



# EL FARO

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA-VOLUMEN VII, No.8

www.pancanal.com

Del 13 al 26 de abril de 2007

## Consulta ciudadana



Moradores y empresarios conocen proyecto en el Pacífico.

P-4

## El agua y la ampliación



Calidad y cantidad de agua no serán afectadas por las obras.

P-8



No se construirán embalses para el funcionamiento del tercer juego de esclusas.

*Ley 28 de julio de 2006 que aprueba la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas.*

## Ilustre visitante mexicano



A 25 años de construído, completa 30 tránsitos.

P-5

## Se anuncia adjudicación



Asesor jurídico para temas financieros contrató el Canal.

P-3

# Decisión soberana



*Al tiempo que hace uso responsable de su derecho a tomar decisiones sobre su recurso más estratégico, Panamá ofrece a los clientes del Canal una estabilidad en precios sin precedentes en la industria marítima internacional hasta el año 2009. Esto a la vez de reiterar su compromiso de brindar un servicio seguro, rápido y eficiente a todos los buques que utilizan nuestra ruta.*

*...P-6 y 7*

**23 de mayo** - plazo para propuestas de nueva planta de agua

## Correspondencias

Aguadulce, marzo del 2007.

Tremendo show! Me divertí y lo disfruté a lo lindo. Tenía ganas de pararme y bailar. La gente quedó bailando con Alfanno. El pueblo le respondió bonito, especialmente los de las gradas. Los felicito por el show al igual que la película de la ACP que presentaron.

Saludos!

Lourdes de Garrido.

Estimados señores:

Mi esposo y yo viajamos a Panamá en la Navidad del año pasado. Ese día hicimos la travesía de la costa atlántica al pacífico. En el camino nos detuvimos en las esclusas de Gatún. Este es un día que nunca olvidaré, fue uno de los más memorables de mi vida.

Ese día, a pesar de estar ocupados asistiendo el tránsito del barco "Sinbad", el personal se dio tiempo para regalarnos una sonrisa.

Con mucho aprecio,  
Robin Stamper  
Virginia Beach, Virginia  
Estados Unidos

### Junta Directiva

**Ricaurte Vásquez M.**  
Presidente  
**Adolfo Ahumada**  
Eloy Alfaro  
**Norberto R. Delgado D.**  
**Antonio Domínguez A.**  
Mario Galindo H.  
**Guillermo Quijano Jr.**  
**Eduardo A. Quirós B.**  
**Abel Rodríguez C.**  
**Alfredo Ramírez Jr.**  
**Roberto R. Roy**

**Alberto Alemán Zubieta**  
Administrador  
**José Barrios Ng**  
Subadministrador

**Fernán Molinos**  
Gerente de Comunicación y Medios  
**Maricarmen Sarsanedas**  
Jefa de Información  
**Myrna A. Iglesias**  
Producción

**Redacción:**  
Octavio Colindres  
Maricarmen de Ameglio  
Vicente Barletta

**Diseño:**  
Antonio Salado

## La Foto



La naturaleza se sobrepone a la adversidad.

## De la Administración

### Nuevos peajes en nuestro canal

HACIENDO USO de un derecho natural como nación soberana y acatando el mandato recibido en las urnas el pasado 22 de octubre del año 2006, la Autoridad del Canal de Panamá ha colocado en su página de Internet, a disposición de quien lo requiera, la propuesta de nueva estructura de peajes y arqueo, que entrará a regir a partir del mes de julio de 2007.

La propuesta está acompañada de un recuento histórico sobre las tarifas que se han cobrado a lo largo de la historia, por el derecho a utilizar la ruta del Canal de Panamá desde 1914 hasta 2002.

También está precedida esta propuesta de un sesudo análisis en el que se demuestra con creces la importancia y el valor que ha venido adquiriendo nuestra ruta para el comercio mundial y para las empresas navieras, tanto las que se dedican al mercado de carga a granel, como a los servicios de línea.

La ruta del Canal de Panamá ofrece para las navieras ahorros significativos en distancia y en tiempo, que les genera a sus usuarios una mayor rentabilidad de sus buques. Es lógico, entonces, suponer y aceptar que los dueños de la vía, los panameños, obtengamos también un beneficio de esa competitividad que ofrecemos a la industria marítima internacional.

El proceso de ampliación del Canal, que deberá concluir en el año 2014, según lo que se ha proyectado, ofrecerá además una mayor capacidad de carga, por lo que generará economías de escala y reducción en los tiempos de tránsito, beneficiando adicionalmente al comercio mundial.

El Canal, ahora más que nunca, será para beneficio del mundo y de los panameños.

Tomado de Panamá América del domingo 8 de abril.

	<b>FTEV,</b> <b>Canal 5</b> Sábados 6:00 p.m.	<b>Hosanna</b> <b>Visión</b> Domingos 9:30 a.m. Repetición: Miércoles 5:30 p.m.	<b>SERTV,</b> <b>Canal 11</b> Domingos 11:00 a.m. Repetición: Jueves 6:00 p.m.	<b>Telesmetro,</b> <b>Canal 13</b> Domingos 6:00 a.m.
	El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de <b>TODOS LOS PANAMEÑOS</b>			

# Shearman & Sterling será asesor jurídico en temas financieros

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció la selección de la firma de abogados Shearman & Sterling para el suministro de servicios de asesoría jurídica internacional en temas financieros, los cuales son requeridos para el financiamiento del Programa de Ampliación del Canal.

