

Revista informativa de
la Autoridad del Canal
de Panamá ACP



Un millón de tránsitos

Nueva marca para Panamá

Escucha todos los sábados

LA CUENCA AL DÍA

KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROVINCIAS CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 A.M.

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 MEDIODÍA

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

101.9 FM (PANAMÁ, COLÓN, KUNA YALA Y DARIÉN)

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 A.M.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 A.M.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 A.M.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 A.M.



ВІСЛОВОД ДЕР СУМІТ ДЕ БУЛИЛИ

УСБ



travesía



compás



trayectoria

EL FARO

Octubre 2010-No.32

JUNTA DIRECTIVA:

- R. mulo Roux (Presidente)
- Adolfo Ahumada
- Marco A. Ameglio S.
- Rafael E. B rcoenas P.
- Guillermo O. Chapman, Jr.
- Nicol s Corcione
- Ricardo de la Espriella Toral
- Norberto R. Delgado D.
- Eduardo A. Quir s B.
- Alfredo Ram rez, Jr.
- Jos A. Sosa A.

- Alberto Alem n Zubieta
Administrador

- Jos Barrios Ng
Subadministrador



ambiente p g.5-6

El hombre del tiempo.

abordaje p g.19-20-21

El Canal impondr su marca.

travesía p g.7-8-9

Uno en un mill n.

trayectoria p g.22-23

De Cooperstown al Canal.

punte p g.10-11-12

Relatos pr cticos.

reseña p g.24-25

Noticias del Canal.

compás p g.17-18

Del Uverito a Times Square.

brújula p g.26

Recuerdos de juventud.

Fern n Molinos D.
Vicepresidente de Comunicaci n
Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicaci n

Vicente Barletta
Jefe de Redacci n

Fot grafos:
Armando De Gracia
Nicol s Psomas
Bernardino Freire
Lina Cossich
Abdiel Julio
Javier Conte
Edward Ortiz

Dise o y diagramaci n:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

UN MILLÓN DE HISTORIAS

El hito de alcanzar un millón de tránsitos escribe un nuevo capítulo en la historia del Canal de Panamá. En varias ocasiones en **El Faro** hemos mencionado que en la vía interoceánica hay un millón de historias, y ésta lo confirma.

Lo decimos porque detrás de cada hecho hay un sinnúmero de vivencias y de circunstancias que también son dignas de contar.

Por ejemplo, oficialmente, el vapor Ancón inauguró el Canal con su tránsito de la vía el 15 de agosto de 1914. Pero anteriormente, el primer tránsito completado a través del Canal tuvo lugar, como parte de una rutina de trabajo, el 7 de enero de 1914 cuando la grúa *Alexander La Valley* vino a través de las esclusas del Pacífico sin ningún tipo de ceremonia.

Noventa y seis años después, el *Fortune Plum* escribe su nombre en la historia del Canal como el tránsito millón, pero también habrá que inscribir el de los pasacables, prácticos, capitanes de remolcadores, operadores de locomotoras, controladores de tránsito, analistas de mercado y muchos otros que todos los días hacen posible las tareas de cruzar un buque de un océano a otro a través del Canal de Panamá.

El tránsito millón, más que un número histórico o simbólico, es un testimonio de la contribución del Canal al comercio mundial y a la unión de los pueblos, además de la confirmación del servicio que hoy Panamá brinda al mundo con empeño y determinación. Eso sí, pensando primero en Panamá.

Antonio Grandison

EL HOMBRE DEL TIEMPO

Entre el sinnúmero de profesionales con los que cuenta el Canal de Panamá, llama la atención uno que todos los días mantiene informado sobre el estado del tiempo. Es meteorólogo, sondista aeronáutico, pero para sus compañeros de trabajo y amigos sencillamente, Antonio Grandison: el hombre del tiempo.

Por Luis Enrique Viquez

Desde hace más de 20 años el trabajo de Grandison es enviar cada día al espacio aéreo panameño una sonda provista de sensores de temperatura, humedad y de presión atmosférica, la cual determina la velocidad y dirección del viento. Asimismo, la sonda lleva un GPS (Sistema de Posicionamiento Global) para saber en todo momento su ubicación y altitud. Las dos antenas satelitales que lleva emiten la señal que luego es bajada a tierra, vía frecuencia ultra alta (UHF), en este caso, a la estación ubicada en Corozal.

Todas las mañanas, a las 7:00, Grandison suelta un globo meteorológico de látex, inflado con helio, que lleva consigo la sonda. Ésta se eleva a razón de 300 metros por minuto, con una autonomía de vuelo de entre 60 y 80 minutos. Luego cae lentamente a la superficie.

En ese tiempo la sonda envía la información, la cual es captada y procesada por el meteorólogo en tierra, con el fin de crear un modelo o pronóstico que es recibido por múltiples oficinas estatales de hidrometeorología en Panamá y Estados Unidos, a saber: el Centro Hidrológico de la ACP; Hidrometeorología de la Empresa de Transmisión Eléctrica S.A. (ETESA); la Universidad de Panamá; y el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. En Estados Unidos se recibe la información procesada en el Comando Sur y el Centro de Huracanes, ambos con sede en Miami, Florida, y el Centro Hidrológico de Estudios Meteorológicos, en Washington.

La información captada y procesada por cada vuelo de la sonda tiene una validez de 12 horas.

El intercambio de información con los organismos estadounidenses se da en virtud de un acuerdo existente entre esas agencias federales y la ACP.



Uso de la información hidrometeorológica

La información recogida por la sonda e interpretada por Grandison es muy valiosa para que la División de Ambiente de la ACP desarrolle los programas y diagnósticos. Como se dice en buen panameño: Con qué se come eso?

No hay que olvidar que el nervio motor que mueve las operaciones del Canal de Panamá es el recurso agua, en consecuencia, se debe contar con información precisa y a tiempo sobre el comportamiento del clima. El mes de sequías o exceso de precipitación pluvial para la toma de decisiones y/o ejecución de planes de emergencia, que hagan posible el tránsito eficiente, seguro e ininterrumpido por la vía acuática. O bien, para los pronósticos que a diario emite ETESA y que son de uso valioso, no sólo para esa entidad estatal, sino también para el Sistema Nacional de Protección Civil (Sinaproc).

Esta información es muy sensible para que la División de Ambiente establezca el modelo de pronóstico meteorológico de la Cuenca Hidrográfica del Canal, la cual exige de nosotros un constante monitoreo, dice con orgullo el radiosondista.

Adelanta que partir de octubre de este año se lanzarán dos sondas a la atmósfera; a las 7:00 a.m. y a las 7:00 p.m.

En adelante, cuando lea en los diarios y/o escuche el pronóstico del tiempo de en alguna estación de radio o televisión, que emite ETESA o el SINAPROC, habrá de tener presente a un profesional abnegado y casi anónimo fuera de la ACP; al radiosondista que recibió y codificó esa información que hizo posible que usted esté preparado para salir a la calle y encontrarse un día soleado, nublado o un aguacero. Pense en Antonio Grandison el hombre del tiempo!

Grandison durante su faena diaria de enviar la sonda meteorológica.

Una larga carrera

Antes de incorporarse a la antigua Comisión del Canal de Panamá, ahora ACP, Antonio Grandison cumplió una larga y exitosa carrera como hidrometeorólogo.

