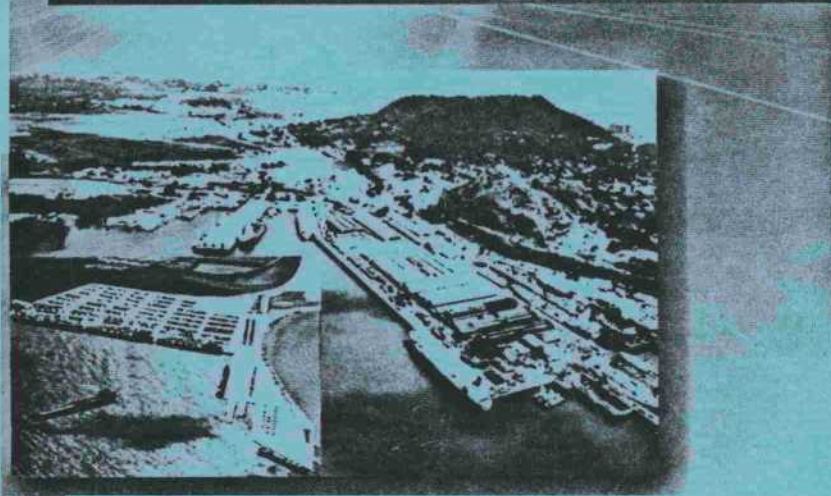


Puertos de

# PANAMA

Ports



## CONTENIDO

Panamá: Centro marítimo internacional	3
Panama: Maritime center	4
Puerto de Balboa	5
Port of Balboa	5
Puerto de Cristóbal	6
Port of Cristobal	7
Puerto de Vacamonte	8
Port of Vacamonte	9
Manzanillo International Terminal	10
Colon Container Terminal	12/13
Colon Port Terminal	14
Puerto de Rodman	15
Port of Rodman	15
Puerto Bahía Las Minas	16
Port of Las Minas Bay	16
Puerto de Chiriquí Grande	17
Port of Chiriqui Grande	17
Puerto Mutis	18
Port Mutis	18
Puerto de Panamá	18
Port of Panama	18
Puerto de Almirante	19
Port of Almirante	19
Puerto Armuelles	20
Port of Armuelles	20
Puerto de Pedregal	21
Port of Pedregal	21
Puerto de Bocas del Toro	22
Port of Bocas del Toro	22
Puerto de La Palma	22
Port of La Palma	22
Puerto de Charco Azul	22
Puerto de Charco Azul	23
Port of Charco Azul	23
Puerto de Aguadulce	24
Port of Aguadulce	24
Puerto Petrolero de Taboguilla	25
Petroleum Supply Port of Taboguilla	25
Colón 2000: Nuevo centro turístico y terminal de cruceros	26
New Colon 2000 cruise ship Terminal and tourist center	27
El nuevo ferrocarril une todos los puertos	28
New railroad links all ports	28

# Panamá:

## Centro marítimo internacional

Después de un periodo de decadencia del comercio a mediados del siglo XIX, Panamá recuperó su papel como centro de tránsito.

La construcción del Ferrocarril Transistimico entre Panamá y Colón sirvió de vehículo de transporte para decenas de miles de aventureros que se movilizaban desde la costa Este de Estados Unidos a California atraídos por yacimientos de oro.

Fue para esa época, precisamente, que el Puerto de Cristóbal dio sus primeros pasos sirviendo al tráfico internacional.

En 1851, cuando el Ferrocarril se comenzaba a construir, un rústico muelle de madera que prestaba servicio a la empresa ferroviaria se irguió como precursor de lo que es hoy el Puerto de Cristóbal.

Su ubicación entre la Bahía de Manzanillo y la Bahía de Limón, en la costa Atlántica, lo hicieron vulnerable a muchas tempestades que sacudieron el Caribe hasta principios del siglo XX.

Originalmente llamado Aspinwall, el muelle fue conocido después como el Puerto de Colón y finalmente como el Puerto de Cristóbal, como se le conoce hoy en todo el mundo.

El Puerto de Balboa, una visión rudimentaria de lo que es hoy ese terminal, fue inaugurado oficialmente el primero de enero de 1901. Entonces era el único puerto entre Salina Cruz, México, y el Callao, Perú, con capacidad para atender naves de alto calado.

La construcción del Canal de Panamá había de designar un nuevo y promisorio futuro para los Puertos de Balboa y Cristóbal. Con base en el mandato de la Ley Spooner de 1902, Estados Unidos emprendió la construcción de dos rompeolas, uno en cada océano, para proteger y expandir las facilidades portuarias de Balboa y Cristóbal.

Durante más de seis décadas, los puertos de Balboa y Cristóbal fueron manejados en forma no comercial al servicio de la vía acuática y del desaparecido gobierno de la Zona del Canal.

La firma de los Tratados de 1977, en Washington, marcaría un nuevo rumbo en el manejo de los históricos puertos. Sin embargo, durante sus primeros diez años de administración por Panamá, la calidad de los servicios portuarios se deterioró debido al descuido en mantenimiento, modernización y mejoras.

En la nueva era democrática, la administración del gobierno panameño ha asumido la vital tarea de ubicar a los puertos panameños entre los más eficientes de la región.

La nueva filosofía es colocar el sistema portuario al servicio del progreso de Panamá y desarrollar su potencial como centro de transbordo de carga internacional.

Como primer paso, se procedió a la privatización del Puerto de Coco Solo, una antigua base naval de los Estados Unidos en Colón durante la

Segunda Guerra Mundial y donde el entonces director de la Autoridad Portuaria Nacional, Jerry Salazar, otorgó una concesión para la construcción del hoy exitoso Puerto de Manzanillo Internacional Terminal (MIT), en el cual se han invertido más de 350 millones de dólares.

La visión de Salazar era la de iniciar con Manzanillo International Terminal un centro marítimo internacional que ofreciera todos los servicios que una embarcación requiere y aprovechar también su tiempo de espera y cruce por el Canal de Panamá.

