

Revista informativa de
la Autoridad del Canal
de Panamá ACP



LA RUTA DEL MUNDO

Panamá y su Canal

JULIO 2008



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Un lugar como ninguno en el mundo.

Horarios:

Abierto lunes a domingo, incluyendo días feriados.

Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquerías y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.

Restaurante abierto de 12:00 p.m. a 11:30 p.m.

Contáctenos al 276-8325 ó 276-8449 para más información
sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá.
Escríbanos a cvm@pancanal.com

JUNTA DIRECTIVA:

Dani Kuzniecky (Presidente)

Adolfo Ahumada

Guillermo Chapman

Ricardo de la Espriella

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo A. Quirós B.

Abel Rodríguez C.

Alfredo Ramírez Jr.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

José Barrios Ng
Subadministrador



Fernán Molinos
Vicepresidente
de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
Jefe de Redacción

Fotógrafos
Armando de Gracia
Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Lina Cossich

Diseño y diagramación
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

ambiente



abordaje



travesía



compás



abordaje pág. 17-18-19

Una voz en dos tiempos históricos.

ambiente pág. 5-6

La ampliación llega a Campana.

compás pág. 20-21-22

La globalización irreversible.

ampliación pág. 7-8

Las decisiones de un gigante.

brújula pág. 23

Nuevo empuje para
la estrategia marítima.

travesía pág. 9-10-11

El mundo unido por
un país y su canal.

reseña pág. 24-25

Lo último en tu Canal.

punte pág. 12

Tu oportunidad de seis
meses invaluable.

trayectoria pág. 26

Llegó la nueva flota de la ACP.

PASOS DE GIGANTE

Panamá es uno de los países territorialmente más pequeños y con menor población del mundo, pero su comportamiento y las decisiones de su gente son las de un gigante.

En todos los ámbitos en los que incursiona el país, trasciende. En las artes, los deportes y la cultura hay exponentes que confirman la expresión según la cual "Panamá es mucho más que un Canal".

Desde el inicio de nuestra historia republicana, la vía interoceánica es un símbolo e impronta de Panamá en virtud de las luchas, los sacrificios y las reivindicaciones asociadas a sus 94 años de vida.

El Canal es parte de lo que somos: puente del mundo y punto de encuentro cultural y económico. Como bien dice la campaña internacional de turismo de Panamá, "somos el país que abrió su tierra para unir al mundo".

La vía interoceánica conecta cada semana a 144 rutas marítimas de más de 80

países. También hay que sumar la conectividad aérea y de servicios que ofrecemos.

Somos la ruta del mundo, como lo comprobaron recientemente jóvenes de 56 países que tuvieron la oportunidad de conocer el país y su Canal, y cuyos testimonios están contenidos en esta edición de El Faro.

Damos pasos de gigantes porque la decisión panameña de ampliar el Canal ha impactado la industria naviera mundial a tal punto que ahora, otra vez, tiene que definir el tamaño de sus buques según las dimensiones del tercer juego de esclusas.

Además, esta obra se encamina, cuando sea concluida en el 2014, a revolucionar los patrones de comercio de la región para potenciar las economías de nuestros vecinos, al tiempo que catapulta a Panamá como el principal centro de logística y transporte del continente, con sus obvios beneficios para el desarrollo nacional.



CAMPANA



SE PINTA DE VERDE

A 60 kilómetros del Canal, una familia capireña recibe los beneficios de la ampliación de la vía interoceánica mientras contribuye a reforestar uno de los parques nacionales de Panamá.

Por Vianey Milagros Castellón

A 850 metros sobre el nivel del mar, Deyanira Núñez produce parte de los 60 mil plantones que vestirán de verde el Parque Nacional de Altos de Campana. Esta capireña nacida y criada en el pequeño poblado de Chicá, es una de las 12 personas –en su mayoría mujeres– encargadas de sembrar las especies con las cuales se reforestará parte del parque ubicado a 60 kilómetros de la ciudad de Panamá.

Este proyecto forma parte de la reforestación que el Programa de Ampliación del Canal realiza basado en la resolución ambiental que aprueba el Estudio de Impacto Ambiental Categoría III de la obra, la cual estipula que por cada hectárea de bosque impactada, otras dos deben ser reforestadas.

En el caso del Parque Nacional de Altos de Campana, se trata de las primeras 30 hectáreas que serán repobladas para compensar el área donde se ejecuta el segundo contrato de excavación seca de la Ampliación del Canal. Deyanira es una de las protagonistas de este proyecto. Esta ama de casa es una comerciante a pequeña escala que ha encontrado en la venta de plantas ornamentales su fuente de ingreso. Expandir su negocio a la reforestación le pareció, entonces, un paso obvio a seguir.

“Las otras socias me habían dicho que les había ido bien, así que yo tomé este proyecto de seis mil plantones, busqué a mi hermana y a mi mamá para que me ayudaran, y comenzamos a sembrar”, dice.

Estas mujeres habilitaron un terreno familiar para la primera siembra de roble, macano y nance, todas especies nativas del parque enclavado cerca de las costas de Chame. Los supervisores del proyecto quedaron tan impresionados con su labor, que le dieron la custodia de otros seis mil plantones.

“Deyanira, de haber sabido que te iba a ir tan bien, te hubiera dado los 60 mil plantones todos a ti”, bromea Maritza Jaén, jefa de proyectos ambientales de la Sociedad Nacional para el Desarrollo de Empresas Rurales (Sondear), durante una de sus visitas de control. Sondear es la empresa a la cual la ACP adjudicó el contrato para reforestar las 30 hectáreas del parque y que en los últimos meses se ha encargado de pulir las habilidades de los productores de Chicá.



En Panamá Oeste se cultivan las especies nativas para la reforestación de 30 hectáreas en el Parque Nacional de Altos de Campana, como compensación ecológica de la Ampliación del Canal.



“Ellos ya tienen los conocimientos básicos con sus viveros, así que solo les dimos la capacitación necesaria para mejorarlos”, dice Jaén.

Una de sus alumnas fue Rosa Yangüez, quien administra una parcela dentro del Parque Nacional Altos de Campana.

“Antes tuvimos un curso bastante largo en Chiriquí, donde fuimos a ver cómo sembraban sus plantas. Aprendimos bastante, porque antes llenábamos las bolsas por llenar y las poníamos por aquí y por acá”, dice.

Ahora, sus plantones están alineados con una precisión matemática y sus informes de avance, aunque están escritos a mano en sencillos papeles de cuaderno escolar, detallan el crecimiento de los marañones, espavé, copé y otras especies que esperan empezar a sembrar en este mes de julio.

Para Rosa, la reforestación también es un asunto de familia. Todos los días, ella recorre junto con su esposo, su hijo y su nuerca la empinada pendiente para llegar hasta su

sembradío de especies nativas capireñas.

La selección de esta parcela, junto con el resto de las zonas a reforestar, no es al azar.

“Los sitios donde se realizará la reforestación son seleccionados por la ANAM (Autoridad Nacional del Ambiente), de acuerdo a las necesidades de protección y recuperación en áreas protegidas a nivel mundial”, explica Lisbeth Karina Vergara, ingeniera forestal de la Sección de Manejo y Seguimiento Ambiental del Programa de Ampliación.

Por el primer contrato a cargo de Constructora Urbana, S.A., se escogió el Parque Nacional Camino de Cruces donde se reforestarán 115 hectáreas –casi el doble del área del Parque Omar–; para el segundo contrato que ejecuta el consorcio Cilsa Panamá-Minera María se trata de 145 hectáreas, 30 de las cuales se reforestarán primero en Altos de Campana. La ubicación de las 115 hectáreas restantes aún está por definirse.

