

Comercio en gran escala

La construcción de buques Post Panamax (abajo) representa un desafío para el país en virtud de su incremento como vehículos ideales para movilizar carga marítima ♦2

Néstor Ayala



Seis le ganan a 85



El Canal superará en el año fiscal 2006 los aportes hechos por la administración estadounidense.

PAG>3

Desde Darién nos miran



Ochenta alumnos de escuela primaria llegaron desde La Palma al Canal.

PAG>4

Simular la realidad



Prácticos del Canal, cadetes panameños y pilotos extranjeros se entrenan en los simuladores de la ACP.

PAG>8

80 proyectos incluye el Programa de Inversiones del presupuesto del AF 2006.

CORRESPONDENCIA

Licenciada
Ana María Troitiño
Autoridad del Canal de Panamá

Respetados señores:

A través de la presente, reciban un cordial saludo y el mejor deseo de éxitos en el desempeño de sus funciones de parte de esta Dirección Regional.

La presente tiene como objetivo agradecerle de corazón a todo el personal de la Autoridad del Canal y sobre todo a usted y a la licenciada Tapiero el apoyo que le brindaron a los niños, niñas y docentes del Centro Educativo Eugenio Pérez A. por ofrecerle la oportunidad de visitar el área del Canal. Que el Todopoderoso derrame sobre ustedes muchas bendiciones y sobre todo mucha salud.

Espero seguir contando con su apoyo en beneficio de todos y todas.

Atentamente,

Prof. Neptalí Cavaría De Gracia
Director Regional de Educación de Darién

La foto

Néstor Ayala



Dos grandes grúas tamaño post Panamax, las más largas del mundo, transitaron el Canal de Panamá en ruta hacia el Puerto de Savannah, en Georgia, Estados Unidos. Las grúas miden 465 pies de largo.

De la Administración

El futuro como apuesta

Las señas son inequívocas. La industria de la construcción de buques se mueve en una dirección que definirá por un tiempo indeterminado – todo indica, eso si, que será prolongado -- el tamaño de las embarcaciones en medidas superiores a las de los actuales Panamax.

No es sólo una tendencia circunstancial. Se trata de un fenómeno correspondiente con varias realidades. De una parte, el creciente flujo comercial entre Asia y los puertos de la costa este de Estados Unidos. Por otra, y vinculante a la anterior, el papel predominante que cada día consolida a China como potencia económica mundial. Y, por encima de todo esto, lo irreversible del concepto “economía de escala” que impera en el transporte de bienes y cuyo significado puntual no es otro que “más volumen de carga en un solo viaje”.

La presente edición registra de manera contundente un hecho que demanda la atención del país. Una embarcación tipo Post Panamax arriba al puerto de Manzanillo en el Atlántico. No puede cruzar hacia el Pacífico porque las actuales dimensiones del Canal de Panamá impiden dicho tránsito.

Es cuestión entonces de analizar si el país aprovecha las oportunidades que anticipa el panorama de la industria mencionada, u opta por continuar siendo una ruta de relativa importancia en el mercado marítimo mundial. No es un dilema. Es el futuro.

Es cuestión entonces
de analizar si el
país aprovecha las
oportunidades que
anticipa el
panorama de la
industria . . .



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.

Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	Hosanna Visión Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	FETV Canal 5 Lunes 8:30 p.m.	RTVE Canal 11 Miércoles 6:00 p.m. Domingos 11:00 a.m.
--	---	--	--

Aportes directos al Estado

En seis años, lo que tomó 85

Gracias a la dedicación y al esfuerzo de sus colaboradores, la ACP superará en seis años todos los aportes que hizo la administración estadounidense en 85 años.

Dos hechos destacan del Presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para el año fiscal 2005-2006: por un lado, se trata del presupuesto de ingresos más alto en la historia del Canal; y por el otro, de su ejecución el Estado recibirá B/.455 millones, con lo que la ACP superará en solo seis años todo lo aportado por Estados Unidos en 85 años.

De acuerdo con el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubietta, estamos ante un "ejercicio presupuestario que pone de manifiesto el compromiso de los colaboradores de la institución de elevar de manera constante los índices de productividad y de rentabilidad para generar mayores beneficios para el país".

El Presupuesto, aprobado en tercer debate por la Asamblea Legislativa el pasado 28 de junio, asciende a B/.1,275 millones en ingresos, B/.458 millones en gastos de operación y un programa de inversiones por B/.199 millones.

Este es el presupuesto de ingresos más alto en la historia de la vía acuática, supera en B/.214 millones al aprobado para el año fiscal 2005 (B/.1,061 millones).

Los aportes de este programa se desglosan en:

B/. 229 millones en concepto de derecho por tonelada neta.

B/. 2.0 millones en concepto de pago por servicios prestados por el Estado.

B/. 224 millones de excedentes que se remiten al Tesoro Nacional según lo estipula el artículo 41, Sección Tercera, de la Ley Orgánica de la ACP.

Las inversiones

Aumentar la capacidad del Canal para generar más beneficio al país: este es uno de los principales objetivos del Programa de Inversiones contemplado en el Presupuesto. En total, se trata de 80 proyectos por un monto de B/.198.7 millones.

Los proyectos de Modernización y Rehabilitación del Canal destacan como los más importantes, ya que de ellos depende extender al máximo la capacidad de la vía acuática.

Corte Culebra: enderezamiento

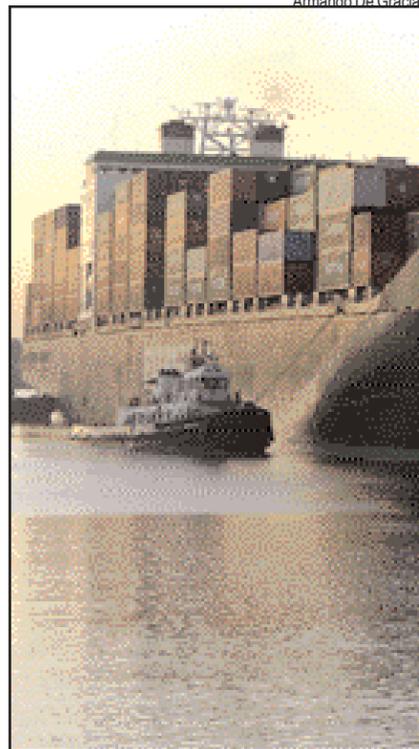
Se trata de trabajos de excavación seca, voladuras y dragado en el Corte. Ello con el fin de cumplir con normas internacionales de navegación que exigen una mejor visibilidad para los buques, especialmente en las curvas.

Nueva estación de amarre

Con la nueva estación de amarre (en el cerro Cartagena), ubicada entre la esclusa de Pedro Miguel y el Puente Centenario se busca reducir el tiempo ocioso que las limitaciones del Canal imponen a sus clientes (los buques). Con la estación, que funcionará como un atracadero (estacionamiento) para



Armando De Gracia



Marco González

Arriba, el administrador Alemán Zubietta brinda explicaciones a los diputados durante gira realizada al Corte Culebra. A la derecha, Alemán recibe la ley de presupuesto del Canal recién aprobada. Estuvo presente también el subadministrador Manuel Benítez. A la izquierda, un portacontenedores transita el Canal.

las naves, permitirá aumentar el número de reservaciones y garantizar tiempos de tránsitos a un mayor número de buques.

Profundización

Al profundizar puntos estratégicos de la vía, como el Lago Gatún y el Corte Culebra, el Canal queda en capacidad de aumentar sus posibilidades de almacenamiento de agua. Para llevar a cabo estos trabajos se realizan perforaciones y voladuras. Se trata de un proyecto en el que trabajarán con intensidad los colaboradores del Canal con equipo como las dragas Mindi y RM Christensen. Será oportunidad también para el estreno de la barcaza de perforación y voladura Barú, construida por colaboradores de la ACP (Departamento de Servicios Industriales), en la provincia de Colón.

Rehabilitación de rieles

Este proyecto multianual, iniciado en 1997, consiste en el reemplazo total de las vías que utilizan las locomotoras en las esclusas. Su importancia radica en

que en la medida en que aumente el número de tránsitos de buques más grandes (con más carga) crece la necesidad de contar con vías que permitan una mejor tracción y el adecuado desplazamiento de las locomotoras. Con ello, y con las nuevas locomotoras, se asegura un servicio de calidad en la travesía de las esclusas.

Nuevos remolcadores

De la actual flota de remolcadores (las naves que se amarran a los buques mientras navegan), algunos no cumplen con las necesidades que se presentan al aumentar el tránsito de buques cada vez más grandes. Con este proyecto se reemplazarán ocho remolcadores para así proporcionar al equipo flotante de la ACP más capacidad y mejor rendimiento.

