

Creciente interés mundial

La ACP lleva a cabo una amplia divulgación de la propuesta para ampliar el Canal, lo cual incluye facilidades de carácter público para suministrar información sobre el proyecto. Mientras tanto, se incrementa la expectativa internacional en torno a esta iniciativa. ◆ 6,8 y 12

Armando De Gracia



Intensa campaña de divulgación



En su página Web la ACP ha recibido desde el 25 de abril más de 768 mil visitas, para un promedio diario de 22 mil.

PAG>3

El valor de la ruta

Comparación de distancias entre puertos de la ruta costera de los Estados Unidos-norte de Asia y ahorro de la ruta del Canal de Panamá

Destino	Distancia por vía (millas náuticas)			
	Puertos en noroeste de Asia	Canal de Panamá	Canal de Suez	Cabo de Buena Esperanza
Yokohama, Japón	9,129	14,389	15,625	1
Shanghai, China	10,013	13,734	14,973	1
Yokohama, Japón	9,289	13,503	15,191	1
Shanghai, China	10,173	12,848	14,639	1
Yokohama, Japón	9,668	13,025	15,120	1
Shanghai, China	10,582	12,370	14,468	1

El Canal de Panamá sirve a cerca del 40% del movimiento de contenedores entre el norte de Asia y la costa este de Estados Unidos

PAG>7

El valor de los artesanos



Los aparejadores calculan el peso y analizan el método para levantar carga y equipo pesado.

PAG>9

800-0714

es el número

telefónico

habilitado para

responder

consultas sobre el

proyecto de

ampliación.

CORRESPONDENCIA

Señor
Alberto Alemán Z.

Muy estimado señor Alemán:

Aprovecho esta oportunidad para agradecer profundamente la hospitalidad que brindó a los niños de la 59 temporada de las Colonias Infantiles de Verano del Club de Leones de Panamá.

Este año atendimos casi 600 niños de muy bajos recursos económicos, los cuales disfrutaron de cuatro semanas de alegría, comidas balanceadas, deportes, actos y paseos culturales, para fortalecer no solamente sus cuerpos, sino también su autoestima, su espíritu y sus valores cívicos y morales. Experiencia que jamás olvidarán.

Agradecemos nuevamente su participación a nuestro llamado.

Adjunto le enviamos un DVD memoria de dicha temporada de colonias para que tenga un recuerdo del beneficio de su valiosa aportación.

Muy atentamente,

Fernando Pérez A.
Presidente
Comisión de Colonias Infantiles

La foto

Jorge Vázquez



El crucero Pride of Hawaii en su paso por la esclusa de Gatón.

De la Administración

Decisión local de impacto mundial



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
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

“No hay mejor momento que el presente para ir adelante con la ampliación del Canal”

Mientras la ACP desarrolla el compromiso de informar debidamente al país sobre los contenidos de la propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas, dicha iniciativa recibe un continuo respaldo de la comunidad marítima internacional, el cual se expresa a través del pronunciamiento de sus voceros más calificados.

Como registra esta edición, el respaldo mencionado toma en cuenta que “los costos de la obra serán sufragados en su totalidad por los usuarios del Canal en un término razonable, sin dejar deuda alguna ni al país ni a los panameños”, pero advirtiendo, eso sí, que “no se puede esperar. Probablemente ya estemos un poco tarde”.

“No hay mejor momento que el presente para ir adelante con la ampliación del Canal”, señala, por ejemplo, el Jefe de operaciones de la naviera NYK, mientras que el Director de la Autoridad Portuaria de Virginia indica: “consideramos necesario que Panamá agrande su sistema de esclusas para mantener su competitividad con el mercado que viene de Asia”, al tiempo que el Vicepresidente de Hampton Roads Economic Alliance destaca que “el Canal (de Panamá) es de “importancia mundial”.

Lo anterior apunta a la decisión trascendental que los panameños hemos de adoptar próximamente sobre lo que hagamos o dejemos de hacer con relación al futuro de la vía interoceánica. De allí la importancia de que todos procuremos la mayor información posible que nos permita discernir con claridad sobre materia tan importante para el país. Usted, pregunte: la ACP responde.★

el canal 10 al día
El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de **TODOS LOS PANAMENOS**

RTV, Canal 5 Sábados 7:30 p.m.	Telemetro, Canal 13 Domingos 9:00 a.m.	RTV, Canal 11 Domingos 11:00 a.m.	Hoyosha Visión Domingos 8:30 p.m. Miércoles (r) 6:00 p.m.
--	--	---	--

Intensa campaña de divulgación

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Desde su presentación al país el pasado 24 de abril la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) está comprometida con una intensa campaña de divulgación de la propuesta de ampliación de la vía acuática mediante un Tercer Juego de Esclusas, .

Durante el primer mes de la campaña, la ACP ha participado en foros, debates, presentaciones informativas, entrevistas en los medios de comunicación y otras actividades para transmitir la propuesta de ampliación a la mayor cantidad de población posible.

Además, los interesados pueden obtener datos de manera directa en las Infoplazas establecidas en todas las provincias, el sitio Web de la ACP: www.pancanal.com, y en el Centro de Información, Edificio 714 en Balboa.

El esfuerzo de divulgación ha permitido alcanzar a miles de panameños de manera directa en las nueve provincias y la comarca Kuna Yala mediante 305 presentaciones ante estudiantes, docentes, profesionales, trabajadores y empresarios.

La campaña también ha incluido comparecencias en 28 foros, económicos, sindicales, universitarios y científicos a los que han sido invitados los funcionarios de la ACP.

La presencia en los medios de comunicación abarcó en el primer mes 262 participaciones en programas de radio y televisión, así como 371 consultas y entrevistas.

Como parte de su compromiso de informar a la comunidad, la ACP habilitó además un centro de llamadas con una línea gratuita al teléfono 800-0714 a través del cual el público puede hacer sus preguntas todos los días desde las 9:00 a.m. hasta las 9:00 p.m.



Armando De Gracia



Néstor Ayala



Néstor Ayala

El esfuerzo de divulgación ha permitido alcanzar a más de 51 mil panameños de manera directa, además de otros cientos de estudiantes, profesionales y docentes que han conocido la operación del Canal a través del programa El Canal de Todos.

En su página Web, la ACP ha registrado desde el 25 de abril pasado más de 768 mil visitas, para un promedio diario de 22 mil, sumado a las 167 mil descargas de la propuesta

en español; 36 mil en inglés y 5,000 de los resúmenes ejecutivos en español.

Decenas de miembros de grupos de estudiantes, trabajadores, profesionales y docentes han conocido la operación

del Canal a través de giras informativas que comprenden el Edificio de la Administración y un recorrido parcial por las Esclusas de Miraflores a bordo del Buque Escuela Atlas III. ☆

Quioscos informativos

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

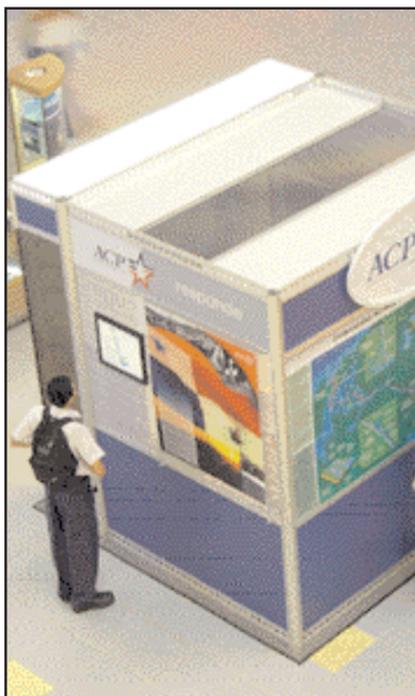
La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha dispuesto el primero de una serie de quioscos informativos sobre la propuesta de ampliación del Canal mediante un Tercer Juego de Esclusas.

Mediante esta iniciativa la ACP continúa dando cumplimiento al compromiso de divulgación de la propuesta que inició el pasado 24 de abril.

El primero de estos quioscos fue ubicado en el centro comercial de Los Pueblos de Albrook. Le seguirán otros 15 en distintos centros comerciales de las afueras de la ciudad y de provincias del interior de la República.

Se espera que en los próximos días se hayan instalado quioscos informativos similares en Multiplaza y Multicentro; ambos en ciudad capital, el Supercentro La Doña en la 24 de diciembre, y otros en Colón, Santiago, Chitré, Las Tablas y David.

El objetivo de estas instalaciones sencillas es poner a disposición del



Armando De Gracia

público información básica de la propuesta de ampliación para que la mayor cantidad posible de panameños

la conozca.

