

En cinco años, más de B/.1,666 millones

Como se informa en esta edición, la ACP - en apenas cinco años- habrá aportado al Gobierno Central B/.1,666.5 millones. Contribuye, así, a responder al compromiso contraído hace una década por 179 Estados de trabajar por el mejoramiento de las condiciones de vida de la población mundial, cuyo día se celebra el 11 de julio. ◆ 2 y 12

Marco González



Juntas de la ACP se reúnen en Panamá



Analizaron tendencias del mercado marítimo mundial y la demanda que enfrenta el Canal de Panamá.

PAG >3

Lecciones en vivo



Juegos y adivinanzas para aprender sobre la operación y funcionamiento de la vía acuática.

PAG >7

Panamax Vs Post Panamax



La primera serie de buques Post Panamax de contenedores fue lanzada en 1988

PAG >6

El Canal ya tiene presupuesto 2005



El presupuesto fue estimado en B/.1,061.1 millones; el aporte al Estado será de B/.384.4 millones

PAG >12

CORRESPONDENCIA

24 de junio de 2004

Webmaster

Hola desde Colorado Springs/CO/USA:

Mi hermana (que vive en Panamá y trabaja con su organización) me envió un enlace a su sitio. Quiero que sepan que les agradezco enormemente el que muestren las fotos de la construcción del Puente Centenario. Sólo voy a Panamá cada 2 ó 3 años así que sin sus fotos me estaría perdiendo de ver el progreso del puente. Estoy segura de que en mi próximo viaje a Panamá mi familia nos llevará a cruzar el nuevo puente.

¡Mil gracias!

Sra. Jerima King

La foto

Maricarmen Sarsanedas



Hacia la jornada en Tambo, provincia de Coclé.

De la Administración

Día Mundial de la Población

La puesta en circulación de este número de El Faro coincide con la observancia del Día Mundial de la Población, en cuyo marco se recuerda este año la celebración, una década atrás, de la Cumbre de El Cairo en la cual 179 Estados comprometieron sus esfuerzos en lograr para sus sociedades condiciones apropiadas de desarrollo.

Como bien lo señala en esta oportunidad el Secretario General de Naciones Unidas, "las cuestiones de la población no atañen solamente a los números sino, en primer lugar y principalmente, a la gente; a los seres humanos y a su derecho intrínseco a disfrutar del desarrollo y tener una vida decorosa, independientemente de donde hayan nacido".

Numerosos, diversos y vastos problemas hacen que el cumplimiento del propósito de aquella Cumbre en Egipto siga siendo asignatura pendiente para muchos Estados, lo que lleva a redoblar esfuerzos para acortar la brecha entre las naciones en pleno desarrollo y aquellas en vías de alcanzarlo.

El Día Mundial de la Población 2004 encuentra al Canal de Panamá convertido en un recurso dedicado plenamente al desarrollo del país. Así, en sólo cinco años- como se registra en esta edición- la ACP habrá entregado al Gobierno Central más de 1,666 millones de balboas. Los aportes de la entidad, vía Tesoro Nacional, permiten desarrollar programas en los campos de la salud, la educación, la vivienda, las obras públicas y, en fin, las acciones dirigidas al mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños. Esa es nuestra responsabilidad con la población de Panamá. Y estamos cumpliendo.

El Día Mundial de la Población 2004 encuentra al Canal de Panamá convertido en un recurso dedicado plenamente al desarrollo del país.

JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo Quirós

Alfredo Ramírez Jr.

Abel Rodríguez C.

Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta

Administrador

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

Ariyuri Mantovani

Manuel Domínguez

Octavio Colindres

Julieta Rovi

Maricarmen de Ameglio



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

Analizan mercado marítimo



Néstor Ayala

Sobre estas líneas, miembros de la Junta Directiva, y a la derecha, miembros de la Junta Asesora. Aparte, William O'Neil, presidente de la Junta Asesora y el ministro de Asuntos del Canal Jerry Salazar.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Las juntas Directiva y Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá se reunieron aquí en la novena ocasión en que sesiona este instrumento de consulta, el cual alterna sus encuentros semestrales entre Panamá y una ciudad de importancia especial para la industria marítima mundial. La reunión anterior había tenido lugar en Copenhague, Dinamarca.

Durante el encuentro, que se llevó a cabo entre el 29 y el 30 de junio, se pasó revista al estado mundial del

sector; se analizaron sus tendencias y se intercambiaron ideas sobre el comportamiento de las rutas a través de las cuales se moviliza el comercio mundial.

En la oportunidad la ACP presentó sus consideraciones en cuanto a la demanda que enfrenta el Canal de Panamá. De igual modo se trataron temas relativos a la entrada en vigencia, a partir del 1 de julio del año en curso, del Código Internacional ISPS. Cabe destacar que el Canal de Panamá está entre los primeros en obtener una certificación de los procedimientos para instrumentar la observancia del

Código mencionado. La respectiva certificación fue otorgada por American Bureau Shipping Consulting, subsidiaria de la American Bureau of Shipping (ABS).

La Junta Asesora de la ACP está integrada por hombres de la industria naviera, académicos y personalidades internacionales que de manera ad honorem comparten sus experiencias y sus impresiones sobre el ámbito marítimo mundial con la Junta Directiva de la ACP. Su rol, contemplado en la Ley Orgánica de la ACP, es exclusivamente asesor ya que sus recomendaciones y opiniones no tienen carácter obligante.

Récord de cruceros en el Canal

Marianela Dengo
medengo@pancanal.com

La temporada de cruceros en el Canal, que tradicionalmente abarca los meses de octubre a mayo, registró en este período fiscal 2004 un total de 249 tránsitos, 57 más que el año fiscal anterior.

En los últimos años Panamá ha fortalecido su posición como destino de cruceros. Hoy, cerca del 40% de los cruceros que transitan por el Canal desembarcan pasajeros en diversos puntos del área canalera, desde donde parten para visitar atracciones como Portobelo, los Centros de Visitantes del Canal de Panamá, el Casco Antiguo y la ciudad de Panamá, entre otros.

Por tercer año consecutivo Princess Cruise Lines premió la travesía en el ferrocarril transístmico como la mejor excursión de la temporada. Durante esta travesía, los turistas pueden admirar vistas espectaculares del Canal así como la flora y la fauna panameñas.

Uno de los nuevos atractivos que ofrece el Canal como destino al turismo local e internacional es su nuevo Centro de Visitantes de Miraflores, equipado con cuatro salas de exhibición que explican de manera detallada las operaciones del Canal, su historia, la conservación de la cuenca y la fauna, y la importancia de la vía acuática para el comercio internacional.



