

## Compromiso cumplido

Cerca de cinco mil títulos ya inscritos consagran los derechos de propiedad de igual número de habitantes de la Región Occidental de la Cuenca del Canal sobre las tierras que habitan. El programa, ejecutado por Reforma Agraria del MIDA, fue posible gracias a recursos de la ACP. ◆◆

Omar Rodríguez



José Magallón, su hija Ruth y su padre Elías, viajaron a Penonomé desde la comunidad de Arenilla en Cirí Grande para agilizar los trámites de titulación. Los atiende Gerald Barnett.

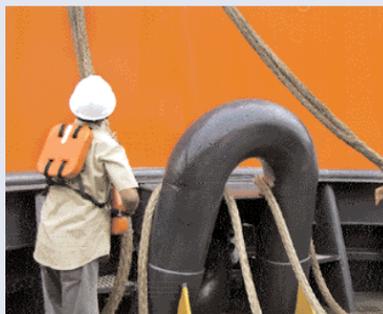
### Convenio entre entidades



ACP y el IDAAN trabajarán en cooperación.

PAG>12

### Modernización y Plan Maestro



Proyectos en ejecución y en estudio.

PAG>6 y 7

### Ferry en Colón



Sobre solución temporal de transporte en Costa Abajo se pronuncia ACP.

PAG>10

**5,000**  
títulos de propiedad han sido inscritos en la región occidental de la Cuenca

## CORRESPONDENCIA

Señores Autoridad del Canal de Panamá

A los 16 años, en 1964, vivía en Puerto Armuelles, a 530 kilómetros de la capital, sin comunicación terrestre con el resto del país. La United Fruit Company tenía un enclave similar a la Zona del Canal, en la segregación de su fuerza laboral, métodos de trabajo y construcción urbanística, tanto así que las áreas de residencia se denominaban "La Zona", para norteamericanos blancos; "Spanish Town", para panameños blancos con cargos administrativos; y "Silver City", para obreros y técnicos negros. Hasta allá llegó la onda conmovedora de los sucesos del 9 de enero. Desde entonces mis sentimientos y emociones giraron en torno al deseo de que el Canal fuera nuestro. Por ello participé en eventos que buscaban ese objetivo en los años subsiguientes, hasta la reversión. Participar el 24 de agosto pasado en el convivio en el Canal, significó para mí una invitación personal que recibía de la ACP por primera vez y me sentí en cierta medida recompensado por mi actitud patriótica. Fue una jornada con el sello que caracteriza la creciente eficiencia del Canal, desde que los panameños lo administramos: organización satisfactoria, puntualidad, seguridad y el deseo de servir. Muchas gracias por todas las atenciones que nos brindaron. Saludos.

Adviel Centeno  
 céd. 4-105-893

## La foto



Marco González

Entre las ramas de un árbol en Amador, descansa un perezoso.

## De la Administración

## Modernización y Plan Maestro

Cuando se habla de la posibilidad de ampliar el Canal es usual que algunos pasen por alto que algo tan importante como esto incluye también asegurar la máxima utilización posible de sus instalaciones actuales. En esa dirección, la ACP ha trabajado en los últimos diez años para renovar y modernizar nuevamente su ya casi centenaria infraestructura. El programa, llamado Plan de Modernización del Canal, prácticamente ya concluido, ha requerido inversiones por más de 1,200 millones de balboas. Tuvo el propósito de obtener de la planta existente la capacidad necesaria para aprovechar la creciente demanda y permitir con seguridad el tránsito de los buques de mayor tamaño que pueden utilizar hoy la vía. Así, dicho Plan de Modernización en la práctica extendió la capacidad del Canal hasta aproximadamente el 2009.

Pero una visión empresarial responsable no puede limitarse a llevar un negocio solamente hasta el límite de sus posibilidades físicas. Por ello, de manera simultánea con la conclusión del Plan de Modernización, la ACP ha emprendido el desarrollo del Plan Maestro del Canal de Panamá que, con un alcance 2006-2025, "propone un derrotero hacia el futuro a partir de la moderna plataforma operativa desarrollada por el Plan de Modernización", como se explica en esta edición.

El Plan Maestro, próximo a ser completado, será el resultado del esfuerzo interdisciplinario e interdepartamental de más de 150 expertos de la entidad, mientras que los más de 120 estudios que lo respaldan habrán sido desarrollados por algunas de las más prestigiosas empresas del mundo. Una vez terminados sus análisis finales, éstos serán divulgados ampliamente por la Autoridad del Canal de Panamá en cumplimiento de su política de transparencia en su gestión, y de diáfana rendición de cuentas a todos los panameños. ✨



## 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**  
 Producción  
 Redacción

**Ariyuri Mantovani**  
**Manuel Domínguez**

**Octavio Colindres**  
**Julieta Rovi**

**Maricarmen de Ameglio**

...una visión

empresarial responsable

no puede limitarse a llevar

un negocio solamente

hasta el límite de sus

posibilidades físicas.



**El Canal al Día**

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de  
**TODOS LOS PANAMEÑOS: El Canal al Día.**  
**No te lo pierdas en los siguientes horarios:**

<b>Telemetro Canal 13</b> Sábados 8:00 a.m.	<b>RTVE Canal 11</b> Domingos 11:00 a.m. Lunes 7:30 p.m.	<b>Hosanna Visión</b> Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	<b>FETV Canal 5</b> Lunes 9:00 p.m.
--	--	---	--

# Ganadores visitan el Canal

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

Con motivo de cumplirse 91 años de operación del Canal de Panamá, los medios informativos El Faro y el Canal al Día organizaron un concurso en los cuales los participantes debían responder algunas preguntas para ganar una travesía parcial por el Canal.

La respuesta fue sorprendente; se recibieron más de 500 respuestas acertadas. Luego de hacer los sorteos correspondientes se organizaron tres visitas. Más de la mitad de los participantes tuvo la oportunidad de participar en el programa El Canal de Todos y conocer el canal y su operación.

La jornada inició con la visita al edificio de Administración donde conocieron la historia de su construcción a través de los murales que adornan la rotonda del edificio.

Luego visitaron el Monumento a los Mártires del 9 de enero. Allí recordaron los hechos que marcaron el inicio de la revisión integral de las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos.

En el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena escucharon una presentación sobre el Canal y su aporte a la economía nacional.

El buque escuela Atlas los esperaba para transitar las esclusas de Miraflores, el momento más esperado del día.

Al llegar pudieron tocar con sus manos las paredes de la estructura. Sus rostros reflejaban sentimientos de alegría; recuerdos de una lucha generacional, y el orgullo de ser panameños y de estar en el Canal. La experiencia fue emotiva y enriquecedora.

Una vez finalizó la travesía, el grupo recibió un recuerdo de la experiencia.

Agradecemos a todos los participantes en los concursos de El Canal al Día y de El Faro por su interés en aprender más sobre su Canal. ☆



Es un regalo que la ACP le hace a los panameños. Es una experiencia muy hermosa. Se ve el esfuerzo que los trabajadores hacen cada día para brindar un servicio de calidad al mundo.

Sonia Salinas

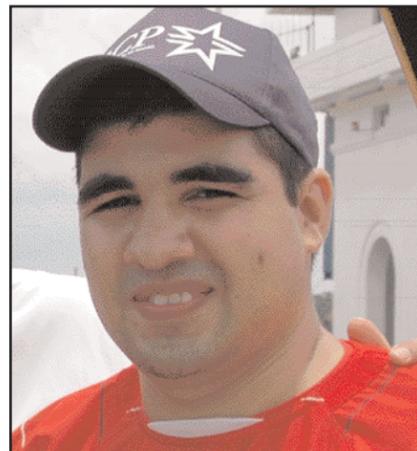


Marco González



Fue una experiencia muy grata para mí. Tuve la oportunidad de entrar en las esclusas. Fue muy bonito.

Giovanna Seales de Hurtado



Como panameño me siento orgulloso de tener una importante vía acuática abierta a todas las naciones del mundo. Si pueden vengán a conocerlo. Recuerden que el Canal es de todos los panameños.

Fabio Reyes



Me siento halagado de poder visitar la obra de ingeniería más grande que tiene el país. Fue mi primera experiencia, y fue fantástica. Hemos demostrado que tenemos toda la capacidad para dirigir, guiar, proteger y administrar este Canal como se merece.

César Villarreal



Me siento honrado de haber estado aquí. Es una oportunidad increíble. He aprovechado cada momento. Cuando se abrieron las compuertas pude tocar las paredes de la esclusa... es algo que quedará guardado en mi corazón.

Joannes López



Estoy realmente muy emocionada. No había tenido la oportunidad de hacer un tránsito y realmente estoy maravillada.

Nahila Melgar



No es la primera vez que hago una travesía, pero ha sido muy emotiva. Son los obreros los que hacen estas cosas maravillosas y esto me conmueve. Me siento feliz de poder transitar el Canal y decir "yo estuve allí".