Información adicional sobre esta propuesta puede encontrarse en las

Infoplazas ACP en todo el país así como en el Centro de Información 714, ubicado en Balboa. ☆

ACP aclara posición sobre denuncia tergiversante

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La denuncia presentada por los señores Humberto E. Ricord, Luis A. Chen González, Marco A. Gandásegui (h), Roberto N. Méndez y Mario A. Rodríguez Stanziola, sobre un supuesto ilícito de “bien oculto” por parte de la Autoridad del Canal de Panamá, es tergiversante, tendenciosa y un exabrupto. Su propósito parece ser confundir a la opinión pública en momentos en que la ACP desarrolla el programa de divulgación de la propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

La administración de la Autoridad del Canal de Panamá está plenamente facultada para establecer reservas antes de traspasar excedentes al Tesoro Nacional. Dicha facultad está debidamente consagrada en el Artículo 320 de la Constitución Política de la República y en el Artículo 41 de la Ley Orgánica de la ACP.

La Ley 19 de 11 de junio de 1997, orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, en concordancia con el mencionado mandato constitucional, establece expresamente en su Artículo 41 que un vez cubiertos los costos de

....Su propósito parece ser confundir a la opinión pública en momentos en que la ACP desarrolla el programa de divulgación de la propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

funcionamiento, inversión, modernización y ampliación del canal, así como las reservas necesarias previstas en la Ley y en los reglamentos, los excedentes serán remitidos al tesoro nacional en el período fiscal siguiente.

Por su parte, el Reglamento de Finanzas de la ACP dispone la aplicación de las Normas Internacionales de Contabilidad, las cuales prescriben, en amparo de la fortaleza y la responsabilidad financiera de la empresa, el prudente

ejercicio en las prácticas contables y precaución en la aplicación de los criterios necesarios para realizar las estimaciones requeridas bajo condiciones de riesgo y, conforme a estos parámetros son establecidas las reservas, dada la facultad mencionada de la Junta Directiva.

De igual modo, todas y cada una de las reservas establecidas por resoluciones motivadas de la Junta Directiva ACP, son del conocimiento del Órgano Ejecutivo, el Órgano Legislativo, y la Contraloría General

de la República. También son constatadas por los auditores externos e independientes de la Autoridad, y publicadas en los estados e informes financieros de la Institución, además de ser incorporadas, como lo permite la normativa aplicable, a los ejercicios presupuestarios, y a los presupuestos anuales de la institución, incluyendo modificaciones.

Faltan por lo tanto a la verdad los denunciantes al manifestar, temerariamente, que las reservas establecidas en debido curso por la Junta Directiva de la Autoridad constituyen bienes ocultos, o que sean ilegales o que hayan sido ocultadas o escondidas, como pretenden hacer ver en forma irresponsable y tendenciosa.

La Autoridad del Canal de Panamá confía en que las instancias correspondientes determinarán la transparencia y la validez de lo actuado por la institución con relación a la materia de que trata este Comunicado, y que ello ponga en evidencia el proceder irresponsable de los denunciantes.

La ACP continuará atendiendo sus responsabilidades con sujeción a la Ley y en procura de servir con eficiencia y transparencia su misión de administrar y proteger los bienes a ella confiados, en su condición de entidad autónoma del Estado panameño. ✪

Ampliar, el único camino

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Panamá tiene razones muy fuertes para ampliar el Canal, así se expresó en reciente entrevista el Dr. Asaf Ashar, investigador israelita del National Ports and Waterways Institute, Washington DC, y profesor de la Universidad de New Orleans. El Dr. Ashar es especialista en sistemas multimodales, planeamiento portuario, sistemas de transporte marítimo, operaciones portuarias, privatización de puertos, economía de puertos e ingeniería de sistemas. En los últimos cinco años ha sido consultor en proyectos intermodales y portuarios en los Estados Unidos, El Salvador, Nicaragua, Colombia, China, Yugoslavia y Polonia.

¿Piensa usted que el Canal de Panamá debe ser ampliado en este momento?

A mi juicio, hubiera sido bueno que el Canal ya estuviera ampliado. Si yo fuera panameño, me esforzaría en hacerlo una realidad pronto y rápido. Existe una verdadera necesidad de un canal con un nuevo juego de esclusas. Ustedes tienen una fila de buques en espera de sus servicios y está el tema de los pospanamax y el aumento en el tamaño de los buques. Yo diría que ustedes tienen una razón muy fuerte para construirlo lo antes posible.



Néstor Ayala

¿Qué pasaría si Panamá no construye un tercer juego de esclusas?

Probablemente perderán su parte del mercado. La gente se desviará por otra ruta, y por eso les urjo a construirlo tan rápido como sea posible porque ya hay sistemas que compiten con Panamá. Mientras más esperan, le dan la oportunidad a sus competidores de abrir sistemas que les afectará a ustedes.

¿Cómo beneficiaría la ampliación del Canal al sector portuario?

Es esencial porque el trasbordo aquí es impulsado por el Canal. En el puerto de Panamá, aproximadamente



Aramando De Gracia

el 90 por ciento de la carga es trasbordo, lo que significa que se mueve de buque a buque con destino hacia el extranjero. No guarda relación con la economía de Panamá. Es un negocio por sí mismo. La industria de los portacontenedores es la carga más competitiva. Así que para ustedes, si las nuevas esclusas tienen la habilidad de manejar buques pospanamax, sería una gran ventaja, un nuevo nivel de actividad portuaria en Panamá. Ustedes técnicamente alcanzaron el límite.

¿Tiene algún mensaje para el pueblo panameño?

Pienso que la transferencia del

Canal a Panamá fue muy exitosa. Ustedes han tenido una administración muy eficiente, hicieron todos los estudios que han podido hacer, hicieron la diligencia. Como lo veo, las nuevas esclusas no son un elefante blanco o algo que no necesitan. Esto es lo que ustedes tienen. Éste es su recurso natural –probablemente el principal y más importante– y no veo otro. Ustedes pueden incursionar en hoteles, agricultura, banca, tal vez, pero todo está relacionado a un conglomerado, el conglomerado del Canal. Ésta es la esencia de la economía panameña. Mi mensaje es muy simple: “Adelante con la obra, no tienen otro camino”. ✪

Un proyecto de todos

Armando De Gracia



La expansión del Canal. Mi voto (1)

I. Roberto Eisenmann, Jr.

Ya había escrito anteriormente que mi análisis del proyecto se centraría en la palabra 'riesgo'. Cuál es el nivel de riesgo de hacer el proyecto...vs. cuál es el nivel de riesgo de no hacerlo; en estas dos medidas está la decisión que debe tomar cada ciudadano de nuestra Nación.

Esta será la primera vez que nosotros los panameños podremos abandonar el complejo de ser víctimas del Imperio; ya los gringos no están. Por primera vez en nuestra historia como Nación no tendremos a nadie a quien culpar; el Canal -100% panameño- propone un proyecto panameño que será debatido y decidido por nosotros los panameños... sin injerencia geopolítica de nación o entidad externa alguna; es nuestro sueño nacional cumplido, y a la vez nuestra más grave responsabilidad ciudadana.

En este ejercicio ciudadano las opciones no son entre izquierda y derecha, sino entre el ayer y el mañana, decidido por todos... de izquierda, de centro y de derecha.

Inicio diciendo que yo siento un gran orgullo por todos y cada uno de los panameños que trabajan o han trabajado en el Canal. El 31 de diciembre de 1999 ellos asumieron la operación del Canal panameño con credibilidad cero, y en 5 cortos años han comprobado no solo que lo podían hacer bien, sino que con sentido de Patria lo han hecho extraordinariamente bien... y mucho mejor que los norteamericanos (dicho por ellos mismos). Ellos han situado la imagen de todos los panameños en un nivel internacional de excelencia. Por eso, así como hay quienes no creen en nada ni en nadie, yo declaro sin ambages que yo sí creo en los panameños -los del Canal sobre todo- por su compromiso con la Nación, por su capacidad profesional y por su integridad individual y colectiva. Esto no significa que no cuestione detalles del proyecto o los odiosos gestos de arrogancia de algunos de sus voceros; lo hago, pero desde la perspectiva de

crear que el trabajo está bien hecho y armado cumpliendo con su responsabilidad como servidores de la Nación que cumplen con su deber constitucional de cuidar de la competitividad de nuestro mayor recurso geográfico.

Por otra parte, quiero agradecer a los opositores del proyecto por su contribución, que considero provocó la decisión del Gobierno de exponer el largamente esperado proyecto más antes que tarde. También considero que su postura de que el megapuerto del Pacífico deba ser del Estado y que dicha operación sea concesionada a entes privados, es atendible. Yo le devolvería el megapuerto al Canal porque sin expansión canalera está en duda la viabilidad del mismo. Quien dice un costo de expansión de \$5,250 millones, dice \$5,850 millones con megapuerto... y quedaría como estuvo originalmente concebido en el Plan Maestro Canalero. Además, la acción de los opositores ha permitido el debate, algo supremamente importante para la decisión que debemos tomar. Recordemos que sin resistencia no se puede volar. La diversidad es esencial para la toma de decisiones juiciosas. En cuanto a los campesinos: su lucha dio frutos positivos para ellos en el aspecto humano, y para la ecología del país. ¡Enhorabuena!