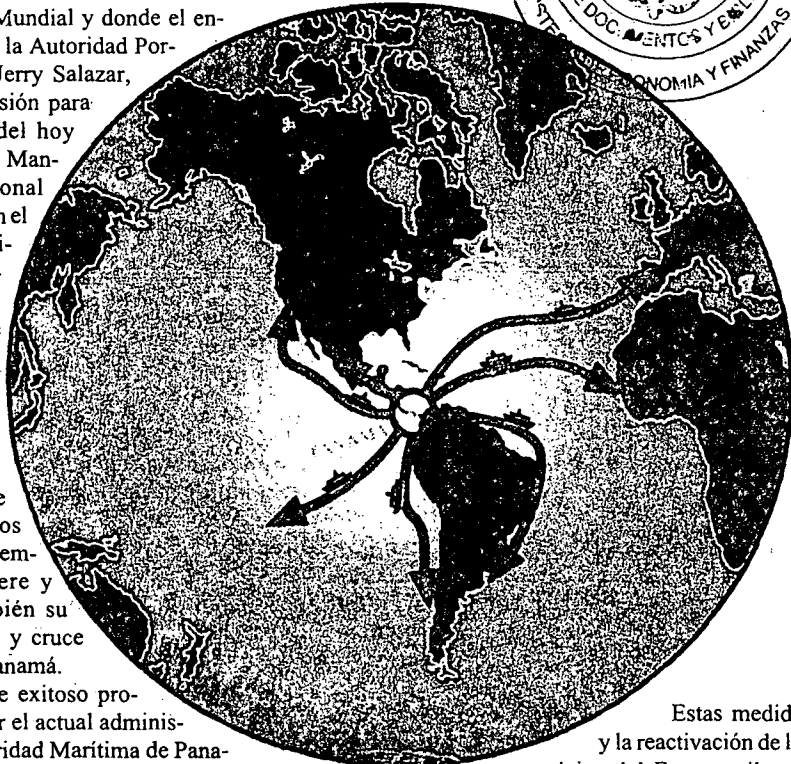
Siguiendo este exitoso proyecto iniciado por el actual administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, otro moderno puerto, conocido como Colon Container Terminal (Terminal de Contenedores de Panamá-CCT), fue construido cerca de Manzanillo por el grupo Evergreen, de Taiwán, a un costo superior a los 100 millones de dólares.

Posteriormente, otras autoridades privatizaron los Puertos de Balboa y Cristóbal al otorgarle una concesión administrativa a la empresa Panama Ports Company (PPC), una subsidiaria de la hongonesa Hutchison Wampoa Ltd., la cual también opera el puerto de Felixstowe, en el Reino Unido. Para finales de este año, Hutchison habrá invertido más de 250 millones de dólares en la modernización de Balboa y lo convertirá en un centro portuario de contenedores en el Pacífico.

Se construyó también el moderno Puerto de Colon Container Terminal (Evergreen), a un costo que supera los 100 millones de dólares y se privatizó el Ferrocarril, cuya construcción ha sido planeada por Panama Canal Railroad Company, propiedad de la norteamericana Kansas City Southern Railway.

La vía ferroviaria servirá como un sistema de transporte de contenedores que unirá todos los puertos.

El éxito en el otorgamiento de ciertas concesiones previas, como los servicios de remolcadores, de lanchas, de abastecimiento de combustible marino y el dique seco de Balboa ayudó a comprender la esencia de su privatización y a que Panamá recuperara su posición como una importante nación marítima internacional.



Estas medidas y la reactivación de los servicios del Ferrocarril, para carga y pasajeros y las inversiones que se realizan para atraer nuevamente el turismo de cruceros convertirán a Panamá en uno de los principales atractivos turísticos y de oportunidades para la inversión extranjera en la región.

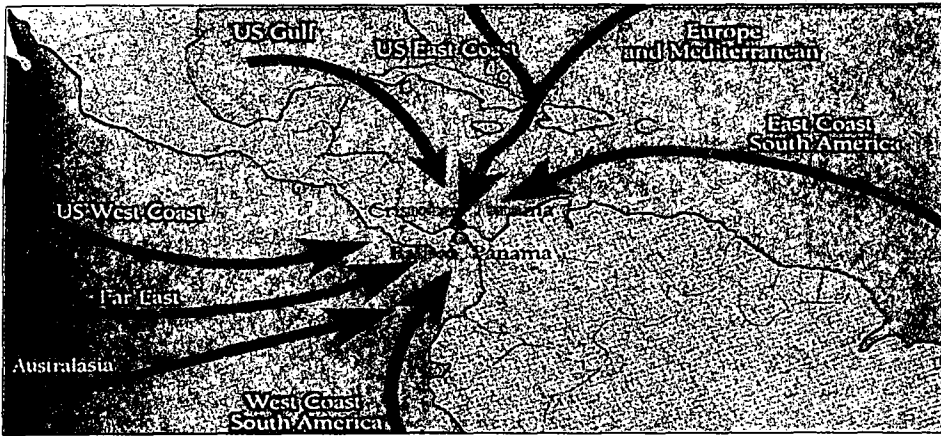
Gracias a los esfuerzos realizados, Panamá ya es un centro marítimo internacional. Hoy, Panamá es el mayor centro latinoamericano y del Caribe de transbordo de carga.

Panamá tiene también la mayor flota mercante del mundo con los más versátiles servicios para el registro de naves y es sede de los principales operadores, armadores y embarcadores de puertos, naves y carga.

Además, tiene una infraestructura intermodal con puertos de altos calados, una red ferroviaria de tráfico doble, de alta capacidad y eficiencia, con servicio de transbordo de océano en menos de una hora, con lo cual ha creado, así, el más efectivo sistema intermodal de transporte terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo.

Se cuenta ya con todos los servicios que con eficacia y eficiencia exige la industria marítima. La única condición que hacía falta eran los puertos eficientes. Hoy, el país es líder en servicios portuarios en América Latina y el Caribe.

Por lo tanto, las atenciones que se dan en la banca, la Zona Libre, en telecomunicaciones, seguros, reaseguros y abastecimiento a las naves hacen de Panamá un país de primera clase como centro de transporte.



# Panama: Maritime center

After a period of commercial decline towards the middle of the 19th century, Panama began to regain its position as a transit center.

The construction of the trans-Isthmian railway (the first cross-continent railway on the American Continent) made it a popular transport mode for hundreds of thousands of adventurers lured from the US east coast to the gold discoveries in California.

With the train running between Colon and Panama City, the Port of Cristobal made its first steps to serve international traffic.

In 1851, when the construction of the railway was just beginning, a rudimentary wooden pier which provided its services to the railway company, acted as a precursor of the Port of Cristobal.

However, its location between the Bay of Manzanillo and the Bay of Limon, on the Atlantic coast, made it vulnerable to many storms sweeping through the Caribbean up until the beginning of the 20th century.

Originally the town was known as Aspinwall, after the builder of the railroad. The dock was known as the Port of Colon and, later, as the Port of Cristobal, as it is still known worldwide.

The Port of Balboa, on the Pacific coast, was

very rudimentary compared to what it is today. It was officially inaugurated in January 1901 and was, at that time, the only port between Salina Cruz, Mexico, and Callao, Peru, able to handle deep draft ships.

