

Un mandato histórico

Con el recibo del acta oficial de los resultados del referéndum del 22 de octubre pasado, la ACP inicia una nueva etapa en su historia, la cual se caracterizará por un mayor rigor en todos los procesos que lleve adelante para la construcción del tercer juego de esclusas. ♦3

Alejandro Caballero



Celebrando a la Patria



Empleados canaleros festejaron a la Patria en los desfiles del 3, 4 y 5 de noviembre.

PAG>8

Concluye con éxito



El Canal completó su flota de nuevas locomotoras, varias de ellas ensambladas por artesanos canaleros.

PAG>9

Un proceso bien pensado



La ACP analiza la implementación del incremento de peajes, proceso que conlleva una audiencia pública.

PAG>6 y 7

800-0714
es el número en el que la Autoridad del Canal de Panamá sigue respondiendo.

CORRESPONDENCIA

Señores
 Autoridad del Canal de Panamá

Estimados señores:

¡Qué populares son las cámaras web con las familias en casa!

A menudo recibo correos electrónicos y llamadas desde casa para decir que han visto el barco transitar una u otra de las esclusas.

Sé que la mayoría de la tripulación ha enviado la dirección del sitio web de las cámaras y ellos todos estarán saludando desde los mástiles en caso de alguien en casa esté viendo el buque.

Saludos,

Timothy Oliver
 Capitán del buque Maersk
 Delano

La foto

Alejandro Caballero



El Conjunto Folklórico de la Autoridad del Canal fue representado con orgullo por esta empollerada, Carmen Illueca de Cotes, de la División de Esclusas.

De la Administración

Soberanía nacional



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
Diseño
 Antonio Salado

Es un hecho que durante el proceso de divulgación de la propuesta de ampliación los principales clientes y usuarios de la vía expresaron su disposición a asumir una política de ajuste de peajes...

El establecimiento de peajes en concepto del uso de su Canal es prerrogativa de la República de Panamá.

El carácter indelegable de dicha potestad atañe al ejercicio de la soberanía nacional en lo pertinente al usufructo del recurso natural de la localización geográfica del país. Usufructo que debe generar beneficios constantes y crecientes para todos los panameños.

En virtud de ello la ACP prepara la adopción de una política de ajuste de peajes que asegure el financiamiento del proyecto de ampliación del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas. Ello, en cumplimiento de lo aprobado en el pasado referéndum según lo cual la realización de tal proyecto no constituirá carga presupuestaria alguna para el Estado, ni mucho menos obligación fiscal para el contribuyente nacional.

Es un hecho que durante el proceso de divulgación de la propuesta de ampliación los principales clientes y usuarios de la vía expresaron su disposición a asumir una política de ajuste de peajes complementaria al pago establecido por el tránsito del Canal, como una manera de asegurar la modernización del Canal de acuerdo a las exigencias y tendencias del mercado que tales clientes y usuarios integran.

En consecuencia, y con el antecedente de haberlo hecho en los años 2002 y 2004, la República de Panamá ejercerá ahora, una vez más, el derecho inalienable de determinar una política de precios para la explotación de su principal recurso natural, de acuerdo a intereses vitalmente estratégicos para su desarrollo. En otras palabras: pleno ejercicio de la soberanía nacional. ★



el canal 10 al día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de **TODOS LOS PANAMENOS**

FETV, Canal 5 Sábados 7:30 p.m.	Telemetro, Canal 13 Domingos 9:00 a.m.	SERTV, Canal 11 Domingos 9:30 a.m. Viernes (r) 5:00 p.m.	Hosanna Visión Domingos 9:30 p.m. Miércoles (r) 5:30 p.m.
---	--	---	--



ACP recibe mandato popular

REDACCIÓN DE EL FARO
AEP-ED@PANCANAL.COM

El acta oficial fue entregada por los magistrados del TE, Eduardo Valdés Escoffery, Dennis Allen Frías y Erasmo Pinilla, al presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez Morales, durante una ceremonia en el edificio de la Administración del Canal.

La credencial consigna que la ACP ha sido autorizada "por mandato popular a ejecutar la propuesta de construcción del Tercer Juego de Esclusas" para ampliar el Canal de Panamá luego que la misma fue aprobada por los panameños en el referéndum convocado en cumplimiento de todas las disposiciones constitucionales y legales.

Vásquez destacó que la consulta popular del 22 de octubre fue un "evento histórico con características particulares" en vista que los panameños decidieron por primera vez de manera soberana el futuro de su vía interoceánica que administran desde el mediodía del 31 de diciembre de 1999, después de casi 86 años de control estadounidense.

Después de reconocer la labor del TE en la preparación y organización transparente del referéndum, el ministro para Asuntos del Canal manifestó que el mandato recibido de la población le fija una nueva dinámica de trabajo a la ACP, que a la vez mantendrá su política de transparencia en todos los esfuerzos relacionados con el proyecto de ampliación. El magistrado presidente del TE,

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) recibió del Tribunal Electoral (TE) la credencial con el mandato popular de los panameños para la construcción del Tercer Juego de Esclusas tras la aprobación de la propuesta en el referéndum del pasado 22 de octubre con el 76.33% de los votos.



