

Dirección Nacional de Currículo y Tecnología Educativa



# *Manual con orientaciones para el bachillerato *marítimo**

Dirigido a docentes y estudiantes del bachillerato marítimo

2022

## **Autoridades**

S.E. MARUJA GORDAY DE VILLALOBOS  
*Ministra*

S.E. JOSÉ PÍO CASTILLERO  
*Viceministro Administrativo*

S.E. RICARDO SÁNCHEZ  
*Viceministro de Infraestructura*

MGTRA. CARMEN REYES  
*Directora Nacional de Currículo y Tecnología Educativa*

## **Créditos**

Lcdo. Scott Montenegro M.  
Universidad del Istmo  
*Autor*

Prof. Boric Cedeño  
*Tecnólogo curricular*

Alejandra Quintanilla  
*Diseño Gráfico*

Aracelly Agudo  
*Rediseño*

lgingenieria.com.ar-apmterminals.com-logistics.gatech.pa-  
noticiaslogisticaytransporte.com-laestrella.com.pa-sectormaritimo.es-mitpan.com-elca-  
pitalfinanciero.com-ppc.com-padestinopanama.com.pa-pancanal.com-pixabay  
*Imágenes*

# Mensaje de la Ministra

La actualización del currículo de la educación media responde a las demandas de la sociedad del siglo XXI, acoge la inquietud y conquista de la sexta frontera, como desafío que enfrenta Panamá, ante los retos de la Revolución Industrial 4.0.

La automatización, la robotización y la inteligencia artificial son temas actuales. Cada vez necesitamos más profesionales con competencias en diversas áreas del saber, que emprendan e innoven; que a la vez sean personas con ideales de tolerancia, respeto mutuo, identidad cultural, búsqueda de la paz, reducción de la pobreza y conservación del medio ambiente.

Producto de las exigencias socioeducativas, se hace necesaria la actualización y ajustes a los programas, con base en los planes de estudio; de tal manera que respondan al crecimiento y desarrollo económico del país. El éxito en el logro de la calidad de los aprendizajes depende, en gran medida, de esta importante fase.

Una educación con calidad es un compromiso de todos. Estudiar el bachillerato marítimo es una extraordinaria oportunidad y necesidad, ya que por medio del mismo garantizamos la adquisición de competencias específicas elementales en este importante sector portuario, las normativas que lo rigen, su funcionamiento, aportes nacionales e internacionales y las bases para el emprendimiento, como una respuesta inmediata a la Educación para el Desarrollo Sostenible (EDS).

El conocimiento y el aprendizaje son recursos renovables que tienen el potencial de transformar al mundo, porque pueden responder a los desafíos presentes e inventar alternativas que cambian el futuro: la sostenibilidad, las habilidades blandas y la tecnología nos muestran un gran desafío ante un mundo globalizado y competitivo. Aprendemos, desaprendemos, reaprendemos, innovamos, creamos, nos convertimos y nos transformamos. La educación y el conocimiento pueden contribuir al bien común.

El uso y manejo de este programa de estudio constituye una práctica educativa primordial. Los exhortamos a trabajar con motivación, optimismo y alto sentido de pertenencia. La juventud panameña requiere de su acompañamiento constante para lograr los objetivos propuestos, en bien de su formación integral. ¡El momento es oportuno!

*Maruja Gorday de Villalobos*  
Ministra de Educación



# ÍNDICE

1. ¿Por qué confeccionar un manual con orientaciones para bachillerato marítimo?	6
2. Objetivos del Manual .....	6
3. Estructura.....	7
4. Contenidos.....	8
<b>UNIDAD 1: LA ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS PORTUARIOS.....</b>	<b>8</b>
1.1. Concepto de puertos.....	8
1.2. Tipos de puertos.....	9
1.3. Los servicios portuarios.....	13
1.3.1. Concepto y clases de servicios portuarios.....	13
1.3.1.1. Servicios generales prestados en los puertos.....	14
1.3.1.2. Concepto y clases de servicios básicos.....	14
1.4. Las operaciones portuarias.....	15
1.5. La administración de negocios portuarios.....	17
<b>UNIDAD 2: IMPACTO E IMPORTANCIA DEL SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ.....</b>	<b>22</b>
2.1. Línea del tiempo de la actividad portuaria en Panamá.....	22
2.2. Importancia de Panamá en la actividad portuaria mundial.....	23
2.3. La expansión portuaria en Panamá.....	25
<b>UNIDAD 3: EL SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ EN LA ACTUALIDAD..</b>	<b>30</b>
3.1. Panamá como centro de transporte logístico y multimodal.....	30
3.2. Instituciones encargadas.....	31
3.2.1. La Autoridad del Canal de Panamá.....	31
3.2.1.1. Servicios que ofrece.....	31
3.2.2. La Autoridad Marítima de Panamá.....	32
3.2.2.1. Funciones.....	32
3.2.2.2. Servicios que ofrece.....	33
3.3. Principales puertos en Panamá.....	34
3.3.1. Manzanillo International Terminal (MIT).....	35
3.3.2. Colon Container Terminal (CCT).....	36
3.3.3. Puerto de Cristóbal.....	37
3.3.4. Puerto de Balboa.....	38
3.3.5. PSA Panama International Terminal.....	39
3.4. El Canal ampliado.....	40
4. Fuentes bibliográficas.....	48
5. Anexo .....	49



## Sabías que...

El transporte marítimo representa el 90% de los envíos del comercio mundial.

Aproximadamente la mitad de los contenedores son propiedad de las navieras, el resto de los contenedores son alquilados y el contrato habitual es de 1 a 10 años.

La construcción de los barcos más grandes puede llegar a costar 800 millones de dólares.



## 1. ¿Por qué confeccionar un manual con orientaciones para el bachillerato marítimo?

Es importante que los estudiantes que cursan estudios de este Bachillerato Marítimo cuenten con los insumos bibliográficos básicos para que puedan adquirir y aplicar los conocimientos requeridos en el tema de la administración de negocios en el sistema portuario de Panamá.

De allí la iniciativa de elaborar un manual con orientaciones para el bachillerato marítimo, que le permita a los docentes impartir sus clases de manera dinámica y activa, y a los

estudiantes adquirir los conocimientos verdaderamente significativos, en donde puedan integrar la teoría y la práctica.

## 2. Objetivos

1-Elaborar un Manual sobre la administración de negocios en el sistema portuario de Panamá, para estudiantes del Bachillerato Marítimo, con contenidos básicos y elementales.

2-Poner a la disposición de docentes y estudiantes una herramienta dinámica, en la que puedan adquirir y reforzar conocimientos elementales relacionados con este Bachillerato.

3-Familiarizar a los estudiantes con material, de tal manera que puedan integrar sus conocimientos mediante el uso de la tecnología.

4-Sugerir este Manual sobre la administración de negocios en el sistema portuario de Panamá, para estudiantes del Bachillerato Marítimo, a la Dirección Nacional de Educación Profesional y Técnica y a la Dirección Nacional de Currículo y Tecnología Educativa del Ministerio de Educación, el cual servirá como insumo metodológico para que el mismo se comparta entre todos los colegios que ofrecen esta oferta.