Mayra Vega

# Premio a la excelencia

Armando De Gracia



Primera fila: Jonathan Obando, Alberto Alemán Z., Caroline Lammie, Telly Yanis (Premio Lammie 2004), Mauricio Grant, Edda de González, Ilya de Marotta, Arnoldo Cano (Premio Lammie 2005), Myrna Iglesias, Rafael Pérez, Dalida Rodríguez, Iris Torres, Enrique Guevara, Teresa Maurelli, Eda Soto, Harinder Randhawa, Nayda Vaca. Segunda fila: Canute Cockburn, Francisco Llorach, Giselle Fagette, Rodrigo Cigarriusta, Carlos Vargas, Enrique Sánchez, Abdiel Sobers, Rodolfo Jemmott, Efraín Isaza, Ricardo Segundo, Erick García, Yolanda Duncan, Josefina Savoury, Ricardo Paz. Ausentes: Rafael Bringas y John Langman.

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

Treinta trabajadores canaleros fueron nominados por sus compañeros de trabajo para competir por el premio a la excelencia Rodolfo Lammie de la Autoridad del Canal de Panamá. El premio fue instaurado en memoria de Rodolfo Lammie, quien por sus contribuciones y trayectoria

profesional en el Canal de Panamá constituye un modelo a seguir.

Este concurso es organizado por el Departamento de Recursos Humanos. Cada año se selecciona a un colaborador que es postulado por demostrar un desempeño excepcional y connotar en éste los valores corporativos de la entidad.

En una emotiva ceremonia, en la cual se resaltaron las cualidades del

trabajador canalero representadas en los nominados este año, se hizo entrega a cada uno de ellos de certificados y se anunció al ganador.

Arnoldo Cano, colaborador del Departamento de Finanzas, recibió el premio a la Excelencia Rodolfo Lammie 2005 de manos del administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, en reconocimiento a sus aportes a la empresa en la elaboración del Plan

Maestro de la empresa, así como de su liderazgo, don de gentes, ética profesional y calidad humana.

Con esta iniciativa la ACP busca estimular y promover los valores corporativos a través del reconocimiento de aquellos colaboradores que con su labor contribuyen significativamente a la excelencia de la gestión de la ACP en todos los niveles de la organización.★

# Un compromiso en etapa final

Armando De Gracia

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

El pasado 31 de julio culminaron oficialmente los trabajos de campo del tercer componente del Proyecto de Catastro y Titulación de Tierras de la Región Occidental de la Cuenca: Fincas Agropecuarias y Forestales.

Cuando en el mes de agosto de 2002 inició formalmente este innovador proyecto, probablemente ninguno de sus gestores hubiese siquiera imaginado que los resultados de esta hazaña alcanzarían tal magnitud e importancia. Existían desde el comienzo varios retos: Identificar la mejor tecnología del mercado para las labores de agrimensura; la contratación de empresas con probada experiencia en catastro; la integración de profesionales idóneos capaces de fiscalizar el producto catastrado; y coordinar con todas las instituciones nacionales, cada una con sus normas y procedimientos de trabajo, las diferentes etapas del proceso que daría como resultado los títulos de propiedad.

El proyecto trabajó en tres componentes funcionales: Pueblos Rurales, Ejidos Municipales y Fincas Agropecuarias y Forestales. Era el primer programa que combinaba catastro y titulación de manera masiva y conjunta. Se utilizaron dos tecnologías para la realización del proyecto, atendiendo a la precisión que requería cada uno de los componentes. Para los dos primeros el levantamiento se hizo con estaciones totales logrando precisiones centimétricas. Para las



La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) entregó a la Dirección Nacional de Reforma Agraria (DINRA) los planos catastrales de las fincas agropecuarias y forestales de la región occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal, producto de los trabajos de campo del Programa de Catastro y Titulación en dicha región. La entrega la hizo Juan Héctor Díaz, director de Seguridad y Ambiente (al centro) a Nadia Moreno, directora de la DINRA.

Fincas Agropecuarias y Forestales se utilizaron unidades de posicionamiento global (GPS) obteniendo precisiones submétricas.

Con mucho esfuerzo y no menos obstáculos, el componente de Ejidos Municipales terminó en agosto de 2004 constituyendo nueve ejidos en los cuales se levantaron un total de 1,565 predios que representan 586.37 hectáreas. De igual forma, el componente de Pueblos Rurales generó 2,027 predios al que corresponden 685.03 hectáreas. El catastro de estos últimos terminó en noviembre de 2003. En lo que respecta al componente más grande de todo el proyecto, las Fincas

Agropecuarias y Forestales, se generaron 14,852 predios equivalentes a 192,246.36 hectáreas.

Para lograr la titulación de estos predios ha sido importante la coordinación con instituciones como el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección de Catastro y Bienes Patrimoniales (DCBP); el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, a través de la Dirección Nacional de Reforma Agraria (DINRA); la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), el Programa Nacional de Administración de Tierras (PRONAT), el Registro Público, y los gobiernos locales (municipios y

corregidurías).

A la fecha, unos 5,000 campesinos se han beneficiado de este proyecto al obtener su título de propiedad. Documento este que legaliza sus derechos sobre las tierras que les han pertenecido por años y que les permite acceso a créditos para desarrollar sus tierras en beneficio de sus familias.

El proyecto continuará vigente hasta finales del mes de noviembre cuando se espera lograr la titulación de gran parte de los predios catastrados y se traspasarán a la Dirección de Reforma Agraria sus resultados.★

# Ampliación de la vía o un Canal seco

Armando De Gracia

Un remolcador asiste a un  
buque durante su tránsito

Néstor Ayala

Óscar Castillo G.

Desde hace algunas semanas me ha tocado leer algunas opiniones que adversan el posible proyecto de ampliación del Canal, bajo supuestos variados. Uno de los más curiosos es el tema de los llamados canales secos (a través de servicios de logística). Analicemos esta alternativa frente a la ampliación del Canal. La lógica detrás del llamado Canal seco -por ejemplo, entre las ciudades de Panamá y Colón- es que con una autopista que conecte ambas ciudades se puede transportar de un océano a otro toda la carga que llegue en buques Pospanamax vía camiones o trenes. Visto desde lejos, suena muy posible. Pero en la práctica la idea se transforma en un mito imposible.

Lo primero que hay que saber es que la gran mayoría de la carga que pasa por el Canal no es para reexportación. O sea, es mercadería que sale de puerto de origen directamente hacia puerto de destino. Es carga que no requiere los servicios de redireccionamiento -como los que brindan nuestros puertos terminales-. Cada uno de esos movimientos representa más costos para el usuario. Y al final, esto pone sobre Panamá un cartel que dice: "Demasiado caro". Nadie, simplemente nadie, va a pagar más por un servicio que puede encontrar por menos costo en el servicio multimodal de Estados Unidos o en el Canal de Suez. La gran ventaja que nos da el Canal, y que se verá doblada con la ampliación del Canal, es el bajo costo que representa la ruta por agua -la ruta del Canal-. Pero digamos que los navieros pierden su sano juicio empresarial y quieran pagar más y traer su carga a un Canal seco. Entonces nos

La gran ventaja que nos da el Canal, y que se verá doblada con la ampliación del Canal, es el bajo costo que representa la ruta por agua.

enfrentamos a un problema de volumen.

Tomemos el ejemplo de un buque Pospanamax de 10 mil contenedores atracado en Balboa. Para mover la carga que lleva, se necesitarían 5 mil 800 camiones (es decir, una fila de 132 kilómetros). Vayan despidiéndose de la poca naturaleza que nos queda con toda la contaminación que eso produciría. Y eso pensando en que exista la capacidad logística para no solo un buque, sino para cientos de ellos. Digamos que no, no usaremos camiones. Usemos el tren. Entonces se hace necesario contar con 18 trenes de 8 mil pies, con vagón doble. O sea, 27 millas de tren -sí, ¡japenas arranca habrá llegado a Colón!-. El Canal seco, tengamos claro, es una buena idea siempre que se piense como medio para



carga de reexportación. Nunca será un reemplazo a la ampliación del Canal. Existen otro sinnúmero de razones que apoyan la idea de ampliar el Canal, como la mejor manera de potenciar nuestra posición geográfica. Porque de eso se trata el asunto.★

Tomado de La Prensa del 4 de agosto de 2005.

## PARA EXPERTOS

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

**Administración financiera de las organizaciones** / Claudio E. Sapetnitzky. 2a. ed. Buenos Aires: Macchi, 2003. 607 p.

*Introduce al lector en las decisiones financieras y utiliza las herramientas necesarias para el análisis y el manejo de los elementos básicos de los modelos financieros. Presenta los elementos a considerar para tomar una decisión de financiamiento, para adoptar la o las alternativas de obtención de recursos más aconsejables entre las disponibles.*

**Conocimiento en acción: cómo las organizaciones manejan lo que saben** / Thomas H. Davenport; Laurence Prusak. Buenos Aires: Prentice Hall, 2001. 225 p.

*Una perspectiva simple y elegante del mercado del conocimiento. Ofrece consejos prácticos para la implementación de un sistema de gestión del conocimiento, una dosis sólida de sentido común para cualquier empresa que desea adquirir o mantener una ventaja competitiva.*

**Diccionario técnico arquitectura y construcción** / Carles Broto. Barcelona: Monsa, 2001. 2 v.

*Contiene más de treinta mil entradas que incluyen la más actualizada terminología del sector de la arquitectura y construcción, con su respectiva definición; más de setecientos dibujos, ilustraciones y detalles especialmente concebidos para esta obra. Cada término cuenta con su equivalencia en español, inglés, francés y alemán.*

**Gestión bancaria: los nuevos retos en un entorno global** / Altina Sebastián González; Joaquín López Pascual. 2a ed. Madrid: McGraw-Hill, 2001. 370 p.

