involucra que el analista debe tener varios títulos académicos de diferentes ramas, sino que guste de conocer de varios tópicos y se autoeduque constantemente.

Todas estas cualidades se amalgaman y definen el perfil que debe buscar la empresa para seleccionar los analistas estratégicos de riesgos.

Analistas estratégicos de riesgos en Panamá

Actualmente, la competencia es global y con la apertura comercial paulatina del país a través de los tratados de libre comercio, se pone al descubierto la importancia de contar con analistas estratégicos de riesgos, principalmente para el Conglomerado Marítimo de Panamá, ya que éste se erige como pilar de desarrollo económico del país.

El establecimiento y mantenimiento de un Sistema de Inteligencia Competitiva fortalecería el desempeño del conglomerado donde cada empresa involucrada en el sistema vería resultados positivos de esta gestión. De allí la importancia de iniciar pasos concretos para formar analistas estratégicos de riesgos para beneficio del conglomerado y del país.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:
Lo que se aprende en los mejores MBA / José Luis Alvarez [et al.]. Barcelona: Gestión 2000, 2003. 703 p.

Ofrece la posibilidad de aprender los principales conceptos, técnicas y enfoques que se desarrollan en un MBA. En esta obra participan una veintena de los mejores profesores de los MBA más prestigiosos.

Implantando y gestionando el cuadro de mando integral: guía práctica del balanced scorecard / Nils-Göran Olve, Jan Roy y Magnus Wetter. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 367 p.

El cuadro de mando integral está revolucionando el control de la gestión empresarial. Con él las organizaciones se concentran no sólo en los indicadores de tipo financiero sino también en los clientes, los procesos internos, el aprendizaje y el crecimiento.

Fish!: la eficacia de un equipo radica en su capacidad de motivación / Stephen C. Lundin, Harry Paul y John Christensen. 10a. ed. Buenos Aires: Empresa Activa, 2001. 124 p.

Presenta las claves para crear un ambiente de trabajo innovador y rentable, en el que una actitud distendida, atenta y entregada, promueve energía, entusiasmo, productividad y creatividad.

Gestión del talento: del profesional con talento al talento organizativo / Pilar Jericó. Madrid: Prentice-Hall, 2001. 176 p.

Primera obra en castellano que aporta las claves para detectar el talento que conviene a las organizaciones para profundizar en la motivación necesaria.

CRM: Cómo implementar y beneficiarse de la gestión de las relaciones con los clientes (customer relationship management) / Jay Curry, Adam Curry. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 276 p.

Es la base de cualquier negocio interesado en conservar a sus clientes. El autor no sólo muestra cómo hacerlo, sino que también proporciona las herramientas para mantener y ampliar la base de clientes.

ABC del Agua

En América Latina todavía hay 77 millones de personas que no tienen acceso a agua potable aunque la región ha logrado grandes avances en las décadas recientes. El porcentaje de personas en Latinoamérica y el Caribe con servicios de agua potable se ha incrementado del 33 por ciento de la población en 1960 al 85 por ciento en el año 2000, lo cual deja aún 77 millones de personas sin dicho servicio: 51 millones en las áreas rurales y 26 millones en las áreas urbanas.

Comisión Nacional del Agua de México

Música y bailes: ingredientes del Programa de Verano 2005



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los ensayos empezaron desde temprano. Todo estaba dispuesto para el espectáculo nocturno al aire libre, el primero de tres semanas de música del Programa Cultural de Verano 2005 que organiza cada año la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Así la noche del 22 de febrero se llenó de luz, bailes y alegría con la presentación del espectáculo musical "Cantos y Ritmos de América" dirigido por Dino Nugent y su orquesta.

Se trató de una travesía que recogió los diferentes estilos y géneros musicales del continente americano y que incluyó la participación de artistas panameños como Marta Estela Paredes, Leo Almengor, Iván Barrios, Miguel Fernández, Priscilla Moreno y Alexander, entre otros.

La siguiente semana fue el turno de la obra musical "Maestra Vida". Una obra del cantautor y ministro de Turismo, Rubén Blades que regresó a los escenarios bajo la dirección de Bruce Quinn.



