

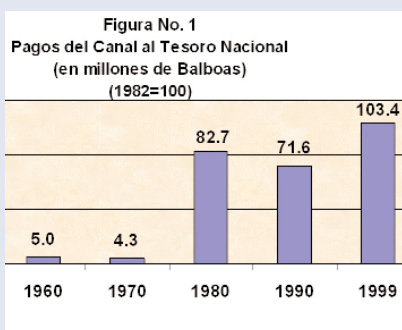


Rescate más allá del Canal

El trabajo en equipo y el profesionalismo de un grupo de trabajadores de la Autoridad del Canal de Panamá permitió un rescate sin precedentes: por primera vez la ACP movilizó personal fuera de su área de operación y su acción contribuyó además a la protección del medio ambiente marino en nuestra costa atlántica. ◆ 3



Impacto en la economía 1950-1999



Estudio destaca el impacto del Canal en la vida de Panamá.

PAG >6 y 7

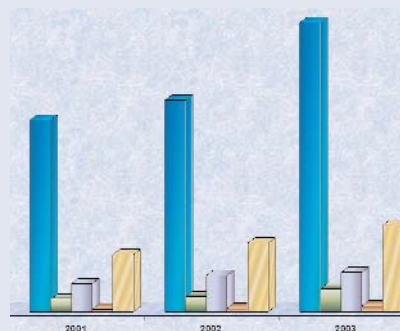
Historia de una luchadora



Una mujer administra ahora el tránsito de buques por la vía acuática panameña.

PAG >8

Récord de visitas



La página web del Canal de Panamá recibió tres millones de visitas durante el 2003.

PAG >10

Ex alumno meritorio



Alemán Zubieta es distinguido por la Universidad de Texas A&M

PAG >12

CORRESPONDENCIA

Señores
Autoridad del Canal de Panamá
Estimados señores:

Reciban el más cordial saludo en nombre de todos los socios que conforman el Club Activo 20-30 de Panamá, quienes nos sentimos sumamente complacidos con el tremendo éxito alcanzado durante la Teletón 20-30 2003. Este logro fue en gran parte posible por personas que, como ustedes, siempre han estado dispuestas a colaborar con tan noble causa. Estamos seguros que podremos seguir contando con su apoyo para las próximas ediciones de lo que hemos denominado el Compromiso de Panamá. Por haber demostrado que "la verdadera incapacidad la padece quien no es capaz de dar", en nombre de las miles de familias panameñas que resultarán beneficiadas con el nuevo Complejo de Rehabilitación Integral del Instituto de Medicina Física y Rehabilitación, gracias por ayudarnos a llegar y superar la meta.

En Activo 20-30,

Alexander Cooban C.
Presidente
Subcomité de Transporte
Teletón 20-30 2003

La foto

Marco González



Unidades del Cuerpo de Bomberos de la Autoridad del Canal llevan a cabo una práctica con equipo especializado para el manejo y tratamiento de sustancias peligrosas.

De la Administración

Mejoras en puertos de Estados Unidos

Esta edición registra las mejoras que llevan a cabo varias terminales portuarias de la Costa Este de Estados Unidos para atender la nueva generación de buques post Panamax, es decir aquellos que exceden las actuales dimensiones de tránsito del Canal de Panamá.

Las órdenes giradas por algunas de las más importantes navieras para la construcción de aproximadamente 100 naves con capacidad de cargar hasta 17 hileras de contenedores a lo ancho del buque - los panamax pueden cargar hasta 13 hileras- marcan claramente la tendencia del mercado marítimo mundial.

Las mejoras mencionadas, entre las que se incluyen obras como la profundización del cauce de navegación del Puerto de Nueva York/Nueva Jersey a un costo de 1,200 millones de dólares, contemplan tanto la expansión de los recintos de las terminales como la adquisición de grúas y otros equipos portuarios que permitan manejar con eficiencia el incremento a registrarse en la carga transportada por los nuevos barcos en las rutas internacionales.

Dado que más del 60 % de la carga que transita el Canal de Panamá tiene por origen o destino los puertos de la Costa Este de Estados Unidos, es preciso que Panamá tome nota por igual de la tendencia mencionada como de las facilidades que adelantan dichos puertos.

Panamá debe considerar estos signos. Parte de tal tarea compete a la ACP que contempla dicho aspecto en los estudios que se levantan con el fin de presentar las opciones entre las cuales los panameños habrán de decidir la más aconsejable para garantizar la competitividad de la nuestra vía en el panorama mundial del comercio marítimo.

... más del 60% de la carga que transita el Canal de Panamá tiene por origen o destino los puertos de la Costa Este de Estados Unidos.



JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo E. Quijano, Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez, Jr.
Roberto Roy
Abel Rodríguez C.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Ricaurte Vásquez M.
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios

Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Editora
Redacción

Maricarmen de Ameglio
Julietta Rovi, M.B.A.
Manuel Domínguez
Ariyuri Mantovani
Octavio Colindres

Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964
Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena
Premio Obra Excelsa - SPIA 2002

Rescate en aguas bravas

Manuel Domínguez

modominguez@pancanal.com

El pasado miércoles 18 de febrero transcurría un día normal en el Canal. Las operaciones se desarrollaban según lo acostumbrado, bajo un sol de plata hundido en el cielo azul. Hasta que el ingeniero Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), recibió una llamada: los propietarios de la barcaza de combustible Verna Trader solicitaban a la ACP su apoyo urgente para rescatarla, ya que había encallado cerca de Punta Galeta, Colón.

A pesar de que en el área portuaria cercana trabajan empresas privadas cuyos equipos están autorizados para operar tanto en aguas internacionales como portuarias en la República de Panamá, las que fueron contactadas no acudieron al llamado de los propietarios. La situación requería de una acción inmediata. De continuar encallada era evidente el peligro de un derrame de combustible. Y dada la cercanía de Punta Galeta, las posibles consecuencias ambientales empeoraban la situación.

A primera hora del día siguiente, y tras lograr autorización de la Autoridad Marítima de Panamá para navegar fuera de aguas del Canal, equipo de la ACP fue movilizado a Punta Galeta. Pronto estaban allí el remolcador Cecil Haynes, así como la lancha Jurel, y un bote tipo Zodiac, propiedad de la agencia local Brinton Shipping.

El Cecil Haynes envió aproximadamente 250 pies de línea al lado de estribor (derecho) de la popa de la barcaza para sujetarla. Justo entonces llegó al lugar el remolcador Los Santos. También tiró líneas y sujetó a la barcaza. Vientos de 20 nudos norte y oleajes de cinco pies dificultaban la operación. El equipo completo inició maniobras y pudo liberar a la barcaza de donde permanecía encallada.

Para lograrlo los remolcadores movieron continuamente la popa (parte trasera) de la barcaza de un lado a otro. Luego halaron en línea recta para liberar finalmente el casco de la barcaza.

Toda la maniobra se llevó a cabo por los capitanes de los dos remolcadores y su tripulación y bajo la atinada coordinación del capitán Federico A. Cockburn, capitán de puerto del Canal. La tripulación del Remolcador Haynes estuvo compuesta por el capitán Luis Vivies; el primer oficial de máquinas, Armando Acosta; el líder, marinero de remolcadores, Efraín Esquina; los marineros de remolcadores, Edgar Lezcano y Oscar Molina; y el aceitero, Remigio Botiller. El remolcador Los Santos estuvo operado por el capitán Carlos Small y su tripulación compuesta por el primer oficial de máquinas, Jaime Berrío; líder, marinero de remolcadores, Teodoro Villalaz; marinero de remolcador, Cristóbal Camargo; y el aceitero Nicolás De Gracia. Además asistieron en esta maniobra Eusebio Stewart, gerente de operaciones del Distrito Norte y los capitanes Jairo Bryant, Pedro Herrera y Felipe Joseph; y Ernesto Cooper, oficial de remolcadores. La lancha Jurel de la ACP estuvo operada por Miguel Chifundo.