*Proporciona los conocimientos básicos sobre el marco de actuación en el que se desenvuelve la moderna actividad de los bancos. Trata el papel de los bancos en los mercados de capitales donde obtiene, sobre todo en los últimos años, importantes fuentes de ingresos vía comisiones.*

### ABC del Agua

La falta de agua fresca es uno de los temas más trascendentes al cual se verá enfrentada América Latina durante el siglo 21:

- Actualmente 1,200 millones de habitantes no tienen acceso a una fuente de agua potable segura.

- Las enfermedades producidas por aguas contaminadas matan más de cuatro millones de niños al año.

- El 20% de todas las especies acuáticas de agua fresca están extintas o en peligro de desaparecer.

Infoagua, Santiago de Chile

# Del plan de modernización al Plan Maestro

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

Recientemente tuvimos la oportunidad de conocer los avances del Plan Maestro del Canal que desarrolla la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para asegurar la competitividad futura de la vía acuática y su contribución al desarrollo y progreso del país. Las explicaciones fueron ofrecidas por el arquitecto Francisco Míguez, responsable del Equipo de Coordinación del Plan Maestro:

¿Qué es el Plan Maestro?

Míguez: El Plan Maestro es una guía que plantea la dirección y acciones que ejecutará la ACP para el desarrollo y fortalecimiento competitivo del Canal durante los próximos 20 años y más. Su objetivo es dotar al Canal de la capacidad y organización necesarias para aprovechar ininterrumpidamente la creciente demanda; incrementar la participación de mercado; aumentar la eficiencia operativa; mejorar la seguridad y disuadir la entrada de nuevos competidores. En fin, fortalecer la posición competitiva de la ruta marítima por Panamá. Esto le permitirá al Canal tener la capacidad necesaria para crecer y aumentar sostenidamente los aportes a Panamá.

Se habla de modernización del Canal y también de Plan Maestro ¿Cuál es la diferencia?

Míguez: El Plan de Modernización del Canal tuvo una duración aproximadamente de 10 años y ya prácticamente ha concluido. Fue un exitoso programa de inversiones, orientado a renovar con lo último en tecnología. Su objetivo era aumentar la eficiencia y confiabilidad del Canal; prolongar la vida útil de sistemas importantes del Canal y, sobre todo, extraerle más capacidad a la planta existente para transitar más buques con mejores niveles de seguridad. En este programa se invirtieron aproximadamente B/.1,200 millones que fueron pagados por los peajes. Este programa permite al Canal manejar los volúmenes de tránsito de hoy. Por otro lado, el Plan Maestro 2006-2025 propone un derrotero hacia el futuro, a partir de la moderna plataforma operativa desarrollada por el Plan de Modernización. El Plan Maestro es una propuesta robusta para consolidar las bases del Canal del siglo XXI.

¿Este Plan Maestro se está ejecutando o sólo es un plan en papel?

Míguez: El Plan Maestro es un documento vivo que se revisa y mejora. Un número importante de las iniciativas que se estudiaron como parte del Plan Maestro ya se están ejecutando, particularmente aquellas con horizontes de corto plazo y que aportan beneficios inmediatos al Canal actual. Por ejemplo, el Canal está en el proceso de mejorar su sistema de iluminación en las esclusas



Un crucero transita plácidamente las aguas del Canal.

para hacer con seguridad esclusajes nocturnos de buques que, por sus restricciones, deben transitar las esclusas de día. También se hacen modificaciones en las esclusas para permitir que los buques transiten con un pie más de calado. La primera iniciativa le dará al Canal mayor flexibilidad en su programación de buques lo que permitirá una mayor y más eficaz utilización de su capacidad instalada. La segunda le dará más valor a la ruta por Panamá y hacer al Canal más competitivo al permitir que los buques lleven más carga. Éstas son solo dos iniciativas en marcha de un amplio programa de mejoras al Canal actual, incluidas en el Plan Maestro.

¿Quiénes trabajaron en este Plan Maestro?

Míguez: El Plan Maestro es el resultado del aporte directo de más de 150 expertos del Canal y contiene el trabajo de análisis interdisciplinario e interdepartamental más intenso desarrollado en la entidad desde su inauguración. Los más de 120 estudios que lo respaldan fueron desarrollados por más de 50 compañías consultoras internacionales de las más grandes y reconocidas del mundo.

¿Qué impacto tiene la seguridad del Canal en el Plan Maestro?

Míguez: La seguridad es uno de los elementos más importantes que se toman en cuenta dentro del Plan Maestro, particularmente porque el Canal hoy opera a altos niveles de intensidad, con muy poca holgura y cerca de su capacidad sostenible máxima. Uno de los objetivos del Plan Maestro es dotar al Canal de mayor capacidad y holgura operativa, lo que permitirá mejorar aún más los índices de seguridad a corto y largo plazo. Así que la seguridad es un tema central del Plan Maestro.

¿Cuáles son los componentes del Plan maestro?

Míguez: El Plan Maestro tiene dos componentes mayores. El primero enfoca al Canal actual y tiene como objetivo mejorar aspectos de capacidad, para que pueda seguir captando ininterrumpidamente la

demanda que se pronostica para corto y mediano plazo. En otras palabras, llevar el Canal actual a su máxima capacidad y a una utilización que sea económica y técnicamente viable.

El segundo componente del Plan Maestro consiste en dotar al Canal de capacidad adicional mediante un tercer juego de esclusas, lo que se denomina comúnmente Programa de Ampliación. Ambos componentes se entrelazan como un programa integral y coherente, de largo plazo, orientado a proveer sin interrupciones la capacidad necesaria para que el Canal capte la demanda y sostenga el valor de la ruta por Panamá. La puesta en operación de un tercer juego de esclusas requiere de un periodo de diseño y construcción de entre seis y siete años. Mientras esta ampliación se logra, el Canal deberá continuar operando, por lo tanto, el primer componente tiene el objetivo de que el Canal no se quede sin capacidad antes de que la ampliación estuviese lista. La idea es que no se pierda mercado y no se otorgue a posibles nuevos competidores la oportunidad de establecer una "cabeza de playa" que compita con el Canal.

¿En qué año se supone que el Canal llega al máximo de su capacidad?

Míguez: El Canal de hoy puede llegar a operar a su capacidad máxima sostenible en menos de tres años. Con la serie de mejoras de corto plazo propuestas en el Plan Maestro, se extenderá su capacidad para satisfacer la demanda pronosticada probablemente hasta el año 2013, con esfuerzos adicionales tal vez hasta el 2014. Nuestros análisis indican que con la mezcla de tamaños y tipos de buques que se proyectan, el Canal tiene capacidad para transitar de manera sostenida aproximadamente 325 millones de toneladas CP-SUAB por año. Para el AF2005, que está por concluir, se espera que el Canal transite cerca de 280 millones de CP-SUAB.

¿Qué aspectos se estudian para ampliar el Canal?

Míguez: Se estudia desarrollar un tercer juego de esclusas con sus cauces

aproximación y con mejoras a los cauces existentes. El Canal ampliado sería un sistema integral de tres carriles de esclusas que compartirían los cauces de navegación del lago Gatún y de las entradas en ambos océanos. Las esclusas en estudio serían de tres niveles, con una configuración y características de operación similares a las esclusas en Gatún. Se ubicaría un complejo de esclusas al oeste de las esclusas de Miraflores y otro en el lado este de las esclusas de Gatún. Los expertos del Canal, con el apoyo de consultores, han concluido que las ubicaciones más convenientes son aquellas del proyecto de tercer juego de esclusas de 1939 y así aprovecharían las excavaciones originales con el fin de reducir los costos.

Sería un tercer juego de esclusas con capacidad para manejar buques de mayor tamaño, lo que beneficiará al Canal, porque éste cobra de acuerdo a la capacidad de carga de los buques y no por la cantidad de tránsitos. El Canal ampliado con un tercer juego de esclusas de mayor tamaño que las actuales tendría capacidad para transitar más de 600 millones de toneladas CP-SUAB por año, el doble de la capacidad sostenible del Canal actual. Al tener una esclusa de mayor tamaño, podrá transitar no solo más buques más carga con relativamente menos buques, aumentando su rendimiento económico y eficiencia operativa. Eso sería favorable tanto para el Canal como, obviamente, para la industria naviera. Las economías de escala que se logran con una esclusa con capacidad Pospanamax benefician la competitividad estratégica del Canal y fortalecerán la ruta marítima por Panamá.

Sin agua no hay canal y estamos hablando de mucha más cantidad de agua; ¿de dónde saldría?