Archivo

Docentes en el Canal

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

El 28 de junio culminó una jornada de actualización sobre el negocio y el futuro del Canal de Panamá. En esta oportunidad, además de contar con la asistencia de empleados de la ACP, participaron profesores del Instituto Nacional, José A. Remón Cantera, Alfredo Cantón, Fermín Naudeau y Louis Martinz, y supervisores nacionales de las asignaturas Geografía, Historia, Filosofía y Cívica del Ministerio de Educación.

El profesor Euribíades Chérigo, supervisor nacional de Geografía e Historia, destacó la importancia de esta capacitación. “Panamá no es solo un canal, pero el Canal sí es una empresa muy rentable que se debe mantener al día para que cada vez sea más rentable. Nosotros estamos formando de 400 a 500 estudiantes en cada uno de nuestros colegios y los temas relacionados al Canal, perspectivas de expansión y protección de la cuenca hidrográfica, son abordados en clase”, expresó.

Por su parte, Romelia de Sánchez, especialista en Geografía e Historia afirmó estar muy satisfecha y calificó a los expositores de excelentes. También



Marco González

habló sobre lo acertado de incluir a los profesores de los colegios en este programa.

Los profesores participantes también opinaron sobre el curso. “Es perfecto. Pienso que tiene información que debe llegarle más al pueblo, porque el pueblo desconoce mucho de las cosas internas de la ACP. Y esta es una manera de llegarles. Nosotros podemos ser agentes multiplicadores”, dijo el profesor Rigoberto González del Instituto Fermín

Naudeau. El tema que más le llamó la atención fue el segmento de historia, expuesto por el Prof. Gilberto Pérez. “A pesar de que conozco el tema porque soy profesor de historia, sentí que él llevó todo más allá de esa historia que uno comúnmente ve en los textos. Me pareció excelente la conferencia”, dijo el Prof. González.

La profesora Irene Tejada, del Instituto Alfredo Cantón, opina que los estudiantes necesitan “vivir” el Canal de

Panamá. “Soy profesora de Geografía, Historia y Cívica. El curso ha sido excelente, con muy buenos expositores y los temas bastante abarcadores. Los muchachos no conocen mucho del Canal, porque no lo han vivido. Al visitar el Canal pueden comprender mejor lo que les explicamos en clase”, comentó.

Estos cursos son fundamentales para complementar las enseñanzas de los profesores de Geografía e Historia. “Nuestros programas de estudio no contienen esta información”, manifestó el Prof. Amael Monroe del Fermín Naudeau. “Gracias al curso podemos comprender que el Canal es un negocio rentable, que debe mantenerse alejado de la política. Con información actualizada, podremos enseñar mejor”, agregó.

Según el Prof. Monroe, la historia queda como ejemplo, como pantalla desde donde se proyecta un mayor uso que redundará en mayor beneficio para el país. Es importante hacerles ver a los estudiantes, dejarles la inquietud de que en el futuro les tocará manejarlo. “Ellos deben ver que el Canal va a permitir un futuro desarrollo del país y que se puede explotar este recurso de manera sostenible. Queda en manos de los gobiernos asumir el tema del Canal como política de Estado”, concluyó.

Bienvenidos, estudiantes

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

El recorrido empieza en el edificio de la Administración del Canal. Los visitantes se reúnen en círculo en la rotonda del edificio donde se observan los murales pintados por William B. Van Ingen. Sus trazos recuerdan a los visitantes el esfuerzo humano invertido en la construcción del Canal, las esclusas de Miraflores, el vertedero de la represa de Gatún y la excavación del Corte Culebra.

Aquí se da la bienvenida a los visitantes que dan sus primeros pasos para conocer el Canal y su historia. Este es el programa “El Canal de Todos” y los visitantes son estudiantes de colegios secundarios.

Un acuerdo suscrito entre el Ministerio de Educación (MEDUC) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) dio paso a la creación de este programa cuyo objetivo principal es enseñar a las personas cómo es administrada y cómo opera la vía interoceánica.

El acuerdo permitió en el 2003 que más de 700 profesores de geografía e historia de todo el país palpan las realidades del Canal que estudian en sus aulas de clases.

Recientemente como parte de este esfuerzo un grupo de 90 estudiantes de la escuela Stella Sierra de La Chorrera cerró la primera parte del programa de este año, que entre el 2 de junio y el 2 de julio trajo de visita a 990 alumnos de diversos planteles.

En la siguiente fase, entre agosto y octubre de este año, se espera la visita de unos 3.000 estudiantes.



Marco González

Arriba, estudiantes del Colegio Angel M. Herrera de Penonomé en el edificio de la Administración del Canal. A la derecha, jóvenes de la escuela Pedro Pablo Sánchez de La Chorrera aprecian los frescos de la construcción de la vía acuática. Abajo, la escuela Carmen Conte Lombardo de Penonomé también participa de El Canal de Todos.



Néstor Ayala

Dayra Muñoz, coordinadora por parte del Ministerio de Educación afirma sentirse contenta por la participación de los estudiantes. Algunos de ellos, según dice, “visitan por primera vez el Canal”.

Después de una breve bienvenida los estudiantes visitan el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena y se reúnen en torno al monumento a los Mártires del 9 de enero de 1964.

Una explicación sobre lo que representa este monumento es la antesala a una travesía a bordo del buque Atlas a través de las esclusas de Miraflores.

Los estudiantes observan el funcionamiento de las compuertas en las esclusas, además de ver de cerca las funciones que desempeñan los pasacables, así como las operaciones y el



Marco González

movimiento de contenedores en el puerto de Balboa.

En definitiva, de acuerdo con Muñoz, se trata de que los estudiantes que visitan la vía “tengan una clara visión de lo que es

el Canal de todos, y de la manera en que los panameños estamos administrando uno de los más importantes recursos del país”.

El mango prohibido

Armando De Gracia



...el tabogano universal dosifica el ambiente y el estado de ánimo de cada uno de los personajes con las variables del ingenio panameño...

Rafael Candanedo

En el Génesis de Rogelio Sinán solo falta el fruto prohibido, pues el paraíso panameño no produce manzana. La imaginación local rápidamente la reemplaza por el mango. La Eva infantil trepa a los árboles y, con sus propias manos, cosecha ese manjar tropical. De niña también chapalea en el río y corre descalza por los llanos.

Cuando se asienta en nuestra tierra un matrimonio de inmigrantes judíos de origen polaco ya existe la finca El Paraíso y ha nacido Adán. "Todo el mundo sabía que El Paraíso era nuestro. Por eso le pusimos Adán al primer hijo", reflexiona la matrona de la comunidad, Sabina. La matrona y su familia administran la finca sin el correspondiente registro de propiedad, lo que originará una disputa de



marca mayor. Para ir completando el cuadro, los judíos nombran a su hija Eva.

A diferencia de la del Génesis, la Eva criolla sí tiene apellido (y bien sonoro): Jodorowski.

