



## Concluye ensanche de Corte Culebra

Con más de un año de anticipación concluyó el pasado 6 de noviembre el programa de ensanche de Corte Culebra, el cual permitirá el tráfico simultáneo de dos naves tipo Panamax, además de aumentar la capacidad operativa del Canal en un 20 por ciento y hacer más flexible la programación de los tránsitos en la vía marítima.

En una sencilla ceremonia que contó con la participación de los ex administradores del Ca-

nal, Fernando Manfredo y Gilberto Guardia, el administrador, Alberto Alemán Zubieta, cedió a Gilberto Guardia el honor de operar por última vez la draga *Rialto M. Christensen* en el histórico sitio que constituyó siempre el mayor desafío para los constructores de la vía.

El 4 de julio pasado se había realizado la última detonación que concluyó el programa de perforaciones y voladuras, mientras que el 16 de agosto se había dado la última palada del proyecto de dragado subacuático desde tierra, a cargo de la excavadora *Liebherr*. En total se removieron 23.2 millones de metros cúbicos de material seco y 12 millones de metros cúbicos de material subacuático.

El administrador Alemán Zubieta felicitó al personal de la draga *Christensen*, que al mando del Capitán Peter Marotta “culminó exitosamente un trabajo que es motivo de orgullo para todos los que en la ACP trabajamos como un solo equipo”. Por su parte el Cap.

Marotta expresó la complacencia de todos sus compañeros de trabajo por saberse responsables de “la culminación de una obra que forma parte de la historia del Canal de Panamá”, a la cual, dijo, “se asocian los nombres de Fernando Manfredo y Gilberto Guardia”.

Con los trabajos concluidos se amplía el pasaje más angosto del Canal de Panamá de 152 metros a 192 metros en las rectas y 222 metros en las curvas. Originalmente se había planificado esta obra para concluirse en el año 2012, fecha que fue adelantada para el 31 de diciembre del 2002 para responder a las necesidades de tránsito en la vía.

El ensanche de Corte Culebra, del que sólo están pendientes las obras para modernizar la

señalización, que terminarán a finales del próximo año, es parte del programa de modernización y mejoras de la capacidad del Canal, el cual se realiza a un costo de mil millones de balboas, de los cuales menos de 300 millones aproximadamente fueron invertidos en este proyecto, cuyo costo original fue estimado en más de 600 millones de balboas.

Durante la construcción del Canal fue el estrecho de Corte Culebra el tramo que requirió mayor volumen de excavación y ha sido el sitio donde se han registrado los mayores derrumbes a lo largo de su historia. Este punto del cauce tiene aproximadamente 12.5 kilómetros de largo, y en su mayor parte se excavó roca y pizarra durante la construcción de la vía acuática.

## Entregan recomendaciones sobre el Canal de Panamá a la Presidenta

El estudio “Aporte para un Consenso Nacional Sobre el Futuro del Canal” fue entregado el 6 de noviembre a la presidenta de la República, Mireya Moscoso, por un grupo de personalidades nacionales como contribución a la definición de una política de Estado con relación al recurso más estratégico del país.

El acto de entrega tuvo lugar en el palacio presidencial; asistieron el presidente de la Asamblea Legislativa, Rubén Arosemena, ministros de Estado, el contralor general de la República, Alvin Weeden, presidentes y directores de partidos políticos, dirigentes de la Asamblea de la Sociedad Civil, el arzobispo de Panamá, monseñor José Dimas Cedeño; el ministro para Asuntos del Canal, Ricardo Martinelli, el administrador de la Autoridad del Canal, Alberto Alemán Zubieta, y representantes de la Coordinadora Campesina contra los Embalses y de la Comisión por la Defensa de los Derechos de los Campesinos de la Cuenca Occidental.

Resultado de largos meses de trabajo, el documento fue preparado por Ricardo Arias Calderón, Ricardo Bermúdez Dutari, Omar Jaén Suárez, Guillermo Quijano Castillo, Jorge Eduardo Ritter Domingo, Carlos F. Rodríguez Fernández-Miranda y David Samudio Meléndez. Si bien la mayoría de ellos son miembros de los principales partidos políticos del país, cada uno actuó “bajo su propia responsabilidad, pero en el respeto a la

perspectiva política propia de su colectividad”.

El estudio se basa en un análisis concienzudo de las realidades del Canal enfocado desde las expectativas de la sociedad panameña en su gestión de recurso estratégico para el desarrollo del país. En la introducción al documento se explica que el análisis tomó en cuenta no sólo el desarrollo histórico de la vía, sino también el criterio y las consideraciones de representantes de diversos sectores de la vida nacional.

