



Ingresos por peajes siguen en aumento

Carga contenerizada rompe récord

Durante su tercera sesión ordinaria del año 2001, celebrada el 27 de marzo, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) recibió el informe de tráfico y carga del Canal del administrador de la vía, Alberto Alemán Zubieta, quien anunció que los ingresos continúan ascendiendo, ya que durante los primeros cinco meses del año fiscal 2001 totalizaron B/. 247.8 millones, B/. 500 mil por encima del monto presupuestado.

Esto representa un aumento de 3.1 por ciento en comparación con las cifras para este mismo período del año fiscal 2000.

El número de tránsitos por buques de alto calado alcanzó la suma de 5,125, lo que reflejó un leve incremento del 1.3 por ciento. Esta cifra representa un promedio de 33.9 tránsitos diarios. Los tránsitos de

buques Panamax mostraron un crecimiento del 5.7 por ciento, con un total de 1,915, el 35.2 por ciento del total de tránsitos de alto calado en estos primeros cinco meses

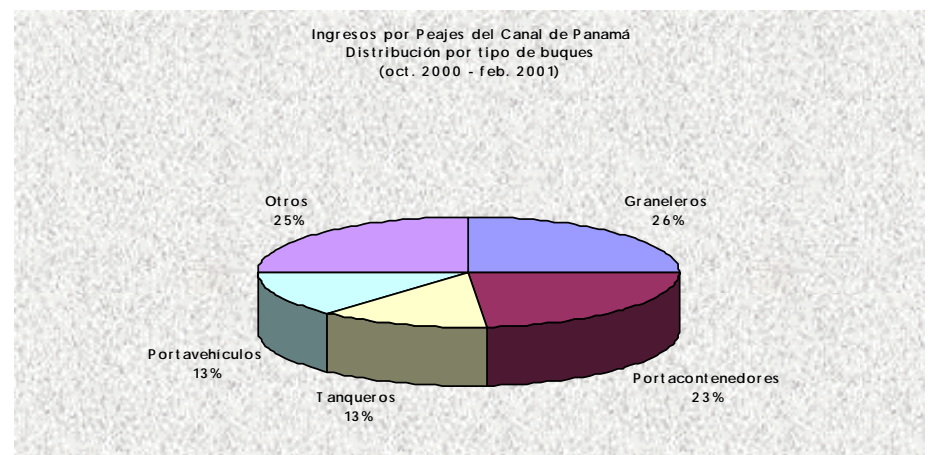
Tránsitos de buques Panamax 100 pies de manga o más			
Mes	AF 2000	AF 2001	% Cambio
Oct.	382	419	9.7
Nov.	344	379	10.2
Dic.	383	395	3.1
Enero	350	376	7.4
Feb.	352	346	-1.7
Total	1,811	1,915	5.7

del año fiscal. El año fiscal 2001 de la ACP se extiende del 1 de octubre del 2000 al 30 de septiembre del 2001.

La carga transportada totalizó 81.8 millones de toneladas largas y también registró un aumento del 3.6 por ciento en comparación con el mismo período del año fiscal 2000. Dentro de este rubro, la carga contenerizada continuó rompiendo nuevas marcas en cuanto al total de toneladas largas movilizadas, con una cifra récord de 14.2 millones, un aumento del 10.2 por ciento.

oficiales de la ACP a varios sectores para reunirse con moradores de la cuenca. Este plan obedece al interés de la Autoridad del Canal de generar un diálogo abierto con los residentes de la cuenca del Canal para aclarar las dudas sobre los estudios que adelanta la ACP en esa región.

También se reportó que el crucero *Infinity*, de la línea Celebrity Cruises, rompió el récord de peajes al pagar B/. 201,531.69



Al referirse a proyectos de mantenimiento del Canal, Alemán Zubieta informó que la draga *Mindi* continúa trabajando en el lado Pacífico, completando el dragado de la entrada al Puerto de Balboa y el área comprendida en el prisma este del Canal. Sobre el programa de ensanche del Corte Culebra, reportó que el mismo se ha completado en un 93 por ciento y que continúa con una fecha de culminación para diciembre del 2001.

También señaló que la ACP ha lanzado un plan de divulgación sobre la cuenca hidrográfica, que incluye programas y cápsulas informativas radiales, entrevistas a personal de la empresa por radio y televisión y mensajes a través de la prensa escrita, además de visitas por parte de

durante su tránsito inaugural del Canal el pasado 8 de marzo, convirtiéndose, igualmente, en el barco de pasajeros más grande que haya transitado la vía acuática panameña.

La reunión de directiva se celebró en el Edificio de la Administración y estuvo presidida por Ricardo Martinelli Berrocal, ministro para Asuntos del Canal y presidente de la Junta Directiva, y contó con la participación de los directores Moisés Mizrahi, Samuel Lewis Navarro, Adolfo Ahumada, Eloy Alfaro, Roberto Roy, Raúl Montenegro, Alfredo Ramírez, Emanuel González Revilla y Abel Rodríguez, además del administrador Alberto Alemán Zubieta, el subadministrador Ricaurte Vásquez y altos funcionarios de la empresa canalera.



Llamado al diálogo

Con un llamado al diálogo, concluyó con éxito la reunión celebrada el 23 de marzo, en la Casa Comunal de Coclesito, donde se dieron cita campesinos de las comunidades de Villa del Carmen, Coclesito, Río Indio y de los distritos de Donoso y Chagres. Aparecen, desde la izquierda, la presidenta de la República, Mireya Moscoso, el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, y el obispo de Colón y Kuna Yala, Monseñor Carlos M. Ariz.

Foto por Alejandro Caballero

Equipo flotante del Canal

Remolcadores de la ACP

2 Por Julieta Rovi

Pequeños en comparación con las enormes embarcaciones, los remolcadores son equipos flotantes que asisten a los buques durante su travesía por el Canal, principalmente en las entradas y salidas de las esclusas, donde las limitaciones de espacio requieren gran maniobrabilidad y potencia.

En la actualidad, la flota de la ACP consiste en 20 remolcadores, pero la meta del programa de modernización de la entidad es contar con una flota de 24 para antes del 2003.

Hay embarcaciones que debido a su tamaño y a su sistema de propulsión están en capacidad de arribar a las esclusas y transitar el Canal sin asistencia de remolcadores. Sin embargo, los barcos de más de 24.38 metros de manga requieren de la asistencia de los remolcadores para su aproximación a las esclusas y travesía a

través del Corte Culebra de forma segura.

La flota de remolcadores del Canal cuenta con una variedad de sistemas de propulsión, entre los cuales están los remolcadores omnidireccionales y los convencionales de hélices gemelas.

Un remolcador omnidireccional es aquel que tiene la capacidad de asistir a los barcos en cualquier dirección. Su capacidad de maniobra le permite no sólo moverse hacia delante y hacia atrás, sino también lateralmente. Inclusive tiene capacidad para girar sobre un eje imaginario lo cual permite brindar un servicio de alta calidad a los barcos en tránsito, sobre todo en estos tiempos en que están en aumento los tránsitos de barcos Panamax.

En la actualidad se construyen dos remolcadores para el Canal. Corresponden al tipo de propulsión azimutal de popa. También son omnidireccionales como los



Remolcador en acción

Foto por Marco González

El remolcador "Cacique" asiste a un buque en la entrada de una de las esclusas.

que se adquirieron en los últimos años. Sin embargo, estos nuevos remolcadores tienen especificaciones de mayor caballaje, es decir, mayor fuerza y un sistema de maquinarias que promete ser mucho más eficiente en su consumo de combustible y en su mantenimiento.

La propulsión azimutal de popa consiste en dos hélices que tienen capacidad de giro de 360 grados y están ubicadas en la popa o parte posterior del remolcador. Esto le da gran capacidad de maniobra y una combinación de máquinas de propulsión que en el mercado han demostrado ser muy eficientes en operaciones portuarias. El capitán Max Newman, gerente de la Sección de Remolcadores, explicó: "Tuvimos la oportunidad de verlos operando no sólo en áreas de los puertos aquí en Panamá sino en otras partes del mundo. En efecto, se hizo un estudio exhaustivo y se tomó la decisión basada en los factores costo y beneficio de construir nuestros próximos remolcadores con ese sistema azimutal de popa".

En cuanto a la capacitación necesaria para operar estos nuevos remolcadores,

Newman aclaró: "Debido a la gran variedad de remolcadores que utilizamos en el Canal, contamos con personal muy experimentado en remolcadores similares. Es por ello que, a pesar de que éste será un sistema nuevo, contamos con personal capacitado que no tendrá dificultad para adaptarse a los nuevos remolcadores".

En cuanto a la construcción de los remolcadores, Newman señaló: "La construcción de los remolcadores se realiza con las especificaciones proporcionadas por nosotros, la Autoridad del Canal de Panamá. Tenemos un oficial de contratos en sitio que fiscaliza el fiel cumplimiento de las especificaciones durante el proceso de construcción".

El capitán Newman también destacó que todos los remolcadores están en funcionamiento gracias al programa de mantenimiento. "Tenemos un riguroso sistema de mantenimiento que nos asegura que nuestro equipo siempre está disponible para asistir a los barcos donde lo necesiten, cuando lo necesiten y con la potencia necesaria para que transiten por el Canal de Panamá de forma expedita y segura".