Otros proyectos clave

Como parte de los esfuerzos por hacer más eficientes los sistemas de distribución de agua potable y de generación de energía eléctrica, la ACP contempla en su Presupuesto proyectos

que apuntan en esa dirección.

Nuevas unidades generadoras

Se incluye el reemplazo de dos unidades generadoras de energía térmica en reemplazo de dos de vapor. Con esto se busca sacar mayor rendimiento y mejorar la calidad del servicio y la confiabilidad en los sistemas de distribución y generación eléctrica.

Sistema de agua: más capacidad

Con este proyecto la Planta Potabilizadora de Miraflores aumentará su capacidad de producción en 24 millones de galones diarios. Para lograrlo se adoptarán nuevos procesos de potabilización del agua, se instalarán nuevas tuberías de transporte de agua potable y cruda y se añadirán mejoras a las estaciones de bombeo de agua de las comunidades de Gamboa y Paraíso. Así, una parte importante de la población residente en la ciudad capital y el sector Oeste de la provincia de Panamá se beneficiará al contar siempre con mayor disponibilidad de agua potable de la mejor calidad.

De Darién al Canal

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Bizaith Hernández de 12 años y Katherine Michelle Cuesta, de 10, viven en la provincia de Darién. Ambos acuden a la escuela primaria Eugenio Pérez, en La Palma. Días atrás los maestros de su escuela sacaron de la rutina escolar, por tres días consecutivos, a un grupo de 80 entusiastas niños para visitar el Canal de Panamá. Entre ellos estaban Bizaith y Katherine, que cursan el VI y V grado respectivamente.

En La Palma, Bizaith está más acostumbrado a observar las lanchas y pangas que se utilizan comúnmente para el transporte, así como algunos yates que pasean con menor regularidad por algún punto turístico del Darién, antes que buques de gran tamaño como los que transitan el Canal.

Uno de sus recuerdos más vívidos relacionados con el océano, según cuenta, fue cuando la marea subió de manera desproporcionada en casa de su abuela en Puerto Kimba. No fue grave. El saldo: dos patos desaparecidos.

Su compañera de escuela, Katherine, no está muy acostumbrada a ver buques de gran tamaño y tampoco se acerca mucho al mar. Para ella la diversión está en la cancha cuando practica voleibol con sus amigos.

También es aficionada a cantar bullerengue. Fue una de las estudiantes que durante su visita al Centro de Visitantes de Miraflores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se animó a cantar frente a sus compañeros: "Adiós florecita blanca...".

La visita de estos niños se dio en el marco del programa El Canal de Todos, que da la oportunidad a estudiantes y docentes de todo el país de visitar la vía acuática.

El traslado de los estudiantes empezó el día 27 de junio, cuando la Dirección Regional de Educación de Darién los trajo desde el puerto de La Palma al Puerto de Kimba. De allí viajaron en autobús hasta las instalaciones del Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC) en Howard donde descansaron. Al día siguiente el Centro de Visitantes de Miraflores los recibió para observar de cerca el tránsito de varios buques de gran calado. Los niños estaban sorprendidos. Después de disfrutar de una película sobre el funcionamiento de la vía acuática, de cantar bullerengue y de un almuerzo lleno de risas y relajos, los pequeños visitaron el Museo interactivo Explora. Al día siguiente, les esperaba el largo regreso a casa.

Una de las maestras que gestionó la gira afirma que con esta visita cumplió con uno de sus anhelos: que los niños conocieran el Canal de Panamá.

"Yo quería que conocieran el Canal porque la mayoría de ellos no tiene esa oportunidad" comentó María Sánchez, maestra de V grado de estudios primarios con siete años de experiencia trabajando en Darién, donde nació.

Su trabajo la ha llevado de un punto a otro en escuelas remotas dentro de esta provincia, en las que un solo maestro imparte las clases de los seis grados de



Bizaith Hernández y Katherine Michelle Cuesta (arriba) en la terraza del Centro de Visitantes. Sus compañeros también disfrutaron la visita al Centro donde aprendieron sobre la historia del Canal y su importancia en el comercio marítimo mundial y para nuestro país.



Marco González



estudios primarios.

Ahora, en un colegio un poco más grande, las cosas han cambiado para ella, y para bien, ya que a pesar de que los chicos son un poco inquietos, existe un buen control por parte de los maestros y un buen ambiente con sus colegas, según dice.

Como los niños darienitas, han sido cientos los estudiantes que han visitado la vía acuática como parte del "El Canal de Todos", un programa educativo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

con el apoyo del Ministerio de Educación.

Con este proyecto los accionistas de

la vía acuática, empezando por los más jóvenes, se acercan para aprender y ver de cerca el Canal de Panamá.

La evolución del mercado de los granos por el Canal



Carlos Della Togna
Especialista en Comercio Internacional

A sólo cuatro meses para el fin del ciclo presupuestario del Canal, se anticipa que el año fiscal 2005 será bueno para el segmento de graneles secos. En el período de octubre de 2004 a mayo de 2005 el tonelaje CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) aumentó 6.6 por ciento con relación al mismo período del Año Fiscal anterior y superó en 3.1 por ciento lo presupuestado.

El impulso registrado por la carga a granel seca es el resultado del auge reportado en el tráfico de carbón y coque, a pesar de una disminución en el flujo de granos por el Canal de 2.9 por ciento de octubre a mayo con respecto al mismo período del ejercicio fiscal 2004. Pero, ¿cuál es la causa de una menor afluencia de granos a través del Canal?

En general puede decirse que obedece principalmente a dos factores: las menores exportaciones de maíz por parte de Estados Unidos y principalmente, a la mayor utilización de los puertos del Pacífico Norte de los Estados Unidos para las exportaciones de granos a países de Asia.

La reducción de las exportaciones de maíz obedece a una mayor competencia que la estimada de China en los mercados asiáticos, ya que este país es un suplidor ocasional dependiendo de la bonanza de sus cosechas. Según cifras del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos las exportaciones de maíz han caído 6.3 por ciento durante la presente campaña agrícola y 3.5 por ciento en las ventas específicas a Japón, Taiwán y Corea.

Por su parte, la mayor utilización de los puertos del Pacífico es una consecuencia de los menores costos que temporalmente ofrece esta zona para el embarque de granos al Este de Asia, luego del aumento en los fletes de las barcasas para el transporte fluvial de granos hacia los puertos del Golfo de México, y al incremento en el diferencial de fletes marítimos entre ambas costas de los Estados Unidos. El aumento en los costos de las barcasas resulta de la mayor

Datos estadísticos:

**Tonelaje de granos por el Canal de la Costa Este de Estados Unidos a Asia: 20.6 millones de toneladas según el promedio de los últimos cinco años.*

**Tonelaje de granos en el segmento de graneles secos: 33% según el promedio de los últimos 5 años.*

**Los graneleros corresponden al 24% del tonelaje CP/SUAB del Canal según el promedio de los últimos 5 años.*

**Crecimiento del tonelaje en AF2005: 6.6% de octubre a mayo.*

**Crecimiento del tonelaje en AF2005 de los granos: caída del 2.9 por ciento.*

demanda de transporte de otros graneles secos, hecho que reduce la disponibilidad de éstas para el transporte de granos. El impacto de los mayores fletes marítimos y fluviales se ha traducido en un repunte y en una disminución del total de los volúmenes exportados del seis por ciento para las regiones portuarias del Pacífico y del Golfo de México en los Estados Unidos, respectivamente.

El aumento en el margen de fletes entre ambas costas de los Estados Unidos es resultado de las altas cotizaciones de los buques de carga a granel a escala mundial, iniciadas en octubre de 2003 e impulsadas por las vastas importaciones chinas de insumos para la fabricación de acero, debido a una flota insuficiente para hacerle frente a la demanda mundial para el transporte de graneles, así como por problemas de congestión en los principales puertos de acopio y descarga de estos productos. Igualmente, la mayor demanda para el transporte marítimo mundial de los insumos de acero y otras mercancías afecta las cotizaciones para el transporte transoceánico de los granos por utilizar el mismo tipo de buque.

Las perspectivas del transporte de

granos por el Canal estarán favorablemente influenciadas por el gran apetito chino de frijol de soya y maíz, ya que la demanda de este frijol se espera que aumente 45 por ciento durante los próximos cinco años, así como por el paso de este país de ser un exportador neto a un importador neto de maíz antes del año 2009. Aunque ambas situaciones presentan oportunidades para el Canal a corto y mediano plazo, es importante recordar que Argentina y Brasil cuentan con la capacidad de satisfacer parte del incremento pronosticado en la demanda china de estos granos, por la naturaleza contracíclica de los períodos de cosecha, dada su ubicación en diferentes hemisferios geográficos con respecto a los Estados Unidos.