Para la realización de esta obra participaron más de 50 artistas entre músicos, actores, cantantes y bailarines, incluyendo algunos colaboradores de la

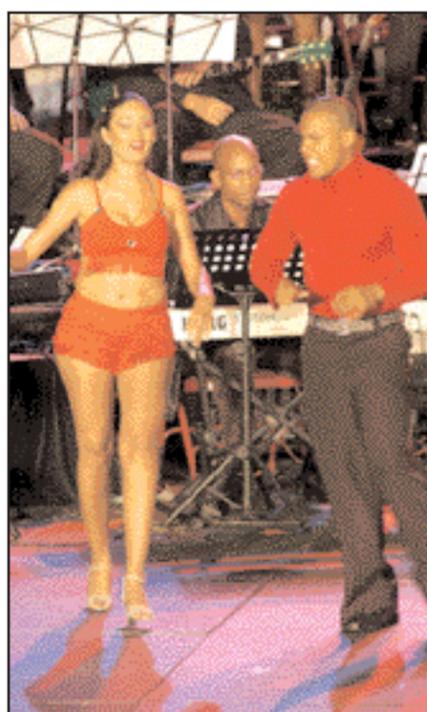
ACP. La dirección musical estuvo a cargo de Dino Nugent y la coreografía de Melina Samaniego.

Para la realización de esta obra el mismo cantautor, Rubén Blades, otorgó las autorizaciones requeridas.

De acuerdo con Ana María de Troitiño, quien encabezó el equipo organizador en la ACP, "hubo un gran entusiasmo por la puesta en escena de esta obra musical, ya que su última presentación en Panamá fue en 1997. Además contamos con la participación de muchos de los actores originales de la obra y, sobretodo, estamos orgullosos de que el talento de nuestros colaboradores haya sido parte de la obra".

Una de las novedades de este año fue la presentación del espectáculo del Conjunto Folclórico de la Autoridad del Canal de Panamá bajo la dirección de José Manuel Médica, en el que se presentó un mosaico de nuestro folclor

a través de la música, los cantos y los bailes. El cierre del Programa de Verano estará a cargo de la Orquesta Sinfónica Nacional, dirigida por Jorge



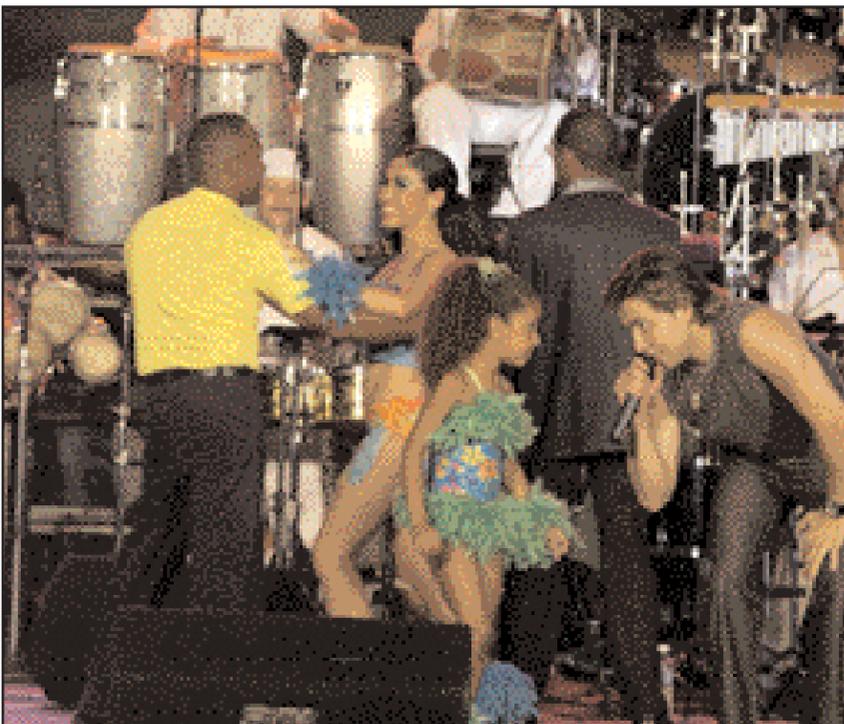
Música y bailes: ingredientes del Programa de Verano 2005



Ledezma Bradley. En esta ocasión se mostrarán varias facetas de la música popular y clásica con música sinfónica.