Míguez: Uno de los principios guía del análisis del Plan Maestro es que debemos utilizar en las esclusas la mejor tecnología disponible; aquella que utilice la menor cantidad de agua. En este sentido, exploramos la utilización de una tecnología que se

# Del plan de modernización al Plan Maestro

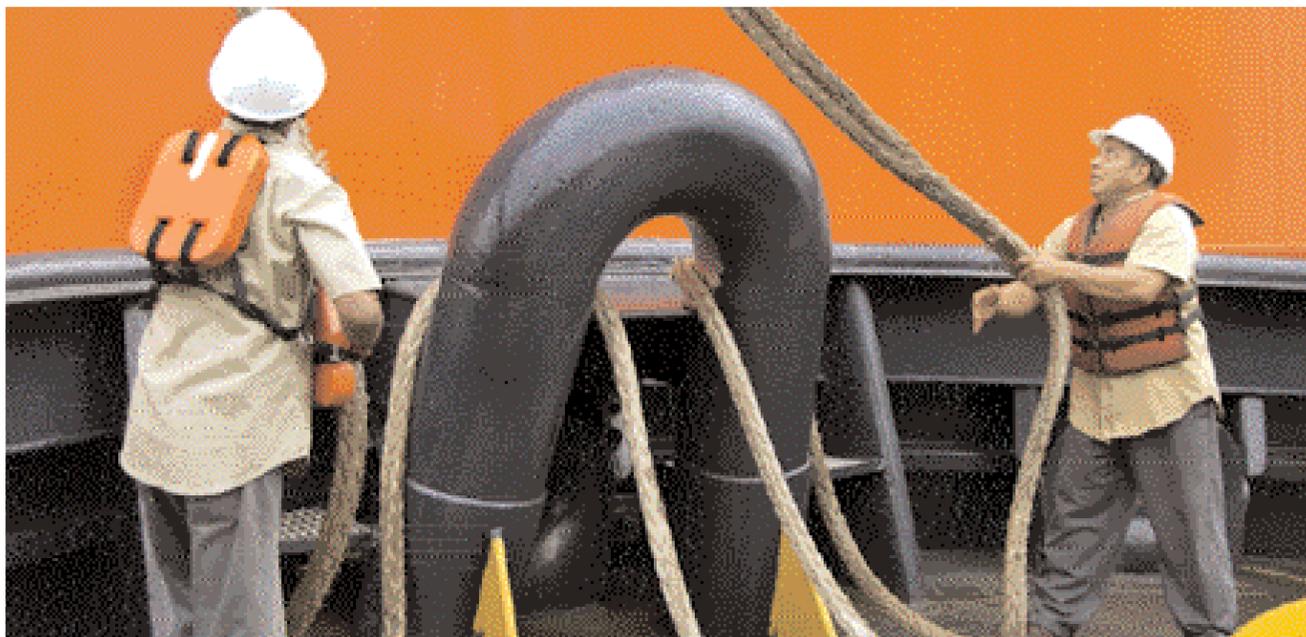
conoce como tinas paralelas de ahorro de agua, que consiste en una serie de tinas ubicadas al costado de cada una de las cámaras de las esclusas. En cada esclusaje, el agua, en vez de vertirse, se trasiega a la tina adyacente y se vuelve a utilizar en la siguiente etapa del esclusaje. El uso de tinas laterales logra que la esclusa pospanamax utilice menos agua que las esclusas actuales. Con estas tinas de ahorro de agua, las esclusas que se están estudiando utilizarían solo el 93% del agua que utiliza una de las esclusas actuales. Las tinas de ahorro de agua son tecnología probada y empleada en esclusas en Europa. Además de las tinas, estudiamos un proyecto de profundización del cauce y otro para subir el lago Gatún, que en conjunto con las tinas desarrollarán agua suficiente para que el Canal atienda la demanda prevista sin tener que recurrir a otras fuentes de agua o embalses. Estos programas hídricos consolidan una propuesta ambiental responsable y aprovechan al máximo la capacidad hídrica del lago Gatún y del lago Alhajuela.

¿Qué pasa si no ampliamos el Canal?

Míguez: Si no ampliamos el Canal, éste alcanzaría su máxima utilización sostenible alrededor del 2013 y de allí en adelante cesaría su crecimiento. Quedaría una porción importante de la demanda potencial para que otros la aprovechen. El Canal dejaría de aumentar sus aportes a Panamá porque una vez que llegue a su capacidad máxima de operación, tendría serias limitaciones para aumentar significativamente los peajes debido a la gradual pérdida de competitividad de la ruta marítima por Panamá. Visualizamos que a mediano plazo el Canal podría ver reducida su base de clientes, alejándose una parte relevante del mercado para dejarnos en una posición estratégicamente desventajosa y dependiente de unas pocas rutas con predominio de pocos usuarios. En caso de que el Canal no se amplíase, se anticipa que mucha demanda relevante que no pueda ser atendida migrará hacia el canal de Suez y al sistema intermodal de los Estados Unidos. El Canal dejaría de ser considerado parte relevante para el futuro del sistema global de transporte y se asentaría en un rol regional, principalmente.

O sea que el Canal sí tiene competencia...

Míguez: El Canal sí tiene competencia y hoy tiene competencia más agresiva que nunca. Particularmente porque el Canal ahora es importante para las rutas del segmento de carga contenerizada. El comercio de carga contenerizada, principalmente del noreste de Asia hacia la costa este de los Estados Unidos, constituye el mercado más importante para el Canal de Panamá en este momento. Y es un mercado que en la práctica tiene dos competidores importantes: la ruta transpacífica conectada al sistema intermodal de los Estados Unidos y el Canal de Suez. Ambos son competidores agresivos



Trabajadores en plena faena.

del Canal y ahora mismo el Canal, al igual que el sistema intermodal enfrenta problemas de capacidad. Existe una oportunidad de crecimiento importante para aquel que se dote de suficiente capacidad de manera oportuna.

¿Qué papel juegan los buques Pospanamax en el futuro del Canal?

Míguez: Los barcos Pospanamax existen desde hace muchos años. Es relevante recalcar que el Canal no estudia una posible ampliación para transitar buques más grandes. La ampliación es necesaria para que el Canal transite la creciente demanda que se anticipa y que no podrá ser manejada por el Canal actual. Al Canal le conviene transitar dicha demanda de buques más grandes para así tener que transitar menos de ellos. Esto se debe a que un tercer juego de esclusas limitado a tamaño Panamax no daría la suficiente capacidad para transitar el volumen de carga que se anticipa.

Los navieros en el segmento de carga contenerizada tomaron hace algunos años la decisión de usar buques Pospanamax porque les rinden economías de escala y mejoran la rentabilidad de sus operaciones. Muchos buques Pospanamax operan en rutas competidoras, principalmente en la transpacífica. Ahora bien, si el Canal se amplíase con capacidad para atender buques Pospanamax, los navieros los desplegarían de inmediato en la ruta por Panamá. Esto no significa que los dejarían de usar en rutas competidoras, pero sí que el Canal mejoraría su posición competitiva y sostendría su participación de mercado. La capacidad de transitar portacontenedores Pospanamax le permitiría al Canal: (1) mejorar su rendimiento al transitar más carga con relativamente menos buques y (2) fortalecer su posición competitiva y asegurar su crecimiento por los próximos 20 años o más, permitiendo que la ruta por Panamá sea estratégicamente más competitiva que si se quedara sin la posibilidad de transitar buques de mayor tamaño.

La Cuenca del Canal es parte importante de la vía acuática. ¿Qué aspectos se tocan en el plan maestro relacionados con la cuenca?

Míguez: La ACP tiene el mandato legal de salvaguardar y proteger el recurso hídrico de la Cuenca. Por lo tanto, el Plan Maestro desarrolla extensamente los programas y las acciones socio ambientales que se propone realizar para garantizar que el recurso hídrico de la Cuenca se proteja para las futuras generaciones. En este sentido, las propuestas que se adelantan en el Plan Maestro responden a los más altos estándares de manejo ambiental. En el plan se hace patente que la responsabilidad ambiental del Canal no se limita a la cuenca sino que actúa sobre todas sus operaciones e inversiones. De tal forma que la ACP avanza cada vez más hacia el perfeccionamiento de su modelo de gestión, dentro de un sentido de responsabilidad corporativa con transparencia y enfoque ambiental de patria.

El Canal funciona con agua y en ese sentido el Plan Maestro no puede dejar el agua por fuera. Y una de sus prioridades es asegurarse que las propuestas que se incluyen en el Plan Maestro utilicen el agua de la forma más eficiente posible. En otras palabras, que se utilice la menor cantidad de agua para hacer la mayor cantidad de tránsitos es una prioridad. En ese sentido, el componente de ampliación estudia la utilización de tinas de agua, de forma que no haya necesidad de generar nuevos embalses en el mediano o largo plazo, para poder suministrar el agua necesaria, primero para el consumo de la población y segundo para la operación del Canal.

Si se aprueba una ampliación del Canal, ¿cuánto va a costar, cómo se va a financiar y quién lo va a pagar?