El "Unidad" asiste al buque "Trader"

Foto por Marco González

Al trabajar en equipo, las tripulaciones de los remolcadores apoyan a los prácticos para que puedan entrar a las esclusas del Canal de Panamá con seguridad.

El Faro

JUNTA DIRECTIVA
Ricardo Martinelli B.
Presidente

Adolfo Ahumada
Moisés Mizrachi
Roberto Roy

Eloy Alfaro
Emanuel González Revilla
Raúl Montenegro Vallarino
Alfredo Ramírez

Luis Anderson
Samuel Lewis Navarro
Abel Rodríguez

ALBERTO ALEMAN ZUBIETA
Administrador

Mercedes Morris García
Gerente, División de Comunicación Corporativa

RICARTE VASQUEZ
Subadministrador

Teresa Arosemena
Editora Encargada

El Faro es una publicación oficial quincenal de la Autoridad del Canal de Panamá. Los artículos que en ella aparecen pueden ser reproducidos sin pedir autorización, únicamente acreditando la fuente. Toda colaboración debe ser entregada antes del mediodía del jueves anterior a la semana de su publicación o antes del mediodía del miércoles, si hay algún día feriado durante la semana de publicación. El Faro se reserva el derecho de publicar o modificar el contenido de la información recibida. Las opiniones expresadas en las colaboraciones no reflejan necesariamente la posición de la Autoridad del Canal de Panamá, sus directores o gerentes. Para información sobre suscripciones, llame al 272-3202 ó 272-3165 o envíe un mensaje por correo electrónico a AEP-ED@pancanal.com.

Buque escuela *Gloria* transita la vía acuática

Por Julieta Rovi

Una secuencia de pitadas graves y agudas indica las instrucciones para dar inicio a una maniobra general a bordo del buque escuela *A.R.C. Gloria*, de la República de Colombia. El *A.R.C. Gloria* visitó el Canal el pasado 27 de febrero.

Este velero fue construido en Astilleros Españoles en 1968 y cuenta con 75.9 metros de longitud y 10.6 metros de manga. Una mujer alada, inspirada en la hija del constructor del buque, adorna y da personalidad a la proa de esta embarcación.

“El *Gloria* es el buque insignia de la Armada de la República de Colombia”, dijo Rubén Berbey, capitán de remolcador de la ACP. Berbey, egresado del Colegio La Salle en 1986, tuvo la oportunidad de competir y ganar una beca para realizar estudios en la Academia Naval Almirante Padilla en Cartagena, Colombia. Luego de finalizar sus estudios como oficial naval se embarcó para participar en el evento que conmemoró los 500 años del descubrimiento de América y que reunió a 30 veleros escuela clase A como el *Gloria* en una gran regata que partió del puerto de Cádiz y siguió la ruta del primer viaje de Cristóbal Colón. Berbey explicó que tiene gratos recuerdos porque hizo su último año como guardiamarina a bordo de este velero.

Uno de los principales objetivos de estos viajes es enseñarles a los cadetes la navegación de un buque y la importancia del trabajo en equipo, para así dominar el

medio. Este buque puede navegar en dos condiciones: a vela y a motor. Cuando navega como velero tiene ciertas preferencias y su condición de navegación la indica mediante las luces que despliega. El mantenimiento y todos los aparejos del buque están a cargo de los 78 cadetes.

También se les instruye sobre los métodos tradicionales de navegación astronómica que utiliza los astros tales como el sol y las estrellas para determinar su posición. Además, ellos aprenden a maniobrar, a hacer pronósticos del tiempo, a utilizar equipos tales como radar, sistema de posicionamiento global (GPS), anemómetro, barómetro y su más reciente adquisición, la carta electrónica. La carta electrónica es un programa de computadora que muestra la carta de navegación, el rumbo, la trayectoria a seguir y la profundidad del agua.

El *Gloria* funciona como una embajada flotante. Cuando se prepara para zarpar, invita a los oficiales de las hermanas repúblicas a participar. En esta ocasión la visitaron oficiales de Chile, Ecuador, Perú y Argentina. Por parte de Colombia, estuvieron presentes oficiales del ejército y de la policía. En este viaje participaron un total de 175 personas, entre ellos, oficiales, suboficiales, cadetes, infantes de marina y personal civil.

Esta es la segunda parada oficial que realiza en Panamá y como saludo a nuestro país, estuvo adornado con señales y banderas. Panama Agencies representa al *A.R.C. Gloria* en el Canal de Panamá.

Rincón del idioma



3

La Sección Técnica de Idiomas presenta este “Rincón”, en un esfuerzo por asistir a los empleados de nuestra institución, ayudarlos a mantener los dos idiomas separados y defender, conservar y cuidar nuestro idioma, herencia sin igual, que es el vehículo que facilita la comunicación.

Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AESL-SEC) o por teléfono (272-3488). Por Internet, puede consultar al Departamento de Español Urgente: deu@efe.es o a la Real Academia Española de la Lengua: consu2@rae.es

Significados de “law enforcement”

La frase “law enforcement” es uno de esos casos en los que no existe una traducción literal al español. Su significado y uso están íntimamente ligados al contexto en que se utiliza. Si bien es cierto que en términos generales se refiere al sistema mediante el cual se intenta lograr el cumplimiento de la ley, su traducción cambia dependiendo del contexto. Así bien, tenemos que:

Law enforcement puede ser observación, ejecución, aplicación o cumplimiento de la ley.

Law enforcement authority significa autoridad competente, agente de la autoridad.

Law enforcement agencies son los organismos públicos encargados de velar por el cumplimiento de las leyes.

Law enforcement officers son los agentes de la autoridad o los funcionarios encargados del cumplimiento de la ley. Son además, las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes, las autoridades judiciales y policiales.

Law enforcement services incluye a los agentes de la ley o la autoridad (v.gr., la policía).

Uso del modo impersonal del verbo

Aunque por costumbre muchas personas conjugan los verbos impersonales en plural al hablar, el verbo impersonal, por definición, es singular. Podría resultar difícil corregir esta tendencia en quienes la hayan adquirido desde la infancia, pero sí hay que cuidarse a la hora de escribir, pues el lenguaje escrito se debe construir con reflexión.

Por ejemplo, es incorrecto decir “*Habían muchas personas en la manifestación*”. Siguiendo la regla, la forma correcta de decirlo es “*Había muchas personas en la manifestación*”.

Por otro lado, el modo impersonal, por definición, no tiene sujeto. Por tanto, se debe tener sumo cuidado cuando se emplea la expresión “*se trata de*”, porque sólo podrá estar acompañada de complementos:

Por ejemplo, “*...En la avenida peatonal había un paquete sospechoso que podría tratarse de una bomba*”.

En este caso, el relativo “*que*” actúa equivocadamente como sujeto: el paquete sospechoso podría tratarse de una bomba. Una forma de arreglar la frase sería: “*...había un paquete sospechoso y podría tratarse de una bomba*”.

Una ‘ese’ que sobra

Otro error común, es agregar una ese a la segunda persona del pretérito indefinido del indicativo (v.gr., *amaste, cantaste, reiste, hiciste*). A menudo escuchamos a la gente decir *amastes, cantastes, reistes, hicistes*. Añadir esta ese final constituye un vulgarismo en el que muchas personas caen al hablar, pero nunca debemos caer en este error al escribir.

Terminología del Canal

Capstan	Cabrestante
Flashpoint	Punto de inflamabilidad
Fixed propeller	Hélice fija
Heaving lines	Líneas guía
Maximum authorized draft	Calado máximo autorizado
Port bridge wing	Alerón de babor del puente
Shore station	Estación en tierra

Buque escuela
El buque escuela de la República de Colombia, “*A.R.C. Gloria*” transitó el Canal el pasado 27 de febrero.

Foto por Alejandro Caballero



Ferrocarril exige seguridad

4

Por Jorge Chong, Franklin Arosemena y Carlos E. Saldaña

Pronto estará operando nuevamente un ferrocarril en las áreas del antiguo tren de Panamá a Colón. El nuevo ferrocarril funcionará con tecnología moderna, por lo que sus peligros son diferentes. La velocidad normal de operación del tren será de 70 millas por hora (112 kilómetros por hora). La combinación de la masa (suma de la locomotora, los vagones y su carga) y su velocidad, le da una fuerza devastadora. El nuevo tren presenta un peligro que todos debemos evitar observando las reglas de seguridad de operación del ferrocarril.

La empresa concesionaria NEOSHO Central America, Inc., está llevando a cabo una campaña de divulgación para que el público en general y el personal de la ACP y sus contratistas conozcan las reglas de seguridad del ferrocarril.

A continuación presentamos algunas importantes consideraciones de seguridad :

1. La franja de concesión para la operación del ferrocarril es de 9.14 m (30 pies) de ancho del centro de los rieles de la línea férrea hacia ambos lados. Es prohibido entrar en esta área sin permiso de la empresa del ferrocarril.

2. Se considera **Zona de Peligro Inminente**, el área que abarca desde cada uno de los rieles hasta 4.57 metros hacia afuera. Nadie debe transitar o colocar equipos dentro de esta área, ya que puede causar un accidente severo. El paso del tren crea turbulencia de aire que podría succionar a una persona hacia el tren, sobre todo en la entrada de túneles.

