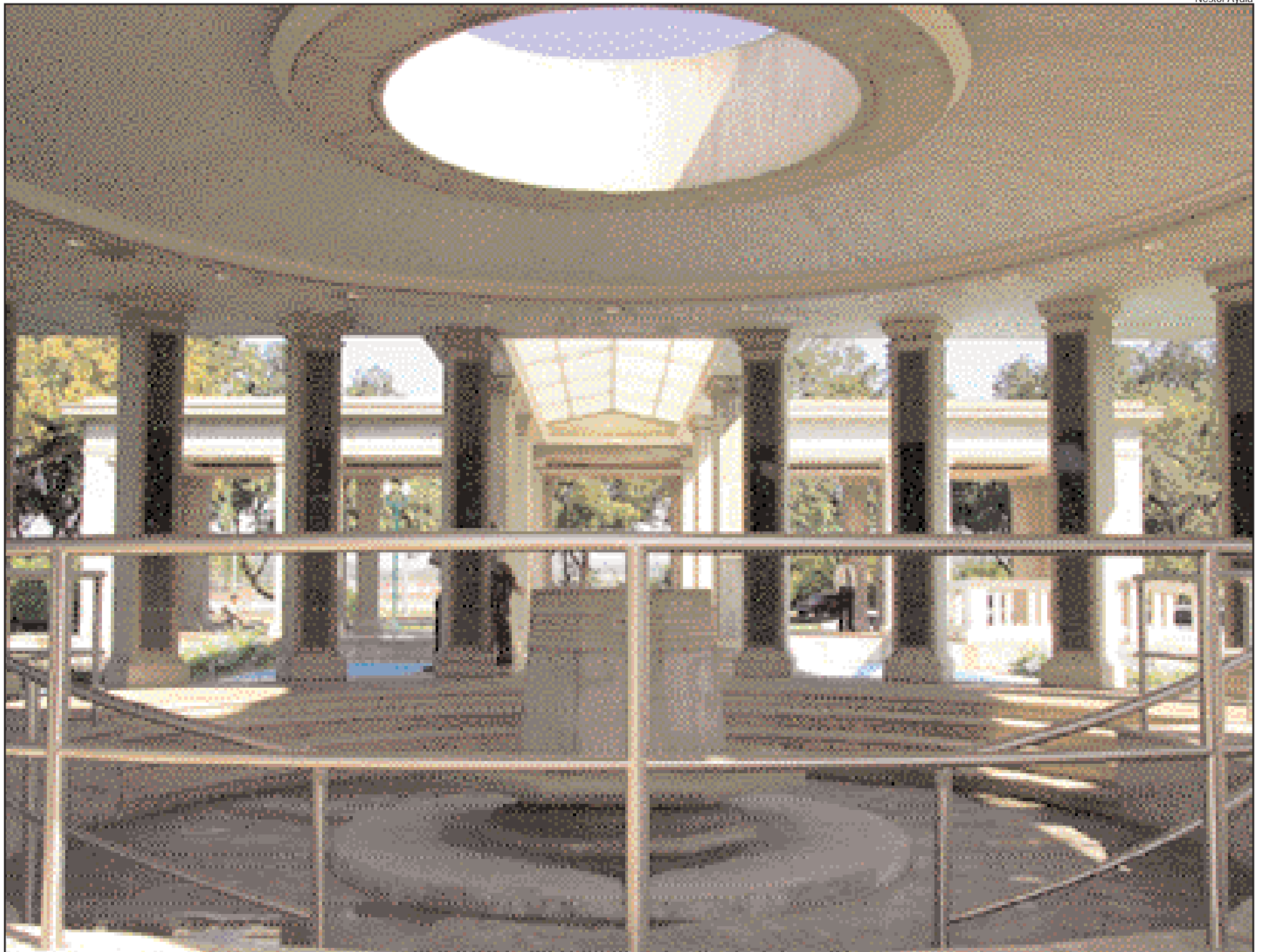


# Honrando un legado

*El nueve de enero coincide este año con el primer quinquenio de administración panameña del Canal, bajo signos altamente auspiciosos para Panamá. Al rendir homenaje a quienes con su sacrificio impulsaron la recuperación de nuestra soberanía, renovamos el compromiso de honrar cada día el privilegio de servir al país a través de su empresa más querida.* ◆

Néstor Ayala



## Entrega de excedentes



El Canal produjo para el Estado más de 386 millones de dólares en 2004.

PAG>3

## Cinco años de logros



Bajo administración panameña, la vía interoceánica trabaja hoy mejor que nunca a todo lo largo de sus 90 años de operaciones

PAG >6 y 7

## La vuelta al mundo



La Nao Victoria transitó el Canal de Panamá en su camino a la Exposición Universal en Aichi, Japón

PAG >8

## Círculo de fuego para Panamá



Panamá verá su primer eclipse solar anular del siglo 21 en el mes de abril próximo.

PAG >10

**CORRESPONDENCIA**

Panamá, 22 de diciembre de 2004

Señor  
Dr. Stanley Muschett  
Gerente de Administración Ejecutiva  
Autoridad del Canal de Panamá

Estimado doctor Muschett:

Reciba un saludo cordial esperando que todos sus trabajos los realice siempre a favor de los más necesitados.

Por este medio le agradezco a usted y al personal de la ACP que nos recibió en el Centro de Miraflores por la acogida tan cordial y tan amable que dieron al grupo de mujeres del corregimiento de Chiguirí Arriba, que visitó la ciudad de Panamá en días pasados.

Algunas de las señoras nunca habían estado en la ciudad y para ellas fue una experiencia inolvidable: no sólo aprendieron sino que se sintieron valoradas como personas.

Nuevamente, gracias.

Fraternalmente,

Jorge Sarsanedas S. J.  
Director Nacional  
Fe y Alegría Panamá

**La foto**



Desde el fondo del mar.....Una tortuga nada plácidamente dentro de uno de los acuarios que el Instituto Smithsonian mantiene en el Centro de Exhibiciones Marinas de Isla Culebra, Amador.

**De la Administración**

**9 de enero**

... renovamos el  
compromiso de  
honrar cada día el  
privilegio de servir  
al país a través de  
su empresa más  
querida.

Circula este número de El Faro en coincidencia con la conmemoración de la gesta del 9 de enero de 1964.

Más allá de la vinculación histórica del Canal de Panamá con los hechos que determinaron los sucesos de aquel día, y de los siguientes de ese enero, su registro -este 2005- está marcado por un simbolismo especial.

Transcurre el primer quinquenio de administración panameña de la vía interoceánica bajo signos altamente auspiciosos para Panamá. Ello no es algo casual sino resultado concreto de que los hombres y mujeres que operan y administran el Canal entienden muy claramente que, al hacerlo, custodian no sólo el recurso más importante del país sino también el patrimonio más significativo de la Nación. De allí su celo patriótico y su consagración profesional a estas tareas.

Al rendir tributo a quienes con su sacrificio fijaron el propósito alcanzado con la recuperación de nuestra soberanía, renovamos el compromiso de honrar cada día el privilegio de servir al país a través de su empresa más querida.

Tal es nuestro homenaje a los héroes del 9 de enero de 1964. Gloria eterna a su memoria.



**JUNTA DIRECTIVA**

**Ricaurte Vásquez M.**  
Presidente

**Adolfo Ahumada**  
Eloy Alfaro

**Norberto R. Delgado D.**  
Antonio Domínguez A.

**Mario Galindo H.**  
Guillermo Quijano Jr.

**Eduardo Quirós**  
Alfredo Ramírez Jr.

**Abel Rodríguez C.**  
Roberto R. Roy

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador

**Manuel E. Benítez**  
Subadministrador

**Stanley Muschett I.**  
Gerente de Administración Ejecutiva

**Fernán Molinos D.**  
Gerente de Comunicación y Medios

**Maricarmen Sarsanedas**  
Jefa de Información

**Myrna A. Iglesias**  
Editora

**Redacción**  
Ariyuri Mantovani

Manuel Domínguez  
Octavio Colindres

Julieta Rovi  
Maricarmen de Ameglio

**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.

	<b>FETV Canal 5</b> Lunes, 8:30 p.m.	<b>Telemetro Canal 13</b> Sábados 8 a.m.	<b>RTVE Canal 11</b> Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.
---	---	---	--

# Pago récord de excedentes



El presidente Martín Torrijos recibe el cheque de manos del presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez (izq.); a la derecha, miembros de la directiva y funcionarios de la ACP junto al presidente Torrijos y al vicepresidente Samuel Lewis Navarro.



Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) entregó al Gobierno Nacional B/.183,708,631.63 en concepto de excedentes de la operación del Canal correspondientes al Año Fiscal 2004, monto que sumado a los aportes por tonelada neta transitada y pagos por servicios públicos alcanza los B/. 386.2 millones entregados.

En una ceremonia en la Presidencia de la República el presidente de la Junta Directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez, y el subadministrador del

Canal, Ing. Manuel Benítez, entregaron al presidente de Panamá, Martín Torrijos, el cheque correspondiente al pago de excedentes por las operaciones de la vía acuática, cuyos ingresos totales superaron los mil millones de balboas en el Año Fiscal 2004.

