



El año fiscal va de octubre a septiembre

Inicia revisión legislativa de presupuesto

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, entregó el 7 de junio a la Comisión de Presupuesto de la Asamblea Legislativa el proyecto de presupuesto del Canal para el año fiscal 2002, el cual entrará en vigencia el 1 de octubre del presente año.

El proyecto de presupuesto de la ACP para el año fiscal 2002 fue aprobado recientemente por el Consejo de Gabinete pero no será oficial hasta tanto sea aprobado en tercer debate por la Asamblea Legislativa.

El total de ingresos generados por las operaciones del Canal para el año fiscal 2002 se estima en B/. 795.4 millones, explicó Alemán Zubieta.

Por su parte, el subadministrador, Ricaurte Vásquez M., indicó que los aportes

al Estado ascenderán a B/. 226.8 millones, un total de B/. 28.6 millones por encima de lo proyectado para el presente año fiscal, lo que refleja un aumento proyectado en cuanto a tránsitos y peajes por la vía.

El aporte presupuestado al Tesoro Nacional se desglosa de la siguiente manera:

- B/. 154.2 millones en concepto de pago por toneladas netas (lo que representa un 26 por ciento del total de los ingresos por peajes);
- B/. 29 millones en concepto de la tasa por servicios públicos en áreas del Canal (Policía Nacional, recolección de basura) y,
- B/. 43.6 millones de utilidad neta, que se entrega íntegramente al Estado según lo estipula el artículo 41, Sección Tercera de la Ley Orgánica de la ACP.

Para el nuevo año fiscal, el Canal ha estimado sus ingresos por peajes en B/. 593.3 millones, o sea B/. 8.7 millones más que lo estimado para el año fiscal en curso, producto de los 14,868 tránsitos contemplados. De estos tránsitos, 13,143 serán buques de alto calado (un 1.1 por ciento más que en el año fiscal 2001).

Es importante resaltar que la proyección de un incremento en el número de buques de alto calado y en el tonelaje (237.2 millones de toneladas netas) repercute a su vez en un aumento en las proyecciones de ingresos por servicios de navegación como son los servicios de remolcadores, pasacables y reservas de tránsito que, sumado a los ingresos por venta de energía eléctrica, de agua potable y otros ingresos menores, asciende a B/. 189.7 millones para el AF 2002.

Por otra parte, se explicó que el 90 por ciento del programa de inversiones de la Autoridad del Canal de Panamá propuesto para el período comprendido entre los años fiscales 2002 y 2004 se concentra en proyectos de modernización, rehabilitación y servicios públicos.

La inversión en modernización propuesta entre los años fiscales 2002 y 2004 alcanza los B/. 285 millones. Esta suma será invertida en proyectos como la profundización del cauce de navegación del Lago Gatún y el Corte Culebra (B/. 41.8 millones), la compra de nuevas locomotoras de remolque (B/. 159.9 millones), reemplazo de los mecanismos que mueven las compuertas (B/. 34.6 millones), compra de remolcadores (B/. 33.9 millones) y ensanche y enderezamiento del Corte Culebra (B/. 2.7 millones), entre otros.



Firman convenio

Foto por Armando De Gracia
Desde la izquierda aparecen Alfredo Arias, administrador de la Autoridad de la Región Interoceánica; Gerardo Batista, viceministro del Ministerio de Vivienda; Ricardo Anguizola, administrador de la Autoridad Nacional del Ambiente; Alberto Alemán Zubieta, administrador de la Autoridad del Canal de Panamá; José M. Herrera, viceministro encargado del Ministerio de Desarrollo Agropecuario; y Juan Héctor Díaz, director del Departamento de Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Protección del Canal

Firman convenio sobre monitoreo de la Cuenca

El pasado 11 de junio, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) suscribieron un convenio de cooperación para el monitoreo, generación y utilización de información ambiental de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá.

El convenio fue suscrito entre los administradores de ambas instituciones, Ricardo Anguizola y Alberto Alemán Zubieta.

Toda la información ambiental obtenida a través del monitoreo que realicen ambas instituciones en la cuenca canalera será depositada en el Centro de Información Ambiental de la Cuenca (CIAC), creado por

la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH). La CICH es un organismo adscrito a la ACP y del cual la ANAM es miembro. Su objetivo es integrar esfuerzos, iniciativas y recursos para la conservación y manejo de la Cuenca y promover su desarrollo sostenible.

La información depositada en el CIAC estará disponible para el público y será administrada y custodiada por la CICH.

El acto de firma del convenio contó con la participación de altos funcionarios de ambas instituciones, comisionados de la CICH e invitados de la Agencia Interamericana para el Desarrollo y la Embajada de los Estados Unidos.



Nuevo miembro

Foto por Armando De Gracia

El administrador Alberto Alemán Z. entrega un libro conmemorativo del Canal a Salvador Jurado, nuevo miembro de la Junta Asesora. Desde la izquierda están el directivo Emanuel González-Revilla, Alemán Zubieta, Jurado, y el directivo, Moisés Mizrachi.

Nuevo miembro de Junta Asesora visita el Canal

Una visita de cortesía a la Autoridad del Canal de Panamá realizó recientemente el nuevo miembro de la Junta Asesora del Canal, Salvador A. Jurado.

Esta fue la primera visita de tan distinguida personalidad de la industria internacional al Canal desde que aceptara la invitación de la ACP para integrar su Junta Asesora.

Durante su estadía en Panamá, Jurado fue puesto al tanto sobre el manejo del Canal y los estudios de ampliación que actualmente se realizan, cumplió una visita de cortesía al administrador del Canal, Alberto Alemán Z., hizo un recorrido por las Esclusas de Miraflores y visitó el Centro de Control de Tráfico Marítimo.

En reunión con el Administrador y

miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal, Jurado pudo conocer sobre los planes de modernización de la vía.

En Miraflores, el nuevo miembro de la Junta Asesora recibió orientación sobre el funcionamiento del Canal y pudo visitar los túneles y la caseta de control.

En su recorrido Jurado estuvo acompañado por los miembros de la Junta Directiva del Canal, Emanuel González-Revilla y Moisés Mizrachi. Salvador Jurado es Presidente de varias compañías de Florida dentro de los ramos de ingeniería, manufactura, bienes raíces y construcción. Desde 1972 ha ejercido la ingeniería civil en el desarrollo de grandes proyectos en Estados Unidos, Sur América y el Caribe.

Águila

En Clayton, el Dr. Alberto Palleroni, director del Centro de Rapaces Neotropicales, posa junto al águila arpía que muestra su plumaje y talla inconfundible.

Foto por Marco González



Personal de la ACP ubica águila

Recientemente, personal de la División de Dragado de la Autoridad del Canal (ACP) encontró un águila arpía extraviada cuyo transmisor había dejado de funcionar semanas antes. El desarrollo de este espécimen había sido motivo de estudio desde su nacimiento hace 3 años.

El águila arpía fue liberada en Barro Colorado recientemente y la última información que se tenía la ubicaba en un antiguo polígono de tiro. En un esfuerzo por encontrarla, científicos del Fondo Peregrino habían estado sobrevolando el área por dos semanas.

Oscurecía cuando Anais Ponce, despachadora de equipo flotante de la ACP, recibió la llamada del capitán del remolcador *Gamboa*. Éste le comunicaba que el contramaestre Ismael Díaz había avistado un ave que parecía ser un águila arpía. Ponce se comunicó de inmediato con personal de Protección del Canal y

de la División de Dragado, para coordinar las autorizaciones necesarias para que el Fondo Peregrino pudiese capturar el ave rapaz dentro de las instalaciones del Canal.

El águila arpía estaba identificada solamente con las letras MV, en una banda metálica en su pata. Ya que es un ave silvestre, su captura significó tomar grandes precauciones, ya que mide poco más de un metro de altura y sus alas extendidas miden dos metros. Además, sus garras tienen una fuerza de hasta dos toneladas.

Personal del Fondo Peregrino, encabezado por el Dr. Alberto Palleroni, recibieron con mucha alegría la noticia de la ubicación del ave. Ahora venía la parte más difícil, su captura. El águila se había posado en la punta más alta de la draga *Cascadas*, una draga que fue retirada de uso en 1995, la cual no presentaba una

superficie muy firme, ni segura, para escalar. Sin embargo, el Dr. Palleroni y el técnico Francisco Barrios, subieron y, utilizando una linterna y una red, lograron capturarla.