Eduardo Valdés Escoffery, destacó que el evento electoral llamó la atención de los observadores internacionales porque no existen precedentes en el mundo que una obra pública sea sometida a la consulta de la población en un referéndum.

"Es como una orden de proceder que viene del soberano, del pueblo panameño de manera directa, y

eso tampoco tiene antecedentes en nuestra historia, y todo indica que no lo va a tener jamás en el futuro", expresó el magistrado. El TE entregó la credencial a la ACP 10 días después del histórico referéndum y una semana después de la oficialización de los resultados por parte de la Junta Nacional de Escrutinio (JNE) al presidente de la República, Martín Torrijos Espino.

Oficializan triunfo del Sí

Tan sólo tres días después de las votaciones, la victoria del Sí fue confirmada durante un acto en el Teatro La Huaca del Centro de Convenciones Atlapa donde el presidente de la JNE, Ernesto Boyd, traspasó al magistrado presidente del TE la llave de la urna que custodia las actas de los 41 circuitos electorales y el dispositivo de memoria con la información de los resultados del sufragio.

Boyd consideró que los panameños cumplieron su misión patriótica al término de la jornada en la que confirmaron su compromiso con la democracia. "No hay vencidos ni vencedores. Hemos elegido ampliar el Canal de Panamá mediante un tercer juego de esclusas. Ahora es el momento de acompañar esta decisión porque tendremos retos y oportunidades", apuntó.

El presidente de la JNE entregó el acta de proclamación de los resultados oficiales al presidente de la Asamblea Nacional de Diputados, Elías Castillo, y al presidente Torrijos Espino. El gobernante destacó la contundencia de la decisión de los votantes quienes en mayoría expresaron su voluntad para ampliar el Canal mediante la propuesta de la ACP para la construcción de un Tercer Juego de Esclusas. "No ha existido ni referéndum ni elección con mandato más claro del pueblo. Culmina una jornada única. El pueblo se ha pronunciado. Todos los ciudadanos tuvieron la oportunidad de ejercer el derecho al voto", subrayó.



Líder más innovador

PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL CANAL DE PANAMÁ, DR. RICAURTE VÁSQUEZ, GALARDONADO CON EL PREMIO "LÍDER MÁS INNOVADOR" POR LA REVISTA LATIN TRADE

VÁSQUEZ HABLÓ SOBRE CÓMO LA AMPLIACIÓN DEL CANAL CONVERTIRÍA A PANAMÁ EN EL CENTRO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE LAS AMÉRICAS

El presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y ministro para Asuntos del Canal, Dr. Ricaurte Vásquez Morales, fue galardonado "Líder más innovador" durante la entrega de la XII edición anual de los Premios "Bravo" de Negocios otorgados por la revista Latin Trade, en ceremonia celebrada en Coral Gables, Florida, el viernes 27 de octubre de 2006. El doctor Vásquez fue distinguido por su dedicación al Canal de Panamá, muy en particular por su trabajo en las finanzas públicas de la República de Panamá y la propuesta de ampliación del Canal.

Todos los años, más de 350,000 lectores a nivel internacional de la revista Latin Trade nominan a los ganadores de los Premios "Bravo" de Negocios. Los postulados son líderes latinoamericanos en el gobierno, los negocios, las finanzas y la tecnología, así como a quienes se

distinguen en las áreas del medio ambiente y labores humanitarias.

"Recibo esta medalla con gran humildad, y la comparto con los muchos e industriosos colaboradores que conforman la fuerza laboral del Canal. A diario trabajamos arduamente para alcanzar los mayores beneficios para el pueblo panameño. Con el resultado del reciente referendo nacional, hemos recibido un claro mandato del electorado panameño para llevar a cabo la ampliación del Canal, y estamos prestos a comenzar la tarea que tenemos por delante", declaró Vásquez.

Durante la entrega de los Premios Latin Trade "Bravo" de Negocios, Vásquez participó, junto con otros líderes empresariales de América Latina, en una discusión de mesa redonda sobre negocios en Panamá. Entre los temas abordados por Vásquez se incluyó el proyecto de ampliación, al igual que las oportunidades de negocios e inversiones en Panamá. "Panamá es un país en movimiento y avanza de una manera muy positiva. En Panamá se anticipa un crecimiento económico, en términos reales, de siete por ciento este año; y con la ampliación del Canal, estamos listos para convertirnos en el centro de transporte y logística de las Américas", añadió el doctor Vásquez.



CORAL GABLES, FL. (EEUU) El ministro para Asuntos del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales (der) recibe el premio "Líder más innovador" en manos de Greg Brown, editor jefe de la revista de negocios Latin Trade el 27 de octubre pasado durante la entrega de XII Premios Bravo de Negocios otorgados por la revista Latin Trade en Coral Gables, Florida (EEUU). Los premiados fueron postulados por más de 350.000 lectores de la revista y por el equipo editorial de la publicación que luego lo consultó entre ejecutivos, funcionarios y académicos.

(FOTO: ACP-EPD)

La XII entrega anual de los Premios Latin Trade "Bravo" de Negocios se celebró en el histórico Hotel Biltmore en Coral Gables, Florida, los días 26 y 27 de octubre. En la concurrida ceremonia participaron más de 300 líderes de toda América Latina, entre ellos presidentes, directores ejecutivos y ministros de gobierno.