La firma internacional trabajará de cerca con el banco japonés Mizuho Corporation, asesor financiero de la ACP, para determinar las opciones de financiamiento más favorables para el programa de ampliación de la vía acuática.

La adjudicación se dio luego de un proceso de evaluación de las propuestas recibidas en respuesta a la solicitud de calificaciones enviada por la ACP, y la selección fue determinada en base a la evaluación de dichas calificaciones y la experiencia de la firma en el financiamiento de proyectos similares al propuesto por la Autoridad.

Shearman & Sterling se une así a la firma Mayer, Brown & Maw LLP, la



cual fue seleccionada para asesorar a la ACP en los aspectos de contrataciones para el programa de ampliación del Canal.

“La firma se distingue en el mercado internacional como líder en la asesoría de estructuras de financiamiento no respaldadas por activos como lo establece el marco legal de la ACP”, indicó el director

de Ingeniería y Administración de Programas, Ing. Jorge Luis Quijano.

“El grupo de desarrollo de proyectos de la firma Shearman & Sterling tiene una fuerte reputación global y en especial en proyectos en Latinoamérica. Nosotros esperamos trabajar con ellos para desarrollar el plan que mejor

satisfaga las necesidades financieras de la ACP”, señaló Quijano.

Con oficinas en Asia, Europa, Medio Oriente y el continente americano, Shearman & Sterling ha sido asesor de muchas de las más importantes corporaciones e instituciones gubernamentales por más de 130 años.

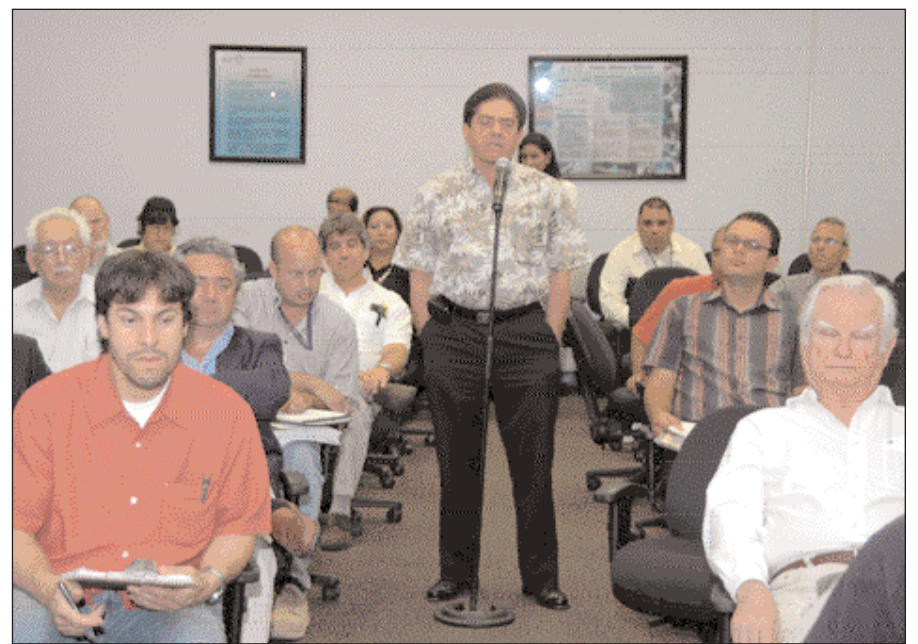
# En marcha proceso para construir nueva potabilizadora de La Chorrera



Como seguimiento al proceso de licitación para construir la nueva planta potabilizadora de La Chorrera, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se reunió con

representantes de más de 30 empresas que retiraron pliegos del proyecto.

En respuesta a las inquietudes de los empresarios y en atención a la



importancia del proyecto, la ACP fijó el próximo 23 de mayo como la fecha para recibir las propuestas de diseño y construcción de la nueva planta que tendrá una capacidad de

producción de 40 millones de galones diarios de agua a fin de abastecer a una población de más de 200,000 mil habitantes en el sector oeste de la provincia de Panamá.

# En ejecución el Plan de participación ciudadana en estudio ambiental

*La Autoridad del Canal de Panamá convocó a dos reuniones informativas con los residentes y empresas de las áreas de La Boca, Diablo y Amador, las cuales se encuentran dentro del área de influencia indirecta del proyecto de ensanche y profundización de la entrada del Canal en el sector Pacífico*

Estas reuniones se realizaron como parte del Plan de Participación Ciudadana para el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) de este proyecto, en cumplimiento del Acuerdo 116 de 27 de julio de 2006 de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el Decreto Ejecutivo 209 del 5 de septiembre de 2006, de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM),

La finalidad de estas reuniones es incorporar a la comunidad en el proceso de toma de decisiones y conocer su percepción al respecto. La primera reunión se desarrolló el miércoles 14 de marzo, con los residentes de La Boca; la segunda, el miércoles 21 de marzo, con los negocios de La Boca, Diablo y Amador, y el jueves 29 de marzo, con los residentes de Diablo. Estas reuniones fueron coordinadas con el apoyo del Representante de la Junta Comunal de Ancón y su equipo de trabajo, quienes apoyaron al personal de la ACP en la entrega de volantes a los residentes y estuvieron presentes durante los eventos.

Personal de Ingeniería y Administración de Programas fue el responsable de explicar detalles acerca del proyecto (componentes del proyecto, objetivos, actividades que se realizarán, controles contractuales, entre otros). Igualmente se mencionó a los participantes que dicho proyecto está localizado en áreas patrimoniales de la ACP, en el corregimiento de Ancón, distritos



Reunión de residentes del sector de La Boca. Otras reuniones se llevaron a cabo con los propietarios de negocios en La Boca, Diablo y Amador y con los residentes de Diablo.