“Estábamos desesperados. Esta águila es la más importante que tenemos por el seguimiento que le hemos dado a su crecimiento. Tenemos datos increíblemente completos, muy nuevos e interesantes. Interrumpir eso fue una tragedia. Estamos muy agradecidos con la ACP por haberla localizado y haber sido tan rápidos en notificarnos, permitiéndonos capturarla”, afirmó el Dr. Palleroni.

El águila permanece ahora en el refugio de aves rapaces de Clayton y, una vez reparado su transmisor, será liberada nuevamente para continuar el estudio sobre su desarrollo que permitirá salvar

al ave nacional de Panamá de la extinción.

El Fondo Peregrino fue fundado en 1970 para la protección del halcón peregrino en los Estados Unidos. Desde entonces, sus esfuerzos se han ampliado para incluir la cría, protección y eventual liberación de águilas arpías y otras aves rapaces. Actualmente mantienen en Panamá un Centro de Rapaces Neotropicales que opera en la Ciudad del Saber.

El 27 de octubre del 2000, la Autoridad del Canal de Panamá suscribió un acuerdo con el Fondo Peregrino para la instalación de un centro de incubación y cría de aves rapaces en Panamá, en un globo de terreno asignado por la ACP. La creación de este centro contó con el apoyo de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), la Ciudad del Saber, la Autoridad de la Región Interoceánica, el Instituto Smithsonian y la ACP.

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

Teresa Arosemena
Editora Encargada

RICAURTE VASQUEZ
Subadministrador

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.

Traductores del Canal visitan las esclusas

Por Maricarmen V. de Ameglio

El pasado 11 de mayo, los traductores de la Sección Técnica de Idiomas de la División de Servicios Administrativos realizaron una visita a las Esclusas de Pedro Miguel, con el propósito de familiarizarse con las partes de las locomotoras y su funcionamiento. Marcos Gutiérrez, supervisor de rehabilitación de locomotoras, les enseñó los componentes de esta maquinaria, la función de cada pieza y los procedimientos de rehabilitación. Como parte de la visita, tomaron fotos de las diferentes estructuras, como la cabina, la unidad de tracción y el engranaje, entre otras.

Las fotos sirven de guía a los traductores porque les permiten ver en detalle los equipos y las piezas acerca de los cuales están traduciendo. Contar con imágenes de las piezas y maquinarias facilita la traducción de los manuales técnicos. A su vez, quedan de referencia para los futuros traductores, ya que la terminología del Canal es muy especializada. Muchos de los técnicos del Canal conocen la terminología de operaciones en inglés, pero desconocen su significado en español. Es necesario utilizar el término exacto en español para traducir los manuales de manera lógica. Hay casos en los que incluso es necesario acuñar términos nuevos debido a las características únicas de la operación del Canal.

Haydée de Espino, gerente de la Sección Técnica de Idiomas, expresó: “El desconocimiento del tema puede conducir a errores, por ejemplo traducir “plow shoe” como “zapato de arar”. El traductor familiarizado con las locomotoras, sin em-

bargo, sabrá que ese término se refiere a la “zapata colectora”, es decir, el aparato que va dentro del riel conductor y que impulsa a la locomotora”.

Actualmente los traductores de la Sección Técnica de Idiomas tienen el reto de traducir 3,364 páginas de manuales técnicos de operación de las esclusas. Como prioridad, tradujeron los manuales de las locomotoras Mitsubishi, que la fábrica en Japón había enviado en inglés y que totalizaban 1,176 páginas. Ellos incluyen las instrucciones para las locomotoras de remolque, el procedimiento de reemplazo de las válvulas cilíndricas, la rehabilitación eléctrica de las locomotoras de las esclusas, las instrucciones del molinete hidráulico, el manual del operador de las locomotoras y la rehabilitación mecánica de las locomotoras de remolque, entre otros.

Aunque muchos empleados del Canal conocen estos manuales en inglés, con el aumento de la fuerza laboral hispano hablante, a raíz de la transición, y por requerimiento de la Organización Internacional de Normas (ISO), se hizo necesario traducirlos al español. Espino señaló que las visitas al campo son muy importantes para los traductores porque les permiten ver de primera mano lo que están traduciendo. “Cada sección del Canal es un mundo y hay que adentrarse en el tema para hacer una traducción lógica”, indicó.

Próximamente, planean realizar un tránsito parcial del Canal para ver el trabajo de los pasabarcos, pasacables, maestros de esclusas y otros aspectos operativos de la vía acuática.

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: consu2@rae.es

Uso de mayúsculas en títulos y subtítulos

A diferencia de la regla gramatical en inglés, que establece que se deben escribir con mayúsculas las primeras letras de todas las palabras en un título, con excepción de los artículos, preposiciones y conjunciones que estén dentro del cuerpo del título, en español se debe escribir solamente la primera letra de la primera palabra, a menos que el título incluya un nombre propio, que por regla se debe escribir con mayúscula.

Por ejemplo: “Guidelines for the Drafting of Scuba Diving Contracts.”
“Normas para la redacción de contratos de buceo”.

Algunas redundancias comunes

Aterido de frío: Aterirse significa pasarse de frío.

El día de hoy: Hoy es el día actual.

Hablar varios idiomas diferentes: Todos los idiomas son diferentes.

Jauría de perros: Una jauría se refiere exclusivamente a un conjunto de perros. Es admisible y correcto especificar la clase de perros, como por ejemplo, *una jauría de galgos, de boxers, etc.*

Lo más indispensable: Indispensable es aquello de lo que no se puede prescindir.

Partitura musical: No existe partitura que no sea musical.

Protagonista principal: El protagonista es el personaje principal de una obra dramática, o el actor que desempeña el papel principal en una película.

Volver a reiterar: Reiterar significa precisamente volver a ejecutar o repetir una cosa.

Urbanizar una ciudad: Urbanizar significa convertir un terreno en poblado o prepararlo para ello. La ciudad es ya un área urbana.

Regimiento de soldados: Regimiento es un conjunto de soldados. Cuando se especifica la clase de soldados, es admisible: *regimiento de infantería, regimiento de caballería y afines.*

Terminología marítima

Stowage: Estiba. Movilización de la carga desde el gancho del buque o de la escotilla hasta la bodega o la cubierta del buque.

Charter-Party (C/P): Póliza de fletamento. Formalidad probatoria del contrato marítimo.

WWD 24 CH (Weather working day 24 consecutive hours): Días laborables de buen tiempo de 24 horas consecutivas. Se entiende como “24 horas trabajadas”, pero se trabajan sólo 12 horas por día.

Bulkheads: Mamparos. Separaciones verticales entre las bodegas de un buque.

Lockages: Esclusajes.

Down lockage: Esclusaje descendente.

Follow-up lockage: Esclusaje consecutivo.

Handline lockage: Esclusaje manual.

Nested lockage: Esclusaje anidado (con arboladuras).

Relay lockage: Esclusaje en relevo.

Tandem lockage: Esclusaje en tándem.

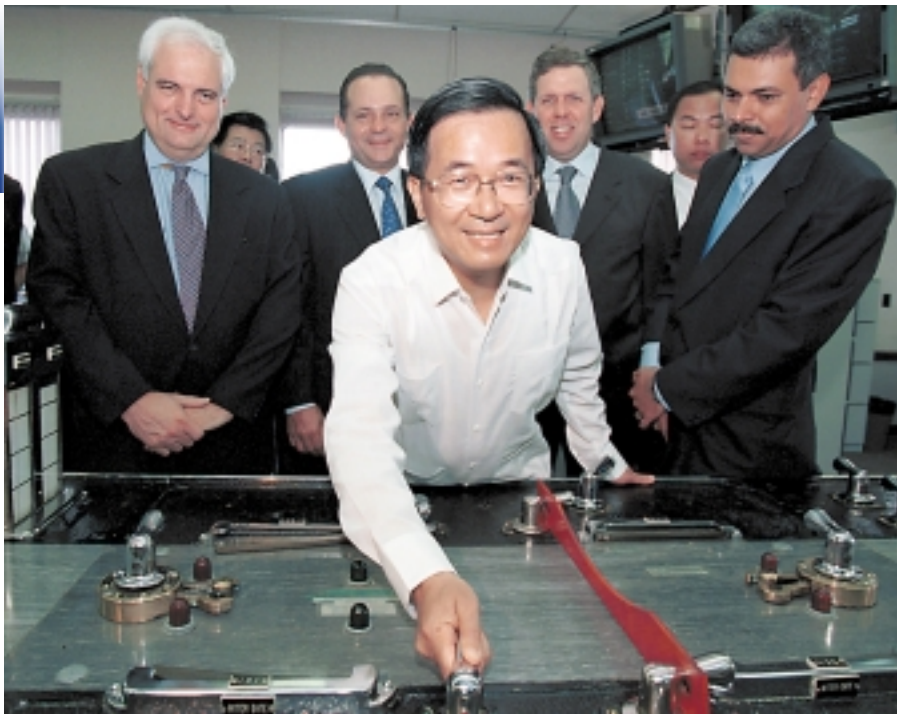
Up lockage: Esclusaje ascendente.