La ACP mantiene desde 1998 un plan de reforestación regular en la Cuenca del Canal que ha sembrado hasta la fecha casi el doble de las 500 hectáreas que serán afectadas con el Programa de Ampliación.

“Adicionalmente, se reforestarán unas 1,000 hectáreas a nivel nacional como compensación ecológica del proyecto y en las áreas afectadas se desarrollará un programa de restauración para que aquellos espacios sin estructuras permanentes sean cubiertos por diferentes tipos de vegetación”, agrega la ingeniera Vergara.

LOS GIGANTES DEL MAR



Por Luis Vásquez

La aprobación en referéndum del proyecto de ampliación del Canal ha convertido a Panamá casi como en el ámbito de la industria marítima internacional al definirse las dimensiones de las nuevas esclusas de la vía interoceánica.

En el mundo naviero los constructores de barcos determinaban en parte el tamaño de sus buques según las dimensiones del Canal, los que han llegado a conocerse como panamax. Con la construcción del tercer juego de esclusas, Panamá vuelve a dictar estándares para el negocio marítimo.

Tras el referéndum de octubre de 2006 que aprobó la ampliación, la industria marítima mundial reaccionó inmediatamente al encargar, a junio pasado, la construcción de 481 buques portacontenedores pospanamax, lo que representa una capacidad de carga total de 4.3 millones de TEU's (contenedores de 20 pies o más).

Ello lleva a estimar que para el 2012, dos años antes de la culminación de la ampliación, la flota mundial será de 1,031 buques, lo que representará el 17.8% del total de naves, que en conjunto podrán cargar 7.9 millones de TEU's, lo que significará el 46% del total de contenedores que se mueve vía marítima.

Centro logístico del continente

La ampliación del Canal contribuye a consolidar a Panamá como el centro más importante de logística y transporte del continente, gracias a su ubicación geográfica y el conglomerado de servicios que lo potencia.

Para muestra un botón: a través del Canal se conectan cada semana 144 rutas de 80 países. A ello hay que sumar el ferrocarril transistmico, el centro de conexiones aéreas del Aeropuerto Internacional de Tocumen y los puertos en el Atlántico y el Pacífico.

La decisión de un país geográficamente pequeño como Panamá ha tenido un enorme impacto en la industria marítima mundial al incentivar la producción de los gigantescos buques pospanamax.

“Este es el único puerto del mundo que tiene terminales en ambos océanos. Nuestra distancia entre uno y otro es solamente 80 kilómetros, lo que equivale a una hora, algo que no se puede hacer en ningún otro lugar del mundo”, dijo el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.

El alza del petróleo, que ha incrementado los costos del transporte, hace ahora aún más rentable la utilización de la ruta toda agua que ofrece el Canal de Panamá con un atajo marítimo que significa menos distancia y mayor capacidad de movimiento de carga, lo que se traduce en ahorros.

Como valor agregado, Panamá presta otros servicios conexos, por medio del oleoducto, la conectividad por fibra óptica, el Área Económica Especial del Pacífico, en Howard, el centro bancario internacional y la zona libre más grande del hemisferio.

Crece la flota

Al 31 de diciembre del año pasado navegaban en los mares del planeta más de 4,300 buques portacontenedores, de los cuales 607 son pospanamax, con una capacidad de carga de 4.07 millones de TEU's, lo que equivale al 57.7 % del total de carga que se mueve en estos barcos.

No obstante, se lamentó Alemán Zubieta, no todos los países de la región están aprovechando este auge en los negocios marítimos, y se han quedado rezagados frente a naciones con tradición marítima, lo que hace necesario voltear la mirada hacia este sector.

“Realmente estamos atrasados y tenemos que trabajar más en nuestros países para poder alcanzar los niveles de desarrollo necesarios y ser competitivos,” apuntó.

Evolución de la flota Post Panamax

	Diciembre 2006	Junio 2008	Incremento
Flota activa			
Número de buques	479	601	25.5%
Porcentaje del total de buques	12.2%	13.2%	
Capacidad en TEU	3,105,520	4,078,982	31.3%
Porcentaje de la capacidad	33.4%	35.7%	
Nuevas construcciones			
Número de buques	287	481	67.6%
Porcentaje del total de buques	22.5%	35.7%	
Capacidad en TEU	2,264,269	4,324,824	91.0%
Porcentaje de la capacidad	49.2%	66.0%	

Fuente: Preparado por la ACP con información de Clamson Research

La atención se centra en la capacidad que tendrán los países de América Latina y el Caribe de mejorar su infraestructura portuaria, ferroviaria y de carretera, porque sólo así serán más competitivos.

Los buques portacontenedores son los que mayor crecimiento han tenido en los últimos 20 años, pasando de una capacidad de transporte de 600 mil TEU's en 1980; 1.6 millón en 1990; y 10.2 millones de TEU's al mes de diciembre de 2007.

Este crecimiento de carga contenerizada va de la mano con la aparición, en 1980, de los buques pospanamax, que para entonces solamente movilizaba el 1.34 % de mercancía, que para 1996, aumentó a 5.05%, y el año pasado representó el 34.8 % de carga transportada.

“El impacto que tiene el Canal de Panamá y su ampliación va más allá del beneficio que traerá a Panamá, sino que estamos hablando de cambiar la logística para el movimiento de carga, en nuestros países”, recalcó Alemán Zubieta.





LA RUTA QUE UNE AL MUNDO

Después de aventurarse dos semanas entre la humedad, las lluvias, el calor y hasta las serpientes de los bosques de Panamá, un grupo de 325 jóvenes de 56 países culminó su travesía con un esperado recorrido por el Canal.

Por Vicente Barletta

"Esta es una fantástica obra de ingeniería, ha sido impresionante", comentó José Manuel Puertas, de Cádiz, España, uno de los expedicionarios que atestiguó cómo con el tránsito de un solo barco, el Canal de Panamá fue capaz de unir a 56 países.

"Yo pensaba que (el Canal) era más sencillo, pero la verdad es que es enorme. Este país es pequeño, pero todo es enorme y ese contraste me gusta", agregó Puertas.

La admiración de José Manuel fue compartida por sus compañeros de la Ruta Quetzal, una iniciativa española para acercar a los jóvenes iberoamericanos y que este año escogió a Panamá como una de las escalas de la gira que termina este mes en tierras ibéricas.

El tránsito por el Canal sirvió como clímax a dos semanas de aventuras en las que los jóvenes, todos de entre 16 y 18 años de edad, se adentraron en la llamada "Ruta del Cocodrilo", como le llamaron los españoles durante la época colonial al río Chagres, la única corriente fluvial del mundo que envía sus aguas a dos océanos y que es clave para la existencia de la vía interoceánica.

Los jóvenes, hombres y mujeres, recorrieron en caminatas y en bote varias de las rutas del antiguo Camino Real que cruzaba el Istmo de Panamá en



Los expedicionarios recorrieron en caminatas y hasta en cayucos la llamada "Ruta del Cocodrilo", como le llamaban al río Chagres.

áreas como Chilibre, Gamboa, Colón, Portobelo, Nombre de Dios, Sardinilla, Santa Librada, San Juan de Pequení y el Parque Nacional Chagres hasta terminar con la navegación por el Canal.

Jesús Luna, uno de los coordinadores de la expedición, explicó que la ruta por Panamá fue escogida al celebrarse en 2008 el "Año del Agua y el Desarrollo Sostenible", y este país, su Canal, y ahora su ampliación, son claves para estos temas.