Las reuniones abarcaron a residentes y empresarios del área. La convocatoria se hizo mediante la distribución de volantes de puerta en puerta, con el fin de que todos los residentes de las áreas involucradas conozcan sobre los trabajos que se llevarán a cabo.



de Panamá y Arraiján y consiste en profundizar y ensanchar el cauce de navegación existente de la entrada del Pacífico, así como dragar el canal de acceso sur para el nuevo juego de esclusas del Pacífico

Durante la presentación del proyecto que forma parte de la

ampliación del Canal, la ACP, además de responder las interrogantes de los interesados/presentes, recaló la importancia de recibir por parte de los asistentes, comentarios y sugerencias para ser incorporadas y enriquecer aún más el EsIA, que en estos momentos se encuentra en su

etapa de elaboración. Los residentes de La Boca, Diablo y los representantes o dueños de los negocios expresaron su satisfacción de haber sido informados y considerados en esta primera etapa del proyecto y esperan tener acceso al EsIA, que se mantenga la comunicación durante la ejecución del proyecto, así como el cumplimiento de los términos y controles contractuales.

Finalmente, la ACP mencionó a los participantes que durante el proceso de Evaluación del EsIA por parte de la ANAM, el documento estará disponible por un periodo de 15 días hábiles, contados a partir de la publicación del aviso, en el Centro de Documentación de la ANAM, con la finalidad de recibir comentarios y recomendaciones para el EsIA, siendo la ANAM la encargada de recibirlos para completar el proceso de revisión.

# Un asiduo visitante

Cada año más de 14,000 barcos utilizan el Canal de Panamá en busca de reducir tiempos en el transporte de su carga o bien como un atractivo turístico para sus pasajeros.

Pero hay otras embarcaciones para las que el tránsito por la vía acuática panameña forma parte de una experiencia académica sin comparaciones.

Este es el caso del Buque Escuela Cuauhtémoc de la Armada de México que este año cumplirá su tránsito número 30 por el Canal de Panamá, a la vez que celebra sus 25 años de construcción.

La embarcación, un velero de instrucción para los marinos mexicanos, atracó en las riberas de la vía acuática como parte de su Crucero 2007, el cual incluirá su trigésimo recorrido por el Canal de Panamá.

Este año el Cuauhtémoc hará escalas en puertos de Colombia, Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Dinamarca, Finlandia, Suecia, Polonia y España. En alguno de estos competirá en varios festivales de vela antes de regresar en octubre próximo al Canal de Panamá para completar su tránsito número 30 por esta vía.

Para la tripulación de este buque, la experiencia de surcar las aguas canaleras es un elemento vital en el entrenamiento de los futuros marinos mexicanos y de otras



nacionalidades latinoamericanas que también forman parte de la travesía.

El capitán Mario Carbajal Ramírez, comandante del Buque Escuela,

manifestó que la travesía por los 80 kilómetros de extensión de la vía panameña representa un momento importante para quienes viajan a bordo del Cuauhtémoc. “No todo el mundo puede decir que ha

navegado a cierto nivel sobre el mar”, indicó en referencia al sistema de esclusas del Canal que eleva a los buques hasta 26 metros al momento de llegar al Lago Gatún.

Una opinión similar tuvo el teniente de navío Edgar Ramírez quien cruzó el Canal como cadete y ahora lo vuelve a hacer, pero en calidad de oficial. “Esta es una experiencia interesante e importante en nuestras carreras porque aprendemos a navegar en aguas restringidas”.

El Cuauhtémoc también ha sido testigo de cómo Panamá ha sabido administrar con eficiencia su Canal desde la transferencia al mediodía del 31 de diciembre de 1999.

El capitán Carbajal Ramírez recordó que llegó a pasar por el Canal cuando era operado por Estados Unidos, sin embargo, considera que el servicio se ha mantenido luego de la transición. “Como usuario no hemos sentido ninguna diferencia porque se siguen cumpliendo con todos los estándares”.

Además de su récord de transitos por el Canal de Panamá, este buque mexicano también tiene entre sus registros hazañas como completar tres viajes de circunnavegación, haber cruzado 12 veces la línea ecuatorial, 23 ocasiones el Meridiano de Greenwich, nueve veces la línea internacional del tiempo y dos vueltas por el Cabo de Hornos.



*Al tiempo que el Cuauhtémoc celebra este año su tránsito número treinta por el Canal de Panamá, también festejará su aniversario de construcción número veinticinco. La tripulación del velero realizó en Panamá diversas actividades, entre ellas una sesión informativa en instalaciones de la ACP.*



# Junta Directiva hace anuncio so

**- ACP escuchó peticiones de la industria**



La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) dio a conocer su propuesta para modificar las reglas de arqueo y de los peajes de la vía acuática.

El 2 de febrero de 2007 la ACP había anunciado su intención de adoptar un precio que refleje el valor comercial de los servicios que ofrece la ruta panameña.

Luego de 30 días de consultas, la entidad llevó a cabo una audiencia pública el pasado 14 de marzo. Atendiendo solicitudes de la industria marítima internacional, la propuesta publicada en el Registro del Canal de Panamá contiene modificaciones con respecto a la anunciada originalmente. En ese sentido, la entrada de los nuevos cargos prevista para mayo de este año fue pospuesta de la siguiente manera:

- Para los buques de carga general, graneleros secos, buques cisterna, portavehículos y otros, la entrada en vigencia será en julio de este año.