Aprendiendo terminología

Foto por Armando De Gracia

Los traductores fueron a las Esclusas de Pedro Miguel para aprender acerca de las locomotoras. Desde la izquierda están Yira Flores; Eileen de Boyd; la gerente de la Sección Técnica de Idiomas, Haydée de Espino; el supervisor de rehabilitación de locomotoras, Marcos Gutiérrez; Ana Ramona Castillo y Miguel Angel Urrutia.



Presidente de Taiwán visita el Canal

Foto por Armando De Gracia

El presidente de la República de China, Chen Shui-bian, activa las manivelas que abren y cierran las compuertas de las Esclusas de Miraflores durante su reciente visita al Canal. Lo acompañan, desde la izquierda, el ministro para Asuntos del Canal, Ricardo Martinelli; el administrador del Canal, Alberto Alemán Z.; el ministro de Relaciones Exteriores, José M. Alemán y el supervisor de la Caseta de Control, José Rivera.

Capacitan estudiantes universitarios que participarán en estudios socioeconómicos

Como parte del proceso para la realización del estudio "Recopilación y Presentación de Datos Socioeconómicos de la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá", el Consorcio URS-Dames & Moore, IRG y GEA Consultores, inició recientemente la capacitación de 28 estudiantes universitarios, algunos de ellos residentes de la Región Occidental de la Cuenca del Canal, quienes levantarán datos en esta región.

Esta actividad tiene como objetivo principal capacitar al personal del área en el uso de los instrumentos de recolección de datos y a la vez sensibilizarlos sobre la importancia del estudio y las formas de obtener la cooperación de la población, así como proporcionar a los participantes información sobre procedimientos en caso de emergencia y primeros auxilios.

La jornada de capacitación se realizó en las instalaciones del Centro Regional Universitario en Cooclé, institución con la cual se suscribió un acuerdo para la realización de estos estudios. Dicho acuerdo incluye la donación de equipos de computadoras por parte del consorcio a cargo del estudio socioeconómico.

Todo el personal que forma parte de esta investigación asiste a clases en el Centro Re-

gional Universitario de Cooclé y en la Universidad Tecnológica Panamá-Cooclé. Un grupo de ellos son moradores de las áreas en estudio, entre las que destacan estudiantes de comunidades como El Harino, Llano Grande, Coclesito, La Pintada y Toabré, además del distrito de Penonomé. La utilización de mano de obra local es parte de los requisitos establecidos por la Autoridad del Canal de Panamá a los consorcios ganadores de los estudios de recopilación de datos de línea base en la Región Occidental. Con esto se procura brindar entrenamiento y capacitación a residentes de estas áreas.



Estudiantes universitarios reciben adiestramiento

Petrolero post Panamax visita la Bahía de Panamá

El 7 de junio arribó al área del fondeadero de Balboa el enorme buque petrolero tipo post Panamax *Limburg* para abastecerse de combustible en su viaje de regreso al Golfo Pérsico. Los buques post Panamax son aquellos que sobrepasan las máximas dimensiones permitidas en el Canal de Panamá y, por ende, no lo pueden transitar.

El buque llegó a Panamá procedente de Minar Al Bakhr con una carga de 276,915 toneladas métricas de crudo iraní, las cuales descargó en la Bahía de Charco Azul, Puerto Armuelles. Este crudo será almacenado en los tanques de Petro Terminal de Panamá (PTP) para después transbordarlo a tanqueros más pequeños, tipo Panamax, que lo transportarán a su destino final en la costa oeste de los Estados Unidos.

El enorme tanquero mide 332 metros de largo, 58 metros de anchura y 22 metros de

calado, cuando está cargado a su máxima capacidad. En contraste, las dimensiones máximas permitidas por el Canal de Panamá son 294.13 metros de largo, 32.31 metros de anchura y 12.04 metros de calado.

El *Limburg* es un buque de doble casco, 298,997 DWT (tonelada de peso muerto) que fue construido en Corea en el año 2000 por la empresa Daewoo y su bandera es de Luxemburgo. El buque *Limburg* es propiedad de la empresa Euronav de Luxemburgo y es operada por la empresa británica Tankers International Ltd.

En su visita a la entrada Pacífica del Canal, se abasteció de 4,200 toneladas de combustible y provisiones de empresas locales para su viaje de regreso a Fujuyarah, el cual tomará 35 días. Una vez de regreso al Golfo Pérsico, el petrolero *Limburg* recogerá otra carga de crudo iraní.



Buque post Panamax

Foto por Armando De Gracia

En la foto se aprecia la enormidad del buque "Limburg" al compararlo con los demás buques que se encuentran en la bahía. El "Limburg" tiene 332 metros de eslora y 58 metros de manga.



Tome nota

- La Asociación Nacional de Conciertos anuncia que las inscripciones para el Campamento Musical Juvenil están abiertas hasta el 29 de junio. Las audiciones serán hasta el 7 de julio. Para inscribirse, puede llamar al 214-7236 o escriba a luvmusic@sinfo.net. Este campamento está dirigido a músicos de hasta 25 años.
- El Theatre Guild de Ancón presentará su "Jazz Nite at the Guild", el sábado 16 de junio, a las 8 p.m., con la participación de Dino Nugent y su grupo. Los boletos tienen un costo de B/.15 y estarán a la venta en la taquilla del Theatre Guild. Para reservaciones, llame al 212-0060. El Theatre Guild está ubicado a un costado de la PTJ de Ancón.

Equipo flotante del Canal

Lanchas de la ACP

Por Julieta Rovi

Las lanchas constituyen una parte valiosa del equipo flotante de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y son utilizadas diariamente para llevar a cabo trabajos diversos y poco comunes. Sus nombres varían de acuerdo a la división a la que pertenecen y a sus funciones dentro de la empresa canalera.

La División de Recursos de Tránsito cuenta con lanchas de pasajeros en el Distrito Sur, en el Distrito Norte, en el servicio de bus acuático y también presta

pueden llevar carga y pasajeros y las restantes son lanchas de trabajo solamente". La *Pharos II*, por ejemplo, se utiliza para el mantenimiento de las ayudas a la navegación, mientras que el *Chame II* y *Diablo II* fungen como pequeños remolcadores. La *Trogon* cuenta con una estructura más baja para poder pasar bajo el puente de Gamboa.

Por otro lado, la División de Protección del Canal emplea lanchas para patrullaje acuático en el Lago Gatún y escoltas a los tránsitos que requieren mayor seguridad.



En plena faena

La lancha "Defensor" acompaña al buque "New Jersey" en su tránsito por el Canal de Panamá.

Foto cortesía de la División de Protección del Canal

servicio en Gamboa. Leonidas A. Barahona, especialista interino en equipo marítimo de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta, dijo: "Las lanchas de pasajeros *Guabina*, *Lisa*, *Trucha*, *Mero*, *Atún*, *Parrot*, *Frigate*, *Aguja*, *Jurel*, *Pike*, *Corvina* y *Flying Fish* son empleadas principalmente para llevar a los prácticos, oficiales de inspección, pasacables y todo personal asignado a tareas específicas en los buques que transitan por el Canal". Explicó que el bus acuático brinda servicio de transporte diario entre Las Cruces y Gatún. Este servicio es apoyado principalmente por las lanchas *Castor*, *Nutria*, *Cachalote*, *Ballena*, *Delfin*, *Tamboril* y *Siluro*.