The construction of the Panama Canal gave new life to Balboa and Cristobal. Based on the Spooner Law of 1902, the United States constructed breakwaters to protect the two ports and expand their facilities.

For more than six decades, the ports were non-commercial activities operated by the old Canal Zone government as a service to the ships using the Canal.

The signing of the Panama Canal Treaties in Washington in 1977 set a new course for the Canal terminal ports. However, during the first ten years of Panamanian military administration, the quality of the ports services declined because of a lack of maintenance, modernization and improvements.

Under a new era of democracy, the Panamanian government took on the vital task of making these ports among the most efficient of the region.

The new philosophy is to place the port system as an integral part of the country's development and to use their potential as an international cargo transshipment center.

As the first step, the Port of Coco Solo, an old

World War II US naval base in Colon, was privatized by the then director of the Panama National Ports Authority, Jerry Salazar. He gave a concession for the construction of a modern container terminal which has today become the highly-successful Manzanillo International Terminal (MIT), in which more than US \$350-million has been invested.

Salazar's vision was to use MIT as the first step in creating an international maritime center to offer all services required by international shipping and give operators the opportunity to utilize the waiting and transit times of their vessels at the Canal.

Following this successful project begun by the present-day administrator of Panama Maritime Authority, another modern port, known as Colon Container Terminal (CCT) was built near Manzanillo by the Evergreen Group, of Taiwan, at a cost exceeding US \$100-million.

Another administration privatized the Ports of Balboa and Cristobal, giving the administrative concession to Panama Ports Company (PPC), a subsidiary of Hutchison Whampoa of Hong Kong, who also operate the Port of Felixstowe, in the United Kingdom. By the end of this year, Hutchison will have invested more than US \$250-million in Balboa to convert it into a Pacific container hub port.

Work is also well underway on the total reconstruction of the historic Panama Railroad, now known as the Panama Canal Railway.

As the project of Kansas City Southern Industries and Mi-Jack Holdings, both of the United States, this trans-Isthmian double-deck container transport system will link all ports.

Other successful privatizations by concession, such as tug and launch services, and marine fuel supplies have all helped Panama to regain its position as an internationally-important maritime nation.

These and other development projects, such as a rail service for both cargo and passengers, has made Panama attractive again as a tourist destination for calls by cruise ships and for foreign investments.

The efforts made to re-activate Panama as an international maritime center has now become a reality and Panama has become the major transshipment center for Latin America and the Caribbean.

Panama also has the largest merchant shipping fleet in the world with versatile services for the registration of vessels and is headquarters of the principal operators, owners and shippers in ports, ships and cargoes.

Additionally, it has a modern intermodal infrastructure, with deep draft ports, a high-capacity and efficient double-deck container railway for transshipment between oceans in less than one hour as well as efficient road and air transport facilities.

The country now has all the requirements of the transport industry, including modern international communications, a major banking, the largest duty free zone in the Americas, the Colon Free Zone, insurance, reinsurance and ship supply, that make Panama a first class transport center.

## Puertos de Panamá Panama Ports

Es una publicación de la  
*Autoridad Marítima Nacional*

Diablo Heights, Edif. 5636

Apdo. 8062, Panamá 7, Panamá

Tél.: (507) 232-5100 / 232-6200

Fax (507) 232-7069

E-mail: [autoport@sinfo.net](mailto:autoport@sinfo.net)

Web Site: [www.autoridadmaritima.gob.pa](http://www.autoridadmaritima.gob.pa)

# Puerto de Balboa

El Puerto de Balboa es el terminal de mayor calado de la costa del Pacífico de Panamá y el mejor ubicado para convertirse en el centro de transbordo de carga del Pacífico de las Américas.

Está localizado en la entrada Sur del Canal, entre las coordenadas 8 grados 57 minutos de latitud Norte y 79 grados 34 minutos de longitud Oeste.

El Puerto de Balboa se comunica con los puertos de Cristóbal, Manzanillo International Terminal, Colon Port Terminal y otros puertos, incluyendo Bahía Las Minas, en la costa del Atlántico, a través de carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. Esto permite el intercambio de carga entre ambas costas, separadas por sólo hora y media por carretera.

El Puerto de Balboa es operado por Panama Ports Company, S.A. (PCP), que es miembro del grupo Hutchison Port Holdings (HPH), un operador portuario independiente con intereses globales en Asia, Europa y las Américas.

PCP ofrece una amplia gama de servicios colaterales a sus usuarios como son los de suministro de agua potable, áreas para contenedores refrigerados y almacenaje para vehículos.

El hecho de que los buques puedan cargar en el golfo de los Estados Unidos al máximo calado permitido por el Canal y abastecerse de combustible en Balboa para luego continuar su viaje, convierte a este terminal en un centro ideal para el abastecimiento de bunker.

El servicio de remolcadores es suministrado por una empresa privada y el servicio de practicaje, que es obligatorio, por la Autoridad del Canal.

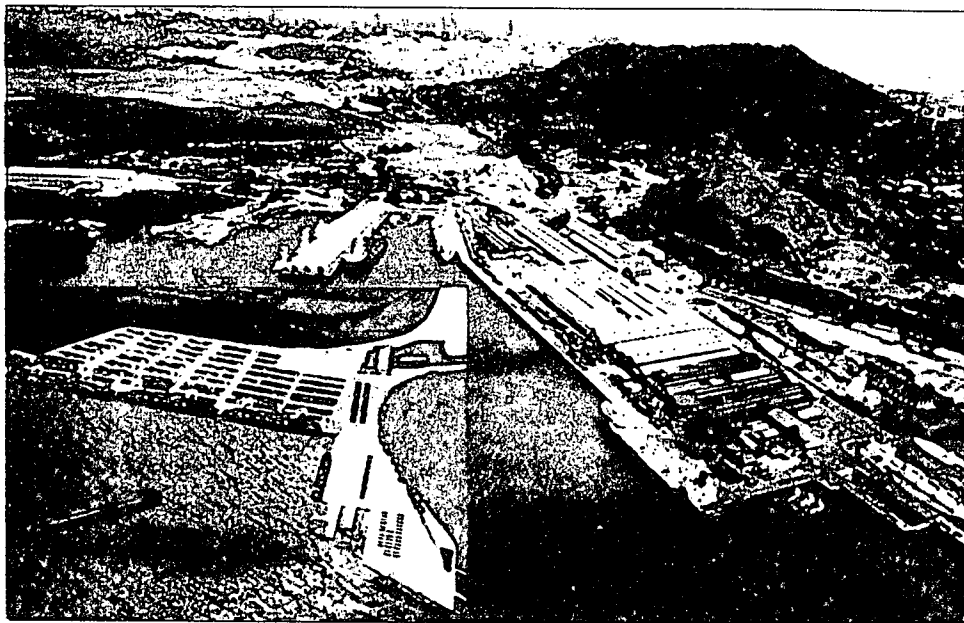
La modernización del Puerto de Balboa consta de varias fases. La fase I y II incluyen la construcción de 350 metros de muelle de gran calado (16 metros de profundidad), 8.4 hectáreas de patio para el almacenaje de contenedores, equipado con tres grúas pórticas super Post Panamax y seis grúas pórticas de patio, 258 conexiones para contenedores refrigerados, con lo cual proporciona una capacidad anual de 600,000 TEU's.