Los buques de carga refrigerada y de

pasajeros mantienen la fecha establecida para octubre de 2007, al igual que los portacontenedores, para mayo de 2008

Debido a ello la ACP abre un nuevo período de consultas para recibir sugerencias y comentarios de las partes interesadas por los próximos 15 días.

“Con esta propuesta se provee a los clientes del Canal de Panamá información estable de precios hasta el 2009; algo que no se aplica en ninguna otra industria”, declaró el Administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta.

“Este proceso abierto y transparente ha dado a la ACP una oportunidad de entender las necesidades de la industria marítima. Sus representantes nos dijeron que querían una extensión en el período de ejecución, y nosotros los hemos escuchado”, precisó Alemán Zubieta.

La propuesta de peajes de la ACP se dirige a que el Canal cobre por el valor del servicio que brinda a sus clientes, en la medida en que la vía acuática -en virtud de la globalización- se convierte cada día más en una importante arteria de la cadena mundial de transporte.

Tras la revisión de los nuevos comentarios que reciba, la Junta Directiva de la ACP tomará una decisión final, la cual recomendará al Consejo de Gabinete de la República de Panamá para su aprobación.

La ACP propone modificar las reglas de arqueo y los peajes de la siguiente manera:

- Calado máximo de desplazamiento vs. calado de arribo: Con el propósito de simplificar y agilizar el proceso de cobro, se propone modificar la forma de cobro para los buques a los que se los cobra por tonelaje de desplazamiento, de manera que se les cobre por el calado máximo de desplazamiento en vez del calado al arribo del buque a aguas del Canal.
- Cambios administrativos: Se proponen algunos cambios administrativos que no tendrán un impacto económico sobre los clientes. Los cambios consisten en revisiones de redacción y forma, no de fondo.
- Buques de pasajeros: Para los buques de pasajeros, la ACP

propone el cobro de los peajes sobre la base de la capacidad máxima de pasajeros del buque. En general, con este cambio, a los buques grandes se les cobraría sobre el número de literas y a los pequeños se les aplicaría el sistema basado en toneladas del Canal. Estos cambios se deben en su mayor parte a sugerencias de la industria especializada en este segmento, y constituyen un ejemplo de la forma en que la ACP se adapta a la industria.

• Peajes: Los ajustes y fechas de implementación en los peajes propuestos, dependen de cada uno de los segmentos que transitan por el Canal: buques portacontenedores, buques de pasajeros, carga general, refrigerados, buques graneleros, buques cisterna y portavehículos. Estos ajustes brindan una estabilidad de tres años en los precios del Canal de Panamá. Ésta es la primera ocasión en los últimos cuatro años en que se aplica un cambio a los segmentos que no transportan contenedores.

# o sobre modificación de peajes

## Economistas defienden posición de Panamá

*La nueva propuesta de peajes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) contribuirá a capturar el valor del servicio y de las ventajas que la vía acuática ofrece a sus clientes al significar para éstos importantes ahorros en tiempo y distancia, coinciden analistas económicos y financieros.*

Luego de conocer la política de peajes de la ACP para el período 2007-2009, el economista Guillermo Chapman sostuvo que la iniciativa “es cónsona con el objetivo de capturar una porción importante del valor que la vía tiene para los usuarios en razón de los ahorros que éstos logran de su utilización”.

El también ex ministro de Planificación y Política Económica, y actual presidente de la firma consultora INDESA, agregó que los nuevos peajes servirán además para que el Canal mantenga una política de aportes crecientes al Tesoro Nacional ya que los mismos se constituyen en recursos claves “para el desarrollo de los panameños más necesitados”.

Por su parte Roberto Brenes, gerente general de la Bolsa de Valores de Panamá, coincidió en que la política de peajes propuesta por la ACP es necesaria para garantizar el servicio eficiente de la vía interoceánica, aunque los aumentos sean “el componente difícil de la ecuación en el plan de mejoramiento del Canal”.

“No hay nada más caro que un mal servicio o un aumento de costos por falta de una ruta eficiente como la nuestra”, manifestó el analista al recordar que si el Canal de Panamá agota su capacidad de servicio ello le impedirá atender la creciente demanda de la industria naviera.



El Canal reduce tiempo y distancia en comparación con otras rutas marítimas alternas, lo que se traduce en ahorros en los costos de transporte para los usuarios de la vía acuática panameña, había recordado esta semana la ACP al informar sobre la nueva estructura tarifaria.

Por ejemplo, un buque entre Yokohama, Japón y Nueva York, Estados Unidos, puede acortar 3,327 millas náuticas si toma la ruta de Panamá en vez de la del Canal de Suez. En el mismo sentido, el ahorro entre Yokohama y Nueva Orleans es de 5,260 millas náuticas en comparación con el Canal de Suez y 6,496 millas con relación al Cabo de

Buena Esperanza en África.

Estos ahorros también benefician otras regiones como Sudamérica. Por ejemplo, entre Chile y Europa el ahorro es de alrededor de 1,300 millas náuticas, y entre Ecuador y Nueva York de 7,366 millas náuticas.

Luego de un mes de consultas con la industria naviera internacional, la Junta Directiva de la ACP anunció el pasado jueves 5 de abril su decisión de aplazar hasta julio próximo la entrada en vigencia de las modificaciones a las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá. “Escuchamos lo que nos dijeron los representantes de la industria”, dijo en su momento Alberto Alemán Zubieta, Administrador de la ACP.