El año fiscal previo (2003) el aporte por excedentes totalizó B/. 106.8 millones y en el Año Fiscal 2002 éste fue de B/.88.8 millones.

La entrega de la suma mencionada se dio en cumplimiento de los artículos 320 de la Constitución Nacional y 41 de la Ley 19 de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, que disponen el traspaso de los excedentes económicos

al Tesoro Nacional, una vez cubiertos los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, ampliación del Canal y las reservas necesarias de la vía acuática.

Desde el año 2000, la ACP ha aportado en forma directa al Tesoro Nacional un gran total de B/. 1,332.3 millones.

Al acto asistieron los miembros de la Junta Directiva de la ACP: Adolfo Ahumada; Eloy Alfaro; Alfredo Ramírez hijo; Abel Rodríguez; Roberto Roy; el secretario de la Junta Directiva, Diógenes De La Rosa; el director de Finanzas, José Barrios; y la gerente de Presupuesto y Análisis Financiero, Amanda O`meally.

## Para acercarse al Canal

Octavio Colindres  
[ocolindres@pancanal.com](mailto:ocolindres@pancanal.com)

Basta con buscar [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com) para conocer qué sucede en la vía interoceánica. No importa desde donde esté una persona, después que tenga acceso a Internet puede enterarse de todo: Historia, fundamentos legales, operación, clientes, cuenca hidrográfica, compras, resultados operacionales, proyectos e incluso acceder a formularios de diversa índole.

Ha sido una tarea difícil incluir tanta información en una página que sea ágil e interesante, que al mismo tiempo informe y eduque.

Para Francisco Loaiza, director de Informática y Tecnología de la ACP, el sitio web "es un reflejo de la personalidad del Canal, porque para el Canal es muy importante la transparencia de su gestión".

Dentro del sitio se puede encontrar información sobre recursos humanos, como los puestos vacantes, o bien datos importantes para los usuarios como las tarifas y restricciones de tráfico.

La idea, de acuerdo con Loaiza, "es tener un sitio que no solamente informe sino que eduque y que sea modelo de transparencia en la gestión administrativa y creo que lo estamos haciendo bastante bien".

Una de las ventajas que ofrece la página web son las tres cámaras de vídeo que permiten a los usuarios de Internet ver de cerca cómo operan las esclusas del Canal.

El Canal cuenta con tres cámaras de vídeo: una en las esclusas de Miraflores, otra en las esclusas de Gatún y una que enfoca el nuevo Puente Centenario sobre el Canal de Panamá y permite observar las esclusas de Pedro Miguel.

Los reconocimientos por este acceso visual a las operaciones del Canal han sido más de quince (15) desde 1998 cuando se recibió el primero por parte de WebCam Central, según afirma Loaiza. Los usuarios,



Francisco Loaiza, Director de Informática y Tecnología de la Autoridad del Canal de Panamá, recibe la Arroba de Oro 2004 en la categoría Gobierno.

especialmente aquellos que están fuera de Panamá están felices con esta opción.

"Tenemos muchos usuarios del sitio web que nos felicitan por el uso de las cámaras y aparte de eso contamos con fotos y vídeos que permiten tener un

acercamiento mucho más allá de las palabras sobre la operación del Canal", añadió.

Adicionalmente se han recibido varios reconocimientos al sitio web por su contenido, diseño y funcionalidad.

Un ejemplo de ello fue el premio Arroba de Oro 2004 en que el sitio web del Canal ganó en la categoría de "Gobierno".

Este es el segundo año consecutivo que la ACP recibe este premio, organizado anualmente por el diario La Prensa.

En el 2003 la ACP recibió la Arroba de Oro 2003 en las categorías de "Gobierno" y "Mejor Proyección de Panamá" y la "Arroba Mayor" (mejor sitio del concurso), así como el premio Arroba de Oro de "Mayor Votación en Línea" del concurso en El Salvador.

Loaiza está contento por estos reconocimientos. "Nos sentimos muy contentos de que este trabajo se reconozca, este es un tributo al personal, al recurso humano del Canal de Panamá que demuestra profesionalismo y creatividad".

Pero la página web no es la única obligación del Departamento de Informática y Tecnología.

Según Loaiza, este departamento provee todos los servicios de telecomunicación, electrónica e informática del Canal. Algunos ejemplos de estos servicios son el sistema de radio, los radares en los fondeaderos y equipo flotante, las cámaras de seguridad y vigilancia de los tránsitos, los sistemas de monitoreo y control de las estaciones de meteorología e hidrología en la Cuenca Hidrográfica del Canal.

"Adicionalmente somos responsables del sistema telefónico interno, sistemas de microondas, antenas, y por supuesto, la red corporativa y sistemas informáticos del Canal de Panamá que apoyan directamente tanto la operación como la administración de la vía acuática".

# Midiendo la capacidad presente y futura

Arnoldo Cano

Octavio Colindres  
Arnoldo Cano

Para poder mirar hacia el futuro el Canal de Panamá se prepara. Por ello se han desarrollado los diversos estudios que conforman el Plan Maestro del Canal, con el objetivo de visualizar como podría ser el futuro de la vía acuática tomando en consideración diversos factores como la demanda y mezcla de buques que quieran transitar; las posibles mejoras e inversiones de capital; y los aspectos socioeconómicos, financieros y ambientales.

Uno de los factores que se analizan desde la perspectiva del Plan Maestro es la capacidad futura del Canal. En el mundo de la industria del transporte marítimo el tiempo es dinero. En este sentido determinar la capacidad futura del Canal no es más que determinar hasta cuando el Canal podrá brindar a todos sus clientes un tránsito expedito y un servicio de alta calidad. En el momento en que el Canal deje de brindar a sus clientes el nivel de servicio esperado efectivamente habrá alcanzado su capacidad máxima.

Con el objetivo de poder tener un cálculo de la capacidad de la vía acuática fue necesario desarrollar un modelo de simulación que permitiera evaluar el tiempo de tránsito y la calidad del servicio que recibirían los clientes de la vía acuática dentro de los próximos diez, quince o veinte años, tomando en cuenta distintos escenarios y variables.

El modelo de simulación de capacidad del Canal fue desarrollado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en colaboración con las empresas Paragon Consulting Solutions de Brasil y Rockwell Software de los Estados Unidos. El objetivo de este modelo de simulación es recrear la operación del Canal de Panamá para evaluar

numerosos posibles escenarios futuros, estimar la calidad del servicio que recibirían los clientes de la vía acuática, y así determinar la capacidad real del Canal.

Una vez desarrollado el modelo de simulación, el mismo fue presentado en distintos foros de expertos técnicos a nivel nacional e internacional. Primero, el modelo y algunos resultados preliminares fueron presentados en Panamá ante la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos (SPIA) y la Cámara Panameña de la Construcción (CAPAC). Posteriormente el modelo fue presentado en la Conferencia Anual de Simulación 2004 ("2004 Winter Simulation Conference"), una de las conferencias más importantes a nivel mundial sobre simulación.

El modelo de simulación de capacidad permite ver cómo el Canal podría atender la demanda de los buques a futuro y cual sería el tiempo de servicio para el tránsito de una determinada cantidad y mezcla de tamaños y tipos de buques en diferentes años.

Al principio de la simulación al modelo se le ingresan distintos datos como la cantidad de tránsitos por segmento de mercado, la proporción de buques en dirección norte y sur, y la estacionalidad mensual de tráfico, basándose en las distintas proyecciones de demanda futura desarrolladas bajo el Plan Maestro.

Posteriormente se ingresan al modelo atributos operativos como las posibles restricciones que tendrían los buques dependiendo de su tipo y tamaño; es decir si pueden transitar de día o de noche, o si pueden cruzarse o no con otros buques en el Corte Culebra, por ejemplo.

Con esta información el modelo puede simular los tránsitos de buques a través del Canal de Panamá, permitiendo



en cuestión de horas analizar como operaría la vía acuática por periodos de varios años. El modelo ofrece una animación de la operación del Canal que permite visualizar el tránsito de buques en ambas direcciones al igual que todas las estadísticas relacionadas con la programación y el tránsito de los buques.

Después de terminada la simulación de un escenario, el modelo calcula una serie de resultados y estadísticas. Con estos resultados el modelo permite analizar cómo fue el servicio recibido por los buques que transitaron el Canal en función del tiempo de espera y el tiempo de tránsito, y determinar hasta cuándo el Canal podría continuar sirviendo competitivamente a la demanda creciente.

Es un modelo realmente complejo si se quiere entender a fondo cada aspecto de su funcionamiento. Sin embargo, los resultados que arroja son tan claros que no dejan lugar a dudas sobre la capacidad

futura del Canal.

Y ¿Cuál será esa capacidad? La capacidad de la vía interoceánica a futuro dependerá de diversos factores que aun están bajo estudio como parte del desarrollo del Plan Maestro. Por ejemplo, la capacidad depende de la cantidad y tamaño de los buques que transitan de y las mejoras que se implementen. Los resultados del modelo indican que el Canal actual se aproxima rápidamente a su máxima capacidad. Igualmente, indican que la capacidad del Canal podría aumentarse ligeramente con la implementación de algunas mejoras que llevarían a las esclusas existentes a su máxima capacidad. Posterior a esto, y para aumentar significativamente la capacidad del Canal, sería necesaria la construcción del Tercer Juego de Esclusas.