Míguez: En esta etapa evaluamos varios posibles escenarios de inversión, así que no estamos en posibilidad de dar una cifra definitiva de costo. Sin embargo, si hemos desarrollado una serie de análisis sobre cómo se podrían financiar y sufragar los varios escenarios que se estudian. Al igual que cualquier otro negocio comercial, en el Canal históricamente las inversiones las han pagado los clientes a través de los peajes y las tasas por servicios que

reciben. Evidencia reciente son las inversiones del Plan de Modernización ya concluido, sufragado enteramente con los ingresos corrientes del Canal. El Canal de Panamá, que tiene por mandato legal ser rentable, no va a subsidiar inversión alguna. Obviamente, el Estado tampoco lo hará. Estamos estudiando una amplia gama de estructuras de peajes que pudieran ser específicamente aplicadas para sufragar y financiar las inversiones. Esta estructura de peajes podrá ser complementada con financiamiento externo, según sea conveniente para atender los requerimientos de flujo de efectivo del programa de inversiones.

¿En qué beneficiaría a Panamá una ampliación del Canal?

Míguez: Panamá se beneficiaría de dos maneras: por la inversión inicial y el crecimiento del negocio de tránsito. La inversión inicial sería en sí un motor de desarrollo importante para todo el país. Debemos recordar que esta inversión solo es posible con la ampliación del Canal y que no podría darse de otra forma. En otras palabras, el Canal podrá generar y acceder a los fondos necesarios para las inversiones solamente porque van destinados a la ampliación. Si la ampliación no se diese, los fondos no estarían disponibles para otros propósitos.

Por otro lado, imaginémos un Canal que pueda transitar el doble de la carga que transita hoy. Un Canal que facture en 20 años cerca de B/5,000 millones al año; más de cuatro veces lo que está facturando hoy. Un Canal que contribuya anualmente al Estado panameño más de 10 veces lo que contribuye hoy. ¿Cuáles serían las repercusiones en Panamá? La consolidación en el Istmo de un conglomerado de logística, servicio de transporte, aviación, avituallamiento, puertos y comunicaciones, muchos órdenes de magnitud más intensa y amplia de lo que tenemos hoy. Los efectos de esta ampliación, estamos seguros, que se sentirían a lo largo y ancho de todo el país y, definitivamente, contribuirían a mejorar de manera significativa la calidad de vida de todos los panameños.

## Competir Con Los Ojos Abiertos VI

## ¿Se quedará con hambre el Dragón?

Según la revista American Shipper, China gasta alrededor del 19% de su PIB (Producto Interno Bruto) en cubrir los costos de logística. EE.UU. y Europa, en comparación, gastan sólo un 10%. Estos altos costos se deben a los cuellos de botella que ocasionan principalmente la débil administración y la condición de la infraestructura ferroviaria, vial, portuaria, y aérea existente de transporte y de almacenaje de su comercio y producción. Con todo lo que se ha hecho hasta ahora en China, no ha podido satisfacer su apetito. ¿Se quedará el dragón hambriento? Probablemente no. Actualmente China toma de manera enérgica y rápida las medidas necesarias para solucionar sus problemas de infraestructura y de logística. Sin embargo, es importante mencionar a continuación algunas de estas limitaciones que, de acuerdo a diversas fuentes de información y de análisis, enfrenta China:

**Agua**

Actualmente, el sector del agua está emergiendo de décadas de estricto control estatal. Experimentos de privatización se han puesto en marcha, pero mientras existe un potencial obvio y prometedor de mejoramiento en el futuro, la falta de reformas tiene su impacto.

China usa de 7 a 20 veces más agua por unidad de su PIB que otros países desarrollados, algo notable dado que aproximadamente 400 de las 668 ciudades de China enfrentan actualmente escasez de agua. Se estima que el costo de resolver este problema sería de unos 100 mil millones de dólares.

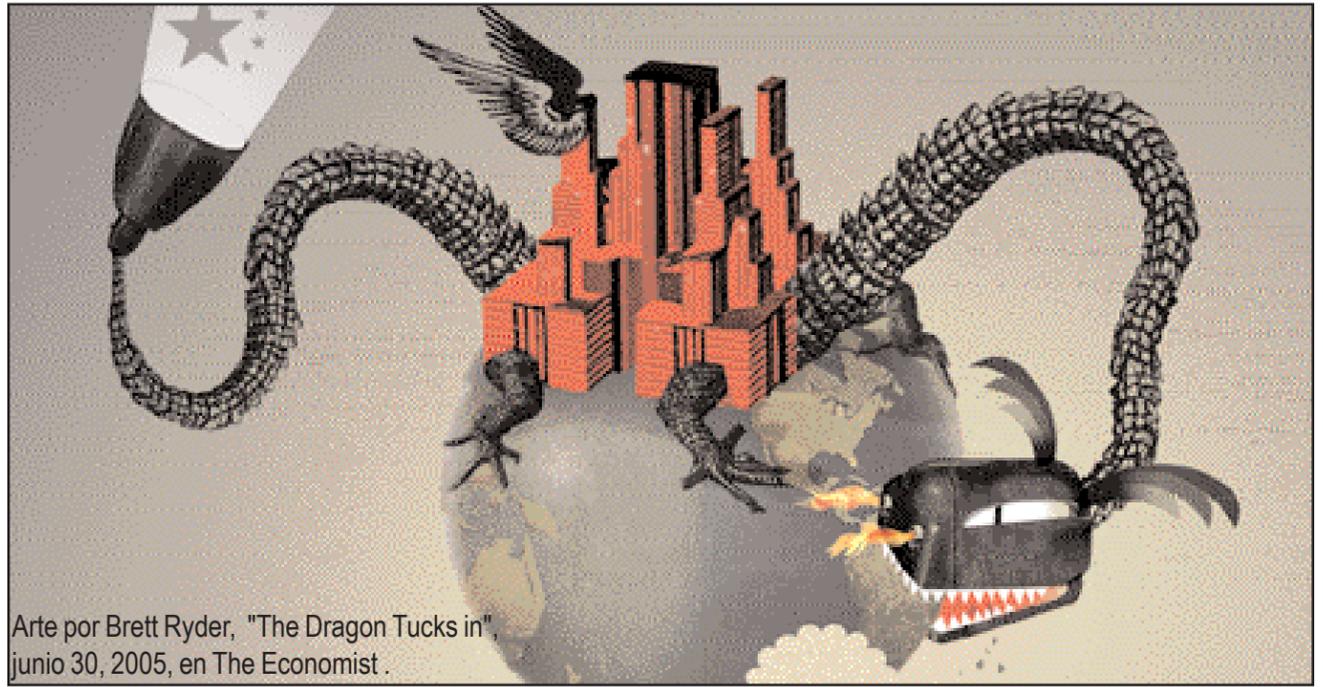
**Ferrocarril**

El sistema de ferrocarril chino está en condiciones pobres y seguramente empeorará con el paso del tiempo sino se hace algo al respecto. Un reciente intento para incrementar su velocidad fue impedido por razones técnicas cuya solución es costosa.

Una gran proporción (60%) del sistema de rieles en China es de una sola vía, lo que da como resultado el tránsito de trenes de carga y de pasajeros por el mismo riel. Un incremento en la velocidad de los trenes de pasajeros reduciría su número y afectaría la capacidad de los trenes de carga. La única solución a este problema es la construcción de vías adicionales, lo que también es costoso.

Otro factor que impide el aumento de velocidad del ferrocarril es la corta distancia entre las estaciones en China; los trenes acaban perdiendo velocidad y tiempo cargándose y descargándose y, ya que la productividad es baja, las cortas distancias entre las estaciones incrementan los costos de operación y de capital.

Lo que necesita China es mejorar el sistema de transporte ferroviario. Actualmente, una conexión de ferrovías entre una región central de manufacturas y otra en la costa sur de China ha sido mejorada, reduciendo a la mitad el tiempo de tránsito del centro a la costa.



Arte por Brett Ryder, "The Dragon Tucks in", junio 30, 2005, en The Economist.

**Carretera**

Contraria a la infraestructura ferroviaria, la infraestructura vial se ha mantenido al mismo paso de la demanda. Sin embargo, el transporte por carretera también tiene sus desventajas ya que hay una sobreoferta de los proveedores del servicio de camiones. La industria está fragmentada de tal forma que se estima entre 2.5 a 2.7 millones de operarios de carga registrados para proveer servicios con un total de 5.1 millones de unidades de tractores.

Otra desventaja es el alto costo de los peajes que pueden llegar hasta el 20% del costo total de transporte, comparado con el 2 ó 3% en Europa. Dado el fuerte provincialismo, hay excesivas reglas para el registro y operación de los camiones. Por lo tanto, impuestos no oficiales tienen que ser pagados cada vez que un camión cruza las fronteras entre provincias.

En vista de que las autopistas de China aún no están desarrolladas, este medio también resulta lento y más caro que el ferrocarril. Como parte de la solución, para el 2007, China completará un sistema de carreteras nacionales.

**Puertos**

La falta de inversión resulta en una flota de buques relativamente vieja y terminales mal equipadas. Los puertos para buques graneleros enfrentan dos grandes restricciones: la primera es que muchos puertos, especialmente los más pequeños, tienen un bajo nivel de mecanización y, segundo, las aguas relativamente poco profundas de la costa de China no permiten el paso de buques Pospanamax. Además, el bajo nivel tecnológico contribuye al congestionamiento de estos puertos.