### 3. Estructura

Este manual tendrá la siguiente estructura:

- 1- Actividades para reforzar contenidos conceptuales.
- 2- Actividades para reforzar contenidos procedimentales.
- 3- Actividades para reforzar contenidos actitudinales.
- 4- Actividades para reforzar estrategias de aprendizaje.
- 5- Actividades para reforzar la evaluación.

## 4. Contenidos:

# UNIDAD 1: LA ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS PORTUARIOS

## 1- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS CONCEPTUALES

### 1.1. Concepto de puertos

El puerto es, por extensión, aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas, información o a dar abrigo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.

Es el punto geográfico con contacto al mar o ríos de transferencia de mercancías o cargas de un sistema de transporte marítimo o fluvial a otro modo de transporte terrestre o viceversa.

Es un conjunto de instalaciones y de servicios que permiten la realización del intercambio de mercancías entre un medio terrestre y uno acuático.



## 1.2. Tipos de puertos

Entre los tipos de puertos se encuentran:

### 1-Terminal de carga general

Consta de un grupo de puestos de atraque para usos generales en los que se manifiestan una combinación de carga general suelta y cierta cantidad de unidades de carga unitarizada (paletas, contenedores) en buques de tipo corriente.

### 2-Terminales polivalentes

Son instalaciones portuarias especializadas para la carga unitarizada, cuentan con equipos para atender carga general y unitarizada, contenedores y carga sobre ruedas (ro-ro), plumas y grúas de buque, grúas pórtico de 45 tons, grúas móviles sobre neumáticos, cabezales para ro-ro, grúas móviles para trabajo en barco de entre 10 y 60 tons, rampas para buques, carretillas pórticos, grandes zonas de almacenamiento al aire libre, explanadas anchas y bodegas.

# 3

## 3- Terminales de contenedores

Son terminales especializadas para atender buques portacontenedores con puestos de atraque que tienen una profundidad de 13 a 15 mts, con grúas pórtico de entre 45 y 50 tons, carretillas pórticos, grúas pórtico de patio, montacargas grandes, cabezales con plataforma, estación de consolidación y desconsolidación similares a la terminal polivalente.

# 4

## 4-Terminales de carga a granel líquida

Terminales para fluidos. Atraquen buques de gran calado por lo que, tanto el canal de navegación como las dársenas son profundas. La carga puede ser petróleo y sus derivados, productos químicos, sebo, aceite vegetal, etc.

# EJEMPLO DE PUERTOS



Terminal de carga general



Terminal Polivalente



**Terminal de contenedores**

**Terminal de carga líquida**





## Actividad:

1- ¿Cuál de los puertos llamó más tu atención? ¿Por qué?

---

---

---

2- ¿Sabes si hay algún tipo de estos puertos en tu país, cuál es y dónde está ubicado?

---

---

---

## 1.3. Los servicios portuarios

### 1.3.1. Concepto y clases de servicios portuarios

Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaje.

### 1.3.1.1. Servicios generales prestados en los puertos

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

Las autoridades portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

### 1.3.1.2. Concepto y clases de servicios básicos

Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

- a) Servicio de practicaje:
- b) Servicios técnico-náuticos:
  - Remolque portuario.
  - Amarre y desamarre de buques.
- c) Servicios al pasaje:
  - Embarque y desembarque de pasajeros.
  - Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
- d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:
  - Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
  - Depósito.
  - Transporte horizontal.
- e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:
  - Recepción de desechos sólidos.
  - Recepción de desechos líquidos.

Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

Las autoridades portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios básicos en el puerto.

## 1.4. Las operaciones portuarias


La operación portuaria es un proceso amplio que engloba aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía, servicios prestados a los pasajeros. En todas estas actividades intervienen una serie de agentes especializados, cuya misión será la consecución de la optimización del resultado, intentando lograr el máximo rendimiento al mínimo coste.

Dentro del cúmulo de las actividades que componen las operaciones portuarias adquiere un rol muy importante la manipulación de mercancías en su paso por el puerto, desde el transporte marítimo al terrestre o viceversa, encuadrados en el concepto de maniobras o movimientos realizados por los medios de transporte.

Entre las operaciones portuarias más importantes tenemos:

1.4.1. Operaciones de practicaje: Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaje en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el reglamento del servicio y en el pliego regulador del mismo.

1.4.2. Operaciones de remolque portuario: Se entiende por servicio de remolque portuario aquel cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, llamados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.



1.4.3. Operaciones de amarre y desamarre de buques: Amarre es la operación cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre, siguiendo las instrucciones del capitán.

1.4.4. Operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías: Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros medios de transporte.

## Sabías que...

- Solo se encuentran 4 rutas marítimas que unen todo el tráfico marítimo.
- Si una región crece, las navieras pueden abrir nuevas rutas hacia esa zona geográfica, para proporcionar la llegada de nuevas mercancías.
- El coste medio por enviar una bicicleta es de B/. 10.00 y B/. 0,01 por enviar una lata de refresco.

## 1.5. La administración de negocios portuarios

Los puertos y aeropuertos son sitios donde se transporta y almacena un volumen alto de carga para la exportación y la importación. Las medidas de facilitación del comercio son vitales aquí, ya que existe una interacción intensiva entre las autoridades responsables y las empresas. Junto con volúmenes altos de mercancías, existe un elevado tráfico de información entre las autoridades y las empresas, lo que requiere una relación constante entre los actores portuarios (líneas navieras, agentes, terminales, estibadores, transitarios o agentes de carga, transportistas ferroviarios y carreteros) para organizar la carga, descarga y almacenamiento de las mercancías, y los procedimientos que se realizan ante las autoridades portuarias y otro tipo de autoridades y con la aduana.

Históricamente los puertos efectuaron el registro de sus costos con el fin de cumplir objetivos de la contabilidad tradicional, reflejando resultados asociados a los gastos e ingresos de los puertos.

El concepto de costeo tradicional era aplicable a los puertos bajo un modelo de puerto operador y en el marco de prestación directa de los servicios y operaciones.

Los puertos en la década de los noventa no diferenciaban en sus registraciones de gastos la información para la toma de decisiones respecto de una actividad o línea de negocio.

Como consecuencia de una política de costeo tradicional, en periodos de baja actividad o políticas gubernamentales de disminución de gastos, los puertos disminuían gastos sin medir o considerar que producían un efecto negativo para el crecimiento del nivel de actividad.

La experiencia comercial de gestión por negocios permite a los puertos encontrar sus clientes e identificar acciones directas de marketing con costos muy competitivos y resultados que aumentan el nivel de actividad e ingresos.

En materia de costos se debe diferenciar la contabilidad y los conocimientos que permiten atribuir contablemente los mismos, así como efectuar un registro acorde a las normas internacionales de contabilidad y los costos de la gestión.

En materia de costos se debe diferenciar la contabilidad y los conocimientos que permiten atribuir contablemente los mismos, así como efectuar un registro acorde a las normas internacionales de contabilidad y los costos de la gestión.

Podemos indicar así tres niveles de costos a desarrollar y evaluar en la gestión portuaria:

1. Costos de la autoridad portuaria, su registración y control.
2. Costos de las actividades portuarias que incluyen el trabajo de diferentes sectores de la empresa y que se asocian una prestación o función.
3. Costos de la cadena logística en que participa el puerto y su competitividad.
4. Costos de los actores privados vinculados al servicio y sus costos por la actividad puntual en la cual se mide la competitividad portuaria.