De acuerdo con Luna, durante el recorrido los jóvenes revivieron la ruta transísmica de la época colonial en la que Panamá servía como centro de distribución de mercancía, un rol potenciado con la construcción del Canal.

"Ese fue el principio de la globalización que empezó aquí en Panamá", acotó.





Paul Hoiler (Perú)

Judith Jaén (Panamá)

Pedro Samaniego (Panamá)

“En este viaje los jóvenes se han enfrentado al barro, las lluvias, la humedad, largas horas de caminata y hasta a serpientes, pero ha merecido la pena”, relató Luna.

Para participar en la edición de este año de la Ruta Quetzal, los adolescentes presentaron escritos sobre la importancia de Panamá y su Canal. Luego de transitar la vía, la mayoría reconoció que la realidad superó sus expectativas.

“Ha sido muy interesante este viaje porque había oído del Canal, pero no tenía idea de cómo funcionaba”, dijo el madrileño Eduardo España, mientras el peruano Paul Hoiler no escondió su emoción al recordar que durante el tránsito “pude hasta tocar la pared de las esclusas, fue lo mejor de mi experiencia de Panamá.”



Jesús Luna (España)

Uno de los “ruteros” fue el panameño Pedro Samaniego, de Veraguas, quien también es parte de la primera generación de Jóvenes Líderes, el programa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para impulsar el liderazgo de la juventud.

Sin tener la obligación, Samaniego actuó casi como un anfitrión. “Hubo mucha emoción de los expedicionarios al pasar por el Canal. Muchos habían escrito sobre su importancia y les pareció emocionante verlo de cerca. Como panameño estoy orgulloso de que se sientan así”.

El mismo orgullo lo sintieron Judith Jaén y María del Pilar Ramos, dos penonomeñas, que formaron parte de la expedición. “Panamá ha llenado sus expectativas y están impresionados con los secretos que tiene nuestro país”, indicó la primera.

Con su tránsito por el Canal, que inició en Gamboa y terminó en las aguas del Pacífico, los “ruteros” entendieron de primera mano cómo es que la vía marítima panameña acorta las distancias al elevar y descender a los buques de un océano a otro a través de su sistema de esclusas.

Cuando transitaron por el Corte Culebra, el tramo más angosto de la ruta, dimensionaron lo que significó construir el Canal, porque en ese trayecto de alrededor de 14 kilómetros se aprecia mejor cómo fue dividida la cordillera continental para abrir el paso interoceánico que hoy une al mundo como lo comprobaron estos jóvenes de 56 países.



Una de las escalas de la travesía de la Ruta Quetzal fue en San Juan de Pequerí, en el sector de Chagres, donde los jóvenes compartieron con una comunidad indígena emberá.





UNA TEMPORADA EN EL CANAL

A través del nuevo Programa de Excelencia Académica (PEXA), los estudiantes universitarios en sus dos últimos años de licenciatura laborarán durante seis meses en el Canal de Panamá en tareas relacionadas con la construcción del tercer juego de esclusas, la operación, mantenimiento y administración de la vía interoceánica, con el objetivo de complementar su formación académica.

El PEXA brindará al estudiante un contacto con la realidad del ejercicio profesional, lo que debe reafirmar su vocación y desarrollar sus competencias para optar por plazas de trabajo en el mercado laboral, las cuales se valorizarán altamente luego de su experiencia en la ACP.

El programa está dirigido a estudiantes universitarios de alto rendimiento académico que cumplan los siguientes requisitos:

Ser panameño y estudiante de los dos últimos años de licenciatura.

- Tener un índice académico acumulativo de 2.50 en una escala de 3.0 o el equivalente.
- Estar actualmente matriculado a tiempo completo con por lo menos 15 créditos semestrales o cuatrimestrales.

Los estudiantes laborarán un periodo de seis meses. Las jornadas de trabajo serán de tiempo parcial (30 horas por semana) para que no interfiera con su horario regular de clases y recibirán un salario de B/. 2.90 por hora.

Si te interesa esta experiencia y tienes alguna pregunta puedes llamar a los siguientes teléfonos o enviar un correo electrónico a:

Marisol Díaz
Tel: 272-8182
mcdiaz@pancanal.com

Datos para tener en cuenta:

Ser panameño y estudiante de los dos últimos años de licenciatura

Envía tus solicitudes a través de <http://www.pancanal.com/esp/hr/index.html>

28 de julio, 2008: Cierre de inscripciones

Una nueva oportunidad de aprendizaje profesional se abre en el Canal de Panamá para los universitarios que estén a punto de culminar su carrera. Durante un semestre vivirán una experiencia que simplemente no tiene precio.





InfoCentro

Para crecer como comunidad.

Coclé

Aguadulce, Ave. Rodolfo Chiari y Ave. Alejandro Tapia, edificio Ideal
Administradora Denia Torres 997-0151

Herrera

Chitré, Edif. Nueve Mares, Ave. Pérez y calle Manuel M. Correa
Administradora Emilly Pineda 996-7634

Los Santos

Las Tablas, Ave. Rogelio Gáez.
Administradora Rita Nieto 994-0924

Guararé, Biblioteca pública, Virgilio Angulo
Administradora Estefanía Vargas 994-5543

Colón

Biblioteca Mateolturralde, calle 2da ciudad de Colón
Administradora Osiris Lan 441-4373

Darién

Agua Fría, Casa de la Cultura.
Administradora Edigna de Gutiérrez
6653-8726

Chiriquí

David, Biblioteca pública, Santiago Anguizola, Ave. Pérez Balladares
Administrador Jeremías Núñez
775-4314

Concepción, Bugaba, Biblioteca Nacional
Administradora María Lucero 770-5896

Coclé

Penonomé, Biblioteca pública, Fernando Guardia
Administrador David Saira 997-1047

Bocas del Toro

Changuinola, Gran terminal de Transporte Sincotavecop, Planta Alta, edificio 03, local 9 y 10. Ave. 17 de abril
Administrador Bidonel Díaz 758-7240

Veraguas

Santiago, calle 8va edificio Don Juan local 2 y 3.
Administrador Milton Serrano 998-3160

Panamá

Arraijan, Vista Alegre, Centro Comercial María Eugenia local 9
Administrador Luís Suárez 251-9434

Centro Comercial Los Andes, local B-42 arriba de Wendy's
Administradora Odalis Aldeano 237-7218