- Se formó en la Escuela de Meteorología de la Universidad de Panamá.
- En la década del 70 ingresa a trabajar en la sección de comunicaciones de la otrora Dirección de Aeronáutica Civil (DAC), en el antiguo Aeropuerto Internacional de Tocumen.
- Pasó al Departamento de Meteorología de la DAC, hasta llegar a supervisor de estaciones meteorológicas aeronáuticas, hasta 1981.
- Ingresa al 24 Escuadrón de Meteorología de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, acantonado en la base de Howard, entrada Pacífica del Canal.



La mañana del sábado 4 de septiembre la rutina en las esclusas de Miraflores era la usual. Cuando se trabaja las 24 horas, los 365 días del año, no hay distinción. Pero ese día en particular, aunque muchos lo ignoraban, no resultó uno más en el calendario.

U
N
O

EN UN MILLÓN

El sábado 4 de septiembre de 2010 fue todo lo contrario a un día más en el Canal: fue una fecha histórica. A las 6:45 de la mañana, el buque granelero *Fortune Plum*, cuyo nombre presagiaba su suerte, se convirtió en el tránsito un millón de la vía interoceánica desde su apertura el 15 de agosto de 1914.

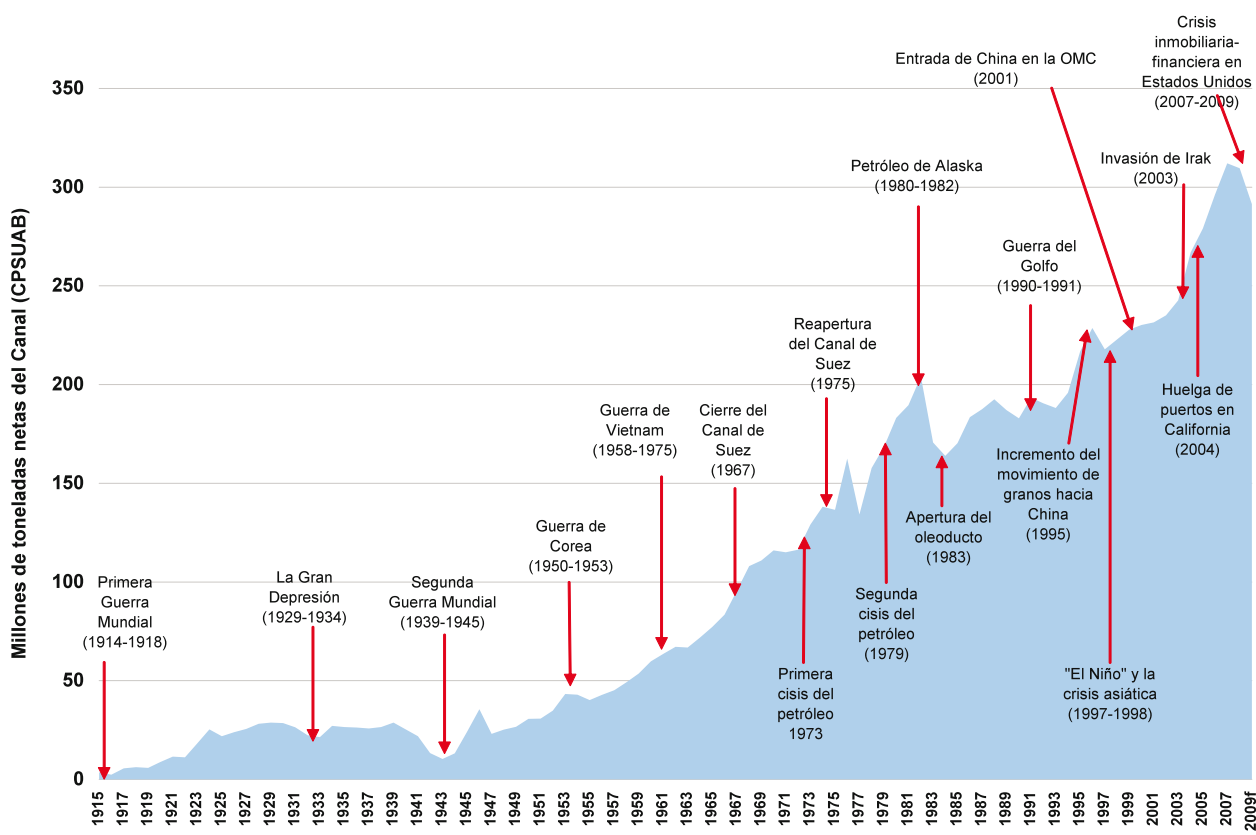
Para las decenas de trabajadores del Canal que participaron en el tránsito, el paso del *Fortune Plum* significó el mismo esfuerzo y dedicación que le habían puesto a los otros 999,999.

Sin duda que es una cifra histórica y simbólica, pero en términos de servicio al cliente, todos los

tránsitos reciben la misma calidad excepcional, comentó Valentine Lynch, supervisor de la Unidad de Administración de Precios y Peajes de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP. Aunque todos los tránsitos son atendidos igual, Lynch sabía que ese sábado sería especial. Si no hubiera sido así, no se habría tomado el tiempo de encender su computadora bien temprano esa mañana para presenciar el histórico momento gracias a la magia de Internet.

A las 6 de la mañana, Lynch encendió su computadora y entró al *webcam* del Canal. ...l sabía que entre las 5:30 y 7:30 a.m. de ese día se alcanzaría el millón de tránsitos, pero no sabía a cuál buque le correspondería el honor, así que capturó la imagen de todos los que transitaban a esa hora.

Tráfico del Canal de Panamá y Algunos Eventos Mundiales



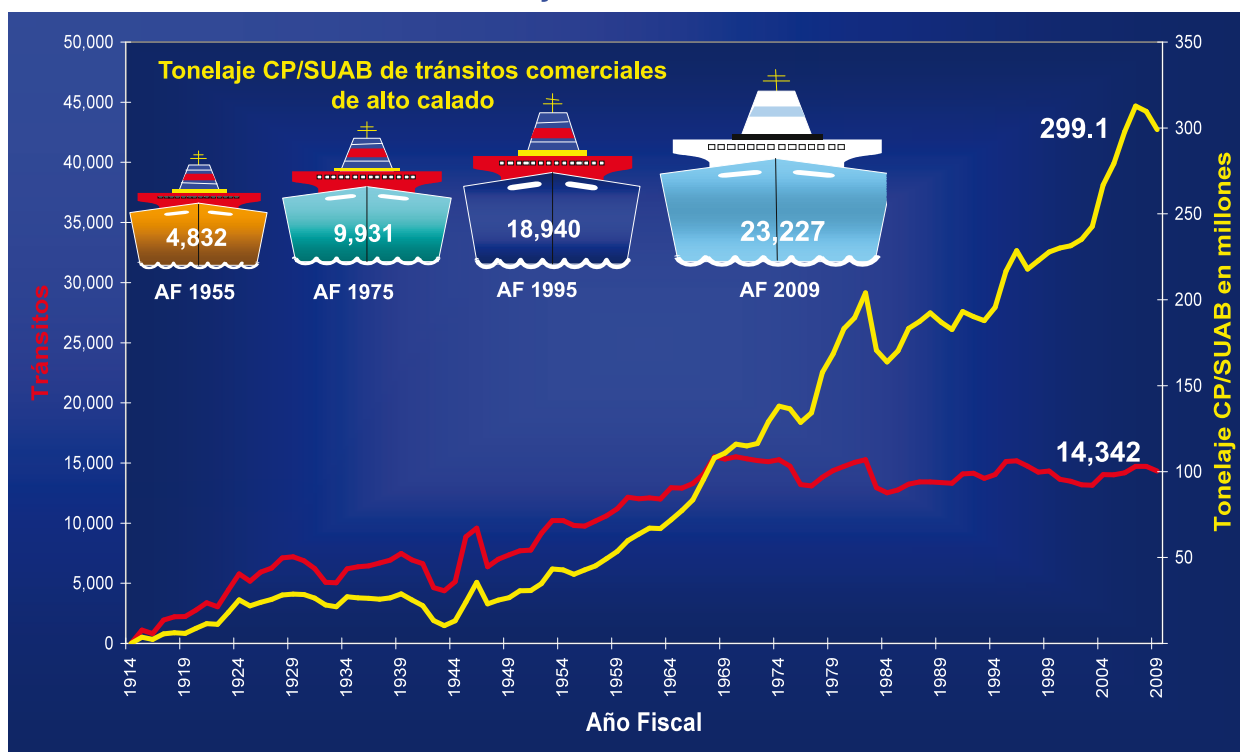
Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