La barcaza Verna Trader fue remolcada hacia el lado este de la bahía de Manzanillo. Antes del mediodía el equipo de la ACP había resuelto una situación que pudo terminar con graves consecuencias.

“Hay que destacar el profesionalismo demostrado por las tripulaciones de los remolcadores y la lancha ya que esta operación se llevó a cabo en aguas poco profundas; ello fue vital para el éxito en esta inusual asignación. La verdad es que el trabajo en equipo garantizó el resultado de esta operación; debemos sentirnos orgullosos de haber rescatado la nave sin que sufriera daño alguno y a la vez haber contribuido con la protección del medioambiente marino del país, especialmente porque fue en aguas ajenas al Canal”, dijo al final el ingeniero Quijano.



El valor de la mujer campesina

Omar Rodríguez
Especial para El Faro

Desde antes que Panamá se convirtiera en República, las manos de la mujer campesina amasaban el pan y abonaban los surcos sembrados de maíz, arroz, frijoles o yuca.

Clementina Rodríguez, de 112 años de edad y residente en La Pintada de Coclé, recuerda cómo ella ayudaba a su abuela a cargar y preparar los alimentos que consumían las tropas de Victoriano Lorenzo, durante la Guerra de los Mil Días.

Siempre la vida de la mujer campesina ha estado ligada al trabajo y al hogar.

Como humanas que son, la mujer del campo también saca tiempo para la sana diversión.

La propia Clementina sueña con aquellos días cuando amanecía cantando y bailando tamborito en su tierra natal, durante los días de carnaval. Luego, sin dormir, se iba al río a lavar "una tanda de ropa", para refrescar la trasnochada.

EL TRABAJO

Desde pequeña la mujer rural conoce el trabajo.

"Nosotros desde pequeñas íbamos al monte a ayudar a nuestros padres a cultivar la tierra", cuenta María Marcos Martínez, residente en Atré de Penonomé.

Relata que a pesar de la pobreza que rodeaba a casi todas las familias de la zona norte de Penonomé, vivir en el campo era algo muy bonito porque, aunque no iban a la escuela, en el seno familiar se cultivaba el amor al trabajo, el respeto a los mayores y la sana convivencia.

Eran pocos los niños que no sabían sembrar arroz o yuca, o tomar un machete para limpiar las siembras.

En el caso de las mujeres, ese



María Marcos Martínez, mejor conocida como "La Tía Marcos".



Ante la falta de recursos para comprar insumos como el azúcar, el trapiche se convierte en una alternativa

trabajo se combinaba con los oficios de la casa, como por ejemplo fregar, barrer, lavar, etc. Esa situación no ha cambiado ya

que son muchos, tal vez demasiados, los niños que abandonan la escuela para dedicarse a ayudar a sus padres en los quehaceres generales del hogar y el campo.

"La Tía Marcos", como la conocen en Atré, se casó a la edad de 25 años y tuvo dos hijos.

Junto a su esposo, Tiburcio Magallón luchó para sacarlos adelante con mucho esfuerzo y sacrificio.

Ella compartía con él el trabajo en el campo, pero también se dedicaba a la costura con la finalidad de ganarse algunos reales que ayudaran a la economía hogareña.

Vivir en el campo no es lo mismo que vivir en la ciudad, reflexiona la Tía Marcos, quien cuenta con 75 años de edad.

"Por acá uno vive prácticamente de los frutos que le da la tierra. Lo poco que producimos es para el consumo; a veces vendemos una libra de café o de maíz, para comprar las cositas que nos faltan como la sal, el aceite o el azúcar".

TIEMPO PARA TODO

Dentro de las limitaciones económicas y el arduo trabajo, también hay tiempo para la sana diversión.

La Tía Marcos es una de las mejores bailadoras de cumbia de toda la región norte de Penonomé. Además baila y canta tamborito, y como si fuera poco, toca la caja, uno de los instrumentos utilizados para armonizar el baile.

Con mucho orgullo, esta campesina narra que su padre desde pequeña la enseñó a bailar tamborito. Luego aprendió a bailar la cumbia pero suelta de su pareja; "nada de esos bailes agarraos que hay ahora", comenta sin contener la risa La Tía Marcos, un símbolo de la mujer campesina a la que le rendimos homenaje hoy.

Una opción educativa



La Autoridad del Canal de Panamá participa en numerosas actividades feriales, tanto en la ciudad capital como en el interior, con el fin de que los panameños conozcan de primera mano toda la información sobre la empresa



más estratégica del país. Entre ellas la Feria de Toabré, en Coclé. Allí, gran cantidad de estudiantes y público en general participaron en los juegos didácticos del pabellón de la ACP.

Puertos se preparan para post Panamax

Marianela Dengo
mdengo@pancanal.com
 Sara Rivadeneira
srivadeneira@pancanal.com

Los puertos de la Costa Este de los Estados Unidos se encuentran a la vanguardia en concepto de proyectos de mejoras y modernización destinados a expandir sus patios de contenedores, adquirir grúas post Panamax y aumentar el calado en los canales de navegación, con el fin de aumentar su productividad y prepararse para atender la nueva generación de buques post Panamax en construcción. Se definen como buques post Panamax aquellos buques que exceden las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá. Un portacontenedor post Panamax es aquel que puede llevar más de 13 hileras de contenedores (TEU) a lo ancho del buque.

El reto actual que enfrentan los operadores portuarios es acomodar la nueva generación de buques portacontenedores de 8,000 TEU, capaces de cargar hasta 17 hileras de contenedores a lo ancho del buque. Las principales líneas navieras han ordenado aproximadamente 100 buques de 8,000 TEU de capacidad, los cuales deberán ser entregados en los próximos tres años. En la medida en que se sigan colocando órdenes de buques Post Panamax con estas dimensiones, es posible que los buques post-panamax de 5,500 a 6,500 TEUs sean colocados en nuevos mercados, como por ejemplo Asia-Costa Este de los Estados Unidos, siempre y cuando los puertos de la Costa Este cuenten con la infraestructura y equipo adecuado para poder recibirlos. Cabe destacar que los buques de más de 5000 TEUs de capacidad no pueden transitar el Canal de Panamá.

Unos meses atrás, la Autoridad Portuaria de Virginia, que maneja el Puerto de Norfolk, una de las principales terminales portuarias para el recibo de carga contenerizada en la ruta Asia – Costa Este de los Estados Unidos, adquirió cuatro de las grúas pórticas más grandes y rápidas del mundo, llamadas grúas clase-Suez porque son capaces de atender los buques post Panamax que transitan esa vía. Las nuevas grúas, que miden 271 pies de alto, tienen capacidad para atender buques post Panamax con hasta 26 hileras de contenedores a su ancho. Aunque estos buques todavía no han sido construidos, la Autoridad Portuaria de Virginia está invirtiendo \$45 millones para comprar un total de ocho grúas de este tipo y atender la demanda futura. Hoy día, Norfolk es uno de los principales puertos que reciben carga contenerizada a través del Canal de Panamá y con los que hemos suscrito acuerdos de cooperación mutua.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Georgia que maneja el puerto de Savannah y es el segundo puerto más importante de la Costa Este en manejo de carga contenerizada proveniente de Asia, ha iniciado el proyecto de expansión "Container Berth Eight" (CB8), que convertirá a Savannah en la instalación portuaria más grande de contenedores en la Costa Este de los Estados Unidos. Una vez se complete este proyecto a finales del 2006, Savannah contará con más de 9,800 pies de muelle, lo que incrementará su capacidad en un 20%. La primera fase de la construcción, presupuestada en \$2.4 millones, consiste en demoler un muelle abandonado y dragar el acceso a los muelles. La segunda fase, presupuestada en \$20.5 millones, incluye la construcción de un muelle soportado por pilotes de 1,672 pies de longitud. Cerca del 70% de la carga que maneja la Autoridad Portuaria de Georgia transita por el Canal de Panamá. El estado de Georgia ha incentivado agresivamente el establecimiento de centros de distribución, lo que ha fomentado el crecimiento continuo de la carga destinada a sus puertos, beneficiando al Canal de Panamá.