La comedia de Sinán –hermana de Comuníqueme con Dios– completa la alegoría. Llega un momento en que este mortal hacedor, con su creatividad, nos lleva y nos trae por el paraíso y sus personajes, y a veces no sabemos si estamos en el paraíso bíblico o en el que él ha creado en un escenario nacional, o en ambos.

Como si dirigiera una cocina industrial, el tabogano universal dosifica el ambiente y el estado de ánimo de cada uno de los personajes con las variables del ingenio panameño, y está atento a que en ningún momento el tono grave apague el fuego.

Tres actos componen la comedia Nuevo Pecado Original de Adán y Eva en el Paraíso Terrenal, aún inédita. Sinán hace gala de su habilidad personal para crear un universo narrativo a partir de la cosmovisión, conducta social y el lenguaje panameños. Acude al refranero: "A la mujer y a la tierra se les conquista poseyéndolas". Al borde de la

indignación, la matrona Sabina le reclama al Adán adulto su timidez frente a Eva. Ante la propuesta que sonroja, es grave la voz de la madre que se siente responsable por el éxito sentimental del hijo: "Huyendo no se conquista nada. A Eva tú debiste domarla como lo hacías con las potrancas salvajes. Lo que le faltaba a ella era alguien que tomara la forma de su deseo".

El Paraíso de Sinán está rociado de paradojas y juegos de palabras. En el momento menos pensado pone en boca de uno de sus personajes, sobre todo de Sabina, un dicho popular, ingenioso y con voltaje significativo. Aunque de niña había coqueteado con Adán, después de estudiar en un convento en California, Eva decidió ignorar por completo al joven: "si te vi no me acuerdo", narra la matrona.

Gradúa el autor en el texto el ingreso oportuno de palabras y frases con expresividad del castellano estándar, del castellano panameño y del regionalismo caribeño: berenjena, agringado, marrumancia, engatusar, embaucar, chapalear, peonada, diablura, roñosa, foetazo, fotingo, monguta, carata, turulato, zafarrancho, sanseacabó, harpía, zoquete, diantre, rebencazo; pelotera del carajo, ¿qué pito tocaremos?, espulgar el arroz, ¿qué mosca te ha picado?, se ha encendido el cotarro, estás en babia, valer un comino, chitón y punto en boca.

El humor, la paradoja, el sarcasmo y la irreverencia son la sal y la pimienta de esta comedia que está a la altura de aquellas aclamadas en otros siglos.

El autor es miembro de la Academia Panameña de la Lengua

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en el Centro de Recursos Técnicos de la ACP:

La caja: una entretenida historia sobre cómo multiplicar nuestra productividad/The Arbinger Inst. Barcelona : Urano, 2001. 223 p. Identifica la base de toda actividad organizativa. Describe la manera de quedar atrapados en la caja del autoengaño, y la manera de liberarse de ella.

El poder en la sombra/Noreena Hertz. Buenos Aires: Planeta, 2002. 263 p.

Brinda una explicación novedosa y alarmante de nuestra forma de vida y de quién nos gobierna en realidad; demuestra cómo manipulan y presionan las empresas a los gobiernos a través de cualquier medio a su alcance.

Administración de personal / Gary Dessler. México: Pearson Educación, 2001. 700 p.

Se concentra en temas fundamentales de la administración de personal: análisis de puestos, evaluación, compensaciones e igualdad de oportunidades en el empleo. Introduce como tema integrador los recursos humanos y la organización de alto rendimiento.

Coaching: la última palabra en desarrollo de liderazgo/ Marshall Goldsmith. México: Pearson Educación, 2001. 392 p.

Esta obra explora nuevas formas de motivar a toda una organización. Los individuos en todos los niveles de una compañía se benefician de los conceptos que incluye este libro.

El gran libro de los juegos para aliviar el estrés: un enfoque divertido e innovador de las técnicas de relajación / Robert Epstein. Barcelona: Oniro, 2001. 214 p.

Incluye decenas de juegos que enseñan las técnicas de relajación y superación del estrés más importantes y cuya eficacia ha sido demostrada mediante investigaciones científicas.

ABC del Agua

La red de estaciones hidrometeorológicas operadas por la ACP consta de 59 estaciones. La mayoría de ellas son telemétricas que registran y transmiten datos de diferentes parámetros en tiempo real como elevaciones de los ríos(16), elevaciones de los lagos(10), niveles de las mareas(2), precipitaciones (54), temperatura del mar (2) y datos meteorológicos. En la Región Oriental de la Cuenca se realizan aforos una vez por mes en ocho estaciones. Además se lleva un control de parámetros de calidad de agua en 26 sitios permanentes ubicados en ríos y lagos.

Anuario Hidrológico 1998-2002.

Panamax Vs. Post-Panamax



Arriba, en el orden usual, OOCL Shenzhen(8063TEU), Sovereign Maersk(7500TEU), ZIM Mediterranean (4500TEU)

Eduardo Lugo y Javier Carrillo

A mediados de los años 50, con la nacionalización y cierre del Canal de Suez (1956-1957), y posteriormente para finales de la década de los 60, con el segundo cierre del Canal de Suez (1967-1975), se inicia la construcción de buques Post-Panamax para satisfacer las necesidades de comercio, principalmente de crudo y posteriormente de graneles secos. Ello también con el objetivo de reducir los costos de transporte al generar economías de escala. El comercio marítimo mundial ha mantenido un crecimiento sostenible, lo cual justifica e incentiva la construcción de buques de mayor tamaño.

En el caso de los Post Panamax (sus medidas le impiden utilizar el Canal de Panamá), el crecimiento se registra debido a que existe demanda (mercancía) suficiente para que estos buques operen sostenidamente, lo que genera ventajas económicas para el naviero, que utiliza intensamente este tipo de naves.

La gran mayoría de buques Post Panamax en la flota mundial activa se encuentra en los segmentos de tanqueros, LNG (gas licuado natural, del idioma inglés), graneles secos, pasajeros y portacontenedores. Los buques especiales para el transporte de contenedores (portacontenedores o también conocidos como buques celulares) son los de mayor crecimiento en la industria marítima; tanto el comercio de carga en contenedores (demanda) como la construcción de buques (oferta) sobrepasa con creces el promedio total de la industria.

La primera serie de buques Post Panamax de contenedores fue lanzada en 1988. American President Line (APL) construyó cinco buques serie C-10 con una capacidad de carga de 4,340 TEU (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies). Fueron colocados en el mercado del transpacífico (entre Asia y la Costa Oeste de los Estados Unidos). No fue, sino hasta la segunda mitad de la década de los años 90 cuando comenzó la construcción masiva de buques Post-Panamax de contenedores.

Al mes de mayo del 2004, (ver tabla 1), la flota mundial activa de buques portacontenedores está compuesta por 3,531 naves. Ello totaliza una capacidad de 8.4 millones de TEU. De esta, el 8.2% son buques PostPanamax, que a su vez acumulan el 20.2% de la capacidad de carga de la flota.