La propuesta de modificación de los peajes busca adoptar un precio que refleje el valor comercial de los servicios que ofrece la ruta panameña.

Con la decisión, la entrada en vigencia de los nuevos cargos fue aplazada de mayo a julio de 2007 para cinco de los ocho segmentos de mercado (carga general, graneleros secos, buques cisterna, portavehículos y otros) Para los segmentos de carga refrigerada y pasajeros, los nuevos cargos regirán desde octubre de 2007, mientras que para los portacontenedores comenzará en mayo de 2008.

La medida fue tomada en consideración a las solicitudes de la industria expresadas en la audiencia pública del pasado 14 de marzo y a los comentarios enviados durante el período de consulta convocado por la ACP entre el 2 de febrero y 12 de marzo del año en curso.

Cabe señalar que a partir del jueves 5 de abril se abrió un nuevo período de consultas de 15 días para recibir sugerencias y comentarios de las partes interesadas. Concluida esta etapa la Junta Directiva de la ACP tomará una decisión final, la cual recomendará al Consejo de Gabinete de la República de Panamá para su aprobación

# Ampliación preservará calidad y cantidad del agua de la Cuenca

La cuenca del Canal es la fuente del 95 por ciento del agua potable que se consume en la ciudad capital, Colón, San Miguelito y próximamente en el sector oeste de la provincia de Panamá.

**D**urante los más de 92 años de operación de la vía acuática se ha preservado la calidad de ese recurso, y con la ampliación de la vía acuática no será la excepción.

El gerente de Proyectos de Capacidad de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Jorge de la Guardia, explicó que la construcción del tercer juego de esclusas no afectará la calidad ni la cantidad de agua que brota de la cuenca hidrográfica porque el proyecto replicará el modelo usado en la vía desde su apertura en 1914.

“Con la ampliación no se va a afectar la calidad del agua”, indicó el especialista al recordar que la ACP propició múltiples estudios que descartaron la posible salinización del Lago Gatún, principal fuente del recurso para la potabilización, debido a que la ampliación seguirá el principio de tres escalones en las nuevas esclusas.

Detalló que los tres niveles de las esclusas del Canal en el Pacífico y el Atlántico han evitado la salinización por más de 92 años, por lo tanto ese principio se mantendrá con el tercer juego de esclusas, sumado a los proyectos de tinas de reciclaje y la profundización del Lago Gatún que contribuirán a aumentar la cantidad de agua para el consumo de la población.

La cuenca del Canal provee de agua a las plantas potabilizadoras de Miraflores, Chilibre y Monte



Esperanza en Colón que abastecen del líquido a las poblaciones de estas áreas metropolitanas. A partir del próximo año, la cuenca también será la fuente principal del recurso para el sector oeste de la provincia de Panamá gracias a la nueva planta de La Chorrera, cuyo proceso de licitación ya adelanta la ACP en conjunto con el IDAAN.

Para reforzar la vigilancia sobre la calidad del recurso, la ACP también trabaja en un programa de monitoreo para medir el agua “de

forma tal que si por cualquier razón notamos alguna variación en la calidad, podamos tomar medidas de mitigación inmediatamente”, apuntó la fuente.

De la Guardia agregó que al mantener el actual sistema de esclusas también se minimiza la posibilidad de la migración de especies entre el Atlántico y el Pacífico. “Desde 1914 han habido migraciones mínimas”.

La ACP además mantiene

programas de reforestación y educación ambiental dentro las de comunidades de la cuenca bajo la filosofía de que la conversación es la clave para preservar la calidad y la cantidad del agua que consumen los panameños.

Cuando las cuencas son afectadas por factores como la deforestación, los fenómenos que ocurren son sequías más severas y de igual manera fuertes tormentas que resultan en inundaciones. Esto impacta de manera directa sobre la calidad del agua.

“Cuando se deforesta el agua de las lluvias pega directamente en el suelo, nada la retiene y se va al río, lo que ocasiona las inundaciones. Además arrastra sedimentaciones que ensucian los ríos y la calidad del agua”, precisó el gerente de Proyectos de Capacidad de la ACP.

“Tenemos que tomar conciencia de que tenemos un recurso que es renovable en la medida en que lo cuidemos, si lo dejamos, ese recurso va a acabarse y vamos a sentir las consecuencias”, advirtió De la Guardia al recordar la degradación que fuentes de agua de la capital como los ríos Matasnillo, Matías Hernández o Juan Díaz.



# Colonenses con mucho empuje

*Tomar una herramienta, ponerse los guantes y trabajar en turnos no se consideraba en el pasado apropiado para las mujeres. Hoy los tiempos han cambiado. El ejemplo de trabajo y compromiso que ellas dan, en especial en el Canal de Panamá, demuestra que cuando se quiere, se puede.*



**Zuleika de Alba, Mecánica:**  
“Ingresé a la fuerza laboral canalera en octubre de 1992, como aprendiz mecánica, en las esclusas de Gatún. Mi empeño y los resultados obtenidos me han permitido disfrutar del aprecio y respeto de mis compañeros y supervisores. El trabajar en el Canal de Panamá, es y ha sido para mí de mucha satisfacción personal como panameña que soy, pero más que todo doy gracias a Dios porque esta ha sido la fuente que me ha permitido alcanzar metas trazadas. No hay barreras que nos detengan cuando nos atrevemos a decir: yo puedo”.