3. La velocidad crucero de la locomotora será de 112 kilómetros por hora, las operaciones prevén la reducción de velocidad en lugares poblados y en los cruces hasta 48 kilómetros por hora, lo cual no deja de ser una velocidad peligrosa.

4. Las distancias de seguridad establecidas estipulan que cuando se conduce o se trabaja con maquinaria, se debe guardar una distancia de 7.62 metros del riel exterior de la vía, y las personas deben mantenerse a 4.57 metros del riel exterior de la vía, como mínimo.

5. Una vez que son aplicados los frenos de emergencia de la locomotora, si se viaja a 112 kilómetros por hora, la distancia de parada sobrepasa 2,011 metros. El tratar de burlar los dispositivos de seguridad en los cruces puede causar un accidente fatal.

6. Los rieles del ferrocarril están soldados entre sí, condición que le da continuidad eléctrica. El movimiento de la locomotora y sus vagones, puede producir electricidad estática; también pueden caer rayos sobre los rieles. Estas cargas pueden acumularse peligrosamente. Como medidas de precaución, nunca se deben poner los pies o parte del cuerpo sobre los rieles. Así evitaremos lesiones serias debido a choques eléctricos.

7. El ruido que produce la locomotora no debe utilizarse como referencia de distancia en los cruces o cuando se trabaje cerca de la vía. Con el nuevo sistema de rieles, el tren produce un zumbido que sólo se escucha a corta distancia de éste.

8. Los dispositivos de seguridad en los cruces trabajarán con un sistema que se activará por el movimiento de la locomotora. (Motion Sensor Activation/ Activación del Sensor de Movimiento). Puede darse que no vea el tren acercándose al momento que se activen los sistemas de seguridad; esto no significa que tiene oportunidad para pasar la intersección sin ser embestido. La mayoría de los accidentes fatales ferroviarios ocurren porque el peatón o el conductor se arriesgaron a intentar hacer el cruce primero que la locomotora.

9. Para los trabajadores

que laboran en la vía férrea es prohibido usar prendas de vestir rojas. Si usted tiene que trabajar cerca de la vía férrea debe seguir esta regla. Toda persona que trabaje cerca de la vía férrea está en la obligación de usar un chaleco **color anaranjado**, para evitar confusiones con la bandera ROJA, que señala peligros al operador de la locomotora y le indica que debe reducir la marcha en movimientos preestablecidos.

La División de Seguridad recomienda:

1. Antes de cruzar la vía férrea, tome todas las medidas de precaución, deténgase, observe ambos lados de la vía y obedezca las señales. Cuando esté seguro que no existe peligro alguno, proceda a cruzar la vía.

2. Por la cercanía de nuestras operaciones, es importante que este tema se trate frecuentemente, en reuniones de cada división, para que se tenga siempre presente el peligro existente y las medidas de control.

3. Que todo trabajador que trabaje en la franja de concesión, observe las reglas de seguridad de NEOSHO y reciba adiestramiento en seguridad ferroviaria, antes de iniciar labores.

4. La Sección de Capacitación, Desarrollo Industrial y de Seguridad ofrece una orientación sobre el tema, para los empleados de la ACP y los contratistas. Los empleados de la ACP y contratistas que trabajen dentro de la franja del ferrocarril deben ser adiestrados en las normas y procedimientos de seguridad pertinentes antes de entrar en la franja. El personal que no trabaje dentro de la franja, pero que tenga que cruzar o trabajar en la vecindad del ferrocarril, debe recibir una orientación sobre seguridad ferroviaria.

Por todo lo expuesto anteriormente, debe existir desde ya el fiel compromiso de los empleados de la ACP para apoyar este esfuerzo y contribuir a prevenir los accidentes relacionados con la operación del ferrocarril.

La División de Seguridad de la ACP les recuerda que pueden informar sobre condiciones inseguras e insalubres al teléfono 272-7233. Agradecemos informes relativos a la interacción entre las operaciones del ferrocarril y las del Canal.



Locomotora

Esta locomotora, modelo F40, tiene 3,250 caballos de fuerza y es una de las que próximamente estará en operación. La velocidad normal de operación del tren será de 112 kilómetros por hora. Los trenes no pueden detenerse rápidamente. Un tren de carga que viaja a 88 kilómetros por hora requiere de una distancia de 1,600 metros para detenerse.

Cortesía de Panama Canal Railway Company



Plan de divulgación

Foto por Alejandro Caballero

Funcionarios de la ACP visitaron el sector de Coclesito para reunirse con moradores de la cuenca. Este plan obedece al interés de la Autoridad del Canal de generar un diálogo abierto con los residentes de la cuenca del Canal para aclarar las dudas sobre los estudios que adelanta la ACP en esa región.

Presidenta Moscoso llama a la unidad campesina en la cuenca del Canal

Con un llamado al diálogo y a la unidad campesina, así como el decidido rechazo a la violencia que algunos grupos pretenden imponer, concluyó con éxito la reunión celebrada en la Casa Comunal de Coclesito donde se dieron cita campesinos de las comunidades de Villa del Carmen, Coclesito, del corregimiento de Río Indio y de los distritos de Donoso y Chagres.

Los campesinos pudieron exponer sus inquietudes ante la Presidenta de la República, Mireya Moscoso, y el administrador de la Autoridad del Canal, Alberto Alemán Zubieta, quienes les reiteraron que aún no hay proyectos definidos para la región y que cualquier decisión que se tome será previamente consultada con ellos.

La Presidenta Moscoso pidió firmeza a los campesinos para que no dejen que sus familias sean divididas por temores a supuestos proyectos que ni siquiera están definidos, o por personajes que se quieren entrometer. “No dejen que personas extrañas los vengán a enredar”, señaló.

Alemán Zubieta, por su parte, invitó al diálogo “directo, honesto y sobre la mesa” en el cual los campesinos expresen sus necesidades y dudas. También destacó que, independientemente de que se hicieran uno, dos, tres, o ningún embalse, hay que crear un desarrollo sostenible de largo plazo” para la región.

La ACP tiene la responsabilidad institucional de conservar y administrar los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica, por lo que debe estudiar

los aspectos relevantes de sus pobladores y ecología.

Como resultado de esta reunión quedó claro que no existe ningún proyecto definido que se vaya a realizar a corto plazo. A la fecha, sólo se están realizando estudios que incluyen, en primer lugar, establecer las realidades socioeconómicas de los residentes y los datos de base ambientales.

Tanto los campesinos como las autoridades presentes y los representantes de la iglesia, Monseñor Carlos Ariz y Monseñor Uriah Ashley, coincidieron en la necesidad de que los campesinos se mantengan unidos. Además de servir como mediador para que se realizara esta reunión, Monseñor Ariz motivó a los campesinos para que expresaran sus inquietudes y participaran del diálogo.

También participaron en la reunión los ministros de Gobierno y Justicia, Winston Spadafora, de Desarrollo Agropecuario, Pedro A. Gordón y el de Relaciones Exteriores, José Miguel Alemán, así como el contralor general Alvin Weeden y legisladores de la región.

La reunión fue una oportunidad para que los campesinos expresaran sin reparos los temores que sienten frente a los estudios que se vienen realizando en la región occidental de la cuenca del Canal.

El vocero de Coclé del Norte y La Pintada, Efraín Gutiérrez, lamentó que personas y organizaciones con intereses ajenos al campesino se hayan introducido en el área, incitando a la

violencia, lo que ha causado aún mayor confusión entre los campesinos. Gutiérrez también señaló que la Coordinadora contra los Embalses ha seguido “insinuaciones y direcciones de gentes y organizaciones que no obedecen a los intereses del campesino”.

Se espera que en los próximos tres años todos los residentes de esa región cuenten con un título de propiedad sobre sus tierras, ya que la ACP y el MIDA han iniciado un programa masivo de titulación y catastro en respuesta a las solicitudes de los campesinos.

Algunos de los presentes mostraron su disposición a que se siga con los estudios para determinar la factibilidad de cualquier proyecto de agua. Otros dijeron no entender la Ley 44 que delimita la cuenca hidrográfica del Canal, lo que les causaba inquietud.

Al respecto de este tema el contralor Weeden explicó, tal como lo ha venido haciendo la ACP, que dicha ley no establece la construcción de ningún embalse, como se ha venido malinformando por parte de quienes no quieren participar en el diálogo. “La Ley 44 no crea ningún embalse. Afirmar que esa ley, que es de protección ecológica, está dirigida a destruir la ecología no es objetivo. Esta ley protege el área, impide que sea lastimada”, terminó diciendo Weeden.

Finalmente, las autoridades pidieron a los campesinos que no vendieran sus tierras, ya que aún no existen planes o proyectos concretos para la región.

Principios que rigen sistema de empleo

5

Recientemente, la Junta Asesora del Canal dio a la ACP una calificación de 12, en una escala del 1 al 10, por su desempeño sobresaliente durante el primer año de administración panameña. Y referente a este acontecimiento, se dieron comentarios favorables en la prensa local sobre nuestra cultura de trabajo y el sistema de personal basado en méritos.