El tema ha sido discutido por Lynch y varios de sus compañeros de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado. Allí, Javier Ho, especialista del segmento de graneleros, apostaba a que sería un buque de su segmento el que establecería la marca.

Este año ha habido un auge del segmento, así que tenía que respaldar mi segmento, relata Ho. Su pronóstico fue acertado.

La misma expectativa se vivió en el Centro de Control de Tráfico Marítimo donde los tránsitos de ese sábado 4 de septiembre fueron muy bien contabilizados y registrados para la historia a través de cámaras de video.

Tránsitos vs. Tonelaje CP/SUAB AF1914 – AF 2009



CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá)

El *Fortune Plum* entró a la historia de tránsitos en el Canal que empezó a escribirse el 15 de agosto de 1914 con el paso del vapor *Ancón*.

Otros registros históricos

Durante su primera operación, el Canal registró un total de 1,108 tránsitos. Al año siguiente la cifra disminuyó a 807 porque la vía estuvo cerrada de octubre de 1915 a mayo de 1916 debido a deslizamientos de tierra en el Corte Culebra.

El mayor número de tránsitos en un año se alcanzó en 1970 con 15,523, un repunte atribuido a los efectos de la guerra de Vietnam. En la actualidad, el Canal registra un promedio anual de 14,000 tránsitos, una cifra que se ha mantenido estable desde la década de 1960, aunque las dimensiones de los buques han aumentado de manera significativa (ver gráfica inferior).

FORTUNE PLUM: UN BUQUE AFORTUNADO

Por Mar a Eugenia de Sánchez

Oficina de Investigación y Análisis de Mercado

El *Fortune Plum* comenzó su tránsito desde la entrada del Pacífico del Canal de Panamá, a las 4:35 a.m. del sábado 4 de septiembre, en dirección norte, proveniente de China con destino a varios puertos en el Océano Atlántico, incluyendo el Puerto de Cristóbal en Panamá.

Con el devenir del amanecer, el afortunado *Fortune Plum* registró la marca del tránsito millonario, un muy importante hito en la historia del Canal de Panamá.

Este buque granelero fue fabricado en los astilleros chinos de Taizhou Sanfu Ship Engineering a orillas del río Yangtzé en las cercanías del puerto de Taizhou en la región central de China. El dueño del buque es Cido Shipping, una compañía con origen en Corea del Sur que se dedica a la operación, administración y alquiler de buques.

El *Fortune Plum* hizo su tránsito inaugural por la vía acuática, es decir, fue la primera vez que el buque transitó por el Canal de Panamá desde que fue lanzado al mar para entrega al propietario el 23 de julio de 2010.

STX Panoscean fue la compañía fletadora que alquiló el buque en este viaje; es la línea naviera más importante que opera buques graneleros por el Canal de Panamá con unos 200 transitos anuales.

Wilford & McKay, agencia naviera establecida en Panamá desde 1914, gestionó los trámites de tránsito por el Canal de Panamá, en representación del fletador. Según Jorge Corredoira, agente de operaciones de la agencia, el *Fortune Plum* cargaba aproximadamente 40,000 toneladas de productos de acero tales como rollos y laminas de acero provenientes de las más importantes acerías de China.

En el puerto de Cristóbal, el *Fortune Plum* desembarcó parte de su carga para compañías

El *Fortune Plum* al transitar las esclusas de Miraflores



El *Fortune Plum* cuando zarpaba del astillero en China hacia su propietario, Cido Shipping. Fuente: <http://www.sfshipyard.com>

locales que compran de Oriente para satisfacer la demanda, principalmente de la industria de la construcción.

En el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la ACP Canal de Panamá había muchas expectativas sobre este momento histórico. Desde comienzos del año fiscal se había determinado una posible fecha de ocurrencia del tránsito millonario, y varias oficinas de la ACP estaban dando seguimiento a esta importante fecha.

En el amanecer del 4 de septiembre, específicamente a las 6:45 de la mañana, el *Fortune Plum* arribó a las esclusas de Miraflores, contabilizándose así el tránsito millonario. Siete minutos antes, el buque PRAIA, portacontenedor de 32.29 metros de manga y 231 metros de eslora, y transitando en dirección sur, había arribado a las esclusas de Gatón convirtiéndose en el tránsito 999,999, informó Abraham Saaid, gerente del centro.

El *Fortune Plum* es un buque con 32.30 metros de manga (ancho), 189.99 metros de eslora

(largo) y con capacidad de 57,000 toneladas de peso muerto. Por su categoría de buque panamax, con las máximas dimensiones permitidas por el Canal de Panamá, el buque fue programado a transitar en horas tempranas para asegurar suficiente visibilidad a la hora de moverse por las esclusas y por el Corte Culebra, la sección más estrecha de la vía.

Ji Jian, capitán del navío, traspasó el mando a los prácticos del Canal, los capitanes Armando Segismund y Donald Kat, quienes tuvieron la responsabilidad de pilotear la nave en aguas del Canal hasta el lago Gatón. El capitán Ricardo Caballero culminó el tránsito en la tarde del 4 de septiembre, completando 14.7 horas de tránsito total. Se requirieron 17 pasacables y dos líderes para asistir al buque en el alineamiento en su travesía por las esclusas del Canal de Panamá. Apoyaron el tránsito dos remolcadores y seis locomotoras con dos cables en cada esclusa y un remolcador en el Corte Culebra.

En el periodo de octubre de 2009 a agosto de 2010, los buques graneleros que transitan por el Canal de Panamá han experimentado un muy saludable crecimiento de 23% en concepto de tonelaje de capacidad de carga, a pesar de los efectos negativos de la crisis mundial.

El granelero *Fortune Plum* se une a una flota mundial cada vez creciente de buques graneleros que responden en su gran mayoría a la fuerte demanda de materias primas de parte de China y que están listos a proporcionar transporte en la recuperación económica mundial que empieza a activarse.