Por lo anterior, se espera que el tráfico de granos por el Canal recupere el terreno perdido en las importaciones asiáticas de granos embarcadas desde la Costa Pacífica de los Estados Unidos, retomando un patrón normal, y beneficiándose del aumento proyectado en la demanda de frijol de soya y maíz en el Este de Asia.

PARA EXPERTOS

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari:

Dirigir en tiempos de incertidumbre: ensayo sobre el esfuerzo directivo / Guido Stein. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 182 p.

Analiza los tiempos de incertidumbre que nos envuelven y su impacto en la sociedad, en la economía y especialmente, en la dirección de las empresas y las personas que las encarnan.

Gestión del talento humano: el nuevo papel de los recursos humanos en las organizaciones / Idalberto Chiavenato. Bogotá: McGraw-Hill, 2002. 475 p.

Introduce al lector en el campo de la administración moderna relacionada con las personas. Estudia los conceptos de la gestión del talento humano a través de la historia y la forma que está tomando al llegar el nuevo milenio. Muestra los procesos de admisión de personas a sus labores cotidianas.

Liderazgo emocionalmente inteligente: recursos y estrategias para formar líderes emocionalmente inteligentes / Enrique Reig Pintado. México, D.F.: McGraw-Hill, 2004. 143 p.

Pretende ayudar al lector a descubrir los estados emocionales inconvenientes para controlarlos, los convenientes para facilitarlos y de esa forma dejar a la razón y a la intuición como apoyos para la gestión. Determina los procesos requeridos para formar líderes capaces de afrontar exitosamente los retos y las oportunidades que se presentan al ser humano en sus diferentes espacios y tiempos.

El mundo de la ecología / Carlos Gispert. Barcelona: Océano, 2001. 376 p.

Muestra la estrecha relación entre todos los organismos que habitan un mismo espacio. Advierte sobre la necesidad de modificar aspectos de la conducta humana, en lo individual y en lo social, para conseguir la armonía entre el progreso de las sociedades humanas y la preservación de la vida natural en todas sus manifestaciones.

ABC del Agua

Dos de cada cinco centroamericanos no tiene acceso al agua potable. Un tercio no tiene conexión de agua.

En Centroamérica el 70% de la población vive en la vertiente del Pacífico en la cual se encuentra el 30% de las reservas acuíferas; en la vertiente atlántica vive el restante 30% y cuentan con el 70% de las reservas acuíferas. La disponibilidad de agua potable per cápita ha disminuido 62% en los últimos 50 años. Se estima que en 75 años disminuirá un 21% más, o sea 83%. Tres de cada cuatro fuentes de abastecimiento no están protegidas

Tribunal Centroamericano del Agua.

Las Transiciones del Canal de Panamá

Redacción El Faro
acp-ed@pancanal.com

Desde la puesta en vigencia de los tratados del Canal, el primero de octubre de 1979, hasta el 31 de diciembre de 1999, los panameños nos hemos referido a ese período como el de transición del Canal. Veinte años de transición, que fueron posibles gracias a las luchas generacionales y a la sangre derramada por nuestros mártires, y que culminaron con la transferencia ordenada del Canal a la República de Panamá. Lo que ha pasado desapercibido es que el primero de enero del año 2000 inició una segunda transición de la operación canalera mucho más trascendental para los panameños: la transición de un Canal Pro-Mundi Beneficio a un Canal que, además de servir al mundo, sirve e incorpora plenamente a Panamá y a todos los panameños, al generar mayores beneficios para la nación y promover su competitividad e importancia relativa en el movimiento del comercio marítimo mundial.

Existen muchos héroes anónimos que lograron que la primera transición fuera un éxito; héroes que empujaron desde la década de los ochenta la panameñización de la fuerza laboral y la transferencia ordenada del Canal. Durante esos primeros años cada puesto que llegaba a ocupar algún panameño, en reemplazo de algún norteamericano, era un logro que se contabilizaba y se atesoraba como un nuevo territorio conquistado. En la década de los noventa, la mayoría de la fuerza laboral del Canal ya era panameña y el nuevo reto era aumentar la participación de los empleados panameños en los niveles gerenciales y ejecutivos. Finalmente, al momento de la transferencia del Canal, se había completado el equipo ejecutivo y gerencial, y más del 97% de la fuerza laboral era panameña. Otro logro importante de esa primera transición fue la conformación del marco legal que iba a regir al Canal bajo administración panameña. Este proceso inició a principio de los años 90 y culminó en 1999, e incluyó la aprobación del Título Constitucional sobre el Canal, la Ley Orgánica y los reglamentos, los cuales han servido de base para que la nueva institución pudiera funcionar como lo venía haciendo bajo administración norteamericana. Este período también fue crucial para garantizar que Panamá recibiera un Canal en buenas condiciones y que se llevaran a cabo los programas de inversión que permitieran la continuidad en el reemplazo del equipo y las mejoras a las instalaciones.

La segunda transición del Canal es un proceso que ha sido mucho más complejo que el anterior. La transformación de un Canal meramente Pro-Mundi Beneficio, a un Canal Pro-Panamá al servicio del comercio internacional, ha representado varios desafíos importantes. A lo externo, el primer



Foto 1: 9 de enero de 1964. Foto 2: Intercambio de instrumentos de ratificación de los Tratados Torrijos-Carter. Foto 3: Junta Directiva 1979-1989. Foto 4: Gilberto Guardia, administrador del Canal.

reto que enfrentó la ACP, y que ha sido clave para garantizar la viabilidad del negocio, fue lograr la confianza de los usuarios al comprobar al mundo que los panameños podíamos administrar y operar el Canal igual o mejor que los norteamericanos. La comunidad marítima internacional ha reconocido el éxito logrado por Panamá, y como muestra de esta credibilidad está el hecho de que las líneas navieras han decidido aumentar el uso del Canal a corto y mediano plazo.

Otro reto fundamental en la transformación a un Canal Pro-Panamá fue desarrollar un conocimiento profundo del mercado, de la competencia, de los impulsores y de la elasticidad de la demanda; conocimiento que resulta fundamental en la toma de decisiones de negocios.

Otro pilar de la transformación ha sido la racionalización del gasto y el cambio cultural que este nuevo enfoque requiere de una organización orientada a gastar un presupuesto, a una organización orientada a administrar eficientemente los recursos con el objetivo de lograr el mayor beneficio para el pueblo panameño mediante mayores aportes al Estado. Además, en esta fase, el Canal adecuó su organización para asumir de manera efectiva la responsabilidad de administrar y conservar el medio ambiente de la cuenca del Canal y su recurso hídrico, pilar fundamental de sus operaciones.

Finalmente, el último pilar de esta segunda transición ha sido el proceso de planificación a futuro, mediante el desarrollo de un plan maestro al año

2025 que garantice el desarrollo sostenible del negocio y el máximo beneficio para los panameños, de la posición geográfica del país a mediano y largo plazo.

Esta segunda transición ha logrado resultados financieros importantes para el país, y ha sentado las bases para que el conglomerado marítimo panameño pueda continuar generando beneficios económicos y sociales de manera creciente y sostenible.

Para comprender mejor las implicaciones de la segunda transición del Canal debemos hacer una radiografía de lo actuado en este primer quinquenio en cada uno de los cuatro pilares antes mencionados.