Además, Balboa ofrecerá 1,466 metros de muelle para operaciones auto sostenidas de carga contenerizada, general, a granel y vehículos.

Después de completar todas las fases del programa de modernización, Balboa tendrá 1,500 metros de muelle de gran calado, 50 hectáreas de patio para el almacenaje de contenedores equipado con 12 grúas pórticas post Panamax y 28 grúas pórticas de patio. La capacidad anual de manejo será de más de 1.5 millón de TEU s.

PCP opera el Puerto de Balboa las 24 horas del día durante todo el año.

La flexibilidad y atención de las necesidades individuales de los clientes de esta empresa les asegura que ellos reciben un servicio de calidad y el



Los clientes de Balboa tienen la ventaja de que pueden realizar operaciones de carga durante el tiempo de espera de sus barcos antes de transitar

el Canal. Esto les permite a las líneas navieras incluir a Panamá como puerto de destino para carga local centro de transbordo para carga en tránsito.

## Port of Balboa

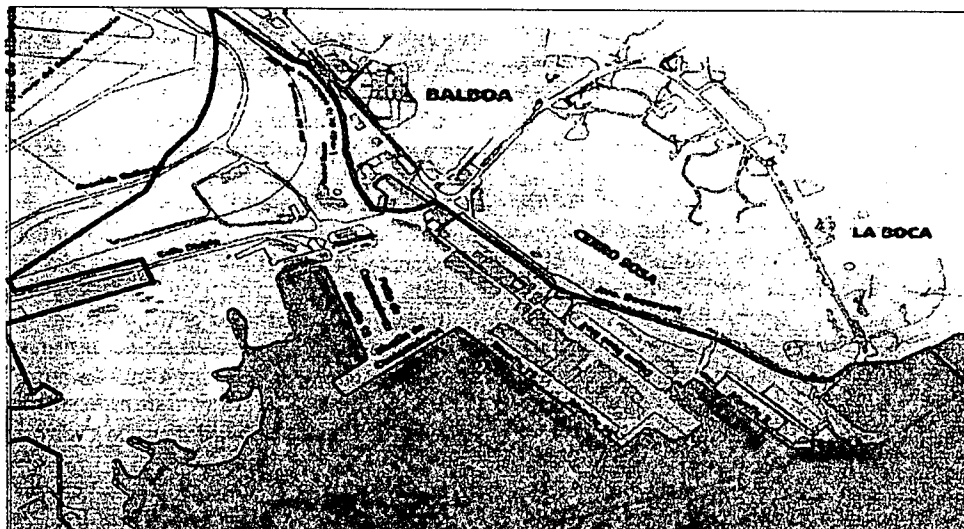
The annual handling of the Port of Balboa capacity will be more than 1.5-million TEU's (20ft. container equivalents).

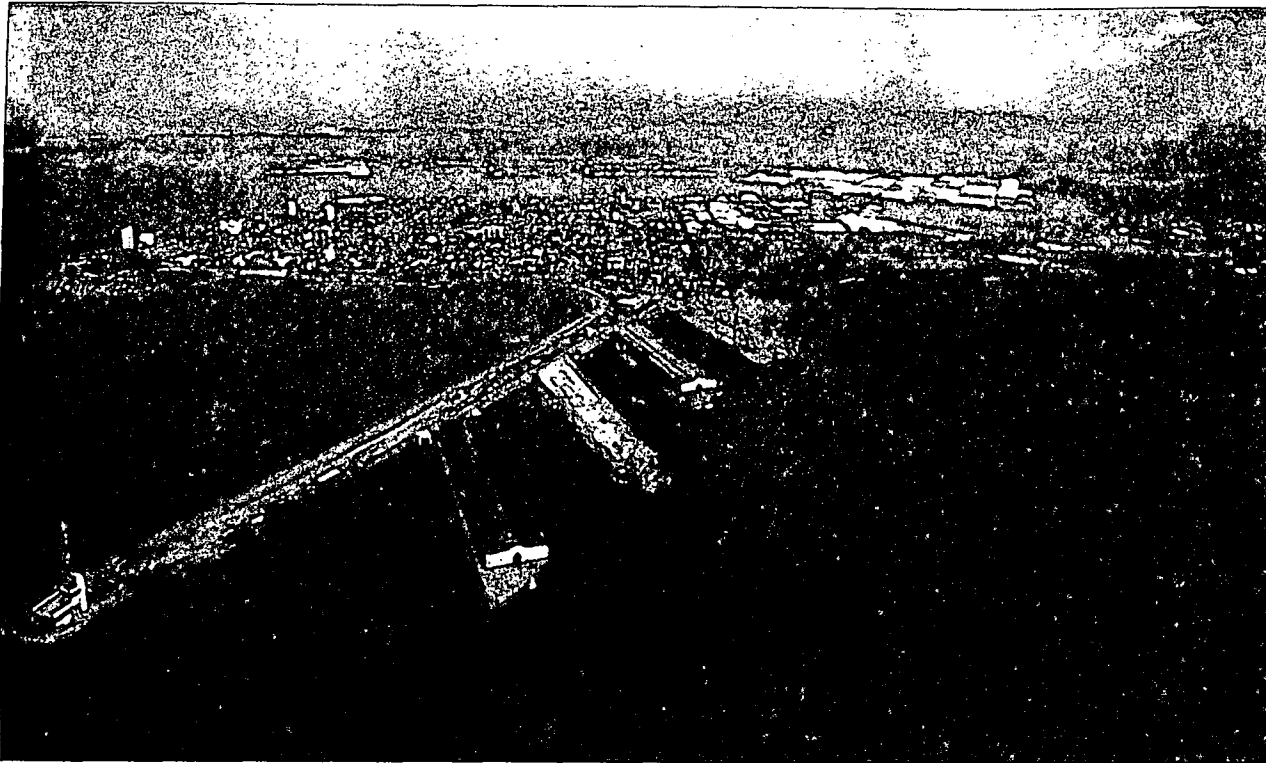
PCP operates the Port of Balboa 24-hours a day throughout the year.