“La fuerza laboral de la ACP está integrada por personas de excelente calidad que han sido reclutadas y ascendidas siguiendo los principios de mérito e igualdad de oportunidades que establecen los fundamentos para llevar a cabo un proceso de competencia justa con base a las calificaciones, idoneidad y aptitud de la persona”, expresó Ana María de Chiquilani, directora de Recursos Humanos. Siguiendo estos principios, todos los aspirantes a puestos en la Autoridad deben cumplir con requisitos mínimos de calificación, contenidos en estándares de calificación que aseguran que se posee competencia para desempeñar las funciones del

puesto. No sólo se requiere experiencia y educación. Para ciertas ocupaciones se requieren pruebas escritas o prácticas y cualquier otro requisito específico del puesto como saber nadar o tener conocimiento de inglés. Estos requisitos son definidos por un proceso de análisis exhaustivo de las funciones del puesto y la determinación de las calificaciones que son necesarias para un desempeño exitoso.

Los clientes del Canal pertenecen a la industria marítima internacional cuyo idioma principal es el inglés y, por consiguiente, el conocimiento de este idioma es primordial para que la ACP brinde un servicio eficiente a sus clientes. El conocimiento de inglés es esencial para los puestos en las operaciones marítimas; en las áreas de apoyo que requieren contacto con clientes internacionales; en los puestos gerenciales, profesionales y técnicos que deben mantenerse al tanto de lo más reciente en tecnología de punta en campos como informática e ingeniería, o en

Continúa en la página 6 . . .



Placa conmemorativa

Foto por Armando De Gracia

El director de Operaciones Marítimas, Jorge Quijano, a la derecha, entrega una placa al capitán del “Seven Seas Mariner”, A. Lambert, para conmemorar el tránsito inaugural de este crucero por la vía acuática. C. Fernie & Co. representa a la nave en el Canal.

Reforestación

6

El 2 de marzo representantes de la Unión Campesina Capireña (UCC) y Autoridad del Canal (ACP) firmaron la Carta de Entendimiento para el Proyecto de Reforestación Selectiva de la Cuenca Hidrográfica del Canal en la Comunidad de La Conga, distrito de Capiro.

Coordinado por la División de Administración del Medio Ambiente, este novedoso proyecto tiene como objetivo desarrollar programas de reforestación con árboles nativos, frutales y otros, en áreas desprovistas de vegetación, para proteger las zonas circundantes al nacimiento de los cauces naturales de agua y las áreas

bien en sus áreas y que al mismo tiempo son de gran utilidad para ellos mismos. Reproducen, siembran y cuidan las plantas y obtienen productos a corto, mediano y largo plazo, de tal forma que se promueve un manejo adecuado de los recursos naturales y se recuperan áreas en armonía con el desarrollo de actividades humanas”.

Con la firma de este acuerdo, los agricultores de la UCC de las comunidades de Ciri Grande, Peñas Blancas, Ciricito Arriba, La Conga y La Florida, distrito de Capiro, se comprometen a participar en las diversas actividades programadas, tales como seminarios de capa-

Firman carta de entendimiento

Representantes de la Unión Campesina Capireña y de la ACP, en La Conga, Capiro, después de firmar la Carta de Entendimiento del Proyecto de Reforestación Selectiva en la Cuenca del Canal.



adyacentes a lagunas, ríos, riachuelos y quebradas, según la Ley Forestal de Panamá. El mismo protegerá los cauces de agua y generará un impacto ambiental positivo en la región por medio de la implementación de una producción económica sostenible para las comunidades participantes. Por medio de licitación pública, la ACP asignó la administración del proyecto a la Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza, ANCON.

El representante del oficial de contratos para el Proyecto de Reforestación Selectiva en la Cuenca Hidrográfica del Canal, Arturo Cerezo, explicó: “En este proyecto de reforestación, se realizan capacitaciones prácticas. Los agricultores trabajan en grupos organizados, seleccionan especies que crecen

citación, selección de las áreas a reforestar, limpieza, siembra y cuidado de las plantas, a cumplir con todas las fases del proyecto y continuar con el mantenimiento adecuado de las parcelas.

Mario Him, coordinador del Programa de Reforestación Selectiva en la Cuenca Hidrográfica del Canal, concluyó: “Es la primera vez que la Autoridad del Canal trabaja conjuntamente con grupos campesinos residentes en la cuenca hidrográfica, con el fin de establecer programas y actividades que promuevan la recuperación de áreas con potencial hídrico a través de la reforestación de zonas aledañas a los nacimientos de los ríos, quebradas, riachuelos y ojos de agua. De esta forma integramos métodos de producción sostenible como la agroforestería, con el fin de proteger los recursos naturales de la cuenca”.

Nuevas señales de enfilamiento

Por Maricarmen V. de Ameglio

Las señales de enfilamiento son guías utilizadas en el Canal de Panamá para la navegación e indican al práctico si el buque se encuentra en la línea central del Canal o en la línea de navegación.

Cada señal de enfilamiento está colocada en una estructura metálica designada como torre. Éstas se colocan en parejas, en sitios específicos y con alturas y tamaños precisos para que, al transitar, el práctico alinee el barco con ambas señales, una detrás de la otra.

Existen 116 señales de enfilamiento distribuidas a lo largo del cauce de navegación, 60 de las cuales se encuentran en el Corte Culebra. En el Corte, los buques navegan a lo largo de la línea central. Sin embargo, cuando dos buques transitan en direcciones opuestas, en la misma bordada, navegan en su respectivo carril. A raíz del actual ensanche del Corte, fue necesario reubicar las torres y rediseñar las señales.

Como ayudas a la navegación, actualmente se considera cambiar el tablero de la señal diurna, de manera que en vez de tener forma de rombo tenga forma rectangular. De igual forma, la señal nocturna tendrá un número variable de linternas marinas alineadas en forma vertical, que proyectarán una línea de luz. Así, durante la noche el práctico, en lugar de alinear dos puntos, alinearía dos líneas, lo cual le permite determinar con mayor facilidad y precisión su posición en el canal navegable.

El proyecto de instalación de las nuevas señales de enfilamiento se realizará en varias etapas y las 60

señales de enfilamiento del Corte, probablemente serán reemplazadas por 56 señales nuevas. Anteriormente, en algunos casos, se necesitaban tres tableros para indicar un alineamiento. Con las nuevas señales, éste se obtiene de forma más precisa con dos tableros, lo que redujo el número requerido de señales.

Durante la primera mitad del año fiscal 2000 se construyeron ocho torres para señales diurnas y nocturnas en las bordadas de Bas Obispo y Las Cascadas. La segunda etapa comprende la construcción de 28 nuevas torres con sus señales. Las mismas son resultado del esfuerzo conjunto de las divisiones de Ingeniería, Dragado y Electricidad, con el apoyo de los departamentos de Operaciones Marítimas y Finanzas.

Las cuadrillas de alto voltaje de la Sección de Electricidad de Exteriores instalan las líneas eléctricas que suplen de energía a las señales y reubican la línea secundaria de distribución por un conducto

subterráneo entre la torre y el poste de tendido eléctrico más cercano. Erick Martínez, gerente de la Sección de Electricidad de Exteriores expresó: “Las líneas subterráneas ofrecen mayor seguridad. Cuando el personal de la División de Dragado inspecciona y prueba las luces de las señales de enfilamiento puede darle mantenimiento sin que el personal de alto voltaje tenga que desconectar la corriente”. Ahora la corriente llega subterránea a una cajilla de seguridad que permite interrumpir la electricidad antes de realizar el mantenimiento.

Con el reemplazo de las señales de enfilamiento, los prácticos podrán guiar los buques con mayor facilidad y seguridad. Para ello, el personal de las divisiones de Ingeniería, Dragado y Electricidad trabaja arduamente y no escatima esfuerzos en el cumplimiento de su deber y en su compromiso por alcanzar la excelencia en el servicio.

Torre de enfilamiento

El reemplazo de las señales de enfilamiento ayudará a los prácticos a guiar los buques con mayor seguridad.

Foto por Marco González



Sistema de empleo

... viene de la página 5

aquellos puestos que requieren consultar manuales o libros especializados de equipos industriales.

Los principios de mérito e igualdad de oportunidades establecen el reclutamiento mediante un procedimiento abierto, que no discrimina ni permite dar preferencia a ningún grupo de solicitantes en particular. Además prohíben toda práctica de discriminación por razón de sexo, raza, edad, religión, estado civil, ideología política o impedimento físico. “Para dar a todos los panameños calificados la oportunidad de entregar una solicitud de

empleo, los registros de empleo se han estado abriendo a competencia y éstos permanecerán abiertos indefinidamente. Inclusive, para aquellos panameños que no residen en Panamá o Colón, se ha proporcionado información de cómo solicitar empleo en la ACP a través de ferias en diferentes provincias”, expresó Chiquilani.

Es imposible contratar a todos los solicitantes para una vacante o promover a todos los empleados aspirantes a un ascenso. Sin embargo, los solicitantes externos y empleados de la ACP son

tratados con equidad y tienen la oportunidad de competir en un sistema que utiliza procedimientos abiertos a todos por igual y un programa de evaluación con el que se determina en forma justa y equitativa la capacidad y aptitud de los aspirantes, donde la persona mejor calificada es seleccionada. “A través de este sistema y sus principios de mérito e igualdad de oportunidades, la empresa cuenta con los mecanismos necesarios que ayudan al Canal a poseer una fuerza laboral de gran profesionalismo y excelente calidad”, concluyó Chiquilani.