PARA CUMPLIR UN SUEÑO

DEL RIN AL CHAGRES

Diego Porras tenía solo 12 años cuando supo que su pasión eran los barcos. Para ese entonces vivía con su familia en Alemania, pues su padre, Camilo Porras, era embajador de Panamá en ese país.

Por Nubia Aparicio S.

Residí en las riberas del Rin durante siete años, y a esto atribuyo mi interés por los barcos. No se cansaba de verlos pasar. Se sentaba por horas frente al río desde donde podía observar el ir y venir de aquel flujo mágico. Y una vez se dijo: algún día tengo que manejar un bicho de esos.

Si primero fue el interés juvenil de Diego de ver las embarcaciones con cargas procedentes de todo el mundo, después fue el hecho de tomar conciencia de que aquella arteria era de un linaje mítico. Porque, además de transportar especies entre los cuatro puntos cardinales, el Rin había llevado sobre sus aguas gran parte de la historia europea. De hecho, impuso su influencia en el viejo continente desde antes que el imperio romano remontara sus orillas.

Cuando veía pasar los barcos, yo soñaba, y pensaba: qué maravilla es todo esto! Sus padres ya ni se preocupaban cuando notaban su ausencia en la casa; sabían en lo que andaba el pequeño Diego.

Pero no terminó como botero en los lomos del gran río alemán. Su destino se cumplió en otras aguas de estirpe

no menos orgullosas: las del Chagres, que hacen de lecho y camino al Canal de Panamá, al cual ingresó a laborar en 1973, después de graduarse en U.S. Naval Academy (1970) y Georgia Institute of Technology (1972).



Diego en la orilla del río Rin, durante una de sus escapadas para ver los barcos pasar.



En coincidencia feliz para él, otro Porrás --su bisabuelo Belisario-- que fuera varias veces presidente de Panamá, representó al país aquel histórico 15 de agosto de 1914, cuando el Canal fue inaugurado con el cruce del Vapor Ancón, la primera nave que surcó de manera oficial sus aguas.

Trabajó como oficial de remolcadores; fue ascendido a capitán, en 1978; y obtuvo el puesto de práctico ilimitado del Canal en 1983 y el de vicepresidente de la Junta de Inspectores Locales en 1997. Se desempeña como capitán principal de puerto desde 1998.

El práctico de prácticos está casado desde hace 24 años con Gisela Mara Álvarez, con quien tiene dos hijos: Marta Mara, de 20 de años, y Camilo, de 14. Además, de su primer matrimonio tiene dos hijas mayores: Lolita y Lorena.

-Capitán, la labor del práctico es una actividad riesgosa, ¿cuáles son las cualidades más importantes que deben tener?

-A mi parecer, lo más riesgoso del trabajo de un piloto es subir y bajar al buque por la escala del práctico, especialmente cuando hay mal tiempo. El práctico siempre tiene que estar atento y preparado para cualquier eventualidad. En cuanto a maniobrar un buque, es importante que prevea con anticipación todas las circunstancias y se adapte rápidamente a lo inesperado para evitar accidentes o contratiempos.

-Explíquenos en pocas palabras la temática de ceder el buque al práctico del Canal, en vez de que el capitán de la nave continúe el tránsito por la vía.

-En realidad lo de ceder el buque al práctico quiere decir que el práctico del Canal pasa a encargarse de la navegación del buque. O sea, el práctico se hace responsable por la maniobra. Si esto no fuera así, sería difícil o imposible optimizar el Canal y pasar 40 buques todos los días. Es la única manera como se puede mantener un horario en las esclusas para no perder tiempo y esto requiere de mucha práctica.

- ¿Cómo es la actitud de los capitanes de otras nacionalidades cuando los prácticos del Canal abordan sus buques para hacerse cargo de la navegación?

-Por lo general el trato es muy bueno y cordial. Algunos capitanes ven con recelo la presencia del piloto del Canal, pero para la mayoría es como un

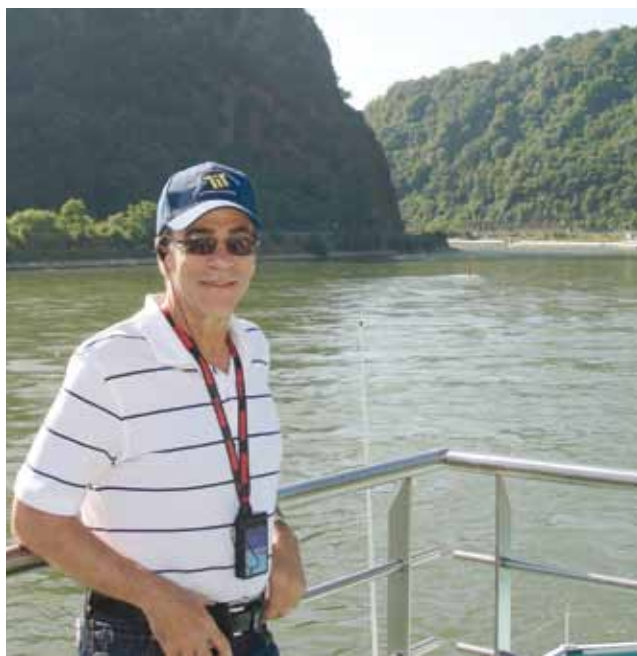


El capitán Porrás en el Centro de Control de Tráfico, lugar donde se monitorean todos los transitos que pasan por el Canal.

alivio recibirlo, ya que ellos no están acostumbrados a maniobrar buques en aguas confinadas...todo depende del práctico y la actitud del capitán. Con los años se hace más fácil para uno darle la confianza al capitán y conseguir que todos trabajen en equipo.

- Recuerda su primera experiencia como práctico? Quisiera compartir algunos detalles con los lectores de El Faro?

-Cuando entré a la fuerza de pilotos ya tenía muchos años de trabajar como capitán en los remolcadores, así es que fue como una transición natural sin mucho estrés....claro que me tuve que ganar la confianza y amistad de los compañeros pilotos antiguos para que me enseñaran los trucos.



Hace dos años, Diego fue a Alemania y cumplió su gran sueño: manejó un barco por las aguas del Rin.



El práctico canalero dice que es un hombre muy afortunado, y que se siente honrado de trabajar en la vía interoceánica.

- Cómo administra un práctico el tiempo que el barco dura en aguas del Canal?, tienen estándares?

-Tenemos tiempos estándares establecidos y esto es lo más difícil de aprender para un práctico. Los buques tienen que estar en ciertos lugares a determinadas horas para poder cumplir con el horario establecido y que no se pierda ni un minuto en el camino. Si cada buque se pasa cinco minutos del horario, al final del día la capacidad será un tercio menos.

- Cómo se preparan para transitar por las nuevas esclusas? Estaremos listos para el 2014?

-Por supuesto que sí estaremos listos. Existe un plan de capacitación y te puedo agregar que el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la ACP, está trabajando en un cronograma sobre este tema.

Durante más de 20 años, SIDMAR ha atendido el entrenamiento y capacitación del personal del Canal, incluidos prácticos, capitanes de remolcadores, marinos y operadores.

- Ser una tarea más difícil o similar a como se hace actualmente?