## Sabías que...

- Maersk es la única naviera que tiene equipamiento GPS en todos sus contenedores (270.000).
- Los grandes buques pueden transportar más de 20.000 TEUS ((Twenty-foot Equivalent Unit – Unidad Equivalente a Veinte Pies)
- Aproximadamente el 97% de todos los contenedores son manufacturados en China.
- Existen aproximadamente 1,5 millones de marineros, la gran mayoría provienen de Filipinas.
- Si un contenedor tiene un buen mantenimiento, puede llegar a vivir 30 años o más.

## 2- ACTIVIDADES PARA REFORZAR LOS CONTENIDOS PROCEDIMENTALES

### 2.1. Taller 1.

- Con base en la información leída y analizada, en grupos de 5 estudiantes, elaboren un cuadro sinóptico o mapa conceptual sobre el tema de la administración de negocios portuarios.

### 2.2. Taller 2.

- De manera individual, organiza un glosario con los términos que desconoces e ilústralo.



### 3- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS ACTITUDINALES

3.1. Participación en una dinámica grupal, en donde expongas con tus palabras, por qué es importante conocer y valorar el tema de la administración de negocios portuarios y cómo te servirá en tus estudios y vida profesional.

Dinámicas recomendadas:

- La papa caliente.
- Lluvia de ideas.
- Competencias internas de aula.

### 4- ACTIVIDADES PARA REFORZAR ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE

4.1. Para el docente:

4.1.1. Observación de un vídeo sobre el tema del sistema portuario y de su administración. (<https://www.youtube.com/watch?v=tO3yq7MytkQ>)

4.1.2. Conversatorio con los estudiantes sobre el vídeo observado. Se puede hacer un cuestionario de preguntas para que el estudiante responda.

4.1.3. Si el colegio no cuenta con material audiovisual, se les pide a los estudiantes que lleven noticias o recortes de periódicos sobre este tema y se discuten en el salón.



4.2. Para los estudiantes:

4.2.1. Es importante prestar atención a las indicaciones del docente.

4.2.2. Cumplir con las asignaciones.

4.2.3. Consultarle si tienes alguna duda.

4.2.4. Hacer un cronograma de estudio.

## 5- ACTIVIDADES PARA REFORZAR LA EVALUACIÓN

Para esta unidad se recomiendan los siguientes instrumentos de evaluación:

5.1. Para evaluar los talleres, **la rúbrica**, en donde puede tomar en cuenta criterios como: *presentación del trabajo, puntualidad, pertinencia en el contenido, creatividad; entre otros.*

5.2. Se le puede asignar una prueba objetiva o **de ensayo**, por ejemplo, en donde el estudiante aplique sus conocimientos, de tal manera que sea analítico y reflexivo.

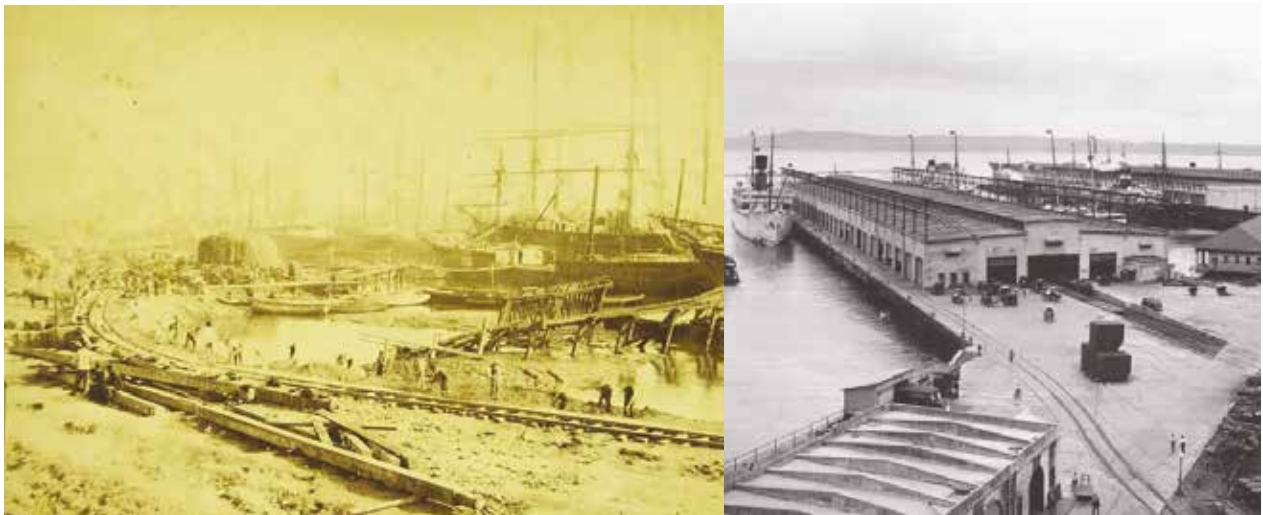
5.3. O bien, al final del trimestre, **un proyecto** relacionado con el tema. Puede estar relacionado con la creación o invención de una empresa naviera sencilla, en donde aplique sus destrezas. Dicho proyecto debe responder a las siguientes peticiones:

- El trabajo será grupal.
- Deben asignarle un nombre a la empresa.
- Explicar cómo la organizarían, cuál sería el personal y equipo que necesitan.
- Señalar cómo la administrarían.
- Cuáles serían las ventajas y desventajas de su creación.
- Deben exponer su proyecto.
- Criterios de evaluación: *puntualidad, presentación escrita y oral del trabajo, adecuación de los contenidos, creatividad y originalidad, impacto del proyecto, material de apoyo para la sustentación; entre otros.*



# UNIDAD 2: IMPACTO E IMPORTANCIA DEL SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ

## 1- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS CONCEPTUALES



### 2.1. Línea del tiempo de la actividad portuaria en Panamá

La historia de Panamá, en su proceso de formación logística, empieza desde la prehistoria. En sus inicios, estos flujos se realizaban en el eje Norte-Sur, en aquel entonces enfocados principalmente en los flujos migratorios.

Para el siglo XVI, se dan los primeros pasos multimodales, ya que estos flujos utilizaron una combinación de modos de transporte para movilizar cargas de la costa oeste de América del Sur hacia el continente europeo, específicamente para España. Durante este período la acción más importante fue la construcción del primer ferrocarril interoceánico.

En el siglo XX, la construcción del Canal de Panamá se convierte en un eje principal de comercio internacional por donde anualmente transitaban buques mercantes de diversas nacionalidades, perfeccionando el intercambio comercial y proporcionando beneficios en la reducción de tiempo y costos de transportación. Panamá se convierte en un socio estratégico para el comercio exterior de estos países.