Columna de Aplausos

En esta columna reconocemos a un empleado canalero quien se ha destacado por prevenir accidentes graves y rescatar a personas cuyas vidas estaban en peligro.

Por Jessica Ramesch

Fernando Alvarado, inspector de contrato del Departamento de Finanzas de la ACP, reconoce la importancia de la seguridad y para salvar el momento ejecuta los procedimientos establecidos en el Canal. Como inspector, Alvarado permanece en diversas áreas de trabajo para aplicar las pautas de seguridad y asegurar el cumplimiento de las especificaciones de los contratos. Debido a esta atención a la seguridad, este ingeniero ha podido responder ante situaciones graves con calma y certeza. Alvarado atribuye su trayectoria, en parte, a la cultura de seguridad que siempre se ha observado en el Canal. “La seguridad siempre es lo primero aquí”, afirmó.

Sobresalen tres incidentes ocurridos durante el proyecto del ensanche del Corte Culebra, en los cuales Alvarado se destacó por sus reacciones rápidas y sensatas. En abril de 1998, un trabajador de una empresa contratista fue atrapado debajo de un camión al soltar el hidrógeno de un amortiguador, que causó que la cabina cediera. Alvarado usó su radio para comunicarse con el cuartel de bomberos de Pedro Miguel, en cumplimiento con los requisitos de su cargo. Mientras llegaban los paramédicos, Alvarado coordinó el uso del equipo pesado disponible para levantar la cabina del camión. Sacaron al hombre atrapado, quien sobrevivió y pudo volver a trabajar después de cuatro semanas.

En septiembre de 1999, Alvarado observó humo saliendo de una esfera de señalización, ubicadas en líneas eléctricas para mayor visibilidad. Alvarado reconoció lo peligroso que podía ser la situación, ya que el cable de alta tensión estaba sobre las aguas del Canal. Inmediatamente llamó a las divisiones de Dragado y de Tránsito Marítimo para coordinar el desalojo del área. Como lo había presentido, la esfera y luego el cable se encendieron y cayeron sobre la vía acuática.

Afortunadamente, ya habían sacado a los buzos que estaban en el área y habían avisado a un barco en tránsito cerca del área. El personal de la División de Electricidad pudo remover el cable en unos sesenta minutos, sin interrumpir el tráfico por la vía.

El tercer incidente ocurrió en marzo del 2001. El vehículo en el que viajaban dos trabajadores de una compañía contratista se volcó en una curva cerrada, en el lado oeste del Corte Culebra. Uno de los trabajadores logró salir del vehículo y corrió hasta encontrarse con Alvarado, quien coordinó la asistencia médica con la División de Seguridad y el contratista. Mientras esperaban a los paramédicos y bomberos de Pedro Miguel, Alvarado se quedó con el herido, animándolo para que



Fernando Alvarado Foto por Armando De Gracia
Con conocimientos sobre seguridad y reacciones rápidas salvó vidas humanas.

no se durmiera y asegurándose de que nadie lo moviera. El trabajador sobrevivió y fue dado de alta del hospital del Seguro Social la misma noche.

Cuenta Alvarado que se siente afortunado de haber superado estos incidentes sin pérdidas fatales. “Una vida no es reemplazable”, aseveró. Agregó que ha asistido a numerosos cursos acerca de la seguridad en la ACP, incluyendo cursos de primeros auxilios. Su deber como inspector de contrato es asegurar que se cumpla con las pautas establecidas en los contratos de la ACP, que siempre señalan la seguridad como prioridad principal.

Alvarado, quien se graduó de ingeniería civil de la Universidad Tecnológica de Panamá y está estudiando su cuarta maestría, enseña cursos de ingeniería civil en la Universidad Santa María la Antigua de Panamá (USMA). En mayo del 2001, cumplirá seis años de ser empleado ejemplar del Canal de Panamá.

Los canaleros hablan... ¿Cuál es el reto más grande que ha enfrentado en su trabajo?

7



Carmen Santamaría,
supervisora de operaciones
“Cerciorarme de que continúe la misma calidad de servicio y contribuir individualmente a que sea así. Nosotros podemos demostrar que Panamá lo puede hacer mejor”.

Fotos por
Marco González



Juan Barton,
pasacables

“Los riesgos del trabajo en sí. Los riesgos con los cables, al subir las escaleras y los riesgos al no usar el equipo de protección”.

Jorge Luis Cubilla,
despachador de lanchas

“Los retos se convierten en experiencia. El trabajo en el muelle de Cristóbal es mucho más movido que el de Davis”.



Gradúan capitanes de buques de hasta 250 toneladas

Por Jessica Ramesch

El pasado 23 de marzo, seis capitanes de motonaves recibieron sus licencias de capitán de buques de hasta 250 toneladas. Esta nueva categoría de licencia fue creada para los capitanes que ya operan remolcadores de clase Gorgona y Culebra.

La licencia se estableció gracias, en parte, a la iniciativa de Ricardo Sandoval, gerente de la Unidad de Operaciones de Remolcadores, quien quiso reconocer las habilidades de los capitanes y prepararlos para el futuro. La Junta de Inspectores de la ACP otorga las licencias, que son debidamente reconocidas y aceptadas por la industria marítima internacional.

Los nuevos capitanes de buques de hasta 250 toneladas, Roberto Henson, Roberto Stevenson, Abraham Cajar, Patricia Ramírez, Leonardo Palma y Carlos Espinosa, expresaron satisfacción con el programa de adiestramiento de aproximadamente un

año, durante el cual asistieron a cursos preparados por la Sección de Capacitación y Desarrollo Marítimo. Al finalizar el programa y pasar el examen final, el capitán Stevenson indicó: "Es un logro que hemos alcanzado gracias a la cooperación de múltiples personas y especialmente de Ricardo Sandoval, quien inició el programa para que tuviéramos una licencia adecuada para el trabajo que realizábamos".

Los capitanes Stevenson y Henson explicaron que, además de reforzar el conocimiento que ya tenían, esta capacitación teórica complementa la práctica de manera beneficiosa. El capitán Henson agregó que el reconocimiento de su labor mediante esta nueva licencia ha sido una acción positiva que ayudó a mantener la alta moral de los empleados.

Felicitaciones a los nuevos capitanes de buques de hasta 250 toneladas y al personal de la ACP que ayudó a impulsar esta gran iniciativa.



Reciben sus licencias

Desde la izquierda están el gerente de la Unidad de Operaciones de Remolcadores, Ricardo Sandoval; el capitán Ricardo Henson; el encargado de remolcadores, Hernán Barsallo; el capitán Roberto Stevenson; el gerente de la Sección de Apoyo de la División de Dragado, capitán Marco Collazos; el capitán Leonardo Palma; la capitana Patricia Ramírez; el capitán Carlos Espinoza; el capitán Abraham Cajar; y el capitán Gabriel Alemán.

Foto por Marco González

Sistema de contratación de la

ACP

El reglamento de compras y contratos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) garantiza la adquisición de obras, bienes y servicios de calidad suficiente o superior, precios más favorables y entrega más rápida.

El sistema de contratos de la ACP se caracteriza por la descentralización del proceso de contratación, la promoción de la más amplia competencia en compras y contratos y una flexibilidad razonable en cuanto a diseños y especificaciones. El reglamento también promueve la participación de contratistas, ya que la competencia sana proporciona una mejor calidad en bienes y servicios, al igual que mejores precios.

El sistema establece el anuncio público como el mecanismo para promover la máxima participación posible. Los anuncios se publican a través de los mecanismos de publicidad internos de la ACP y los medios de comunicación escritos y electrónicos.

Los procedimientos de publicación, por su parte, varían según el monto del contrato. Las compras descentralizadas las manejan las unidades administrativas.

La mayoría de las licitaciones se manejan por el proceso de licitación pública. Este no permite discusiones y se adjudica al proponente calificado que ofrezca el mejor precio.

Durante el proceso de licitación negociada, se permiten discusiones con los participantes y enmiendas, de ser necesarias, después de la apertura de las ofertas. Cuando se celebren discusiones o se hacen enmiendas se les pide a los participantes que modifiquen o ajusten sus propuestas y en estos casos se establece una nueva fecha para el recibo de las mismas.

El Reglamento de Contrataciones ordena mantener la más estricta confidencialidad durante el proceso de licitación negociada. Las ofertas se abren en privado y la identidad y número de participantes se mantiene en reserva durante el proceso de licitación y se divulga después de la adjudicación. Estos procesos de contratación están basados en la más amplia competencia y ésta, a la vez, sirve para controlar los precios.

Las adjudicaciones se notifican mediante copia de la orden de compra resultante fijada en un lugar visible de la unidad y por Internet.

Junto con la adjudicación del contrato se publica el nombre del adjudicatario y el monto del contrato por un período de cinco días y también se permite informar sobre el precio ofrecido por los demás participantes.