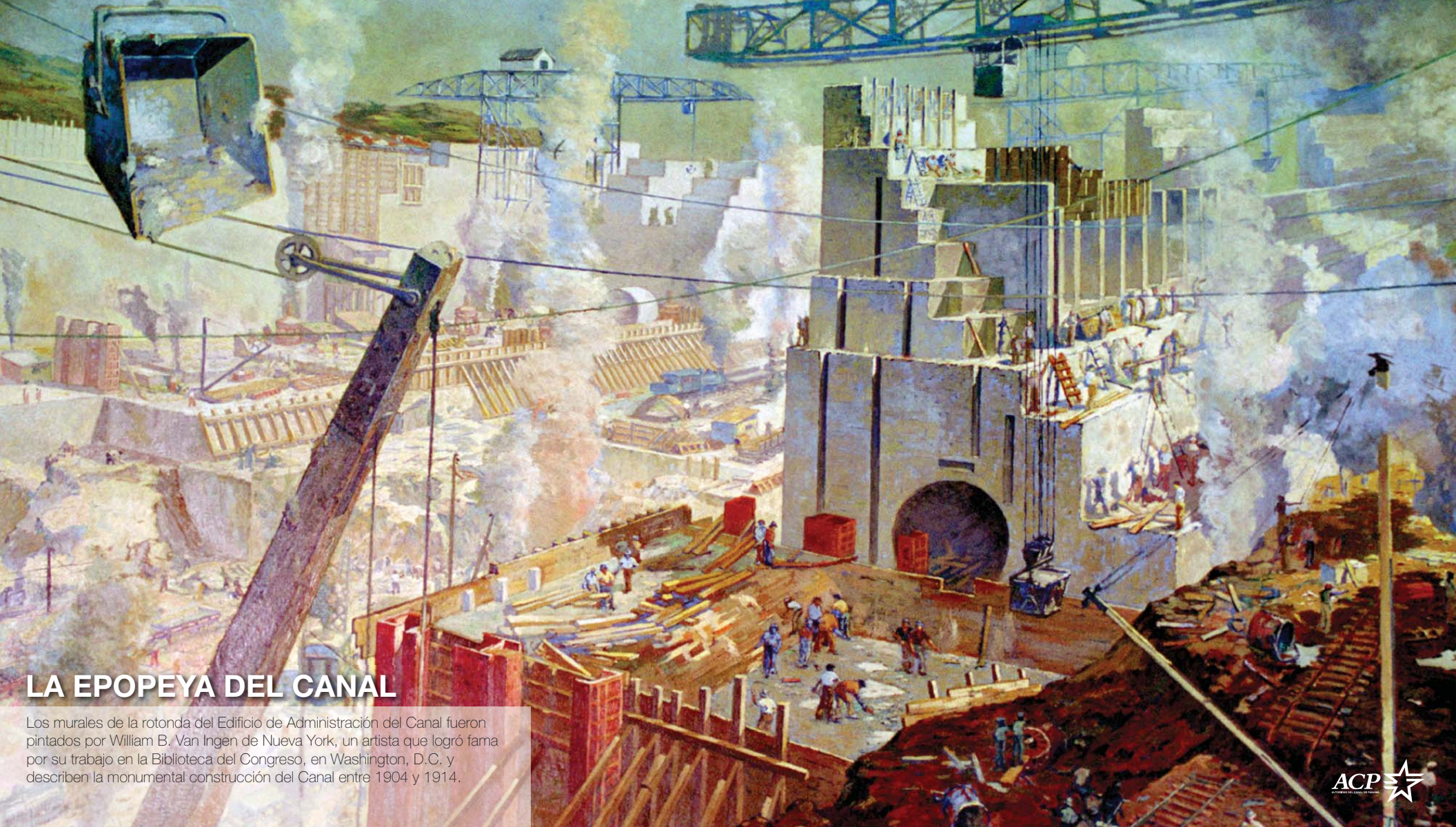
24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña, local G-17
Administradora Irlanda Tuñón 295-7243

Chilibre, Frente al colegio Presidente Kennedy.
Administrador Xavier Saira 216-7545

La Chorrera, Biblioteca Hortensio De Icaza
Administradores Aquiles Almanza y Ricardo Juárez 253-7646



Responde al país.



LA EPOPEYA DEL CANAL

Los murales de la rotonda del Edificio de Administración del Canal fueron pintados por William B. Van Ingen de Nueva York, un artista que logró fama por su trabajo en la Biblioteca del Congreso, en Washington, D.C. y describen la monumental construcción del Canal entre 1904 y 1914.



TU CANAL ALDÍA

Una ventana al Canal de Panamá desde tu televisión.

EL CANAL: UN PARTIDO CON MARCADOR 9 a 0



Joe Reeder fue presidente de la directiva de la Comisión del Canal, de 1993 a 1997.

Joe Reeder tenía la agenda llena. No contaba con espacio “casi ni para dormir” como él mismo dijo. Y es que Reeder es miembro de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá y, cuando viene al país, la permanencia es de pocos días, por lo que su labor es intensa.

Por Nubia Aparicio S.

Para conversar con **El Faro** le roba un poco de tiempo a una reunión que sostenía con los demás integrantes de la Junta Asesora, en la que analizaban los adelantos del proyecto de ampliación y el funcionamiento del Canal.

Pese a su apretada agenda, Reeder, un estadounidense que fue presidente de la directiva de la entonces Comisión del Canal, se toma el tiempo necesario para responder.

Considera que hoy día, cuando el Canal es manejado por panameños y como un negocio, es más eficiente, pues “responde mejor a sus clientes y usuarios”.

Reeder presidió la directiva de la Comisión del Canal, de 1993 a 1997. Desempeñó un papel importante en el realineamiento de las bases del Ejército de Estados Unidos y en las decisiones de cierre. Fue el actor principal del Departamento de Defensa en las negociaciones con Panamá acerca de la presencia militar estadounidense después de 1999.

También le tocó la tarea de supervisar y dirigir las políticas del Canal de Panamá, que incluían las operaciones diarias y la transferencia de la vía interoceánica al país, el 31 de diciembre de 1999.

En abril de 1996 recibió reconocimiento de gobierno de Panamá, por su "servicio ejemplar al Canal y al proceso de transición".

El hoy integrante de la Junta Asesora de la ACP visitó los sitios donde se realizan los trabajos de ampliación y sobre el particular dijo que lo que vio fue realmente "impresionante".

Al referirse a los aspectos más importantes que se deben tomar en cuenta cuando se enfrenta un proyecto de la magnitud de la Ampliación del Canal, Reeder, abogado de profesión, indicó que si bien el tiempo y los precios son elementos valiosos, lo más relevante es "hacer las cosas bien".

-Usted fue presidente de la directiva del Canal cuando el manejo de la vía estaba en manos de Estados Unidos, ¿cómo funciona ahora en comparación con el tiempo en que usted fue el director de la orquesta?

-El Canal hoy en día opera más como un negocio; un negocio bien manejado, lo cual es diferente a una entidad de utilidad pública. En ese sentido, creo que es más eficiente en muchos aspectos. El tiempo en aguas del Canal es menor; la seguridad es mejor y la eficiencia en general es superior. Ahora hay menos empleados que hacen mucho más. Antes eran alrededor de 10 mil trabajadores y ahora son algo más de nueve mil. La productividad también es un medidor y, desde este punto de vista, también estamos mejor.

La clave está en que las navieras confían en la calidad de servicio que les presta la empresa y existe justicia en el aspecto de los peajes, aunque siempre hay que prestarle atención a esto.

-¿Podemos decir, entonces, que Ud. está totalmente de acuerdo con que el Canal sea manejado como un negocio?

-Es mejor. Es más eficiente, responde mejor a sus clientes y usuarios. No obstante, siempre hay que asegurarse de que el mercado nos perciba como proveedores de servicio y no como una entidad interesada sólo en recibir ingresos. El Canal hace dinero, pero tenemos que ser responsables con esto, porque las



Como presidente de la directiva de la Comisión del Canal, a Joe Reeder le tocó juramentar al administrador, Alberto Alemán Zubieta, en 1996.

navieras pueden encontrar otras alternativas o rutas. Ahora mismo estamos en toda nuestra capacidad, lo cual es bueno. El Canal es utilizado en su totalidad y cuando se expanda, en el 2014, habremos casi triplicado la capacidad. De allí que tenemos que saber cómo ocupar esa capacidad; buscar la manera de capturar otros mercados. Y no será difícil, porque somos creativos. El tiempo es dinero. Ese es el aspecto más importante del Canal, porque si los barcos pudieran ir alrededor (del Cabo) y no pagar los peajes, lo harían. Pero el tiempo vale mucho en este negocio.

-Recientemente usted estuvo en los lugares donde se llevan a cabo los trabajos para el tercer juego de esclusas, ¿qué le pareció lo que observó?