Sin embargo, la capacidad de los puertos en China se incrementa rápidamente y lidia bien con el crecimiento de las exportaciones del país. Es más, las terminales de los portacontenedores en China están relativamente libres de congestionamiento en comparación con el puerto de Long Beach, California. Cabe observar que la Autoridad Portuaria de Shanghai ha develado el proyecto de la isla de

Yangshan donde se desarrolla un puerto de alto calado que permite recalar buques Pospanamax y eventualmente contar con la megaterminal portuaria más grande del mundo, la cual tendrá capacidad para atender 54 buques Pospanamax en el futuro.

**Aire**

El transporte aéreo también sufre de insuficiencias y el alcance de sus servicios está limitado. Muchas ciudades no son servidas con la suficiente frecuencia o en lo absoluto, mientras que la capacidad de carga en los aviones y en los aeropuertos está restringida. Este medio de transporte es el más costoso pero, a la vez, es el más rápido y seguro.

**Almacenaje**

El sector almacenaje carece de suficiente espacio mientras que la capacidad disponible tiende a ser para todo tipo de carga. Consecuentemente, en el extremo especializado del mercado (almacenes refrigerados, productos perecederos, facilidades para el almacenaje y distribución de carga peligrosa, etc.), la capacidad es aún más limitada.

Además, los almacenes y los centros de distribución son viejos, lo que resulta en mayores riesgos de robo y daño a la mercancía almacenada. A muchas de las facilidades les hace falta sistemas que supervisen la mercancía, mientras que la administración y manejo de inventario es virtualmente inexistente.

De acuerdo con diferentes fuentes, los sistemas de distribución de carga en China parecen ser obsoletos, inflexibles, lentos, inseguros e ineficientes y, sobre todo, costosos. Transportar productos extranjeros y electrónicos en China podría costar hasta 50% más de lo que costaría en países desarrollados como Japón, Alemania o Estados Unidos.

Los contratiempos existentes en la mayoría de las áreas de transporte e infraestructura logística podrían ser solucionados con la implementación de logística moderna y un sistema administrativo de cadena de suministro, respaldado por la última tecnología y una red de comunicaciones.

**China contraataca**

Actualmente, OOCL Logistics desarrolla un sistema administrativo de cadena de suministro para proporcionar un apoyo a China con la administración de logística y transparencia en la cadena de suministro. Este sistema de cadenas de suministro será completado para finales de este año o principios del 2006.

Igualmente el gobierno chino está al tanto de los problemas que existen y de los altos costos asociados con el almacenaje, el transporte y la distribución en su país. Por esta razón continúa invirtiendo en infraestructura especialmente para mantener el desarrollo del norte y centro de China. Los gastos en capital han sido incrementados significativamente durante el décimo Plan Quinquenal de China, mientras que la desregulación promoverá niveles más altos de inversión privada en el país e incluso en el extranjero.

**¿Y el Canal?**

El hecho de que China enfrente estos problemas no es razón para pensar que el Canal deba quedarse con las manos cruzadas y no prepararse para enfrentar el apetito del dragón. Como vimos en artículos anteriores, China hace lo posible para acelerar aún más su rápido crecimiento económico y buscándole soluciones a sus problemas de transporte y logística. Está claro que el comercio entre China y el mundo continuará en aumento y, por lo tanto, el Canal no puede ser camarón que se duerme... ☆

Artículo preparado por la Unidad de Inteligencia Competitiva e Investigación Económica de la ACP con información de los siguientes artículos: Solving China's logistics paradox por Philip Damas American Shipper, Julio 2005; China's Transport Infrastructure and Logistics: The Need for Value-Added Logistics Services por Drewry Shipping Consultants Ltd., 2003; The Dragon Constrained por Urandaline Investments, 2005, y Training China por Ingrid Kwok, Containerisation International, June 2005.

## Bitácora del Canal

## Visión de futuro

Armando De Gracia

Entrevista con el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Ing. Alberto Alemán Zubieta.

### ¿Cuándo se conocerán las decisiones sobre el proyecto de ampliación del Canal de Panamá?

Hemos estado dando avances con relación al desarrollo de este importante proyecto. Por ejemplo, en CADE 2005 (Conferencia Anual de Ejecutivos de Empresa) de APEDE, explicamos como podrían ser las nuevas esclusas y adelantamos algunos otros aspectos sobre temas como el financiamiento en el sentido de que el país no va a dar su garantía soberana para la realización de la obra.

Trabajamos en una serie de modelos: financieros, de ingeniería, de demanda, de capacidad hídrica, de impacto ambiental. En fin, es un programa complejo ya que se trata de una de las decisiones más importantes que tiene que adoptar el país. Lo bonito es que somos los panameños y las panameñas los que vamos a decidir, sin ninguna intervención foránea, lo que finalmente haremos con nuestro Canal. De allí que tanto la Administración como la Junta Directiva necesiten el tiempo que sea necesario para poder llegar a una decisión de carácter verdaderamente histórico para el futuro del país. En ese proceso tenemos que hallar respuesta a todas las preguntas que surjan sobre este proyecto, no sólo acerca de lo que vaya a hacerse, sino también sobre lo que no se hizo; por qué no se hizo, y asuntos tan medulares como los que todo el mundo quiere saber: cuánto cuesta y cómo se va a financiar. En resumen, estamos en la etapa final para conocer todas estas respuestas.

### ¿Cómo visualiza usted los próximos siete años?

Van a ser años muy interesantes ya que en este período los panameños habremos decidido sobre una de las maneras concretas de obtener el máximo aprovechamiento posible de la localización geográfica del país. Y, como todos sabemos, esta es una realidad y un desafío que trascienden el Canal. La posición geográfica mencionada, que Dios y la naturaleza nos dieron, potencia la posibilidad de Panamá de convertirse en un centro de trasbordo y de comercio de dimensiones verdaderamente mundiales. Hay que señalar en este punto que, en opinión del Director del BID, Panamá podría llevar a cabo, con la ampliación del Canal, la obra de infraestructura más importante del Continente en muchos años. Para ahondar en esto, un reciente estudio de Naciones Unidas reconoce que Panamá es el país con mayor conectividad en toda Latinoamérica. Ahora bien, internamente esto se traduciría en mayores beneficios para los productores panameños que pueden embarcar sus productos con mucha facilidad hacia diferentes mercados. Se trata, en consecuencia, de aprovechar todas las ventajas que derivarían de la ventana de oportunidad que el presente le abre al país a través de su Canal, y que no es otra que la de apuntarnos para llegar al primer mundo.

### ¿La construcción de nuevas



### esclusas significa mayor utilización de agua?

En realidad no. Con la aplicación de tecnología diferente a la de las esclusas actuales tendríamos un sistema que llamamos de tinajas paralelas el cual permite reutilizar el agua. Así que si bien las esclusas que diseñaríamos serían mucho más grandes (40% más largas, y casi el doble más anchas y más profundas) en realidad utilizaríamos menos agua; 7% menos que las esclusas actuales. Es decir, le daríamos un uso más eficiente al agua porque podríamos pasar barcos de mayor tamaño y/o concentrar más barcos utilizando menos agua en toda la Cuenca. Este es uno de los aspectos más importantes y en el cual la tecnología sería utilizada con miras a obtener mayores beneficios para el país.

### ¿Cuándo hablamos de la cuenca hidrográfica no solamente estamos hablando de agua sino también de gente. ¿Algún comentario?

Sí. La gente, primordialmente. Creo que la conservación, en cuanto al aspecto del desarrollo sostenible, marca la diferencia en el mantenimiento de una Cuenca Hidrográfica. Y mucho más si se trata de una de la dimensión y de la magnitud de la Cuenca del Canal de Panamá. Esto atañe, por supuesto, a la calidad de vida que se asegure para su población humana.

Lo hemos dicho de manera reiterada: la gente que vive en la Cuenca, que trabaja en la Cuenca, que ha estado durante años en la Cuenca, es la que más puede ayudarnos al resto de los panameños a protegerla. Y de esto debe derivar, obviamente, beneficios para ellos. Y no puede ser que nosotros no mejoremos su calidad de vida porque es precisamente el actual estado de esa calidad de vida lo que conduce a afectar la cuenca. Las personas no afectan de manera negativa la Cuenca, tampoco lo hacen ni los animales ni las plantas. Son las necesidades; es la supervivencia. Esto es importante entenderlo porque se trata de cambio de modelos. ¿Cómo es posible que en una región que produce agua sus habitantes no tengan agua potable, lo que a su vez estimula enfermedades endémicas? ¿Cómo es posible que viviendo tan cerca de centros urbanos desarrollados haya niños que

pueden morir de diarrea? Yo creo que eso es importante entenderlo, y ese es el cambio que buscamos en el modelo imperante. Creo, entonces, que es función del Canal de Panamá entender que trabajando con la gente y con las comunidades es como verdaderamente vamos a proteger y dar sostenibilidad de largo plazo a esta importante cuenca hidrográfica.