## Navidad en Chiguirí



Con motivo de las festividades de fin de año los niños de la Escuela de Chiguirí Abajo, en la Cuenca Hidrográfica del Canal, recibieron obsequios donados por personal de Recursos Humanos de la ACP. Esta escuela ya había sido visitada en agosto pasado con motivo del 90 aniversario de la construcción del Canal de Panamá. Los regalos fueron entregados durante una tarde de fiesta amenizada por el conjunto típico de la comunidad. El gesto fue agradecido por la comunidad con la entrega de una batea en la que se leía: Uno nunca sabe la felicidad que un sencillo acto de bondad puede dar.

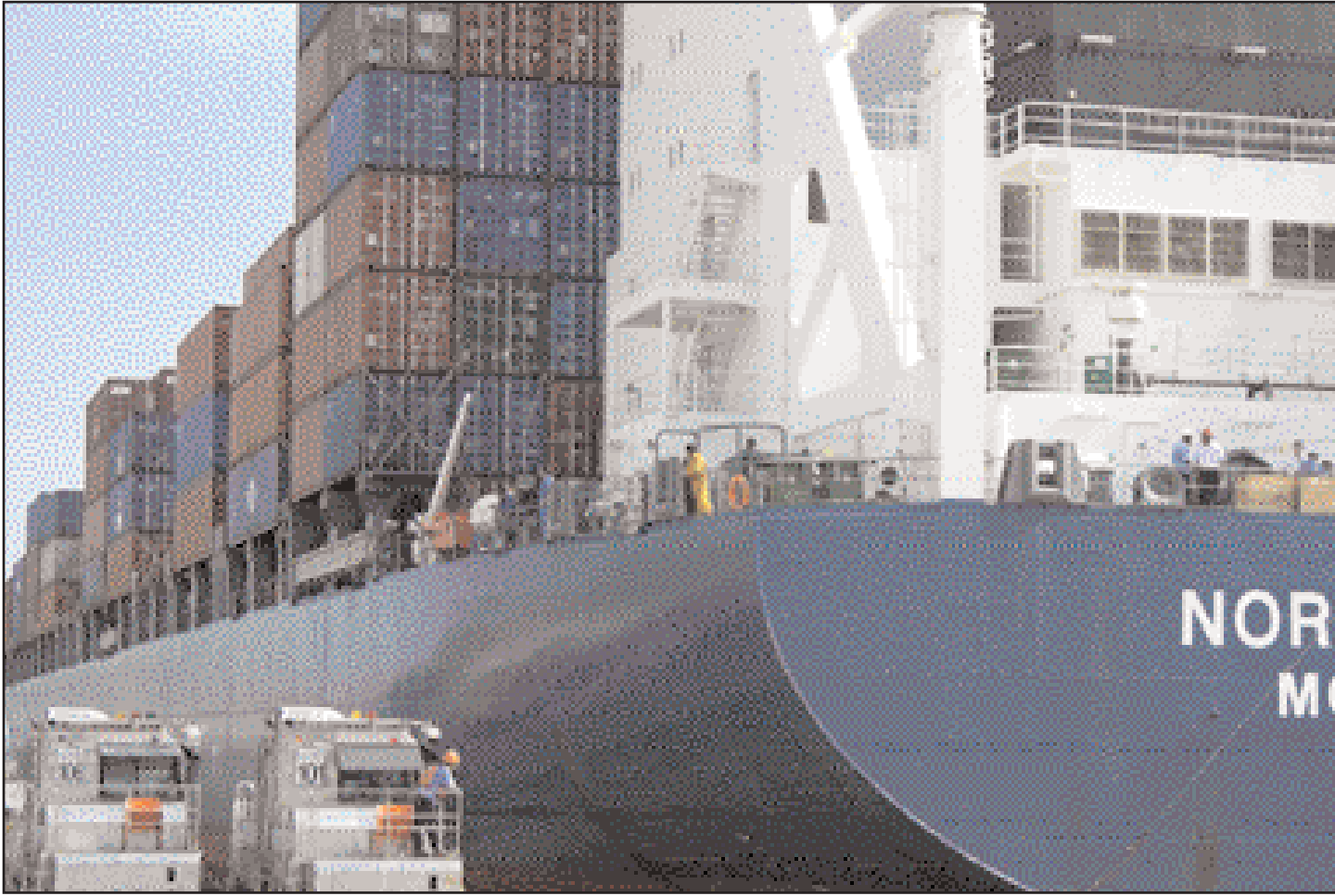
## Jóvenes deportistas

Marco González



Niños jugadores de los Huracanes de La Salle de la ciudad de Cancún, México, se enfrentaron al equipo Kiwanis Estrellas de Panamá en el juego internacional de la Liga Juvenil de Fútbol Americano del Club Kiwanis de Panamá. Los jóvenes jugadores fueron recibidos en la administración del Canal por el subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Ing. Manuel Benítez.

# Y qué si no se ejecuta la expansión del Canal...?



*Si Panamá desea ser un país moderno que busca estar a la par de los líderes del mundo, deberá responder a este reto con sabiduría y decisión.*

Carlos A. Alvarado N.  
[depalmalvarado@hotmail.com](mailto:depalmalvarado@hotmail.com)

¡Ningún país puede darse el lujo de posponer su propio desarrollo! Así respondía el ex presidente Cardozo del Brasil a cuestionamientos a la puesta en marcha de proyectos clave para su país. Estas palabras cobrarán sentido para Panamá en la eventualidad de que al pueblo le toque decidir, a través de un referéndum, la posible expansión del Canal. Lo que está ocurriendo a nivel mundial parece que empuja las cosas en esa dirección. Quien observe con detenimiento, se habrá percatado de que Asia está dando pasos para desempeñar un rol central en el sistema político-económico mundial y que el foco del poder parece mudarse poco a poco hacia el Asia. Hay señales inequívocas que auguran un reordenamiento de la economía global, mientras que se hacen visibles los cambios en la llamada "geografía del comercio". Fuertes vientos alientan la globalización. Todo esto afecta a Panamá y por supuesto al Canal.

Con su reciente desembarco en Sudamérica, China está enviando señales muy claras al firmar con Brasil, Argentina y Chile acuerdos por inversiones que suman casi 100 mil millones de dólares. Acuerdos que le garantizarán la disponibilidad de alimentos y materiales estratégicos para su desarrollo. Con fuerte



énfasis en transporte, se mencionan proyectos como la rehabilitación del sistema ferroviario argentino y la reactivación del puerto de Bahía Blanca en el litoral atlántico. Siendo actualmente dueña de la flota mercante más grande del mundo y el mayor usuario del Canal, lo que está ocurriendo parece indicar que el Canal de Panamá jugará un rol central en el futuro de China como potencia mundial. Con un desarrollo espectacular que muestra que para el 2025 habrá alcanzado a Estados Unidos, y con una reserva que supera los 400 mil millones de dólares, China está actualmente en capacidad de financiar prácticamente cualquier proyecto que apoye sus intereses. Si ello conviene a su estrategia, en cualquier momento China podría estar tocando las puertas del Canal de Panamá en busca de acciones que le aseguren la consolidación de los planes que tiene para sus relaciones comerciales con Sudamérica y el resto del mundo. Habrá que estar preparado para esa eventualidad.

Los hechos que mueven al mundo están llevando a Panamá a una encrucijada. A

una situación frente a la cual tendrá que tomar decisiones difíciles de las que depende el futuro de todos sus habitantes. Decisiones que incluyen la posibilidad de no hacer nada. En ese momento tendrá que tener presente que decisiones como dejar las cosas como están y continuar con una operación del Canal sin riesgos, puede que obliguen al país a pagar un precio muy elevado. A optar por quedar rezagado, sumándose a aquellos que por los motivos que fueran no supieron evolucionar al ritmo que exige la historia. En todo caso, habrá que tener presente que con expansión o sin ella, la prioridad —y posiblemente la única prioridad— debe ser el beneficio que el pueblo panameño pueda obtener de la opción que se adopte. Si Panamá desea comportarse como un país moderno que busca estar a la par de los líderes del mundo, deberá responder a este reto con sabiduría y decisión. Deberá actuar convencido de que cuando se está frente al futuro, no hay más opción que avanzar.

Tomado de La Prensa del 29 de diciembre de 2004.

## PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

**La ética en los negocios: aplicación a problemas específicos en las organizaciones de negocios** / Robert E. Frederick. México: Oxford, 2001. 540 p.

*Aborda temas como la relación entre la ética en los negocios y el capitalismo; entre la ética en los negocios y la teoría ética, cómo se aplica la ética a problemas específicos en el mundo de los negocios; la conexión entre la ética en los negocios y las disciplinas académicas relacionadas, y la práctica de la ética en las corporaciones modernas.*

**Globalización y capitalismo** / Alonso Aguilar Monteverde. Méx.: Plaza y Janes, 2002. 469 p.

*Presenta el cambiante escenario mundial en que vivimos. Hoy día se multiplican las discrepancias en torno al significado y alcance de lo que acontece: la globalización es objeto de las más diversas caracterizaciones.*

**Neumática industrial: diseño, selección y estudio de elementos neumáticos** / Jesús Peláez Vára, Esteban García Maté. Madrid: CIE Dossat 2000, 2002. 614 p.