-La preparación va a consistir en entrenamiento, entrenamiento y entrenamiento, utilizando simuladores y también práctica real (*hands on*) para adquirir la experiencia necesaria, ya que, definitivamente, va a ser una tarea más difícil, especialmente al principio, pues entre más grande es el buque, hay que manejar y controlar más cantidad de masa e inercia. Aquí aplica ese adagio que dice que la práctica hace al maestro.

- Cómo prevee Ud. que será la vida de un práctico después del 2014?

-Veo un futuro muy retador y emocionante. Para un práctico cada día el trabajo es diferente. Espero que Dios me dé salud para estar presente cuando llegue la hora de recibir el primer buque PostPanamax en la esclusa nueva me encantaría tener el privilegio de realizar ese tránsito ser un momento que todos los panameños celebraremos, sin duda alguna.

Colaboraron en este trabajo: Sixta Daz y Gabriel Murgas.

-Cuál ha sido la experiencia más difícil que ha vivido en su labor como práctico? Cuéntenos.

-Recuerdo que una noche estaba en mi barquito siguiendo de cerca a otro buque para entrar juntos en la misma esclusa. Justo antes de pasar la flecha (en la nariz de la pared central) la máquina no respondió para dar marcha atrás. No me quedó más remedio que hacer un giro y dirigirme al otro lado de la esclusa y tirar el ancla para poder parar, ya que venía otro buque saliendo de ese lado. No hubo mucho tiempo para pensar esa maniobra, pero, bueno, para esas emergencias es que entrenan a los pilotos.

En otra ocasión, era de noche, había una tremenda tormenta cuando se me soltó una mano en el momento en que subía a un barco en el Atlántico quedé guindando en la escalera que usamos los pilotos di hasta la vuelta ahí agarrado con una sola mano había muchas olas, me hubiera podido partir la vida pero, bueno, aquí estoy echándole el cuento.



Programa de Ayudante Estudiantil

Oportunidad de empleos para estudiantes universitarios

La ACP abrió un nuevo periodo, del 13 de septiembre al 29 de octubre de 2010, para recibir las aplicaciones de estudiantes universitarios que quieran ser considerados para un puesto como ayudante estudiantil para el verano 2011 (enero-abril).



Para información ingresa a:
www.pancanal.com/esp/hr/index.html



EL TRÁNS



ITO CERO



7 de enero de 1914. Aunque el vapor Ancón inauguró oficialmente los tránsitos por el Canal de Panamá, el primer tránsito interoceánico a través de la vía lo hizo la grúa Alexander La Valley. En la foto principal aparece durante su paso por las esclusas de Pedro Miguel y en la segunda cuando cruzaba las de Miraflores.



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



Conoce el Centro de Visitantes de Miraflores,
y disfruta en familia de sus divertidas e interesantes exhibiciones.

Horarios:

Lunes a domingo (incluyendo días feriados) Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Sala de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Restaurante de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctanos al 276-8325

ESTRELLA EN TIMES SQUARE

Por Evelyn López

Con tan solo ocho años de edad, Ariel Moisés Pérez Apolayo es una estrella de la pantalla grande. Por segunda ocasión ha sido uno de los protagonistas de un video de Sociedad Nacional de Síndrome de Down de Estados Unidos (NDSS, por su sigla en inglés) exhibido en una de las vitrinas más vistas del mundo.

Para tener una idea, la NDSS es una de las dos organizaciones más grandes en Estados Unidos, la cual tiene representación en el gobierno federal de ese país y además cuenta con el respaldo de importantes personalidades y científicos.

Su objetivo es promover la inclusión de las personas con Síndrome de Down. Entre sus iniciativas destaca la producción de documentales en los cuales los principales protagonistas son niños de todas partes del mundo con esta condición.





Ariel Moisés con su madre Luz (izquierda) y su maestra Rossana Moses

Ariel es el primer panameño que participa en este programa denominado Buddy Walk, organizado todos los años en Nueva York. En su última versión se presentó un documental con fotografías de los niños seleccionados y que fue proyectado nada menos que en la pantalla gigante de la reconocida cadena MTV, en el popular Times Square de Nueva York.

Con una personalidad tierna y a la vez un carácter fuerte, Ariel es un niño muy especial. Irradia tanta felicidad que su sonrisa ha conquistado a familiares y amigos más cercanos. Entre sus principales pasatiempos está comer papas fritas e ir a la playa. Fue casualmente en la playa El Uverito de Las Tablas, donde fue tomada la foto que eligió la NDSS para el video del programa Buddy Walk.

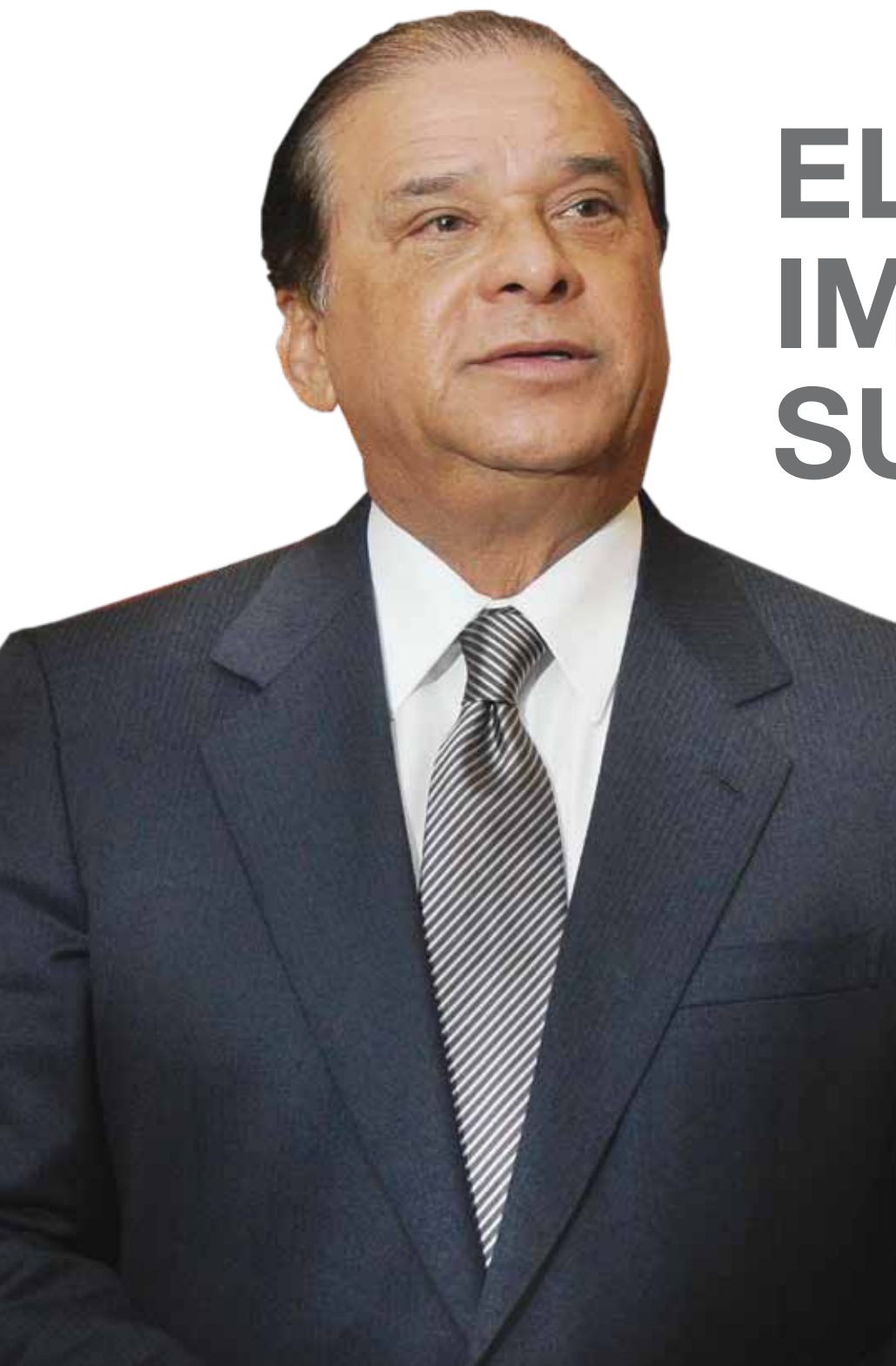
Luz Apolayo, especialista en administración de inventarios de la División de Compras, Contratos e Inventarios de la ACP, es la madre de este pequeño artista. Ella logró a través de donaciones y actividades el acondicionamiento del salón de clases de su hijo en la Escuela Belisario Porras, con lo que resultaron beneficiados muchos niños con necesidades especiales.