ACP en reunión marítima

Alemán Zubieta informó sobre los resultados del referéndum y explicó el impacto de la ampliación del Canal de Panamá en la industria marítima internacional.

El Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, está participando en el "World Shipping (China) Summit 2006" que se realiza en Shenzhen, República Popular de la China, acompañado por el Ing. Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo. Este evento cuenta con la participación de los más destacados representantes de navieras, puertos, armadores y asociaciones de la industria marítima internacional quienes se reúnen anualmente para tratar temas que impactan a la industria y discutir cómo aprovechar las oportunidades y manejar los retos que se les presentan.

Ayer 2 de noviembre, Alemán



Alberto Alemán Zubieta junto al Capitán Wei Jiafu, presidente de COSCO.

Zubieta participó en un panel de discusión cuyo tema central fue las oportunidades y retos que enfrentan los puertos a nivel mundial. Alemán Zubieta aprovechó la ocasión para informar a los presentes

sobre los resultados del referéndum sobre el Canal y explicar el impacto que la ampliación del Canal de Panamá tendrá en la industria marítima. En el mismo panel participaron Doug Marchand, director ejecutivo de la Autoridad Portuaria de Georgia, entidad que promueve junto con la ACP el uso de la ruta marítima a través del Canal de Panamá para los embarques que se transportan de Asia a la costa este de los Estados Unidos; y los presidentes de los puertos de Yantian, Amsterdam y Róterdam.

Más de 300 representantes de la industria marítima están presentes en el "World Shipping (China) Summit 2006". Entre ellos se encuentran miembros de la Junta Asesora de la ACP, como el Capitán Wei Jiafu, presidente de COSCO y presidente de la Asociación de Armadores de China, y Tommy Thomsen, socio de A.P. Moller-Maersk Group.

También participan los presidentes de asociaciones que representan los intereses de los navieros como Intertanko, Intercargo y Bimco, así como los directivos de más alto nivel de las líneas navieras que utilizan la vía interoceánica, entre ellas, Mitsui O.S.K. Lines, NYK Line, K-Line, Hanjin Shipping, y Yang Ming Marine.

Entrevista

"Una vez aprobado el referéndum necesitábamos recibir un mandato, y eso lo hemos cumplido ya con el Tribunal Electoral"

Dr. Ricaurte Vásquez, presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

En entrevista ofrecida a El Faro, el Dr. Ricaurte Vásquez se refiere al futuro del Canal y los pasos a seguir para llevar adelante el proyecto de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas.

"Con la entrega de este mandato hemos cerrado el círculo que comenzamos el 24 de abril y creo que ese es un paso importantísimo.

LOS PRIMEROS PASOS

Ahora sí, la administración puede proponerle a la junta directiva cambios y puedo citar algunos, por ejemplo:

El presupuesto del año fiscal 2007 no contempla los trabajos necesarios para iniciar el programa de ampliación del Canal de Panamá. Ahora tenemos un mandato para modificar ese presupuesto y en su debido momento eso se va a dar. Vamos a iniciar trabajos en materia de impacto ambiental, porque antes teníamos una propuesta, pero ahora tenemos un proyecto así que podemos iniciar los trabajos de impacto ambiental, porque la ley establece que es sobre proyectos que uno hace esos trabajos.

Contrario a lo que se piensa, nosotros no hemos hecho como Autoridad ni mucho menos como Junta Directiva provisiones o gastos previos en aras de hacer los trabajos de ampliación. Hay algunas tareas que son similares, por ejemplo, algunos de los trabajos que estamos haciendo ahora de profundización y ensanche del Corte Culebra y de los canales de navegación interna pueden redefinirse para que lleguen a las métricas que requiere la ampliación del Canal; pero mientras tanto seguían siendo trabajos diseñados para la navegación tal como opera el Canal en la actualidad.

Posiblemente el tema más interesante va a ser el de los peajes. Y en este tema tenemos que salir al paso muy temprano para definir, demostrar y constatar que nuestra propuesta en materia de precio, que sostiene la ampliación del Canal de Panamá y sobre la cual gravita el hecho de que el proyecto no puede ser financiado con recursos del Estado sino solamente con recursos de la ACP, se puede materializar. Ese



es uno de los primeros elementos que tenemos que presentar al mercado y eso tiene todo un procedimiento de acuerdo a las normas de la Autoridad, que incluye entre otras cosas, una audiencia pública.

INTERÉS EN EL PROYECTO

En materia de financiamiento, yo creo que la Autoridad del Canal de Panamá ha recibido la visita de todos los bancos de primera línea que han mostrado su interés de participar de una manera u otra en el tema de financiamiento del Canal de Panamá. Yo creo que eso es algo que va a venir después. Hay un trabajo básico que hay que comenzar a desarrollar inmediatamente pero hay otros elementos importantes. Ahora la estructura de trabajo del grupo que tiene la responsabilidad de este proyecto tiene como cinco o seis frentes distintos. Tiene un tema

ambiental importante, tenemos un tema de precios y peajes que también es importante. Tenemos que hacer trabajos básicos en tema de financiamiento, recordemos que ésta es una organización que nunca se ha acercado a los mercados de financiamiento. Tenemos algunos trabajos de ingeniería que hay que discutir, tenemos aspectos internos de organización, también desde el punto de identificación de competencias necesarias para poder establecer los equipos de trabajo. Yo creo que hay una gran cantidad de tareas que hay que desarrollar y la autoridad está consciente de eso. En lo que toca al financiamiento, creo que hay que comenzar mas no necesariamente completar en los próximos seis o siete meses. Yo creo que en la medida en que estos programas van caminando se van alimentando entre sí y en la medida que se alimentan entre sí van a producir una mejor definición de los

requerimientos, inclusive los requerimientos financieros.