Las órdenes colocadas para nuevas construcciones denotan la marcada inclinación por el uso de este tamaño de buques, colocándolos como los preferidos de los navieros. El 29.5% de las construcciones en proceso hoy en día son para buques Post-Panamax, lo cual representa el 50.6% de la capacidad actualmente en construcción. El tamaño promedio de la flota de buques de contenedores es de 2,376 TEU de capacidad, mientras que el de las nuevas construcciones es de 4,273 TEU.

Por otro lado, más del 70% de la flota de buques Post-Panamax tiene una edad menor a los 5 años. Para el año 2007, la capacidad de la flota mundial de buques de contenedores será de más de 4,300 buques y su capacidad de carga superará los 10 millones de TEU. De

Tabla 1

Estado Actual de la Flota Mundial de buques Portacontenedores	Flota Mayo 2004		Nuevas Construcciones / Pedidos	
	Número de Buques	Capacidad en TEU's	Número de Buques	Capacidad en TEU's
Feeders (100-499)	446	137,644.0	2	408.0
Feedermax (500-999)	594	421,705.0	97	78,884.0
Handy (1000-1999)	919	1,298,980.0	103	146,662.0
Sub-Panamax (2000-2999)	505	1,253,030.0	136	357,274.0
Panamax (3000-4000+)	779	3,579,767.0	230	1,118,184.0
Post Panamax (3700+)	288	1,697,191.0	238	1,742,524.0
Total	3,531	8,388,317.0	806	3,443,936.0

Fuente: Clarkson Research Studies, Mayo 2004

Tabla 2

Asia - Costa Este de los Estados Unidos		
	Panamax	Post Panamax
Buque Panamax = 100%	4,250 TEU*	8,200 TEU
Costo operativo por TEU (ambas vías)	100%	87%
Costo capital por TEU	100%	75%
Costo por TEU	100%	81%
Capacidad Anual	100%	202%

* Unidad de Contenedor de 20 pies
Fuente: RK Johns and Associates Inc. Junio 2004, en conjunto con empresas navieras

Tabla 3

Dimensiones de buques de contenedores				
Diseño	Capacidad TEU (TEU)	Eslora (metros)	Manga (metros)	Calado
Panamax	4,500	295	32.3	12
MSL Clase S	7,500	347	42.8	14.5
OOCL Shenzhen	8,063	323	43	14
Seaspan*	9,560	335	45.6	14.5

* En construcción Fuente: Containerization International

este total, los buques Post-Panamax representarán aproximadamente el 12% de la flota y 29% de su capacidad.

La razón principal por la cual se utiliza buques Post-Panamax es el ahorro que se genera con las economías de escala (mediante la reducción en los costos unitarios de operación). La tabla 2 muestra una tabla comparativa de costos, en términos porcentuales, entre un buque Panamax y un Post-Panamax en la ruta Asia-Costa Este de Estados Unidos, a través del Canal de Panamá. La comparación hace evidente los ahorros que se generan en un buque de mayor tamaño. Un buque Post-Panamax de 8,000 TEU de capacidad, navegando a través del Canal de Panamá para atender el mercado de la Costa Este de Estados Unidos tendrá la capacidad de transportar el doble de carga que un Panamax de

4,000 TEU. Ello genera un ahorro en costos de 19% por cada TEU.

Los buques Post-Panamax son utilizados en mercados de gran volumen como los de Asia-Europa y el Transpacífico. Actualmente existe un gran número de órdenes para la construcción de buques de más de 8,000 TEU de capacidad; esto incluye la primera serie de buques con capacidad superior a los 9,000 TEU.

En la tabla 3 se muestra una tabla comparativa de las dimensiones de un buque Panamax de 4,500 TEU de capacidad y tres buques Post-Panamax. De estos tres buques, dos se encuentran actualmente navegando y el último se encuentra en construcción en astilleros en Corea del Sur. En síntesis, todo indica que los buques Post Panamax llegaron para quedarse.

Juegos para conservar

Omar Rodríguez

omarodriguez@pancanal.com

Varias escuelas del corregimiento de Río Indio recibieron materiales educativos sobre temas ambientales.

La entrega de juegos como rompecabezas, ruletas ambientales, afiches, mapas y otros recursos didácticos se dio como parte del Programa de Educación Ambiental en los Centros Escolares de la Cuenca.

Con la finalidad de que los estudiantes amplíen sus conocimientos en torno al Canal, su Cuenca y los recursos que hay en ella, la ACP, en estrecha colaboración con el Ministerio de Educación, puso en marcha el programa que hasta la fecha ha llegado a más del 85% de los centros escolares de la Cuenca Hidrográfica.

Entrega en Coquillo

Los pequeños que acuden a la escuela de Coquillo recibieron con alegría los materiales y de inmediato empezaron a identificar los elementos que encontraron.

“Un barco, unas esclusas, una casa, un río”; uno a uno iban enumerando las partes que sumaban.

Eliciciri Barnett, directora de la escuela, se mostró complacida porque según ella los materiales llenan un vacío existente entre los estudiantes de Coquillo, que no cuentan con las herramientas necesarias para llevar adelante de manera efectiva el proceso de aprendizaje.

En tanto, Zoraida Jiménez, del Equipo de Educación Ambiental de la ACP, comentó que escuelas ubicadas en la zona de amortiguamiento de la



Arriba, niños y padres de familia de Quebrada Bonita reciben materiales didácticos. A la derecha, arriba, los niños de la escuela de Coquillo reciben materiales de manos de Eli Assuncao de la ACP.

Abajo, a la derecha, entrega de materiales didácticos.

Cuenca también han sido beneficiadas con la entrega de materiales.

Jiménez adelantó que en los próximos meses se entregarán materiales educativos inéditos, elaborados por funcionarios de instituciones vinculadas al tema de la conservación del ambiente, los cuales participaron de un seminario organizado por la ACP.



Lecciones “en vivo”

Ariyuri Him de Mantovani

amantovani@pancanal.com

Para celebrar el mes del ambiente, niños de primaria del Colegio Javier participaron en una jornada educativa sobre la cuenca canalera y la misión de la ACP de preservarla.

Los niños visitaron las Esclusas de Miraflores, donde los guías les enseñaron, a través de juegos y adivinanzas, la operación y el funcionamiento de la vía. “Me gusta compartir con los niños; ellos vienen dispuestos a aprender sobre el Canal. Cantan, bailan, se divierten y también se llevan una idea más clara de lo que es el Canal y cómo funcionan las esclusas. También crean un sentido de orgullo que emociona y nos hace sentir bien”, dice Dazzell Marshall, guía del Canal.