-Me siento satisfecho con el progreso de la ampliación. Soy lo suficientemente mayor como para saber que de lo que uno más debe preocuparse es de lo que no ve. Lo que vi fue impresionante: ocho enormes camiones y dos palas que trabajan sin parar...remueven tierra día y noche. Los trabajos están muy adelantados... el cerro (Paraíso) está desapareciendo.

Constructora Urbana es la compañía encargada de hacer esos trabajos y lo está haciendo muy bien. Esa empresa ganó la licitación con un precio muy bajo, más bajo que cualquier otro licitante y más bajo de lo que esperábamos. Y con el segundo contrato de excavación seca

sucedió igual en cuanto al precio: la compañía Cilsa Panamá – Minera María ofreció un precio mucho menor de lo esperado, así que en estos dos primeros contratos el Canal salió ganando mucho. Definitivamente, las cosas marchan muy, muy bien en ese sentido.

-¿Qué es lo más importante cuando se enfrenta un proyecto como la Ampliación del Canal?

-En este tipo de negocios todos se preocupan por el tiempo (estar a tiempo) y por el precio... Estos son aspectos muy importantes, pero mucho más importante es hacer las cosas bien.

Cuando se tiene un proyecto por delante de la magnitud de la Ampliación del Canal de Panamá, con un costo aproximado de B/5,250 millones, puede haber errores. El reto siempre será qué tan honesto eres en reconocerlos, qué tan rápido actúas y qué tan rápido haces los ajustes.

Cuando alguien comete un error, la mayoría de las veces lo primero que tiende a decir es: 'eso no es ningún error, pues lo hecho estuvo correcto'... y esto no es saludable. Sin embargo, la ACP tiene un liderazgo excelente en Alberto Alemán; hay un ambiente de integridad en el Canal, así es que dudo que esto ocurra.

Es importante que exista humildad y saber que se van a cometer errores... sólo hay que tratar de cometer los menos posibles.



Joe Reeder y Gerhard Kurz analizan un documento sobre el funcionamiento del Canal, durante la más reciente reunión de la Junta Asesora.

Integrantes de la Junta Asesora. De izq. a der. (adelante) Philip Embiricos (Grecia), Salvador Jurado (Panamá/EU), William A. O'neil (Canadá), Albert Nahmad (Panamá/EU), C.C. Tung (Hong Kong). En la segunda fila: Joe Reeder (EU), William Flanagan (EU), Gerhard Kurz (Alemania) y Flemming Jacobs (Dinamarca).

-¿Piensa que la crisis de EU podría afectar el funcionamiento del Canal o el desarrollo de la ampliación?

-No. Pero es muy buena pregunta y aquí se aplica nuevamente la cualidad de la que le hablaba en el sentido de que hay que ser humilde; es por eso que le digo que la única cosa de la cual puedo estar seguro es que no lo sé todo y que nadie lo sabe.

La Junta Asesora del Canal, la Directiva y la Administración piensan siempre en nuevas y mejores formas de competir para capturar más mercado. Eso es sumamente importante. A medida que aumentamos los peajes necesitamos asegurarnos de que el mercado nunca piense en rutas alternas al Canal. Queremos que siempre planeen sus estrategias teniendo en cuenta el Canal. De allí la importancia de mantenernos competitivos y aumentar los servicios. Todo esto constituye una responsabilidad enorme, y en este sentido se toman decisiones muy acertadas.

Originalmente, cuando estuvieron aquí los franceses cometieron el error de no escuchar a Lépinay, un ingeniero francés que tenía razón en muchas cosas. El resultado fue que los franceses no terminaron el Canal. Hoy día, quienes manejan la vía tienen clara esa lección histórica; y lo que han hecho en los últimos años es magnífico.

-Usted tuvo una experiencia importante de varios años en el Canal como integrante y presidente de la junta directiva, ¿cuál fue su momento, digamos, más controversial durante ese período?

-Antes de ser presidente de la Junta Directiva fui miembro de la misma. Siempre había dos

reuniones de alrededor de una hora. Los panameños se reunían con el embajador de Panamá y los americanos con el de Estados Unidos. Luego, los dos grupos nos reuníamos. Eran 4 panameños y 5 estadounidenses. Un día declaré que no más; que las reuniones no se darían más de esa manera... y se acabaron.

Nos reunimos y adoptamos una estrategia de equipo: una misión. Todos teníamos el mismo compromiso sin importar si éramos de Panamá o de Estados Unidos: era una junta de nueve miembros... punto.

Una noche tenía que dar una presentación en Washington, DC, en un evento formal del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, y luego tenía una reunión en Panamá a las 8 de la mañana del día siguiente. Estaba preocupado porque iba a llegar cansado, ya que tenía que viajar toda la noche desde la base militar de Andrews. Mi avión se dañó y tuvimos que bajar unos 3000 pies, porque no teníamos otra opción. En vista del percance tuve que llamar a Emmanuel González Revilla y preguntarle si podía ser el presidente encargado de la junta, lo que significó que fue la primera vez en la historia que un panameño y no un americano ejerciera ese rol. Dos de mis colegas estadounidenses (de la directiva) se mostraron molestos y me preguntaron que por qué no los había nombrado a ellos. Yo les contesté: ¡porque esto es Panamá!... Ese fue un evento especial ocurrido en 1994.

-¿Y el momento más difícil?

-Hubo otro momento que efectivamente podría calificar como "difícil". Fue la primera reunión en la que participaba Alberto Alemán. Él estaba sentado al final de la mesa con el entonces

subadministrador Joe Cornelison. Le estábamos dando la bienvenida al nuevo administrador.

Resulta que habíamos decidido que le cobraríamos a los barcos por contenedores. Hasta ese entonces, los buques sólo pagaban por contenedores bajo cubierta. ¡Era una locura! Estos barcos venían llenos de contenedores sobre cubierta, y no pagaban. Recibí mucha presión por parte de Estados Unidos para mantener el asunto como estaba, porque no querían pagar. Era una situación similar a cuando hay una oportunidad para evadir impuestos: la gente no quiere pagar, porque se acostumbra a no cumplir con esa responsabilidad.

Por 80 años los contenedores sobre cubierta no habían pagado nada. Así que habíamos decidido cambiar eso, y yo había trabajado mucho para lograr el cambio. Había hablado con todos los integrantes de la directiva y del *staff*. Llegamos a la reunión y todos estábamos sonriendo porque era el primer encuentro con Alberto; de pronto uno de los miembros del *staff* levantó la mano y dijo que estaba en contra de la medida, porque habían sido presionados. Como la reunión en ese momento estaba siendo transcrita, tuve temor de que fuéramos demandados.

Yo estaba furioso. Inmediatamente detuve la reunión y me reuní con mi directiva. Me sentía muy, muy descontento; con rabia, sería una mejor manera de decirlo. Me acerqué a Alberto y le dije: 'mis disculpas, pero se acabó tu luna de miel'.

Yo le había prometido al *staff* que honraría su decisión, porque creía que ellos estaban de acuerdo con la medida. Me dirigí a mis 8 colegas (de la directiva) y les dije: "espero que ustedes sí voten a favor del incremento". De pronto, Fernando Cardoze (uno de los directivos) indicó enfático: "No, usted tiene que votar con nosotros; porque siempre votamos juntos". Siempre votábamos 9-0...y así fue. Teníamos discusiones, pero al final siempre era 9-0.

¿ES POSIBLE QUE SE REVIERTA LA GLOBALIZACIÓN?... ALGO MUY POCO PROBABLE

En los últimos meses, y a raíz del constante aumento en los precios del barril de petróleo, la desaceleración de la economía de los Estados Unidos y la depreciación del dólar norteamericano, surgió entre algunos autores una nueva línea de pensamiento que abrió un debate sobre la posible reversión de la globalización.