*Durante ese mismo siglo, luego de iniciado el tránsito por la vía, varias actividades fueron creándose alrededor del sector marítimo panameño y de logística (enfocados principalmente en el almacenaje y transporte). El primer registro abierto de buques fue establecido en Panamá en el año 1928, seguido de la construcción e inicio de operación de la Zona Libre de Colón en 1956. El desarrollo logístico de Panamá fue muy lento y el país no tuvo la oportunidad de explotar al máximo su posición geográfica.*

*En los años 70, se inició el fortalecimiento de la Autoridad Portuaria Nacional, sin embargo, no es hasta dos años después de la firma de los tratados Torrijos-Carter que Panamá tiene la oportunidad de administrar y operar puertos marítimos de alto calado y el ferrocarril interoceánico.*

*En 1993, el sector logístico-portuario de carga de contenedores toma un nuevo rumbo y se inicia la etapa de crecimiento continuo de esta industria. Las administraciones de estos puertos fueron concesionadas a empresas privadas. Hoy las cuatro terminales de contenedores que operan en el país son administradas por tres de los diez principales operadores globales de terminales de contenedores.*

*Con la reversión del Canal de Panamá se crean las condiciones necesarias para que el país despliegue su potencial desarrollo como exportador de servicios logísticos y se convierta en un miembro importante dentro de la cadena de suministros de aquellos aliados estratégicos que aprovechan las ventajas del país.*

*Actualmente Panamá es considerada una de las mejores plataformas logísticas que existen a nivel mundial.*

## **2.2. Importancia de Panamá en la actividad portuaria mundial**

Por su posición geográfica, la conectividad con el comercio mundial, a través de las diferentes rutas que ofrece el Canal y la atracción de inversión extranjera, Panamá se ha convertido en el centro logístico para el desarrollo de diversas actividades comerciales.

En el país se han instalado 68 multinacionales, las terminales portuarias del Atlántico y el Pacífico lideran el transbordo de carga en Latinoamérica con más de 6 millones de TEU (contenedor de 20 pies) anuales, desplazados a través de sus instalaciones y el desarrollo de la Agencia Económica Especial Panamá Pacífico, hechos que ubican a Panamá como el centro logístico por excelencia en la región.

Las empresas, tanto nacionales como extranjeras, ven en este país la oportunidad de crecer y poder brindar sus servicios de manera más directa en la región y fuera de ella. De esta forma, se unen los beneficios que traerá una vía acuática que funcione a niveles de calidad mundial y que está encaminada a aumentar aún más su relevancia en el comercio internacional y en las economías de los países, a medida que se acerca la meta de completar la ampliación de la ruta.

Ante esta perspectiva, nace la visión de convertir a Panamá en el centro logístico para carga de transbordo más grande de América y atraer a más de 1000 empresas a establecerse en este país y poder consolidarse en unos 10 años en el centro logístico más importante de la región.



Con esta finalidad, de brindar un espacio para la expansión de los negocios internacionales, tomando en consideración las ventajas que ofrece la ruta acuática, un aeropuerto internacional que se compara con los grandes de Sudamérica, así como con una economía pujante, nace la Agencia Económica Especial Panamá Pacífico, creada mediante Ley 41 de 2004, la cual crea un régimen especial para el establecimiento y operación del Área de Panamá Pacífico y una nueva entidad gubernamental.

Entre las actividades libres de impuesto en el área figuran operaciones de funciones administrativas, centro de llamadas, servicios multimodales y logísticos, manufactura de productos y fabricación por procesos de alta tecnología, servicios offshore, transmisión de datos, radio, televisión, audio y vídeo; industria cinematográfica, mantenimiento o reparación y reconversión de aeronaves, servicios relacionados a la aviación, transferencia de productos o prestaciones de servicios a naves y pasajeros, venta y exportación de mercancía no elaborada en el área; entre otras.

### **2.3. La expansión portuaria en Panamá**

La creación de nuevas estructuras portuarias es necesaria, además del mantenimiento y equipamiento que se les deben dar a los actuales puertos, ante la demanda que está teniendo el sector logístico en Panamá.

Con la ampliación del Canal, pasarán barcos con mayor capacidad de carga, deben haber puertos en Panamá con las capacidades y condiciones de guardar tales mercancías, ya que no se puede ampliar la capacidad de una vía tan importante como lo es el Canal de Panamá si los demás actores involucrados no están preparados para los nuevos retos.

Entre algunas de las mejoras que se están desarrollando en los puertos de ese país se encuentran las del puerto de Balboa, donde PPC ha adquirido 13 grúas pórtico de patio eléctrico marca ZPMC, con capacidad de estibar hasta siete contenedores de alto.

Por otro lado, Panamá Ports Company (PPC) ha invertido hasta la fecha más de B/ 1.100 millones en los puertos de Balboa y Cristóbal, sumado a la ejecución de más de 200 millones de dólares en los próximos dos años.

La inversión permitirá a PPC proveer un mejor servicio a los clientes de Balboa y Cristóbal y facilitar el crecimiento de las líneas navieras que llegan a ambos puertos.

De esta misma manera, Manzanillo International Terminal figura entre sus proyecciones la necesidad de expandir las facilidades del puerto para poder enfrentar el movimiento marítimo futuro, sobre todo por la expansión del Canal.

Las nuevas facilidades ampliarán la capacidad de manejo de contenedores, de los 2,5 millones anuales actuales, a 4 millones y permitirán dar servicio a las naves post panamax.

## Nuevos puertos

Además, en la zona franca de Isla Margarita se realiza la construcción de un nuevo puerto de contenedores. Se tiene previsto que este tenga una inversión de 600 millones de dólares, contará con tres muelles y generará tres mil plazas de trabajo indirectas y aproximadamente 1.500 permanentes.

La Administración del Canal de Panamá, dentro de los proyectos, tiene estipulado el puerto en Corozal, costo que se ha estipulado por encima de los 500 millones de dólares. El puerto, que se ubicaría en el área del Pacífico del Canal de Panamá, contaría con un muelle de 2,5 kilómetros de largo y tendría la capacidad de atender cinco buques post panamax; para la edificación del muelle estaría contemplado el dragado y relleno en el área, debido al peso de los contenedores que debe soportar la infraestructura.

## Tránsito

333,7 millones de toneladas de mercancía transitaron por el Canal durante 2012.

521 millones de toneladas en tránsito podría lograr el Canal de Panamá en 2025.



## 2- ACTIVIDADES PARA REFORZAR LOS CONTENIDOS PROCEDIMENTALES



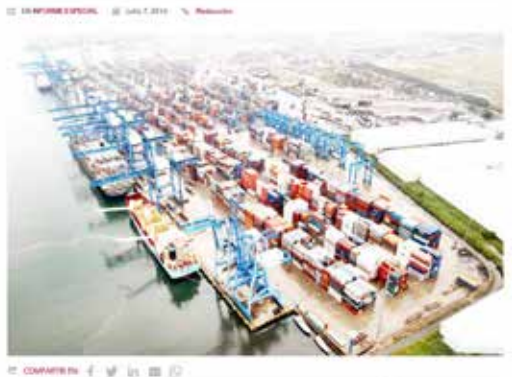
2.1. Taller 1. Luego de haber leído el material teórico, elabora un mapa conceptual o línea de tiempo sobre la historia de la actividad portuaria en Panamá.

2.2. Taller 2. Redacta una síntesis creativa con imágenes, dibujos sobre la historia e importancia del sistema portuario en Panamá.

## 3- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS ACTITUDINALES



**Inversión portuaria ronda los \$2.000 millones**



3.1. Recorta, en algún periódico de la localidad o copia alguna noticia de los medios sociales, algún artículo o información relacionada con el sistema portuario en Panamá.