Pero, dicho lo anterior, luego de presentado el proyecto al público busco afanosamente argumentos sólidos en la reacción de los opositores para descalificarlo, y hasta ahora no encuentro ninguno que me parezca atendible. Además, muchos parecen evitar el debate, cosa que encuentro igualmente arrogante y que no entiendo. Simplemente crear dudas aprovechando la natural desconfianza de todo ciudadano en los gobiernos no me parece serio, sobre todo cuando se trata de un proyecto de Estado de esta magnitud e importancia.

Y ahora, veamos el proyecto:

Costo: El Comité tripartita EU-Japón-Panamá hace muchos años estimó que un proyecto (no el mismo) costaría entre \$8,000 a \$10,000 millones... y un gringo loco que

trabaja en el gobierno norteamericano habló de \$25,000 millones. El proyecto hoy detallado salió en la cifra mucho menor de \$5,250 millones, e incluye \$1,030 millones (un 19.6% del proyecto) para potenciales contingencias. Debido a que el 36% del proyecto es de dragado y trabajos que la ACP hace todos los días sabiendo exactamente los costos, y el resto del proyecto - u obra civil - es relativamente sencilla y de tecnología muy comprobada y la inflación se está estimando al doble de lo histórico, me parece que estamos bien cubiertos en el campo del riesgo de posibles sobrecostos en una obra que tomará tantos años.

El negocio: Si a cualquier panameño, de cualquier nivel social, se le presentara un negocio con cifras proporcionales a las del Canal, lo haría sin pestañear. Hoy, el Canal tiene ingresos de \$1,250 millones al año y ganancias de \$500 millones, o sea, que la ganancia neta es ¡40% de sus ventas!, con cero ventas al crédito - (para comparar: 5% -10% de ganancias sobre ventas es un buen negocio... 25% es un súper negocio... 40%, lo del Canal en manos panameñas, es una especie de negocio fantástico)- esto hay que cuidarlo... y si hay fila de barcos (clientes) para entrar a nuestro negocio... aun cuando fuera por momentos... sería una irresponsabilidad no atender a los clientes en espera antes que los atienda un potencial competidor; hay entonces -según mi criterio- un enorme riesgo para el país, de no hacerse la expansión canalera. Los estudios de demanda me convencen plenamente porque son nacionales e internacionales; están por segmento, en detalle, validados unos por los otros... y además por bancos que compiten para financiar la obra. Igualmente me parecen completísimos los estudios de todas las potenciales competencias si decidiéramos tomarnos el enorme riesgo de no hacer. La expansión puede producir -en el 2020- 10 veces más de lo que ya produce hoy o sea, ingresos de \$6,200 millones y ganancias de \$4,300 millones; casi 70% de utilidad sobre ventas... ¡el

negocio más productivo del mundo... y es nuestro... de todos los panameños! Nosotros, los dueños, tenemos que ver lo posible y convertirlo - con nuestra acción ciudadana- en lo probable.

Financiamiento: El financiamiento se pagará simplemente con los ingresos de un negocio en el que los clientes pagan al contado, antes de transitar. No hay compromisos con entidades multilaterales, o sea que no hay compromisos geopolíticos de ninguna naturaleza. Todo será financiamiento privado y si en el mercado financiero privado muchos bancos están tumbando la puerta para lograr una porción del financiamiento, sin garantía del Estado, es solo otra prueba independiente de que los cálculos de demanda son sólidos. El financiamiento se pagará en 8 cortos años y sólo será interino en cierto momento de la obra y por una cuantía menor de 50% del costo total del proyecto.

Riesgo: muy bajo. Todos los que tenemos el privilegio de tener casa propia la compramos con financiamientos de 80 y 90% a 25-30 años plazo sin pestañear, así que la visión - de aquellos que dicen que estamos hipotecando el futuro del país - está al revés.

La obra: La verdad es que se ve relativamente sencilla, construible con tecnología muy comprobada. Mucho más complicada es la construcción de un edificio de 100 pisos (de los cuales hay varios en gestión en Panamá hoy en día.). La obra no tiene ningún elemento que se hace por primera vez. El riesgo es limitado y razonable.

Tiempo: Si los ciudadanos aprobamos este año, se inicia la obra en el 2007 y se termina precisamente en la fecha que se estima que el Canal llegará a su máxima capacidad; ¡no hay entonces tiempo que perder!; cada día de demora aumenta geométricamente el riesgo de no hacer y perder clientela para siempre a un potencial competidor.★

Tomado de La Prensa del 2 de junio de 2006.

Tercer Juego de Esclusas, un proyecto bien justificado

Armando De Gracia

Nuestra revisión y la debida diligencia sugieren que el proyecto de la ampliación está bien justificado; que los pronósticos de la demanda del mercado, los precios e ingresos son razonables, y que los estimados de su costo son realistas y están bien asegurados contra los riesgos imprevistos.

**Cern Karacadag,
Credit Suisse**

Francisco J. Miguez
fjmiguez@pancanal.com

“Nuestra revisión y la debida diligencia sugieren que el proyecto de la ampliación (del Canal) está bien justificado; que los pronósticos de la demanda del mercado, los precios e ingresos son razonables, y que los estimados de su costo son realistas y están bien asegurados contra los riesgos imprevistos” es la conclusión del analista financiero Cern Karacadag del Departamento de Investigación y Análisis de Credit Suisse. Karacadag, cuyo cargo es el de Director de Economías de Mercados Emergentes, visitó Panamá a finales de mayo para examinar las perspectivas de aprobación del proyecto de tercer juego de esclusas y para evaluar sus méritos y viabilidad financiera. Su informe, “Panamá: El Proyecto del Canal, ¿Elefante Blanco o Gallina de los huevos de oro?” publicado el 2 de junio de 2006, considera que el proyecto de ampliación del Canal es más un proyecto de tipo gallina de los huevos de oro en lugar de un elefante blanco. Con base en su análisis de sensibilidad del proyecto afirmó que: “las suposiciones para su financiamiento son sólidas y razonablemente robustas, aún si el volumen (de tonelaje) y crecimiento de los ingresos sean menores a lo esperado”.

El pronóstico de tráfico de la ACP es razonable y realista

En su informe técnico, Karacadag considera que el proyecto de ampliación del Canal, no puede considerarse como de alto riesgo ni compararse con otros megaproyectos que cobraron notoriedad por haber sobreestimado la demanda. Afirma que el proyecto del tercer juego de esclusas está sustentado en pronósticos de demanda razonables, los cuales son confiables debido a que: “el Canal de Panamá tiene una larga historia de operaciones desde principios del siglo veinte, funciona en una industria madura que ha sido estudiada a cabalidad, y mantiene una serie de datos a través de largos años como base para pronosticar la demanda futura”. En este sentido afirma que: “las tendencias recientes y los pronósticos actuales de la producción y el crecimiento del comercio mundial apoyan los pronósticos de la ACP del crecimiento



Los estimados de la demanda del mercado (preparados por la ACP) son realistas y apremiantes.

**Cern Karacadag,
Credit Suisse**

de la demanda”. Concluye que el pronóstico de un crecimiento anual de 3% en el volumen de tránsito por el Canal tiene posibilidad de lograrse debido a que es conservador al compararse con los pronósticos que ha hecho el Fondo Monetario Internacional en cuanto al crecimiento de la producción mundial de 4.7% anual y del crecimiento del volumen de comercio de mercaderías de 7.5% anual. Su análisis de la demanda de tonelaje por la ruta de Panamá, al ser confrontado con la limitante de capacidad del canal actual lo llevan a concluir que el proyecto de tercer juego de esclusas es urgente.

Karacadag, analizó en su informe los cambios en la composición del tráfico por el Canal y la evolución de la composición de la carga que transita por la vía. Constató que el flujo de contenedores por el Canal y los ingresos que estos representan se ha más que duplicado en la última década, siendo de 35% y 40% de los totales, respectivamente. El cambio que sigue ocurriendo en la composición del tráfico por el Canal apoya el aumento de los ingresos de la ACP y el mantenimiento de su competitividad. Desde 1995, la composición de la carga que transita por el Canal ha cambiado dramáticamente de carga seca a granel a la carga en contenedores. La carga seca a granel tiende a ser de mercaderías de gran volumen y de bajo costo (tales como granos), mientras que las mercaderías que se transportan en contenedores tienen a incluir mercaderías de alto costo y bajo volumen que se fabrican y provienen del norte del Asia. Debido a que los peajes son una porción mucho menor de las mercaderías de alto costo y bajo volumen que se transportan en contenedores, el segmento de contenedores del mercado es menos sensible a los aumentos potenciales de

peajes que el segmento de la carga seca a granel. Por consiguiente Karacadag concluye en su informe que la ACP podrá aumentar sus peajes sin detrimento de su competitividad.