Además, personal de la Sección de Educación Ambiental de la ACP les preparó un variado programa: a través de juegos didácticos y audiovisuales, los niños conocieron más sobre el agua, dónde nace, cómo llega hasta el lago y cómo la usa el Canal. También aprendieron sobre los barcos que utilizan la vía acuática y el trabajo que se realiza en las esclusas. “Durante el segundo bimestre, reforzamos en nuestros niños el valor que tiene cuidar la naturaleza. Por eso organizamos la convivencia ecológica y el Canal fue uno de los lugares escogidos por la misión que tiene con los recursos naturales y el ambiente”, comenta el Padre Roberto Martínez, Coordinador de la Pastoral de la Primaria



del Colegio Javier.

“A veces vemos el Canal como si fuera solo la esclusa, o por lo bello que es, o lo imponente de la construcción. Ahora, los maestros están atentos al tema y los traen para que nosotros trabajemos con ellos y desarrollemos la relación que existe entre el Canal y el cuidado del medio ambiente”, comenta Eli Assuncao, de la Sección de Educación Ambiental.

También se realizan visitas a escuelas de la Cuenca del Canal o de la capital. Un equipo de la Sección de Manejo de Cuenca desarrolló materiales didácticos



Armando De Gracia



Marco González

que permiten a los maestros enseñar la gran riqueza natural que posee nuestro país y los cuidados que debemos tener para conservarla. “Me gusta mucho el trabajo de aportar al desarrollo de la educación ambiental, porque trabajamos con el Ministerio de

Educación. Producimos material que los maestros también usan en más de 150 escuelas tanto en la cuenca como en la ciudad y lo aprovechan en sus clases”, añade Assuncao.

Disminuyen buques en espera

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

A finales de junio el escenario cambió en ambas entradas del Canal: el número de buques en espera para transitar la vía regresó a la normalidad, con sólo 17 buques.

Esto significó una disminución importante en comparación con los 55 buques que esperaban transitar el pasado 23 de junio.

El 31 de mayo se cerró una vía en las esclusas de Gatún para reemplazar los rieles de remolque como parte del programa de modernización que lleva a cabo el Canal.

Una vez al mes entre junio y octubre se llevan a cabo cierres de vía con una duración máxima de once días. Estos cierres son anunciados a los clientes con al menos seis meses de anticipación.

El cierre de vía de mayo pasado, aunado a un incremento significativo en el tráfico, aumentó las colas de buques en espera.

Esta cola llegó a ser de 119 buques entre el Atlántico y el Pacífico.

Los trabajos fueron terminados en solo nueve días y seis horas, debido a que se aceleraron las obras y a que el clima fue favorable.

Con el objetivo de reducir esta cola se implementaron algunas medidas



Marco González

operativas especiales.

Además se hicieron pruebas de tránsitos de buques asistidos por remolcadores, en vez de utilizar locomotoras, para validar este método de posicionamiento usado en otras esclusas del mundo.

Este esfuerzo contribuyó con el paso de 10 buques adicionales.

Clientes satisfechos

Una vez abierta la vía se utilizaron cuadrillas adicionales y otros recursos para reducir las colas en el menor

tiempo posible.

Adrian Holmes en nombre de los directores que representan C.B.Fenton & Co.S.A., expresó su satisfacción en carta enviada a la ACP.

“Escribimos este mensaje — de parte de nuestros directores — para hacer extensivo el más alto elogio a la fuerza laboral del Canal que obviamente realizó un gran trabajo al despejar la acumulación de buques. Sabemos que manejar más de cuarenta buques diarios durante un extenso período puede ser muy agotador para aquellos involucrados en el esfuerzo adicional que se requiere”.

Nuevos trabajos

Del 7 de julio al 16 de julio se llevan a cabo trabajos de mantenimiento en la vía oeste de las esclusas de Gatún.

Estos trabajos incluyen la rehabilitación de 370 pies de rieles para las locomotoras, entre otros trabajos.

Dado el impacto del cierre de vías, la ACP reevaluó la metodología empleada.

Aunque se tenía previsto el cierre completo del carril oeste durante los trabajos de mantenimiento, la ACP ha puesto en marcha un nuevo método, más eficiente, que permite que dicho carril se mantenga en funcionamiento.

Preparados para emergencias

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El Centro de Visitantes de las Esclusas de Miraflores fue escenario de un simulacro de incendio realizado por la División de Administración de Emergencias y Contingencias y el Cuerpo de Bomberos de Panamá, con el propósito de validar conocimientos y procedimientos utilizados por ambas instituciones en casos de emergencias en el Canal.

El incendio simulado inició en una de las salas de exhibición y reportándose una víctima por inhalación de humo.

Respondiendo con rapidez, el personal del Cuerpo de Bomberos de Panamá junto al equipo de la División de Administración de Emergencias y Contingencias deciden las acciones a seguir, logrando sofocar el incendio y rescatar a la víctima.

“Es la primera vez que realizamos un ejercicio en el nuevo Centro de Visitantes. Estamos coordinando nuestras acciones en conjunto, ya que nuestra misión es salvaguardar la vida de los colaboradores canaleros y los visitantes del Centro, más cuando se esperan unos 700 mil visitantes este año en el Centro”, dice el Capitán Abel Gutiérrez, de la División de Administración de Emergencias y Contingencias.

“Tomando en cuenta que este edificio tiene 4 pisos, y con una víctima en el último piso, el resultado del ejercicio fue satisfactorio ya que hemos respondido a la emergencia en aproximadamente 25



Armando De Gracia

Unidades del Cuerpo de Bomberos proceden al rescate de la supuesta víctima. Al lado, bomberos de la ACP se preparan para sofocar el incendio simulado.

minutos”, comenta Gutiérrez.

“La seguridad de los turistas es importante para la ACP, por eso el equipo de la División de Administración de Emergencias y Contingencias realiza esta clase de ejercicios para estar listos y preparados en caso de ocurrir alguna emergencia”, dice Dilsia Alleyne, supervisora de la Unidad de Guías del Centro de Visitantes.



Bitácora del Plan Maestro

Planificar para enfrentar los desafíos



Archivo

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1912 – Hace 92 años

En octubre se adelantaban los proyectos para la construcción de la superestructura de los muelles en Cristóbal. El comité a cuyo cargo estaban las mencionadas obras recomendó que, en vista de la incertidumbre en cuanto a la carga que habría de manejarse en esos muelles una vez terminada la obra del Canal, no se instalarían grúas de cargamento ni lugares especiales de descarga, a excepción de mástiles dotados de aparejos izadores.

1937 – Hace 67 años.

La fiebre de espías hizo su aparición en la Zona del Canal, según *El Panamá América* se observó a dos japoneses alojados en el Hotel Tivoli fotografiando las esclusas del sector Pacífico, la Represa Madden y el Corte Gaillard. Según el citado diario, las fotografías tomadas por estos sospechosos "habrían de tener máximo valor de orden militar para un enemigo de los Estados Unidos".