LICITACIONES Y OBRAS

Yo creo que existe una gran ansiedad por ver la construcción de las esclusas. El inicio de la construcción de las esclusas como claramente lo indica la propuesta, será a partir del año 2009. Creo que la Autoridad del Canal de Panamá se va a dar todo el año calendario próximo, 2007, en la preparación de unos pliegos que son relativamente complicados. Una de las primeras áreas de trabajo se hará dentro del Canal de Panamá al revisar el alcance del programa de profundización y ensanche del Corte Culebra y el canal de navegación del Lago Gatún. Estas obras se ejecutan con recursos propios de la ACP. Pero el proceso de licitación para llegar a quién va a ser el contratista general que va a construir la obra en sí, eso es algo que va a tomar un poco de tiempo y va a ser dentro del calendario que nosotros hemos propuesto. Así que en los años 2009, 2010, 2011 será probablemente cuando tendremos el grueso de la construcción de obra civil, pero sigue existiendo una gran cantidad de trabajo que tenemos que desarrollar. Hasta la fecha, la ACP ha tenido gran éxito en el manejo y adjudicación de los contratos que licita. Los principios de transparencia y amplia competencia rigen los procesos de selección de la entidad. Se mantendrán estos mismos principios para el futuro y posiblemente los procesos de control y verificación serán un tanto mayores, ya que se ha establecido por ley procedimientos adicionales en aras de la transparencia. A la Autoridad estos requisitos adicionales no le incomodan. ¡No hay nada que esconder!

La ACP es muy severa en los procesos de selección y espera lograr la participación de los mejores proponentes, tanto nacionales como extranjeros en todas las actividades que se van a desarrollar. Como una iniciativa se ha propuesto hacer un recorrido a nivel nacional explicando nuevamente los procesos y métodos de contratación de ACP para que los panameños se compenetren cada vez más con los mismos. Ahora que ha terminado el referéndum, la ACP continuará acercando a todos los panameños a su canal.

Los peajes y el Canal: recuento histórico

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Desde que el Canal abrió al comercio mundial, en 1914, los buques han pagado peaje para transitarlo. Al igual que en las carreteras modernas, el peaje constituye el pago por el servicio requerido a utilizar la vía. Sin embargo, el monto a pagar varía de acuerdo con el volumen de carga y las medidas del buque.

Los peajes se utilizan para cubrir los costos de funcionamiento del Canal y los pagos al Tesoro Nacional que estipula la Constitución Política. Además, sirven para financiar los programas de mejoras al Canal, que permiten brindar un tránsito seguro, confiable y eficiente.

De conformidad con la ley orgánica de la Autoridad del Canal, la junta directiva del Canal fija los peajes, las tasas y los derechos por el uso de la vía y sus servicios conexos, con la aprobación final del Consejo de Gabinete. Cualquier modificación de los peajes y de las reglas de arqueo está sujeta a un proceso previo de consulta y de audiencia pública, que permita a los interesados participar y exponer sus opiniones y argumentos.

Para calcular los peajes, el Canal utiliza el sistema de medición de tonelaje conocido como Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB). Este sistema sigue las normas de la Convención Internacional de Arqueo de Buques de 1969 y fue implementado en el Canal a partir del 1.º de octubre de 1994. Para determinar el tonelaje neto del Canal, se aplica una fórmula matemática sobre el volumen total del buque. Este tonelaje, a su vez, se multiplica por una tarifa que varía si el buque va cargado o en lastre (vacío).

Aumentos de peaje

El Canal ha experimentado aumentos en sus tarifas de peaje en repetidas ocasiones. El primer

Nuevo cargo por TEU implementado en varias fases

Peajes por TEU	Fecha de Implement
\$42	1 de mayo de 2005
\$49	1 de mayo de 2006
\$54	1 de mayo de 2007*
*Programado	

Nuevos peajes para los portacontenedores en lastre (sin pasajeros ni carga)

Peajes por TEU - Lastre	Fecha de Implement
\$33.60	1 de mayo de 2005
\$39.20	1 de mayo de 2006
\$43.20	1 de mayo de 2007*
*Programado	

...la junta directiva del Canal fija los peajes, las tasas y los derechos por el uso de la vía y sus servicios conexos.

aumento, en un 19.7%, entró en vigencia el 8 de julio de 1974, con el propósito de producir un ingreso adicional que permitiera recuperar los costos operativos. Ello se debió a que 1973, el Canal registró pérdida en sus operaciones.

Aunque los ingresos por peaje aumentaron consecuentemente, los gastos superaron a los ingresos debido a la inflación de los años 70. Como resultado, se implementó un segundo aumento de las

tarifas de peaje, en un 19.5%, el 18 de noviembre de 1976. A éste le siguió un tercer aumento, en 29.3%, el 1.º de octubre de 1979.