### ¿Alguna reflexión final sobre lo que puede esperar Panamá en el futuro?

Personalmente creo que Panamá tiene un futuro esperanzador. Contamos, como ya he señalado, con una localización geográfica única en el mundo. Lo hemos dicho antes: Panamá es posiblemente el único puerto en el mundo con dos terminales en dos océanos y que es servido por un canal que lo cruza en una extensión relativamente muy corta. Hemos de explotar esta bendición geográfica con ingenio y creatividad, y sobre otro sin perder la oportunidad que nos marca el momento mundial del comercio marítimo. Y tenemos que hacerlo, sobre todo, partiendo del hecho de que todo esto debe generar beneficios constantes y crecientes para los panameños. Porque si bien es cierto que la comunidad internacional espera que lo hagamos, mucho más importante aún es saber que ello traerá beneficios concretos para nuestro país. Podemos dar ese salto cuantitativo y cualitativo para consolidar al país como punto estratégico del comercio mundial que ya es, buscando al mismo tiempo una mejor distribución de la riqueza; una educación excelente, y servicios básicos de alta calidad. Los panameños tenemos la capacidad de hacerlo. Ya le demostramos al mundo que tenemos la capacidad para administrar y para operar una vía acuática tan importante como ésta. Hace seis años muchos tenían enormes dudas. Hoy, por fortuna la preocupación no consiste ya en eso si no en cuándo vamos a dar el siguiente paso ampliando el Canal. En tal sentido, reitero mi seguridad de que tenemos la capacidad intelectual y las herramientas de destreza para desarrollar la nación que imaginamos, que deseamos y que nos merecemos. Y, repito, todo ello está en nuestras manos. ✨

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

## 1921 - Hace 84 años

El velero Carnegie, en viaje de investigación sobre el magnetismo terrestre, llegó a Balboa el 7 de octubre de 1921, en un viaje de 74 días desde Apia, Samoa. La nave entró al dique seco de Balboa para que le reemplazaran, limpiaran y pintaran el codaste. Este era el tercer viaje de la nave por el Canal de Panamá.

## 1946 - Hace 59 años

Dwight D. Eisenhower, entonces Jefe de Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos, fue uno de los visitantes prominentes de este año. El y su esposa viajaron desde Brasil en un avión militar C-54 y, desde 200 millas de distancia fueron escoltados por dos escuadrones de aviones del ejército. Visitó Panamá y la Zona del Canal y fue recibido por el Presidente panameño, Enrique A. Jiménez.

El buque Panamá fue el primero de la "Panama Line" en regresar al servicio después de la guerra. Su partida de Nueva York a principios de septiembre fue demorada dos semanas por una huelga, pero al fin zarpó rumbo a Cristóbal el 22 de septiembre.

## 1961 - Hace 44 años

En noviembre se hacían planes para recibir las primeras tres locomotoras de remolque aerodinámicas que estaban siendo terminadas en Japón. Dos operarios veteranos de dichas locomotoras habían estado en Japón y visto las mulas en operación y se familiarizaron con los controles y el funcionamiento de dichas máquinas. Regresaron a la Zona del Canal para servir como instructores cuando llegaran las nuevas locomotoras.

En diciembre se abrieron las propuestas para la construcción de una planta central de enfriamiento de agua para sistemas de aire acondicionado en el área terminal del Pacífico. Este fue el primer paso en un plan a largo plazo para dotar de aire acondicionado a los edificios públicos del Canal por medio de una cañería circular por la cual se bombearía el agua desde la planta central.

## 1970 - Hace 35 años

Todos los empleados no ciudadanos de Estados Unidos de las Agencias Federales en la Zona del Canal se convirtieron en elegibles para ser amparados por el Seguro Colectivo de Vida de Empleados Federales y el Seguro Colectivo de Beneficiarios de Salubridad de Empleados Federales.

# La ACP informa sobre proyecto de Ferry en Colón

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

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) entiende y se solidariza con los reclamos de los residentes de la Costa Abajo de Colón por contar con una vía que permita de manera segura, confiable y permanente la comunicación entre ambos lados de las esclusas de Gatún.

Consciente de esta situación, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) contempla el proyecto de establecer un ferry en la provincia de Colón para permitir el paso de vehículos y de pasajeros sobre el cauce de la vía acuática en dicho sector Atlántico.

Este ferry tendría el propósito de servir el tránsito de la comunidad en ambos sentidos en el área mencionada, a la vez que aumentar la seguridad en las esclusas de Gatún, en completa coordinación con el tránsito de embarcaciones por el Canal de Panamá. Es importante destacar que el aumento de tránsitos en la vía acuática hace que se prolonguen las esperas de quienes utilizan el actual puente en las



esclusas de Gatún. En tal sentido, el ferry mencionado constituiría una medida temporal para disminuir los tiempos de espera. El carácter de temporal de este ferry fue ratificado por el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, en reunión sostenida con comunidades colonenses en julio pasado.

Desde el año 2004 se hacen

estudios de alternativas para solucionar la situación aludida, sin descartarse la construcción de un puente o incluso de un túnel.

En la actualidad, para el paso de vehículos de este a oeste sobre el cauce del Canal en Gatún, se utiliza un puente que deja en espera a los vehículos por lapsos de hasta 45 minutos o más cuando transitan buques por el área.

Con el ferry se espera agilizar el flujo vehicular. De acuerdo con los estudios de este proyecto, se estima que el tiempo que tomaría cruzar de uno a otro del cauce sería de entre uno y dos minutos.

Este medio de transporte, que no tendría costo alguno para los usuarios, cuenta con una capacidad aproximada de 24 vehículos, incluyendo autobuses y camiones, así como pasajeros a pie o en bicicleta. Está previsto que el ferry entraría en funcionamiento a partir de finales del 2006.

También se analiza la posibilidad de habilitar sitios con facilidades para la comunidad en ambos lados, como baños y teléfonos públicos.

Según los estudios correspondientes, el ferry tendrá suficiente capacidad para vehículos pesados y maquinarias de construcción, cuyo peso no está permitido por el actual puente de Gatún.

Para tratar este tema, la ACP ha llevado a cabo diversas reuniones con la comunidad, encuentros en los cuales han participado autoridades civiles y eclesiales.✪

# Oficiales de marina celebran bodas de plata

Maricarmen V. de Ameglio  
[mdeameglio@pancanal.com](mailto:mdeameglio@pancanal.com)

La Asociación Panameña de Oficiales de Marina (APOM) celebró 25 años de fundación. La organización está compuesta por más de 2,000 profesionales del sector marítimo. Entre ellos, oficiales de cubierta y de máquina, prácticos, capitanes, controladores de tráfico marítimo, ingenieros y oficiales de remolcadores. La APOM fue establecida legalmente en 1980, si bien la iniciativa nació en la década anterior. Un grupo de oficiales panameños, egresados en el exterior, lideró las acciones para formar este gremio y lograr su participación en el desarrollo económico nacional.

La junta directiva fundadora—presidida por Harmodio Herrera, primer capitán de remolcadores y segundo práctico panameño del Canal— elaboró los estatutos y gestionó la personería jurídica. “Llegamos a formar la junta directiva en 1978. Se me eligió presidente hasta que se legalizara la asociación”, comentó Herrera.

Adquirida la personería jurídica en 1982, se eligió la primera junta directiva inscrita en el Registro Público. Ésta fue presidida por el capitán Edgar Tejada, práctico del Canal de Panamá, quien continuó los esfuerzos por lograr el mejoramiento técnico y el éxito profesional de la gente de mar. Dado que en 1971 comenzaron los cursos de oficiales de marina en la Escuela Náutica de Panamá, “vislumbrábamos



A la izquierda, el Capitán Aurelio Dutari, práctico del Canal. A la derecha, oficiales de marina realizan su labor a bordo de un buque.

que a partir del inicio de la década del ochenta todos los años iban a comenzar a graduarse oficiales panameños y era necesario obtenerles trabajo en el mar”, indicó Tejada.

Hasta ese momento, cualquiera podía ser marino sin necesidad de un título académico. En la actualidad, los oficiales de marina estudian bajo grandes exigencias ya que se desempeñan en un mercado laboral muy competitivo.

Al finalizar el bachillerato, los aspirantes ingresan al nivel superior para estudiar, por cinco años, la profesión de oficial de marina con

especialidad en navegación, maquinaria naval o administración marítima. Luego de un período de embarque, obtienen la licencia de oficial de marina mercante y el título universitario en Ingeniería Naval. Muchos continúan estudios de posgrado y maestría.

En la actualidad, alrededor de 400 miembros de la asociación laboran en la Autoridad del Canal y contribuyen con sus conocimientos al desempeño eficiente del Canal.

El Capitán Aurelio Dutari, práctico del Canal y ex presidente de la APOM, comentó: “Nuestra industria ha

evolucionado y el adiestramiento de nuestra gente también. Exhortamos al gobierno nacional y a las personas que tengan que ver con la industria que aprendamos que los oficiales no solo trabajan en el mar, sino que también deben vivir del mar. Y en esto está el futuro marítimo de nuestra sociedad”.