Los riesgos de costo parecen razonables y están debidamente asegurados.

El autor del informe concuerda con la ACP en que el proyecto de ampliación contiene relativamente pocos riesgos tecnológicos y además concluye en forma independiente que los riesgos de ejecución del proyecto parecen manejables. De esta forma afirma que: “En suma, vemos que los riesgos negativos de los costos del proyecto son tolerables y que la suma asignada para las contingencias, un 28% de los costos básicos, es adecuada”. Karacadag determinó que el estimado de costos del proyecto es completo y confiable y que además fue revisado por consultores independientes, por lo que indica: “no hemos identificado ninguna razón material para dudar de los estimados de los costos de la ACP”. Por lo tanto afirmó que existen riesgos de demanda, costo y ejecución, pero los mismos se muestran manejables y, en su opinión experta, están muy por debajo del costo de oportunidad de no proceder con el proyecto

Bases financieras sólidas y robustas.

“Nuestro análisis de la sensibilidad del proyecto (de tercer juego de esclusas) sugiere que los supuestos usados como base para el análisis de financiamiento son sólidos y razonablemente robustos, aún si el volumen y crecimiento de los ingresos fuese menor de lo esperado” señala Karacadag sobre la viabilidad financiera del proyecto de ampliación. El informe establece que el autor reprodujo en forma independiente las proyecciones financieras que efectuó la ACP para el proyecto de ampliación del Canal, como medida saludable para verificar los supuestos de financiamiento. Hizo un análisis de sensibilidad para ver la tolerancia del proyecto a crecimientos menores en el volumen de tonelaje y en los ingresos proyectados. En ese sentido modeló el comportamiento del proyecto con un

crecimiento de 2% anual en el volumen de tonelaje en vez de 3% y un crecimiento de 2.5% anual en los ingresos por tonelada en vez del 3.5% proyectado por la ACP en su propuesta. En este caso más conservador, Karacadag concluye que: “Para un proyecto de esta magnitud con implicaciones a largo plazo mucho más allá de los próximos años, encontramos que el riesgo en los costos de financiamiento, es tolerable”. Sostiene además que el proyecto podría soportar sin problemas un margen mayor de financiamiento que el que se tiene planeado.

Tercer juego de esclusas, un proyecto de impacto positivo para Panamá

El informe concluye que el proyecto tiene inmensa importancia y tiene el potencial de generar un impacto positivo para Panamá. El autor, durante su visita a Panamá realizó entrevistas con representantes de los medios y con opositores al proyecto. De sus entrevistas concluyó que aquellos que argumentan en contra del proyecto de tercer juego de esclusas carecen de argumentos técnicos y financieros convincentes, tal como indica cuando asevera que: “En nuestra reunión con un representante de un grupo de intelectuales opositores, no encontramos un argumento convincente contra el proyecto por razones técnicas ni de otra índole”. Por otro lado, observó que la investigación y los informes presentados por los medios de comunicación locales parecen haber llegado a la conclusión de que el proyecto es sólido y positivo para Panamá.

El informe de Credit Suisse, realizado en forma independiente y sin compensación de la ACP, corrobora que el proyecto de tercer juego de esclusas tiene bases sólidas y razonables y que su desempeño es robusto y confiable.

El artículo completo puede encontrarse en el sitio de Internet de la ACP www.pancanal.com, tanto en su versión original en inglés como traducido al español. Para mayor información sobre el autor visitar <http://www.credit-suisse.com/researchandanalytics> ☆

El valor de la ruta por Panamá

María Eugenia de Sánchez
mesanchez@pancanal.com

El Canal de Panamá es una de las rutas comerciales más importantes del mundo. Sirve a cerca del 40 por ciento del movimiento de contenedores que se movilizan entre el norte de Asia y la costa este de los Estados Unidos. Entre un 50 a un 60 por ciento de las exportaciones de granos de los Estados Unidos con destino al norte de Asia se han movilizado por el Canal en los últimos 10 años. Nuestro Canal también es de singular importancia para el transporte de casi el 100 por ciento de las exportaciones de banano desde Ecuador hacia Europa y de las exportaciones de crudo a la región del Golfo de los Estados Unidos, así como para el comercio de cobre, frutas y vinos de Chile con destino a la costa este de Estados Unidos y hacia Europa; y el movimiento de carga contenerizada, mineral de zinc, sal y otros minerales y derivados de petróleo de Perú.

El movimiento comercial que se desarrolla en dos vías, entre el norte de Asia y la costa este de los Estados Unidos, ha representado en términos de toneladas de carga transportada, algo más del 40 por ciento del total de carga que se movilizó por el Canal de Panamá, en promedio, en los últimos 10 años fiscales. El tonelaje (CPSUAB-Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques) de los buques que transitan esta ruta ha aumentado a una tasa promedio anual de 5.6 por ciento en los últimos 10 años. Esto junto con un programa de aumento en los peajes implementado por la Autoridad del Canal en los últimos años ha resultado en que el año pasado esta ruta generara un total de B/.346.7 millones en ingresos por peajes, cerca del 40 por ciento del total de ingresos por peajes del Canal de Panamá.

La ruta norte de Asia-Costa Este de los Estados Unidos es sin duda la ruta más importante para el Canal y es, a su vez, la ruta que le presenta los mayores retos. La concentración de la carga en esta ruta responde a los ahorros que ofrece la ruta del Canal en comparación con otras rutas alternas más largas. Una comparación entre la ruta de Norte de Asia-Costa Este de los Estados Unidos y rutas alternas, nos revela la magnitud de ahorro en distancia entre los puertos.

Información de distancias entre puertos de la ruta costa este de Estados Unidos-norte de Asia y ahorro de la ruta del Canal de Panamá

Los ahorros en distancia entre 1,788 y 5,260 millas náuticas entre los diferentes puntos de origen y destino de la carga representan ahorros de 5 a 15 días de navegación. Este ahorro del tiempo se traduce en importantes ahorros monetarios. El operador naviero ahorra por la ventaja de la ruta del Canal, en combustible y gastos operativos, entre \$220,000 a \$658,000 por viaje(según estimados basados en información de costos diarios de alquiler de buque y de consumo de combustible de un buque granelero Panamax en la ruta analizada: Shipping Intelligence Weekly

Información de distancias entre puertos de la ruta costa este de Estados Unidos-norte de Asia y ahorro de la ruta del Canal de Panamá

Ruta	Origen	Destino	Distancia por vía (millas náuticas)				Ahorro en Distancia vs mejor alternativa
			Canal de Panamá	Canal de Suez	Cabo de Buena Esperanza	Cabo de Hornos	
Nueva Orleans	Puertos en la costa este de EE.UU.	Yokohama, Japón	9,129	14,389	15,625	16,622	5,260
		Shanghai, China	10,013	13,734	14,973	17,126	3,721
Savannah	Puertos en la costa este de EE.UU.	Yokohama, Japón	9,289	13,503	15,191	16,199	4,214
		Shanghai, China	10,173	12,848	14,539	16,705	2,675
Nueva York	Puertos en la costa este de EE.UU.	Yokohama, Japón	9,668	13,025	15,120	16,240	3,327
		Shanghai, China	10,582	12,370	14,468	16,746	1,788

Fuente: Fulguy-Vessou Database Tables.

Entre un 50 a un 60 por ciento de las exportaciones de granos de los Estados Unidos con destino al norte de Asia se han movilizado por el Canal en los últimos 10 años.



Alejandro Caballero



Armando De Gracia

de Clarkson Research Studies, Abril 2006; Bunkerworld; Drewry Operating Costs).

Si bien estos datos varían de acuerdo al tipo y tamaño de buque, son una buena referencia general del ahorro que brinda la ruta del Canal de Panamá.

Es importante aclarar que este análisis, un tanto simplista de orígenes y destinos únicos, no considera las decisiones de los operadores de emplazar buques en un servicio de línea (por ejemplo: buques portacontenedores) que tocan un conjunto de puertos. Para estos casos el análisis toma en cuenta el número de buques a utilizar, la inversión involucrada, el número de puertos, el nivel de carga a movilizar en la red de puertos donde se carga y descarga y la conectividad para ofrecer más destinos, por lo que los ahorros

derivados de la ruta son significativamente más importantes en términos de los niveles de inversión necesarios en toda la línea.

Por su parte, el precio del combustible y el valor del alquiler de los buques inciden en el nivel de competitividad del Canal de Panamá, por lo que dependiendo del nivel de estas variables, la competitividad del Canal aumenta y disminuye. Sin embargo, la fuerza del ahorro de la distancia es un elemento muy importante ya que representa ahorro en tiempo. Y el valor del tiempo es invaluable cuando se trata de mantener un servicio confiable en un mundo altamente competitivo.