Sus autores plantean que si Panamá no ofrece “un paquete coherente de facilidades de tránsito interoceánico y comunicación internacional y nos redujéramos a algunas mejoras complementarias, actualmente en curso, dejaríamos de aprovechar al máximo nuestra posición geográfica, reduciríamos nuestra principal ventaja comparativa en la economía mundial, limitaríamos la importancia del Canal mismo y entraríamos en una etapa depresiva con respecto a nuestra viabilidad nacional, lo cual afectaría hasta nuestro sentido de identidad. No podríamos aspirar a resolver progresivamente el alto nivel de desempleo ni el alto nivel de pobreza imperantes en Panamá”, añaden.

Por su parte la presidenta Moscoso agradeció el aporte representado, “que viene a contribuir de manera oportuna al análisis de uno de los temas que mayor importancia tiene para el futuro de la nación panameña,

*Continúa en la página 2...*



### Última palada del ensanche del Corte Culebra

Foto por Armando De Gracia  
Empleados de la draga “Rialto M. Christensen” dan la bienvenida a los antiguos administradores del Canal, Fernando Manfredo, tercero desde la derecha, y Gilberto Guardia, segundo desde la derecha. Acompañados por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta; el subadministrador, Ricaurte Vásquez M., y el director del Departamento de Ingeniería y Proyectos, Agustín Arias, los distinguidos invitados visitaron la draga para presenciar la última palada del ensanche de Corte Culebra. En la foto superior, Guardia activa la manivela para operar la draga en su última palada simbólica del ensanche del Corte, mientras observa el administrador Alemán Zubieta.

# Entregan recomendaciones sobre el Canal de Panamá

2

... viene de la página 1

como lo es el Canal de Panamá y las decisiones que debemos encarar en materia de su modernización". Indicó la Mandataria que "las decisiones pertinentes no son aquellas que pueden tomarse a última hora" como lo relacionado con el "suministro de agua de las ciudades de Panamá y Colón y lo que serán comunidades como Arraiján, Chorrera y el resto de los sectores Este y Oeste de capital en un período de veinte años o más". Por ello dijo convenir con los signatarios del estudio en el hecho de que "es hora que los panameños, sin distinciones de clase o banderías políticas, comencemos a sentar las bases de un diálogo abierto, franco y respetuoso, que admita todas las ideas y posibilidades y que dé lugar a una decisión que favorezca en su conjunto a toda la Nación".

La gobernante señaló "con absoluta claridad" que "cualquiera que sea la decisión final de este diálogo... en el caso de que durante mi administración se tomara la decisión de ampliar los embalses, los derechos de los campesinos serán respetados, y en consecuencia, indemnizados como corresponde". Para ello, agregó, "creo oportuno que como paso inmediato, comencemos a elaborar, conjuntamente con los posibles sectores afectados, un proyecto de ley que garantice estos derechos".



## Consenso nacional

Foto por Armando De Gracia

En la foto superior, Efraín Gutiérrez, de la Comisión para la Defensa de los Derechos de los Campesinos de la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal recibe un ejemplar del documento "Aporte para un Consenso Nacional sobre el Futuro del Canal" de manos del arquitecto Ricardo Bermúdez. En la foto, a la izquierda, Bermúdez hace la presentación del documento, mientras en la mesa principal lo escuchan, desde la izquierda, la ministra de la Presidencia, Ivonne Young; el presidente de la Asamblea Legislativa, Rubén Arosemena; la presidenta de la República, Mireya Moscoso; el ministro para Asuntos del Canal, Ricardo Martinelli, y el arzobispo de Panamá, José Dimas Cedeño.



# "Luces largas para el Canal"

A continuación reproducimos un artículo de opinión por Jairo A. Vásquez P., publicado en La Prensa el martes 6 de noviembre en el semanario "Martes Financiero".

A medida que se incrementa el comercio mundial, lo mismo ocurre con la carga marítima que se transporta, alcanzando en estos momentos unos 5 mil millones de toneladas métricas por año. El transporte de carga que mueve la marina mercante representa el 80 por ciento del comercio mundial, estimado por la OMC en 6 mil 180 millones de dólares para el año 2000.

El transporte de cargas líquidas como petróleo y sus derivados, que se lleva a cabo en buques tanqueros y cargueros especializados, es el más importante, ya que se entrega por vía marítima más del 60 por ciento del crudo que se consume a escala mundial.