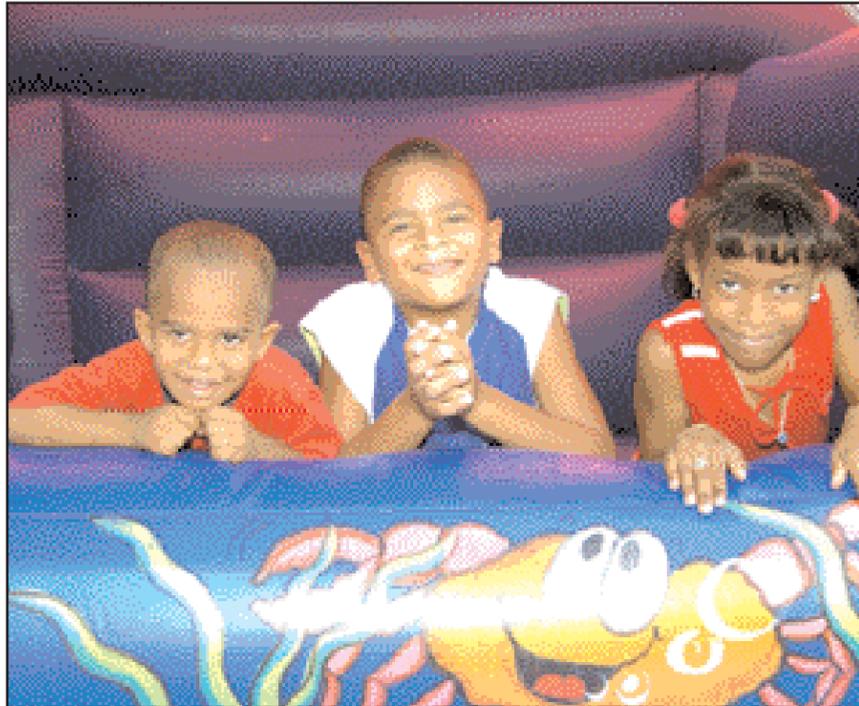
El Programa Cultural de Verano 2005 se celebró en el marco de la conmemoración de los 90 años del Canal de Panamá y de los cinco años de administración panameña. Las presentaciones tuvieron lugar, como cada año, frente a las escalinatas del Edificio de la Administración del Canal y el Monumento a Goethals en Balboa.

Varios estilos y una mezcla generacional se unieron en este espectáculo de gran calidad artística que se presentó los días 22 y 24 de febrero dentro del Programa Cultural de Verano. Arriba, la Dama de la Canción, Marta Estela Paredes; abajo, Edgar King interpreta éxitos de Bob Marley Judy, presentando el éxito "Color Esperanza".



Un día muy familiar

A. De Gracia-M. González



Mucha alegría compartieron los empleados canaleros durante un día familiar soleado, lleno de juegos, música y compañerismo.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Fue un domingo impregnado de sol, risas y muchos juegos para los empleados de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), quienes compartieron con sus dependientes de un Día Familiar rico en deportes, premios y música en vivo.