Como madre no ha dejado de trabajar para el beneficio tanto de su hijo como de los demás niños.

Ella forma parte de un programa impulsado por la ACP en el que se otorgan permisos administrativos a padres, madres y tutores de personas con discapacidad, cuyo propósito es permitirle acompañar a sus familiares a las citas médicas y tratamientos requeridos.

“Me siento muy beneficiada con el programa de permisos administrativos, ya que era muy difícil combinar mi trabajo con las terapias que debe recibir Ariel, tanto así, que llegué a tener desgaste físico, económico y hasta mental”, relata.

Hoy, la situación de Ariel y su madre ha cambiado positivamente; mejorando la calidad de vida de ambos.



EL CANAL IMPONDR SU MARCA

Rafael Brcenas es un hombre obsesionado con el éxito. Está hecho con esa fibra tenaz que no repara en obstáculos. Cuando aceptó ser miembro de la Junta Directiva de la ACP, lo hizo, además de servir al país, entre otras razones porque está convencido de que el Canal es un modelo de lo que él ha buscado siempre en sus empresas: ser los primeros, marcar pauta, imponer estilo, dar resultados. Esa es la clave, dice, que lo ha hecho exitoso en el ámbito de la publicidad y en las demás áreas que son de su interés como inversionista.

Por Vicente Barletta

Se siente orgulloso de contribuir al desarrollo de la publicidad en Panamá con una visión innovadora, agresiva, nunca complaciente que marca huella entre otras razones porque promueve el talento creativo. Y si no que lo diga, sostiene, toda una generación formada con nosotros que ha conquistado incontables premios internacionales para nuestra publicidad.

Actualmente integra la Junta Directiva de la ACP en representación de la Asamblea Nacional. Es egresado de Saint Edwards University, en Austin

Texas; Butler University, en Indianapolis, Indiana, y Harvard Business School, en Boston. Ha participado en numerosos seminarios en Europa, Estados Unidos y América Latina. Es socio y director de corporaciones establecidas en Panamá y Estados Unidos en los sectores de la publicidad, el comercio, la banca, la producción audiovisual, las artes gráficas y la impresión.

Rafael Brcenas está casado con Luz Cecilia Chiari de Brcenas. Son padres de Rafael, Mario y Guillermo, y abuelos felices de Mario Ernesto Brcenas Díaz, el primer nieto del clan.



En el sector privado, Bricenas está vinculado a los sectores de la publicidad, el comercio, las bienes raíces y la banca, entre otros.

Inspira la ACP como organismo encargado de administrar y operar el Canal de Panamá. Esto se debe a que la Administración, es decir sus directivos y la fuerza laboral que los acompañan, han sabido y saben estar a la altura de responder por un bien tan sensible de nuestro patrimonio nacional como es el Canal. A eso aspiraban los panameños y la ACP ha sabido responderles, dejando además muy en alto el nombre de Panamá que hoy cuenta con el respeto y la admiración de la comunidad internacional por la manera en que gestiona la vía interoceánica.

Por supuesto, todo esto tiene que ver con el modelo de autonomía con que los panameños dotamos a la ACP. Tal vez el resultado hoy sería distinto si ese modelo hubiera sido otro. Pero no hay duda: los panameños decidimos lo correcto y mientras así se mantenga, todo irá bien.

- ¿Qué significa para usted representar a la Asamblea Nacional de Diputados en la Junta Directiva de la ACP?

- El hecho de formar parte de dicha Junta Directiva es uno de los honores más especiales al que puede aspirar un ciudadano de nuestro país. Y lo subraya de manera especial serlo en representación del "órgano Legislativo, que encarna y expresa la representatividad política del país. En ese sentido aspiro a contribuir al desarrollo de una colaboración estrecha, franca, cordial y positiva entre la ACP y la Asamblea Legislativa.

Otro aspecto para sumar a esta distinción es compartir en la Junta Directiva con ciudadanos de trayectoria destacada tanto en el servicio público como en el sector privado. Todos, al margen de filiaciones y de otros intereses, participan con alto sentido patriótico para consolidar a la ACP como una empresa de la que todos los panameños podamos sentirnos orgullosos.

- ¿Qué idea se ha hecho de la ACP durante este tiempo?

- Por una parte, confirmar que el aprecio y la credibilidad que la organización tiene en el país se basa en elementos concretos; en realidades ciertas y tangibles. En verdad existen razones sobradas que fundamentan el orgullo que



Bricenas durante la audiencia pública sobre los peajes del Canal de Panamá.

Junto a los directores Ricardo de la Espriella (izq.) y Eduardo Quirós (centro) durante un recorrido de la Junta Directiva de la ACP por los trabajos de ampliación.



- Usted preside el Comité de Recursos Humanos de la Junta Directiva de la ACP, ¿Qué objetivos se propone alcanzar desde dicha presidencia?

- Como organismo orientador de la gestión de la ACP, su Junta Directiva trabaja mediante comisiones que atienden, de manera especializada si se quiere, las diferentes áreas de interés de la organización, que posteriormente son objeto de tratamiento por parte del pleno de la Junta. Cada una de ellas tiene tareas y responsabilidades igualmente importantes. La de Recursos Humanos, como su nombre lo indica, se ocupa de las políticas que tienen que ver con el desarrollo y la capacitación de los colaboradores de la ACP.

Obviamente las políticas laborales de la ACP deben tener correspondencia con el propósito de asegurar que la organización cuente con el recurso humano más capacitado posible. Esto demanda la captación del personal más calificado para cada requerimiento institucional. A la vez que programas de capacitación sostenida para el personal permanente, y programas dirigidos al mejoramiento de sus condiciones, ambiente y clima de trabajo, que sirvan a la elevación de su calidad de vida.