Confianza y credibilidad: No debemos olvidar que hasta el 31 de diciembre de 1999 existía la percepción de que una vez el Canal pasara a manos panameñas, el servicio se iba a deteriorar. La primera meta de la ACP fue desarrollar la credibilidad mediante el mejoramiento continuo del servicio y la aplicación de los más altos estándares de seguridad y operación. Para lograr esto, la ACP obtuvo la renombrada certificación ISO para su Departamento de Operaciones Marítimas y la División de Capacitación y Desarrollo; redujo el tiempo en aguas del Canal de 32.9 horas en el año fiscal 1999 a 26.7 horas en el año fiscal 2004; y disminuyó el número de accidentes, de 28 en el año fiscal 1999 a 10 en el año fiscal 2004, imponiendo un récord de seguridad en el año 2004 con el menor número de accidentes en 81 años. El principal logro de la ACP en este período ha sido poder asimilar el crecimiento

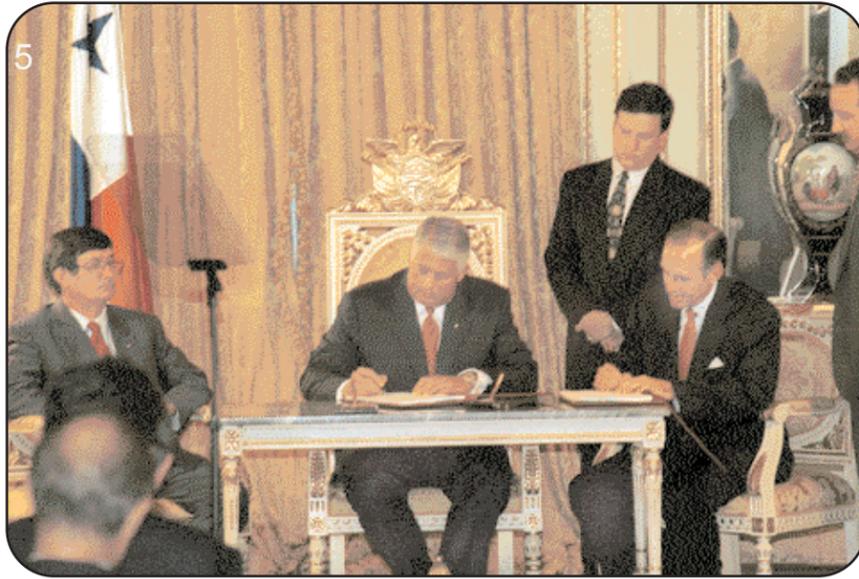
significativo del tráfico, manteniendo y mejorando la calidad del servicio. En especial, el Canal ha podido atender las expectativas de usuarios muy exigentes que requieren de un tránsito expedito en una fecha específica, como lo son los buques portacontenedores. La oferta de un tránsito de calidad ha provocado que este segmento añada, cada año, más servicios en nuestra ruta. Esto se ve reflejado en el aumento de buques Panamax que fue de 26.9% entre 1999 y el 2004 y que corresponde a un aumento en el tonelaje CP/SUAB de 17.1% en el mismo periodo. Y todo esto se ha logrado a la vez que ejecutamos un programa agresivo de modernización de la infraestructura y de los equipos, que en muchas ocasiones imponen restricciones en los canales de navegación y las esclusas, y que impactan en la capacidad diaria del Canal.

Conocimiento del mercado: Durante sus primeros cinco años de existencia, la ACP definió los criterios de segmentación del mercado. Para hacerlo, analizó profundamente la industria y su manera de hacer negocios y levantó una base de datos de sus principales clientes incluyendo la conformación de sus flotas, rutas servidas y alianzas en las que operan. Desarrolló una base de datos de los principales puertos servidos por rutas que pasan por el Canal y estableció acuerdos de cooperación mutua con estos puertos con el objetivo de intercambiar información clave sobre los cambios en los patrones comerciales y los planes para responder a la demanda futura. Se

Las Transiciones del Canal de Panamá

transporte y las posibles rutas alternas para transportar la carga. Todo esto ayudó a comprender mejor la elasticidad de la demanda, lo que permitió hacer estudios detallados de precios como nunca antes se habían hecho en el Canal.

En este sentido es importante destacar que, hasta el momento de la transferencia del Canal a la República de Panamá, la estructura de peajes del Canal era un reflejo de la política financiera de una empresa administrada por su principal usuario. La estructura de peajes estaba fundamentada en la recuperación de los costos de operación, mantenimiento y mejoras, por lo que no tomaba en consideración el valor real del servicio. De ahí que la estructura de peajes del Canal hubiera disminuido en valor, en términos reales, después de 85 años de operación. En 1912, el primer peaje que se estableció en el Canal fue de \$1.20 por tonelada. En 1974, el peaje era de \$1.08 por tonelada, y en 1976, apenas había alcanzado \$1.29 por tonelada. En términos reales, el peaje de 1974 era 70.9% menos que el de 1912. Aún después de subir los peajes a \$2.39 para el año 1997, en términos reales, desde la inauguración del Canal el peaje había disminuido de valor en 75.8%. O sea que el primer reto para Panamá ha sido conocer el valor real del servicio y tratar, de manera prudente, de aumentar



comunidades de la Cuenca ha resultado en iniciativas como el Programa de Catastro y Titulación de Tierras. Hasta la fecha, más de 4,000 familias han recibido sus títulos de propiedad y otros 1,400 títulos se entregarán próximamente.

Plan Maestro al 2025: Finalmente, y quizás el paso más importante a futuro, ha sido la realización de los estudios que le permitirán a la ACP presentar a la sociedad panameña un Plan Maestro que garantice el desarrollo sostenible del Canal y nos permita a los panameños obtener el mayor beneficio de la privilegiada posición geográfica de nuestro país.

La segunda transición todavía no ha terminado. Ella concluirá en el momento en que se realice el referéndum sobre la posible ampliación del Canal. En ese momento iniciará la tercera transición en la que, dependiendo del resultado del referéndum, el Canal deberá ajustarse a los nuevos retos que impondrá dicha



Foto 5: Sanción de la Ley Orgánica de la ACP. Foto 6: Ceremonia de traspaso del Canal a Panamá. Foto 7: Alberto Alemán Zubieta, administrador, y la Junta Directiva actual.

los peajes para que éstos se acerquen a su valor real, garantizando que la ruta no pierda su competitividad. Bajo la administración panameña, para el año 2007 el Canal habrá logrado aumentar sus ingresos en función de precio en un 41% (incluye los aumentos en peajes y otros servicios marítimos aprobados a la fecha), y adicionalmente, en función de volumen el aumento habrá sido de 32% (incluye el tráfico proyectado al año 2007).

Racionalización del gasto y cambios culturales de la organización: En este sentido la ACP modificó sus procesos logrando cambiar de una organización estilo militar, en la que el objetivo era gastar el

presupuesto, a una organización con métricos corporativos y objetivos estratégicos medibles a corto plazo. Como parte de los cambios en los procesos, la ACP implementó un sistema de contabilidad de costos que mediante su análisis ha permitido verificar detalladamente los costos y la rentabilidad por producto y servicio. El resultado de estas iniciativas es palpable en los niveles de costos de operación que se han podido mantener y hasta reducir en los últimos cinco años, a pesar de que el tonelaje ha crecido significativamente.

Protección y conservación del medio ambiente: A partir del año 2000 la ACP ha asumido total

responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica del Canal. Como parte de sus nuevas responsabilidades, la ACP ha hecho partícipes a las comunidades de la Cuenca, como piezas claves para alcanzar un desarrollo sostenible y ha implementado programas de reforestación con especies nativas. Además, ha ejecutado un programa masivo de educación y divulgación ambiental. Dentro de este nuevo enfoque, la ACP ha organizado talleres participativos, cuatro mesas regionales de trabajo, dos encuentros campesinos generales, y 720 reuniones comunitarias. El contacto directo con

decisión.

La lucha generacional no terminó con la transferencia del Canal a manos panameñas. Todo lo contrario. Es una carrera de relevos y le corresponde a esta generación hacer valer la posición estratégica de Panamá, ahora totalmente en manos panameñas, para beneficio de todos los panameños. En sentido figurado, es una carrera de resistencia. Lo importante que debemos comprender es, que lo que nos unió en el pasado, es lo mismo que nos une en el presente y nos unirá en el futuro: la búsqueda de un Panamá mejor, en el que todos puedan beneficiarse de sus riquezas.

Simuladores de la realidad

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Para alcanzar la perfección es necesario practicar. Se puede contar con los conocimientos técnicos básicos de una profesión cualquiera, pero si no se lleva a la práctica, lo aprendido no sirve de mucho. Por ello para un piloto naval o de avión es necesario conocer la técnica en papel y practicar. Practicar mucho.

Para el entrenamiento del personal que se dedica a este tipo de profesiones existen los simuladores. Es decir, espacios físicos que de la mano con la tecnología recrean en lo posible (en algunas ocasiones hasta el último detalle) una situación real.

En el caso de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) existe el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) que es el responsable de la formación y capacitación de prácticos, capitanes de remolcador, operadores de embarcaciones menores, oficiales de máquina y demás personal a bordo de equipos flotantes.

El centro cuenta con tres simuladores que recrean la parte interna de la cabina principal o puente de un buque; es decir, desde donde se "pilotea" el barco.

Allí se observa en diferentes pantallas una serie de imágenes generadas por computadora que dibujan el entorno e interactúan al movimiento y acción de los controles del buque.

Cuando uno entra al simulador prácticamente entra a un buque real. Y cuando se ponen en marcha las máquinas la sensación de estar allí es aún más real.

De pronto se escucha el motor del buque y se ve cómo viaja ya sea por el cauce del Canal hacia las esclusas de Miraflores o viceversa, desde Gatún, o bien en algún puerto del Pacífico o del Atlántico.