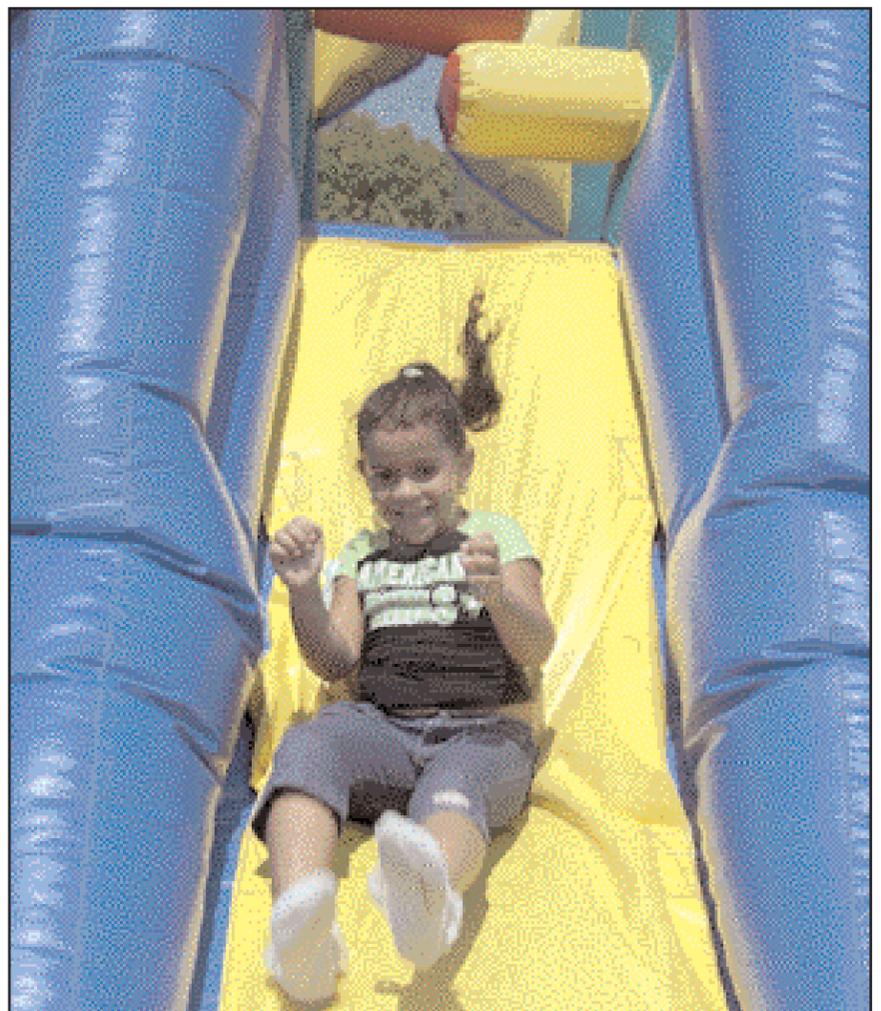
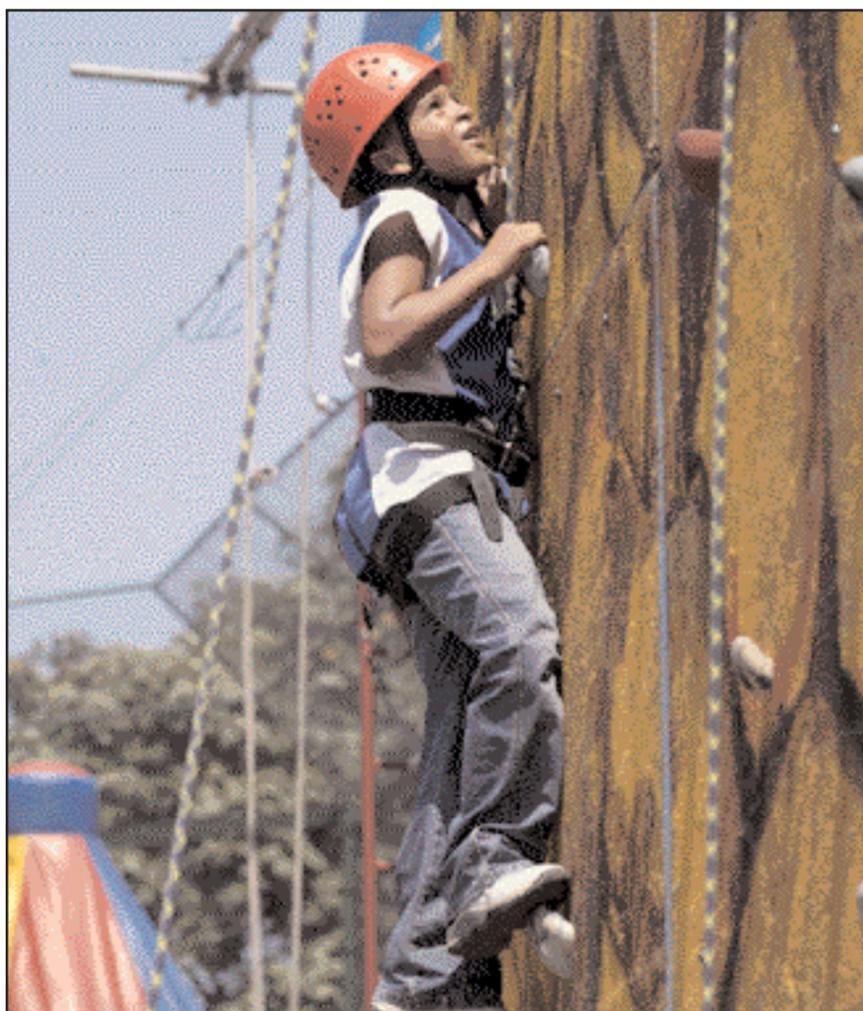
Los asistentes tuvieron la oportunidad de compartir en familia y demostrar, al mismo tiempo, sus habilidades y destrezas en actividades como fútbol, voleibol, y ping-pong, así como en el cajón de bateo.

Los más pequeños se divirtieron con los juegos de vídeo, el deslizamiento

con arnés y cuerdas, en la pequeña montaña rusa y distintos juegos inflables. Todas estas actividades fueron vigiladas para resguardar la seguridad de los pequeños que participaron en el Día Familiar.

La cantidad de asistentes a este Día Familiar superó sus dos versiones anteriores con más de 7,000 participantes. En el 2004 asistieron 6,612 personas, mientras que en el 2003 y en el 2001 asistieron 3,945 y 5,481, respectivamente.

Entre los artistas que alegraron el Día Familiar de la ACP estuvieron los Tipi-Boys (conjunto típico integrado por los hijos de trabajadores canaleros), el legendario grupo bocatoreño "Los Beachers" y el conjunto de Sammy y Sandra Sandoval, que cerró con broche de oro la actividad.



Bitácora del Canal

Habla el Capitán Wei



Armando Degra

La conferencia Panama Maritime VII congregó a empresarios y especialistas de diversas latitudes. El Capitán Wei Jiafu (miembro de la Junta Asesora del Canal; y presidente y CEO del grupo COSCO, uno de los principales clientes del Canal) compartió sus puntos de vista sobre la industria marítima y el Canal. He aquí un extracto de su presentación.