The flexibility of the port and the attention to the individual needs of clients assures them of re-

ceiving quality service and a short turn around time when their ships call at PPC installations.

The clients of Balboa also have the advantage of being able to carry out cargo operations during vessels' waiting time to transit the Canal. This allows lines to include Panama as a port call for local or transshipment cargo.





# Puerto de Cristóbal

**C**ristóbal se encuentra localizado en la entrada Atlántica del Canal de Panamá a 9 grados, 21 minutos de latitud Norte y 79 grados 55 minutos de longitud Oeste, en la Bahía de Manzanillo.

Está a sólo tres kilómetros de la Zona Libre de Colón, la zona franca más grande del Hemisferio Occidental, y está conectado estratégicamente con el puerto de Balboa en el Pacífico por carretera, aeropuerto y con el nuevo ferrocarril, circunstancias que favorecen el intercambio de carga entre ambas costas.

Este terminal, que sirve principalmente a las necesidades de manejo de carga de la Zona Libre de Colón, pasó el primero de marzo de 1997 junto con el de Balboa a la responsabilidad de Panama Ports Company, S.A. (PPC), miembro del Grupo Hutchinson Holdings (HPH), un operador portuario independiente con intereses globales Asia, Europa y las Américas.

El Puerto de Cristóbal PPC ha desarrollado un programa de modernización de las instalaciones existentes. Bajo este programa se inició la reparación de las dos grúas pórticas tamaño Panamax existentes el 22 de febrero, se adquirió una grúa móvil de puerto, cuatro grúas pórticas de patio, y otros equipos de manejo de contenedores.

Adicional a los 450 metros de muelles especializados para operaciones de contenedores, el patio de almacenaje será extendido a 18 hectáreas para aumentar la capacidad del puerto a más de 300,000 TEUs (unidades equivalentes de 20').

Cristóbal cuenta además con 2,855 metros de muelle para operaciones autosuficientes de manejo de cargas contenedorizadas general, a granel,

vehículos y pasajeros.

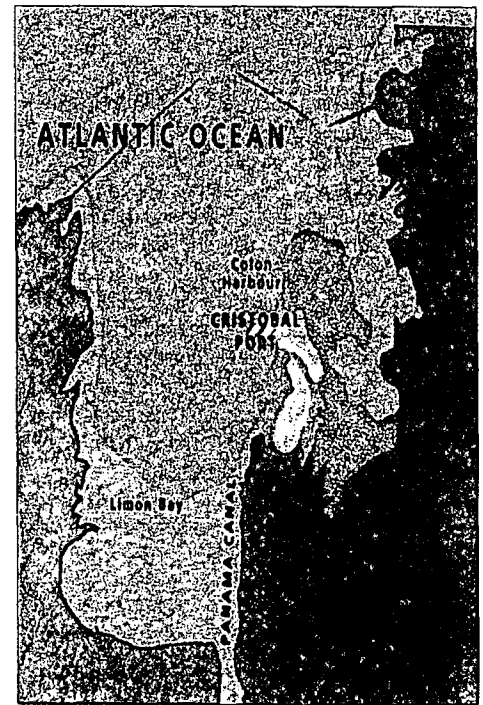
El puerto tiene una Casa de Fletes de 6,110 metros cuadrados para almacenajes de carga, consolidación y desconsolidación de contenedores, y 27,809 metros cuadrados de área de almacenaje bajo techo.

PPC inició la promoción de terminal de Cruceros del Puerto de Cristóbal-Muelle 6 en la conferencia anual de la Florida, Caribbean Cruise Association, celebrada en Puerto Rico a finales de 1999. La modernización y reparación de este muelle permitirá obtener un área techada de 16,000 metros cuadrados para todo tipo de facilidades para pasajeros, como área para compras, restaurantes, presentaciones folklóricas, área de estacionamientos bajo techo para organizar las giras turísticas, etc.

El puerto también utilizará un sistema de computadoras para planificación de estiba de los barcos, patios de contenedores y para proveer información actualizada de carga y buque a los clientes, a través de sistema de intercambio electrónico de datos (EDI por sus iniciales en inglés).

Los barcos que transitan el Canal con rumbo Norte y que atracan en Cristóbal ahorran un tiempo valioso, ya que el práctico del Canal los puede atracar directamente en el Puerto sin necesidad de salir del rompeolas, cambiar de práctico y volver a entrar.

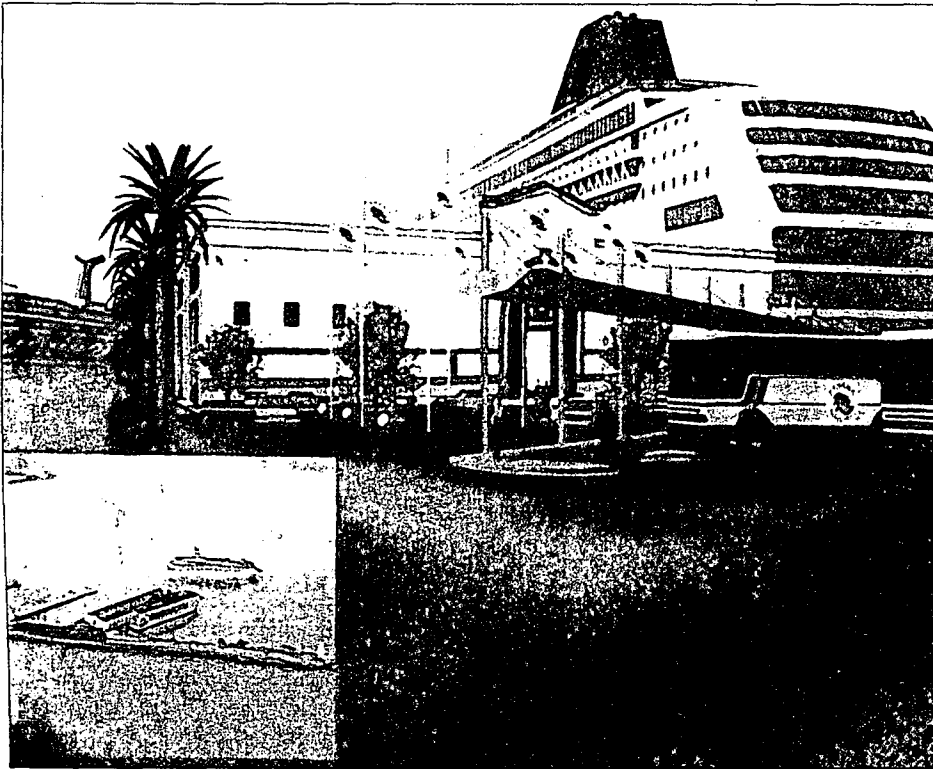
Los clientes de Cristóbal y Balboa tienen la ventaja de que pueden realizar operaciones de cargas y descargas durante su tiempo de espera del barco antes de transitar el Canal. Esto les permite, a las líneas navieras, incluir a Panamá como cuerpo de



destino para carga local o como centro de trasbordo para carga en tránsito sin alterar el itinerario original de sus barcos.