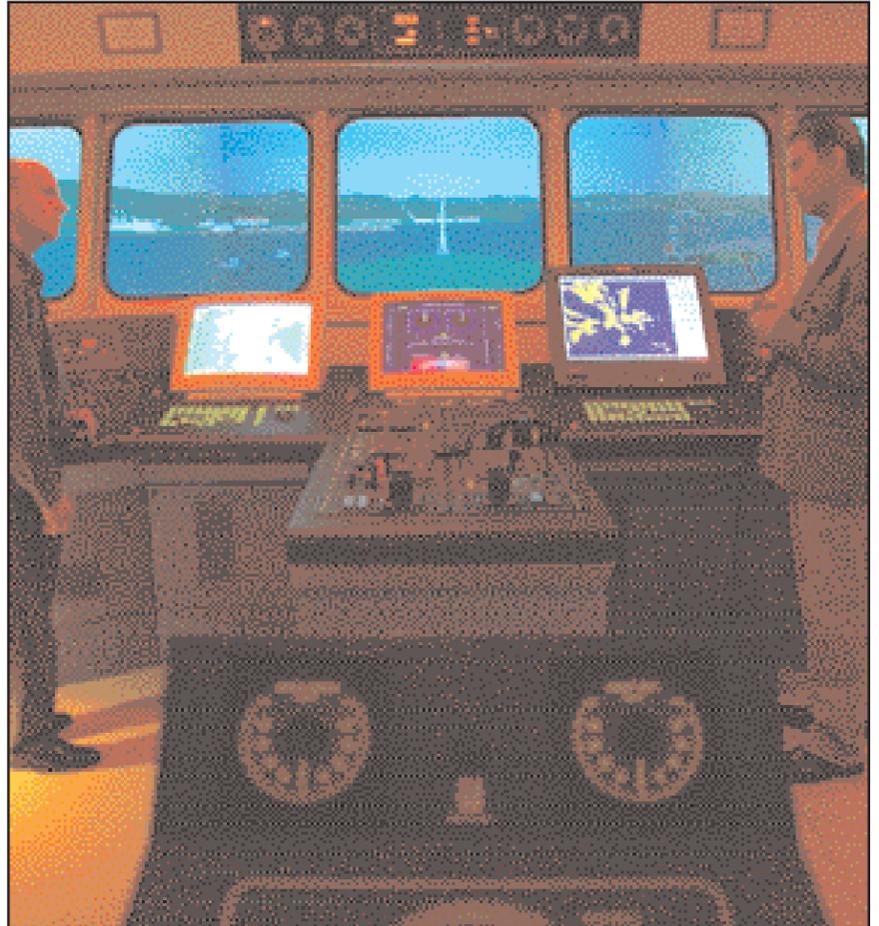
Dos de los simuladores son para recrear maniobras de buques; uno de ellos cuenta con una visión del entorno de 360 grados y otro de 150 grados, y el tercer simulador es para recrear remolcadores y embarcaciones menores y tiene una visión de 90 grados.

El SIDMAR cuenta con tres modernos salones para discusiones en los que se analizan los ejercicios llevados a cabo. La capacitación se complementa con la integración de experiencias en operaciones relacionadas con el Canal como maniobras en puertos, esclusas, remolcadores y astilleros.

El buque escuela Atlas sirve de plataforma para las prácticas de diversos ejercicios reales en el área operacional de la vía acuática.

El capitán Orlando Allard, gerente de Capacitación y Desarrollo de la ACP, encargado de SIDMAR, recordó que en el pasado los entrenamientos se hacían en Estados Unidos. Sin embargo después se optó por invertir en nuestro propio equipo de simulación y hacer estos entrenamientos en Panamá.

La experiencia a través del tiempo ha servido al centro, que cuenta con una certificación ISO 9001; debido a que no sólo se entrena a los empleados del



...no sólo se entrena a los empleados del Canal, sino que se brinda adiestramiento a estudiantes de carreras marítimas como los de la Escuela Náutica de Panamá y Columbus University e incluso a profesionales procedentes de otros países.

Canal, sino que se brinda adiestramiento a estudiantes de carreras marítimas como los de la Escuela Náutica de Panamá y Columbus University e incluso a profesionales procedentes de otros países.

"Lo que se busca es recrear lo más cercanamente posible el ambiente de un buque o el ambiente de un remolcador,



Sobre estas líneas, el capitán Allard (al centro) conversa con los estudiantes mientras otro grupo recibe entrenamiento.

una lancha" explica Allard.

Este sistema de simuladores se adapta para cualquiera de ese tipo de situaciones e incluso de infraestructuras.

Con el uso de la tecnología se han podido recrear, con los simuladores, algunas infraestructuras como puertos antes de su construcción.

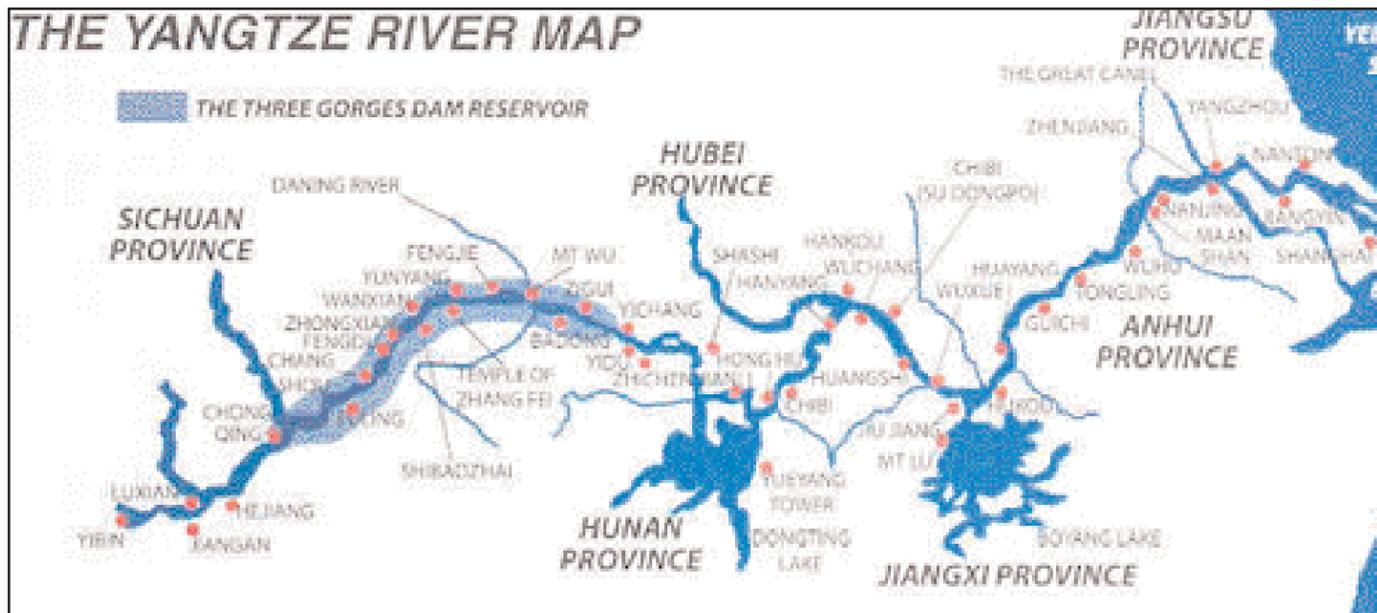
Esto sirve para el adiestramiento de los pilotos que se enfrentarán a estas

situaciones, como sería las maniobras de un nuevo puerto luego de su modernización, por ejemplo.

Este centro cumple con todos los nuevos requisitos internacionales de formación del elemento humano con responsabilidades a bordo de buques, incluyendo el Convenio de Formación y Guardia de la Gente de Mar y las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Bitácora del Canal

Dragón que se alimenta... Camarón que se duerme*



“Con dinero se es un dragón y sin él se es un gusano”. En China, esta expresión familiar encaja perfectamente al buen instinto de los chinos cuando de negocios y finanzas se trata. De acuerdo con la revista *American Shipper*, China está evolucionando rápidamente en lo que se refiere a la infraestructura de puertos, represas, carreteras, y ferrocarriles. El gobierno chino considera de gran importancia e invierte mucho dinero en la industria marítima.

El noveno Plan Quinquenal de China (1996-2000), junto con un plan de desarrollo de largo plazo que se extiende hasta el 2010, ha dividido a China en siete zonas económicas. Entre las más importantes están la primera y la tercera. La primera zona se extiende alrededor de la municipalidad de Shanghai y a lo largo de la cuenca del río Yangtze. Esta zona se beneficia de la base industrial, del alto nivel tecnológico y de la agricultura de este sector, al igual que del ímpetu de la Nueva Área Pudong en Shanghai y de la construcción del embalse de las Tres Gargantas. Shanghai es sin duda el motor industrial y comercial de la zona.