El cuarto aumento de las tarifas de peajes, en 9.8%, entró en vigencia el 12 de marzo de 1983, para compensar la pérdida en los ingresos del Canal debido a la desviación del petróleo de Alaska por el oleoducto transístmico. Sin embargo, antes de que terminara la década, el 1.º de octubre de 1989, el Canal implementó su quinto aumento en las tarifas de peajes, esta vez en 9.8%.

La década del 90 fue testigo de dos nuevos aumentos en las tarifas de peajes, para financiar los programas de modernización y mejoras del Canal. Así, el 1.º de octubre de 1992, el Canal implementó el sexto aumento en las tarifas de peajes, en un 9.9%. El séptimo, sin embargo, se implementó en dos partes. El 1.º de enero de 1997, las tarifas aumentaron en 8.2% y el 1.º de enero de 1998, aumentaron un 7.5% adicional.



Los peajes y el Canal: recuento histórico

Cambios en el sistema de peajes a partir del 2000

Con la transferencia del Canal a Panamá, la gestión del Canal pasó de una operación de punto de equilibrio a un modelo orientado al mercado y enfocado en la atención al cliente, la confiabilidad y la rentabilidad. Ello trajo consigo nuevos cambios en el sistema de peajes.

De esta manera en octubre de 2002 el Canal adoptó una nueva estructura de peajes. La estructura vigente hasta entonces, que databa de 1912, se basaba en un precio único para todos los buques.

Éste segmentó a los buques por tipo y tamaño, y separó los costos en concepto del uso de locomotoras que ahora son aplicables de acuerdo a las necesidades específicas de tránsito de cada buque. Mediante este sistema se procura la equidad al establecer que cada buque pague por los recursos que utiliza.

El sistema de segmentación por tipo y tamaño de buque amplió la posibilidad de la ACP de ofrecer nuevos productos a los diferentes segmentos del mercado y la coloca en posición de mejorar competitivamente el servicio que presta a sus usuarios. De igual modo, permitirá que el Canal continúe su programa de modernización para permanecer como una ruta de primer orden del comercio mundial y estratégica para el desarrollo socioeconómico de Panamá.

La nueva estructura de peajes fue implementada en dos fases a lo largo de un periodo de nueve meses:

1. El 1.0 de octubre de 2002 un aumento promedio de 8%;
2. El 1.0 de julio de 2003 un aumento promedio de 4.5%.

Carga sobre cubierta

-A partir del 1 de mayo de 2005, entró en vigencia un nuevo sistema de arqueo y peajes para los buques portacontenedores y para otros tipos de buques con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta. La ACP adoptó el TEU como la



nueva unidad de arqueo para los buques portacontenedores, en reemplazo del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB).

Antes de la entrada en vigencia del nuevo sistema la ACP cobraba a los buques portacontenedores por una pequeña porción (8.78%) de la carga transportada sobre cubierta y aplicaba la tonelada CP/SUAB a los espacios cerrados y bajo cubierta.

La implementación del nuevo sistema equipara a la ACP con los estándares internacionales al adoptar el TEU como la unidad de arqueo para los buques portacontenedores y cobrar por la capacidad total de carga de contenedores de los

buques, ajustada por las restricciones de visibilidad de la ACP.

Para otros tipos de buques con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta, la ACP continuará aplicando la tonelada CP/SUAB para medir los espacios cerrados y los espacios bajo cubierta, y aplicará el peaje por TEU de acuerdo a la primera tabla, a los contenedores sobre cubierta al momento del tránsito.

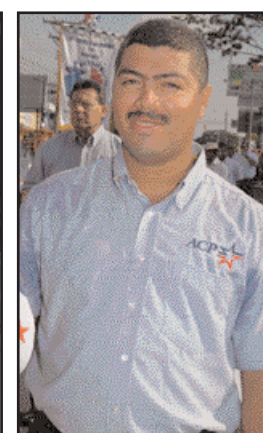
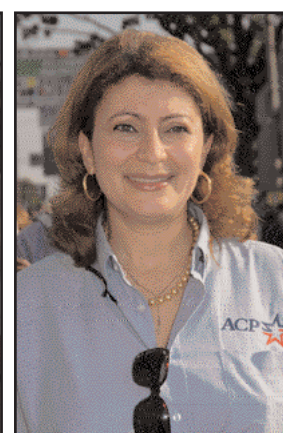
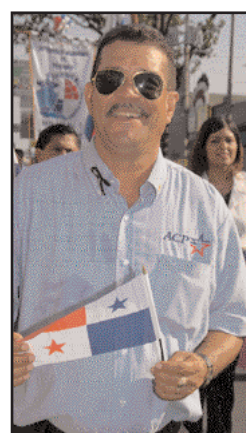
A partir del 1 de mayo del 2006 entró en vigencia la segunda fase del nuevo sistema de arqueo y peajes para los buques portacontenedores y para otros tipos de buques con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta.





Fiesta por la Patria

Con mucha alegría y fervor patriótico, empleados del Canal de Panamá participaron en los desfiles del 3 y 4 de noviembre en Panamá y 5 de noviembre en Colón. Han pasado siete años desde que la Autoridad del Canal de Panamá participara por primera vez en las festividades patrias, luego de que el Canal revirtiera a manos panameñas en diciembre de 1999.