La empresa desarrollará un centro especializado de trasbordo administrando y operando Balboa y Cristóbal como una facilidad coordinada.

El Puerto de Cristóbal opera las 24 horas del día durante todo el año y maneja una gran variedad de cargas y pasajeros.



# Port of Cristobal

Cristobal is located at the Atlantic entrance of the Panama Canal at 9 degrees north latitude and 79 degrees, 55 minutes of west longitude on the Bay of Manzanillo.

The port is located only three kilometers from the Colon Free Zone, the largest duty free commercial zone in the Western hemisphere, and it is strategically connected to the Port of Balboa, on the Pacific, by road, air service and a new railroad, which favour an interchange of cargo between these two ports.

This port, which mainly serves the requirements of the Colon Free Zone, passed to the administration of Panama Ports Company (PPC) on March 1, 1997, along with the Port of Balboa. PPC is a member of the Hutchison Holdings Group (HPH), an independent operator with global interests in Asia, Europe and the Americas.

To develop the Port of Cristobal, PPC has embarked on a program of modernizing the existing installations.

The modernization plan includes the refurbishment of two existing Panamax quay cranes, which started on February 22, the acquisition of a new mobile harbour crane and four Rubber Tyred Gantry cranes, and other cargo handling equipment, which have been already purchased.

As well as the 450 meters of quay for container operations, the storage yard will be extended by 18 hectares, increasing handling capacity to more than 300,000 TEU s (20 ft container equivalents).

Cristobal also offers 2,855 meters of quay for self-sustained container, general cargo, break bulk,

vehicle and passenger operations.

The port also has a Container Freight Station (CFS) of 6,110 square meters for cargo storage, container stuffing and stripping, and 27,809 square meters of covered storage space.

PPC launched the promotion of Cristobal Cruise Terminal Pier-6 in the annual conference of the Florida Caribbean Cruise Association celebrated in Puerto Rico at the end of 1999. The Cruise Terminal Project includes the moderniza-

tion and refurbishment of pier 6 for cruise terminal operations, a covered area of 16,000 square meters for all types of passenger facilities such as shopping areas, restaurants, folklore presentation area and a covered parking area for tour organisations.

The port has a computer system for planning cargo handling to and from vessels, into the yard area and to provide informations for clients about cargoes and ships through an Electronic Data Interchange (EDI) system.

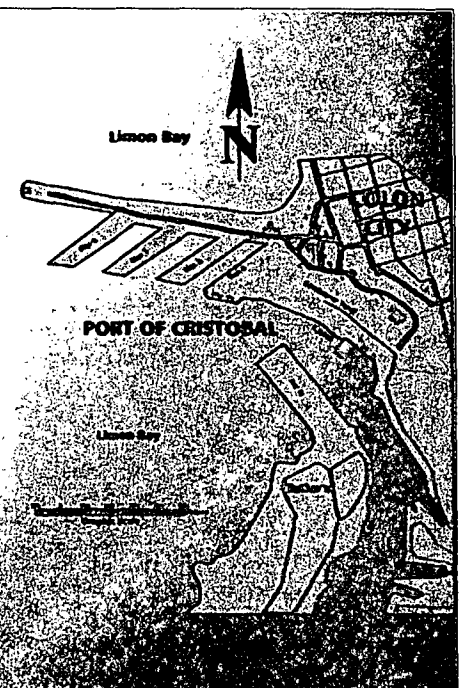
Ships transiting north through the Panama Canal and docking in Cristobal can save valuable time because the Canal pilot can take them directly to the port without the need to leave the breakwater, change pilot and re-enter.

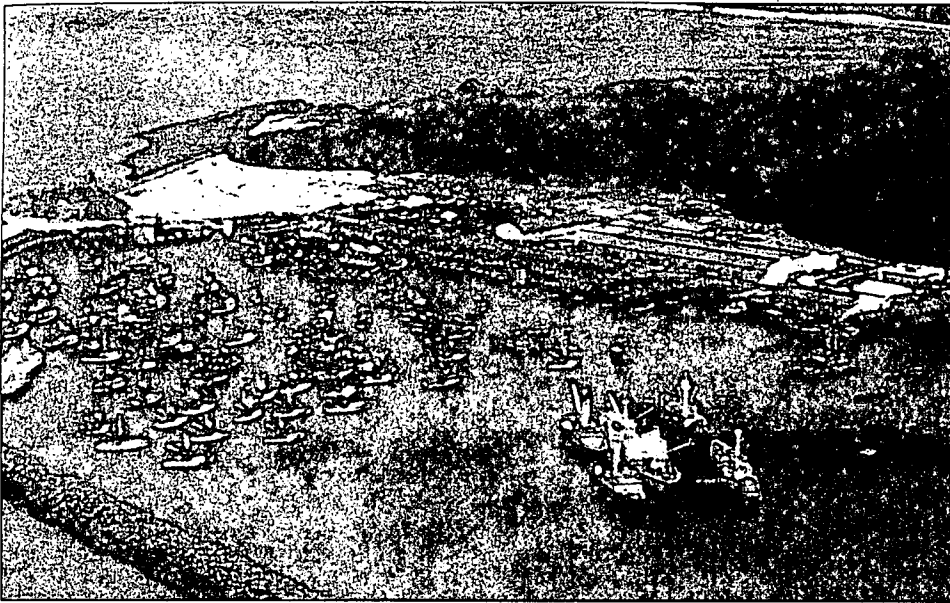
The clients of Balboa and Cristobal have the advantage of been able to carry out cargo loading and unloading operations during their vessels waiting time to transit the Canal. This allows shipping lines to include Panama as a call for local cargo or transshipment without altering the original vessel itinerary of their ships.

PPC will develop a specialised transshipment center by administering Balboa and Cristobal as a coordinated facility.

Cristobal operates 24-hours a day throughout the year handling a great variety of cargoes, and passengers.