Las lanchas de trabajo de la División de Dragado cuentan con diferentes equipos según el tipo de trabajo que realizan. Algunas tienen grúas, rampas de embarque y desembarque, bitas para amarrar y halar, o grandes defensas de caucho para empujar. Raúl González, supervisor de Operaciones de Lanchas de la División de Dragado, indicó: "Algunas se utilizan solamente para transportar personal como la *Gaviota IV* que tiene capacidad para 42 pasajeros. Otras

Además, se utilizan para identificar y reportar cualquier actividad en aguas del Canal, dentro del área de patrullaje asignada, que pueda detener, obstaculizar, retrasar o poner en peligro el paso de naves en tránsito por el Canal. Con este patrullaje, esta división inspecciona faros y boyas con la finalidad de verificar su disponibilidad y a su vez identificar, alertar y brindar apoyo ante situaciones de emergencia. A estas embarcaciones se les considera lanchas de inspección y vigilancia y sus nombres son *Alguacil*, *Centinela*, *Comisario*, *Defensor*, *Guardián* y *Vigilante*. Es importante destacar que el patrullaje se realiza de manera conjunta con una unidad de la Policía Nacional de Panamá, abordo de las lanchas de la División de Protección del Canal.

La Sección de Topografía y Cartografía utiliza sus lanchas para realizar levantamientos de batimetrías, el equivalente de una topografía pero bajo el agua, para poder indicarle a la División de Dragado en qué áreas se puede descargar los desechos recogidos por la draga. Las batimetrías son utilizadas para controlar el dragado en sí, o sea para



Lancha de trabajo

Esta lancha tiene una rampa para el embarque y desembarque del equipo de trabajo.

Foto por Marco González

poder definir si el área que ha sido dragada se puede abrir al tráfico marítimo o no. Sus lanchas más especializadas se llaman *Tritón* y *Neptuno*, pero también cuentan con la *Cazón*, *Mahe*, *Papio* y *Shearwater*.

Las lanchas son de gran utilidad para las operaciones de buceo en las esclusas. Permiten transportar materiales hacia y desde el muro central y remover material excedente y residual, producto del mantenimiento, sin afectar los esclusajes de los clientes. También transportan personal a la compuerta flotante. La lancha de los buzos para el sector Pacífico es la *Sea Otter*. En el lado Atlántico, la lancha de las esclusas se llama *Gatún*, en recuerdo del remolcador que fue el primero en hacer un esclusaje por el Canal de Panamá, el 26 de septiembre de 1913, en las Esclusas de Gatún.

La Unidad de Operaciones Ambientales utiliza lanchas, pangas y piraguas para recopilar información y dar mantenimiento a las estaciones hidrometeorológicas. Sus lanchas tienen los nombres *Caimito*, *Paja II*, *Río Bailamono*, *Río Frijolito*, *Río Gigantito*, *Vino Tinto* y *Frank H.*

Robinson, que corresponden a ríos de la cuenca, con la excepción del último, que se nombró en honor a un antiguo empleado que fue precursor de la protección de los recursos naturales de la cuenca.

La Sección de Control de Contaminación y Vegetación Acuática utiliza lanchas para brindar apoyo durante trasiegos de combustible, para prevenir derrames, para el control de contaminación cuando ocurren derrames y para controlar la vegetación acuática. Sus lanchas de trabajo son *Manigordo* y *Caracara*, mientras que las lanchas recolectoras de hidrocarburos se llaman *Tucán* y *Oilbird*. Para controlar la vegetación acuática que obstruye canales, atasca las tomas de aire de los motores e impide el paso de las embarcaciones pequeñas cuentan con aerobotes tales como el *Salvimmia* y el *Hydrilla* que permite el acceso a áreas cubiertas de vegetación acuática tal como el jacinto anclado y el flotante.

Operadas por una fuerza de trabajo altamente capacitada, las lanchas del Canal apoyan el funcionamiento seguro y expedito de la vía acuática.

Lanchas de pasajeros

Las lanchas de pasajeros de la División de Recursos de Tránsito brindan transporte entre los muelles y los buques en las aguas del Canal de Panamá.

Foto por Marco González



6

Instalan brazos hidráulicos en las Esclusas de Miraflores

Por Julieta Rovi

Durante el cierre de la vía este de las Esclusas de Miraflores, que se realizó del 4 al 14 de junio del 2001, se reemplazaron los brazos electro-mecánicos de las compuertas 120 y 121 por brazos hidráulicos. “Ésta era la primera vez que se reemplazaban brazos hidráulicos en compuertas que no tienen respaldo. Las compuertas que dan hacia las cámaras superiores se construyeron con redundancia para que el agua de los lagos no se perdiera en caso de un impacto severo en una compuerta, ya que tomaría mucho tiempo llenarlos. Sin embargo, las compuertas que dan al mar no tienen ese juego extra de compuertas de respaldo”, explicó Carlos Patterson, administrador del proyecto de conversión hidráulica y sistemas de control.

Patterson destacó que las 36 conversiones a brazos hidráulicos hechos hasta la fecha habían sido de compuertas redundantes e intermedias. Ésta era la primera vez que se hacía en una compuerta operativa que da al mar. Las anteriores, se fueron cambiando sin tener que cerrar la vía. Este trabajo normalmente toma 36 días, pero como conlleva un cierre de vía, se planificó y

se realizó en 10 días.

Con la experiencia de haber instalado ya 36 brazos hidráulicos, la ayuda de una cuadrilla adicional de la planta y el trabajo 24 horas en dos turnos de 12 horas, se procedió a reemplazar estas compuertas. La mano de obra fue realizada por personal de planta de las Esclusas de Miraflores y de la Unidad de Obras Civiles. También se contó con la colaboración del grupo de electrónica del Departamento de Informática, que ha dado un apoyo crucial en el aspecto de la fibra óptica.

A partir del 11 de junio, el personal de la ACP contó con la presencia de Bosch Rexroth, fabricantes de los brazos hidráulicos, como un apoyo adicional si fuera necesario, que coadyuvó a minimizar el impacto del cierre de la vía sobre los usuarios. Este tipo de respaldo no tiene un costo adicional ya que es parte del contrato de compra del nuevo sistema hidráulico.

El Canal de Panamá está adelantando un proyecto que se inició en 1998 con la compra de unidades hidráulicas para reemplazar el sistema electromecánico original de 1914. Inicialmente se contrató la instalación de cuatro unidades en las Esclusas de Pedro Miguel y, posteriormente, se continuó la



Instalan brazos hidráulicos

Foto por Marco González

Durante la cámara seca de las Esclusas de Miraflores, los trabajos que más llamaron la atención fueron los de la instalación de los brazos hidráulicos en las compuertas que dan al mar.

instalación de estas unidades con personal de planta. En diciembre del 2000, se terminaron las instalaciones en Pedro Miguel.

Este proyecto concluirá en septiembre del 2002, con la instalación de los nuevos sistemas en las Esclusas de

Gatún. Para esa fecha, se habrá convertido al sistema hidráulico todos los brazos electromecánicos de las 80 compuertas operativas. Las 12 compuertas adicionales de paso vehicular sobre las esclusas del Canal de Panamá se convertirán en el año 2003.



Trabajo en equipo

Foto por Armando De Gracia

Para terminar las labores a tiempo, se trabajó en la instalación de estos masivos brazos hidráulicos las 24 horas del día.



Revisando la tuerca

Foto por Marco González

El enorme brazo requiere grandes tuercas que lo sujetan firmemente. El trabajador revisa una tuerca durante la instalación de los modernos brazos hidráulicos.

Durante cierre de vía

Reemplazo de rieles en Pedro Miguel emplea lo último en tecnología

Por Jessica Ramesch

La Unidad de Mantenimiento Estructural y Rieles de la División de Esclusas utiliza lo último en tecnología para ejecutar el Programa de Rehabilitación del Sistema de Rieles. Durante el más reciente cierre de vía, se reemplazaron rieles desde el sur de la compuerta 55 hasta el tornamesa norte de Pedro Miguel. Fue la primera vez en la historia del Canal que se realizaban trabajos de este tipo en el muro de aproximación noreste y en la estructura de acero y rieles.

La rehabilitación fue rápida y eficiente, gracias a la iniciativa de utilizar dos tipos de tecnología de demolición: la de hilo de diamante y la de hidrodemolición. El hilo de diamante es un cable cubierto de lascas de diamante, con el cual se cortan grandes secciones de concreto. Ha tenido muy buenos resultados en el Canal porque el corte resultante es muy nítido y preciso y se puede realizar sin cerrar las vías. También se utilizan discos adiamantados en algunas secciones en donde el corte no debe ser tan profundo.