Mientras tanto, los oficiales del Puerto de Nueva York y Nueva Jersey, el puerto más grande de la Costa Este, esperan que el volumen de la carga se duplique para el año 2020, y están seguros que estarán preparados para manejar el aumento en la demanda de sus servicios. En los últimos meses, las mejoras en la productividad del puerto han sido notables. Se han reacondicionado las terminales, se han instalado grúas con mayor alcance y más rápidas, e igualmente han estibado para tener mayor espacio de



almacenamiento. Adicionalmente, el flujo de carga se ha acelerado gracias a mejoras tecnológicas en las garitas de entrada y salida de sus terminales portuarias. El Puerto de Nueva York/Nueva Jersey está invirtiendo \$1,200 millones en profundizar su canal de navegación.

Al anticipar los nuevos desafíos que enfrenta la industria del transporte marítimo, los puertos de la Costa Este de los Estados Unidos reafirman su compromiso de mantener el índice de eficiencia tan alto como las nuevas grúas post Panamax que están adquiriendo. La ACP ha firmado acuerdos de cooperación mutua con estos puertos, lo que nos permite intercambiar información y estar al tanto de sus programas de modernización y mejoras. Una futura expansión del Canal sería beneficiosa para atender las demandas futuras de la industria marítima. Mientras tanto, la ruta de Suez sigue siendo la opción para los nuevos post-panamax. La ACP sigue de cerca el desenvolvimiento de la industria marítima y del negocio de contenedores, sobre todo en la ruta Asia-Costa Este de los Estados Unidos. Actualmente, más del 60% de la carga que pasa por el Canal tiene como origen o destino un puerto en la Costa Este de los Estados Unidos.

NUESTRO IDIOMA

Abreviaturas

Las abreviaturas son acortamientos convencionales de palabras, que se escriben siempre con punto o con barra, como etc. (etcétera), S.A. (Sociedad Anónima), c/u (cada uno), sr. (señor). Se recomienda prudencia en su uso, pues no siempre quien lee entiende la abreviatura con el mismo sentido con que la entiende quien la escribió.

A continuación, algunas de las más universales:

a.C.: antes de Cristo
 acept.: aceptación
 admón.: administración
 admr.: administrador
 apdo.: apartado
 art.: artículo
 av., avd., avda.: avenida
 Bco.: banco
 Bibl.: biblioteca
 Bo.: barrio
 c., cap.: capítulo
 cdad.: ciudad
 c.e.: correo electrónico
 col.: colección
 Col.: colegio
 C.P.: código postal
 d.: día
 Doc.: documento
 D.m.: Dios mediante
 dicc.: diccionario
 Dr., Dra.: doctor, doctora
 ej.: ejemplo
 Excmo.: Excelentísimo
 Fdo.: firmado
 fig.: figura
 Gdor.: gobernador
 hno.: hermano
 inst.: instituto
 izq., izdo., izqdo.: izquierdo
 párr.: párrafo
 Pdte., Pdta.: Presidente, Presidenta
 p.ej.: por ejemplo
 p., pg., pág.: página
 pp.: páginas
 prov.: provincia
 ss.: siglos
 S.S.: Su Santidad
 tít.: título
 vol.: volumen

Tomado de Ortografía Española, Fernando Avila, Grupo Editorial Norma, 2003.

ABC del Agua

Se estima que el crecimiento demográfico por sí solo llevará a que 17 países con una población proyectada de 2.100 millones, pasen dentro de los próximos 30 años a la categoría de países con escasez de agua.

Hacia el año 2025, 48 países con más de 2.800 millones de habitantes —35% de la población mundial proyectada para 2025— se verá afectada por el "estrés hídrico" o la escasez de agua. Otros nueve países, inclusive China y Pakistán, estarán próximos a sufrir tensión hídrica.

Soluciones para un mundo con escasez de agua. Population Reports, Serie M, No. 14. Baltimore, Johns Hopkins School of Public Health

Impacto directo del Canal en la

Para conocer un poco más sobre los aportes del Canal a la economía panameña, la Unidad de Inteligencia Competitiva e Investigación Económica de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) preparó un documento que detalla el impacto directo de la vía acuática en la economía del país entre 1950 y 1999, previo a la transferencia del Canal.

El estudio, que reproducimos a continuación, se subdivide en dos periodos: 1950 – 1979 y 1980 – 1999, para explicar las incidencias de este impacto en el país.

Impacto Directo - Período 1950-1979

En los años 1940, Panamá disfrutó de un auge económico producto de los gastos militares en materia de seguridad del Canal durante la Segunda Guerra Mundial y de los gastos iniciales para la construcción de un tercer juego de esclusas, programado a realizarse durante el período, el cual no llegó a materializarse. Luego de concluido el conflicto mundial en 1945, la economía del istmo entró en un período de recesión que se extendió hasta el año de 1947.

En 1950, Panamá todavía sufría las secuelas de la recesión, por lo que, durante esa década se emprendieron acciones encaminadas a mejorar la situación económica del país.

En el aspecto económico, se establecieron políticas y medidas para diversificar y promover el crecimiento de la economía a través del fomento de las exportaciones y del proceso de sustitución de importaciones de productos agrícolas y manufacturados. En el aspecto político, Panamá a través de las reclamaciones a los Estados Unidos, buscaba ampliar una mayor cuota de las compras (exportaciones) de la Zona del Canal, ya que la mayoría de los productos consumidos por los residentes de la Zona del Canal durante esa época, se importaban de los Estados Unidos. En 1950, las compras de la Zona del Canal representaban el 59% de las exportaciones del país. Con la ejecución del Tratado Remon-Eisenhower de 1955, Panamá obtuvo beneficios económicos concretos que se observaron durante la década de los 1960, entre los cuales se encuentran:

- Aumento de la anualidad del Canal de B/. 1.5 millones a B/. 1.93 millones
- Iguales condiciones de salario para los empleados panameños
- Cobro de impuesto sobre la renta a los empleados panameños
- Restricción a los panameños para realizar compras en los comisariatos en la Zona del Canal

-Autorizar y obligar al gobierno de la Zona del Canal a realizar compras de productos panameños

- Autorizar a compañías panameñas a vender productos a los buques en tránsito
- Construcción del Puente de Las Americas

-Devolución de bienes a Panamá: Punta Paitilla, Fort of Lesseps, Nuevo Cristóbal y la terminal de Manzanillo

-Responsabilidad de Panamá de los servicios públicos de basura, agua y sistema de alcantarillado

El PIB

En 1950, el Canal era la actividad económica más importante del país con un impacto económico directo que ascendió a B/. 138.5 millones o sea casi un 20% del PIB.

Este impacto directo fue aumentando en términos absolutos durante el período de 1950 a 1979, sin embargo, fue perdiendo importancia relativa como consecuencia de la diversificación y desarrollo que estaban experimentando los otros sectores productivos de la economía. En 1979, esta participación sumó cerca de B/. 385.7 millones, representando el 10.7% del PIB.

Los salarios pagados a los empleados panameños y la anualidad del Canal mostraron un aumento significativo de B/. 33.2 millones en 1955 a B/. 177.9 millones en 1960.

La anualidad del Canal que sumaba B/. 1.1 millones en 1955 creció a B/. 2.8 millones en 1979. Las exportaciones panameñas de mercancía a la Zona del Canal, otro componente importante del impacto directo, aumentó de B/. 20.6 millones en 1955 a B/. 93.6 millones en 1979.

Los aumentos en estos flujos de ingresos fue consecuencia directa de la ejecución del Tratado de 1955, el cual establecía entre otros aspectos, iguales condiciones de pago a los panameños que a los ciudadanos norteamericanos, compra de productos panameños por parte del gobierno de la Zona del Canal y el aumento de la anualidad a Panamá.

El Empleo

En 1950, el número de empleo en la Zona del Canal registró unos 12,925 personas y representó cerca de 5.4% en relación al total de empleados en el ámbito nacional, mientras que para 1979, el número de empleo sumó a 15,056 personas.