Finaliza ensamblaje de locomotoras

Las últimas dos locomotoras ensambladas en Panamá se han integrado a la flota de locomotoras de las esclusas del Canal. Cien nuevas unidades forman la flota, de las cuales 16 fueron ensambladas en los talleres localizados en las esclusas de Pedro Miguel, por un grupo de artesanos panameños.

ARIYURI HIM DE MANTOVANI

Este proyecto de ensamblaje inició en el año 2004, luego de una modificación al contrato de adquisición de estos equipos, otorgado a la corporación Mitsubishi, junto a Toyo Denski y Kawasaki Heavy Industries.

Las primeras dos locomotoras ensambladas fueron las número 154 y 155, que entraron en servicio un 2 de noviembre, ante la mirada de representantes de la compañía fabricante, mostrando sendas placas en las que se leía "Ensambladas en Panamá".

A fines del mes de octubre pasado, los artesanos canaleros dieron los toques finales a estas últimas unidades, hicieron pruebas en los talleres y las pusieron en operación, sin que hayan reportado algún incidente. Pero esto no es nuevo: desde el 2004, las locomotoras ensambladas en Panamá han ido incorporándose a la flota sin ninguna novedad. Para los técnicos japoneses, la capacidad de los artesanos panameños es superior y muchas de las técnicas usadas en Japón se han mejorado en Panamá.

Para Oscar Páez, líder mecánico del equipo que participó en el proyecto, la capacitación ha sido un factor muy importante en el Canal. "Con este trabajo hemos aprendido mucho. Además, nos hemos convertido en los maestros de nuestros compañeros que no participaron, y es que esa era la idea, ser agentes multiplicadores de lo que hemos aprendido"

"Estas locomotoras tienen algo de cada uno de nosotros, llevan un pedazo de nuestra vida, nosotros hemos armado estos equipos, hemos puesto todo nuestro empeño para beneficio del Canal y de Panamá", comenta muy orgulloso Roberto Domínguez, uno de los electricistas que participó desde el inicio en el proyecto.



La experiencia fue enriquecedora, puesto que el grupo de artesanos proviene de las tres esclusas, garantizando que el mantenimiento de estas nuevas unidades sea hecho por personal panameño ampliamente capacitado.

"Estamos complacidos con el reemplazo de la flota, ya que podremos dar mejor servicio a nuestros clientes pues contaremos con equipo que tiene mayor capacidad para manejar el volumen de carga, que cada día aumenta por el Canal", comentó María Ruíz, ingeniera encargada del proyecto.

El nuevo modelo es más liviano, fuerte y veloz. Se ha comprobado que han reducido el tiempo de los esclusajes.

Al finalizar esta fase del programa de modernización, podemos decir que el artesano panameño puede lograr cualquier reto que se proponga, ya que cuenta con la capacidad, la voluntad y el empeño para hacer que el Canal se mantenga como una ruta de tránsito segura y confiable.



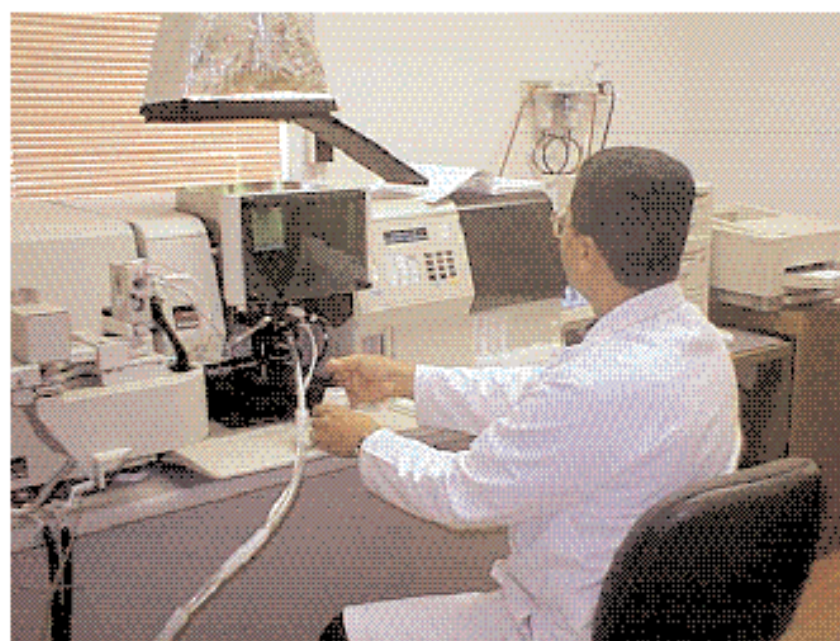
Informan sobre calidad del agua en la Cuenca Hidrográfica del Canal

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) presentó recientemente el Informe de Calidad de Agua 2003-2005 a diversas instituciones gubernamentales y académicas, organizaciones no gubernamentales y empresas vinculadas a temas ambientales, así como a sus colaboradores. Esta publicación permite el conocimiento del recurso hídrico en la Cuenca, y contribuye a la mejor toma de decisiones sobre políticas, programas y proyectos que coadyuven a un uso sostenible en la CHCP. La información contenida constituye una línea base a considerar para el estudio de la calidad del agua, su adecuada vigilancia y seguimiento, y las proyecciones de uso, con el fin de realizar acciones que garanticen su conservación.