Existen, sin embargo, áreas en las cuales no se puede utilizar la tecnología de hilo de diamante, como en el área sobre las protecciones contra impacto. Por esta razón, la ACP realizó un estudio de mercado y decidió adquirir una máquina de hidrodemolición. José Reyes, gerente de la Unidad de Mantenimiento Estructural y Rieles, explicó: "Es la primera vez que esta tecnología se usa en Latinoamérica y estamos orgullosos de implementarla aquí en el Canal. Con la máquina de hidrodemolición totalmente computarizada se obtienen resultados de demolición selectiva, sin alterar el medio aledaño.

Wilfredo Yau, el gerente de proyecto para el reemplazo de rieles en Pedro Miguel, agregó: "La calidad del corte permite la demolición del concreto que se quiere



Hidrodemoladora

Trabajadores de las esclusas usan su equipo de seguridad para operar la hidrodemoladora durante los trabajos de rehabilitación de rieles en las Esclusas de Pedro Miguel.

reemplazar sin causar pequeñas rajaduras al concreto que todavía está en buenas condiciones. La máquina va debilitando y desprendiendo pedazos de concreto con chorros de agua y los levanta en vez de romperlos con el impacto". El secreto de la máquina es la formidable presión del agua, ya que expulsa 985 kilogramos del líquido por centímetro cuadrado.

Unos 200 empleados de la unidad trabajaron turnos de 12 horas, día y noche, bajo sol o lluvia, para reemplazar 518 metros de rieles de remolque en 11 días. Fue la primera vez que se intentó completar tantos metros de remolque durante un solo cierre. Antes de comenzar, los trabajadores

recibieron capacitación de acuerdo con las normas de calidad de ISO 9001 para asegurar el más alto nivel de seguridad.

El proyecto se dividió en tres áreas

principales: el muro de aproximación, la antecámara y el nicho. En cada área, el equipo de trabajo removió las ferreterías eléctricas de los rieles y los bloques de concreto existentes. Luego, instalaron las nuevas estructuras de secciones prefabricadas con rieles y cremalleras. Al volver a instalar la ferretería eléctrica, se hicieron pruebas con locomotoras.

Gracias a la iniciativa de la unidad en investigar e implementar esta nueva tecnología, la ACP ahorra tiempo y dinero. Debido al aumento en los tamaños y cargas que transportan las naves que transitan el Canal, los rieles instalados durante la construcción del Canal se fueron debilitando a medida que en los años 60 las nuevas locomotoras, más pesadas y hasta con casi tres veces la capacidad de tensión de las anteriores, empezaron a usar estas vías y a poner a prueba su integridad estructural. Por lo tanto, el proyecto de rieles es una parte imprescindible del programa de modernización de la vía.

Se estima que los nuevos rieles durarán los próximos 50 años sin presentar problemas. El proyecto, que culminará en el 2005, consiste en el reemplazo de un total de 16,184.3 metros de rieles, de los cuales hasta la fecha se han rehabilitado 5,091 metros.



Equipo moderno

La hidrodemoladora permite eliminar hormigón deteriorado con agua, a muy alta presión.

Foto por Armando De Gracia

Inicia temporada de mantenimiento programado en las esclusas

Con los trabajos de reacondicionamiento de cámara seca en las Esclusas de Miraflores, realizados del 4 al 14 de junio del año 2001, se dio inicio a la temporada de cierres de vía que concluirá a fines de septiembre. Los próximos cierres de vía están programados para llevarse a cabo del 9 al 19 de julio, en Pedro Miguel; del 13 al 24 de agosto, en Miraflores; y del 17 al 28 de septiembre, en Gatún.

Conjuntamente con los trabajos de reacondicionamiento que se realizan en la cámara seca, se efectúan trabajos simultáneos de mantenimiento en las otras esclusas.

Del 25 al 29 de junio

Se aproxima la “Semana del Embarque Seguro”

8

La “Semana del Embarque Seguro” es una actividad que se realiza anualmente para crear conciencia en la comunidad marítima acerca de la importancia de que los buques cuenten con buenas facilidades de embarque y que cumplan con los requisitos de la Autoridad del Canal (ACP) para transitar por la vía acuática. La escala de práctico, la maniobra de la lancha para facilitar el acceso a la escala y el acceso del personal a los puestos de trabajo (proa, popa y puente) en los procesos de embarque y desembarque, serán el centro de atención de esta actividad que se realizará del 25 al 29 de junio. El acceso y las facilidades de embarque deben estar libres de obstáculos, superficies resbaladizas, peligros o cualquier impedimento a las labores seguras del personal de la ACP.

Este año el comité organizador de la “Semana del Embarque Seguro” está integrado por el capitán Diego Porras, de la Capitanía de Puerto; Mario Alberto Acedo, de Tránsito de Carga Peligrosa; el capitán David Constable, de Capacitación y Desarrollo Marítimo; Diana Vergara, de la Unidad de Arqueo;

el capitán Miguel Rodríguez, de la Junta de Inspectores; Canute Cockburn, de Recursos de Tránsito; Octavio Stagg, de Operaciones de Tránsito Marítimo; el capitán Chet Lavalas, de la Sección de Prácticos, y el capitán Federico Cockburn, de la Capitanía de Puerto del sector Atlántico.

En cada inspección, entre otros, se verifica la escala de embarque principal y la alterna, el Documento de Cumplimiento de la Compañía (DOC) y el Certificado de Gestión de Seguridad (ISM). A los buques inspeccionados se les hará entrega de un instructivo plastificado con los requisitos para las facilidades de embarque, un folleto con detalles para embarque seguro y una gorra alusiva al evento.

En esta actividad participarán equipos compuestos por personal de las dependencias que se embarcan frecuentemente, tales como los prácticos, arqueadores, pasabarcos, capitanes de puerto, inspectores de buques en tránsito, químicos y el personal de Respuesta a Emergencias. Además, participarán como invitados, representantes del Departamento de

Sanidad Marítima Internacional del Ministerio de Salud y del Servicio Marítimo Nacional.

Los buques serán inspeccionados tanto en el fondeadero como en los muelles de Balboa y Cristóbal por estos equipos de trabajo, utilizando la lista de inspección diseñada especialmente para esta ocasión. A cada capitán se le entregará el resultado de la inspección. Las embarcaciones sobresalientes recibirán certificados que se entregarán a sus agentes navieros para su posterior envío a sus compañías. Toda embarcación con facilidades de embarque que no logren alcanzar los requisitos mínimos de las normas establecidas deberá corregir estas deficiencias para poder transitar por el Canal.

Los agentes navieros o sus representantes que deseen participar en este evento pueden contactar al Capitán de Operaciones del Canal al 272-4211. Para información en inglés puede referirse al “Advisory to Shipping No.A-31-2001”, el cual se puede acceder en el Internet en <http://www.pancanal.com> bajo “Maritime Operations Advisory”.



Afiche de la “Semana del Embarque Seguro”

Con el lema “Celebremos la ‘Semana del Embarque Seguro’ todas las semanas del año”, arrancará el próximo 25 de junio, por segundo año consecutivo bajo la Autoridad del Canal de Panamá, esta actividad tradicional. Este afiche fue diseñado por Itzel Ubarde de Melgar, especialista de computación de la Sección de Capacitación y Desarrollo Marítimo.



Celebrando el triunfo

Los ganadores del concurso de lanzamiento de línea realizado el 18 de mayo en Pedro Miguel, José Luis Avila (primer lugar), Luis Salazar (segundo lugar) y Juan Vital (tercer lugar) sostienen sus trofeos ante los aplausos de los presentes, encabezados por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.

Foto por Armando De Gracia



Acción loable

En una acción digna de imitar, el aseo Claudino Martínez entrega a Alfonso Regis, gerente de la Sección de Higiene Industrial, la cartera que dejó olvidada en un salón de clases del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena.

Foto por Armando De Gracia

Adiós

La draga "Cascadas" sirvió al Canal durante 62 años. Durante su última travesía por aguas canaletteras hace dos semanas, el equipo flotante del Canal despidió a la "Cascadas" sonando sus bocinas y pitos.