KEY FACTS	
FACTS	TOTAL
Total Area (hectares)	343
Container Berths	1
Length	450 m
Depth	11.28 m
Ro-Ro Berths	1
Length	314 m
Depth	10.97 m
General Cargo Berths	5
Length	1.750 m
Depth	10.97 m
Break Bulk Berths	2
Length	792 m
Depth	8.97 m
Quay Cranes (Panamax)	2
Harbour Cranes	1 (new)
Rubber Tyred Gantry Cranes	4
Reachstackers	3
Container Toplifters	7
Side Lifters	2
Empty handler	4
Stacking Capacity (TEUs)	3,400
CFS	6,110 (54 m)
Warehouses	27,809 (25 m)





## Puerto pesquero

# Puerto de Vacamonte

Inició operaciones el 19 de agosto de 1979, y está ubicado en el distrito de Arraiján, provincia de Panamá. Está a ocho kilómetros de la carretera Interamericana y a 20 kilómetros al Suroeste del Puerto de Balboa. Se puede llegar por tierra, aire y mar.

Es propiedad de la Autoridad Marítima de Panamá, la cual lo administra y opera a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, como los demás puertos del país.

Las tierras se lotifican en áreas que van desde 1,100 metros cuadrados hasta los 2,600. El pro-

grama de concesiones se basa en el arrendamiento de tierras por un plazo de cinco a veinte años, tomando en consideración el tipo de construcción, su inversión y la actividad de acuerdo con el reglamento de concesiones.

Existen seis muelles. Dos de ellos son espigonales de 60 metros de largo cada uno y 5.5 metros de ancho, con un rompeolas de 1,050 metros de largo, que abriga y protege un área de 355 hectáreas de agua.

Hay empresas públicas y privadas como bancos, migración y aduanas, entre otros.

Para uso de la flota atunera hay un frigorífico para almacenar atún con capacidad de 3,000 toneladas. Tiene tres cámaras frigoríficas de 1,000 toneladas de capacidad cada una. Este complejo fue dado en concesión al sector privado. Se suministra agua, combustible, hielo y hay empresas dedicadas a la reparación de las naves.

## INDUSTRIA PESQUERA

### Antecedentes

La industria pesquera del camarón tuvo sus orígenes en la década del 50, cuando un grupo de empresarios norteamericanos exploraron la posibilidad de pescar camarones en Panamá, aprovechando su experiencia en los Estados Unidos. Poco tiempo después, se conformaron las primeras empresas mixtas, con participación de capital panameño-norteamericano y la actividad cobró un auge acelerado. La bonanza que representaba la abundancia del recurso y los buenos precios del mercado norteamericano, atrajeron a muchos pescadores de experiencia en otras latitudes, quienes aportaron su cuota de trabajo para el desarrollo de la actividad.

### Participación en la economía nacional

La industria camaronera nacional ubicada en el

### DESEMBARQUES DE PEQUEÑOS PELÁGICOS PARA USO INDUSTRIAL (1978-1998) TM

Año	Total	Anchoveta	Arenques	Otros
1978	98,504	74,576	20,254	3,674
1979	132,472	116,389	15,695	395
1980	181,694	156,811	23,333	1,550
1981	104,842	77,043	24,547	3,252
1982	77,972	57,446	19,011	1,511
1983	139,219	127,172	11,775	272
1984	103,898	89,003	14,400	495
1985	243,829	241,350	2,294	185
1986	90,945	84,793	4,669	1,383
1987	124,977	120,919	17,507	4,133
1988	86,213	39,114	40,472	6,627
1989	142,977	120,919	17,505	4,551
1990	89,160	61,769	23,258	4,133
1991	101,840	65,477	35,826	537
1992	93,264	62,219	29,791	1,254
1993	118,542	89,778	28,366	398
1994	109,898	72,437	34,716	2,745
1995	129,245	105,640	21,173	2,432
1996	93,877	59,830	32,517	1,530
1997	110,450	77,726	26,266	6,478
1998	157,290	107,730	49,472	88

### RESUMEN DEL PESO Y VALOR DE LAS EXPORTACIONES DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS (1994-1998)

Detalle	1994	1995	1996	1997	1998	1999*
Totales -P	48,345	47,250	29,947	49,006	68,974	41,659
V.	110,260	122,065	114,917	159,784	239,925	135,900
Aceite de P.	12,622	7,357	2,32	10,682	10,604	3,050
Pescado V.	2,461	1,868	679	3,854	5,527	487
Harina de P.	19,082	20,468	7,115	9,335	14,304	9,457
Pescado V.	5,085	4,989	2,201	3,776	6,607	2,618
Camarones P.	7,918	10,437	10,957	12,603	14,128	6,541
V.	69,485	81,245	74,555	95,035	136,730	60,215
Langostas P.	275	189	278	306	415	366
V.	4,487	3,129	3,779	4,597	5,960	4,672
Pesc. fresco P.	6,160	6,363	7,205	13,276	19,849	10,791
Congelado V.	18,409	18,892	21,976	35,786	56,535	25,885
Otros prod. P.	2,288	2,436	2,069	2,804	9,674	-----
Pesqueros V.	10,333	11,942	11,727	16,736	28,566	-----

Fuente: Dirección de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República

P.= Peso neto en toneladas métricas V.= Valor F.O.B. en miles de balboas.  
\* = Cifras preliminares hasta el tercer trimestre de 1999.

Puerto de Vacamonte ha sido responsable por la generación de un promedio de 60 millones de balboas anuales en exportaciones durante los últimos 10 años. Es el segundo rubro de exportaciones del país. La actividad genera cerca de 5,000 empleos directos y más de 20,000 personas dependen de la actividad. Estudios recientes estiman que el aporte neto de la industria camaronesa a la economía nacional es del orden de los 15 millones de balboas anuales.

La estructura de la industria en la actualidad, permite la explotación de 12 especies de camarones, 10 de las cuales son consideradas especies costeras y 2 como especies de profundidad. Las especies costeras incluyen las especies de mayor valor económico entre las que destacan los camarones blancos y el camarón rojo; mientras que las especies de profundidad están representadas por el camarón Fidel y el camarón cabezón. La producción anual fluctúa entre los 7 millones y los 12 millones de libras, fluctuación que responde principalmente a la abundancia de esfuerzo dirigido a las especies de camarón de profundidad.

#### Exportación y Procesamiento

Las áreas de pesca de camarones están diseminadas a lo largo y ancho de todo litoral del Pacífico panameño, con muy pocas y estacionales incursiones en el Mar Caribe.

La unidad de extracción la constituye el barco camaronero, que es un arrastrero de doble tangón tipo Florida, con redes de arrastre de 40 a 70 pies. Los productos son conservados a bordo en tinas isotérmicas con agua de mar refrigerada, generando un producto "súper-refrigerado" a temperaturas de mantenimiento de  $-2^{\circ}\text{C}$  (punto de congelación del camarón). Los viajes de los barcos tienen una duración de 14 a 20 días, dependiendo de la época del año y la abundancia del recurso. Vale la pena mencionar que la flota camaronesa panameña promedia los 25 años de edad, lo que hace costoso su mantenimiento.