El costo de transitar el Canal, las demoras en el tránsito, el tamaño del buque utilizado en rutas alternas y el

costo de otros canales en rutas alternas también inciden en el nivel de competitividad del Canal de Panamá. Tomando en cuenta estos factores, determinamos la posición competitiva del Canal y evaluamos la oportunidad de aprovechar parte del valor económico que el Canal le brinda a los operadores navieros que manejan diferentes tipos y tamaños de buques con diferentes tipos de carga.

El Canal de Panamá tiene la oportunidad de capturar parte del valor económico que representa la ruta para el naviero pero también tiene la limitación que a medida que nos acercamos a nuestra máxima capacidad no podemos aprovechar el crecimiento en nuestra demanda ni brindarle un servicio confiable y de calidad a nuestros usuarios.

Nuestros análisis nos indican que tenemos la oportunidad de aumentar los peajes del Canal para los usuarios, siempre y cuando podamos ampliar nuestra capacidad para que el naviero aumente sus alternativas de ahorros por economías de escala y por la garantía de que no tendrá demoras. La opción de ampliar el Canal nos permitirá mantener la competitividad de la vía, aumentando su capacidad e incrementando los ingresos provenientes de la ruta del Canal para las próximas generaciones de panameños. Aprovechemos la oportunidad de sacarle el máximo provecho a nuestra ruta.★

Ventana Internacional

Armando De Gracia

Una decisión local, de impacto mundial

“La noticia de la ampliación del Canal para ponerlo a tono con el transporte marítimo internacional, y no dar posibilidades a otras alternativas de transporte, es una decisión que nos enorgullece y nos alegra porque el Canal seguirá siendo la vía que conecte los grandes ejes del comercio mundial.”

José Miguel Insulza, secretario general de la OEA

“Los panameños han llevado a cabo un concienzudo trabajo al estudiar las opciones disponibles para llevar a cabo la ampliación del Canal. Y, por supuesto, la interrogante número uno es si ella se necesita, o sea, ¿hay demanda para la ampliación? Y la respuesta a eso, desde la perspectiva mundial del comercio marítimo, es si.”

Robert West
Director, Comercio Global y Transporte, Global Insight

“Considero que un más grande, moderno y competitivo nuevo Canal para el siglo 21... promoverá la economía global y el desarrollo del comercio. Deseo sinceramente un gran éxito al proyecto de ampliación del Canal. Y con ese éxito, el nuevo Canal de Panamá hará aún más grandes sus contribuciones a los panameños y la humanidad.”

Capt. Wei Jiafu, Presidente Grupo Cosco

“El comercio mundial crece a un ritmo acelerado. El crecimiento pronosticado de la demanda es realista, pero los beneficios para Panamá solamente podrán ser obtenidos si se procede con la ampliación del Canal lo antes posible. Los costos de la obra serán sufragados en su totalidad por los usuarios del Canal en un término razonable, sin dejar deuda alguna ni al país ni a los panameños.”

Junta Asesora del Canal

“Obviamente la decisión de llevar adelante la ampliación del Canal tiene que ser tomada por los panameños. Desde la perspectiva de nuestros puertos, reconocemos las limitaciones existentes en el Canal. El comercio está creciendo dramáticamente y si el Canal presenta limitaciones de capacidad, el comercio buscará otros modos de moverse, claramente no a través de Panamá.”

Kurt Nagle
Presidente de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias.

“No hay mejor momento que el presente para ir adelante con la ampliación del Canal. Creo que el si el Canal no se expande, esto será muy negativo para la economía panameña. Pienso que una ampliación del Canal generará un gran cantidad de actividades. Continuarás viendo el desarrollo portuario, del ferrocarril, y continuarás viendo más empleo y vitalidad económica generada por el crecimiento del tráfico de buques”.

Peter Keller
Jefe de Operaciones de la naviera NYK



“La ampliación es importante no solamente por el tamaño de los buques sino por su cantidad. Obviamente ha habido un problema de congestión. Siempre que un patrón de negocios se vea afectado, las actividades se desaceleran. Tienes esta situación con el Canal de Panamá. Tiene que crecer. Tiene que tener mayor capacidad.”

Bernard Groseclose
Presidente de la Autoridad Portuaria de Carolina del Sur

“Consideramos necesario que el Canal de Panamá agrande su sistema de esclusas para mantener su competitividad con el comercio que viene de Asia. El Canal de Panamá es, por lejos, la forma más económica de mover carga de Asia hacia la Costa Este. Creo que entre más rápido se haga la ampliación, mejor.”

Robert Bray
Director Autoridad Portuaria de Virginia

“El Canal es de gran importancia mundial, no solo para Estados Unidos, Asia, Europa, sino para el mundo entero.”

Allain Villa Franca
Vice Presidente de Hampton Roads Economic Alliance

“Si el Canal de Panamá es expandido, tendrá la ventaja de poder manejar buques más grandes en vez de Suez. Nuestro deseo es que el Canal de Panamá sea ampliado. Si de hecho hoy el Canal está aumentando ingresos a la base económica de Panamá a través de los peajes, al ampliarse esta contribución aumentará, y como resultado, el beneficio a las personas aumentará también.”

Byron Hock
Director de Desarrollo de la Autoridad Portuaria de Georgia

“La capacidad actual del Canal de

Panamá está sumamente limitada. La posibilidad de que los tránsitos crezcan en el futuro está en juego. La larga fila de buques que esperan por atravesar el Canal demuestra la necesidad de su ampliación.”

Frans van Riemsdyk
Senior Vice President Maher Terminals

“Panamá está en una posición natural porque tiene un Canal que ha brindado servicio por muchos años. Pero el mundo ha cambiado y Panamá necesita ir al ritmo de estos cambios. Me parece que, a no ser que este proyecto cause algún daño a la economía o a la belleza del país, será beneficioso para Panamá porque el país se convertirá en una parte central del comercio mundial.”

Ernesto Butcher
Chief Operating Officer for the Ports of New York and New Jersey

“No se puede esperar. Probablemente ya estemos un poco tarde. Se están construyendo buques que no pueden pasar por el Canal y esos son los buques del futuro. Este tamaño es la espina dorsal de las flotas del futuro. El Canal tiene que ampliarse y ser capaz de manejar esos buques. Y tiene que hacer lo más rápido posible.”

Kent Jones
Presidente de Arcade Johns and Associates

“La economía del mundo ahora es global. Y al ser global, hay mucho más transporte marítimo que nunca antes y continuará creciendo. Y mientras crece, lo hará en buques más grandes y estos buques no cabrán por el Canal de Panamá. Si Panamá quiere entrar al juego y mantenerse en él...tiene que ampliar el Canal.”

Dan Ham
Presidente de la Terminal de Contenedores del Puerto de Newark

Empresa de los Emiratos Árabes Unidos Lanza Nuevo Servicio de Contenedores

The Wall Street Journal
por Bruce Stanley
24 de mayo de 2006

HONG KONG - Una nueva línea de transporte marítimo respaldada por inversión privada de los Emiratos Árabes Unidos tiene planeado comenzar servicios de contenedores entre China, India y Estados Unidos, un lanzamiento pocas veces visto en una industria en la que abundan los temores de una recesión cíclica.

Emirates Shipping Line FZE inauguró su nueva sede en Hong Kong anunciando una demanda robusta y continua para las exportaciones procedentes de las florecientes economías asiáticas con destino a Estados Unidos y Europa. Vikas Khan, presidente de la junta y ejecutivo principal de la empresa, reconoció que los fletes cobrados por varias líneas navieras han disminuido desde los últimos meses del año 2005 debido a los temores de capacidad excesiva por parte de compañías que habían aumentado sus flotas durante los años abundantes de los que ha disfrutado la industria últimamente.

El señor Khan sostuvo que los principios arraigados del negocio del transporte marítimo eran sólidos. Agregó que la empresa Emirates Shipping estaba considerando "una perspectiva a largo plazo" del crecimiento de la industria del transporte "entrando y saliendo del Medio Oriente, el subcontinente hindú y China, para unirlos al resto del mundo".

La empresa Emirates Shipping espera abrir en junio una ruta partiendo de China y Corea del Sur con rumbo a la Costa del Golfo de Estados Unidos a través del Canal de Panamá. Alrededor de la misma fecha, comenzará un servicio desde India hacia la Costa Este de Estados Unidos por la ruta del Mar Mediterráneo. ✪

El valor del artesano

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Entre las más de mil profesiones que se encuentran en el Canal de Panamá, están los aparejadores. Estos profesionales han participado en la operación de la vía desde su construcción, cuando era necesario mover gran cantidad de equipo y materiales.

Un aparejador es el encargado de mover objetos y cargas pesadas. Debe calcular su peso y analizar el método para levantarlo o moverlo con el equipo adecuado. Debe planificar la operación, tener conocimiento sobre grúas, montacargas y otros equipos pesados; de accesorios como cables, sogas, nudos, poleas y de todo lo necesario para realizar este trabajo.