Foto por Armando De Gracia



La draga *Cascadas* dice adiós

Por Ariyuri Him de Mantovani

Luego de más de 85 años de pertenecer al Canal, la draga *Cascadas* dijo adiós a su hogar, la División de Dragado, para dirigirse rumbo al Pacífico, donde le espera un nuevo destino como una barcaza de trabajo.

Construida por la compañía Bucyrus de Port Richmond, Nueva York, la *Cascadas* llegó a Cristóbal el 21 de octubre de 1915. De ahí, fue trasladada al extremo norte del Corte Culebra en donde fue armada en poco más de siete días. Luego de pruebas preliminares, la *Cascadas* entró en servicio el 31 de octubre de ese mismo año, para iniciar sus labores de mantener, ensanchar

y profundizar el cauce del Canal, una tarea que nunca termina en la vía acuática.

Sus logros fueron únicos. Con sólo cuatro meses de servicio, la *Cascadas* estableció un récord de material dragado.

Uno de los proyectos más importantes de la *Cascadas* fue el primer ensanche del Corte Culebra de 300 a 500 pies, proyecto que se extendió por 15 años, y que dio como resultado un aumento en la capacidad y seguridad de la navegación. Trabajó en todos los deslizamientos ocurridos en el Corte Culebra, incluyendo el de octubre de 1986, y su potente cucharón se encargó de recoger

las miles de toneladas de piedra y tierra que cayeron al cauce del Canal. También prestó sus servicios en la profundización del Corte Culebra, el ensanche de la Isla de Lesseps, y la Estación de Amarre de Paraíso, entre otros. En 1977 la *Cascadas* fue enviada a la flota de reserva, con la adquisición de la *Rialto M. Christensen*.

Esta fiel draga, que gracias al buen mantenimiento siempre respondió a todas las exigencias que se le impusieron, ahora se enfrenta a un nuevo destino lejos del Canal. Sin embargo, creemos que muy pocos equipos flotantes canaletteros podrán superar alguna vez su impresionante récord de trabajo.



Segunda entrega

Datos curiosos sobre la creación y evolución de las computadoras

Por Erick J. Díaz H.

Continuamos la breve cronología de eventos que han conformado la historia de las computadoras. En esta edición nos enfocamos en el mundo de las computadoras personales.

La primera computadora de escritorio diseñada específicamente para el uso personal fue llamada Altair 8800 y vendida por Micro Instrumentation Telemetry Systems (MITS) en 1974.

En febrero de 1975, Bill Gates y Paul Allen vendieron licencias del lenguaje de programación BASIC a MITS para utilizar en la Altair. Dos meses después, Bill Gates y Paul Allen crearon Micro-Soft. Ese mismo mes, Steve Jobs y Steve Wozniak crearon la compañía Apple Computer.

En febrero de 1977, Bill Gates y Paul Allen firmaron un acuerdo para crear oficialmente la Microsoft Company. En abril de este año, Apple Computer introdujo en el mercado el modelo Apple II, la primera computadora personal que utilizaba monitores en colores.

En junio de 1978, Intel presentó el microprocesador 8086 de 4.77

Mhz, que utilizaba registros de 16 bits, un bus de data de 16 bits y una memoria de hasta 1 MB. El 28 de diciembre, Atari anunció las computadoras personales Atari 400 y Atari 800 y las presentó al público en enero de 1979, en el Winter Consumer Electronics Show, en Las Vegas, Nevada.

En mayo de 1979 la compañía Software Arts, contratista de Personal Software, hizo una demostración de su producto VisiCalc, la primera hoja de cálculo diseñada para computadoras personales. El 17 de octubre, Personal Software hizo disponible VisiCalc para las computadoras Apple II.

En junio de 1979, Intel introdujo el microprocesador 8088 de 4.77 Mhz. Este procesador era una variación del 8086 que operaba internamente a 16 bits. A diferencia del microprocesador 8086, éste empleaba un bus de datos de 8 bits con el objetivo de utilizar los chips controladores de dispositivos que eran de 8 bits. Ese mismo mes, MicroPro International lanzó al mercado el procesador de palabras WordStar.

Concluyó programa conmemorativo al Mes de Acondicionamiento Físico



Exitoso resultó el programa conmemorativo al Mes del Acondicionamiento Físico, que se llevó a cabo en mayo, en las instalaciones recreativas de la Unidad de Bienestar Laboral de los sectores Atlántico y Pacífico. La clausura del programa tuvo lugar el 31 de mayo e incluyó las presentaciones de gimnasia del Club de Diablo, a la izquierda, y la premiación de los empleados del año, a la derecha.





Respuesta entusiasta a otra iniciativa del CCAA

La División de Capacitación y Desarrollo, comprometida con el desarrollo y la superación del empleado canalero, añade a sus nuevos planes de enseñanza la capacitación multidisciplinaria, dirigida al trabajador de campo de nuestra empresa.

¿Qué es y qué busca la capacitación multidisciplinaria?

La capacitación multidisciplinaria es una oportunidad para que el empleado canalero obtenga conocimientos en áreas complementarias a su puesto de trabajo. Uno de sus objetivos es hacer de este trabajador canalero un empleado más versátil, aumentando su radio de competencia laboral, y un empleado más competitivo, aumentando su valor en el mercado laboral.

Los programas de capacitación multidisciplinaria apoyan uno de los objetivos estratégicos del Departamento de Recursos Humanos, con el que se busca: "Proveer a la empresa del recurso humano más productivo de la región a través de procesos de desarrollo que permitan hacer el mejor uso de sus talentos".

¿Cómo surge esta iniciativa?

Esta nueva iniciativa de capacitación surgió hace más de un año. Un equipo de instructores de la Sección de Capacitación y Desarrollo Industrial y de Seguridad realizó una investigación preliminar en estrecha colaboración con supervisores y capataces de las distintas unidades de operación y mantenimiento. Durante este estudio, se identificaron los conocimientos adicionales y las habilidades complementarias con los que los artesanos podrían aumentar su eficiencia y productividad. El Departamento de Operaciones Marítimas, particularmente la División de Esclusas, fue la primera unidad que mostró interés en trabajar con la División de Capacitación y Desarrollo, en el diseño y ofrecimiento de capacitación que respondiera a algunas de sus necesidades. Es así como se lanzó el plan piloto para la capacitación multidisciplinaria del personal de la División de Esclusas, para lo cual se han desarrollado once oportunidades de capacitación en áreas de electricidad, mecánica, mantenimiento, grúas, aparejos y controladores lógicos programables (PLC).

¿Cuál ha sido la respuesta de los empleados?

La respuesta de la fuerza laboral técnica a esta capacitación ha sido muy positiva, entusiasta y ha sobrepasado las expectativas. Al momento del cierre de esta edición, se habían recibido más de 500 nominaciones de

los empleados de las esclusas. Este esfuerzo, que se ha iniciado en la División de Esclusas, se extenderá pronto a otras secciones.

Participación y horario de clases.

La participación de los empleados en esta capacitación es voluntaria. Los cursos se están ofreciendo de lunes a viernes en un horario compartido de 1 a 5 p.m. (dos horas oficiales y dos horas del empleado). Es importante destacar el importante papel que han tenido los sindicatos para acordar este horario compartido, lo que confirma su enfoque de avanzada, acorde con las últimas tendencias en materia laboral. Igualmente,

se confirma que el empleado canalero está interesado en mantenerse vigente y en invertir en su capacitación para contribuir con un futuro prometedor para el Canal y el país.

Para optar por esta capacitación, el empleado debe estar ocupando el puesto definido como audiencia de la capacitación. Como parte del proceso de selección, los participantes deben aprobar una prueba psicotécnica (de aptitudes y actitudes) y realizar una entrevista con los especialistas de la División de Capacitación y Desarrollo.

Esta nueva iniciativa conlleva al cumplimiento del mandato constitucional que nos exige funcionar de manera segura, eficiente y rentable.

Otras secciones se suman a esta iniciativa.

Actualmente, la División de Capacitación y Desarrollo realiza reuniones de coordinación y diseño de cursos de capacitación con la División de Transporte Terrestre y Almacenes, la División de Dragado y el Departamento de Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Protección del Canal.

Personal de instrucción.

Esta capacitación será impartida por el grupo de instructores de la Sección de Capacitación y Desarrollo Industrial y de Seguridad, que también ha estado involucrado en el desarrollo de estos cursos.