El empleo generado como consecuencia de los otros impactos directos aumentó de 29,925 personas en 1950 a 60,720 personas en 1979.

Aunque este empleo es más grande en

magnitud que el provisto propiamente por el Canal; sin este último, el primero no existiría.

El empleo generado por los otros impactos directos se debe a la combinación de las actividades siguientes:

- venta de mercancías a la Zona del Canal
- gastos en Panamá por la visita de ciudadanos norteamericanos
- descuentos de instituciones financieras
- impuestos directos a empleados panameños en la Zona del Canal
- la anualidad del Estado
- el efecto multiplicador derivado de las anteriores

En 1950, los salarios pagados como resultado del impacto directo en el empleo del Canal sumaron B/. 198 millones y representaron el 52.8% del total de los salarios pagados en el ámbito nacional. A través de los años, los salarios pagados como resultado del impacto directo del Canal fueron creciendo sostenidamente en términos absolutos hasta alcanzar unos B/. 332.9 millones en 1979. Sin embargo, en términos relativos estos salarios mostraron una tendencia decreciente comparado con el total de salarios pagados en el ámbito

nacional.

En 1979, los salarios pagados como resultado del impacto directo del Canal representaron el 20.1% del total de salarios pagados en el ámbito nacional.

Este comportamiento observado, fue el resultado principalmente de los cambios estructurales que se estaban experimentando en otros sectores productivos del país como producto de la expansión económica en dicho período.

Las Recaudaciones del Estado

El Estado se benefició del Canal durante el período en estudio a través de los ingresos recibidos en concepto de los impuestos y la anualidad del Canal.

En su conjunto este impacto fue de B/. 19.7 millones o el 22.1% de los ingresos corrientes del gobierno en 1950 y aumentó a B/. 66.6 millones o el 10.3% de los ingresos del gobierno en 1979.

El crecimiento del impacto directo al Estado se explica principalmente por la ejecución del Tratado de 1955, cuyas disposiciones incluían entre otros aspectos el aumento de la anualidad del Canal, igualdad de condiciones de salarios para los empleados panameños y sus correspondientes descuentos para el pago de impuesto sobre la renta.

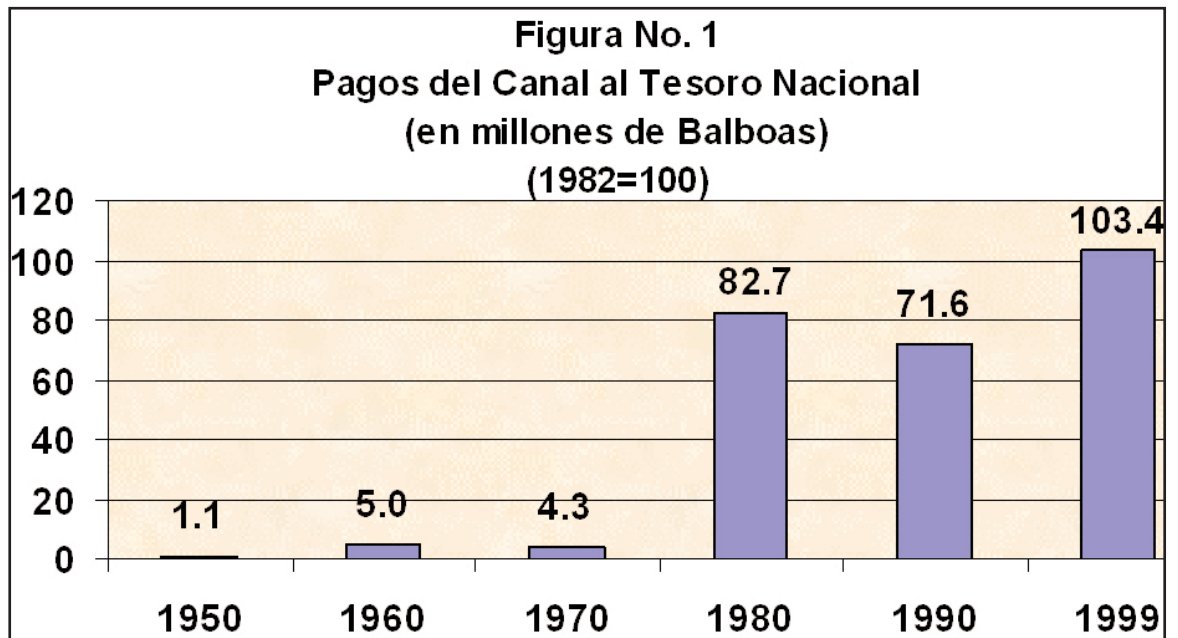


Tabla No. 1 Impacto Directo del Canal en Ingresos del Estado Años 1980-1999 (con Efecto Multiplicador) (en millones de Balboas) (1982=100)

Años	Ingresos del Gobierno	Debido al Impacto Directo del Canal	% de los Ingresos del Gobierno	Debido al Impacto Directo del Canal					
				Impuestos Directos (1)	Impuestos Indirectos		Pagos al Gobierno con relacion al Tratado 1977		
					En Consumo (2)	En Importaciones (3)	Impuesto del Ingreso Personal y Seguro Educativo para el Gobierno de Panamá (4)	Anualidad (5)	Seguro Social para el Gobierno de Panamá (6)
1980	850.5	166.4	19.6	30.5	18.3	25.0	8.9	82.7	1.1
1985	918.1	178.0	19.4	36.5	21.9	29.9	13.9	69.2	6.6
1990	1,159.2	208.3	18.0	42.2	25.3	34.6	20.1	71.6	14.6
1993	1,208.5	219.9	18.2	43.5	26.1	35.7	23.1	72.1	19.4
1995	1,221.4	288.3	23.6	44.9	26.9	36.9	29.6	80.8	24.5
1997	1,296.0	252.4	19.5	44.8	26.9	36.8	33.6	81.7	28.7
1999	1,470.8	276.9	18.8	42.3	25.3	34.7	38.0	103.4	33.3

Notas:
 (1) La suma del impuesto de ingreso recolectado del PIB generado por los ingresos del Canal hacia Panamá, con efecto
 (2) Una forma de impuesto indirecto, principalmente, en la transferencia de bienes (ITEM) y producción y venta de consumo
 (3) Una forma de impuesto indirecto, principalmente, tarifas de importación.
 (4) Impuesto sobre la renta y Seguro Educativo sobre los salarios de los empleados panameños de la Zona del Canal, de acuerdo con el Tratado de
 (5) Anualidad que se pagó al Estado, conforme a los Tratados de 1977.
 (6) Contribución al Seguro Social de la cuota obrero-patronal, conforme al Tratado de 1977.

Fuente: Preparado por INTRACORP con el modelo macroeconómico e información de los boletines "Cuentas Nacionales" de la Contraloría General de la República.

economía panameña 1950-1999

Marco González



Impacto Directo - Período 1980-1999

Los eventos ocurridos el 9 de enero de 1964 motivaron que se realizaran las negociaciones para establecer nuevas condiciones entre Panamá y los Estados Unidos en la Zona del Canal.

Sin embargo, el borrador de tratado de 1967, producto de estas negociaciones fue rechazado por la Asamblea Nacional.

Una nueva ronda de negociaciones se inició en 1970 y prosperó con la firma de los Tratados Torrijos-Carter en 1977.

Este tratado inició su ejecución el 1 de octubre de 1979, cuyo impacto económico se reflejó principalmente durante todo el período de 1980 a 1999. Los beneficios concretos para Panamá de dichos tratados fueron:

-Pago de B/. 0.30 por tonelada neta de los tránsitos por el Canal

-Anualidad fija de B/. 10 millones

-Anualidad variable hasta B/. 10 millones en la eventualidad de una mayor recaudación de ingresos

-Pago de B/. 10 millones por servicios públicos tales como: policía, bomberos y mantenimiento de infraestructura

-Ajuste inflacionario. El pago por tonelada neta sería ajustado cada dos años de acuerdo con el Índice de Precios al Productor de los Estados Unidos

-Pago al Seguro Social de las cuotas obrero-patronales

-Transferencia a Panamá de activos e infraestructura tales como caminos, puertos, sistema de agua, sistema de electricidad, etc.