Con la transferencia de las instalaciones y áreas operativas del Canal a los panameños, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) asumió, por mandato constitucional, además de las tareas relacionadas con la operación del Canal, la responsabilidad de la administración, uso y manejo del recurso hídrico en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP). La ACP debe garantizar su disponibilidad en cuanto a cantidad y calidad para diferentes usos, particularmente, el abastecimiento humano además del tránsito de barcos por el Canal.

En respuesta a esta responsabilidad, la ACP creó la Unidad de Calidad de Agua en la División de Administración Ambiental, y estableció el Programa de vigilancia y seguimiento de la calidad de agua en la CHCP. Este Programa comprende, entre otros componentes, la vigilancia de la calidad del agua en las estaciones permanentes de la CHCP ubicadas en los lagos Gatún (11), Miraflores (5) y Alhajuela (5); los ríos principales y tributarios, Chagres (1), Gatún (1), Pequení (1), Boquerón (1), Trinidad (1), Ciri Grande (1), Caño Quebrado (1) y Río Piedra (1). En el programa también se incluyeron algunos proyectos especiales desarrollados en zonas con diversos tipos de actividades humanas (porquerizas, cultivos de piñas, manejo integrado de cuenca), en las subcuencas del río Gatuncillo (15), Caño Quebrado (6) y Timajones (6).

Forman parte del Programa



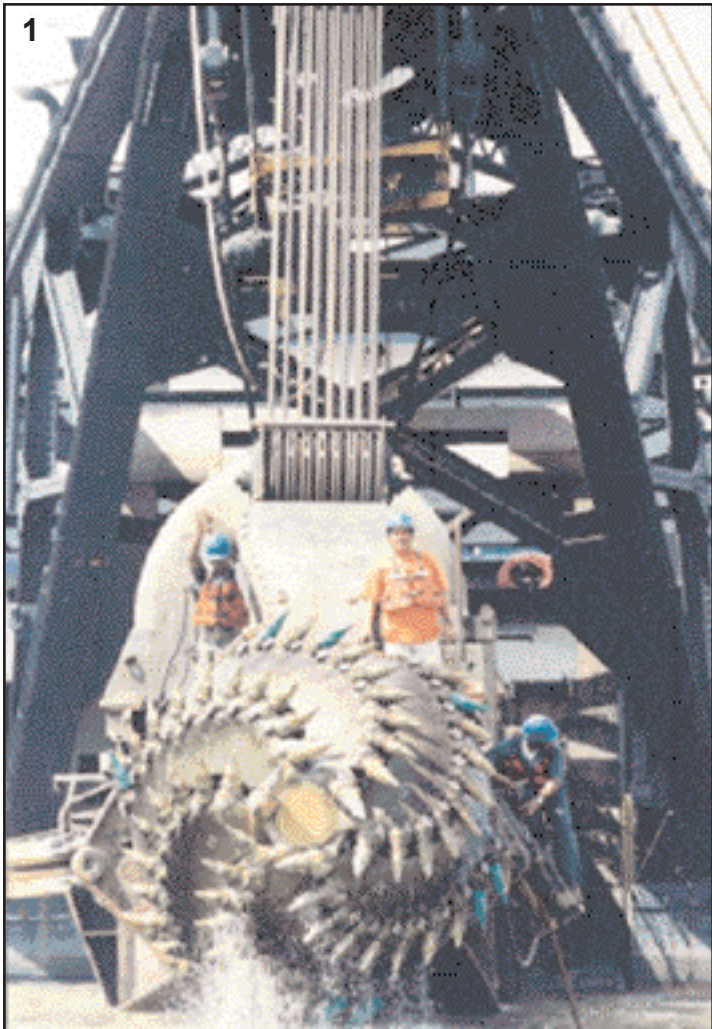
diversas actividades que, sin limitarse a, incluyen: mediciones de campo; colectas de muestras; análisis físicos, químicos y microbiológicos; control de calidad de los datos generados;

almacenamiento e interpretación de datos, así como la generación de informes generales y específicos. Dichas actividades son realizadas a través de una serie secuencial de eventos

ejecutados tanto en el campo como en el laboratorio, utilizando de referencia el Manual de campo para la recolección de muestras de agua superficial, el Procedimiento para la toma y análisis de muestra de calidad de agua en la CHCP que forma parte del Sistema de Gestión Ambiental (conforme a la norma ISO 14000-2004), y el "Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater" (20th Edición, 1999).

El volumen I del Informe contiene las descripciones de las 62 estaciones de muestreo en los ríos, lagos y proyectos especiales, sus correspondientes resultados de mediciones y análisis de los 21 parámetros de calidad de agua en 92 muestras mensuales obtenidas del período 2003 a 2005 (en lagos se toman muestras a dos profundidades en cada estación). Además, este informe cuenta con los Índices de Calidad de Agua mensuales para el período señalado.

El Volumen II contiene el análisis de los datos (estadística descriptiva, diagramas de cajas, mapas de interpolaciones, diagramas de aniones y cationes). También incluye una relación de la mediana de 5 de los 21 parámetros medidos (oxígeno disuelto, nitratos, fosfatos y E. coli) para cada estación, y su análisis respecto a valores guías de referencia para diversos usos, así como un balance general de la calidad del agua en las distintas estaciones de la CHCP.