En el Canal, el trabajo de un aparejador, así como el de un trabajador en aparejos y el ayudante de éste, requiere conocimientos y destrezas que le permitan realizar trabajos como los de reacondicionamiento en las esclusas. También apoyan a los mecánicos, y trabajan a alturas extremas y en espacios confinados. Además, cuando es necesario mover piezas importantes de equipos o estructuras en un tiempo relativamente corto y de manera segura, los aparejadores coordinan la operación para lograr los objetivos.

Max Schmidt es aparejador, graduado de mecánico en mantenimiento y



reparación en el antiguo INAFORP. Entró al Programa de Aprendices de la Autoridad del Canal de Panamá en el año 1997 y se graduó con el puesto más alto de su promoción.

Hace unos meses Max se incorporó al equipo de instructores de la Sección de Capacitación y Desarrollo Industrial y actualmente dicta cursos de Grúas, Aparejos y Andamios para los Programas Multidisciplinas, Programas de Movilidad Ascendente y Cursos de Actualización. También participa en las certificaciones de montacargas y equipo pesado.

“Para mí el oficio de aparejador, además de exigir algo de esfuerzo físico

también requiere una gran responsabilidad conjunta con los operadores de grúa. Tienes en tus manos la vida de muchos compañeros, la integridad del equipo y los bienes de la ACP, y la seguridad es importante” comenta Max.

Como instructor, su día de trabajo es intenso; y debe actualizarse para dar una capacitación de calidad. “Es gratificante saber que puedes transmitir a tus compañeros los conocimientos que tienes para que realicen su trabajo diario de una manera correcta y segura, elevando el potencial de la mano de obra canalera, para que cada día sea mejor. Así cada uno de nosotros puede estar orgulloso de tener lo que nadie puede quitarnos: el conocimiento”, dice Max orgulloso de su profesión y de compartir lo que ha aprendido.

Al preguntarle a Max sobre el proceso que vivimos ante una posible ampliación del Canal comentó: “Estos son momentos en los que todos debemos pensar que vamos a hacer con nuestro mayor recurso, nuestra posición estratégica, nuestro Canal. Pero para desarrollar cualquier proyecto debemos prepararnos y capacitarnos para hacerle frente, ya sea la ampliación o cualquier otro proyecto que enfrente el país. Me gustaría participar activamente con mis conocimientos y destrezas en cualquiera de los proyectos de capacitación para el mejoramiento de la mano de obra en el país” ☆

Visitantes de vivos colores

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Este año una pareja de tucanes decidió anidar en un árbol ubicado en los estacionamientos del Edificio de la Administración del Canal. Estos visitantes son los tucanes pico iris, fáciles de observar una vez conocidas sus costumbres. Emiten sonidos similares a crujidos. Son difíciles de fotografiar porque a pesar de lo grande de su pico se mueven con bastante rapidez. El tucán pico iris mide aproximadamente cuarenta y ocho centímetros. Su pico, de catorce centímetros de largo, es muy liviano ya que es casi completamente hueco.

Jorge Ventocilla – en su libro titulado ¿Qué Vuela Ahí? – explica que aunque sea difícil de creer a veces se ven tucanes en la ciudad de Panamá. “Hay informes de tucanes en el campus universitario de la Universidad Nacional, en la Cresta y frente a la Cervecería; además viven y se reproducen en el Parque Metropolitano y son comunes en el Cerro Ancón”. Por su parte, Robert S. Ridgely en la Guía de Aves de Panamá describe la apariencia y hábitos alimenticios de esta ave. Tiene pico multicolor, principalmente verde amarillento con la punta roja, con naranja-rojo en la mandíbula superior y área azul claro en la mandíbula inferior. Es principalmente negro con garganta y pecho amarillo brillante, una estrecha franja roja por debajo y rabadilla blanca.

Los tucanes pico iris se alimentan con frutas y semillas, insectos, lagartijas y culebras pequeñas. Ocasionalmente comen huevos y pichones de aves pequeñas razón por la cual éstas los persiguen hasta alejarlos de sus nidos. Como otras aves, los tucanes también



aprovechan el inicio de la temporada lluviosa, cuando los árboles se llenan de frutas, para anidar y de esta manera asegurar suficiente alimento para sus crías. Además del tucán pico iris, en la República de Panamá se pueden observar otros tipos de tucán, distribuidos así: (1) tierras altas: tucancillo verde y (2) tierras bajas: tucancillo collarero, tucancillo piquinaranja, tucancillo orejiamarillo y el tucán de Swainson que es más grande que el tucán pico iris (mide cincuenta y ocho centímetros).

Los tucanes que observamos en la ciudad de Panamá son muestra de que los seres humanos podemos convivir con otras criaturas a pesar de las construcciones y los cambios que impone el progreso y desarrollo de nuestro país.



Armando De Gracia

El tercer juego de esclusas y la flora y la fauna

La posible construcción del tercer juego de esclusas no afectaría bosques primarios, áreas protegidas, parques nacionales o reservas forestales, ni extinguiría o pondría en peligro de extinción a ninguna especie. La ACP, en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, rescataría y reubicaría en ecosistemas apropiados las especies silvestres antes de que se iniciaran las obras de construcción, protegería la flora y la fauna durante la construcción y daría seguimiento y sostenibilidad a las especies después de terminado el proyecto. ☆

CÁPSULAS HISTÓRICAS

Maricarmen V. de Ameglio

1735

Por encargo de la Academia de Ciencias de París, una misión científica franco española llegó al Istmo de Panamá con el propósito de medir la Tierra en el Ecuador.

1739

El Virreinato de Santa Fe fue reestablecido e integrado por Nueva Granada, Venezuela, Ecuador y el Istmo de Panamá. La Audiencia de Panamá quedó supeditada al Virreinato, cuya capital era Santa Fe de Bogotá.

El almirante inglés Eduardo Vernon llegó a Portobello con 2,300 hombres en seis buques, saqueó la ciudad y destruyó sus castillos. Debido a los constantes ataques piratas en el Mar Caribe, la Corona española abandonó la ruta interoceánica y suspendió el envío de galeones a los puertos panameños. El tráfico marítimo se desvió hacia el Cabo de Hornos, lo que arruinó la vida comercial del Istmo.

1749

Fundación de la Real y Pontificia Universidad de San Javier, primera universidad del Istmo. La idea provino del sacerdote panameño Francisco Javier de Luna Victoria y Castro, quien también dotó a la Catedral Metropolitana de campanas y ornamentos.

1756

Un incendio quemó la mitad de la ciudad de Panamá. Años antes, en 1737, otro siniestro había hecho cenizas dos terceras partes de los edificios. Un tercer incendio, en 1781, quemó 56 casas de las 911 que había en la ciudad.

1785

El ingeniero francés, M. Defer de la Nouerre, propuso abrir una comunicación interoceánica en el Istmo y convertir a Panamá en un emporio comercial del Sur y del Norte. Sin embargo, la Corte española no vio con buenos ojos la propuesta extranjera y consideró que su ejecución no era conveniente, ni practicable.

1810

Las colonias americanas de Argentina, Chile, Venezuela, Nueva Granada y México se declararon independientes.

1814

La Corte española aprobó una ley que proponía la construcción de un canal por Panamá, pero las efervescencias revolucionarias de las colonias americanas acabaron sepultándola.

Tiempo de cruceros

Jorge Vásquez



...entre el 1 de octubre de 2005 y el cierre del mes de mayo de 2006, un total de 228,335 pasajeros transitaron la vía interoceánica a bordo de cruceros.

Durante la temporada 2005-2006 el segmento de buques de pasajeros exhibió un desempeño moderado a consecuencia de disminuciones en el tráfico de buques con mangas entre 91 y 99.99 pies y de 100 pies y más con respecto a los ocho meses comparativos del año fiscal anterior. A pesar de que el sistema de reservaciones EVTMS prevé cuatro arribos entre los meses de junio y septiembre del presente año, las cifras extraoficiales al 31 de mayo de 2006 revelan que el Canal de Panamá registró 214 tránsitos para un total de 8.8 millones de toneladas CPSUAB (Canal de Panamá-Sistema Universal de Arqueo de Buques) que generaron aproximadamente \$25.3 millones en peajes. De acuerdo con estadísticas provenientes del sistema Data Warehouse Corporativo de la ACP, entre el 1 de octubre de 2005 y el cierre del mes de mayo de 2006, un total de 228,335 pasajeros transitaron la vía interoceánica a bordo de cruceros.

El año 2005 se caracterizó por la debilidad del dólar americano frente al euro, factor de mercado que motivó que las principales líneas de cruceros emplazaran algunos buques hacia el destino europeo y aprovecharan esta demanda, en vez de optar por el Caribe y Panamá. Por ejemplo, el buque Legend of the Seas, operado por la Royal Caribbean Cruises, fue sacado del destino Caribeño Occidental y este año ha realizado giras en el



trasatlántico, siendo Southampton, Inglaterra, su puerto de salida. La ausencia de éste y otros cruceros con dimensiones Panamax como el Rotterdam, Paradise, Ecstasy, Dawn

Princess, Oosterdam, y el Statendam contribuyeron a la merma en el tráfico del segmento a inicios del año fiscal 2006.