3.2. Mediante la dinámica de *“La ensalada de las noticias”*, en la cual los estudiantes ponen en una caja o lugar todas las noticias o recortes, las revuelven y luego al azar toman una, cada estudiante hará un comentario sobre la noticia y expondrá una opinión de la misma y cuál es la importancia del sistema portuario panameño.

## 4- ACTIVIDADES PARA REFORZAR ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE

### 4.1. Para el docente:

- 4.1.1. Exposición dinámica sobre el tema.
- 4.1.2. Conversatorio con los estudiantes sobre el material visto. Se puede hacer un cuestionario de preguntas para que el estudiante responda.
- 4.1.3. Realización de juegos y dinámicas que complementen y motiven el aprendizaje.

### 4.2. Para los estudiantes:

- 4.2.1. Es importante prestar atención a las indicaciones del docente.
- 4.2.2. Cumplir con las asignaciones.
- 4.2.3. Consultarle si tienes alguna duda.
- 4.2.4. Hacer un cronograma de estudio.

## 5- ACTIVIDADES PARA REFORZAR LA EVALUACIÓN

Para esta unidad se recomiendan los siguientes instrumentos de evaluación:

- 5.1. Para evaluar los talleres y el cuento, la rúbrica, en donde puede tomar en cuenta criterios como: presentación del trabajo, puntualidad, pertinencia en el contenido, creatividad, impacto que cause (cuento); entre otros.
- 5.2. Se le puede asignar una prueba objetiva, de ensayo, por ejemplo, en donde el estudiante aplique sus conocimientos, sea analítico y reflexivo.
- 5.3. O bien, al final de trimestre, un mural o revista impresa o digital sobre este tema. Dicha asignación debe responder a las siguientes peticiones:

- El trabajo será grupal.
- Deben asignarle un nombre al mural o revista.
- Deben exponer su mural o revista. Criterios de evaluación: *puntualidad, presentación escrita y oral del trabajo, adecuación de los contenidos, creatividad y originalidad, impacto del proyecto, material de apoyo para la sustentación; entre otros.*
- El docente puede determinar si un grupo confecciona el mural y otro la revista o si todos experimentan ambas actividades.
- Esta puede ser una actividad interdisciplinaria al final de trimestre, en donde se puede evaluar áreas como Español, Inglés, Bellas Artes, Ciencias, Informática; entre otras.
- Tanto los murales como las revistas se pueden exponer en la escuela para que los demás estudiantes los puedan apreciar y así refuerzan contenidos.



# UNIDAD 3: EL SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ EN LA ACTUALIDAD

## 1- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS CONCEPTUALES



### 3.1. Panamá como centro de transporte logístico y multimodal

Panamá promueve el comercio mundial por aire, tierra y mar, aprovechando las facilidades que se ofrecen desde nuestra plataforma multimodal conformada por el Canal de Panamá, el Ferrocarril Interoceánico, puertos en el

Atlántico y el Pacífico, el Hub de las Américas para el transporte aéreo de carga y pasajeros y la Zona Libre de Colón, para el acopio y distribución de mercaderías a nivel mundial.

La globalización y liberalización comercial han incentivado el comercio marítimo en los últimos años, incrementando el intercambio comercial de un mayor número de productos y la contenerización de los mismos, con lo cual las compañías navieras y estibadores han invertido en nuevos barcos y puertos para aumentar su capacidad de atención a la demanda de sus clientes.

El pequeño tamaño de Panamá permite una estrecha interacción entre los diferentes activos: puertos, aeropuertos, ferrocarril, zonas económicas especiales y el mercado local. Esta condición facilita el establecimiento de áreas especializadas y dedicadas al almacenamiento y otras operaciones logísticas que aprovechan la accesibilidad a servicios de transporte de clase mundial y a una tradición comercial.

## 3.2. Instituciones encargadas

Las instituciones encargadas de coordinar y administrar el sistema portuario en Panamá son:

### 3.2.1. La Autoridad del Canal de Panamá

La Autoridad del Canal de Panamá es, según el Título XIV de la Constitución de la República, una persona jurídica autónoma de Derecho Público, a la que corresponde privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.



La Ley Orgánica, del 11 de junio de 1997 establece las normas para su organización y funcionamiento. Debido a su importancia y naturaleza, la ACP goza de autonomía financiera, patrimonio propio y derecho de administrarlo.

La ACP es dirigida por un Administrador y un Subadministrador, bajo la supervisión de una Junta Directiva integrada por 11 miembros. El Administrador es el funcionario ejecutivo de mayor jerarquía, representante legal de la entidad y responsable por su administración y por la ejecución de las políticas y decisiones de la Junta Directiva. El nombramiento del Administrador es por un período de siete años, luego de los cuales podrá ser reelegido por un período adicional.

#### 3.2.1.1. Servicios que ofrece

- Portal de servicios marítimos.
- Sistema mejorado de administración de tráfico - SIMAT.
- Sistema de Administración de Servicio al Cliente - CSMS.
- Reservación de tránsito y estimados de arribo.
- Formularios para clientes.
- Reglamentos marítimos.

- Normas de seguridad marítima.
- Estadísticas de tránsito.
- Tarifas marítimas.
- Tabla de mareas.
- Rastreo de tráfico.
- Evaluación de peajes.

### 3.2.2. La Autoridad Marítima de Panamá

La Autoridad Marítima de Panamá, entidad autónoma del Estado panameño, fue establecida mediante el Decreto Ley N°7 de 10 de febrero de 1998, que unificó las competencias marítimas que hasta esa fecha poseían la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección General Consular y de Naves, del Ministerio de Hacienda y Tesoro; la Dirección General de Recursos Marinos, del Ministerio de Comercio e Industrias, y la Escuela Náutica de Panamá, del Ministerio de Educación.

La Autoridad Marítima de Panamá es dirigida por un Administrador nombrado por el Presidente de la República y ratificado por la Asamblea Legislativa, y quien ejerce su representación legal.

#### 3.2.2.1. Funciones

- Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
- Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al sector marítimo.
- Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.
- Coordinar, con las instituciones que corresponde, el administrar, conservar, recuperar y explotar los recursos marinos y costeros.
- Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la “Convención de las Naciones sobre el Derecho del Mar”, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales, ratificados por Panamá, en relación con el sector marítimo.
- Evaluar y proponer, al Órgano Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del sector marítimo.

- Coordinar, con el Servicio Nacional Aeronaval, el cumplimiento de la legislación nacional de los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá.
- Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria, para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República.
- Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.
- Coordinar, con el Ministerio de Ambiente de Panamá, el cumplimiento de lo establecido en la “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, así como lo determinado en la legislación nacional, con respecto a los espacios protegidos marinos costeros que están bajo su responsabilidad.

### 3.2.2.2. Servicios que ofrece

- **Marina mercante**
  - Abanderamiento de naves.
  - Inspecciones de naves.
  - Certificados técnicos.
  - Investigaciones de accidentes marítimos.
- **Gente de mar**
- **Documentación Técnica**
  - Requisitos
  - Tarifas
- **Laboral**
  - Certificación a marinos.
  - Exenciones y dispensas.
  - Reconocimiento de médicos.
  - Certificado de inspección de alojamiento de la tripulación. (CICA)
  - Quejas laborales.
  - Conciliación y arbitraje.
  - Registro para colocación de marinos, oficiales y cadetes.