**Amarelis Ivette Rentería de Flores, Electricista:**  
“En la Universidad Tecnológica de Panamá obtuve el título de técnico en Operaciones Portuarias Marítimas. En 1997 tuve que decidir entre un empleo en un puerto reconocido o participar en el Programa de Aprendices de la PCC. Sin dudar, decidí aceptar el reto de entrenarme como electricista, cargo que desempeño desde el año 2001. No es fácil trabajar en un ambiente masculino, sin embargo, he descubierto con el paso de los años, que en la mayoría de las ocasiones las barreras difíciles han sido colocadas por nosotras mismas. El trabajar en un campo no tradicional me ha permitido desarrollar aptitudes y actitudes que me han sido útiles para el desenvolvimiento en los ámbitos personal y profesional con gran satisfacción. Esto lo he logrado gracias a nuestro creador Jehová

Dios, quien me ha permitido guardar el equilibrio necesario para realizar los trabajos brindando lo mejor de mí y para compartir con mi familia el tiempo de la calidad que merecen”.



**Guadalupe Solís Mendoza, Técnica de Mantenimiento:**  
“Me gradué como contadora en el Colegio José Guardia Vega. Fui la primera mujer en entrar a las esclusas como mecánica. En 1998, obtuve una promoción permanente como Inspectora Técnica de Mantenimiento. Soy especialista certificada en termografía infrarroja y análisis de aceite. En 2006 obtuve el título de Ingeniera Industrial en la ULACIT y actualmente estoy estudiando una Maestría en Administración de Recursos Humanos.”



**Yolanda Sánchez Mendoza, Programadora de Mantenimiento Interina:**  
“Estudí un curso de mecánico de máquinas y herramientas por dos años en el entonces INAFORP. Trabajé en diferentes empresas como mecánica tornera, soldadora y hojalatero. Estudié mi carrera universitaria de noche; obtuve los títulos de Técnico en Ingeniería con especialización en mecánica Industrial, Licenciatura en Tecnología con especialización en mecánica Industrial y Licenciatura en Ingeniería Industrial. Me inicié en esta empresa en 1996 en el programa de aprendices como mecánica tornera. He laborado en las esclusas de Gatún en todos los talleres de mantenimiento de la planta. En la actualidad me desempeño como programadora de mantenimiento.”



**Mara Durán, Inspectora Interina de Mantenimiento:**  
Ingresé a la Comisión del Canal de Panamá en el plan de Aprendizaje para la especialización del cargo de electricista en 1998. Me gradué e inicié el proceso para calificarme como electricista. Durante este período participé en el proceso de modernización y conversión de los sistemas mecánicos a hidráulicos y electro-hidráulicos de compuertas, válvulas de vástago ascendente y equipos de locomotoras. Me desempeñé como Inspectora Técnica de Mantenimiento Interino. He podido desempeñar mis labores de manera profesional resaltando mis fortalezas y reforzando mis debilidades. A las jóvenes que se inician en alguna profesión no tradicional para mujeres, les diré que toda meta se logra con perseverancia y deseos reales de hacer algo”.



**Michele Virginia Reece McClaren, Inspectora de Obras:**  
“Inicié mis labores en esta empresa en 1993. Empecé como empleada temporal en el puesto de secretaria del Superintendente. En 1996 fui seleccionada como aprendiz de mecánico torner. Una vez finalizado el aprendizaje hice mi entrenamiento como operadora de locomotoras. Paralelamente estudié en la Universidad Tecnológica de Panamá donde obtuve la licenciatura en Tecnología Industrial con especialización en Administración y luego la de Ingeniería Industrial de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y

Tecnología. Actualmente, trabajo como inspectora de Obras para la división de contratos. No he dejado de estudiar, pues ahora estoy especializándome con una Maestría en Salud Ocupacional y Seguridad Industrial. Estoy orgullosa de trabajar en la ACP.”



**Sara Rivera de Brenes, mecánica de instrumentos de precisión.**  
“IncurSIONÉ en el Programa de Aprendices de la Comisión del Canal, en 1985, como Mecánica Tornera. Fui una de las primeras mujeres en trabajar en los Astilleros Industriales. En 1995 entré al Programa de Movilidad ascendente donde me certifiqué como mecánica de instrumentos de precisión.. Junto a tres compañeros dimos inicio al primer Laboratorio de Calibración de la ACP realizando todos los procesos, procedimientos y documentaciones necesarios para el funcionamiento efectivo de un laboratorio. Me pongo metas a corto plazo, de las cuales puedo ver sus frutos, no gasto mi tiempo en cosas que no den beneficios”.



**Gisela de Losada, Pasacable.**  
“Empecé a trabajar en el Canal en el 2004 como pasabarcos. Ahí aprendí las maniobras de los barcos, así que quise tener la oportunidad de hacer las maniobras desde las esclusas y me la dieron así que aquí estoy como pasacable de los muros. Yo pescaba en botes artesanales en el Pacífico, en Boca La Caja, y desde entonces anhelé esto. Empecé a tomar cursos, estudié y pude lograrlo. Cuando a uno le gusta su profesión y la ama, es mucho más fácil hacer todo. A las jóvenes les puedo decir que si tienen un anhelo, que luchan, porque todo lo podemos lograr.

# Un trabajo transformado en pasión

*Con el Torneo de Tiro de Línea los trabajadores de las tres esclusas del Canal de Panamá han convertido su faena diaria en un concurso que cada año se vuelve más competitivo y esperado*



La tradición inició en el año de 1956 y desde entonces se han incorporado otras pruebas a esta singular especialidad tan característica de la operación del Canal de Panamá.