En años recientes, la Junta Directiva y la Junta Asesora del Canal de Panamá se han reunido para intercambiar opiniones y han llegado a una conclusión: el Canal necesita ser ampliado. Ahora, el trabajo de investigación y de planificación sobre el proyecto de expansión se aproxima a su culminación; la decisión será finalmente tomada por los panameños.

Como miembro de la Junta Asesora, necesito enfatizar que para poder darle la bienvenida a las oportunidades y a los retos debemos encontrar un equilibrio entre el desarrollo del Canal, la industria naviera y el comercio internacional. Necesitamos encontrar la forma de promover el desarrollo común de los tres. Debemos seguir tres principios para alcanzar esta meta.

Primero, la competitividad del Canal debe mejorar. Debemos mirar hacia adelante, no importa si es a la expansión del Canal, las inversiones o la recaudación de pagos. Necesitamos pensar cómo utilizar plenamente las oportunidades y fortalecer la competitividad del Canal. Al mismo tiempo, necesitamos pensar cómo reducir la restricción del Canal y enfrentar con éxito los retos del crecimiento del comercio y de los buques. En cuanto a diseño y construcción, necesitamos dar plena consideración a factores tales como administración de tráfico, tamaño del buque y seguridad. En cuanto a la operación del negocio, debe haber un balance entre el costo de la inversión y el ingreso. Durante el proceso de la construcción y después, es razonable aumentar los peajes para compensar el costo, pero el aumento no debe sobrepasar la capacidad de los dueños de los buques y de las comunidades comerciales. Cobrar de más no solo traerá un costo extra al transporte

Necesitamos pensar en cómo utilizar plenamente las oportunidades y fortalecer la competitividad del Canal.

marítimo internacional, también impactará de forma negativa al comercio internacional. En cuanto al servicio, la capacitación debe ser fomentada y la tecnología informática debe ser adoptada para mantener y elevar al Canal a un alto nivel competitivo a largo plazo.

Segundo, el comercio regional e internacional y el crecimiento económico deben ser promovidos a largo plazo. Los ingresos del Canal son una fuente clave para la economía panameña. Al mismo tiempo, son parte de la economía y del comercio global. El proyecto de expansión requiere una gran inversión y tomará aproximadamente diez años. Podemos considerar acelerar el crecimiento económico en la región haciendo inversiones, pero que éstas no traigan una presión adicional para la nación y la región.

Tercero, este proyecto será beneficioso para la futura cooperación de las partes relacionadas. La construcción y desarrollo del Canal requiere el apoyo de viejos y nuevos clientes. Necesitamos considerar los intereses de todas las partes de forma colectiva. Es muy importante establecer cooperación a largo plazo, estable y estratégica con clientes claves. Me complace saber que en los dos últimos años el Canal ha establecido asociaciones con varios puertos de la Costa Este de Estados Unidos. Estos puertos tienen experiencias exitosas que compartir con nosotros – atraer empresas navieras y comerciales claves. Espero que el Canal pueda establecer lazos con la Cámara Marítima Internacional, el Consejo Marítimo Mundial, así como otras partes en las industrias del transporte marítimo, comercio e ingeniería, para alcanzar una



situación de ganancia para todos en términos de recaudación de pagos.

Como uno de los principales clientes del Canal, el Grupo COSCO siempre ha mantenido una relación favorable con el Canal. COSCO estableció su oficina aquí (en Panamá) en 1986. En 1995, COSCO y su socio establecieron su primera compañía subsidiaria. En 1999, COSCO se convirtió en el más grande cliente del Canal. En el desarrollo de la relación marítima entre Panamá y China, COSCO siempre ha jugado un rol importante como puente y conexión. Actualmente, COSCO tiene más de 400 buques navegando a través del Canal cada año, incluyendo buques portacontenedores en cuatro rutas de servicio a la Costa Este de Estados Unidos. Los buques cargueros y convencionales de COSCO también pasan por el Canal con frecuencia. Al navegar por el Canal, los buques de COSCO no solo promueven la relación comercial entre los países de América y de Asia, sino también ofrecen una fuente estable de ingresos.

Creo que un Canal ampliado, moderno y competitivo en el siglo XXI beneficiará el desarrollo de la industria marítima y el desarrollo del comercio global, mientras que un desarrollo sostenible del comercio internacional y del transporte marítimo generará más riqueza al nuevo Canal.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1915 - Hace 90 años

El tráfico a través del Canal de Panamá se detuvo el 18 de octubre, cuando el Corte Culebra quedó cerrado a causa de los deslizamientos. El mayor deslizamiento ocurrió unos 1,000 pies al norte de Gold Hill y bloqueó el Canal por seis meses. Cinco dragas fueron llevadas al área inmediatamente y el trabajo de remoción del material continuó durante las 24 horas del día. Los buques atracaban en Balboa y Cristóbal, mientras que algunos buques tomaban combustible y mercancía para el largo viaje alrededor del estrecho de Magallanes. Hubo hasta 83 barcos amarrados a la vez, esperando pasar el Canal. Este bloqueo causó un incremento considerable en la demanda de comida y desajustes en la condición normal de suplir carbón; además colocó una carga inusual en el tráfico del Ferrocarril de Panamá, que fue utilizado para transferencia de carga entre los puertos terminales por primera vez desde la apertura del Canal. En octubre de 1915, el ferrocarril transportó entre 4,000 y 5,000 toneladas de carga transítmica por día.