- **Formación**
  - Reconocimiento de Centros de formación.
  - Adición de cursos en Centros de formación.
- **Registro público de naves**
  - Tipos de inscripción.
  - Títulos de propiedad.
  - Hipoteca naval.
  - Arrendamiento financiero.
  - Limitaciones al dominio.
  - Emisión de certificaciones de propiedad y gravámenes de naves.
  - Autenticaciones de constancias registrales.
  - Servicios en línea.
  - Fundamento legal.
- **Puertos e industrias marítimas auxiliares**
  - Infraestructura.
  - Mantenimiento de puertos.
  - Declaración de protección de buques e instalaciones portuarias – Código PBIP.
  - Certificaciones anuales de MARPOL. (Maritime Pollution)
  - Licencia de operación.
  - Concesión de áreas.

### 3.3. Principales puertos en Panamá

Panamá posee una red de puertos que proveen una amplia variedad de servicios a la carga contenerizada, granel, líquida y general, así como a los pasajeros en las terminales de cruceros. Los puertos panameños del Sistema Portuario Nacional (SPN) se dividen en dos grupos: puertos estatales y puertos privados.

- Los puertos privados son aquellos otorgados a operadores privados (concesión) luego de los procesos de privatización de los anteriores puertos estatales.
- Los puertos estatales son aquellos aún operados por el Estado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y básicamente proporcionan servicios de atraque y otros afines a los usuarios locales y de cabotaje.



### 3.3.1. Manzanillo International Terminal (MIT)

El puerto de Manzanillo International Terminal (MIT) fue construido en la antigua base naval de los Estados Unidos en Coco Solo Sur. Durante los años ochenta, el área fue

utilizada como una instalación de almacenamiento y centro de distribución de vehículos para América Latina. En 1993, el concepto inicial de muelle tipo Ro-Ro creció hasta convertirse en una instalación portuaria de clase mundial dedicada a las operaciones de trasbordo completamente equipada con más de 2,000 metros en 7 muelles.

Estos muelles están distribuidos en 5 muelles para operaciones de contenedores, un muelle para Ro-Ro “estilo Mediterráneo”, y un muelle multipropósito. Los muelles de contenedores están equipados con 17 grúas pórticas Panamax, Post Panamax y Super Post Panamax; más de 1,500 conectores refrigerados y un moderno sistema computacional de gestión de la terminal. El puerto maneja 2.06 millones de TEUs anuales con una capacidad de manejo de 2.4 millones de TEUs. Las operaciones de trasbordo representan el 85% de sus actividades contenerizadas.

MIT está localizada en la costa Atlántica de Panamá, cerca de la entrada norte del Canal de Panamá. Está interconectada con France Field, el área de bodegas más grande de la Zona Libre de Colón. Cruzando la Avenida Randolph. MIT está desarrollando un parque logístico con cuatro sistemas de bodegas, área de almacenamiento de contenedores vacíos, acceso al ferrocarril y un área de actividades de valor agregado. Se está convirtiendo en un gran complejo logístico que incluye una terminal de contenedores y Ro-Ro de primer mundo, amplias áreas de almacenamiento de contenedores, un parque logístico y una plataforma multimodal que conecta servicios de transporte marítimo, terrestre y aéreo.

### 3.3.2. Colon Container Terminal (CCT)



Colon Container Terminal (CCT) es parte del Grupo Evergreen e inició operaciones en Panamá desde 1997. Desde 1994, el Grupo propuso la construcción de una moderna terminal de contenedores aprovechando la posición geográfica de Panamá y los beneficios de conectividad del país y la amplia gama de servicios marítimos y logísticos. En 1995, un plan maestro

para desarrollar una terminal de contenedores en Coco Solo Norte fue presentado al Gobierno panameño y la nueva terminal nombrada CCT fue construida en el mismo lugar donde existía una antigua base naval de los Estados Unidos.

Colon Container Terminal está localizada en Coco Solo Norte, provincia de Colón. Este puerto se está convirtiendo en un punto ideal para trasbordo y carga entrando y saliendo hacia y desde la Zona Libre de Colón. Desde la entrada Atlántica del Canal de Panamá, CCT da servicio a los mercados regionales del Caribe, América del Norte, Central y Sur con embarques originados principalmente en el Lejano Oriente.

Esta terminal posee un área total de 74.33 hectáreas, un canal de acceso de 14.0 metros de calado y una dársena de maniobras con un radio de 600 metros para la rotación de naves. El acceso de entrada del rompeolas posee 200 metros, convirtiéndose en una vía dedicada para la Bahía de Manzanillo.

Con una inversión que supera los 100 millones de dólares durante la primera fase, CCT manejó un total de 608,900 TEUs en el 2012. Este puerto posee acceso terrestre hacia la Zona Libre de Colón y al ferrocarril. Tres muelles de contenedores, diez grúas pórticas y otros equipos de patio le otorgan a CCT una capacidad de manejo de 1.3 millones de teus. Los planes de expansión incluyen la adición de áreas de almacenaje de contenedores a un costado del puerto y cruzando la Avenida Randolph, así como la incorporación de más equipos para un manejo más eficiente de las operaciones de contenedores.

### 3.3.3. Puerto de Cristóbal

El puerto de Cristóbal es uno de los puertos más antiguos en operación de Panamá. Operando comercialmente por más de 150 años, Cristóbal fue construido para recibir a los trabajadores y materiales durante la construcción del ferrocarril transistmico. Colón, originalmente llamado Aspinwall, fue la puerta de entrada en el Atlántico para los buques que transportaban pasajeros desde Nueva York, impulsados por la fiebre de oro en California. Para aquella época, este puerto poseía pocos muelles construidos básicamente de hierro y madera, y estuvo en operaciones por 50 años antes de la inauguración del puerto de Balboa.

Cristóbal está operado por Panama Ports Company (PPC), quien está a cargo de su administración y de Balboa en el lado Pacífico desde el año 1997, luego de recibir una concesión otorgada por el Estado y extensible de 25 años bajo la Ley 5 del 16 de enero de 1997. Desde



entonces, Panama Ports Company inició el proceso de transformación de los muelles y su adaptación a los nuevos patrones del comercio mundial.

El puerto de Cristóbal está localizado en la Bahía de Limón en la parte sureste de la ciudad de Colón y en la entrada Atlántica del Canal de Panamá. Su posición estratégica conecta a este puerto con las rutas marítimas más importantes del Caribe y el Océano Atlántico. Es uno de los aliados multimodales más importantes de la Zona Libre de Colón.

### 3.3.4. Puerto de Balboa

Al otro lado del Canal de Panamá se encuentra el puerto de Balboa, ubicado en la entrada del Pacífico. Balboa fue inaugurado en 1909, luego de recibir su nombre actual, el cual se llamó Ancon Port. Fue restaurado por los estadounidenses al comienzo de la construcción del Canal, lo que anteriormente fue una antigua zona de atraque de barcos franceses.



En la actualidad, Balboa es la única terminal de contenedores en plena operación desde el Pacífico, sirviendo a las diferentes líneas navieras para las actividades de embarque, desembarque y trasbordo de mercancías hacia la región.