El procesamiento en tierra se realiza en plantas procesadoras, las cuales reciben el producto directamente de los barcos, lo clasifican por tallas, empaquetan y congelan hasta su embarque a los mercados de exportación. La mayoría del producto es empaquetado en la forma de colas de camarón con carapacho o cáscara, congeladas; aunque una gran cantidad de los camarones de tallas pequeñas se procesan pelados y congelados. También se realizan algunos cortes y preparaciones especiales, además de camarón empanizado.

En los últimos años, la pesca del camarón ha propiciado el desarrollo de otras actividades ligadas a las especies asociadas capturadas, permitiendo un aprovechamiento más integral de la captura. El número y volumen de las especies de la fauna asociada al camarón que son aprovechadas hoy día, superan en más de 40 por ciento al volumen utilizado solo una década anterior. Esto se debe principalmente a una mayor cultura de consumo nacional de productos pesqueros, los altos precios de las especies más tradicionales y una mejor presentación al consumidor de estos productos.

#### DESEMBARQUE DE CAMARONEROS POR LA FLOTA INDUSTRIAL (1978-1998) TM

Especie / Año	Blanco	Rojo	Titi	Carabali	Fidel	Cabezón	Total
1978	1776	990	1851	176	293	7	5093
1979	1567	1290	1536	202	395	0	4990
1980	1724	1710	1627	118	350	30	5559
1981	1949	1001	3020	143	379	621	7113
1982	1670	1112	2891	189	490	644	6996
1983	1775	781	3368	193	75	617	6809
1984	1693	1424	2156	151	181	45	5650
1985	1701	1784	2995	154	557	1	7192
1986	1489	1369	1737	81	1415	7	6098
1987	1586	758	1224	78	158	217	4021
1988	1111	891	1158	75	131	30	3396
1989	1344	1515	2010	135	395	769	6168
1990	1012	1157	1062	128	183	497	4039
1991	936	901	1311	126	100	3095	6469
1992	1097	1111	1472	111	146	29	3966
1993	1075	1075	1914	119	367	161	4711
1994	1012	995	1747	94	597	742	5187
1995	1307	1034	2282	106	430	1319	6478
1996	992	625	2466	106	370	1018	5577
1997	906	1024	2131	93	720	2422	7296
1998	1529	655	3012	83	115	718	6112
1999	938	819	1390	37	231	117	4592

Fuente : Dirección General de Recursos Marinos y Costeros  
< Preliminar hasta octubre /99

## Fishing ports

# Port of Vacamonte

This port, constructed as a fishing port, began operations on August 19, 1979, and is located in the District of Arraijan, in the Province of Panama, eight kilometers off the Interamerican Highway and 20 kilometers to the southeast of the Port of Balboa. There is access by road, air and sea.

The port is property of the Panama Maritime Authority, which administers and operates it under the Department of Ports and Auxiliary Maritime Industries as other State-run ports of the country.

The port lands are divided into lots which range in size from 1,100 square meters to 2,600 square meters.

The program of concessions is based on the renting of the land for periods which range from five to 20 years, depending on the type of construction, the investment, and the activity under the concession regulations.

There are six docks, two of them piers of 60 meters long each and 5.5 meters wide. They have docking areas of 210 meters.

The marginal dock is 92 meters long for the unloading of fish and the provision of services. It was given under concession to the private sector.

There are two piers for services each 110 meters long and 6.5 meters wide with the capacity of attending to 48 fishing vessels.

In the tuna fishing area, there is a pier in the form of a T for loading and unloading tuna. It is 108 meters long and 12.5 meters wide and is able to handle eight vessels bow to stern. The head of the T has a total docking area of 242.5 meters with a width of 12.5 meters and can handle four vessels of 55 meters long, 14 meters wide and drawing seven meters.

The access channel is 2.5 kilometers long with a depth of 5.5 meters and has all navigational aids. The port has a breakwater 1,050 meters long which protects the anchoring and docking area of 355 hectares.

There are private and public businesses in the port including such services as banks, immigration and customs.

For the tuna fleet there is a freezing plant of 3,000 tons capacity. There are three chambers, each of 1,000 tons.

The operation of this plant was given under concession to a private company.

The port has fresh water supplies, fuel and ice



**DISSEMBARKMENT OF SMALL PELAGICS FOR INDUSTRIAL USE (1978-1998) TM**

Año	Total	Anchoveta	Arenques	Otros
1978	98,504	74,576	20,254	3,674
1979	132,472	116,389	15,695	395
1980	181,694	156,811	23,333	1,550
1981	104,842	77,043	24,547	3,252
1982	77,972	57,446	19,011	1,511
1983	139,219	127,172	11,775	272
1984	103,898	89,003	14,400	495
1985	243,829	241,350	2,294	185
1986	90,945	84,793	4,669	1,383
1987	124,977	120,919	17,507	4,133
1988	86,213	39,114	40,472	6,627
1989	142,977	120,919	17,505	4,551
1990	89,160	61,769	23,258	4,133
1991	101,840	65,477	35,826	537
1992	93,264	62,219	29,791	1,254
1993	118,542	89,778	28,366	398
1994	109,898	72,437	34,716	2,745
1995	129,245	105,640	21,173	2,432

**WEIGHT AND PRICES OF SEA PRODUCTS (1994-1998)**

Details		1994	1995	1996	1997	1998	1999*
Totals	W.	48,345	47,250	29,947	49,006	68,974	41,659
	V.	110,260	122,065	114,917	159,784	239,925	135,900
Fish oil	W.	12,622	7,357	2,323	10,682	10,604	3,050
	V.	2,461	1,868	679	3,854	5,527	487
Fish flour	W.	19,082	20,468	7,115	9,335	14,304	9,457
	V.	5,085	4,989	2,201	3,776	6,607	2,618
Shrimps	W.	7,918	10,437	10,957	12,603	14,128	6,541
	V.	69,485	81,245	74,555	95,035	136,730	60,215
Lobsters	W.	275	189	278	306	415	366
	V.	4,487	3,129	3,779	4,597	5,960	4,672
Fresh fish or frozen	W.	6,160	6,363	7,205	13,276	19,849	10,791
	V.	18,409	18,892	21,976	35,786	56,535	25,885
Other products	W.	2,288	2,436	2,069	2,804	9,674	—
	V.	10,333	11,942	11,727	16,736	28,566	—