Todo esto es altamente exigente, sobre todo ahora que prácticamente la mayoría de las disciplinas evoluciona de manera vertiginosa ampliando, cada día, la frontera del conocimiento. La idea, entonces, es ir un paso adelante. Siempre. Por supuesto, al fin del día es el país el que remonta esa frontera.



Breenas dialoga con el atleta panameño Alonso Edward durante una visita al Canal de Panamá.

Esa es la filosofía que los miembros de nuestra Comisión, y la Junta misma, nos proponemos mantener e impulsar.

- Su llegada a la Junta Directiva se produce en la coyuntura de la ampliación del Canal. ¿Algún significado especial en lo personal?

- Esa circunstancia acrecienta el honor que mencionaba. Tengo la impresión de que los panameños no terminamos por ser conscientes de la magnitud de la obra que

hemos emprendido y de lo que ella traer consigo para el país.

En cuanto a lo primero, los trabajos, por su dimensión, se acercan bastante a los de la construcción original. Y en cuanto a lo segundo, todas las ventajas competitivas de Panamá se ven potenciadas al convertirnos en el centro logístico más importante de las Américas.

Esta visión optimista es compartida por quienes desde afuera pueden ver, al margen de apasionamientos y emociones nacionales, el desenvolvimiento de las economías mundial y regional. Todos coinciden en que esto cambiar de manera altamente positiva la vida de Panamá.

En ese sentido creo de manera personal, pero igualmente desde una perspectiva profesional, que la marca Canal de Panamá debe ser desarrollada puesto que reúne todos los atributos y valores de un icono internacional, el cual debe generar, a partir de su comercialización debidamente concebida y ejecutada, grandes beneficios para Panamá. El éxito de la ACP, impulsado por la ampliación, potenciará aún más la marca Canal de Panamá. Esa marca seguramente será, en el futuro, un sello poderoso reconocible en todo el mundo. Eso sí, hay que trabajar en ello con sentido de pertenencia nacional. Ejemplo: Juan Valdez. Y es sólo un ejemplo.



GRANDES LIGAS EN EL CANAL DE PANAMÁ

El cubano Atanasio Tany Pérez, el dominicano Juan Marichal; el puertorriqueño Orlando Cepeda; los tres ingresados a Cooperstown, y el venezolano David Concepción, estaban extasiados, maravillados, de estar en el Canal de Panamá y coincidieron en calificar la experiencia de increíble.

Las cuatro leyendas caribeñas aprovecharon su presencia en el Festival Latinoamericano de Béisbol, celebrado en esta capital para hacer un recorrido completo por el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM), lo que para varios de ellos fue otro sueño o hecho realidad.

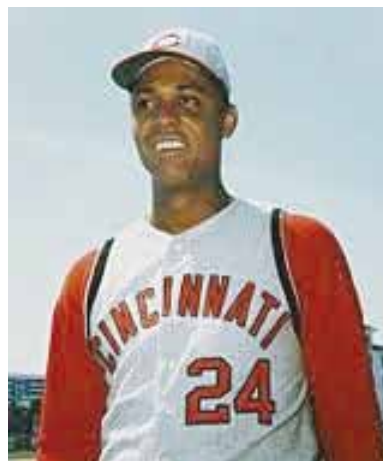
El nativo de Laguna Verde, República Dominicana, Juan Antonio Marichal, quien, a pesar de que ya conocía la vía acuática, dijo que nunca deja de sorprenderse. Afirmó

Cuatro ex peloteros latinoamericanos de las Grandes Ligas, tres de ellos inducidos al Salón de la Fama de Cooperstown, Nueva York, tienen algo más en común que el amor al béisbol o ser leyendas.

que por primera vez hizo el recorrido completo por el CVM (museo interactivo, teatro con el video sobre el pasado, presente y futuro del Canal, y la torre de Control) donde conoció en detalles la historia, operaciones y el avance del Programa de Ampliación de la vía interoceánica



David Concepción



Atanasio Tany Pérez



Juan Marichal



Orlando Cepeda

Esto es increíble, y lo que más me llama la atención es este proyecto que han iniciado los panameños para ampliar el Canal. Maravilloso, dijo el ex lanzador y primer dominicano exaltado al Salón de la Fama. Apodado El Dandy de Laguna Verde, Marichal dominó a su antojo a los bateadores durante la década del 60 vistiendo la franela de los Gigantes de San Francisco.

Cuando yo creía que todo había acabado; apenas empieza

Otro que no podía creer lo que sus ojos veían en Miraflores era el nativo de Ponce, Puerto Rico, ex lanzador que debutó con los Gigantes de San Francisco el 15 de abril de 1958: Orlando Manuel Cepeda. Cual niño que entra a una juguetería en vísperas de Navidad el caribeño movía de un lado para otro su cabeza desde lo alto de la torre de Controles de Miraflores, y a pregunta de **El Faro** sobre lo que observaba, atinó a decir: cuando yo creía que todo había acabado, apenas empieza, en alusión a los pespercamiones CAT y gigantescas retroexcavadoras Terex que

se divisaban en plena labor en Cocol, donde se lleva a cabo parte de los trabajos de la ampliación del Canal. Esta es una experiencia extraordinaria, me impresiona que esta obra haya sido construida a principios del siglo XX, subrayó Cepeda, apenas el segundo puertorriqueño, junto al también inmortal Roberto Clemente, en el museo de Cooperstown.

La experiencia no fue menos impactante para el venezolano David Ismael Concepción Benítez, El Rey David, otrora campocorto de los Rojos de Cincinnati, de la década del 70, cuando se le denominaba La Maquinaria Roja, para quien el Canal de Panamá es una de las Siete Maravillas del Mundo.

Esto es algo digno de ver. Uno se imagina todo lo que pasaron quienes construyeron el Canal y debe decir: increíble, cómo hicieron algo así para esa época. Esta es una de las Siete Maravillas del Mundo, dijo un asombrado David Concepción, mientras observaba el tránsito de un buque desde la torre de control de las esclusas de Miraflores.

Colaboraron en la nota Luis Viquez y Octavio Colindres.

Primera alianza con puerto de Europa

La ACP y la Autoridad Portuaria de Amberes (APA) suscribieron un memorando de entendimiento con el objetivo de impulsar la actividad comercial. El acuerdo, el primero de su tipo con un puerto europeo, fue firmado por el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, y el director ejecutivo de la APA, Eddy Bruyninckx.

Entre los objetivos del memorando destaca aumentar el comercio conjunto, la coordinación de proyectos de modernización e impulsar el comercio entre el puerto de Amberes con la costa oeste de Sudamérica a través del Canal.

El puerto de Amberes está equipado con un sistema de esclusas pospanamax, que opera con compuertas rodantes (similares a los que se construirán con la ampliación del Canal de Panamá) y utiliza remolcadores en lugar de las locomotoras.



Delegación de Hyundai en Panamá

El presidente de Hyundai Heavy Industries, Moon Joon, Chung, acompañado de un grupo de ejecutivos de una de las mayores corporaciones del mundo, visitó el Canal de Panamá para conocer en detalle su operación y el impacto que la ampliación de la vía tendrá en el comercio internacional. La delegación de Hyundai recorrió las esclusas de Miraflores donde Jaime Robleto, uno de los guías del Centro de Visitantes de la ACP le explicó el funcionamiento de la vía interoceánica.