Según una encuesta realizada el año pasado, el 83% de las empresas encuestadas indicaron que planean seguir produciendo en China, y sólo el 17% reveló que trasladaría algunas operaciones a países de bajo costo, como India o Vietnam.



Preparado por la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP

De acuerdo con estos autores, los altos precios del combustible están impactando los costos de transporte a una tasa sin precedentes, y por ende, el costo de mover las mercancías a largas distancias se está convirtiendo en la mayor barrera al comercio internacional. Bajo este panorama, se desarrolla la teoría de que países como China e India podrían perder su competitividad por estar en una posición geográfica desventajosa para servir a los Estados Unidos, su principal mercado, y que países como México y los de Centroamérica pudieran desplazarlos como productores de mercancías para la exportación al mercado norteamericano.

Los costos de petróleo están impactando en los costos de transporte a una tasa sin precedentes

Según Jeff Rubin y Benjamín Tal, autores de la publicación "Will Soaring Transport Costs Reverse Globalization?", los costos de transporte son altamente sensitivos a los precios del petróleo, por lo que desde esa perspectiva la globalización sería reversible.

Plantean que con los actuales precios del petróleo, el costo del combustible se ha convertido en casi la mitad del costo del flete y, por lo tanto ha incidido directamente en los costos de transporte. Una situación similar ocurrió durante la recesión petrolera de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). En aquella ocasión, se frenó en cierto modo el comercio mundial, el cual no pudo responder al crecimiento económico global debido a que los costos de transporte fueron inflados como resultado del incremento en los precios del petróleo.

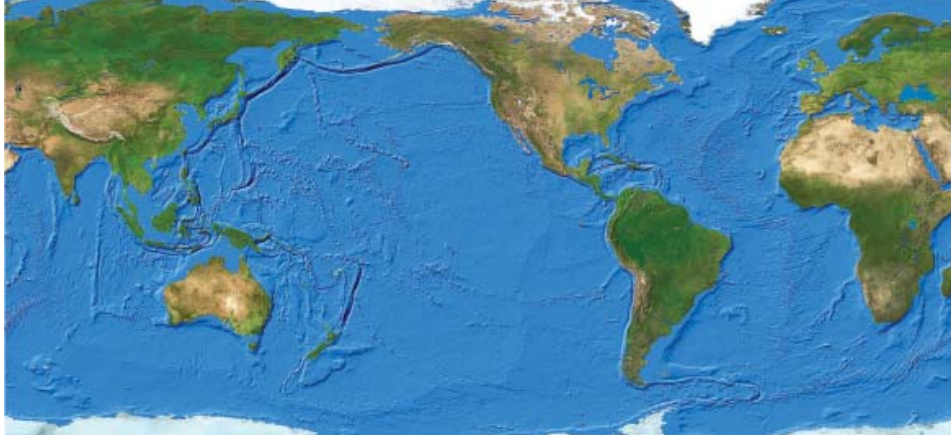
Rubin y Tal sugieren un cambio trascendental en los patrones de comercio, que involucra un cambio en el sistema de entregas "justo a tiempo" a una mayor utilización de la capacidad de transporte. El transporte también cambiaría de una estrategia de entrega más rápida hacia una más barata. Además, se reducirían las tendencias de establecer fábricas en el extranjero para ubicarlas en sitios cercanos a los mercados de consumo.

Estos planteamientos involucran un retorno al pasado y el regreso de muchos procesos de fabricación a Estados Unidos y a la región latinoamericana, por lo que no todos los analistas coinciden con este punto de vista. Según expertos en el tema, este punto está siendo explotado políticamente en Norteamérica para promover la idea de traer de vuelta puestos de trabajo en producción manufacturera en un momento de debilidad económica y cuando una recesión es ya inminente.

Aunque los costos laborales en China están aumentando, también está aumentando la productividad y la demanda interna.

El mundo vivió una situación similar durante la recesión de 1981-1982 cuando los altos precios del petróleo frenaron el comercio mundial. Al final, los costos de transporte se estabilizaron y bajaron. Se espera que ocurra lo mismo en esta ocasión.





La gran ventaja de establecer centros de producción en China es que además de poder ofrecer productos de bajo costo para la exportación, las empresas tienen la oportunidad de atender la creciente demanda de un mercado doméstico de más de 1,300 millones de habitantes y el mercado regional del sudeste de Asia

Ningún país está en capacidad de igualar la excelente infraestructura de transporte con la que cuenta China.

¿Por qué la reversión de la globalización no es probable ni sostenible en el tiempo?

De acuerdo con Global Insight, en términos globales el PIB mundial está creciendo por encima del 2% anual, por lo que no se puede hablar de una recesión a nivel mundial, aún cuando los precios del petróleo han aumentado de forma significativa.

De acuerdo con James Carrick, ejecutivo de APL (American President Lines), en los próximos diez años el comercio de Asia permanecerá como corazón del comercio mundial y será el motor de las importaciones de contenedores. A pesar de que América Latina se mantiene como una posible fuente alterna de manufactura, no hay evidencias de un cambio mayor en la producción industrial.

Por otro lado, hay que tomar en cuenta que la oferta de mano de obra en China es abundante, por lo que no se espera que las ventajas en costos de mano de obra desaparezcan a corto plazo. Según el reportero del Wall Street Journal, James Areddy, China también provee maquinaria y otros productos de mayor valor agregado que son menos vulnerables a factores como aumentos de salario. Aunque las exportaciones de la producción industrial china se desaceleren, lo más probable es que la industria continuará sirviendo la creciente demanda doméstica de 1,300 millones de personas y la demanda de la región del sudeste asiático, siendo otro gran atractivo para empresas que quieran exportar desde China, así como también vender al mercado doméstico y regional.

Infraestructura: Ventaja comparativa de China

La infraestructura de transporte es otro factor que facilita la conectividad entre centros de producción y consumo masivos. En América Latina y el Caribe la condición de la infraestructura es muy deficiente. Además, existe congestión en pasos fronterizos, pérdida de ventas y clientes, mal servicio y demoras, acumulación de inventarios e insuficiencias en hidrovías. La infraestructura también es pobre en India y Vietnam, lo que les dificulta competir con China.

Paul Bingham, de Global Insight, estimó que los precios reales del petróleo declinarán eventualmente y que el verdadero impulsor del precio del petróleo es un crecimiento de la demanda por encima de la oferta. Prevé que los precios del petróleo no se mantendrán a niveles de \$150 el barril sino que bajarán a alrededor de \$117 el barril en el 2009, lo que implica un shock temporal al sistema. Además, considera que el costo de enviar un contenedor de 40' por el Canal de Panamá es mucho menor que enviarlo por el sistema intermodal de los Estados Unidos.

China ha invertido miles de millones de dólares para crear una infraestructura de transporte difícil de igualar. El puente marino de Donghai -de 32.2 kilómetros de largo y el más largo del mundo- conecta al puerto de Yangshan, ubicado en una isla, con la ciudad de Shanghai.



PROPUESTAS, ESTRATEGIAS Y MÁS RETOS DE LA CÁMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ

Por Rubén Karamañites, Presidente

En los últimos años la presencia y empuje de la Cámara Marítima de Panamá (CMP) ha aumentado como resultado del crecimiento del sector. La Cámara se propone seguir siendo protagonista del desarrollo del país, con su membresía que integra inversionistas locales e internacionales, suplidores navieros, reparadores navales, agencias y líneas navieras, abogados marítimos, así como representantes de empresas de barcasas, ferrocarril, petroleras, bancos, y servicios de logística, que integran la industria marítima y que fijan su atención en las grandes oportunidades de negocio en Panamá.