*En esta obra se estudian las tres tecnologías de mando: neumática, eléctrica y electrónica. Con ello se pretende transmitir un conocimiento global del dispositivo de mando, adquirir una metodología común a todas las tecnologías y formar técnicos generalistas, tal como demanda la industria actual.*

**Motores marinos** / Manuel Figueras. 4a. ed. Barcelona: Editorial Noray, 2002. 80 p.

*Esta edición introduce ciertas modificaciones en la estructura para entrar en mayor detalles en los temas que cada día afectan más a los modernos motores marinos, tales como los nuevos sistemas de inyección, los turboalimentadores o los evolucionados controles electrónicos*

## ABC del Agua

Qué es el ciclo hidrológico o ciclo del agua?

El conjunto de todas las aguas, atmosféricas, superficiales y subterráneas constituyen una unidad que posibilita el ciclo hidrológico. El agua absorbida por la energía solar de las grandes superficies marinas se eleva a la atmósfera y se condensa en las nubes. Desde allí se precipita sobre las áreas continentales e inicia el recorrido desde las altas cumbres a través de los ríos hasta regresar al océano. El agua llega a la atmósfera mediante el fenómeno conocido como evaporación; la precipitación le permite llegar de nuevo a la tierra y al estado líquido. La etapa de descenso del agua de los nevados hacia el mar se denomina escorrentía.

# Cinco años de logros para el país

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Luego de transcurridos cinco años desde la transferencia del Canal de Panamá la vía interoceánica trabaja mejor que nunca a todo lo largo de sus 90 años de operaciones.

Al iniciarse el nuevo siglo, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha hecho mejoras significativas e invertido en el equipo e infraestructura de la vía acuática, y así mismo ha impuesto y roto récords en sus operaciones.

Estos logros han hecho que la "Ruta toda por Agua" (de Asia a la costa este de América y viceversa por el Canal de Panamá) se haya convertido en una opción ventajosa para la industria marítima y el movimiento de carga entre esos mercados.

Desde la transferencia del Canal, la ACP ha cambiado su modelo de una operación sin ganancias a una empresa orientada hacia el mercado, enfocándose en el servicio al cliente y la rentabilidad. La importancia del Canal sigue aumentando por el incremento del comercio con Asia, especialmente en la carga transportada en contenedores.

El administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, afirmó que al cumplirse cinco años bajo administración panameña "el Canal cuenta con una fuerza laboral comprometida, que ha hecho de la vía acuática una ruta confiable y segura para nuestros clientes, proveyendo al mismo tiempo mayores beneficios para nuestro país".

Según Alemán Zubieta, entre los logros más importantes de los últimos cinco años está la reducción de los accidentes, la marca de 1.000 millones de balboas en ingresos totales y la disminución del tiempo en aguas del Canal de Panamá para los clientes.

**Un Canal más seguro:** El número de accidentes oficiales disminuyó de 28 accidentes en el Año Fiscal (AF) 1999, a 10 en el AF2004. En este sentido cabe destacar que el Canal estableció una nueva marca de seguridad en el 2004 al darse la menor cantidad de accidentes en 81 años.

**Más confiable:** El Tiempo en Aguas del Canal (TAC), es decir, el tiempo promedio que le toma a un buque el transitar por el Canal, incluyendo el tiempo de espera para transitar, disminuyó en un 20 por ciento, de 32.9 horas en el AF1999, a 26.7 horas en el AF2004. Esta disminución se ha logrado mientras se satisface una mayor demanda en tonelaje.

**Manejando mayor demanda:** Las toneladas del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) han aumentado en un 17 por ciento, de 227.5 millones de toneladas CP/SUAB en el AF1999, a 267 millones de toneladas CP/SUAB en el AF2004, mientras que el tránsito de buques Panamax aumentó en 27 por



Un remolcador asiste a un buque en tránsito



Buque portacontenedores en tránsito

ciento, de 4,198 tránsitos en el AF1999 a 5,329 tránsitos en el AF2004.

#### **Aportes directos e indirectos al Estado Panameño:**

En cinco años, la ACP ha hecho aportes directos e indirectos al Estado panameño por B/. 1,859.4 millones.

Los aportes directos consisten en el pago por servicios prestados por el Estado; pago por derecho por tonelada neta, y pago por excedentes. Los aportes indirectos incluyen los pagos por impuesto sobre la renta, seguro social y seguro educativo.

Actualmente la ACP adelanta una serie de estudios para planificar el futuro del Canal de Panamá y garantizar el servicio confiable y seguro de la vía para sus usuarios.

Según el administrador del Canal el futuro de la vía acuática es promisorio. "Estamos trabajando en un Plan Maestro que debe definir las obras que el Canal debe realizar para mantener y

aumentar la importancia de la ruta en el comercio mundial y para hacer de esta ruta de Panamá el centro más importante de trasbordo y logística de las Américas", destacó.

#### **Otros logros del Canal en los cinco años de administración panameña:**

En marzo de 2000 se instaló la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal para la conservación y manejo de la Cuenca Hidrográfica.

El 1 de diciembre de 2000, la ACP firmó un convenio de cooperación con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) para un programa masivo de titulación de tierras en la Cuenca Hidrográfica. Gracias a este programa se han entregado cerca de 2,500 títulos de propiedad hasta el mes de octubre de 2004.

En el 2001 y 2004 cuatro

dependencias de la ACP, el Departamento de Operaciones Marítimas y la División de Capacitación y Desarrollo y Contratos y Seguridad recibieron la certificación internacional ISO 9001 e ISO 9001-2K.

En marzo de 2002 inició el proyecto de profundización del cauce de navegación del Lago Gatún que aumentará la capacidad de almacenaje de agua e incrementará el rendimiento de la Cuenca del Canal. Con la profundización del cauce, la capacidad de rendimiento hídrico de la Cuenca aumentará en más de 300 millones de galones de agua diarios.

También en el mes de agosto de 2002 se inauguró el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena de la ACP. En agosto de 2002 el Consejo de Gabinete aprobó una nueva estructura de peajes para el Canal de Panamá.

El nuevo sistema amplió las

# Cinco años de logros para el país



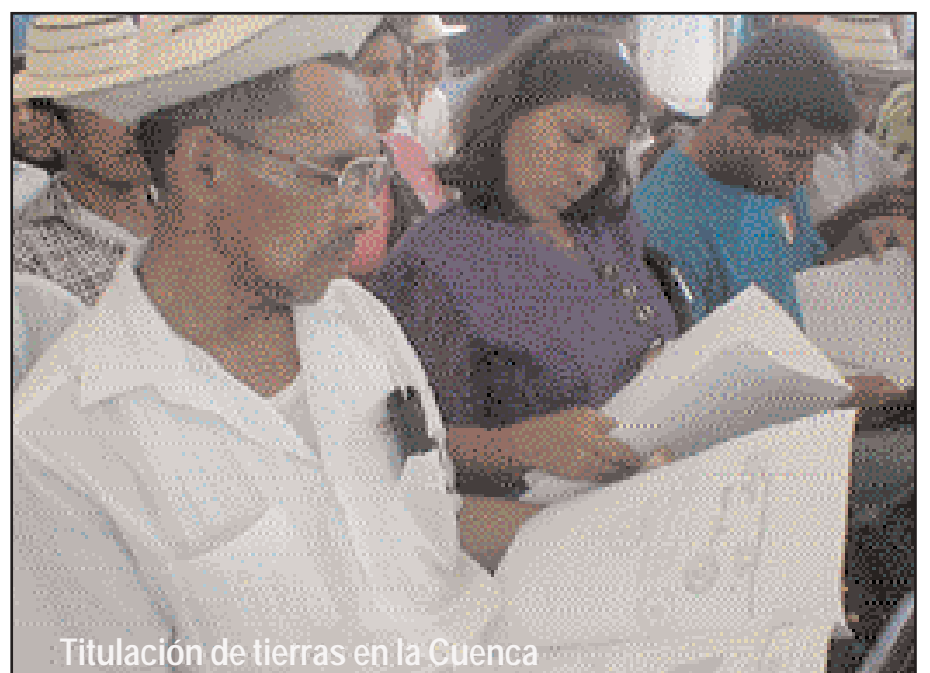
Un crucero transita el Canal



Cuatro Panamax en las esclusas de Gatún



Pasacable en plena faena



Titulación de tierras en la Cuenca

posibilidades de la ACP para ofrecer nuevos productos a los diferentes segmentos del mercado

En diciembre de 2003 se inauguró el Centro de Visitantes de Miraflores que enseña y familiariza a panameños y visitantes con el funcionamiento del Canal de Panamá.

En el año 2003, la ACP suscribió acuerdos de cooperación con las autoridades portuarias de Nueva York/Nueva Jersey, Virginia, Carolina del Sur, Georgia, Nueva Orleans, Miami, Houston y Massachussets.

En marzo de 2003 se puso en marcha una nueva planta de generación de energía eléctrica que garantizará fluido eléctrico a las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel.

El 27 de enero de 2004 la ACP inauguró la lancha Lenguado,

primera embarcación de este tipo construida en este país.

En agosto 2004 se integraron ocho nuevas locomotoras a la flota existente, y en noviembre se sumaron dos más, estas últimas totalmente ensambladas en Panamá por personal calificado de la ACP.