Aunque el concepto multidisciplinario no es del todo nuevo en la empresa canalera, la necesidad e interés por éste ha incrementado significativamente en los últimos años. Por otro lado, este concepto es muy utilizado por empresas exitosas del ámbito internacional, incluyendo empresas manufactureras pesadas y semipesadas y empresas petroleras, entre otras.

El Centro de Capacitación Ascario Arosemena te ofrece:

Capacitación Multidisciplinaria

Esta capacitación voluntaria de corta duración te permitirá adquirir conocimientos y desarrollar destrezas en una disciplina adicional al oficio principal en que te desempeñas actualmente. Tu participación en el mismo te asegurará mayores niveles de competitividad y el aumento de los niveles de satisfacción en el empleo.

Objetivos:

- ▶ Permitir mayor flexibilidad en la ejecución de tareas.
- ▶ Aumentar los niveles de eficiencia y productividad tanto de la mano de obra como de la empresa.
- ▶ Aumentar el valor en el mercado del empleado canalero

Oportunidades:

Electricidad

Audiencia: Mecánicos Torneros

Mecánica para Electricistas

Audiencia: Electricistas

Mecánica de Locomotoras

Audiencia: Operadores de Locomotoras

Controladores de Programación Lógica

Audiencia: Operadores de Centro de Control y Capataces en Operaciones de Esclusas

Mecánica de Mantenimiento (Soldadura, Instalación de Tuberías y Trabajos en Estructuras de Hierro)

Audiencia: Trabajadores en Estructura de Hierro y Soldadores

Mecánica de Mantenimiento (Pintura, Carpintería y Concreto)

Audiencia: Carpinteros

Trabajador de Mantenimiento (Acabados en Concreto, Trabajos en Estructuras de Hierro, Trabajos en Soldadura y Aparejos)

Audiencia: Acabadores en Concreto, Trabajadores en Estructura de Hierro y Trabajadores en Soldadura.

Trabajador de Mantenimiento (Trabajos en Carpintería, Trabajos en Concreto y Pintura)

Audiencia: Trabajadores en Pintura, Trabajadores en Carpintería y Trabajadores en Concreto

Operación de Grúas

Audiencia: Aparejadores

Aparejos

Audiencia: Trabajadores en Aparejos

Trabajos en Aparejos

Audiencia: Ayudantes, Pasacables, Boteros y Aceiteros

Los interesados deberán enviar su solicitud de inscripción a través de su oficial administrativo o supervisor a MULTI-NOM. Para mayor información llamar al 272-4801 / 272-5189.

Los solicitantes que cumplan con los requisitos deberán realizar una prueba psicotécnica como parte del proceso de selección final.



Estos son sólo los primeros, esté pendiente de los que vienen!!!

Capacitación Multidisciplinaria

Columna Marítima

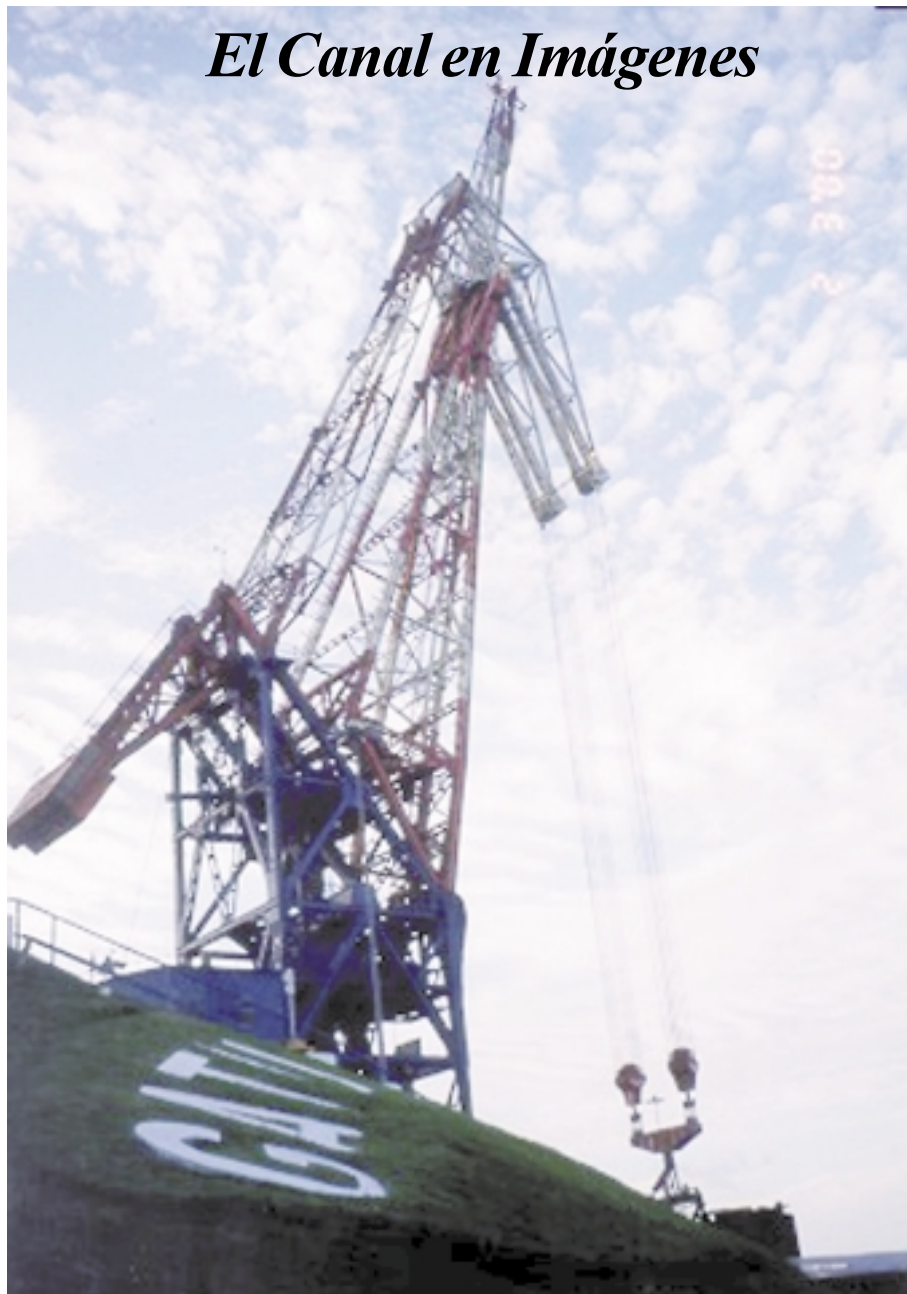


Esta nueva columna presenta noticias marítimas nacionales e internacionales de interés general.

Panamá niega abanderamiento a naves inferiores

La Autoridad Marítima de Panamá ha expulsado a más de 100 naves de su registro, porque no cumplen con los estándares del país. El subdirector de la Marina Mercante, Gabriel Fernández, señaló que el requisito más importante debe ser la calidad y no la cantidad de naves en el registro panameño. Agregó que aquellas naves con fallas significativas se evalúan individualmente y se eliminan del registro al final del año fiscal. Los registros de control de los puertos y de la inspección de las naves abanderadas se utilizan en el programa de calidad para identificar naves problemáticas.

El Canal en Imágenes



La grúa flotante Titán se asoma en Gatún

Foto por Jorge Vásquez

La "Titán" levanta una compuerta en las Esclusas de Gatún. Esta foto fue tomada por Jorge Vásquez, gerente de mantenimiento de las Esclusas de Gatún, para el concurso de fotografía "El Canal en Imágenes". Se les recuerda que "El Faro" está aceptando fotografías de diversos aspectos de la operación del Canal para este concurso. Los interesados deben enviar sus fotografías a la División de Comunicación Corporativa, Sección de Publicaciones y Servicios Editoriales, Edificio de la Administración, Oficina 103, o por correo electrónico a AEP-ED. Para mayor información llame al 272-3202.

Clasificados

Se vende

Chrysler Stratus, 1996, negro, 40,000 kilómetros solamente, rines y llantas como nuevos, B/.8,500 negociables. 215-2826, 615-4828.

Mitsubishi Montero 2.8, 1998, con todas las extras, rines de lujo, CD player, excelentes condiciones. 261-4101, 672-2102, 689-8316.