En la medida que la Cámara siga manteniendo su liderazgo en el sector marítimo, las transformaciones serán necesarias. Su fortaleza, como gremio deriva de la flexibilidad de sus comisiones de trabajo y de la experiencia y dinamismo de sus miembros, conocedores de la naturaleza y exigencias del negocio, siempre en evolución. En consecuencia, las transformaciones son permanentes acoplándose a las exigencias cambiantes del comercio internacional.

Algunos de los cambios que deben emprenderse para seguir creciendo, están dirigidos a crear una nueva y moderna estructura estatutaria que amplíe su campo de acción, involucrando otros participantes de la cadena logística, aunque esto pueda implicar un cambio de nombre a Cámara Marítima y Logística de Panamá.

La Cámara ha planteado al gobierno nacional la necesidad imperante de una ordenada planificación y distribución de las tierras aledañas al Canal de Panamá, tanto en el Pacífico como en el Atlántico. Esta planificación propiciará el desarrollo ordenado de las tierras y aguas en cuanto a sus posibles usos: turismo, vivienda, desarrollo portuario y de industrias auxiliares, entre otros, garantizando la sostenibilidad del sector marítimo y logístico y propiciando el desarrollo de las empresas marítimas auxiliares, logísticas y portuarias, todas cónsonas al desarrollo del eje de la franja que es el Canal de Panamá. Se hace entonces necesaria mayor representatividad del sector marítimo en las decisiones del Ejecutivo, mediante la

creación de un ministerio que vele por los intereses del sector marítimo, uno de los mayores contribuyentes del PIB de Panamá.

Igualmente es trascendental la creación de nuevos focos de desarrollo logístico, modernizar los recursos logísticos existentes y crear nuevos, crear leyes que efectivamente promuevan el desarrollo de un centro logístico en Panamá y que estimulen la participación del sector privado, con una nueva y moderna visión de desarrollo. Esta estrategia debe integrarse a la política de Estado a través de su anexión al documento de Concertación Nacional.

Es importante que aprovechemos la onda expansiva de la industria marítima a nivel mundial y que demanda rutas más cortas, rápidas y eficientes para establecer nuevas rutas de carga, buscar nuevos mercados, crear nuevos centros de acopio, de ensamblaje y de redistribución para la carga. Panamá posee naturalmente – por su posición geográfica y por unir los océanos a través del Canal de Panamá - las condiciones necesarias para ser un centro logístico de excelencia. Debemos aprovechar y explotar el efecto multiplicador del conglomerado del sector marítimo que se beneficia de nuestra excelente posición geográfica y de la ruta del Canal para potenciar aún más nuestra economía.

En materia de practicaaje, la Cámara Marítima ha propuesto a la Autoridad Marítima de Panamá la necesidad urgente de una nueva reglamentación para el servicio de practicaaje. La Cámara ha esbozado y sometido la idea para el estudio y viabilidad del Comité Asesor de Practicaaje y del resto de los actores. En este sentido, es menester que la Autoridad Marítima trabaje coordinadamente con la Autoridad del Canal de Panamá, de manera que se defina el perfil de las posiciones en cuanto a las competencias, así como los patrones de seguridad en función de las condiciones físicas, los tiempos de descanso, y las normas éticas que han de regir el practicaaje local. Esta nueva reglamentación, así como su implementación por la AMP, debe hacerse en el marco de la mayor transparencia y con apego a las normas internacionales, de manera a garantizar la prestación eficiente del servicio de practicaaje a los usuarios en el país.



¡Retos, retos, y más retos! La Cámara ha venido apoyando el desarrollo de programas de formación educativa en el ámbito local con las universidades y con otras organizaciones nacionales para la formación de gente de mar. Nos preocupa que se diseñen y desarrollen nuevos conceptos de aprendizaje y que se oriente adecuadamente la calidad educativa del sector marítimo y logístico, de manera que los programas de capacitación y formación coadyuven a cubrir las demandas laborales y garanticen una oferta académica y vocacional cónsona con las expectativas del sector.

¡Decisiones, decisiones, decisiones! La expansión del Canal de Panamá es aquí y ahora. Se hace imperante acondicionar nuestros recursos al desarrollo que este proyecto traerá para Panamá y cuyos frutos ya son percibidos por todos los panameños. Dios quiera la concepción de esta importante obra que logra consolidar y armonizar los aspectos ambientales, financieros, sociológicos, económicos y de ingeniería beneficiosos para Panamá, sirva de ejemplo e inspiración para todas las grandes obras que se emprenden en nuestro país, hoy y a futuro.

La Cámara Marítima está preparada y lista para abrazar los retos que representa potenciar a nuestro país como líder mundial en servicios de transporte y logística. Nuestra membresía es dinámica, apta y comprometida con el conglomerado del sector marítimo y con el progreso de Panamá.

¡Manos a la obra!



Aumentan aportes directos del Canal al Estado

Los aportes directos del Canal al Estado aumentarán 13% durante el Año Fiscal 2009 de la ACP para totalizar B/. 748.8 millones.

El incremento está contenido en el presupuesto del AF 2009 de la ACP aprobado por la Asamblea Nacional.

El presupuesto contempla ingresos por B/.2, 105, 666,000 para la vigencia del 1 de octubre del 2008 al 30 de septiembre del 2009

Este presupuesto es superior en B/.77.5 millones ó 3.8% al aprobado del AF 2008.

Los aportes directos al Estado se distribuyen en B/.398.3 millones en excedentes del período, B/.348.5 millones en derecho por tonelada neta y B/.2.0 millones en pago por servicios prestados por el Estado. En total, los aportes del Canal al Estado aumentarán B/.86.5 millones en comparación al aprobado para el AF 2008.

Cámara Marítima de Panamá renueva directiva

Rubén Karamañites es el nuevo presidente de la Cámara Marítima de Panamá, un gremio que aporta más del 20% del Producto Interno Bruto (PIB), lo que indica la importancia del sector para el desarrollo del país.

La junta directiva que acompaña a Karamañites integra a representantes de compañías de avituallamiento e inspección marítima, de formación de gente de mar, abogados marítimos, navieras y agencias navieras, servicios de barcasas, astilleros y clasificadoras y ajustadoras.

Acompañan a Karamañites los directores Ernesto Mock, José Digerónimo, Marvin Castillo, Santiago Torrijos, Luis Pérez Salamero, Javier Ortíz, Willis Del Valle y Ricardo Lince, quienes tienen entre sus objetivos apoyar la reformulación de la Estrategia Marítima Nacional y promover una mejor utilización de los suelos adyacentes al Canal.



Adjudican contrato para nuevos remolcadores

El contrato por B/.98.5 millones fue adjudicado por la ACP para la construcción de diez remolcadores, como parte de su programa de inversiones y contempla la opción para la adquisición de tres remolcadores adicionales en un período de noventa días.

Estos remolcadores, de diseño conocido como Z-TECH, serán construidos en China por la compañía Cheoy Lee Shipyards, LTD.

En la actualidad, la ACP cuenta con una flota de 29 remolcadores respaldada por una fuerza laboral de alrededor de 400 empleados, entre capitanes, jefes de máquina y marineros.

Canal de Panamá y Puerto de Nueva Orleans consolidan alianza

La ACP y el Puerto de Nueva Orleans renovaron su acuerdo de entendimiento con el ánimo de impulsar las inversiones, el comercio y promover el uso de la ruta "toda agua" que comprende de Asia a la Costa Este de Estados Unidos a través de la vía interoceánica.