En tanto, previo a la temporada

actual, la naviera Princess Cruises redujo a cuatro el número de reservaciones de tránsitos del buque Regal Princess, operado por la Princess Cruises. Dicho buque había registrado 11 tránsitos y B/.2.0 millones en peajes durante al año fiscal 2005. Tras realizar dos tránsitos a principios de la temporada 2005-2006, el Regal Princess, operado por la Princess Cruises, fue reubicado por cuatro meses a Baja California para atender dicho mercado. A pesar de que el Regal Princess realizó dos tránsitos entre abril y mayo de 2006, la disminución en su frecuencia de tránsitos afectó significativamente el desempeño total del segmento en concepto de toneladas CPSUAB y peajes.

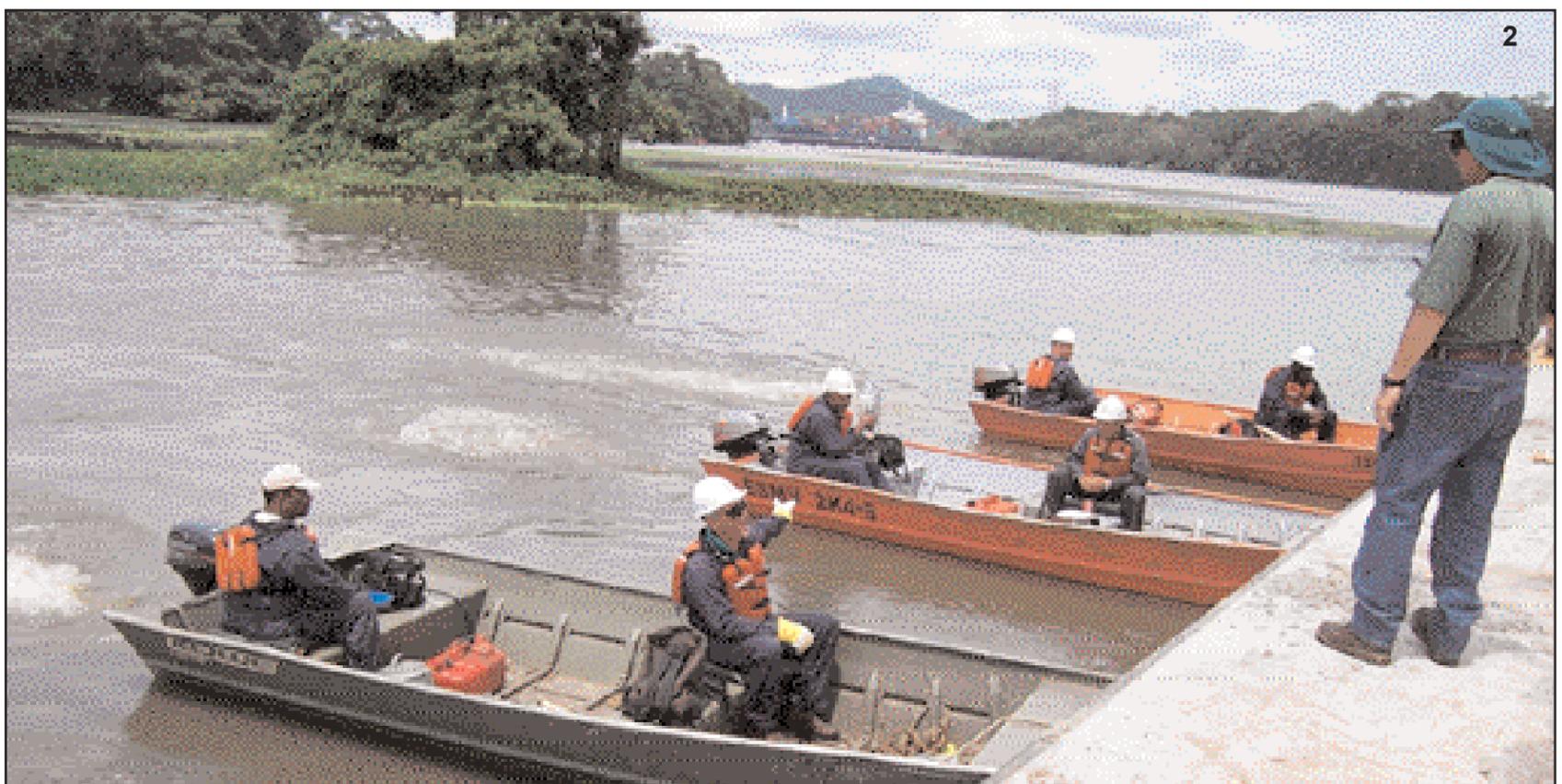
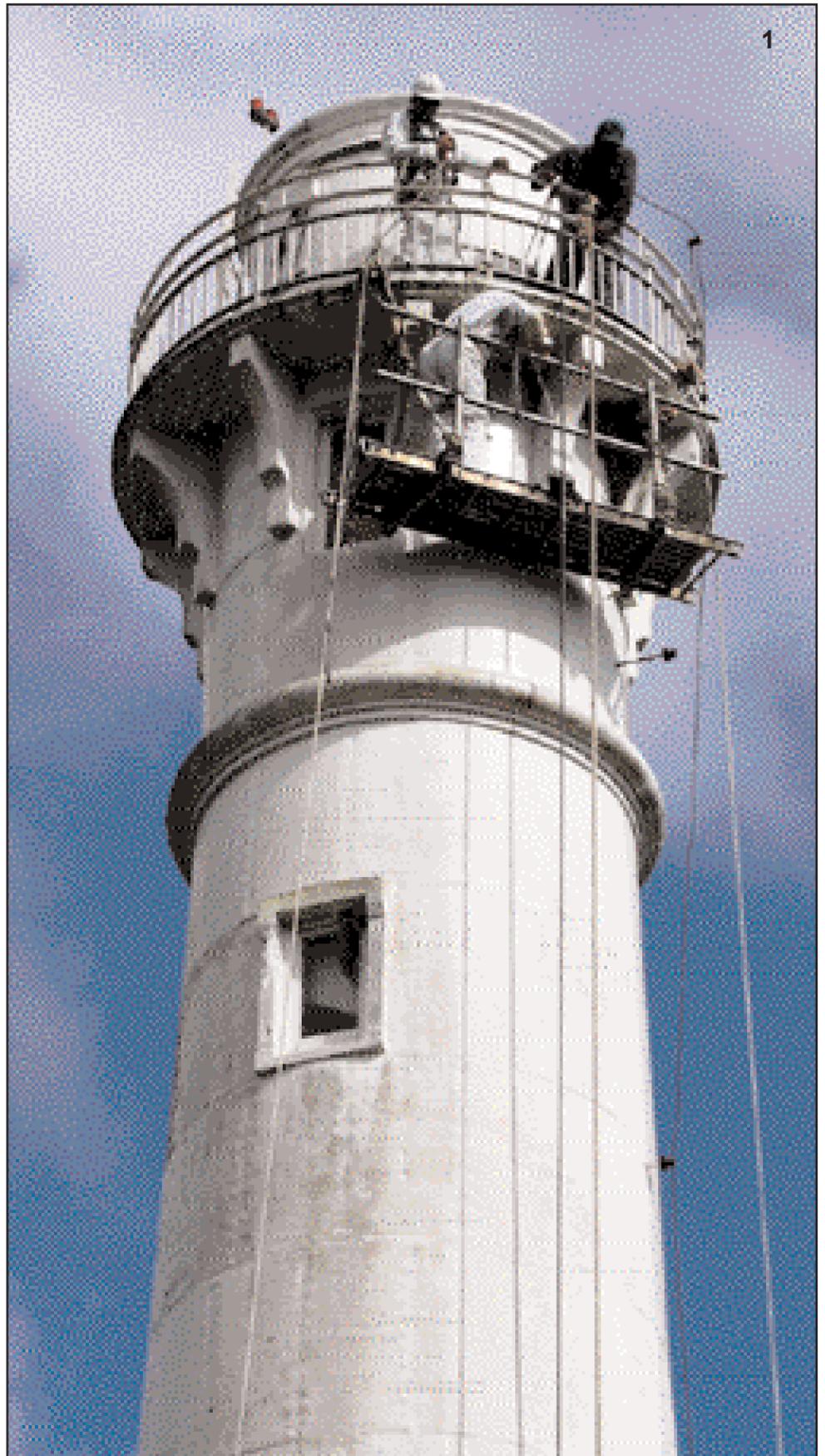
Por otro lado, la ausencia de buques con mangas entre 91 y 99.99 pies como el MSC Lirica y el Crystal Harmony contribuyó a la merma en el tráfico. Operado por MSC Cruises, el MSC Lirica discontinuó los tránsitos por el Canal durante la temporada actual, optando por recalar en el Muelle 6 de Cristóbal. Los pasajeros recibieron distintos paquetes turísticos locales (shoreside packages) del operador local Panama Star a la comunidad indígena Emberá, Gamboa, el Casco Viejo, Panamá Canal Railway/Panama City Tour, y a las esclusas de Gatún. Tras completar su temporada de verano en aguas de Alaska el año pasado, el Crystal Harmony fue reparado y reacondicionado en el astillero de Yokohama, Japón. Su nombre cambió a Asuka II y fue colocado en el mercado de cruceros japonés.