También está la tercera zona en la costa sureste de China que tiene como ventaja la proximidad a Hong Kong, Macao y Taiwán, lo que facilita las exportaciones y le otorga grandes posibilidades de acceso al mercado internacional. Esta zona depende mayormente del delta del río Perla y las áreas que rodean la provincia de Fujian. La economía de este sector se caracteriza por su gran apertura al exterior, la cual se plasma en los índices del comercio exterior y la enorme presencia de capitales extranjeros.

Pero en el 2004 hubo un cambio de atención hacia la primera zona por la industria de la manufactura, y a que Beijing opino que la primera zona económica merecía mayor atención y énfasis. Como resultado, el décimo Plan Quinquenal del gobierno chino (2001-2005) asignó 85 mil millones de dólares para ser invertidos en las provincias al oeste del país.

El desarrollo a lo largo del Yangtze se concentra en tres regiones. Comenzando con la desembocadura del río, la primera región es la del delta del Yangtze que va desde Shanghai hasta Nanjing, incluyendo las provincias de Jiangsu al norte y Zhejiang al sur. La mayoría de los centros de

manufacturas que abastecen a los vendedores al detal estadounidenses, se han establecido en esta región. En la actualidad, dentro del delta del Yangtze, buques de 10,000 toneladas de peso muerto pueden hacer escala en la mayoría de los puertos.

La parte central del río Yangtze se extiende a través de las provincias de Hubei, Hunan y Anhui, incluyendo las ciudades de Yueyang, Wuhan y Wuhu. Wuhan, con siete millones de habitantes, está estratégicamente posicionada para convertirse en el Chicago de China; una ciudad eje que abarca el tránsito de las costas este y oeste del río. Wuhan puede manejar buques de hasta 5,000 toneladas de peso muerto.

Además de desarrollar nuevos puertos, China planea construir un sistema de 18 terminales intermodales, y 40 terminales y 200 estaciones para contenedores. Wuhan será punto de conexión de todas las líneas ferroviarias. El plan de China es contar con una mejor infraestructura de puertos que la de los Estados Unidos dentro de unos 20 años.

De hecho Shanghai, conocida como la cabeza del dragón (el Yangtze es el dragón) se podría convertir en el Róterdam del Asia, una entrada hacia el centro y el suroeste de China. Actualmente se construyen ocho nuevas terminales a lo largo del Yangtze para manejar portacontenedores y buques “breakbulk”. También se construye una terminal portuaria adicional de mayor calado en Yangshan que incrementará la capacidad anual de Shanghai por más de 15 millones de TEU (contenedor de 20 pies), abaratará los costos y acelerará el tránsito por Shanghai. Sería lógico asumir que Shanghai llegará a ser el principal centro de transbordo para países al nordeste de Asia.

En China los centros de fabricación se han expandido hacia el norte donde la mano de obra es más barata y el acceso al interior del país es mejor. Además, la población a lo largo del río Yangtze ofrece una base de consumo y de trabajo. Esto ha atraído e incrementado el número de centros de manufactura allí.

Tres acontecimientos han influido en la reestructuración de la infraestructura de transporte chino. Primero está el “Go West”, plan de acción del gobierno chino

para el desarrollo económico del oeste del país. Esta acción fue tomada para balancear el desarrollo económico ya que originalmente ocurría en las provincias del sur y las costas. También los crecientes costos de manufacturas al sur de China han forzado a los centros de fabricación a emigrar hacia el norte. Y tercero, la culminación del embalse de las Tres Gargantas, el cual elevará el nivel del agua en el río Yangtze permitiendo así que buques más grandes naveguen hacia el oeste.

¿Qué implica esto para el Canal de Panamá?

El incremento de capacidad y de comercio en los puertos de China significa el aumento de tránsito entre China y el mundo. Especialmente para los Estados Unidos, está claro que los países que integran NAFTA ya no serán sus únicos socios principales. China estima que el movimiento de carga en sus puertos aumentará un 50% entre 2005 y el 2010. El puerto de Shanghai pasará de manejar 14.5 millones de contenedores al año a 20 millones de contenedores en el 2007, la mayoría con destino hacia los Estados Unidos.

A la vez, esto significará aumento de tráfico por el Canal. Actualmente, los puertos en la costa oeste de los Estados Unidos presentan congestión. El Canal de Panamá está considerado como una de las alternativas para descongestionar este embotellamiento, mas no podría brindar una solución factible ya que capacidad esta limitada en parte por el tamaño de sus esclusas que no permiten el paso de buques postpanamax. Hay que encontrar respuesta para atender esta demanda potencial, dado que estos flujos de demanda pueden buscar rutas alternas al Canal para lograr su destino.

* Basado en los artículos: *Feeding the 'dragon' de Robert Mottley (oct. 2004)* y *Shanghai grapples extreme growth de Philip Damas (mayo 2005)* de la revista *American Shipper*.

CÁPSULAS HIS-

1920 - Hace 85 años

Los primeros buques de océano a océano, de bandera alemana, que atravesaron el Canal fueron el *Einigkeit* y el *Schelde*, y lo hicieron el 2 de enero, en su ruta de Hamburgo a Valparaíso. Iban a remolcar buques averiados desde Valparaíso a Liverpool.

El crucero francés *Jeanne d'Arc*, activo participante en las operaciones navales durante la Primera Guerra Mundial, arribó a Cristóbal el 26 de enero y pasó varios días en puerto en visita oficial.

1945 - Hace 60 años

Los efectos de la Segunda Guerra Mundial, ya en sus postrimerías, se sintieron en la Zona del Canal hace 60 años, aún en festividades. El gobernador de la Zona del Canal dijo que la Navidad se celebraría como un día de asueto, pero que el trabajo de alta prioridad avanzaría ese día. El lunes 1 de enero, sin embargo, fue un día de trabajo corriente de acuerdo a las instrucciones del Presidente de los Estados Unidos.

1960 - Hace 45 años

Las fuertes lluvias de diciembre entorpecieron el tráfico en la carretera Boyd-Roosevelt y un deslizamiento sacó de la vía al tren del Panama Railroad. Mientras se reparaban los rieles del tren y la carretera todo el correo, los materiales y el personal se llevaban de un lado al otro, entre Gamboa y Gatún, mediante las lanchas de la División de Dragado.

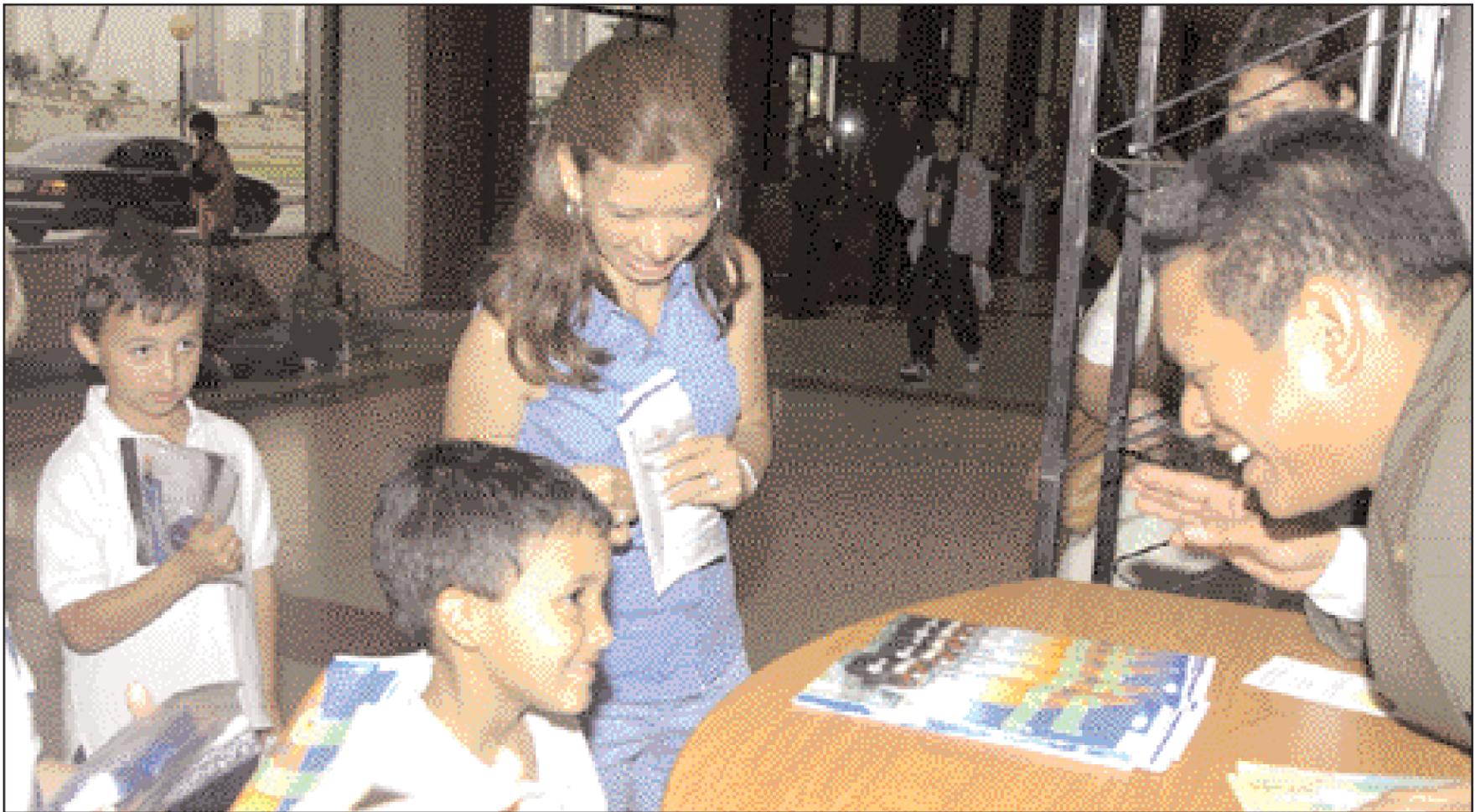
En enero fue inaugurada la nueva Escuela Secundaria de Cristóbal en Coco Solo, a un costo de 1.5 millones de balboas. En la ceremonia participaron el Gobernador W. E. Potter, el Dr. James Ray Graham, director especial en Illinois, funcionarios de Educación en la Zona del Canal y cientos de residentes. La escuela, que inicialmente fue una barraca de la Fuerza Naval, fue remodelada como un plantel de primera categoría para alojar esta escuela.