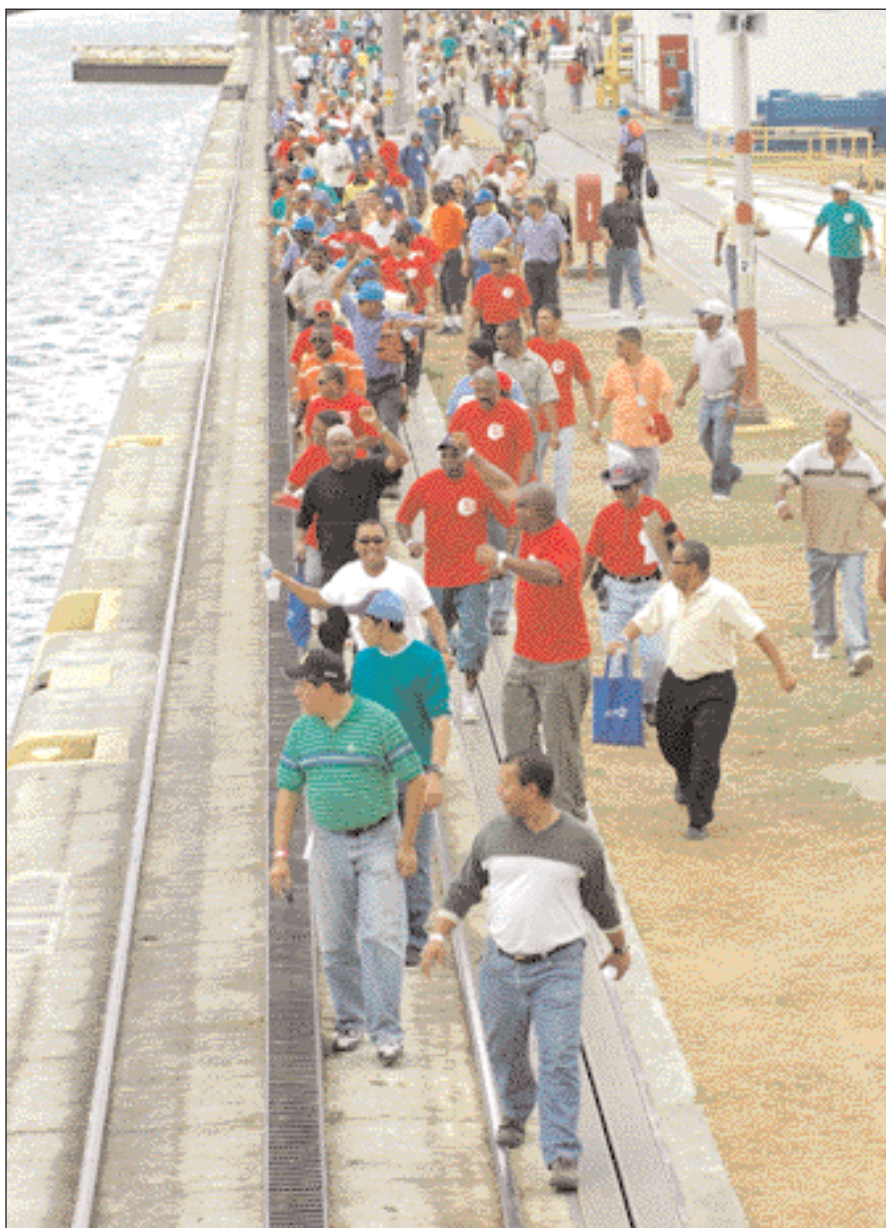
Esta vez representantes de las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún fueron seleccionados luego de competencias internas para representar a sus respectivas divisiones en las pruebas de tiro de línea de altura, distancia y precisión, además de la carrera de botes.

Como si el esfuerzo no fuera suficiente, un candente sol le dio un ingrediente adicional al torneo de este año celebrado en las esclusas de Pedro Miguel. Mientras los competidores entregaban sus mejores esfuerzos, la jornada transcurrió al ritmo de música y bailes interpretados por los propios colaboradores de la Autoridad del Canal de Panamá.

Momentos de emoción se vivieron a lo largo de toda la competencia en la que relucieron las mejores habilidades de los trabajadores canaleros.

La carrera de botes, por ejemplo, resultó muy reñida hasta que el equipo Gatún, integrado por Raúl Nelly, Harold Hines y Octavio Rodríguez, se alzó con el primer lugar al cubrir la distancia de 2,000 pies en un tiempo de cuatro minutos y 42 segundos. En segundo puesto llegó la delegación de Pedro Miguel formada por Julio Hassán, Rigoberto Rodríguez y Alberto Cabezas. Miraflores terminó tercero con el trío de Marcel Escobar, Orlando Herrera y Eliécer Vivies.

Pero la competencia más difícil se



vivió en el tiro de línea, ya que se necesitaron varias rondas de desempate antes de definir a los

ganadores. Con las pruebas se demostró la capacidad y el empeño que ponen todos los días los

trabajadores de la ACP para hacer del Canal una empresa de excelencia mundial.