1940 - Hace 65 años

La expansión de instalaciones militares en la Zona del Canal fue planeada como resultado de la guerra en Europa. Los trabajos de construcción de hangares continuaron en la pista de Howard y fueron anunciados los planes para la construcción de refugios contra una invasión aérea.

El primer paso hacia la construcción de un túnel o un puente para reemplazar el sistema del transbordador a través del Canal fue tomado por los Estados Unidos con la asignación de un ingeniero para el estudio del problema y decidir dónde ubicar el túnel o el puente.

1955 - Hace 50 años

La aceptación formal del proyecto en el cerro Contratista fue hecha en septiembre de 1955, luego que Tecon Corporation of Texas había completado el trabajo en 15 meses. El proyecto fue el más grande de su tipo en la historia del Canal desde su construcción. Era primordialmente un trabajo de prevención para evitar la caída de piedras que bloquearan el Canal en el área del Corte Culebra.

1964 - Hace 41 años

Una de las últimas fases del programa para la expansión del Canal de Panamá de 300 a 500 pies culminó en septiembre, cuando la última de las cinco y medio millones de yardas cúbicas de tierra fue removida. El trabajo empezó con la remoción de cinco y medio millones de yardas cúbicas de tierra dentro del área de Cascadas y Bas Obispo.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

También llegaron mujeres

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Anocheceía. La luna se miraba, coqueta, en el espejo del agua y la acariciaba con sus destellos plateados. El silencio y la calma envolvían la noche. Era la calma que precedía a la tormenta. Las olas comenzaron poco a poco a bambolear con más fuerza al buque La Plata, mientras el viento susurraba palabras amenazantes. Mary Couloote era solo una niña, pero presentía el peligro. Tal vez nunca llegaría con su hermana al Istmo de Panamá.

La violenta tempestad no demoró en desatarse y la furia del mar arremetió desafiante contra la pequeña embarcación. Los marineros, amarrados con cadenas en la cintura, luchaban valientemente por sacar el agua del buque. Olas gigantescas arrancaron a cinco hombres de la cubierta y los desaparecieron en las profundidades del océano. En la bodega, los pasajeros aguardaban aterrados en la oscuridad.

Fueron interminables horas de angustia hasta que retornó la calma con los primeros rayos del sol. A lo lejos se divisaba el puerto de Cristóbal. Era un día cualquiera de 1904, cuando el grupo de jamaicanos desembarcó en el Istmo de Panamá en busca de trabajo. Dos valientes mujeres se destacaban entre el montón de hombres: Mary y su hermana. Las jóvenes se dirigieron presurosas a Pedro Miguel, donde vivía su madre. Deseaban trabajar y ayudar con los gastos familiares. Desde hacía algunos meses su hermano trabajaba en el Corte Culebra, pero ganaba muy poco.

La pequeña Mary se encaminó, decidida, al asilo de ancianos. “¿Me podría dar trabajo?”, preguntó a un doctor de semblante amigable en la entrada. “Eres demasiado joven para este trabajo”, replicó el médico. “¿Tienes alguna hermana mayor?”. “Sí”, respondió la niña y la buscó a toda prisa. Su vivacidad e iniciativa le obtuvo un ingreso adicional a la familia.

Ya adolescente, en 1907, Mary obtuvo su primer trabajo como lavandera de unos empleados estadounidenses que vivían en Emperador. Otras mujeres intentaron también trabajar para el Canal, no siempre con éxito. Hacía unas semanas, un ingeniero se había resbalado en la estación de Frijoles durante un cambio de vía del ferrocarril. Con tan mala suerte, se quebró la pierna y fue llevado al hospital. Allí se percataron que se trataba de una mujer que había estado trabajando entre los hombres.