1969 - Hace 36 años

Hubo un resurgimiento del tráfico a través del Canal de Panamá hace un año cuando los barcos salían de Nueva York, de otros puertos de la costa Este y del Golfo huyendo de la huelga de los estibadores. A pesar del tráfico apretado, ambas vías en Gatún se cerraban al tráfico desde las 10:00 p.m. hasta las 6:00 a.m. durante las dos últimas semanas de enero para permitir la instalación de los paneles para la cortina de pared, en la pared de aproximación Norte. Las limitaciones del calado empezaron a mediados de enero de 1969. Y el calado permitido de 40 pies que se otorgaba a barcos grandes durante la época lluviosa se le redujo seis pulgadas.

Por el placer de leer

Marco González



Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El Centro de Convenciones Atlapa sirvió de escenario por cinco días para que notables escritores latinoamericanos se reunieran para compartir sus experiencias y conocimientos durante la celebración de la tercera Feria Internacional del Libro, realizada del 28 de junio al 3 de julio.

Este año la feria tuvo como país invitado a Chile, y contó con la participación de S.E. Ricardo Lagos, presidente de este hermano país, en la inauguración del evento.

Más de 15 países se dieron cita en este evento cultural, en el que participaron las más importantes casas editoriales latinoamericanas, que ofrecieron sus más recientes ediciones.

El programa de la feria incluyó jornadas culturales, presentaciones de nuevos libros, conferencias, reuniones técnicas y actividades y talleres para niños.

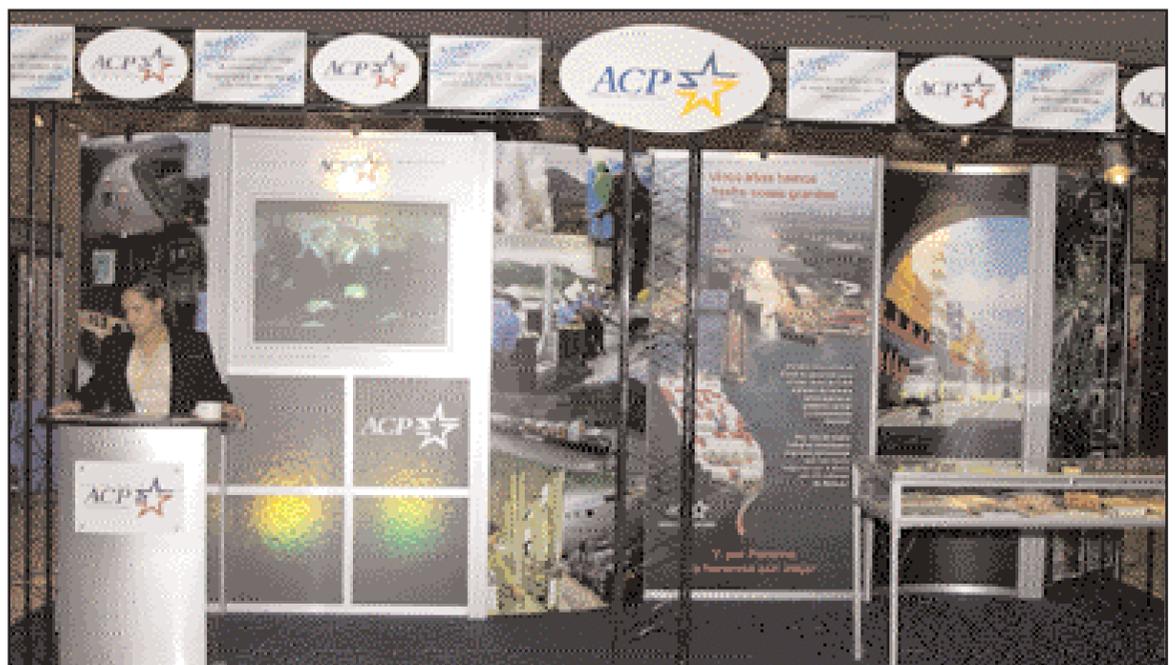
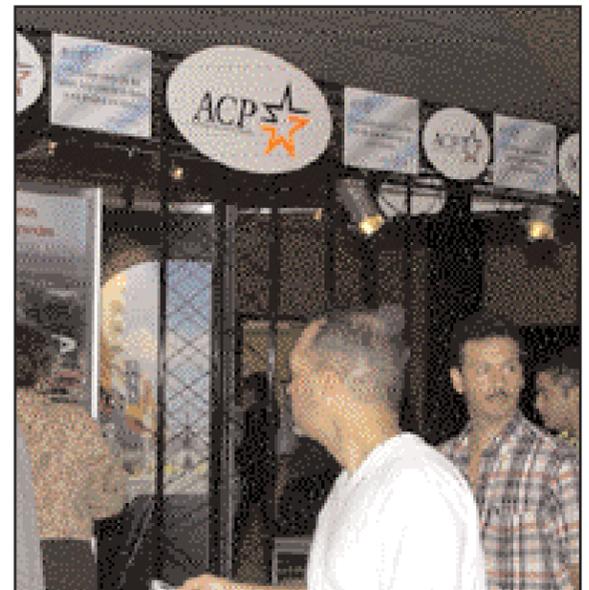
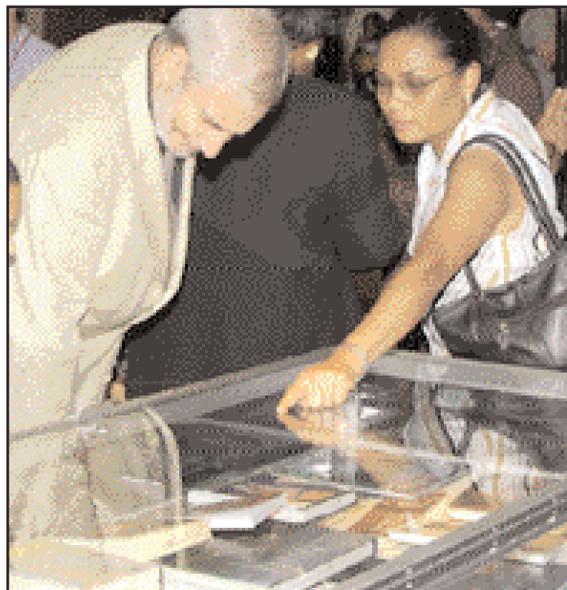
Como invitado principal Chile incluyó la presentación de libros, videos y conferencias, incluyendo un panel sobre el aniversario número 60 del otorgamiento del Premio Nobel de Literatura a la poetisa Gabriela Mistral.