El PIB

Los salarios pagados por el Canal a los empleados panameños continúan

siendo el componente más importante durante el período de 1980-1999 debido a una mayor participación de panameños en el Canal en puestos de trabajo y en posiciones de mayor responsabilidad con mejores salarios.

Las exportaciones panameñas de mercancía se incrementaron considerablemente por la demanda de las bases militares y los gastos realizados por ellos.

En 1999, este rubro cayó a B/. 104.1 millones comparados con un total de B/. 152.6 millones en 1997.

A partir de 1980, los pagos al Estado por parte del Canal aumentaron a B/. 82.7 millones de un insignificante B/. 2.8 millones en 1979.

También, en el año de 1980 se iniciaron las retenciones a las contribuciones a la Caja de Seguro Social y del seguro educativo a los empleados y patronales, y de las deducciones de impuesto sobre la renta a empleados panameños.

Estos impactos aumentaron gradualmente a medida que aumentaba la participación de panameños en el Canal, como lo establecía la ejecución del Tratado de 1977.

El impacto directo a través de los gastos realizados por los visitantes de los Estados Unidos residentes en la Zona del Canal fue disminuyendo paulatinamente a medida que se iba reduciendo la presencia de los Estados Unidos en la República de Panamá hasta su salida final en diciembre de 1999.

El Empleo

En 1980 como producto de la ejecución del Tratado de 1977, el ferrocarril y los puertos pasaron a manos panameñas y así los empleos; de tal forma que de 1979 a 1980 se redujeron los empleos en el Canal de 15,056 a 12,337.

Aunque la cantidad de empleos en el

Canal se mantuvo relativamente constante durante el período de estudio, el empleo generado por las otras actividades debido al impacto directo del Canal se incrementaron 45% de 77,363 en 1980 a 112,231 en 1999.

En su conjunto, el empleo generado debido al impacto directo sumó 89,700 personas y representó el 16.3% del total del empleo nacional en 1980.

A través del período de análisis, este empleo creció a 122,838 personas o el 12.8% del total del empleo nacional en 1999.

Como resultado del Tratado de 1977, la participación panameña en las operaciones y actividades del Canal fue aumentando progresivamente registrándose un total de 6,363 empleados o el 75.6% del total de la fuerza laboral en 1980 hasta alcanzar 8,767 empleados panameños o el 95.8% del total de la fuerza laboral en las operaciones del Canal en 1999.

Los salarios de los empleados continuaron siendo muy importantes para la economía panameña y un porcentaje considerable con relación al total de salarios pagados en el país en el período de 1980-1999.

En 1980, los salarios como resultado del impacto directo fueron B/. 375.7 millones o sea 17.7% del total de salarios nacionales y aumentaron a B/. 518.4 millones en 1999 o sea 13.1% del total de salarios nacionales.

El porcentaje de participación del Canal en los salarios nacionales tuvo una tendencia decreciente, ya que los salarios en los otros sectores de la economía estaban creciendo debido a la transformación en la estructura productiva del país durante el período.

Las Recaudaciones del Estado

El Tratado de 1977 tal como se ha explicado anteriormente, otorgó al Estado una serie de pagos que tuvieron un efecto positivo en sus recaudaciones.

La contribución al Estado en concepto de anualidad aumentó considerablemente a un total de B/. 1,534 millones durante el período de 1980-1999 comparado con los B/. 110 millones recibidos en todo el período de 1950-1979 (ver Figura No. 1 como referencia).

Así, en 1979, el Estado recibió solamente B/. 2.8 millones en concepto de anualidad, mientras que en 1980, la cifra sumó unos B/. 82.7 millones.

En la Figura No. 1 se muestra el monto de las anualidades en años específicos.

El otro aspecto que contribuyó a mejorar las recaudaciones del Estado fue la mayor participación de los panameños en la fuerza laboral del Canal tanto en número como en posiciones de más responsabilidad y salarios más altos.

Los impuestos derivados del ingreso personal y seguro educativo aumentaron de B/. 8.9 millones en 1980 a B/. 38 millones en 1999.

También, en 1980 se inició el cobro de la cuota obrero patronal para la Caja del Seguro Social, la cual representó B/. 33.3 millones (ver Tabla No. 1).

Las exportaciones panameñas de mercancía también se vieron beneficiadas con lo acordado en 1977 y aunado a mayores salarios que recibieron los empleados panameños, causaron un impacto positivo en los impuestos directos y los impuestos indirectos (consumo e importación) durante todo el período.

A lo largo de los 50 años de estudio, las operaciones del Canal se han mantenido vigentes tanto en el ámbito marítimo como el comercial, y han proporcionado, a su vez, grandes beneficios económicos a Panamá y a los panameños; y como hemos podido observar, el impacto directo del Canal en la economía ha sido significativo e ininterrumpido a lo largo del período.

Región Occidental de la Cuenca: una riqueza amenazada



Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Las principales características del hábitat en la región occidental de la cuenca del Canal de Panamá son los pastizales, cultivos y rastrojos.

La acción humana se ha encargado de alterar y modificar la mayor parte de esta zona poniendo en peligro muchas especies de flora y fauna.

En la región occidental de la cuenca existen distintos tipos de hábitat; desde bosques de tierras bajas, bosques montano y submontano, rastrojos, pastizales y cultivos.

En esta zona, de acuerdo con estudios recientes realizados por la Autoridad del Canal de Panamá, existen 1.342 especies de plantas y habitan más de 300 especies de animales terrestres, unas 406 especies de aves y 181 especies de anfibios.

Algunos de estos animales son poco comunes y resultan útiles para los seres humanos, así como para investigaciones médicas y científicas, mientras que otros están en peligro de extinción.

El exceso de cacería para el uso de carne y pieles, y la captura frecuente de animales para tenerlos como mascotas han mermado la población de varias especies como el mono tití, el mono cariblanco, el oso hormiguero, el conejo pintado y la iguana.

La tala es otro de los factores que ha puesto en peligro la existencia de estas especies.

Pastizales y rastrojos

De acuerdo los estudios, el 65% de las tierras son pastizales y rastrojos, y el 35% está cubierta por bosques naturales.

Los rastrojos son terrenos en descanso que abarcan una extensión de 92.981 hectáreas, es decir que representan el 43% del total de la región occidental de la cuenca, mientras que los pastizales y cultivos abarcan un total



La cuenca hidrográfica

La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá tiene una superficie de 552,761 hectáreas. En esta extensión de terreno se concentran los recursos hídricos necesarios, tanto potencialmente como en uso, para garantizar el abastecimiento de agua a la mayor parte de la población y para el funcionamiento y operación del Canal.

Mediante la Ley 44, de agosto de 1999, se delimitó legalmente la Cuenca del Canal.

Esta delimitación incluyó la Cuenca tradicional del Río Chagres y un sector en las provincias de Coclé y Colón, que ha sido identificado por su potencial hídrico.

La responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la Cuenca del Canal ha sido concedida a la ACP en el Título XIV de la Constitución Política de Panamá y a través de la Ley Orgánica de la ACP.

Esto se deriva de la importancia que tiene el agua para el funcionamiento de la vía acuática.

La ley también exige que la ACP administre el recurso hídrico para garantizar el suministro de agua a las poblaciones aledañas.

de 45.812 hectáreas, el 21,5% del total de esta zona.

Algunas especies de plantas también corren el riesgo de extinguirse. Se han

identificado al menos 173 de estas especies bajo distintos grados de amenaza, por lo que instituciones como la Autoridad Nacional del Ambiente

(ANAM) han recomendado su cuidado.

De acuerdo con los estudios se han identificado al menos 40 especies de plantas de interés científico; 35 que han sido catalogadas de interés medicinal, 19 de uso artesanal, 16 alimenticias, 8 para la construcción rural, 13 madereras y 26 ornamentales.