El Canal en imágenes

- (1) Mindi: majestuosa fiera de acero: Jay Gibson, Dragado.
- (2) El futuro nos visita: José B. Arrue, Seguridad.
- (3) Tempranito en la mañana: Juan Almillátegui, Miraflores.
- (4) En sus marcas, listos, fuera . . . hacia el Sur: Ajax Murillo, Manejo de Cuenca.

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.



Ventana internacional

La lección del Canal de Panamá

Andrés Openheimer
El Nuevo Herald
29 de octubre de 2006

El referéndum que se acaba de aprobar para expandir el Canal de Panamá debería servir como un buen recordatorio para la nueva camada de políticos antihispanos en Estados Unidos - frecuentemente disfrazados de defensores del control inmigratorio-sobre cuán equivocados estuvieron sus predecesores en uno de los mayores debates sobre América Latina que se recuerden en Washington.

Me refiero a la confrontación que se dio en el Congreso norteamericano durante la ratificación de los tratados del Canal de Panamá de 1977, por los cuales la vía oceánica pasaría al control total de Panamá en el año 2000. Poderosos senadores y periodistas opuestos a la decisión del presidente Jimmy Carter de traspasar el control del canal adujeron que Panamá jamás sería capaz de operar eficientemente una de las vías oceánicas más grandes del mundo.

“Panamá carece totalmente de capacidad de administración” dijo el Almirante Thomas H. Moorer, ex Jefe del Estado Mayor conjunto, a un comité del Congreso durante el proceso de ratificación en 1978. “Es muy dudoso que pueda adquirir la capacidad de mantener y operar eficientemente el canal...incluso después del 2000”.

“El canal no opera con buenas intenciones, sino que requiere el manejo eficiente de una compleja serie de compuertas”, dijo el senador Paul Laxalt, de Nevada, al mismo Comité. “Panamá no tiene personas calificadas para eso”.

El senador Barry Goldwater, de Arizona, fue citado por The New York Times el 23 de febrero de 1978 diciendo que la corrupción endémica de Panamá arruinaría la administración del canal. “Yo conozco a estos países latinos. Se muy bien cuando es perfectamente correcto mentir. En los Estados Unidos no podrían salirse con la suya con el tipo de cosas que hemos visto en muchas otras partes del mundo”, dijo Goldwater.

Sin embargo, la historia está demostrando que los opositores del Tratado no podían haber estado más equivocados.

Esta semana, tras la aprobación el domingo del referéndum para destinar \$5,300 millones para la expansión del Canal, decidí averiguar cuán eficiente ha sido la administración del Canal desde que los panameños se hicieron cargo del control total de la vía oceánica el 31 de diciembre de 1999.

Virtualmente por donde se mire, la respuesta es

mejor que cuando estaba bajo el control de los Estados Unidos”.

Linda Watts, la ex embajadora de Estados Unidos en Panamá entre el 2002 y el 2005, está de acuerdo. En una entrevista telefónica, me dijo que la operación del Canal en manos panameñas ha sido “sobresaliente”. Agregó: “La comunidad carguera



que los panameños han manejado el Canal muy bien:

-Los ingresos del Canal de Panamá se han disparado de \$769 millones en el 2000, el primer año bajo el control panameño, a \$1,400 millones en el 2006, según cifras de la Autoridad del Canal de Panamá.

- El tráfico a través del Canal se incrementó de 230 millones de toneladas en el 2000 a cerca de 300 millones de toneladas en el 2006.

-El número de accidentes ha descendido de un promedio de 28 por año al final de los años noventa, a 12 accidentes en el 2005.

-El tiempo de tránsito promedio a través del Canal es de cerca de 30 horas, casi lo mismo que al final de los noventa, a pesar de que están cruzando barcos más grandes.

-Los gastos del Canal se han incrementado mucho menos que los ingresos en los últimos seis años, de \$427 millones en el 2000 a \$497 millones en el 2006. “Todos los indicadores son positivos”, me dijo el jefe de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, en una entrevista esta semana. “Al contrario de lo que decían quienes afirmaban que Panamá sería incapaz de operar una de las rutas más grandes del comercio mundial, se ha demostrado lo contrario: se ha administrado no sólo bien, sino

internacional está muy satisfecha”.

Algunos de los actuales campeones del aislacionismo en Estados Unidos - como Lou Dobbs de CNN y el recurrente candidato presidencial Pat Buchanan - han puesto el grito en el cielo por el hecho de que una empresa de Hong Kong, Hutchinson Whampoa Ltd., esté operando dos de los seis puertos de Panamá.

Panamá dice que es una operación puramente comercial. El embajador de los Estados Unidos en Panamá, William Eaton, fue citado por The Associated Press esta semana diciendo que los intereses de China en el Canal son “puramente económicos”.

Mi opinión: Latinoamérica podrá tener toda clase de problemas, pero lo cierto es que la historia demuestra que los aislacionistas norteamericanos están frecuentemente más influenciados por sus prejuicios antihispanos que por la realidad.

En lugar de construir muros para separar más a los Estados Unidos de América Latina, Washington debería seguir el ejemplo europeo y construir puentes con la región. Tal como lo demuestra la historia del traspaso del Canal de Panamá, los aislacionistas norteamericanos se equivocaron en grande.