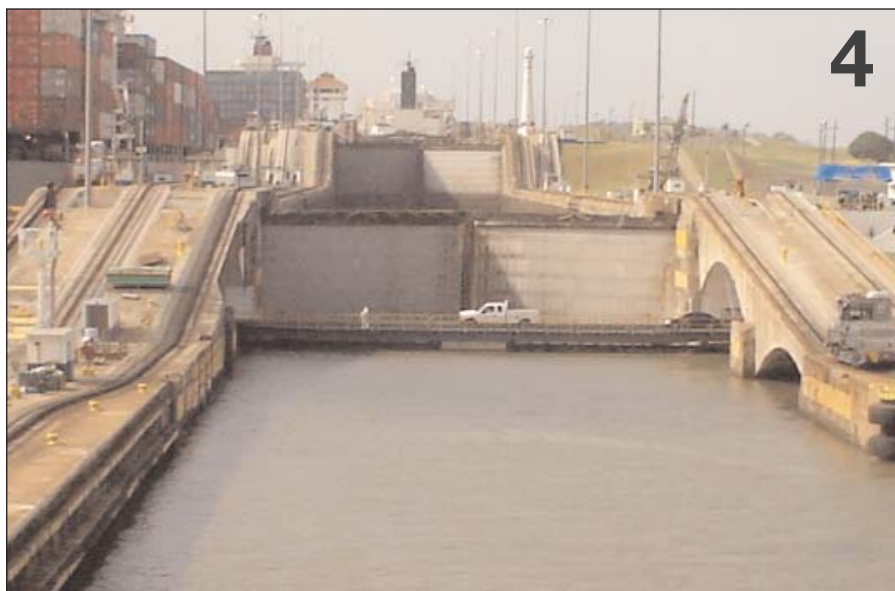
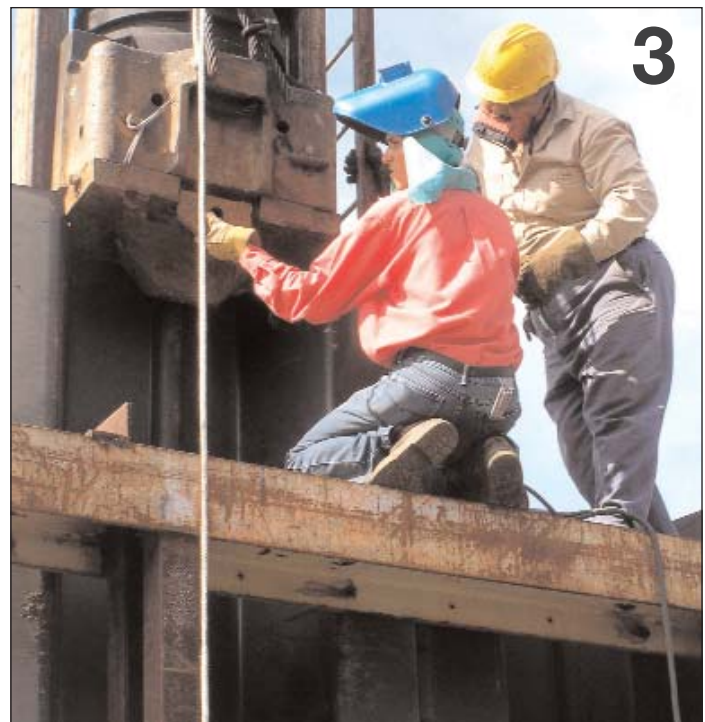
Julio Hassán, botero de la esclusa de Pedro Miguel, se alzó con el primer lugar del 52 Torneo de Tiro Línea al registrar el mayor puntaje en las tres pruebas de distancia, precisión y altura. Después se ubicó su colega de Miraflores Osvaldo Acuña, mientras Rigoberto Rodríguez, de Pedro Miguel, obtuvo la presea de bronce.

Los otros competidores prometieron que volverán el próximo año por una nueva oportunidad y en busca de preservar esta peculiar tradición del Canal de Panamá.



*La animación de las barras y el entusiasmo de los competidores fue la nota característica de esta jornada.*

# El Canal en imágenes



- 1 Portavehículos 2**  
Jim R. Delgado, líder de mecánico en antenas
- 2 Alrededor del mundo**  
Jaime Massot, hidrólogo
- 3 Aprendizaje, atención y liderazgo**  
Rogelio A. Manning, ingeniero civil
- 4 Tánsito marítimo**  
vehicular y peatonal en Gatún, Sergio A. Castillo,  
Recursos Humanos

# Cardenal colombiano se interesa en el Canal

El Cardenal Alfonso López Trujillo, Presidente del Pontificio Consejo para la Familia, se tomó un momento de su visita al país para conocer un poco de la historia, el presente y el futuro del Canal de Panamá.

El cardenal colombiano fue recibido en el Centro de Visitantes de Miraflores por colaboradores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) quienes le detallaron el funcionamiento de la vía acuática y sus planes de modernización.

La autoridad eclesiástica se mostró complacida de entender mejor el servicio que presta el Canal y agradeció con una bendición a todos los panameños y los trabajadores de la ACP.

El prelado estuvo acompañado por el Nuncio Apostólico, Monseñor Giambattista Diquattro, y el Arzobispo de Panamá, José Dimas Cedeño.



El Cardenal López Trujillo durante su visita a las salas de exhibición de Miraflores, acompañado por José Dimas Cedeño, Arzobispo de Panamá, y el guía del Canal, Jaime Robleto.

## 800 turistas desembarcan en muelle de la ACP



Alrededor de 800 turistas aprovecharon un nuevo servicio que ofrece el Canal de Panamá al desembarcar en la estación de amarre de Cucaracha, localizada en la ribera este de la vía, justo debajo del Puente Centenario.

Los visitantes participaron en un tránsito parcial por el Canal y luego tomaron los autobuses en los que continuaron su gira turística por el país.