# La vuelta al mundo en la Nao Victoria

Octavio Colindres  
ocolindres@pancanal.com

José Luis Ugarte transitó el Canal por primera vez en 1946. Viajó en un buque cargado de carbón del Pacífico al Atlántico. Hace unas semanas el capitán Ugarte recorrió otra vez la vía acuática, pero esta vez lo hizo en una réplica de la embarcación que en el siglo XVI fue la primera en dar la vuelta al mundo: la Nao Victoria.

El capitán, un sevillano de 76 años ha circunnavegado el mundo -contando esta última aventura- cuatro veces; dos de ellas en solitario como parte de una regata de veleros.

Este hombre lleva setenta años navegando (la primera vez que subió a un barco tenía seis) y aún conserva la fuerza y el espíritu de un adolescente. Su vitalidad es alentadora y sus manos están llenas de callos.

Ahora tiene bajo su mando esta embarcación que partió de Sevilla el pasado 12 de octubre, con la misión de formar parte del pabellón de España en la Exposición Universal en Aichi, Japón, que empezará en marzo del próximo año y durará seis meses.

Podría pensarse que una persona de su experiencia y edad lo ha visto todo. Sin embargo, según él mismo relata, todavía está conociendo nuevas cosas en el mar con este viaje.

Ante todo se debe tomar en cuenta que es la primera vez que da la vuelta al mundo en una nave como la Nao Victoria, que se asemeja en un 95% (algunos detalles la diferencian) de la embarcación original.

La Nao Victoria original formó parte de una flotilla de cinco embarcaciones bajo el mando de Fernando de Magallanes que zarparon el 10 de agosto de 1519 del puerto de Sevilla en busca de un paso que uniera el Atlántico con el Pacífico.

La expedición, que empezó con 237 hombres, regresó a Sevilla en septiembre de 1522 con 18 personas bajo el mando de Juan Sebastián Elcano. Magallanes había muerto en Filipinas.

Podría parecer contradictorio que esta nueva expedición no emulara de manera exacta el viaje de Magallanes, pero el capitán del barco lo explica de manera sencilla: "Lo que pasa es que nuestro patrocinador principal que es el Estado (España), aunque también hay patrocinadores privados, dijo: No, por el estrecho de Magallanes no van porque tienen que llegar al Japón en una fecha definida. Nada de Estrecho de Magallanes y nada de Cabo Esperanza; irán por el Canal de Panamá y el Canal de Suez. Y como nosotros somos muy obedientes, lo estamos haciendo".

La experiencia de transitar por el Canal de Panamá fue fascinante para los tripulantes del Nao Victoria.

"Verdaderamente pasar con un barco como éste el Canal de Panamá no es nada normal; la gente se quedaba sorprendida al vernos", admite el capitán mientras esboza una sonrisa.

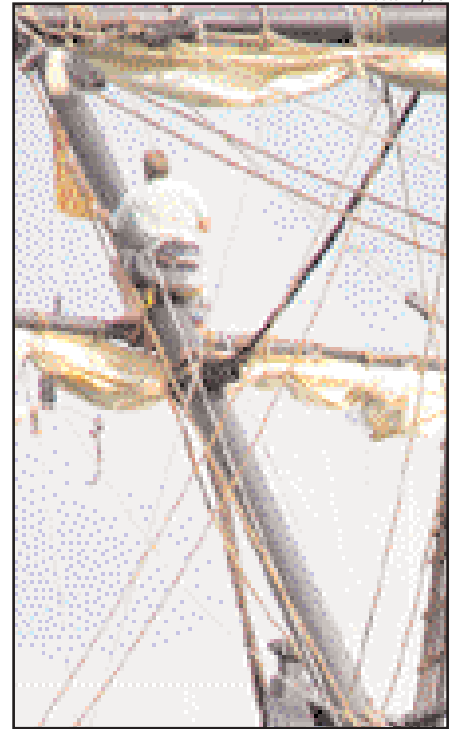


Panorámicas del tránsito del Nao Victoria y su estadía en el puerto de Amador

Waldo Chen



Waldo Chen



Néstor Ayala



Néstor Ayala

La única precaución para pasar las esclusas era mantener el barco enfilado y evitar atravesarse con el viento cada vez que subían y bajaban por las cámaras de las esclusas.

"No hubo problemas", dice el capitán Ugarte, "para cuando llegamos a la última esclusa (en Miraflores), éramos perfectos en navegar entre esclusas, la pena es que no había más".

Esta expedición partió de Sevilla el 12 de octubre de este año para luego pasar por las Islas Canarias y Tenerife. Más tarde llegó a Barbados en una escala técnica para abastecerse de provisiones y luego arribó a Cartagena

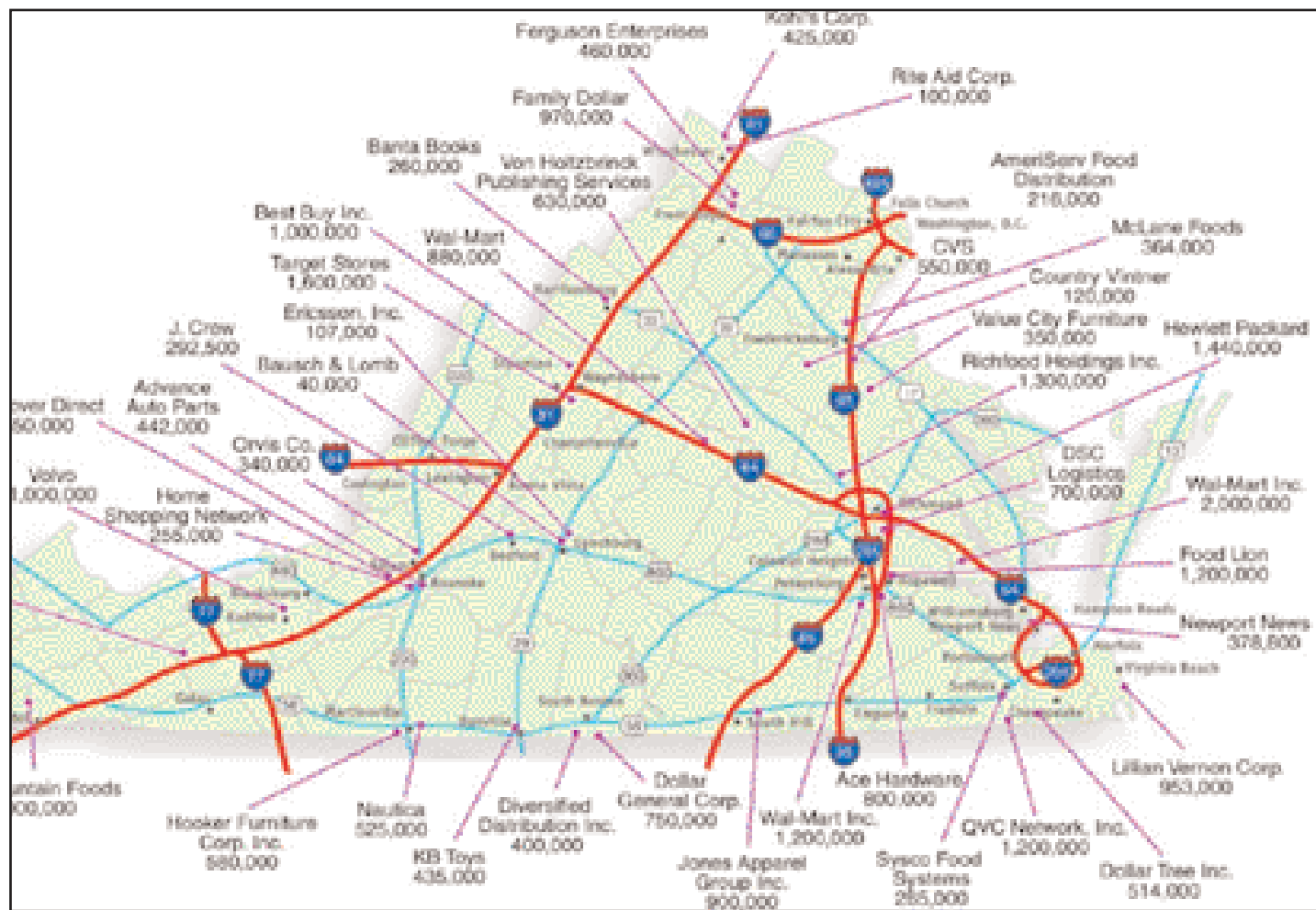
de Indias, Colombia. En diciembre pasado llegó a Panamá donde transitó el Canal y permaneció por una semana en el puerto de Isla Flamenco en Amador donde recibió visitas. Finalmente partió con destino a Hawai, última parada previa a su viaje hasta Japón para la exposición de marzo.

A finales de octubre de este año saldrá de Japón con destino a Shangai para celebrar la finalización de la última exposición (2005) y el inicio de la siguiente que se celebrará en China en el 2010. La tripulación espera regresar a España hacia finales del 2006.