En caso de urgencia, los respectivos plazos y las publicaciones se pueden obviar, siempre que se complete una resolución motivada justificando la excepción. Esta debe cumplir con las formalidades legales y ser aprobada por el superior jerárquico designado en el reglamento. En estos casos el oficial de contratos debe solicitar propuestas de cuantos proponentes sea posible para suministrar el servicio esencial lo más pronto posible, dependiendo de las circunstancias del caso.

Las personas que tengan preguntas o estén interesadas en obtener información adicional sobre los procedimientos de contratación de la ACP, pueden revisar el Reglamento de Contrataciones en la página de Internet de la Autoridad del Canal (www.pancanal.com). Aquí también se encuentra el listado completo de solicitudes de cotizaciones para los suplidores interesados.



Tome Nota

Regata de cayucos

Canaleros, recuerden que este fin de semana, se realizará la cuadragésima octava regata de cayucos del Atlántico al Pacífico, del 6 al 8 de abril. El Club de Remos de Balboa ha organizado la regata, la cual consiste de dos categorías: "trofeo", para participantes de 14 a 21 años de edad, y "abierto", para participantes de 22 años en adelante. Los 36 equipos inscritos invitan al público a participar en el evento, en el que compiten bajo el sol por nada más que un trofeo y el sentido de logro que derivan de ser parte de tan ilustre evento.

La menopausia

¿Qué es el climaterio? El reloj biológico

Por Teresa C. Maurelli O.
Enfermera de Salud Ocupacional

Climaterio viene del griego "climater", que significa escalera, y es una etapa del desarrollo humano que marca la transición entre la edad adulta y la vejez. Iniciaremos por marcar los límites que internacionalmente se han aceptado para esta etapa de la vida, que inicia a los 35 años y termina a los 65.

Por lo tanto, podemos dividir al climaterio de la siguiente manera:

Siendo los primeros diez años, (35 a 45) el *climaterio temprano*

La segunda década (45 a 55) el *climaterio premenopáusico*

La última década (55 a 65) el *climaterio tardío*.

Menopausia

Durante el climaterio, sucede el último sangrado menstrual, al cual se llama médicamente menopausia. Este es el cambio de un estado reproductivo a un estado no reproductivo. Es decir, la menopausia es sólo un instante en el que ocurre la última menstruación.

¿Cuál es la diferencia?

El climaterio es una etapa de la vida que dura 30 años y la menopausia es un momento que sucede normalmente a mitad de esta tercera década.

Es importante resaltar que durante el período climatérico la mujer tendrá un sinnúmero de signos y síntomas que acompañarán este proceso,

algunos de los cuales se resolverán por sí solos y otros en los que tendrá que acudir a su médico para que le ayude a enfrentarlos con claridad y sobrellevarlos reduciendo al mínimo las molestias. Cabe destacar que los mismos sólo ocurren como consecuencia del desbalance hormonal que se da en este proceso. Y si este aspecto se corrige, los mismos desaparecerán.

Algunas de las complicaciones más comunes son:

Complicaciones

La resequedad vaginal puede causar coitos dolorosos e infecciones por bacterias. Esto se debe a la autolubricación deficiente por desbalance hormonal, sin embargo es un problema temporal y puede ser solucionado fácilmente. El primer paso es comentarlo con su médico sin sentirse apenada, ya que usted no es la única mujer que ha pasado por esta situación y, tal vez, usted tenga algún problema específico que requiera tratamiento. La resequedad vaginal, así como sus causas, varían de persona a persona, y cuando la misma causa incomodidad, es muy probable que requiera auxiliarse con un lubricante que preferiblemente humecte la vagina; su selección debe ser de base hídrica o al menos soluble en agua. Procure no usar lubricantes

con base de petróleo como vaselina o aceite mineral, ya que éstos no son solubles en agua y van a adherirse a la mucosa vaginal pudiendo disfrazar infecciones o favorecer el desarrollo de bacterias.



* Irritabilidad

Probablemente no ha pensado en el por qué de sentirse irritable ante el mínimo detalle. Usted misma se pregunta: ¿Por qué tengo tal reacción? Esto también se debe al desequilibrio hormonal secundario a lo que tan comúnmente conocemos como cambio de vida. La misma puede mejorar con el ejercicio o la búsqueda de alguna actividad que le ayude a liberar toda esa energía negativa.



Insomnio

Son muchas las causas del insomnio y muchas personas viven preocupadas por ello. Sin embargo, dormir poco y mal no es una enfermedad, sino el síntoma de que algo no marcha como debiera. La duración del insomnio también puede variar. Algunas mujeres mejoran al hacer ejercicios antes de dormir, pero

otras necesitan medicarse. Pero esto sólo lo puede hacer el médico. Una vez empiece a sentir uno de estos síntomas, debe visitar a su ginecólogo para que la evalúe y le recomiende un tratamiento apropiado.



"La osteoporosis puede traer complicaciones serias como fracturas espontáneas o traumáticas".

Osteoporosis

Consiste en la desmineralización ósea secundaria debido a cambios hormonales y puede traer complicaciones serias como son las fracturas espontáneas o traumáticas. Esta es una condición que no todas las mujeres presentan. La desmineralización ósea es un proceso que se agudiza en algunas mujeres con el climaterio, pero que darse es bueno que se sepa que no va a desaparecer sino que más bien puede ser controlada y tratada a tiempo para que no se agudice, con



ejercicios e ingesta de calcio en los alimentos o a través de suplementos de calcio.

A continuación detallamos aspectos cruciales para el cuidado preventivo de la salud climatérica:

- Suspender el tabaco en aquellas mujeres que fuman
- Control del peso y del abuso del alcohol
- Combatir el sedentarismo
- Prevención de enfermedades del corazón, los vasos sanguíneos y de la osteoporosis
- Promover el bienestar mental, incluyendo atención a la sexualidad
- Detección oportuna de los tipos de cáncer frecuentes en esta etapa
- Cuidado del aparato urinario, que sufre atrofia con el hipoestrogenismo.

Recuerde que la vida es un proceso y cada etapa de la misma tiene sus condiciones. Está en sus manos conocer mejor su cuerpo, su salud y reconocer los cambios por los que pasará. No espere cuando ya tiene los síntomas y se sienta mal. Recuerde que el climaterio empieza a los 35 años y es entonces cuando debe empezar a tratarse.

Si desea más información al respecto, puede consultar con las enfermeras de la División de Salud Ocupacional.

La automedicación: Ciencia imperfecta



Por Jessica Ramesch

En las últimas décadas hemos observado en nuestra sociedad y en el mundo en general un movimiento por convertirnos en seres más saludables. Hemos comenzado a hacer más ejercicio y cuidar nuestras dietas. Sabemos mucho más que nuestros antepasados acerca de nuestros cuerpos y cómo cuidarlos. Con este nuevo conocimiento, nos sentimos en control y, al enfermarnos, pensamos estar capacitados para decidir cuándo y cómo tomar los medicamentos.

Aunque la automedicación no es un concepto nuevo, la proliferación en recientes años de

medicamentos que no requieren receta médica, conocidos como medicamentos de libre acceso (MLA), ha puesto a nuestro alcance un sinnúmero de sustancias y combinaciones de sustancias nuevas, cada una con sus indicaciones y efectos especiales.

Pero los MLA no son el único ni el mayor peligro, ya que vivimos en un país en el que no se restringe adecuadamente la compra de medicamentos que sólo deben ser vendidos bajo receta médica.

Muchas instituciones de salud promueven la automedicación responsable, pero advierten que para automedicarse, hay que pedir consejo médico e

informarse desde fuentes confiables. Aunque no existe sustituto para el consejo médico, y siempre debe dirigirse a un médico con sus dudas, presentamos algunos consejos para ayudar a prevenir las tragedias que resultan de la automedicación irresponsable:

- No compre medicamentos sólo porque son recomendados por algún amigo o pariente bienintencionado, sin investigar las indicaciones y los efectos del mismo.
- Pregúntele a su médico si el medicamento en cuestión sería el indicado para tratar su dolencia.
- No administre medicina a sus hijos menores de 12 años sin consultar con un médico, ya que muchos MLA son destinados para adultos.
- Enséñeles buenas costumbres a sus hijos, recordándoles que no

deben tomar medicinas sin que esté presente un adulto responsable.

- No tome antibióticos que sobren de una receta anterior, ya que el uso incorrecto de los mismos puede resultar en la creación de enfermedades microbianas resistentes a los antibióticos, entre otras consecuencias.
- Infórmele a su médico si usted ha usado antibióticos recientemente. Al recibir una receta, siga las instrucciones cuidadosamente y tome la dosis indicada por el tiempo indicado.
- No crea que las vitaminas y los tratamientos "naturales" son completamente inocuos. Recuerde que la medicina también se deriva de sustancias naturales que al ser usadas erradamente pueden causar reacciones inoportunas.

Investigue cómo integrar la medicina natural y las vitaminas en su programa de sanidad. Puede consultar con su médico para elaborar tratamientos sanos.

- No tome MLA sin consultar con su médico si usted padece de alguna enfermedad crónica, si está embarazada, o si toma otros medicamentos o suplementos que podrían reaccionar con el MLA.
- Lea y entienda las indicaciones de cualquier MLA antes de tomarlo.

Recuerde que el conocimiento nos da poder, pero el poder más grande es la habilidad de reconocer cuándo necesitamos ayuda o consejos profesionales. Consiga una opinión médica cuando sea necesario y sea un ejemplo para los demás al asumir una actitud responsable en cuanto a su salud.