Moon, quien también es vicepresidente de la Federación Internacional de Asociaciones de Fútbol (FIFA), llegó a la capital panameña como parte de una gira por varios países de América Latina.



ACP suscribe nuevo acuerdo

La ACP firmó un memorando de entendimiento con el Tennessee-Tombigbee Development Waterway Authority para fortalecer los lazos económicos, el comercio internacional y promover el uso de la ruta toda agua, que recorre de Asia a la costa este de Estados Unidos y la costa del Golfo de México en los Estados Unidos por el Canal de Panamá.

Esta vía acuática sirve a 17 estados y 14 ríos en los Estados Unidos, trayendo beneficios a más de la mitad de la población de ese país. Abierta al tráfico comercial desde enero de 1985, esta vía permite el paso de hasta 1.2 mil millones de toneladas métricas de comercio cada año, con un ahorro anual de casi 100 millones de dólares en costos de transporte.

El memorando complementa las alianzas previamente suscritas con la Autoridad del Puerto de Alabama y con la Autoridad del Puerto del Estado de Mississippi.

Presidente de Georgia Tech visita el Canal

El presidente del Georgia Institute of Technology, G.P. Peterson, y una delegación académica de este importante centro de enseñanza superior de Estados Unidos, visitaron el Canal de Panamá. La delegación conoció aspectos de la operación de la vía interoceánica durante una gira por el Centro de Visitantes de Miraflores. En la gira también participaron otras autoridades de la universidad como el vicepresidente ejecutivo de Investigaciones, Steve Cross, y el vicerrector de Iniciativas Internacionales, Steven McLaughlin. Georgia Tech es una reconocida como uno de los principales centros de investigación en Norteamérica.



Reconocen gestión corporativa del Canal

En la primera edición del Good Corporate Citizen Award (Premio al Buen Ciudadano Corporativo), la Cámara Americana de Comercio e Industrias de Panamá (AMCHAM) seleccionó a la ACP como una de las nueve empresas finalistas en un grupo de 30 participantes.

La ACP también fue destacada con una de las tres menciones honoríficas por su excelente Gestión Ambiental.

Con este premio se reconoce la gestión de Responsabilidad Social Empresarial de la ACP al promover la sostenibilidad de los recursos ambientales de la Cuenca del Canal y la conservación del recurso hídrico.

Entre las nueve empresas finalistas estuvieron Dell, AES Panamá, Cervecería Nacional, Elektra Noreste, Esso Standard Oil, Procter & Gamble, Morgan & Morgan y Panama Ports Company.

SRZero llega al Canal

Como parte de su recorrido por todo el continente americano, el SRZero, el primer auto deportivo eléctrico, hizo una escala en el Canal de Panamá donde fue presentado a los medios de comunicación.

El vehículo, que partió desde la bahía de Prudhoe, en Alaska, recorrerá 26,000 kilómetros a través de la Carretera Panamericana hasta Ushuaia, en Argentina, en una travesía que durará más de 80 días, recorriendo 14 países.

Con esta iniciativa llamada Racing Green Endurance, se busca promover la tecnología ecológica y alentar la innovación entre la población estudiantil.

El SRZero fue transformado de un auto deportivo en uno eléctrico por un grupo de estudiantes de la universidad Imperial College London en Inglaterra.





EL CANAL DE PANAMÁ:

LAS MEJORES PRÁCTICAS DEL SECTOR PRIVADO AL SERVICIO DE LA NACIÓN

Por Rubén Castillo

En las primeras horas de mi mayoría de edad, el Universo era muy diferente. Panamá seguía atormentada por su indefinición democrática y el planeta Tierra era el mejor teatro de la llamada guerra fría.

Todavía recuerdo que a los jóvenes de la época, nos impulsaba el fervor nacionalista y la ansiedad por disfrutar de un país que pudiera administrar, para beneficio propio, su recurso más importante: el Canal de Panamá. Además, teníamos el anhelo de ver la integración material y psicológica de todo nuestro territorio.

En una ocasión, deambulando por las noches ciudadanas, me encontré, de súbito, instalado en un bar de Vía Argentina. Allí escuché una conversación entre dos personas, con un notable acento extranjero, quienes con sorna incalificable, hacían un ejercicio futurístico y catastrófico de la eventual administración panameña del Canal. Uno de ellos expresó que Panamá no era capaz de brindar servicios públicos eficientes y que, en consecuencia, el Canal en nuestras manos se convertiría en una deslucida piscina pública.

En ese momento, el juicio y la buena educación evitaron que yo interviniera en un diálogo ajeno. Confieso que allí me asaltó una incertidumbre que me indicaba que la posibilidad planteada, podía convertirse en realidad.

Los años pasaron y tuve la feliz oportunidad otorgada por la providencia de ser testigo del traspaso del Canal de Panamá a manos panameñas. Mi incertidumbre

juvenil se fue desintegrando y al ver el curso de los acontecimientos, con orgullo me di cuenta que los panameños podemos hacer realidad todos nuestros sueños.

Panamá, de manera oportuna, tomó la sabia decisión constitucional de mantener el Canal al margen de las pasiones subalternas y de las disputas estériles y lo que ha garantizado los resultados que hoy disfrutamos.

Es motivo de especial alegría señalar que la administración panameña le ha dejado a Panamá más recursos económicos que todos los años en que el Canal estuvo en manos norteamericanas.

Anoto con orgullo sentido que el desempeño estelar de la administración panameña del Canal, se basa en la aplicación de los principios y sistemas del sector privado. Esa sensibilidad y visión que otorga la experiencia en gestión administrativa de la empresa privada, ha permitido que se hayan explorado con buen suceso, actividades ligadas al turismo y a otros rubros, no tomados en cuenta con anterioridad.

Ojalá me encuentre a ese par de ingratos que ponían en dudas las habilidades panameñas bajo el amparo de una noche de copas.

Deseo librarme de esa espina de mi juventud con una sonora carcajada y con la sentencia incontrovertible que indica que estaban equivocados.

El autor es abogado y expresidente de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa (APEDE).

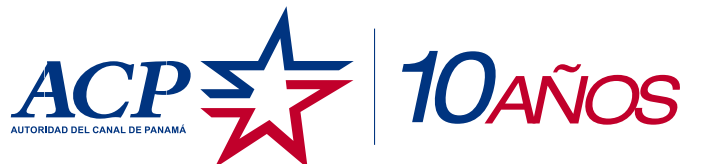


Diez años tuyo y es el principio.

En una década de administración panameña, el Canal ha conquistado el respeto internacional como modelo de dedicación y de trabajo en equipo, al tiempo que genera beneficios constantes para el país.

Con la ampliación, tendremos más crecimiento y mayores oportunidades para todos.

¡Felicidades, Panamá!
1999 Diciembre 2009



En octubre no te pierdas...

Tu Canal Al Día

*Conoceremos más
sobre el Canal y su
compromiso con
el ambiente.*



**Aprende sobre
La Ruta Verde**



**Conoce a panameños
comprometidos con
la naturaleza**

MEDCOM

Sábado 17
de octubre
a las 12:30p.m.

SERTV

Sábado 17
de octubre
a las 6:00 p.m.

FETV

Sábado 23
de octubre
a las 4:30 p.m.



www.pancanal.com