Balboa posee una ubicación geográfica ideal para crecer como un centro de distribución de mercancías, conectando los principales servicios de línea desde el Lejano Oriente y América del Norte, hacia la Costa Oeste de América del Sur, Central y el Caribe. Este puerto ha continuado expandiendo su capacidad desde que fue privatizado, llegando a manejar 2.76 millones de teus durante el año 2010.

Con un total de 30 hectáreas dedicadas al almacenamiento de contenedores y 5 muelles para barcos portacontenedores, Balboa opera con 22 grúas pórticas de tipo Panamax, Post Panamax y Super Post Panamax, y 51 RTGs. Las operaciones de trasbordo de carga contenerizada representan el 92.8% del total de movimiento de contenedores, mientras que el resto está dirigido al mercado local. Un acceso directo con el ferrocarril permite el trasbordo de contenedores con destino a los puertos de Colón. Balboa también tiene capacidad de recibir y despachar graneles secos y líquidos, así como carga especializada, disponiendo de un total de 2,184 conexiones para refrigerados.

### 3.3.5. PSA Panama International Terminal

PSA Panama International Terminal es una nueva terminal portuaria construida por una empresa pública del Gobierno de Singapur en el lado oeste de la entrada Pacífica del canal, precisamente en la antigua base naval de Rodman.

Este nuevo operador portuario ha completado la construcción en su primera fase con un muelle de 300 metros de largo y está equipado con 3 grúas Post Panamax y 6 RTGs. La terminal inició operaciones en diciembre de 2010 con la recepción de productos de hierro y otros suministros para la expansión del canal. Sus operaciones de contenedores iniciaron formalmente en 2012, alcanzando el manejo de 53,460 TEUs.

Estratégicamente, localizada hacia el Océano Pacífico, esta infraestructura portuaria de primera clase tiene como objetivo atraer nueva carga desde Asia a la costa oeste de América, utilizando a Panamá como un gran centro de trasbordo, debido a la gran demanda de los servicios de líneas que necesitan transportar mayores volúmenes de mercancía hacia los países de América Latina y que requieren de una mayor capacidad en tierra para poder expandir sus actividades comerciales.



## 3.4 El Canal ampliado

Tras un intensivo programa de construcción (2009-2016), las esclusas de Cocolí y Agua Clara añadieron a la operación del Canal de Panamá, un tercer carril para el tránsito de buques neopanamax.

Desde su inauguración el 26 de junio del 2016, el Canal ampliado no solo superó las expectativas de tránsito, sino que también reafirma su liderazgo ambiental en la industria marítima, priorizando el ahorro de agua y contribuyendo a la reducción de CO<sub>2</sub>, gracias a las menores distancias de viaje y a la mayor capacidad de carga que ofrece a sus clientes.

El segmento de portacontenedores representa más de la mitad de los tránsitos a través del Canal ampliado, seguidos por los buques de gas licuado del petróleo (GLP) y gas natural licuado (GNL). Igualmente han transitado graneleros, tanqueros, cruceros y portavehículos.

Los buques de GNL comenzaron a utilizar la vía interoceánica por primera vez luego de la inauguración del Canal ampliado.

Desde entonces, este segmento ha experimentado un crecimiento constante. Más del 90% de la flota mundial de buques de GNL ahora puede transitar por el Canal, lo que abrió las puertas a un nuevo mercado y permite a los productores de GNL, en Estados Unidos, enviar gas natural a Asia a precios competitivos. El tráfico de buques de GLP ha crecido exponencialmente desde la inauguración del Canal ampliado y se ha convertido en el segundo mayor segmento del tráfico por las esclusas neopanamax.

El Canal ampliado favorece el desarrollo del comercio marítimo mundial y multiplica las oportunidades de conectividad e intercambio entre países y mercados.



## Sabías que...

Cada minuto, 16 millones de contenedores en 5.000 barcos de transporte de mercancía circulan por todo el mundo.

Una vez que el contenedor ha sido marcado para el transporte de alimentos ya no puede ser usado para otro tipo de carga.

Solamente se inspeccionan entre el 2% y 10% de los barcos que circulan por todo el mundo.

El transporte marítimo es la forma de transporte más ecológica.

## Talleres que pueden realizarse en esta Unidad:

**Taller 1.** Luego de haber leído el material y haber escuchado la exposición y comentarios del profesor, elabora un organizador gráfico (esquema, mapa, cuadro sonóptico; entre otros) sobre las instituciones relacionadas con el sistema portuario de Panamá y otro sobre los puertos más importantes de este país.

**Taller 2.** El docente puede proyectar en el salón de clases un documental relacionado con el tema u organizar una gira académica a alguna institución marítima o puertos. Luego de ver el vídeo o de asistir a la gira:

- 1-Haz un resumen de lo que recuerdes.
- 2-¿Sobre cuál tema trataba?
- 3-¿Por qué lo consideras importante?
- 4-¿Sirve para tu formación en este bachillerato? Sí- No ¿Por qué?
- 5-¿Cuál fue el tema que más te gustó?
- 6-Haz un breve comentario personal sobre lo observado.

**Taller 3.** Luego de atender a la exposición del docente, reúnanse en grupo y completa el siguiente cuadro:

PLANTEAMIENTO	RESPUESTA
1- Haz un resumen de lo que recuerdes.	
2- ¿Sobre cuál tema trataba?	
3- ¿Por qué lo consideras importante?	
4- ¿Sirve para tu formación en este bachillerato? Sí- No ¿Por qué?	
5- ¿Cuál fue el tema que más les gustó?	
6- Haz un breve comentario personal sobre lo observado.	
7- Ilustra tu taller.	

### 3- ACTIVIDADES PARA REFORZAR CONTENIDOS ACTITUDINALES

#### Taller: “El puerto en el aula”

Instrucciones:

- El docente le pide a los estudiantes que lleven una página blanca o de colores.
- Los enseña a confeccionar un barquito de papel, siguiendo las instrucciones, tal como lo muestra la imagen.
- Luego de que todos han confeccionado su barquito, se les pide a los estudiantes que escriban allí sus opiniones sobre una de las siguientes ideas y que escriban un seudónimo (un nombre que no es el suyo propio):
  - 1- La importancia del sistema portuario en Panamá.
  - 2- Los beneficios que tiene la existencia de los puertos en Panamá.
  - 3- La importancia de las instituciones relacionadas con el tema portuario en Panamá.
  - 4- Valores que se pueden poner en práctica en el sistema portuario panameño.
- Posteriormente, se les pide que den vueltas en el salón de clases, con su barquito en la mano, y que a la señal del docente, tiren sus barquitos al aire.
- Finalmente, se les pide que tomen un barco del piso, que no sea el de ellos y que lean en voz alta las ideas y el autor del escrito.
- El docente cierra con las conclusiones.



## 4- ACTIVIDADES PARA REFORZAR ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE



### 4.1. Para el docente:

4.1.1. La actividad cumbre, tanto para la motivación, desarrollo o cierre de esta Unidad, es la realización de las giras académicas. Las mismas se pueden realizar en los siguientes lugares:

- Autoridad del Canal de Panamá.
- Autoridad Marítima de Panamá.
- Alguna de las esclusas del Canal de Panamá.
- Alguno de los puertos de Panamá.
- Otros colegios que impartan este bachillerato, para compartir experiencias.