Como nota relevante, durante la recién concluida temporada, buques con dimensiones Panamax como el Westerdam, el Zuiderdam y el Pride of Hawaii, realizaron tránsitos inaugurales, indicativo del atractivo que ofrecen Panamá y el Canal como destino exótico de cruceros.★

El Canal en imágenes

- (1) Limpiando los nidos de zagaños: Víctor Young, Entomología.
- (2) Empujando una barcaza en el Chagres: José Maturell, Control de Contaminación.
- (3) Amanecer en Gamboa: Adonis Jiménez, soldador.
- (4) Acercamiento: Jaime Massot, hidrólogo.

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.



Consejo Marítimo Mundial apoya ampliación del Canal

El Consejo es una de las organizaciones más importantes de la industria marítima a nivel mundial.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La demanda del comercio internacional y la necesidad de que Panamá conserve su presencia en la economía global justifican la ampliación del Canal de Panamá, opinó el Consejo Marítimo Mundial (WSC, por su sigla en inglés) mediante pronunciamiento emitido en Washington luego de considerar la propuesta para ampliar la vía panameña con la construcción de un tercer juego de esclusas.

La propuesta, según el WSC, está fundamentada en un profundo y bien razonado análisis tanto del futuro de la demanda del comercio internacional como en las necesidades de Panamá de conservar su papel en la economía

mundial.

El Consejo es una de las organizaciones más importantes de la industria marítima a nivel mundial; sus miembros transportan el 93% de todas las importaciones y exportaciones de Estados Unidos.

Entre sus miembros figuran algunos de los principales usuarios del Canal los cuales valoran el papel importante de la ruta en facilitar el comercio internacional.

En el criterio del Consejo, un análisis del crecimiento comercial, de los mercados dominantes, de la configuración de la flota de buques, de la capacidad actual del Canal, y de las alternativas de transporte, demuestra que la ampliación del Canal es necesaria para aprovechar los volúmenes de comercio global y mantener la posición de Panamá en ese crecimiento.

El Canal de Panamá es la ruta preferida para mover carga entre el Norte de Asia y la Costa Este de Estados Unidos dado que el tránsito es más corto y permite utilizar menos

barcos en comparación con la ruta del Canal de Suez, indicó el Consejo. No obstante, "sin ampliar su capacidad para manejar más buques y de mayor tamaño, el Canal de Panamá se convertirá en una opción menos viable y competitiva para mantener su posición esencial como una de las principales rutas marítimas del mundo", estimó la organización.

En su opinión, la industria continuará utilizando las tres rutas disponibles: el sistema intermodal de Estados Unidos; el Canal de Suez y el Canal de Panamá. Pero con el aumento de la capacidad de los puertos de la costa este de Estados Unidos las navieras y sus clientes comenzarán sostenidamente a mover su carga proveniente de Asia hacia los primeros.

El Consejo recuerda que Panamá saca ventaja del hecho de que la principal ruta del Canal es aquella que transporta carga de Asia a la costa este de Estados Unidos (Nueva York, Houston, Miami, Charleston, etc.)

El crecimiento previsto en el

comercio con India y Asia del Sur se puede servir con eficacia vía el Canal de Suez a la costa este de Estados Unidos, y esa ruta puede convertirse en la preferida para las mercancías que se mueven entre esos países.

Para el Consejo Marítimo Mundial el creciente volumen de las rutas entre el norte de Asia y la costa este (entre ellas Panamá) continuará mostrando aumentos significativos. Las rutas para ese comercio tienen la ventaja de transitos más cortos y la capacidad de emplear pocos buques al brindar servicios semanales constantes.

Sin embargo, la capacidad limitada de los puertos, los ferrocarriles y autopistas del sistema intermodal, está obstaculizando la capacidad del sistema intermodal (principal competidor de Panamá) de poder atender toda la demanda que se espera. Como resultado de ello, parte de esa demanda emigrará a los puertos de la costa este, que estarán en capacidad de aprovecharla dados los proyectos de expansión que se están desarrollando allí, indica el WSC.

INADEH Y ACP firman convenio

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En el marco de la Primera Conferencia Anual de Dirigentes Sindicales, celebrada en el Centro de Convenciones de la Ciudad del Saber, se celebró la firma del convenio de cooperación interinstitucional para el desarrollo de programas de capacitación técnica entre la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Recurso Humano (INADEH).

Este convenio tiene como objetivo el desarrollo de programas de capacitación que permitan contar con el recurso humano capacitado para desempeñarse en áreas técnicas y suplir la demanda en la construcción y mantenimiento de proyectos de infraestructura a lo largo del país.

El INADEH nace mediante el Decreto ley 8 del 15 de febrero de 2006, por el cual se reestructura el Instituto Nacional de Formación Profesional.

Su objetivo fundamental es adoptar, dirigir, implementar y supervisar la ejecución de las políticas, estrategias y programas de formación profesional, capacitación laboral y capacitación en gestión empresarial, tanto para el sector público como para el sector privado, así como administrar y distribuir los recursos públicos asignados para tal fin.

El acuerdo de cooperación propicia la colaboración conjunta que permita el intercambio de experiencias, documentos, información y capacitación técnica a nivel nacional en conjunto con práctica laboral.

También estipula la actualización de los procesos tecnológicos usados por el INADEH, así como la actualización de los instructores y la infraestructura existente. Además incluye apoyo en la formulación de los exámenes de colocación de los cursos que ofrece el INADEH.

Para Norma Cano, coordinadora del Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO) y organizadora del evento, la firma del acuerdo es un logro de las luchas de muchos años de los trabajadores. "No podemos seguir capacitando por capacitar. El trabajador juega un papel importante en las necesidades del país y su desarrollo. Este es un programa de futuro, tiene que seguir, a pesar de los cambios de gobierno. Somos los trabajadores los responsables y vigilantes de que esas cosas se den y es bueno que la ACP aporte con la capacitación del personal porque esos son avances y alcances de las luchas del movimiento sindical de este país."

Mariano Mena, secretario general de la Central General Autónoma de los Trabajadores de Panamá, comentó que "todo lo que signifique inversión de recursos en la capacitación del recurso humano es trascendental. El hombre se capacita para la vida, el trabajo forma parte de eso, entonces todas las iniciativas que vayan en esa dirección son bienvenidas"

Además de la firma del convenio INADEH-ACP, la Conferencia Anual de Dirigentes Sindicales tuvo como tópico principal el tema de la Ampliación del Canal y el Desarrollo Nacional, en cuyo marco se informó a los participantes sobre la propuesta de ampliación del Canal presentada al Órgano Ejecutivo.

Hoteleros conocen propuesta



Jennifer Pérez D.

La propuesta para ampliar el Canal de Panamá mediante un tercer juego de esclusas y el impacto que este proyecto tendría en el turismo fue presentada a los hoteleros por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP, Rodolfo Sabonge explicó a los miembros de la Asociación Panameña de Hoteles (APATEL) los detalles de la propuesta y las razones que sustentan el proyecto de ampliación de la vía interoceánica. La presentación tuvo lugar durante el reciente foro "Impacto de la ampliación del Canal y los megaproyectos de inversión en el desarrollo del sector turístico para el siglo XXI". Sabonge destacó cómo ha evolucionado el modelo de gestión del Canal, los cambios en el negocio, las limitaciones de capacidad que encara la vía acuática y las oportunidades de captar mayor demanda ante los pronósticos de crecimiento del tráfico marítimo.

Los hoteleros conocieron en detalles del proyecto de ampliación y las oportunidades que ello abriría a la oferta turística panameña, que ya es un atractivo importante gracias al Canal, y por la facilidad que brinda nuestra posición geográfica de contemplar dos océanos en un mismo día.

Durante la última década, el turismo ha aportado al país ingresos en el orden de \$561.5 millones por año y un promedio de 625.555 visitantes. Para el mismo período, las inversiones en proyectos turísticos alcanzaron los \$850 millones.

"El Canal es, sin duda, una de las principales fuentes de atracción turística de Panamá en el extranjero. Este nombre está ineludiblemente ligado al Canal que ha condicionado el destino de nuestro país y que ofrece un panorama atrayente para ser promocionado", precisó César Tribaldos, presidente de APATEL.