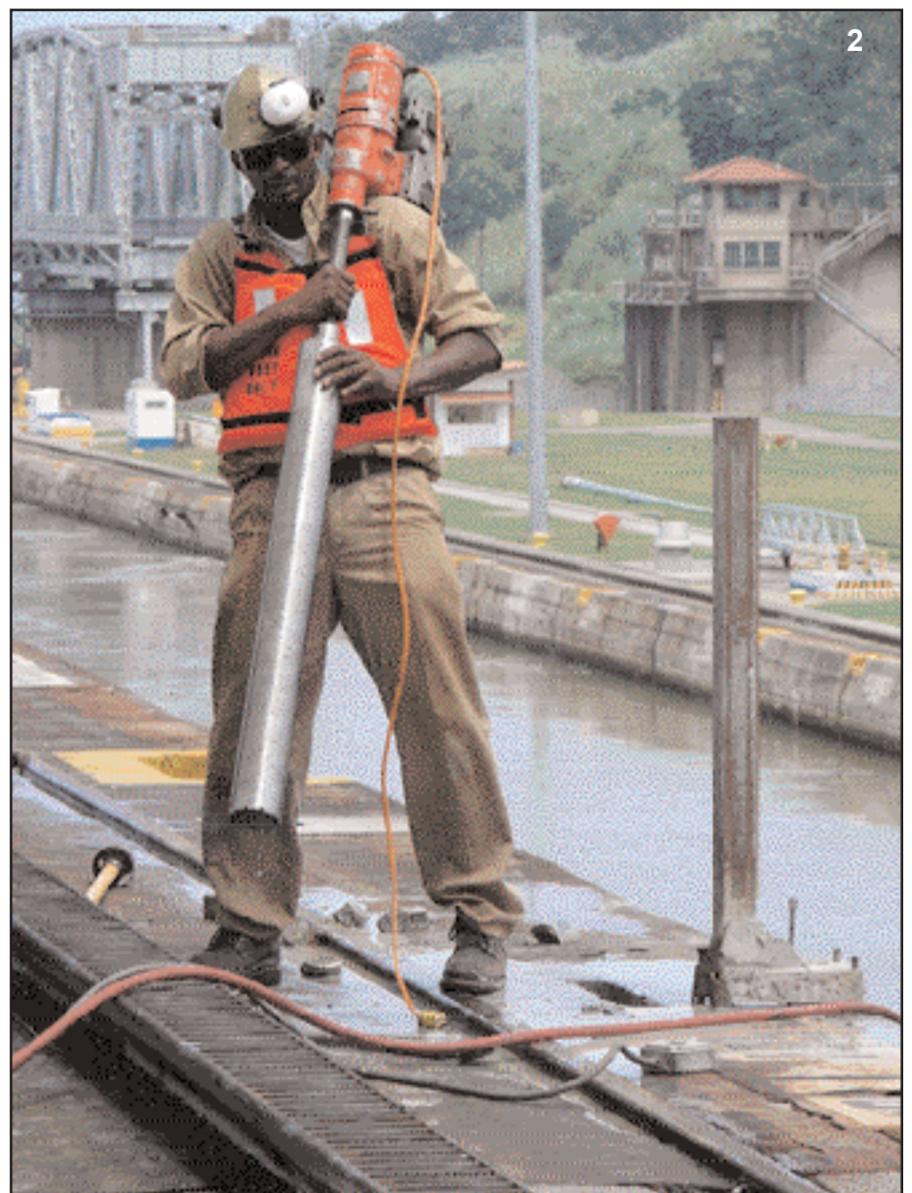
La APOM participa en proyectos como la inminente modificación de la ley que regula el trabajo en el mar y la normalización de competencias laborales para el sector marítimo, con un fondo no reembolsable de \$1.4 millones del BID y una contraparte nacional de \$600 mil.✪



# El Canal en imágenes

- (1) Fuente de vida: Javier Conte, conductor.
- (2) Gran broca: Mario Richards, operador de locomotoras.
- (3) Buque y caseta de Miraflores: Jonathan Obando, analista administrativo.
- (4) Saliendo de Pedro Miguel: Hugo Tapiero, remolcadores.

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



# Convenio de Cooperación

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

El Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN) y la Autoridad del Canal de Panamá suscribieron un Convenio de Cooperación y Coordinación Institucional con el objetivo de intercambiar información que permita una mejor planificación de los servicios de producción y distribución de agua potable y para la recolección y tratamiento de aguas residuales.

En el convenio ambas instituciones se comprometieron a elaborar y firmar un Contrato de Suministro de Agua Potable a largo plazo, así como a evaluar la posibilidad y conveniencia de suscribir un Contrato de Prestación de Servicio de Tratamiento de Aguas Residuales en áreas de interés mutuo, y un Contrato de Suministro de Energía Eléctrica, así como la utilización de los recursos técnicos y especializados por ambas instituciones.

Este convenio promoverá también



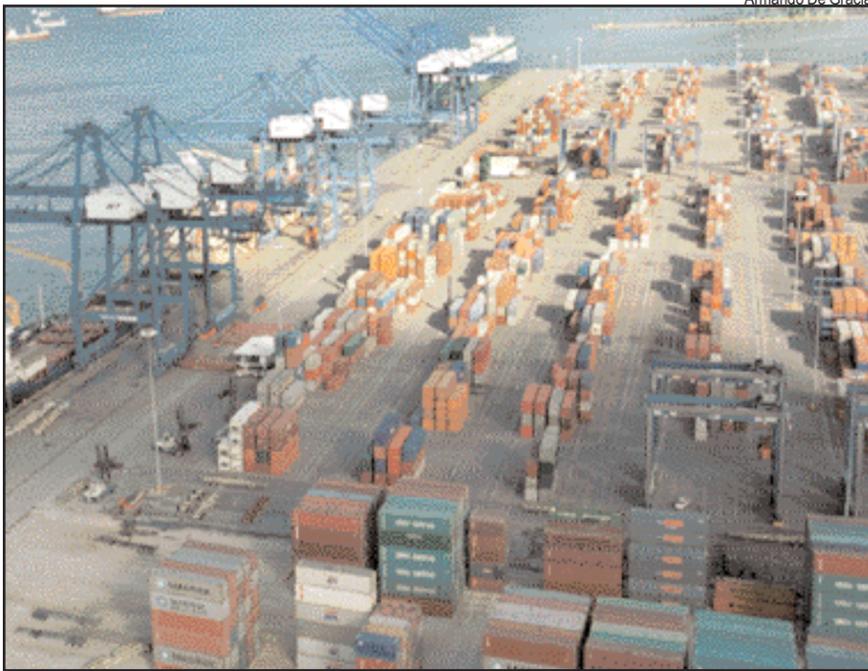
En el orden usual, Manuel Benítez, subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP); Alberto Alemán Zubieta, administrador, y Juan José Amado III, director del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN).

la realización de estudios y consultorías que busquen la solución de problemas, promoviendo el intercambio de conocimientos entre el personal técnico de ambas instituciones.

El mencionado convenio también contempla la creación de un mecanismo que facilite a ambas instituciones utilizar los recursos técnicos y servicios especializados que tienen cada una.

El convenio fue suscrito por el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá Alberto Alemán Zubieta y por el director del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales, Juan José Amado III. ☆

## Diez años de operaciones



El Puerto de Manzanillo, ubicado en el lado atlántico del Canal de Panamá, cumplió sus primeros diez años de operaciones al servicio de la industria marítima.

Desde la llegada a este puerto del buque Monte Rosa, acontecimiento con el cual se inauguraba formalmente la primera terminal especializada de contenedores de Panamá, el Puerto de Manzanillo ha evolucionado hasta

llegar a ser una de las terminales más grandes y productivas de América Latina, movilizando más de 1.4 millones de TEU al año.

Con una inversión adicional de \$250 millones proyecta una ampliación que le permitirá acomodar en sus muelles ocho buques Panamax simultáneamente y, en un término no mayor de tres años doblar su capacidad de movimiento. ☆

## ACP en congreso científico

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

El pasado, presente y futuro de la demanda por el Canal de Panamá fue el tema central expuesto por el director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Ing. Rodolfo Sabonge, durante el X Congreso Nacional de Ciencia y Tecnología y organizado por la Asociación Panameña para el Avance de la Ciencia (APANAC).

Los organizadores invitaron al Ing. Sabonge con el interés de conocer detalles relacionados con la creciente demanda de buques por la vía acuática, así como la manera en que el Canal enfrenta esta tendencia. El congreso reunió a científicos, estudiantes, profesores y académicos nacionales e internacionales para discutir distintos problemas de índole tecnológica y científica, así como los resultados de sus investigaciones en diferentes materias.

Durante su presentación Sabonge explicó que “el tema del Canal no puede enfocarse exclusivamente en los tránsitos de los buques o lo que genera en peajes; también hay que verlo desde los subproductos y la conectividad que genera ese tránsito



que es lo que le ha permitido al sector marítimo crecer de la manera que lo ha hecho”.

El presidente de APANAC, Dr. Juan Jaén, explicó que el congreso se organizó para que los conferenciantes “entregasen a esta comunidad de científicos y tecnólogos las experiencias y conocimientos acumulados en sus estudios”.

Rodrigo Eisenman, ex presidente de APANAC y miembro del comité organizador, señaló que “estos congresos buscan propulsar el desarrollo de las ciencias y la tecnología en Panamá”. ☆

## Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964

Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena

## Premio Obra Excelsa - SPIA 2002