### 1.2. Se debe elaborar una guía para el desarrollo de esta actividad y tomar en cuenta:

- El tema.
- Los objetivos.
- Los contenidos que serán tratados.
- Los aportes que brindan los lugares visitados.
- ¿Cómo ayudará esta visita en sus estudios del Bachillerato o universitarios?
- Otros.

Otras actividades que pueden realizarse son:

4.1.3. Observación de un vídeo sobre estos temas. Entre los documentales recomendados están:

Historia del Canal de Panamá.

<https://www.youtube.com/watch?v=h0STdVkWUg>

Autoridad Marítima de Panamá

<https://www.youtube.com/watch?v=RKBXuPR71x8>

Travesía por el Canal de Panamá

[https://www.youtube.com/watch?v=UIA\\_AtxaZuw](https://www.youtube.com/watch?v=UIA_AtxaZuw)

¿Cómo se realiza un tránsito por el Canal de Panamá?

<https://www.youtube.com/watch?v=d9U4EsFKt40>

Puerto de Cristóbal, Panamá

<https://www.youtube.com/watch?v=sTS6pkrHr8c>

El Canal de Panamá

<https://www.youtube.com/watch?v=vOURtb-WrzI>

4.1.4. Conversatorio con los estudiantes sobre el vídeo observado. Se puede hacer un cuestionario de preguntas para que el estudiante responda.

4.1.5. Exposición dinámica sobre el tema.

- Conversatorio con los estudiantes sobre el material visto o leído. Se puede hacer un cuestionario de preguntas para que el estudiante responda.
- Realización de juegos y dinámicas que complementen y motiven el aprendizaje.

4.2. Para los estudiantes:

4.2.1. Es importante prestar atención a las indicaciones del docente.

4.2.2. Consultarle si tienes alguna duda.

4.2.3. Cumplir con las asignaciones.

4.2.4. Hacer un cronograma de estudio.

4.2.5. Guardar las normas de disciplina y comportamiento.

4.2.6. Respetar las opiniones del docente y de los demás compañeros.

## 5- ACTIVIDADES PARA REFORZAR LA EVALUACIÓN

- Para esta unidad se recomiendan los siguientes instrumentos de evaluación:

5.1. Para evaluar los talleres, la rúbrica, en donde puede tomar en cuenta criterios como: presentación del trabajo, puntualidad, pertinencia en el contenido, creatividad, impacto que cause; entre otros.

5.2. Se le puede asignar una prueba objetiva, de ensayo, por ejemplo, en donde el estudiante aplique sus conocimientos, de tal manera que sea analítico y reflexivo.

- 5.3. O bien, al final de trimestre, *una maqueta o un proyecto de investigación* de alguno de los temas. Dicha asignación debe responder a las siguientes peticiones:
  - El trabajo será grupal.
  - Deben asignarle un nombre a la maqueta y un título al proyecto de investigación.
  - Deben exponer su maqueta o proyecto de investigación.
  - Criterios de evaluación: *Maqueta*: Puntualidad, exposición oral, adecuación del contenido, creatividad y originalidad, impacto, materiales utilizados, trabajo colaborativo; entre otros.
  - *Proyecto de investigación*: Puntualidad, redacción del trabajo, adecuación del contenido, creatividad y originalidad, exposición oral, impacto, material de apoyo para la sustentación, trabajo colaborativo; entre otros.
  - El docente puede determinar si un grupo confecciona la maqueta y otro el proyecto o si todos experimentan ambas actividades.
  - Esta puede ser una actividad interdisciplinaria al final de trimestre, en donde se puede evaluar áreas como español, Inglés, Bellas Artes, Ciencias, Informática; entre otras.
  - Se puede conformar un grupo denominado: **EL CLUB MARÍTIMO**, el cual se puede encargar de organizar actividades para promover, fortalecer o motivar este bachillerato; tanto dentro como fuera del plantel. Entre las proyecciones que puede realizar este club están:

- Promoción del bachillerato en el nivel premedio, dentro del colegio, como fuera de este.
- Celebración de la Semana Marítima.
- Apoyo en la realización de giras académicas.
- Solicitud de materiales o necesidades que tengan los estudiantes.
- Donación de libros a la Biblioteca.
- Campañas de promoción y fortalecimiento de algunos temas.
- Apoyo en la celebración de las actividades de otras asignaturas: Día del idioma, Semana del libro, Semana de la ciencia, Semana del Inglés, Talent Show, Aniversario del plantel, Días cívicos y deportivos; entre otras.
- Otros.



## FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

1. Folletos Autoridad Marítima de Panamá, enero 2019.
2. Gaceta Oficial Digital de Panamá, jueves 07 de agosto de 2008.
3. León A. y Romero Rosa (2003). Logística del transporte marítimo Manual de procesos para la gestión logística en el transporte marítimo y el entorno portuario. Logis Book, Valencia. 270 págs.
4. Marí, R. y otros (2005). La seguridad en los puertos. Marge Books, Valencia. 279 págs.
5. Ministerio de fomento de España (2004). Operaciones y servicios portuarios. Barcelona.
6. Mira, J. (2010) Gestión de transporte.
7. Plan de Estudio del Bachiller Marítimo. Dirección Nacional de Currículo y Tecnología Educativa. Ministerio de Educación de Panamá (2014).
8. Programas de Estudio del Bachiller Marítimo. Dirección Nacional de Currículo y Tecnología Educativa. Ministerio de Educación de Panamá.
9. Revista informativa (2019). Autoridad del Canal de Panamá.
10. Rey, A. (2019). Negocios portuarios y costos. Comisión Interamericana de Puertos – CIP-OEA. Administración Nacional de Puertos-Uruguay.
11. Romero, R. (2012). El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo. Marge Books, Valencia. 182 págs.
12. Varney, M. (2008). Mantenimiento de buques. Guía completa. Editorial Noray.

## ANEXO

Panamá, 2 de marzo de 2022

Magistra

***Carmen H. Reyes***

Directora Nacional de Currículo y Tecnología Educativa

Ministerio de Educación de Panamá

E. S. D.

Respetada Magistra:

Por medio de la presente nota, yo **Scott Montenegro Machuca**, con cédula de identidad personal **1-730-919**, estudiante egresado de la Universidad del Istmo, de la *Licenciatura en Administración de Negocios Marítimos con énfasis en Puertos y Transporte Multimodal*, cedo a la Dirección Nacional de Currículo y Tecnología Educativa, del Ministerio de Educación de Panamá, el *Manual digital: La administración de negocios en el sistema portuario de Panamá*, como una propuesta de mi trabajo final de licenciatura.

Dicho manual podrá ser utilizado por estudiantes y docentes como recurso bibliográfico que fortalecerá las competencias requeridas para los procesos de enseñanza y aprendizaje, pues propone actividades para el desarrollo de los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales, así como estrategias dinámicas e innovadoras para las clases y la evaluación. De igual manera, puede ser publicado en el Portal Educativo de la institución.

Espero, con esta donación, reforzar la implementación del Bachillerato Marítimo en los colegios que ofrecen esta oferta educativa.

*Scott Montenegro M.*  
Scott Montenegro Machuca  
Céd. 1-730-919



**REPÚBLICA DE PANAMÁ**  
— GOBIERNO NACIONAL —

**MINISTERIO DE  
EDUCACIÓN**