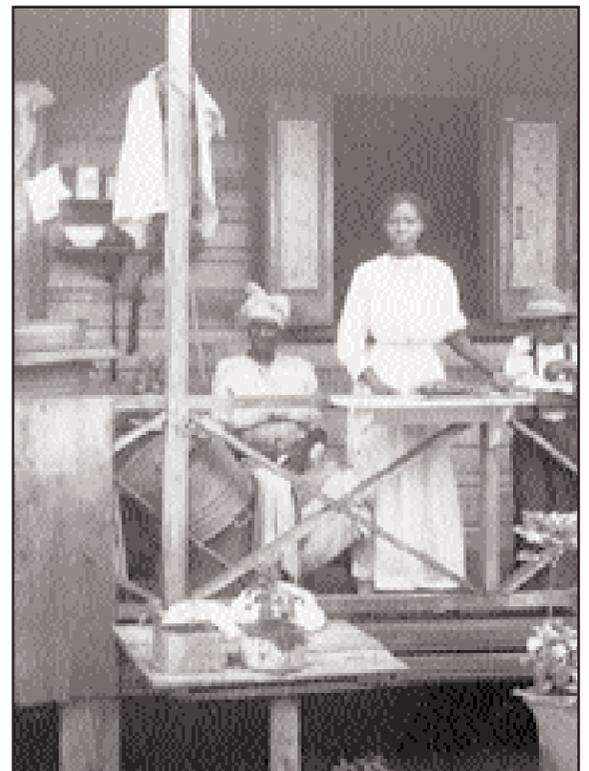
En aquellos tiempos la mujer se casaba temprano y Mary no fue la excepción. En 1912 contrajo nupcias



Dos valientes mujeres se destacaban
entre el montón de hombres:
Mary y su hermana

con un empleado del Canal, quien trabajaba en las esclusas. Ella se ganaba la vida como costurera en su pequeña casa de Miraflores. Su vida no era fácil. No lo era para nadie durante el período de construcción del Canal.

Un día llegó un hombre para notificarle que debía abandonar su casa. El momento había llegado en que los dos grandes océanos se darían el abrazo fraternal. Y, entre alegría y desconcierto, Mary se mudó a la ciudad de Panamá en 1914. La jamaicana nunca regresó a la patria y echó raíces en su tierra adoptiva. Se sentía panameña y de sus primeros años, solo conservó el recuerdo de una tempestuosa noche de luna en altamar.



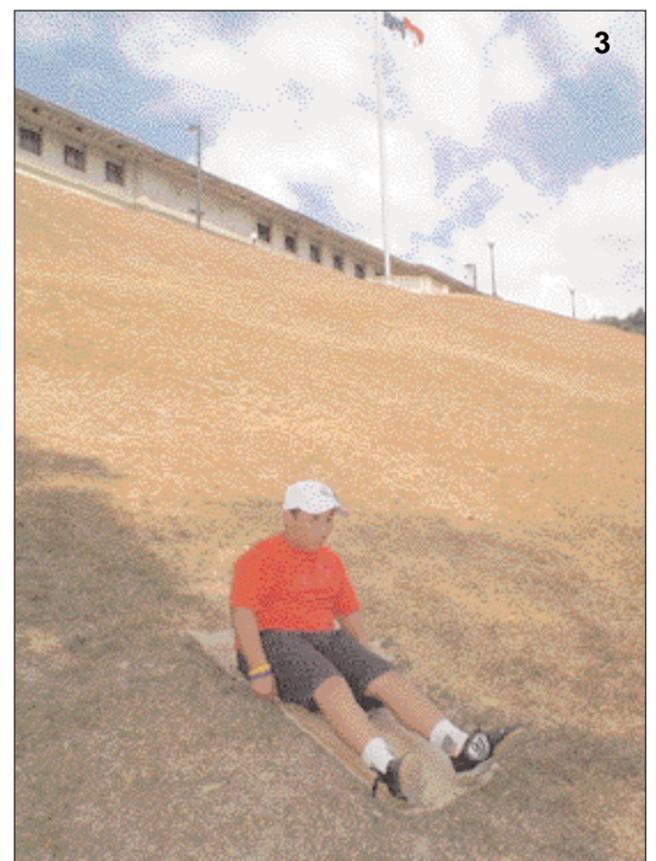
Estudiantes, profesores y administrativos de la Facultad de Comunicación Social de la Universidad de Panamá fueron invitados por el programa El Canal de Todos para conocer de cerca el manejo y operación del Canal de Panamá. Además de visitar diversas instalaciones del Canal, los universitarios pudieron realizar un tránsito parcial por el Canal, lo que les permitió apreciar el trabajo que día a día se realiza en las esclusas de la vía acuática para cruzar los grandes buques Panamax de un océano a otro.



El Canal en imágenes

- (1) Bajando en el oeste: Mario Richards, operador de locomotoras.
- (2) Entre las nubes: José R. Vallejos, electricista, Electricidad y Acueductos.
- (3) Niño canalero se divierte: John J. Parra, Departamento de Ingeniería.
- (4) Alto: crucero en Gatún: Rolando Checa, especialista en protección ambiental.

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.