Funcionarios de la línea de vapores Panama Pacific anunciaron el cese de operaciones de cabotaje por parte de sus tres navios grandes a través del Canal, para colocarlos en viajes entre el puerto de Nueva York y la costa oriental de Sudamérica. Un informe procedente de Washington afirmó que los nuevos reglamentos con respecto a los peajes cobrados por el Canal de Panamá podrían ser una de las razones del cambio de ruta.

1952 – Hace 52 años.

Más de 1,000 empleados del Canal de Panamá se dieron cita en el Estadio de Balboa en octubre para protestar por lo que consideraban un irrazonable aumento en el alquiler de sus viviendas en la Zona del Canal. Fue solicitada una investigación por parte del Congreso. El Gobernador J. S. Seybold negó una petición del Sindicato Central de Trabajo para que se aplazara durante seis meses la medida pero dio aprobación para que mediante una acción colectiva, los empleados obtuviesen una reconsideración en Washington.

En octubre de 1952, se estableció una nueva marca en el número de travesías marítimas por el Canal cuando transitaron 674 buques de 300 toneladas o más. Se registraron también nuevas marcas en peajes y tonelaje marítimos.

Mientras tanto, anunciaron las autoridades del Canal de Panamá que se darían los pasos para ampliar la capacidad de la vía interoceánica.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos de la ACP.

El Canal es hoy una operación que enfrenta, desde muchos puntos de vista, competencia.

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Por décadas prevaleció la opinión de que el Canal de Panamá era una ruta que ejercía algún grado de exclusividad, o monopolio, para el transporte de carga entre los mares del continente. Ello condujo siempre a pensar en el Canal como una ruta única. Una que enfrentaba pocos desafíos y ninguna competencia. Hoy, las realidades del comercio en el continente han impulsado a los diferentes países a buscar alternativas que desafían directamente a la ruta de Panamá.

Ello nos lleva a pensar en el Canal como un ente sometido constantemente a las acciones de competencia que emprenden otros actores en la industria marítima regional, e incluso mundial. Así, por ejemplo, tenemos:

- Sistema intermodal de Estados Unidos.
- Brasil-Ecuador: red ferroviaria del río Amazonas hacia el Pacífico.
- Posible Canal en Nicaragua.
- Plan Puebla Panamá -

La elaboración del Plan Maestro involucró más de 100 estudios detallados



carretera en Honduras interconectando puertos.

-Posibilidad de adicionar servicios de Post Panamax en la ruta de Suez.

Tomando en cuenta factores como los descritos arriba, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) afina el desarrollo de un plan estratégico de negocios a largo plazo para continuar con el proceso permanente de modernización del Canal. Denominado Plan Maestro del Canal, el mismo determinará la dirección fundamental del Canal con miras al año 2025, lo que incluye: proyectos actuales, nueva modernización e iniciativas de mejoras y la posibilidad de expandir el Canal.

El Plan Maestro garantizará

que la administración del Canal esté alineada en la dirección estratégica apropiada – comprometida en mantener el rol del Canal en el comercio mundial, satisfacer las necesidades de sus clientes y generar beneficios para sus accionistas, los panameños.

Para diseñar y formular este plan, la ACP efectúa un proceso de planificación de negocios que involucra a empleados de la ACP y a consultores. Un elemento crítico de este esfuerzo consiste en la administración de más de cien estudios relacionados con la modernización del Canal, el mejoramiento, la posible expansión y el futuro de la industria marítima.

A través del Plan Maestro

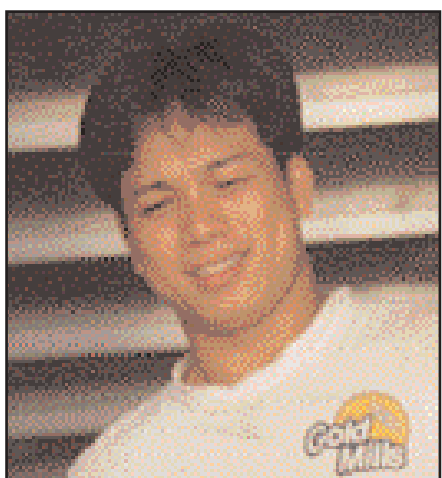
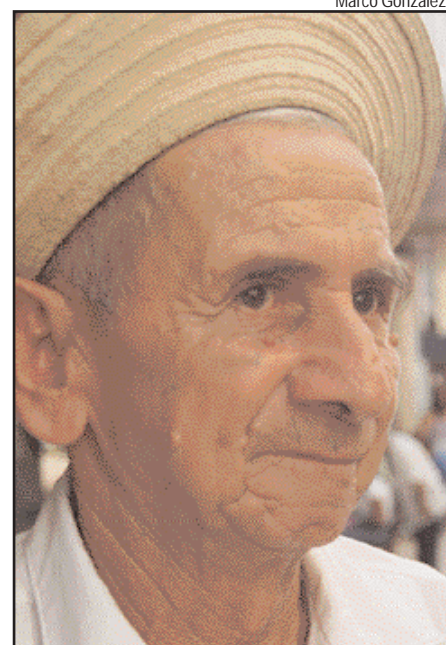
del Canal la ACP ha estudiado cada uno de los siete principales segmentos del mercado: contenedores, cruceros, portavehículos, tanqueros, buques de carga líquida, graneleros y buques de carga refrigerada.

También se ha estudiado, e incluso se estudian, materias relacionadas con el ambiente, las finanzas, la economía, el agua, y la industria marítima. Además, se desarrollan análisis cuantitativos y cualitativos.

Todo ello con la visión clara de que el Canal es hoy una operación que enfrenta, desde muchos puntos de vista, competencia.

Día Mundial de la Población

Marco González



Los grupos humanos en Panamá

Omar Jaén Suárez

Junto al crecimiento demográfico galopante del siglo XX y las grandes migraciones internas e internacionales en momentos puntuales se ha ido conformando una población más homogénea, producto del mestizaje biológico y también cultural, cuya medida se ha perfeccionado en los últimos años. Recientemente el equipo científico del Dr. Tomás Arias de Paros nos ha definido lo que es el panameño típico, el hombre promedio: 39.7%, un poco más de un tercio, indígena; 32.9%, un tercio, africano, y 27.4%, poco más de un cuarto, europeo. Nos lo han definido para todo el país y también para casi todas sus provincias. Aunque en principio con propósitos médicos preventivos, mediante una amplia investigación del ADN buscando los genes de poblaciones ancestrales de tres orígenes raciales, blanco, negro y amerindio, nos han revelado lo que somos y al hacerlo han señalado parte fundamental de nuestro pasado y del camino de nuestro porvenir de pueblo cada vez más mestizo biológica y culturalmente, de un incontestable y equilibrado origen tricontinental.