Tome nota

• Reglamento de ética

Se les recuerda a todos los empleados de la Autoridad del Canal de Panamá que el Reglamento de Ética y Conducta de la ACP, específicamente el artículo 17, establece que "no se usará o permitirá el uso de la posición, título o de cualquier autoridad asociada con el cargo, para el respaldo de cualquier producto, servicio, o empresa, ni se insinuará que la Autoridad sanciona o aprueba las actividades personales o de terceros".

Para mayor información puede comunicarse con Adriana Chan de la Oficina del Fiscalizador General al teléfono 272-3142.

• Círculo de Autores Panameños de Obras Didácticas publicará catálogo

El Círculo de Autores Panameños de Obras Didácticas (CAPOD) publicará el Catálogo de Libros de Autores Panameños en el mes de junio. Este catálogo será distribuido en la Feria Internacional del Libro que se celebrará en agosto en ATLAPA y también a nivel nacional a editoriales y bibliotecas.

El propósito de este catálogo es dar a conocer los libros, textos y obras de referencia de autores panameños. El catálogo ordena los libros alfabéticamente y también incluye el nombre de los autores, los temas, el número de páginas y el ISBN.

El CAPOD invita a todos los autores y escritores panameños a inscribir sus libros en este catálogo.

Los interesados deben llenar el formulario de inscripción y adjuntar B/.20.00 por libro antes del 15 de mayo del 2001 y entregarlo en alguna de las siguientes librerías: Preciado, Argosy, Exedra Books, El Campus o El Hombre de la Mancha.

Para mayor información puede enviar un mensaje electrónico a capod_panama@altavista.com o capod@capod.8k.com o visitar la página web en www.capod.8k.com

• Centro de Despacho de Emergencias cambia de sede

A partir del 26 de marzo de 2001 la sede del Centro de Despacho de Emergencias está ubicada en el edificio 28 en Balboa.

La nueva sede administrará las funciones de recibo, despacho y monitoreo de llamadas de emergencia.

De requerir estos servicios, llame a los siguientes teléfonos:

Emergencias	119
Protección del Canal	272-3669/3227
Miraflores Este	276-8952/8953
Miraflores Oeste	276-8502
Pedro Miguel Oeste	276-7701
Gatún Este	443-7626/7627
Gatún Oeste	443-7233/7438

Para emergencias médicas

Gamboa	276-6617
--------	----------

• Bus acuático anuncia cambio de horario

El horario de salida de los viajes por lancha del servicio del bus acuático fue modificado como se indica a continuación:

Las Cruces a Gatún

Primer viaje	0730
Segundo viaje	1130

Gatún a las Cruces

Primer viaje	1230
Segundo viaje	1600

• Temporada de conciertos

La Asociación Nacional de Conciertos inaugura su Temporada 2001 con la virtuosísima violinista japonesa Ayako Yoshida el jueves 19 de abril a las 8 p.m. en el Teatro La Huaca de ATLAPA. Ganadora del Nathan Wedeen Management 96 ha sido solista con Yo Yo Ma y acompañada por su esposo Andrew Armstrong interpretará obras de Tartini, Beethoven, Saint-Saens y Paganini.

Boletos de venta en Argosy, Allegro y la Asociación a B/.30.00. Descuento del 50 por ciento para los músicos y precio especial para estudiantes de B/.5.00.

Para mayor información, llame al 214-7236 o escriba un mensaje por correo electrónico a lvmusic@sinfo.net.

Baja temperatura del mar en las aguas de Panamá

Por Maritza Chandeck-Monteza, meteoróloga

Un marcado descenso en la temperatura del agua del mar ha asombrado a muchas personas, tanto a bañistas en las playas como a aquellas dedicadas a la pesca como sustento diario. Estas últimas se han visto aliviadas por la aparentemente súbita y creciente presencia de calamares en aguas próximas a la costa de Azuero. Inclusive la prensa nacional hizo eco de tan inusual evento a principio de marzo.

En Panamá, durante el período entre enero y marzo, es común el registro de vientos fuertes provenientes del Norte. El inusual evento de los calamares está directamente relacionado con un descenso en la temperatura del agua y esto, a su vez, con la presencia de vientos intensos.

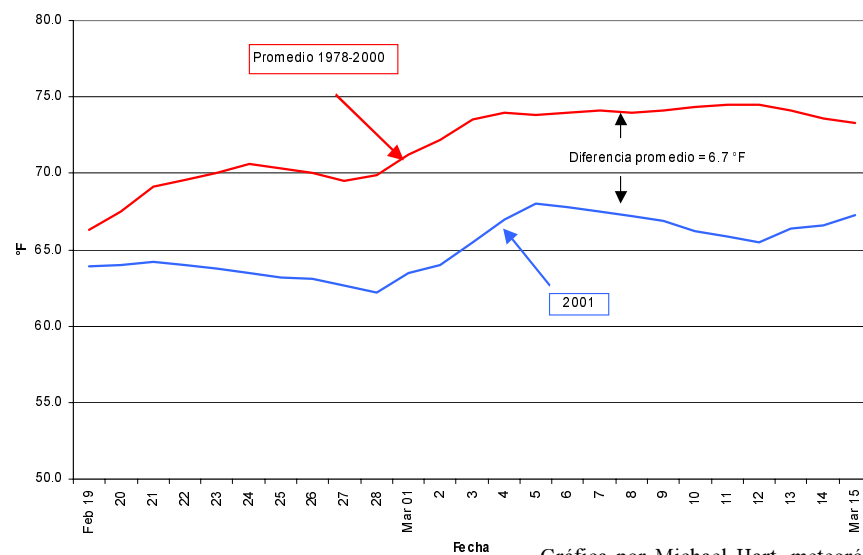
Al soplar sobre el mar, los vientos muy fuertes desplazan las aguas de la superficie. Ese espacio es, entonces, ocupado por otras aguas, las provenientes de capas más profundas y, por ende, más frías. En la medida en que se incremente la magnitud

de los vientos, se incrementará el volumen de agua superficial desplazada y, en consecuencia, mayor volumen de agua emergerá desde aguas más profundas, dando como resultado aguas con temperaturas muy bajas.

Si bien ha llamado la atención las recientes bajas temperaturas del mar registradas en Amador, no se puede considerar como nuevo récord al valor 62.2 °F, valor más bajo en este año (28 feb. - 7 a.m.). El mínimo en el registro histórico de la ACP es: 61.7 °F y fue registrado el 15 de marzo de 1989 (7 a.m.).

Los datos de temperatura del mar compilados por la Sección de Hidrometeorología son, frecuentemente, utilizados por la industria marítima internacional en el planeamiento de sus tránsitos por el Canal y por innumerables instituciones científicas, tanto nacionales como extranjeras. La información ha sido parte de investigaciones relacionadas con el fenómeno de *El Niño* y sus efectos en Panamá.

Temperatura del mar en Amador



Gráfica por Michael Hart, meteorólogo

El personal de la Sección de Meteorología e Hidrología, de la División de Ingeniería de la ACP, en un esfuerzo constante para aportar información que contribuya a aclarar hechos, ha realizado un análisis sobre el comportamiento térmico durante el período entre febrero y marzo.

La sección archiva datos de temperatura del mar en Amador. Dos series de tiempo de este parámetro se ha graficado para un mismo período, entre el 19 de febrero y el 15 de marzo.

La curva en rojo corresponde a los valores promedio, obtenidos desde 1978 hasta el 2000. La curva en azul, para el mismo período, se refiere al año 2001.

Hay una notable diferencia de 6.7 °F, entre ambas curvas, que indica que la temperatura del agua de mar ha sido más baja en el año 2001, en comparación con el promedio de los años entre 1978 y 2000. Esto corrobora que aguas más frías han emergido a nuestras costas y, consecuentemente, han influido en el arribo de fauna y presencia de flora marina, propia de tales condiciones.



Donación de útiles escolares

Foto por Roberto Vaca

El Club de Tenis de la ACP clausuró el torneo a beneficio de los niños de la cuenca del Canal. Las donaciones recibidas se harán llegar en forma de útiles escolares a las comunidades de San Juan de Pequeñi y Nuevo Vigía.

Vacantes

11

Para hacer solicitud, presente el Formulario 443, "Solicitud de Traslado", a más tardar el próximo viernes a la Sección de Contratación y Colocación, Edificio 366, Ancón.

Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto.

Para algunos puestos de series con intervalos de un grado donde no existe un puesto en la línea de ascenso normal, los empleados permanentes podrán calificar con un mínimo de un año de experiencia especializada en el primer o segundo nivel inmediatamente inferior.

Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

Las pruebas de que el solicitante reúne los requisitos específicos del puesto (como saber nadar y tener licencia de conducir), deben archivarse en el Expediente Oficial de Personal o adjuntarse al Formulario 443.

Los salarios citados son los salarios mínimos y máximos por hora, correspondientes a los grados de las vacantes anunciadas. Los empleados seleccionados serán colocados en el escalón, grado y salario básico correspondientes de conformidad con los reglamentos.

Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Contratación y Colocación al 272-3583.