Bosques

El 30,1% del total de la región occidental de la cuenca, unas 64.122 hectáreas, está comprendida por bosques de tierras bajas, las cuales están por debajo de los 500 metros sobre el nivel del mar y son en muchas ocasiones talados para convertirlos en pastizales.

Los bosques de tierras bajas están localizados en la parte baja de la cuenca del Río Coclé del Norte, en una zona muy húmeda en la que llueve más que en otros puntos del país.

Según los avances de algunos estudios en la zona, cada vez existen menos hectáreas de bosque de tierras bajas.

Los bosques montano y submontano, algunos ubicados entre los 500 y 1.000 metros sobre el nivel del mar y otros por encima de los 1.200 metros sobre el nivel del mar, abarcan apenas el 0,7% y 4,1% del total de la zona respectivamente.

En el río Coclé del Norte y los ríos San Juan y Toabré, así como en el Parque Nacional General de División Omar Torrijos Herrera se encuentra la mayor parte de bosque submontano.

En la cuenca del río Coclé del Norte se encuentra el bosque montano. Éstas son tierras altas que están sobre los 1.200 metros sobre el nivel del mar, en los que existen árboles de 13 metros de altura y otros de tallo torcido muy ramificados.

A diferencia del bosque montano que tiene una situación relativamente estable, el bosque submontano corre el riesgo de ser modificado por la acción de las personas que habitan en la zona.

Más de tres millones de visitas

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

El sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) (www.pancanal.com) recibió más de tres millones de visitas durante el 2003, según ha informado la Dirección de Informática y Tecnología de esta institución.

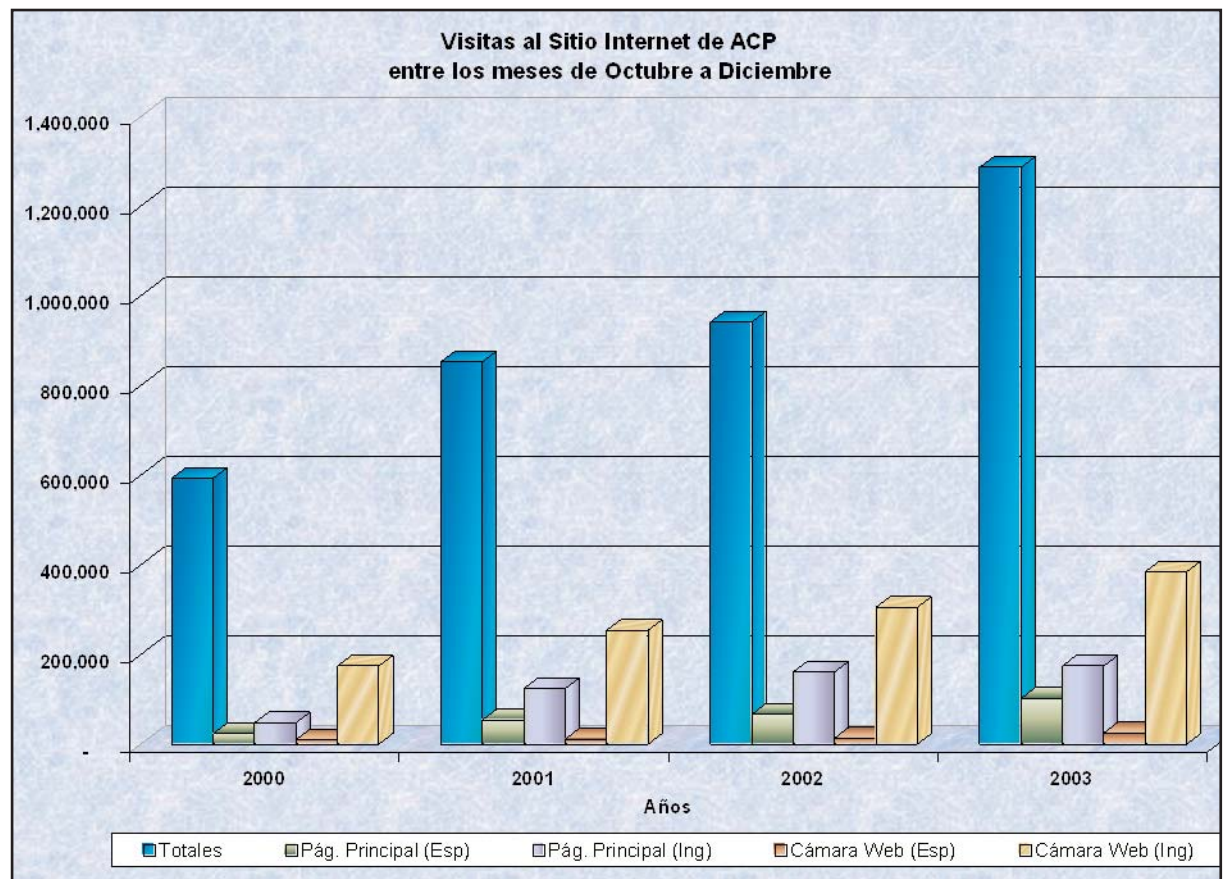
De acuerdo con las estadísticas de esta Dirección, de febrero a diciembre del año pasado el sitio web recibió 3,7 millones de visitantes, lo que representó un aumento del 37% con relación al mismo período del 2002.

En el período entre octubre y diciembre del 2003, la página web recibió más de 1.200.000 visitas, lo cual refleja un aumento del 54% en la cantidad de visitas con relación al mismo período de los tres años que le antecedieron, es decir entre el 2000 y el 2002.

El comportamiento de las visitas al sitio web en distintos períodos del 2003 refleja un aumento significativo en los meses de marzo y septiembre, los cuales precedieron la premiación de este sitio en internet en los premios Arroba de Oro 2003 de Panamá y El Salvador.

También se refleja un aumento significativo del período entre septiembre y diciembre de 2003, que según las estadísticas, se debe a la implementación de la versión rediseñada del sitio web, la cual se hizo el 11 de septiembre del año pasado.

La Autoridad del Canal continúa mejorando su sitio



web para aumentar la transparencia en su gestión y organización, proyectos, logros y retos. Los invitamos a compartir con el mundo su historia, ingeniería, y a que nos visiten a www.pancanal.com.

La mujer que administra la ruta

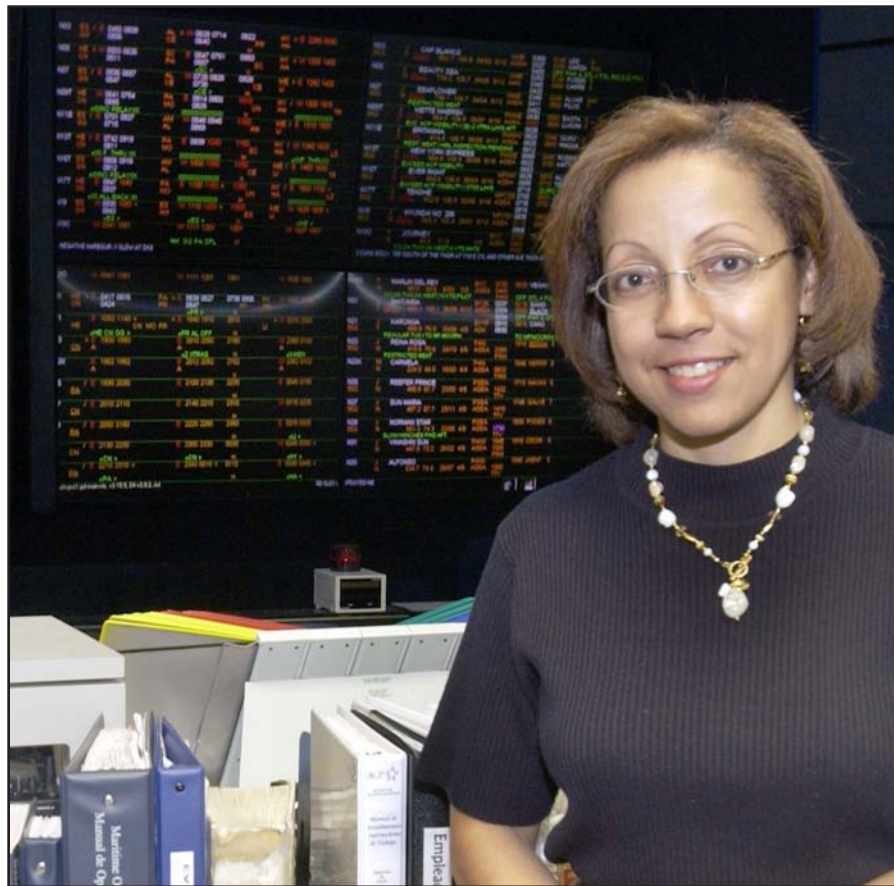
Teresa Arosemena

tarosemena@pancanal.com

Doralva Piper asumió un nuevo reto al ser nombrada gerente interina de la Sección de Administración de Tráfico y Arqueo de Naves desde hace aproximadamente 5 meses. Para sus compañeros de trabajo, "Dorita" es perfeccionista, lo que hace de su labor como gerente interina un elemento muy valioso para esta sección, la cual maneja detalles imprescindibles de la operación del Canal.