A lo largo de los últimos cinco siglos sigue mezclándose la población intensamente para producir el panameño actual que, aparte de los indígenas no comprendidos en su investigación que son el 8% de la población y de inmigrantes recientes de algún continente distante como los chinos, tienen todos genes de los tres grupos humanos originales de América, África y Europa, hasta aquellos que según el fenotipo, es decir la apariencia, parecen muy blancos, muy indios o muy

negros. Tendrán además estos resultados un fuerte impacto en la explicación de muchos rasgos de la idiosincrasia del panameño y de su comportamiento cultural.

¿Cómo podemos determinar la composición étnica nacional? En 1911 tenemos el primer censo nacional, muy imperfecto, en donde se pregunta sobre la raza del empadronado. Sin embargo, para el censo de 1920, un poco más confiable en cuanto a la cobertura, se inquirió sobre población blanca, negra, amarilla, mestiza, india e hindú. A este censo sucede el de 1930 en el cual los blancos en toda la República son 16.9%, los negros 14.9% entre los cuales poco más de un tercio, 26,898, son extranjeros, de las Antillas principalmente, en su mayoría trabajadores de las obras canaleras que se quedaron en Panamá; los indígenas son 9.2% y los amarillos, entiéndase chinos, en su mayoría inmigrantes extranjeros, sólo el 0.9%, 3,014 personas. El 58.2% de todos los 467,459 habitantes del país eran mestizos y mulatos, siendo estos últimos pequeña minoría (4.8%). Este censo de 1930, en relación a la información racial, no es muy confiable. El problema de la raza y los censos es que el empadronador, a menudo del mismo lugar, confunde el origen del empadronado cuando cree que lo denigra puesto que no se reconoce a sí mismo en su herencia biológica de una raza que considera inferior. Es parte del peso de la discriminación desde la época hispánica, acentuada por los norteamericanos blancos dominantes

en la Zona del Canal y su inicuo régimen de "apartheid", y del consiguiente prejuicio racial en la población panameña.

En 1940, el último censo en donde se hablará de raza para toda la población, se distinguen cinco categorías: blanco, negro, amarillo, mestizo e indio. Se eliminan los mulatos que se integran a los mestizos. Tenemos aquí el mismo problema que desde 1911. El empadronador no tiene, aparte de su propia percepción que varía de comarca a comarca y de provincia a provincia, un criterio unificado y homogéneo y mucho menos una forma objetiva de registrar la raza del empadronado. Esa será una labor que sólo podemos adelantar con estudios como los del equipo del Dr. Arias...

...Esta investigación genética esconde y revela algo más importante y profundo, la de los diversos grupos humanos que conforman la nacionalidad panameña clasificados, ahora, más correctamente. Así, a la clasificación tradicional y errada de grupo hispano-indígena, que deberíamos llamar ahora grupo indígena-afro-hispano según su carga genética y al final cultural, el más numeroso del país, presente tanto en el campo como en la ciudad capital, añadimos el grupo afro-colonial localizado en áreas urbanas y en regiones de grandes haciendas antiguas de la época hispánica antes del siglo XIX y al grupo afro-antillano, más bien urbano, originado por los inmigrantes del Caribe para la construcción del Canal de Panamá, que llegaron en su

mayoría a principios del siglo XX. Se desploma definitivamente el mito de la predominante hispanidad de Panamá, aún la de sus regiones rurales consideradas la reserva de la cultura española, las de Azuero, y se explica mejor, en adelante, la verdadera realidad cultural panameña con todas sus implicaciones históricas, presentes y futuras...

Al fin, gracias al trabajo de los científicos de la genética humana, podemos los panameños saber mucho mejor quiénes somos y de dónde venimos: un pueblo profundamente mestizo, resultado de casi cinco siglos de mezcla racial que, en el fondo, revela un asunto más importante, el del sincretismo y la mezcla cultural, la riqueza de un espíritu que se ha alimentado de fuentes tan diversas y valiosas de la civilización humana. Revela también vigorosos rasgos culturales que nacen tanto de su origen cultural como de las formas de su desarraigo y su establecimiento en este istmo tropical que se manifiestan en actitudes y comportamientos singulares, en mentalidades en muchos casos hasta contrarias a un ideal de modernidad y de progreso. Este es el panameño actual, como resultado del activo laboratorio social que es Panamá que continúa mestizándose, ejemplo singular latinoamericano de la actual "raza cósmica", cada vez más planetaria.

Extracto tomado de la obra Dimensiones de la Historia de Panamá, 2004.