Korg N264, secuenciador de 16 canales, 800 sonidos, B/.1,200.
Yamaha SQ16, secuenciador de 16 canales, 400 sonidos, B/.800. Los dos por B/.1,800. 261-7365, 673-5782.

Cuna americana, playpen cosco, silla para el auto, otros artículos para bebé. 261-6830.

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 archivar 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.

Puestos permanentes	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Asistente de computación, NM-6 ¹ (Debe saber leer inglés, tener licencia de conducir y conocimiento de software de control de redes.)	B/.11.13/14.47	Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Protección del Canal	P	1

Ascenso temporal (que no exceda seis meses)

Analista administrativo, NM-11 ¹² (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés.)	B/.18.30/23.80	Operaciones de Recursos Humanos	P	1
Analista administrativo, NM-9 ¹³ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés.)	B/.15.13/19.67	Operaciones de Recursos Humanos	P	1

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 Conocimiento de sistemas operativos de red (por ejemplo, Netware, Novel); protocolos de comunicación (por ejemplo, IPX/SPX, nethios, TCP/IP); programación y sistemas administrativos de bases de datos (por ejemplo, Dbase, FoxPro y/o Visual Basic).

³ 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. Conocimiento de control de redes; por ejemplo, Novell, Windows NT, Windows 3.11, o Windows 95.

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

Refrigeradora Whirlpool, 25 pies, B/.350. 314-0415.

Sofá de tres puestos, recién tapizado, B/.250. Si desea verlo, favor llamar después de las 5:30p.m. al 265-7357.

Bienes raíces

Se vende residencia en La Montaña Security Community, 3 recámaras, jacuzzi, 3 baños, estudio o cuarta recámara con baño, área de lavado y planchado, lavandería exterior, depósito, sala comedor, desayunador, amplio jardín, sala familiar o de TV, estacionamiento para 4 carros. Excelente precio, B/.120,000. Al comprar, regalamos un lote de 1,000 metros cuadrados a 100 metros de la playa en Gorgona. 261-7365, 673-5782.

Se vende precioso lote de 1,287 metros cuadrados en Altos del María, Sorá, clima frío y ambiente tranquilo., con balnearios privados, B/.16,000. 224-2602 pregunte por José, después de las 6 p.m.

Se vende o alquila apartamento en El Cangrejo, 2 recámaras, 2 baños, cuarto y baño de empleada, agua caliente, gas, piscina, elevador, hermosa vista, octavo piso. Venta B/.68,000 negociables, alquiler B/.575. 264-5448, 613-5782.

Se vende apartamento 107 metros cuadrados, El Carmen, 2 recámaras, 2 baños, estudio o c/e, s/c, 2 estacionamientos techados, garita de seguridad 24 horas, B/.68,500. 270-3977.

INDICADORES DEL CANAL



Tráfico e Ingresos por Peajes del Canal Mayo 1-31, 2001

	Real		AF 2001 ^(a) del año a la fecha	
	Real	Presupuesto	Real	Presupuesto
Tránsitos:				
Alto Calado ^[a]	1,047	1,127	8,465	8,932
Promedio Diario	33.8	36.4	34.8	36.8
80' o más de manga	55.2%	57.7%	57.2%	59.0%
100' o más de manga	33.3%	31.8%	35.9%	33.3%
Ingresos por Peajes:				
Total (millones)	B/.47.5	B/.47.6	B/.402.1	B/.397.9
Promedio Diario (miles)	B/.1,533.7	B/.1,534.9	B/.1,654.6	B/.1,637.4
CP/SUAB:				
Total Tonelaje Neto (millones)	19.0	19.0	160.7	158.9
Tonelaje Promedio por Buque (Alto Calado)	18,073	16,821	18,939	17,751
Balboa (B/.) Promedio por tonelada	2.51	2.50	2.50	2.50

Resumen de Tráfico e Ingresos por Peajes

Según estadísticas preliminares, para el mes de mayo se registraron cifras por debajo de lo presupuestado tanto en los ingresos por peajes como en el número de tránsitos por el Canal. En este período, los ingresos totalizaron B/.47.5 millones, lo que representa una diferencia de aproximadamente B/.100 mil por debajo de los B/.47.6 millones presupuestados. Por otro lado, el tránsito de naves de alto calado por el Canal totalizó 1,047 tránsitos para un promedio de 33.8 barcos diarios, reflejando 80 tránsitos menos que los 1,127 estimados en el presupuesto, con promedio de 36.4 buques por día.

En este mismo período se registraron 349 tránsitos de buques tipo Panamax por la vía acuática, siendo un 33.3 por ciento del total de tránsitos de naves de alto calado. Esto significó una diferencia de 9 barcos por debajo de los 358 tránsitos estimados o el 31.8 por ciento del total de naves de alto calado presupuestado.

Los ingresos por peajes acumulados del 1 de octubre hasta el 31 de mayo del año fiscal 2001 totalizaron B/.402.1 millones, unos B/.4.2 millones por arriba de los B/.397.9 millones presupuestados. En este mismo período, los buques de alto calado totalizaron 8,465 tránsitos para un promedio de 34.8 naves por día, lo que significó una diferencia de 467 tránsitos por debajo de los 8,932 estimados en el presupuesto para 36.8 tránsitos diarios.

(a) Se refiere a aquellos buques cuyos peajes son calculados de acuerdo al Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), según el nuevo criterio de clasificación de Embarcaciones Mayores. Excluye las embarcaciones pequeñas que pagan peajes basados en una escala de tarifas mínimas en función de su eslora.



Legisladores visitan instalaciones del Canal Foto por Armando De Gracia

Representantes del cuerpo legislativo, así como asesores de dicho organismo realizaron una visita a las instalaciones del Canal de Panamá en respuesta a invitación hecha por el administrador, Alberto Alemán Zubieta. La visita permitió a los legisladores y demás invitados conocer de cerca las operaciones de funcionamiento de la vía acuática y algunos de los proyectos de inversión que se proponen en el presupuesto del año fiscal 2002, actualmente en proceso de aprobación por la Asamblea Legislativa. La gira incluyó una visita a la División de Protección del Canal donde pudieron asistir al Ejercicio Interinstitucional de Respuesta Conjunta que realizan los estamentos de seguridad del Estado. En Miraflores los visitantes tuvieron la oportunidad de apreciar los trabajos de construcción del nuevo centro de visitantes y los trabajos de conversión a brazos hidráulicos de las compuertas de las esclusas. Posteriormente, en Pedro Miguel observaron los trabajos de reemplazo de los rieles de locomotoras. El recorrido incluyó también el tránsito por el Corte Culebra en donde observaron los trabajos de ensanche de este tramo del Canal, al tiempo que recibieron explicaciones sobre las mejoras en el sistema de manejo de navegación.

Estamentos de seguridad participan en ejercicios conjuntos

Con la participación de todos los estamentos de seguridad del Estado se inició el jueves 7 de junio, en la Autoridad del Canal, un Programa de Ejercicios Conjuntos para ensayar planes de respuesta y contingencia ante situaciones que atenten contra la seguridad del Canal y el libre tránsito de naves por el mismo.

Uno de los objetivos del programa es continuar familiarizando a los estamentos de seguridad nacional y de la ACP sobre los planes de contingencia y emergencia que existen en cada entidad con respecto a la seguridad del Canal.

Mediante este programa se evaluará la capacidad individual y de conjunto, así como integrar los planes de seguridad del Canal a la Estrategia Nacional de Defensa y Seguridad.

Este programa tendrá una duración de seis meses y se realizará en tres fases. En la primera se realizará un ejercicio de

mesa en el que se comprobará la capacidad de respuesta a por lo menos tres escenarios o situaciones probables, que serán seleccionados en esta fase. En la segunda se espera evaluar la estructura operativa y las comunicaciones existentes; mientras que durante la tercera fase se espera realizar un simulacro que incluirá el despliegue de las unidades de seguridad.

Este primer programa de ejercicios conjuntos fue inaugurado en presencia del administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, el director la Policía Nacional, Carlos Barés; el director del Servicio de Protección Institucional, Alejandro Garúz; el director del Servicio Marítimo Nacional, José Isaza; el director del Servicio Aéreo Nacional, Máximo Carrizo y el secretario ejecutivo del Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional, Ramiro Jarvis, además de altos ejecutivos de la ACP.