Ciudadana panameña nacida en el estado de Sao Paulo, Brasil, Doralva realizó sus estudios en la Universidad Santa María La Antigua (USMA) donde obtuvo la licenciatura en Ciencias Computacionales y Estadísticas. También posee una Maestría en Administración de Empresas Marítimas. Ingresó a la fuerza laboral del Canal a través del Programa de Educación Cooperativa, cuyo objetivo era colocar estudiantes universitarios de alto índice en posiciones dentro de la Comisión del Canal de Panamá mediante su adiestramiento en el trabajo. El adiestramiento de Doralva comenzó en septiembre de 1982 en el Centro de Control de Tráfico Marítimo (conocido como MTC). Luego de culminar sus estudios universitarios, pasó a trabajar turnos rotativos, como la mayoría de los colaboradores de MTC. Trabajó como controladora de puertos, en la asignación de prácticos, como controladora de tráfico marítimo y como programadora de tráfico.

Luego de haber ocupado estas posiciones, en 1994 se convirtió en la primera mujer panameña, y la persona



más joven, en ser promovida a supervisora de turno. Posteriormente, pasó también a ser la primera mujer panameña en ocupar el cargo de oficial de operaciones de tránsito, el cual ocupaba hasta antes de la presente asignación. Uno de los logros más importantes para Doralva es "haber demostrado que con trabajo, dedicación y esfuerzo, tanto como mujer, como panameña, uno sí puede hacer cualquier trabajo que uno se proponga". Agregó: "Cuando se trata de estas posiciones de operaciones, uno tiene una mejor percepción de los diferentes retos,

cuando uno ha pasado por, sino todos, al menos la mayoría de los puestos que supervisa".

En la Sección de Administración de Tráfico y Arqueo de Naves, se manejan y coordinan gran parte de los aspectos del tránsito de los buques, desde la notificación de arribo a aguas del Canal, su ingreso al sistema, la programación de los horarios de los tránsitos, la inspección de los buques, y la asignación de los recursos de tránsito, entre otros aspectos claves de la operación.

Entre los logros de Doralva, se

destaca su participación como consultora operacional en el desarrollo del Sistema Mejorado de Tráfico Marítimo (EVTMS, por sus siglas en inglés), el desarrollo del Sistema de Evaluación de Desempeño de su unidad, la implementación de varios procedimientos para la asignación de prácticos, el desarrollo de informes estadísticos, por citar algunos. El año pasado, tuvo la oportunidad de colaborar con el programa educativo y científico "JASON Project". Se requirió de sus conocimientos para desarrollar un modelo para que los niños simularan por medio de un programa en Internet, que eran controladores de tráfico del Canal de Panamá.

Al comentar sobre su nuevo puesto, Doralva se siente orgullosa de poder contribuir con nuevas ideas y dar aportes para mejorar los procesos del Centro, y destacó el apoyo que ha recibido de sus compañeros y superiores para que la Sección siga funcionando como un equipo. "Nuestro trabajo usualmente es tras bastidores, pero es de suma importancia para que todo el proceso del tránsito de los buques sea un éxito". La eficiencia del horario de los tránsitos y de la utilización de los recursos del Canal es prioridad para esta oficina.

Doralva cuenta con el apoyo de sus padres, hermanos, tíos y sobrinos. Entre sus varias aficiones está el deporte de los bolos, en el cual ha participado, tanto como jugadora como organizadora, en diversas competencias nacionales e internacionales.

Una reacción oportuna

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La jornada nocturna de José Brown se desarrollaba con normalidad. Eran las 8:50 p.m. y Brown se aplicaba a labores de mantenimiento en la cabina de una lancha cuando un reflejo sobre el vidrio de una oficina llamó su atención. Alertó a sus compañeros Tomás Díaz, Aureliano Meneses y Rainiero Rivas. Se acercaron un poco más al área y las sospechas se tornaron en realidad: un incendio que aumentaba en intensidad llenaba de humo una de las oficinas del Taller de Reparación de Embarcaciones de la División de Astilleros Industriales en Monte Esperanza, Colón.

La situación ameritaba prontas decisiones. Por ello las tareas fueron distribuidas inmediatamente. Se contactó a la Estación de Bomberos, División de Protección del Canal. Luego se ubicaron los extintores del taller. Conforme estas tareas se ejecutaban el incendio tomaba más cuerpo.

El hecho de que en el taller se trabaja con material inflamable era un elemento que añadía presión a la situación. Allí se hacen entre otros, trabajos de pintura y soldadura.

Fue entonces cuando Rivas decidió romper la ventana con un pedazo de madera. Meneses y Díaz ya tenían en sus manos el extintor eléctrico, el apropiado para este tipo de incendio. Lo apuntaron directamente hacia la base del fuego. Las llamas comenzaron a disminuir.

A las 9:00 p.m. el incendio fue sofocado. La situación estaba bajo control. Los bomberos de la ACP llegaron pocos minutos después. Entraron a través de la ventana y, tras abrir la puerta principal, se aseguraron de que todo estuviera efectivamente bajo control.

A las 9:12 p.m. Celio Harwood, capataz general del Taller de Metalurgia, llamó al Capataz General del Taller de Reparación de Lanchas para notificarle que Protección del Canal lo había contactado para saber



Este es el grupo de empleados que fue premiado por evitar que el fuego se extendiera por sus talleres. Son ellos, de izq. a der.: Reginaldo Watler, José Brown, Aureliano Meneses, Tomás Díaz y Rainiero Rivas. Les acompaña Ernesto Thomlinson, jefe de los Bomberos de Gatún.

sobre el incendio. A las 9:20 p.m. llegaron al taller el supervisor encargado, Reginaldo Watler y el Capataz General del Taller, Ulli Spiess.

El personal que enfrentó la situación fue elogiado por miembros del Cuerpo de Bomberos de la ACP. Principalmente destacaron la audacia de los trabajadores y la toma de decisiones correctas. Fue entonces cuando todos recordaron la importancia de los cursos para el

manejo adecuado de extintores de incendio. En esta ocasión, gracias al manejo del extintor, se pudo controlar las llamas. De lo contrario, habrían provocado grandes daños en el taller.

Ello fue reconocido posteriormente en una ceremonia en la que se destacó la reacción pronta y organizada de los trabajadores. Fue, sin duda, una acción a tiempo.

Electricidad y fútbol

Marco González



Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Si usted vive en Colón y es aficionado al fútbol es posible que ya conozca a José Anselmo González Torres. Si no lo conoce, dentro de poco lo querrá conocer, porque tiene una escuela y un habilísimo equipo de fútbol.

José González entró a trabajar en el Canal en 1981. Comenzó como aprendiz de electricista y luego fue operador de plantas eléctricas en

Miraflores, en la hidroeléctrica de Gatún y en Madden. Desde 1999 es despachador de energía eléctrica en Balboa. Su puesto le exige mucha atención a los detalles, extenso conocimiento sobre la electricidad, estar al tanto de los trabajos que requieren desconexión del suministro eléctrico y otros. José vive con su familia en Nombre de Dios, provincia de Colón.