Bitácora del Canal

# Costa Este se prepara para gran aumento de capacidad de carga



Robert Wright  
Tomado del Financial Times  
16 de diciembre de 2004

Uno de los efectos más importantes de la congestión en los puertos de la Costa Oeste registrada este año ha sido que ha incentivado que el transporte marítimo de carga se traslade hacia los menos congestionados puertos de la Costa Este y del Golfo.

La ruta, vía Canal de Panamá, lleva la carga por mar a más consumidores estadounidenses ya que el 70 por ciento de la población vive al Este del Mississippi. El transporte marítimo es generalmente más barato que el transporte terrestre necesario si las mercaderías que van a la Costa Este arriban a la Costa Oeste.

Sin embargo, el tráfico ha buscado particularmente a puertos tales como Houston, en Texas; Norfolk, Virginia, y Savannah, Georgia. Esto se debe a que han tenido éxito en atraer a sus áreas los centros de distribución regional en los que los grandes vendedores al detal clasifican sus rápidamente crecientes volúmenes de importaciones de Asia y las envían a sus tiendas.

El más exitoso ha sido Savannah, el cual ha atraído a casi todos los grandes revendedores estadounidenses a centros de distribución a tan solo 10 minutos de distancia de su puerto, desde la llegada del primer Home Depot con sede en Georgia hace 10 años.

La Autoridad Portuaria de Georgia dice que le tráfico de Asia comenzó a ser importante para el puerto en el año 2002 cuando una disputa laboral cerró los

*El déficit de tonelaje se complica con las restricciones de tamaño del Canal de Panamá, el cual impide la introducción de los más grandes y más eficientes buques en servicio entre Asia y la Costa Oeste.*

puertos de la Costa Oeste durante 10 días.

El negocio casi se ha duplicado en cinco años haciendo de Savannah el segundo puerto de contenedores más atareado de la Costa Este, después solamente de Nueva York/Nueva Jersey. El tráfico proveniente de Asia al puerto creció 31.5 por ciento en el año financiero de 2003, que cubrió el periodo de la disputa. Hubo otra alza este año debido a los problemas de congestión de la Costa Oeste.

Wal-Mart, el más grande vendedor al detal, ha dicho que pretende eventualmente traer un cuarto de sus importaciones estadounidenses a través de Savannah y un cuarto a través de Norfolk, el cual el año pasado manejó un alza de 45.5 por ciento en importaciones desde Asia.

A pesar de todo, los puertos de la Costa

Este sostienen que el crecimiento pudo haber sido más fuerte si hubiesen habido suficientes buques apropiados disponibles.

El hecho de que las rutas desde Asia hasta la Costa Este son 50 por ciento más largas que hasta la Costa Oeste significa que los navieros necesitan ocho buques para un servicio semanal hacia la Costa Este, comparado con cinco para servicio a la Costa Oeste.

El déficit de tonelaje se complica con las restricciones de tamaño del Canal de Panamá, el cual impide la introducción de los más grandes y más eficientes buques en servicio entre Asia y la Costa Oeste. Como resultado, buques adicionales, particularmente de tamaño Panamax, los más grandes que pueden pasar por el Canal, son costosos y no se dan abasto.

Sin embargo, los astilleros están por entregar un gran número de nuevos y mayormente grandes buques el próximo año y la capacidad de la flota marítima mundial crecerá en un 14 por ciento el siguiente año. Eso deberá liberar números importantes de buques Panamax y reducir los precios.

Cuando esto suceda, los oficiales portuarios de la Costa Este estiman que el ya significativo crecimiento de la región se va a acelerar todavía más.

“La mudanza [de la carga] desde la Costa Oeste a la Costa Este todavía no se ha concretado porque no hay buques disponibles”, dijo Robert Morris, director de Asuntos Externos de la Autoridad del Puerto de Georgia. “Estamos esperando una gran mudanza en un plazo no mayor de 18 meses”.

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

1914 - Hace 90 años

El nuevo Canal de Panamá hacía negocio rápidamente a pesar de la cautela en el tránsito marítimo como resultado de la guerra europea, la interferencia de los buques de guerra y tráfico de naciones beligerantes. El Panama Canal Record reportó que el tráfico en el primer mes y medio de servicio comercial sobrepasó las expectativas. Del 15 de agosto al 1 de octubre, 81 buques pasaron por el Canal con 100 más para transitar durante la primera semana de octubre.

El buque carbonero Júpiter arribó a Balboa el 8 de octubre de 1914 del Pacífico Norte hacia Filadelfia. Con una eslora de 520 pies, una manga de 65 pies y un calado de 27 pies 8 pulgadas, fue el buque más grande que hubiese pasado por el Canal hasta la fecha. Según el Canal Record, el Júpiter era el único buque grande que navegaba con electricidad.

En Octubre de 1914, el Ferrocarril de Panamá empezó la construcción de una nueva bodega de carga, a prueba de ratones, para reemplazar el viejo edificio de Avenida B en la Ciudad de Panamá. El nuevo edificio costaría \$72,000.00.

1939 - Hace 65 años

Corría la segunda guerra mundial. El ejército de Estados Unidos ordenó el primer apagón total en la historia de la Zona del Canal. Además de dar a los residentes de la Zona la oportunidad de experimentar cómo se sentían los civiles en Londres y París, le permitía a las aviones de las fuerzas armadas observar cuánto de sus defensas era visible durante el apagón. El Presidente Juan D. Arosemena y el Coronel Manuel Pinto, comandante en Jefe de la Fuerza de Policía de Panamá, observaron el apagón desde la cima del Cerro Ancón y decidieron programar uno que incluyera Panamá y Colón.

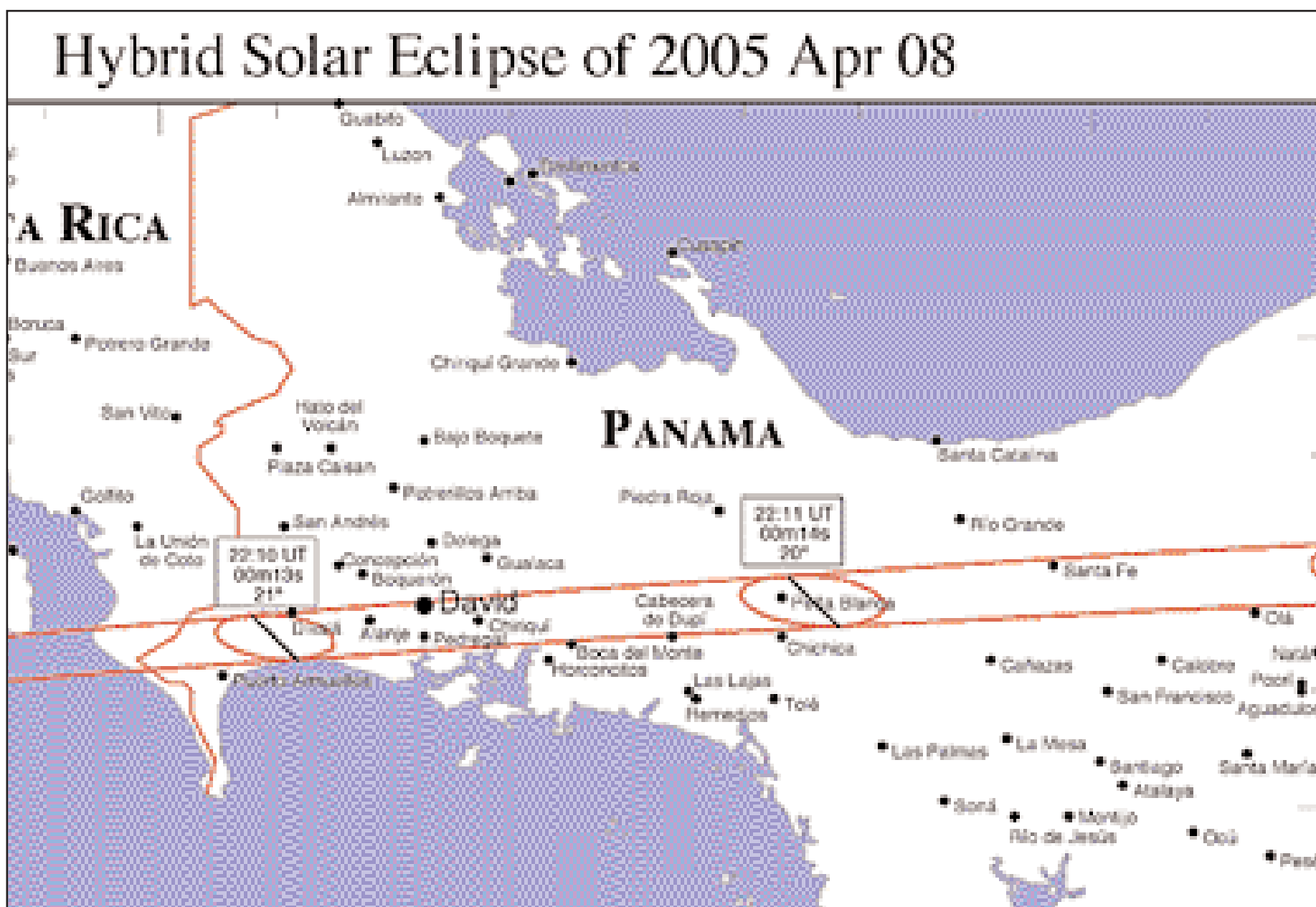
1954 - Hace 50 años

Varios cientos de residentes de la Zona del Canal, incluyendo al Gobernador John S. Seybold, visitaron el Hospital de Coco Solo una vez abierto al público, antes de su apertura formal el 27 de Octubre de 1954. El hospital fue transferido a la Zona del Canal por la fuerza naval para proveer facilidades médicas consolidadas en el sector Atlántico.