Clasificados

Se vende

Dos sofás, (uno de tres personas, el otro para dos) Necesitan ser retapizados, B/.100 cada uno. 259-2681, 626-5522.

Casita Little Tykes Cozy Cottage, nueva sin armar, en su caja. B/.150. 230-3968, 630-8337.

Cachorros dachshund (salchicha), machos, de pelo largo, desparasitados, un mes de nacidos, preciosos. B/.250. 315-0710, 627-7798, 617-9798.

Silla de carro de bebé, B/. 50, y silla de comer, B/. 50. Muy bonitas y en excelentes condiciones. 315-0710, 617-9798.

Crédito de B/.1,000 en B/.900 por la compra de un terreno o membresía en Coronado. 269-6636, 613-8114.

Mueble de roble canadiense, para comedor en excelente condición; vitrina, mesa rectangular con 8 sillas, sobre de vidrio para la mesa. Llamar al 236-0548 después de las 6 p.m.

Juego de sala, nuevo, bonito, un sillón y dos poltronas. Colores vivos. 224-2674 para dejar mensajes.

Bienes raíces

Se vende terreno en Sorá, 1,000 m², B/.15 por metro cuadrado. Tiene luz, agua y teléfono. Colinda con el Proyecto SORALPINA. 268-1224, 693-0170.

Se vende casa en Villa Lucre, calle 14, 2 pisos, 5 recámaras, 3 baños, sala comedor, cocina, garaje techado. Finos acabados. Avalúo B/.62,000. Precio de venta B/.55,000 negociables. 277-5425, 632-8272.

Se vende apartamento en Hato Pintado, Los Pinos, 2 recámaras, sala, comedor, 1 baño, garaje techado, remodelado con finos acabados. 276-8414, 224-3143.

Se vende apartamento en San Francisco, Edificio Palma Real, piso 8, 2 recámaras, 2 baños, sala comedor, lavandería, estacionamiento bajo techo con portón de seguridad, tanque de reserva. Todavía está exonerado. 269-1344, 612-5345. Precio B/.72,500.

Se vende o alquila espaciosa casa en Colón, Puerto Real, 2 recámaras, sala comedor, cocina, lavandería, garaje techado, 800 metros de terreno. Se alquila a B/.180. También disponible para la venta por B/.25,000. 277-7534, 623-4109.

Puestos Permanentes	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Ingeniero eléctrico, NM-12 ¹² (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería	P	1
Arquitecto, NM-11/12 ¹ (Debe tener licencia de conducir).	B/.18.30/28.52	Administración de Bienes Patrimoniales	P	1
Analista administrativo, NM-9/11 ¹³ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/23.80	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Biólogo, NM-9 (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.15.13/19.67	Administración del Medio Ambiente	P	1
Técnico en hidrología, NM-9 ⁴ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.15.13/19.67	Administración del Medio Ambiente	P	2

¹ De utilizarse este anuncio para llenar la vacante anunciada, sólo se considerará a los candidatos que sean empleados permanentes de la Autoridad del Canal de Panamá con estatus de carrera o de carrera condicional.

² Conocimientos generales de sistemas electrónicos tales como SCADA, CCTV y sus componentes.

³ Requiere conocimiento de programación de sistemas de administración de bases de datos para microcomputadoras; por ejemplo: FoxPro, Access, Dbase, Oracle, Visual Basic, Basic, FoxBase o Clipper. Requiere conocimiento de software de control de redes; por ejemplo, Novell, Windows NT, Windows 3.11 o Windows 95.

⁴ Debe obtener una licencia para operar lanchas a motor de hasta 65 pies de eslora y certificados de primeros auxilios y de resucitación cardiopulmonar en un plazo de 90 días.

El régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá se fundamenta en los principios de méritos e igualdad de oportunidades.

12 Poderoso acorazado cruza el Canal

Por Myrna A. Iglesias

Como un gran guerrero herido, pero haciendo gala de su valor, orgullo y coraje, el impresionante acorazado *USS Iowa (BB-61)* transitó el Canal de Panamá por última vez en su larga carrera como buque de guerra de la Armada estadounidense. Con la ayuda del remolcador *Sea Victory*, el *Iowa*, ahora un buque sin propulsión, avanza lentamente hacia su noble destino en San Francisco, California, EE.UU., en donde se unirá a la flota de reserva anclada en el área.

El *Iowa* inició su recorrido desde Newport, Rhode Island, el 8 de marzo y se espera en San Francisco unos 60 días después. Debido a las restricciones que se imponen por su gran tamaño y a su escasa velocidad por ser un buque sin gobierno, su paso por el Canal se hizo en fases y se completó en tres días, el 28 de marzo.

Uno de los cuatro acorazados del tipo *Iowa*, los más grandes, más rápidos, más poderosos y los últimos barcos de este tipo construidos por la Armada estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial, el *Iowa* y sus buques gemelos, *New Jersey*, *Missouri* y *Wisconsin*,

ostentan el récord de ser los buques más anchos en transitar el Canal de Panamá. Con un largo de 270.3 metros y una manga de casi 33 metros, el acorazado sólo deja escasos centímetros a cada lado a su paso por las esclusas.

Botado al mar el 27 de agosto de 1942 y comisionado por primera vez en febrero de 1943, el acorazado *Iowa* sirvió a su país en las aguas del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial y en el conflicto de Corea. Por su servicio, recibió nueve estrellas de batalla por su acción durante la Segunda Guerra Mundial y dos por su acción en Corea. El acorazado es especialmente famoso debido a que en 1943 transportó al entonces presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt a la conferencia de Teherán en la que Roosevelt, Winston Churchill y Josef Stalin acordaron la estrategia que usarían para derrotar a los alemanes.

Durante su larga carrera, el *Iowa* fue sacado de servicio, rehabilitado y reactivado en muchas ocasiones. La última vez que se le reactivó fue en abril de 1984. El impresionante poder bélico del acorazado, con sus enormes cañones y su grueso



casco reforzado lo hace uno de los barcos más seguros que jamás se hayan construido.

El momento más trágico en la historia del *Iowa* sucedió en 1989, cuando una explosión en una de sus torres causó la muerte a 47

de sus tripulantes. El buque fue sacado de servicio al año siguiente.

Se espera que el *Iowa* permanezca atracado en las aguas de San Francisco en calidad de reserva, lo que significa que

podría ser llamado a acción en caso de ser necesario, hasta, por lo menos, el año 2004, luego de lo cual podría ser donado y posiblemente convertido en un museo de guerra.

Último tránsito

El *USS Iowa* transita el Canal por última vez en su larga carrera como buque de guerra de la Armada estadounidense. A la izquierda, con su imponente popa, el *“USS Iowa”* cruza las Esclusas de Miraflores dejando pocos centímetros a cada lado. Abajo, la draga *“Rialto M. Christensen”* continúa los trabajos de ensanche del Corte Culebra, mientras el buque de guerra transita con la ayuda de varios remolcadores.

Fotos por Alejandro Caballero

Conozca a los usuarios del Canal: CSAV

Por Jessica Ramesch

La Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), fundada en 1872 en Valparaíso, Chile, es uno de los usuarios más frecuentes y más antiguos del Canal de Panamá. Basado en sus 224 transitos y B/.8 millones pagados en peajes durante el año 2000, calificó como el décimo usuario más importante de la vía acuática. La CSAV inició sus operaciones en Panamá en 1883, al firmar un acuerdo con la Compañía Inglesa de Vapores. Al transitar el Canal, el 7 de diciembre de 1914, el buque de vapor de la CSAV, *Limari*, se convirtió en el primer buque chileno en transitar

la vía acuática. Ese día, el Canal le dio una autorización especial para transitar de noche, convirtiéndose en el primer buque en usar el Canal de noche.

Aunque la CSAV fue establecida para brindar servicio sólo en la costa chilena, extendió sus actividades a otros países de la costa oeste de Sur y Centroamérica, especialmente México, Colombia,

Ecuador y Perú. A finales de la Segunda Guerra Mundial, comenzó a incorporar puertos de países europeos, tales como Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra.

Actualmente, la CSAV es una de las líneas más importantes de Suramérica, con una flota promedio de 60 buques que transportan carga a granel, carga

contenerizada, vehículos, productos refrigerados y congelados, y carga general, los cuales figuran entre las principales mercaderías que se transportan a través del Canal de Panamá. La empresa brinda servicios desde y con destino a las Américas, el Mediterráneo y el norte de Europa, Asia y el Caribe.

En 1998, la CSAV obtuvo la certificación ISO 9002 del Registro de Lloyd's. Esto confirma que la CSAV cumple con estándares internacionales de calidad de operaciones en el transporte nacional e internacional de toda su carga. Pero la empresa no se

dedica únicamente al transporte marítimo, ya que ha ampliado sus funciones para incluir, por ejemplo, servicios de estibado, muellaje, almacenaje, reparación de contenedores y remolque.

La CSAV es una empresa pública chilena y es considerada una de las compañías navieras más grandes de Latinoamérica, con ganancias que superan los B/.30 millones anuales. Su éxito se puede atribuir a la filosofía de la empresa, enfocada en proveer soluciones expeditas, eficientes y confiables para brindar la más alta calidad de servicio a sus clientes.



Buque de vapor de la CSAV, *“Limari”*, transitó el Canal en 1914