A José le encanta el deporte. Hace ocho años comenzó a organizar los partidos de fútbol de los adolescentes de la Costa Arriba de Colón. Tuvo la oportunidad de ingresar a la primera promoción de la Escuela Nacional de Entrenadores. Ahora es árbitro y cuando se gradúe obtendrá la licencia de director técnico avalada por la FIFA. También ha tomado cursos fuera de Panamá.

Anselmo es director técnico del equipo River Plate 94 F.C., el cual ascendió a categoría profesional de la ANAPROF el 11 de octubre de 2003. Este es el primer equipo en la historia nacional en ganar una provincial, la Copa Rommel Fernández, el torneo de clausura de la primera de ANAPROF, ser súper campeones de la primera ANAPROF y ascender a la categoría profesional. Y todo esto lo lograron en tan solo un año.

González también ha organizado una escuela en la cual instruye de forma gratuita a más de 400 niños de escasos recursos del sector Atlántico, proveyéndolos de un sólido entrenamiento de fútbol con personal idóneo, becas escolares y universitarias.

Todos aquellos amantes del fútbol que deseen inscribir a sus hijos, iniciar ligas en sus barrios o cooperar con la escuela pueden comunicarse con José Anselmo González al 674-4781 o con Gilberto Bermúdez al 632-7878.

30 años invicto

Marco González



Joseph Hummer, especialista de la Unidad de Redes de Telecomunicaciones de la División de Electrónica y Telecomunicaciones, cumplió 30 años de servicio sin accidentes.

Hummer recibió el reconocimiento de la institución de manos del ingeniero Francisco Loaiza, director del Departamento de Informática y Tecnología.



El Canal en imágenes

Boters (1): Mario Richards, operador de locomotoras. Portacontenedores y remolcador en el Corte (2): Rogelio Manning, División de Ingeniería. Buque en las Esclusas de Miraflores (3): Luis Coronado, operador de locomotoras. Una cucharada más (4): Javier Conte, conductor de la División de Transporte Terrestre y Almacenes.

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.



Distinguen a Administrador del Canal



El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, junto a su esposa y autoridades de la Universidad Texas A&M.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta, recibió recientemente el premio "Distinguido Ex alumno Internacional de la Universidad de Texas A&M".

El premio conferido fue presentado por el presidente de la universidad, Robert M. Gates, durante una reunión de cónsules generales que dio inicio oficialmente a la

semana internacional que celebra esta institución, donde el administrador obtuvo los títulos de ingeniero industrial e ingeniero civil.

El premio de "Distinguido Ex alumno Internacional de la Universidad de Texas A&M" fue conferido en reconocimiento al trabajo de Alemán Zubieta al frente del Canal de Panamá.

Durante la ceremonia de entrega Alemán Zubieta agradeció la distinción recibida.

Más seguridad y más contenedores

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció los resultados de sus operaciones correspondientes al primer trimestre del Año Fiscal 2004. Los indicadores demuestran mejoras importantes en materia de seguridad, incremento en el tonelaje transitado y aumento de la carga transportada en contenedores.

Igualmente se registró un aumento significativo en el tránsito de buques Panamax. Estos indicadores están basados en las operaciones del Canal correspondientes a los meses de octubre, noviembre y diciembre del Año Fiscal 2004.

En este primer trimestre la ACP redujo el porcentaje de accidentes marítimos en un 75%, luego de registrar solamente un accidente oficial, en comparación con los cuatro reportados durante el mismo período del año fiscal pasado. Un accidente oficial es aquel que requiere la conducción de una investigación.

"Nuestra misión es hacer que cada tránsito tenga lugar de manera segura y confiable al tiempo que ofrecemos el mejor servicio a nuestros clientes. Estamos complacidos de los continuos logros de nuestra fuerza laboral, especialmente en indicadores como el de accidentes y Tiempo en Aguas del Canal", señaló Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP, al comentar estos resultados.

Las toneladas, de acuerdo con el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), aumentaron en 9.3%: de 66, 825, 328 millones de toneladas a 61, 165, 336 millones de toneladas.

El tránsito de buques por el Canal registró un incremento de 3.6%: de 2,886 a 2, 991 tránsitos. También se dio un alza en los indicadores de tránsitos de pasajeros, graneleros, tanqueros y buques portacontenedores.

El aumento en el tránsito de tanqueros se debe a los movimientos de crudo, particularmente relacionados con aumentos de la producción en Ecuador. En el caso de los buques a granel, el aumento obedece en parte al incremento de las exportaciones de acero y granos desde Estados Unidos hacia Asia, especialmente con destino a China. Con relación al Tiempo en Aguas del Canal (TAC)- el tiempo que un buque toma en transitar la vía- los indicadores señalan un incremento en la eficiencia operacional del Canal de 3% para los buques con reservación: de 16.5 horas a 16 horas. Esta mejora se debe a las inversiones y mejoras en mantenimiento que hace la ACP.

La importancia de medir el agua

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Más de 300 residentes de la comunidad de Boca de Uracillo, en la cuenca del Río Indio, en la provincia de Coclé, participaron recientemente del seminario "Calidad de agua e importancia de las estaciones hidrometeorológicas", que organizó la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

En el evento, al que asistieron unos 40 simpatizantes de la Coordinadora Campesina Contra los Embalses (CCCE), la ACP expuso la importancia de las estaciones hidrometeorológicas y de los trabajos de rehabilitación de la Estación Hidrométrica de Boca de Uracillo, que fue adquirida por esta institución a la estatal Empresa de Transmisión Eléctrica S.A. (ETESA) en el 2001.

En este seminario miembros de la Sección de Manejo de Cuenca, la División de Administración Ambiental, y del Departamento de Seguridad y Ambiente de la ACP hablaron sobre los programas de calidad del agua y la medición de caudales.

Para los participantes el evento representó un momento propicio para dar a conocer sus inquietudes en torno a diversos temas.

En esta reunión los asistentes expresaron su inquietud sobre la condición del agua en Río Indio, los problemas de deforestación y cacería en la región, y sobre el procedimiento de decisión de los proyectos de alternativas de agua.

También manifestaron sus inquietudes en torno a los criterios y políticas de reasentamiento en caso de darse la alternativa de Río Indio, así como sobre la información y participación comunitaria, y el cronograma de toma de decisiones.

El gerente de la División de Administración Ambiental, Luis Alvarado, informó en el seminario sobre los últimos avances en la definición del Plan Maestro y el cronograma de terminación de los estudios.

Además expuso la decisión de la ACP de asumir las exigencias de la Comisión Mundial de Represas, que garantiza la más amplia participación y consulta con los moradores. Por otro lado, aseguró el cumplimiento de la ACP al mandato constitucional de conservar el recurso hídrico en la Cuenca del Canal y la conservación ambiental en coordinación con las otras instituciones responsables del país.

Adicionalmente conversó sobre el inicio de un programa de capacitación en la región que fue solicitado por las comunidades en las mesas de trabajo.

A este seminario asistieron pobladores de las comunidades de Boca de Uracillo, Limón, San Cristóbal, Coquillo, Los Bateales, Palma Real, El Silencio, San José, La Unión, Jacumilla y Tres Hermanas.

El seminario contó, además, con la presencia de autoridades del área, como el



alcalde encargado de Penonomé, Renault Domínguez; el capitán de Policía de la Zona de Coclé, César Herrera; el corregidor de Río Indio (Distrito de Penonomé), Salomé Sánchez; y los regidores de Boca de Uracillo Narciso Garay, y Limón, Hilario Carrión.

Además participaron representantes comunitarios y miembros de los comités locales de la región.

El seminario se desarrolló en un ambiente de tolerancia por las opiniones diversas y contó con una amplia participación por parte de todos los asistentes.

La Autoridad del Canal respondió a las preguntas planteadas por los moradores, por el inicio de la rehabilitación de la estación hidrométrica a partir del 9 de febrero.