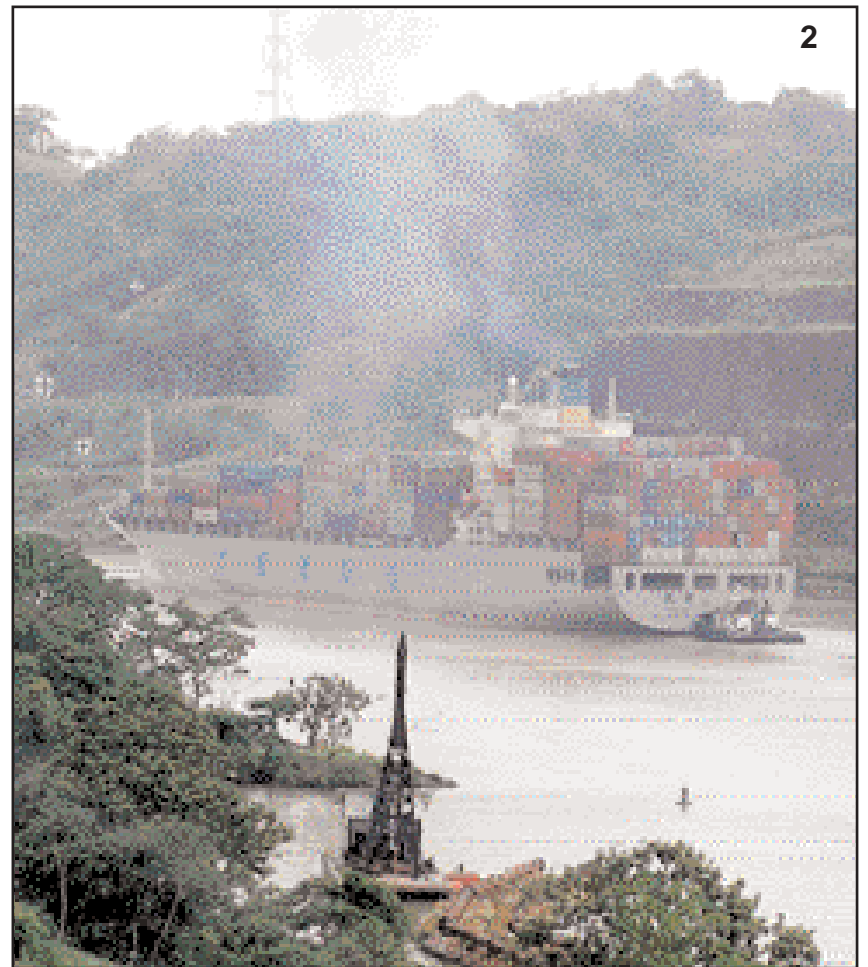


1

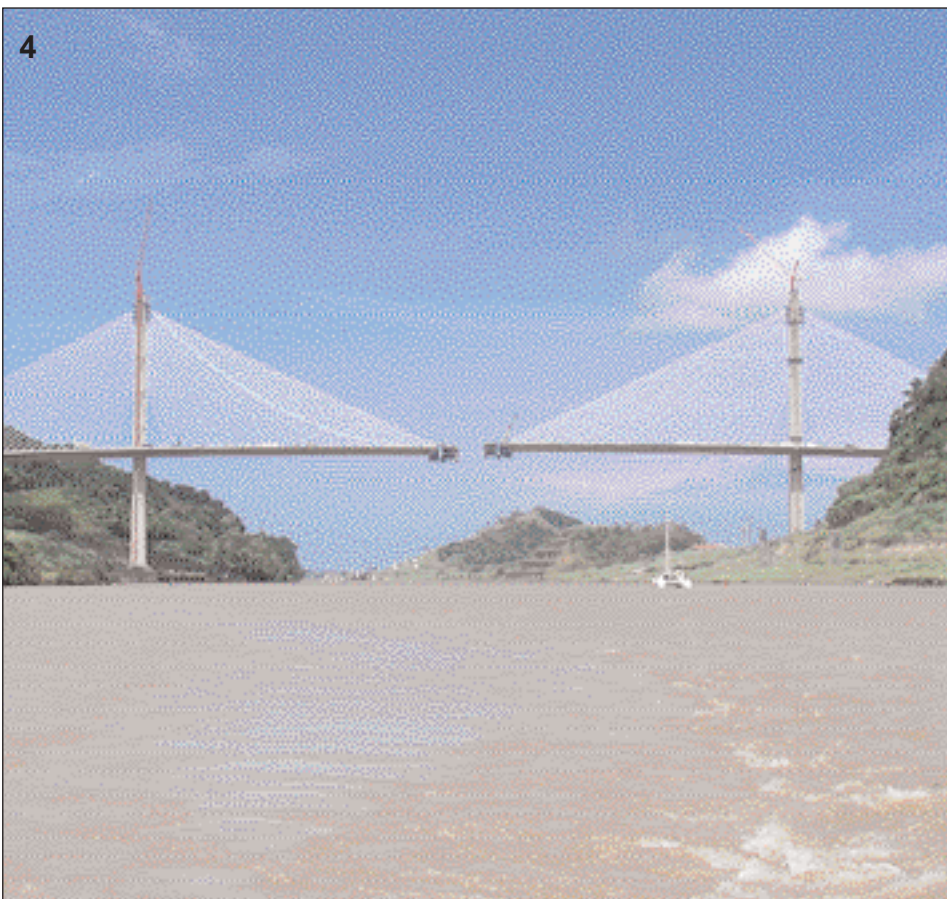
El Canal en imágenes

- (1) Portacontenedores a su paso por Diablo: Manuel Cheng, oficial de inspecciones.
- (2) Panamax entre dos montañas: J. Francisco García, División de Ingeniería
- (3) Remolque y buque de pasajeros: Cap. Aquilino Sieiro, Remolcador Paz.
- (4) Nuevo puente sobre el Canal: Ing. Hugo Tapiero, Remolcador Esperanza.

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.



2



4



3

En el AF2005 B/. 384 millones al Estado

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Asamblea Legislativa aprobó en tercer debate el presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) estimado para el año fiscal 2005, que alcanza la suma de B/.1,061.1 millones.

El total de ingresos que generarán las operaciones del Canal para el año fiscal 2005 es superior al aprobado para el año fiscal 2004 en B/.136.7 millones o sea un 14.8% más.

Se estima que entre el año 2000 y hasta el 2005, el Canal habrá entregado un aporte total al Estado panameño por B/. 1,666.5 millones.

El Canal brindará beneficios directos al Estado panameño por el orden de los B/.384.4 millones que se desglosan de la siguiente manera:

-B/. 175.3 millones en concepto de pago por toneladas netas

-B/. 29.0 millones en concepto de pago por servicios prestados por el Estado, y

-B/. 180.2 millones de utilidad neta, que se entrega íntegramente al Estado según lo estipula el artículo 41, Sección Tercera de la Ley Orgánica de la ACP.



El administrador del Canal recibe del presidente encargado de la Asamblea Legislativa, Héctor Aparicio, copia del documento que dicta el presupuesto de esta entidad para el AF 2005. Les acompañan los legisladores Teresita de Arias, Julio César Castillo y Lenín Sucre y el director de Finanzas de la ACP, José Barrios (atrás, al centro).

El Plan Maestro en la Asamblea

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Plan Maestro de modernización del Canal de Panamá fue expuesto y analizado en la Comisión de Asuntos del Canal de la Asamblea Legislativa. La exposición estuvo a cargo del administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta.

El Plan Maestro pretende minimizar las restricciones actuales y atraer mercados, proveer nuevos servicios, disuadir posibles competidores, seguir haciendo mejoras operativas a la planta existente, garantizar el agua para el consumo y para el Canal y añadir holgura operativa y mejorar la confiabilidad del servicio.

El Plan Maestro está compuesto por diversos programas, algunos ya en ejecución y otros en estudio. Entre ellos están la profundización del cauce de navegación; mejoras a los sistemas de seguridad; mejoras para aumentar el calado existente a 12.3 metros (40.5'); mejoras al sistema de iluminación de las



La reunión se realizó en el Salón Azul de la Asamblea Legislativa y en la misma participó el presidente de la Junta Directiva de la ACP, el ministro para Asuntos del Canal, Jerry Salazar.

esclusas; enderezamiento del Corte Culebra; ensanche y profundización de las entradas del Canal.

En cuanto a las inquietudes presentadas sobre el tema de la expansión, Alemán Zubieta expresó que estas preguntas serán contestadas a cabalidad en su momento cuando los estudios estén completados ya que se requiere del análisis más sereno y objetivo de las alternativas que se abren tanto al país como a su Canal.

Sobre los estudios de expansión del Canal Alemán reiteró que estos serán dados a conocer en poco tiempo y que "nuestro país tomará la decisión que más le convenga a Panamá".

Esta decisión, dijo, tendrá un impacto decisivo en el devenir de nuestra nación, al tiempo que definirá nuestro potencial como país en el futuro, y servirá de base para una serie de decisiones que tomarán nuestros clientes y usuarios que a su vez repercutirán en nuestro entorno.




El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

FETV Canal 5
Miércoles, 9:30 p.m.

Telemetro Canal 13
Sábados 8 a.m.

RTVE Canal 11
Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.