Más de 50 pies fueron cortados de la parte superior del Cerro Contratista en el Corte Culebra y aproximadamente 200,000 yardas cúbicas de tierra y roca fueron removidas para el 1 de octubre de 1954. El proyecto había empezado en junio de ese año por la Tecon Corporation de Texas, empresa contratada para realizar el trabajo.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos

# Círculo de fuego para Panamá



## Eclipse Solar Anular en el 2005

Ing. Carlos A. Rodgers, Jr.  
[crodgers@pancanal.com](mailto:crodgers@pancanal.com)

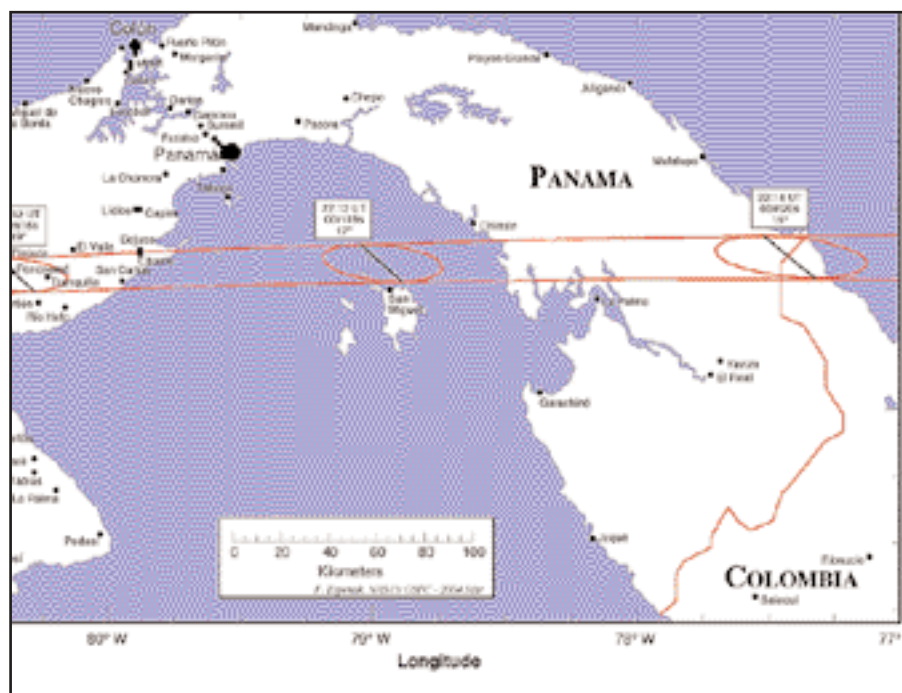
El 8 de abril de 2005, el istmo de Panamá será gratificado con su primer eclipse solar anular del siglo 21, efecto que se produce cuando la Luna se sobrepone sobre la faz del Sol, sin lograr cubrirlo en forma total.

Como se puede observar en las gráficas adjuntas, la banda de aproximadamente 33 kilómetros de ancho del eclipse anular que atravesará el istmo de oeste a este, se iniciará en el área del Distrito de Barú, cubriendo a las fincas bananeras al norte de Puerto Armuelles, y luego a lugares como Divalá, Alanje, David, Pedregal, Chiriquí, Peña Blanca, Santa Fe, La Yeguada, El Copé, Penonomé, San Carlos, Punta de Barco, Playa Coronado, Nueva Gorgona, Chame, Isla Pacheca, Isla Saboga, Isla Contadora y Metetí, para luego adentrarse en Colombia.

A este tipo de eclipse, comúnmente se le denomina "Círculo de Fuego" debido a que en su etapa central, el Sol eclipsado parcialmente por la Luna, deja ver su

borde iluminado en forma de un anillo luminoso, pero en este caso, debido a que el eclipse es casi total (99% o más de parcialidad), lo que en realidad observaremos no será el típico anillo sino el fenómeno denominado "Perlas de Baily", en honor al astrónomo inglés Francis Baily (1774-1844), efecto que se observa cuando la luz rojiza de la fotosfera del sol eclipsado, se filtra a través de los valles y cráteres de la Luna, formando "burbujas" o "perlas" luminosas a todo alrededor del disco lunar, lográndose durante algunos segundos (de 20 a 10 segundos, dependiendo del lugar de observación), el efecto de un hermoso collar de luminosas perlas.

Varias excursiones organizadas por astrónomos internacionales, estarán viajando a Panamá para observar dicho evento y para ver otras maravillas naturales e históricas que ofrece nuestro país. Aprovechando también este evento, la Asociación Panameña de Aficionados a la Astronomía (APAA), está en proceso de organizar el 7-8 de abril en un hotel cercano al área de observación, el Congreso Centroamericano de Astrónomos Aficionados, evento que incluirá no solo



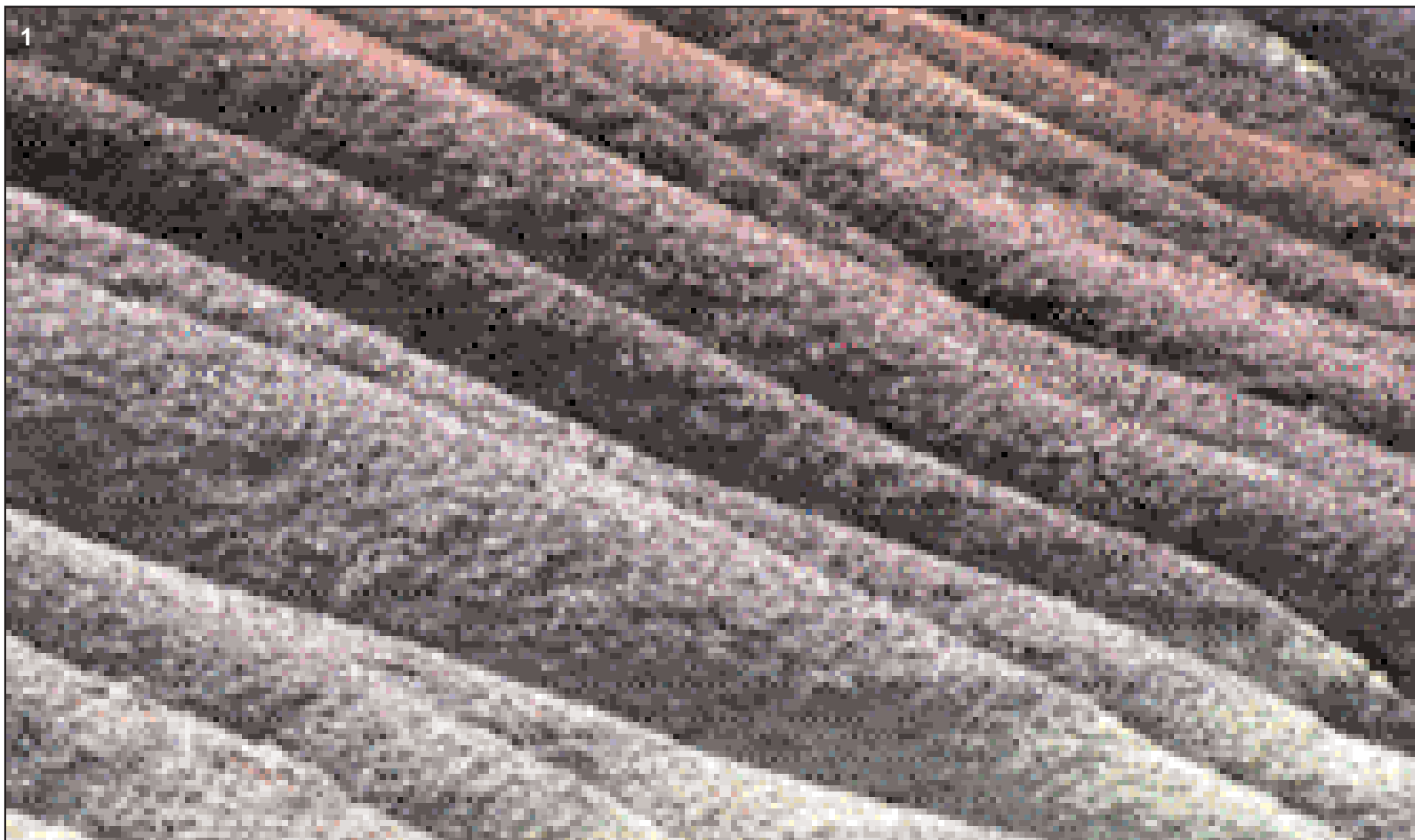
a los congresistas centroamericanos sino también a los excursionistas internacionales, incluyendo la típica noche de observación denominada "Star Party" el 7 en la noche, y la observación del eclipse en conjunto, al día siguiente.