Aumenta tránsito de buques Panamax

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El tránsito de buques Panamax, los más grandes que pueden transitar el Canal de Panamá, aumentó en 6.7 por ciento durante los primeros cuatro meses del año fiscal 2005, que abarca de octubre de 2004 a enero de este año.

En este período se registraron 1,919 tránsitos de buques Panamax, es decir, 6.7 por ciento por encima de los 1,798 tránsitos del mismo período del año fiscal 2004.

Este desempeño de los buques Panamax se refleja en el aumento de buques de alto calado, los cuales ante el primer cuatrimestre del año fiscal 2005 aumentaron en 2.6 por ciento para un total de 4,170 tránsitos, en relación con los 4,063 tránsitos de buques de alto calado reportados en el mismo período del año fiscal 2004.

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, afirmó que "los resultados en el Canal de Panamá están mejorando gracias a la dedicación y al arduo trabajo de



Armando De Gracia

nuestros empleados. El Canal busca mejorar la seguridad en la vía acuática, su rentabilidad y su eficiencia para atender la demanda marítima en beneficio del país".

Uno de los factores que ha influido en el aumento del tránsito de buques de alto calado por el Canal de Panamá ha sido el crecimiento del comercio entre China y Estados Unidos, que en gran parte se transporta por buques portacontenedores de grandes dimensiones como los Panamax.

Este segmento de buques portacontenedores encuentra en la ruta por Panamá una alternativa eficiente, confiable y segura para transportar la carga desde Asia hasta la costa este de los Estados Unidos.

Por otro lado, en este primer cuatrimestre del AF2005 se registraron ingresos por peajes por B/.267.4 millones, es decir 4.6 por ciento por encima de los B/.255.6 millones del primer cuatrimestre del año fiscal anterior.

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

2005

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

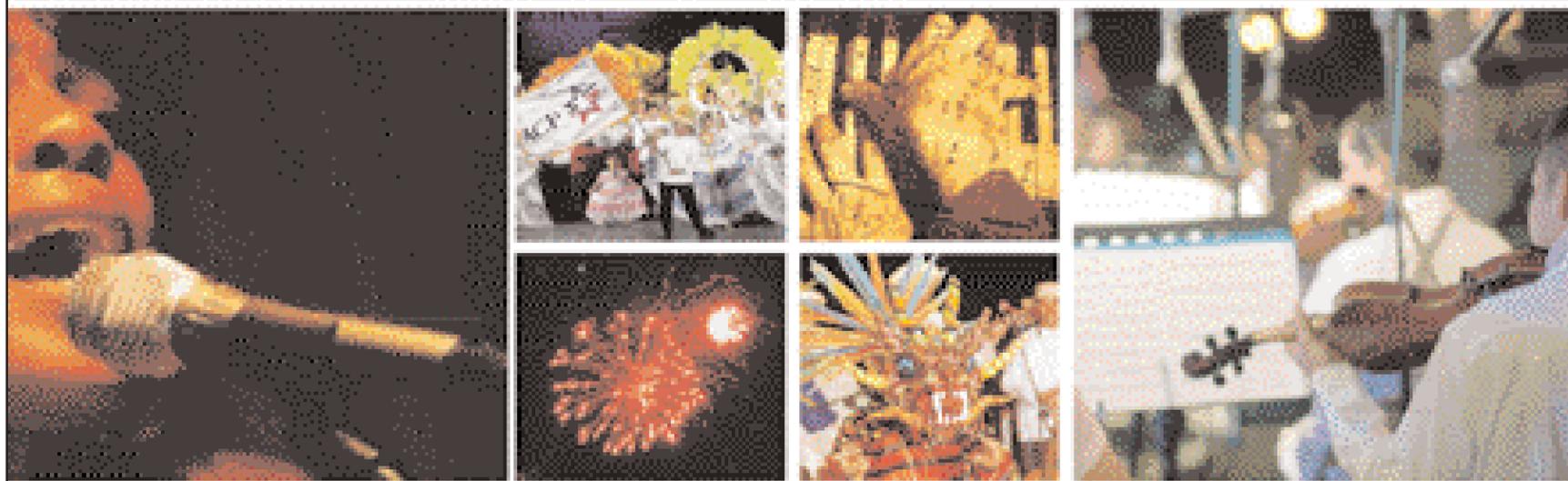


Domingo 6 de marzo de 2005 - 6:30 p.m.

"Conjunto Folklórico de la Autoridad del Canal de Panamá"

Dirección de José Manuel Médica
 Mosaico de nuestro folklore a través de la música, cantos y bailes

Cada espectáculo se transmitirá en diferido los días domingo 6, 13, 20 y 27 de marzo a las 8 p.m. por Canal 11



En las escalinatas del Edificio de Administración del Canal y Monumento a Goethals en Balboa
 Entrada Libre — No se permitirá licor en el área del espectáculo