La Autoridad del Canal participó con una exhibición donde se mostraron libros históricos sobre la construcción del Canal. También se repartió información general del Canal y los pequeños disfrutaron conociendo más de la vía acuática con divertidos pasquines.

Como detalle especial, los escritores Jorge Edwards y J.J. Armas Marcelo visitaron el Canal de Panamá, donde tuvieron la oportunidad de aprender sobre la operación de la vía y accionar los controles que abren las compuertas de las esclusas.

“Primero me impresiona mucho el lugar, ver pasar un enorme barco por aquí, ver como sube el agua, ver como manejan el complejo mecanismo de las esclusas. Tenía una imagen muy vaga, realmente de fotos vistas, pero ahora tengo una idea completa y esta es una visita muy interesante. Después de venir y ver esto uno dice que Panamá es mucho más importante, es algo que une el mundo” comentó Edwards.

“A mí me produce lo que en literatura y periodismo llamamos una epifanía, no me acostumbro a ver una de las grandes epopeyas de la humanidad. Haber hecho el Canal aquí, la geografía del país, su cintura estrecha, me parece que hay más que suficiente para escribir



sobre la historia del Canal. Este es uno de los casos donde la realidad supera la literatura. Imaginar un canal que hace tantos siglos lo pensó Carlos V, y verlo realmente, a través de los siglos parece literatura pero es realidad”, nos dice Armas Marcelo.

La Feria del Libro superó todas las expectativas de

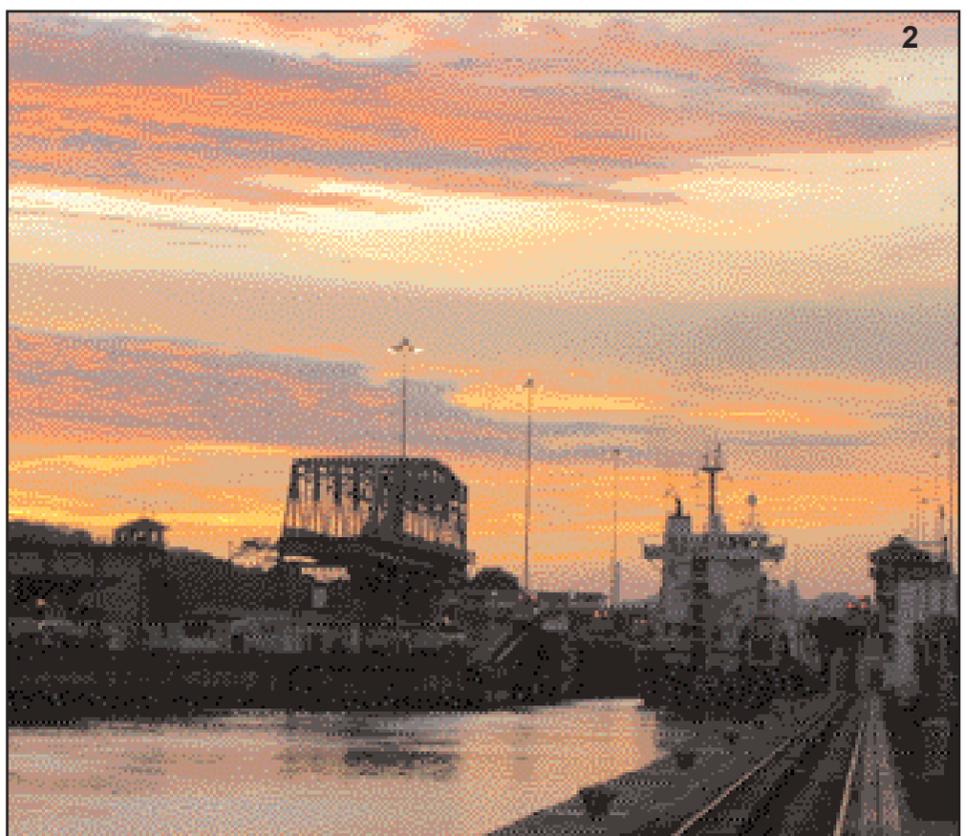
los organizadores y se estima que más de 60 mil personas, tanto nacionales como extranjeros, se dieron cita en este evento cultural. La próxima feria será en el 2007 y se ha contemplado que España sea el país invitado.



El Canal en imágenes

- (1) Represa de Gatún: Jeidy E. Antonio, técnico electrónico.
- (2) Atardecer oeste: Mario Richards, operador de locomotoras.
- (3) Pasa o no pasa: Javier Caballero F., Ingeniería.
- (4) Bajo la lluvia: J. Francisco García D., Ingeniería Geotécnica.

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.



Manejo ambiental de la ganadería

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

A través del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, auspiciado por la ACP y la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (USAID), se ejecuta en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado de La Chorrera el Proyecto silvopastoril y manejo ambiental de la actividad ganadera.

Este proyecto se enmarca en la promoción del manejo integrado de las subcuencas y persigue objetivos específicos, como son contribuir a la conservación y mejoramiento del recurso hídrico en la Cuenca Hidrográfica del Canal, el aumento de la productividad ganadera y la introducción de prácticas ganaderas amigables con el ambiente.

El proyecto es ejecutado por la Fundación para el Desarrollo Integrado Sustentable (FUDIS). “Estamos capacitando a los productores de la región, y el propósito es mejorar el suelo y sobre todo el agua, que es el principal recurso de la cuenca. En esta temporada lluviosa estamos trabajando con las técnicas de pasto mejorado, desde el punto de vista ambiental no del tradicional de mejorar la productividad del ganado, sino desde la importancia ambiental del pasto como cobertura vegetal que permite el control de la erosión bajo un adecuado manejo”, comentó Graciela Martíz, de la FUDIS.

El proyecto se desarrolla en 15 fincas piloto que servirán como modelo de producción más limpia. El establecimiento de barreras muertas que evitan la erosión, la siembra de pastos mejorados y el ordenamiento territorial de las fincas para evitar la contaminación son algunos de los componentes del programa.

Roberto Gutiérrez Bravo, vice alcalde de la Chorrera, comentó: “para nosotros es de mucha



complacencia ver que de los millones que recibe el Canal, algunos se invierten acá en el sector oeste, apoyando a los campesinos en lo que ellos necesitan”.

Daniel Valdés, beneficiario del proyecto, nos dice: “Hay mucho material de apoyo. Yo estoy convencido que nos han puesto en las manos una bendición y nos toca seguirlo aplicando para que sea ejemplo a otros productores del área. Ahora vamos a segregar la ribera de la quebrada que tiene la finca para que los animales no bajen al río a tomar agua, y así no nos perjudican con la contaminación de las aguas y mucho menos con la erosión y sedimentación de la quebrada. Así estamos cuidando y conservando el recurso hídrico”.

Algunos resultados obtenidos de los proyectos piloto que se ejecutan en esa área son:

Se ha reducido el riesgo de contaminación y se ha mejorado la calidad del agua en las corrientes

superficiales.

Quince fincas piloto de producción más limpia en ejecución; utilizando prácticas ambientales en sus sistemas con una mayor rentabilidad económica y financiera en comparación con la línea base, antes de proyecto.

Cien propietarios de fincas han recibido capacitación directa del proyecto en temas específicos de interés para el área, a través de actividades de proyecto y el intercambio horizontal entre productores

Una organización local de ganaderos se ha formado y hace gestiones para mejorar las relaciones entre ambiente y ganadería con ganancias.

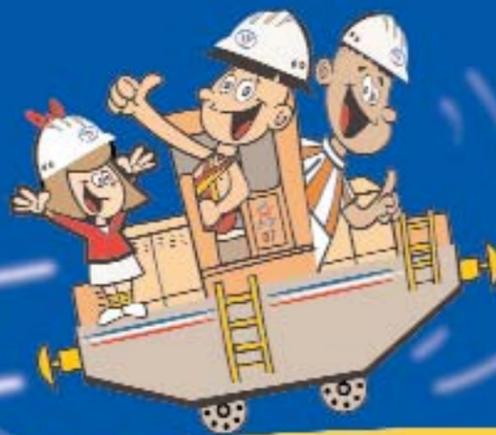
Mediante la ejecución de proyectos a través de este Fondo la ACP y USAID esperan establecer modelos a replicar en otras subcuencas.

La ACP invita a los niños panameños a disfrutar del Día de la Niña y el Niño

Conociendo el Canal de Panamá, en el Centro de Visitantes de Miraflores. El día 17 de julio se permitirá la entrada gratis a las salas de exhibición y teatro a los niños que visiten el Centro acompañados de un adulto.

No pierdas la oportunidad de estar más cerca de tu Canal.

Entrada gratuita a un niño por cada adulto



¡Ven y disfruta de tu día!