Algo que se le advierte siempre al público observador de este tipo de evento es que debido a que el Sol no será

eclipsado en su totalidad y siempre nos estará enviando sus rayos en forma directa, ya sea en mayor o menor grado durante todo el evento, se recomienda observar dicho eclipse anular en forma indirecta, o en forma directa solo a través de filtros debidamente aprobados para este tipo de observaciones.

Los datos principales de este eclipse en ciertos lugares en Panamá, son los siguientes:

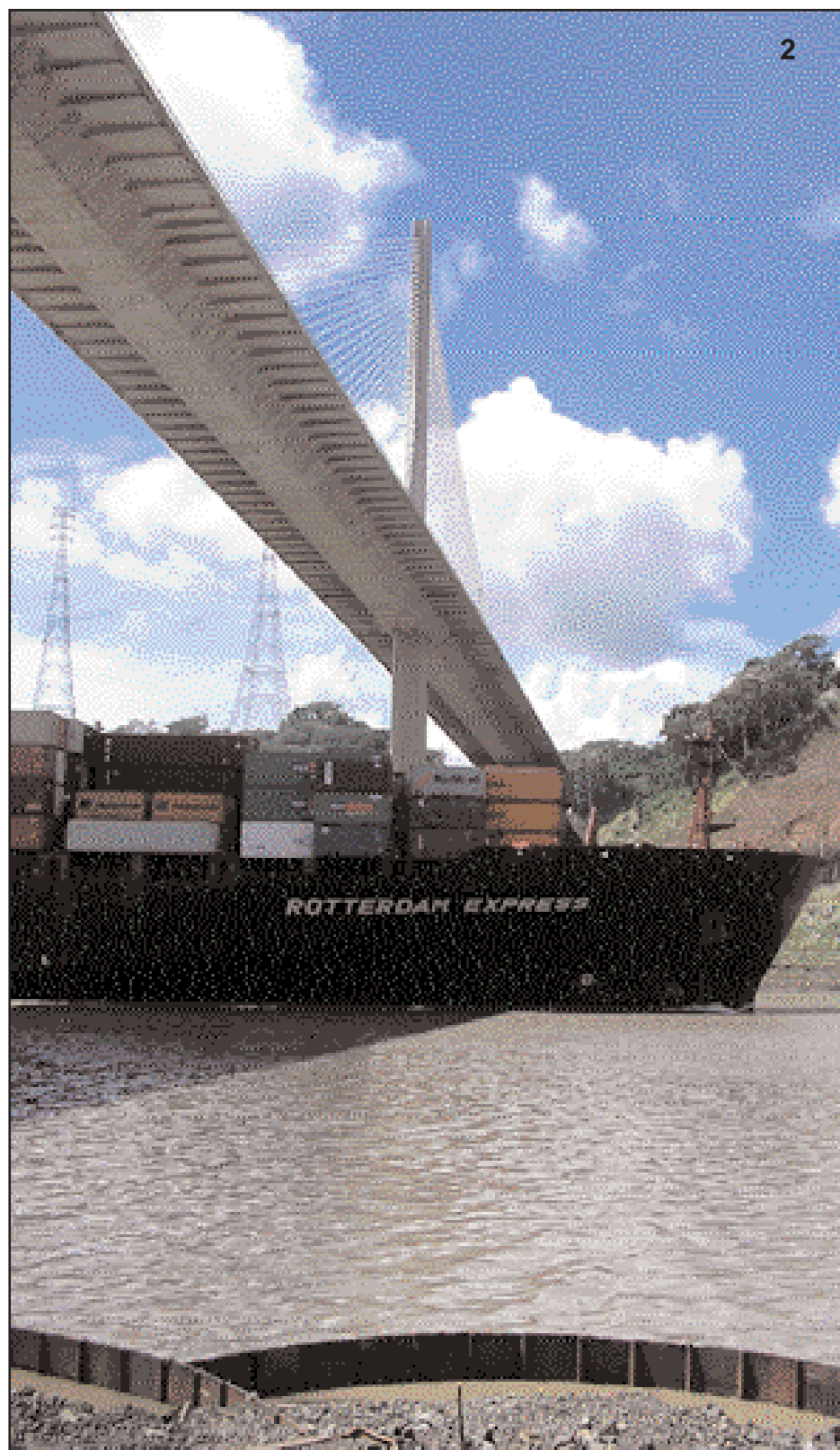
LUGAR	INICIO DEL ECLIPSE	ETAPA MEDIA	FINAL DEL ECLIPSE	CUBRIMIENTO DE LA FAZ DEL SOL	DURACIÓN DE ETAPA MEDIA	ALTITUD DEL SOL
David	3:54 PM	5:10 PM	6:16 PM	99.5%	13 segundos	21 grados
Penonomé	3:56 PM	5:12 PM	6:18 PM	99.3%	16 segundos	19 grados
San Carlos	3:56 PM	5:12 PM	6:18 PM	99.2%	12 segundos	18 grados
Contadora	3:57 PM	5:13 PM	6:19 PM	99.1%	11 segundos	17 grados



# El Canal en imágenes

- (1) Taludes coloridos: Jennifer Ramesch, geóloga .
- (2) Expreso hacia el futuro: J. Francisco García, Ingeniería Geotécnica.
- (3) Pasado y presente: Jaime Massot, hidrólogo.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón [aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com), o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



# Analizan propuesta de peajes

Marco González

Redacción de El Faro  
[aepd@pancanal.com](mailto:aepd@pancanal.com)

El 13 de diciembre miembros del cuerpo diplomático acreditado en Panamá participaron en la presentación que el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta hizo en torno a la propuesta de la ACP para actualizar el sistema de arqueo y la política de precios para buques portacontenedores y otros buques con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta.

Esta propuesta reemplazará el sistema utilizado hasta ahora por el Canal de Panamá para el segmento de buques portacontenedores, cambiando el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) al estándar utilizado por la industria marítima, el cual se basa en el TEU (por su sigla en inglés), unidad equivalente a un contenedor de 20 pies (TEU – twenty-foot equivalent unit).

El nuevo sistema de arqueo y de precios brindará a la ACP un modelo en concordancia con los estándares internacionales, a la vez que permitirá una medición más confiable; ofrecerá



mayor transparencia a sus clientes y usuarios, y garantizará que la vía reciba el precio justo por el servicio que ofrece.

El 23 de noviembre pasado la Junta Directiva de la ACP autorizó proceder con el anuncio formal de la propuesta.



De ser aprobada, el nuevo sistema será implementado de forma gradual durante un periodo de tres años, iniciando en el segundo cuatrimestre del 2005.

La ACP sostuvo consultas informales con sus clientes y

representantes del Consejo Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council) y de la Cámara Internacional de Transporte (International Shipping Council). La ACP ha buscado incluir las recomendaciones de estos clientes en la nueva propuesta.

## Una sirena en el Canal

Néstor Ayala



La deportista panameña, Eileen Coparropa visitó el Canal de Panamá, donde tuvo la oportunidad de conocer más sobre la vía acuática. Durante su visita a las Esclusas de Miraflores, Coparropa fue invitada a abrir las compuertas para que un buque pudiera transitar. También recorrió las salas de exhibición del Centro de Visitantes.

Coparropa representó a nuestro país en las tres últimas olimpiadas y se ha destacado en diversas competencias internacionales.

## Misión comercial del Estado de Louisiana visitará Panamá

Redacción El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Una misión comercial del Estado de Louisiana visitará Panamá del 19 al 22 de enero próximo con el objetivo de incrementar los lazos comerciales con este país.

La misión es encabezada por el World Trade Center (Centro Mundial del Comercio) en conjunto con la organización Desarrollo Económico de Louisiana (Louisiana Economic Development) y las autoridades del Puerto de Nueva Orleans.

Esta es la cuarta ocasión que esta misión comercial del Estado de Louisiana visita Centroamérica para hacer negocios y promover oportunidades de inversión.

Los empresarios que forman parte de esta misión tienen previsto visitar las esclusas de Miraflores en el Canal de Panamá para conocer de cerca las operaciones de la vía acuática.

También participarán en un seminario denominado “Doing Business with Louisiana” (Haciendo negocios con Louisiana), organizado por la Cámara Americana de Comercio en Panamá. Esta reunión servirá como marco para encuentros informales entre empresarios de Louisiana interesados en hacer negocios con empresarios de Panamá.

Adicionalmente los miembros de la misión comercial sostendrán reuniones con funcionarios y representantes del gobierno panameño para conocer cómo marcha la economía de Panamá y cuáles son sus fortalezas y oportunidades de negocios a futuro.

Los líderes de la misión a Panamá son Michael Olivier, secretario del Louisiana Economic Development, Gary LaGrange, presidente del Puerto de Nueva Orleans y Charles Nelson, próximo presidente del World Trade Center para el año 2005, y quien también es presidente de la empresa Waldemar Nelson & Co. Inc.

Para los organizadores de esta misión, Panamá cuenta con una economía vibrante que ofrece numerosas oportunidades a las compañías de Louisiana en diversos sectores.

También han destacado que sobre la base de las negociaciones para un Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Estados Unidos y Panamá, en este país se abrirán oportunidades de negocios en sectores como las telecomunicaciones, computadoras, equipos de procesamiento de alimentos, equipos de aires acondicionados y refrigeración, los negocios de hoteles y manejo de aguas servidas, y los servicios financieros, entre otros.