El acuerdo, suscrito entre el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, y el presidente del Puerto de Nueva Orleans, Gary LaGrange, reforzará la alianza entre las dos entidades iniciada en 2003 con la firma de la primera carta de entendimiento.

La ACP avanza dentro de lo programado con el proyecto de ampliación del Canal que aumentará la capacidad de la vía para el año 2014. En tanto, el Puerto de Nueva Orleans adoptó recientemente un plan maestro de alrededor de mil millones de dólares parcialmente motivado por la decisión de Panamá de expandir la vía interoceánica.



Comunicadores sociales observan avances de la ampliación

Un grupo de directores de medios de comunicación y comentaristas recorrió las áreas donde avanzan los trabajos de movimiento de tierra de la ampliación del Canal.

Los comunicadores visitaron los sectores de Cocolí y cerro Paraíso, en la ribera oeste de la vía interoceánica, para observar de primera mano los proyectos de excavación seca en los que se utilizan equipos como camiones y retroexcavadoras de dimensiones nunca vistas en Panamá.

En el cerro Paraíso atestiguaron el avance de la obra al ser informados que en este sector, donde iniciaron los trabajos de ampliación el 3 de septiembre del 2007, han sido removidos alrededor de 3.1 millones de metros cúbicos de materiales, que equivalen al peso de 70 millones de personas adultas.



Nueva generación de pilotos de remolcadores

Nueve panameños reactivaron el Programa de Desarrollo para Capitanes de Remolcadores, con el que la ACP capacitará a 73 de estos pilotos para enfrentar las necesidades de la vía interoceánica con la ampliación en el año 2014.

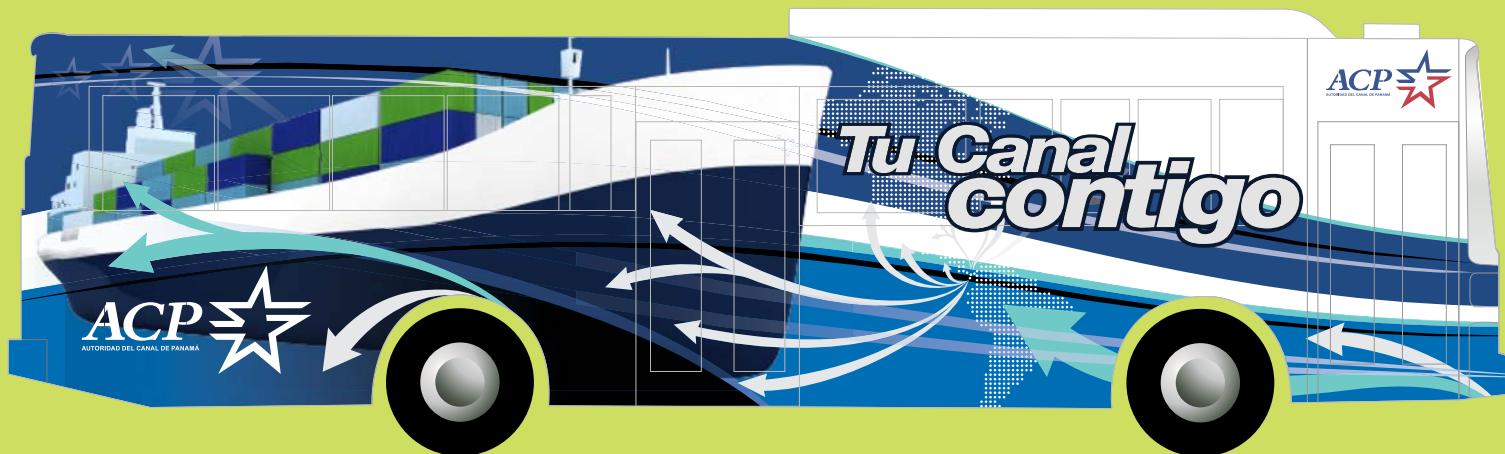
Los aspirantes a capitanes de remolcadores fueron seleccionados mediante el sistema de diseño curricular, con base en competencias laborales. El programa estuvo inactivo durante ocho años.

Cada uno será adiestrado durante dos años por un mentor y dos coordinadores.

Las nuevas esclusas del Canal utilizarán remolcadores para posicionar a los buques, en consecuencia, a partir del 2014, entrarán en operación 38 nuevos remolcadores -23 en el Pacífico y 15 en el Atlántico-. En total, serán 163 capitanes y 326 marineros.



TU CANAL CONTIGO



LA NUEVA IMAGEN DE LOS BUSES DE LA ACP

En las próximas semanas llegará a tu comunidad el nuevo bus informativo de la ACP con una imagen contemporánea y un contenido actualizado sobre las novedades del Canal y los avances de la ampliación.

Ideados para divulgar en todo el país el proyecto de construcción del tercer juego de esclusas, los buses se han convertido en un vehículo ágil y didáctico para comunicar a nivel nacional los quehaceres de la vía interoceánica, incluso después de completado el proceso de consulta de la ampliación del Canal.

A partir de abril pasado, la ACP reactivó la circulación de los buses para informar puntualmente sobre los avances de la ampliación, en especial en centros escolares y comunidades del interior del país.

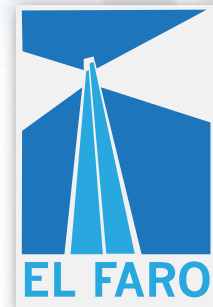
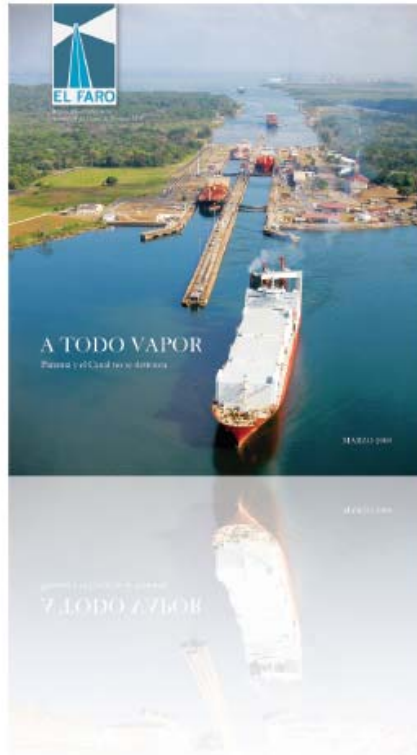
Desde entonces, los buses han hecho escala en las provincias de Panamá (Chepo, Arraiján y La Chorrera); Coclé (Penonomé y Churuquita); Colón

(Barrio Norte, Barrio Sur y Sabanitas); Chiriquí (Boquete, Volcán, Dolega, Concepción, David, Puerto Armuelles, San Félix y Tolé); Herrera (Chitré, Monagrillo, San Juan y La Arena); y Los Santos (Las Tablas, Tablas Abajo, el Cocal, Guararé y La Villa).

Durante las giras, más de 15,000 estudiantes de los diferentes niveles educativos recibieron información sobre las operaciones del Canal y detalles del proyecto de ampliación.

En algunas de sus escalas los buses han tenido como guías a los integrantes de Jóvenes Líderes, el programa más reciente de la ACP dirigido a la juventud.

Los buses continuarán sus recorridos en colegios y ferias nacionales, sumado a que se tiene planificado que complementen la gira de avances de la ampliación que la ACP organizará durante las próximas semanas para llevar directamente a los panameños la información del proyecto y sus novedades.



Todo lo que quieres saber sobre tu Canal está en

La revista informativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

**Búscala todos los meses en La Prensa y Crítica,
y en los Infocentros de la ACP.**

Ingrese a:

www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.