Esto asciende a mil 548 millones de toneladas métricas anuales. Otras cargas importantes para la economía mundial son el carbón y el coque (482 millones de dólares), mineral de hierro (411 millones de dólares) y granos (220 millones de dólares).

Esta carga no transita desordenadamente

por los océanos, sino que sigue rutas bien definidas. La distribución de éstas, su extensión y la intensidad con que son utilizadas depende de varios factores, entre los que se encuentran las características de la línea de costa de los continentes; las condiciones oceanográficas como las corrientes, el oleaje y las mareas; la existencia de pasos naturales o artificiales; la distancia entre los puertos que envían o que reciben las cargas; las características de los puertos en que operan las embarcaciones y, sobre todo, del desarrollo económico de los países.

Las rutas marítimas mundiales presentan modificaciones de acuerdo con el descubrimiento de nuevas fuentes de materias primas, y el agotamiento de otras. Entre las principales se encuentran las que comunican los países de Europa con los de Norteamérica, iniciándose en Inglaterra y terminando en el litoral atlántico de Estados Unidos y Canadá, y otras que lo hacen en sentido contrario. Aquí se localiza el mayor número de rutas, ya que también llegan cargas que proceden de los océanos Pacífico e Índico. Por otro lado, encontramos las que comunican en ambos

sentidos al Lejano Oriente en la costa oeste de América del Norte y Europa, las cuales, durante los últimos años, han mostrado un gran dinamismo, principalmente en cuanto al tráfico de carga contenedorizada, concentrando casi el 60 por ciento de todos los movimientos a escala mundial. Para tener una idea, Sudamérica sólo concentra un 7.5 por ciento del total.

Se estima que anualmente transita un 4 por ciento del movimiento de carga marítima mundial por el Canal de Panamá, que, aunque a primera vista parezca pequeño, todavía nos ubica como una de las 20 rutas principales del transporte marítimo mundial. Cerca de 20 millones de toneladas métricas anuales salen de puertos como Houston y

Continúa en la página 3...

**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*

RODOLFO LAMMIE  
*Gerente de Administración Ejecutiva*

RICAUARTE 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.

**Firman acuerdos**

Los grupos de Soporte de Interconexiones de Redes y Centro de Ayuda Técnica, firmaron acuerdos de niveles de servicio. Aparecen sentados, desde la izquierda, Axel Mock, del Centro de Ayuda Técnica y Rodrigo García de Paredes, supervisor especialista en computación. De pie están Edwin Reina, gerente de la División de Atención al Cliente y Ernesto R. Ríos, supervisor especialista en computación del Centro de Ayuda Técnica.

Foto por Marco González



# 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 idiomas inglés y español 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](mailto:deu@efe.es) o a la Real Academia Española: [consu2@rae.es](mailto:consu2@rae.es)

## "Luces largas para el Canal"

... viene de la página 2

Nueva Orleans, situados en el Golfo de México, con destino a los mercados del Lejano Oriente.

Un aspecto para tener en cuenta es el incremento en el paso de carga contenedorizada durante los últimos años por nuestra vía interoceánica, lo cual representó en el 2000 unos 35 millones de toneladas largas (más de un 20 por ciento del total de carga), según cifras de la Autoridad del Canal (ACP).

El llamado "canal seco" de los Estados Unidos, una completa infraestructura logística para el movimiento de carga a escala por medio multimodales, conectando a los principales puertos del litoral pacífico como Seattle, Portland, Los Angeles, Long Beach (California) y San Francisco, entre otros, con el resto del país por vía aérea y carretera, se erige a mediados de los 70 como la mayor competencia para el Canal de Panamá en cuanto al movimiento de carga contenedorizada.

En 1976, el 85 por ciento del comercio entre la costa este y el Golfo de México de Estados Unidos con el Lejano Oriente pasaba por nuestra vía interoceánica, mientras que sólo el 15 por ciento utilizaba la infraestructura logística señalada. Para 1992 esta situación había cambiado radicalmente, incrementándose hasta el 80 por ciento el tráfico de carga por el llamado "canal seco", mientras que sólo el 20 por ciento lo hacía por el Canal de Panamá.

Se conoce del proyecto para construir un canal húmedo a nivel por Nicaragua con un costo estimado de 16 mil millones de dólares, y precisamente este enorme costo de construcción, así como los elevados peajes por cobrar para recuperar la inversión lo hace, por ahora prácticamente inviable.

A pesar de todo lo señalado, el Canal de Panamá sigue siendo vital para la nación

norteña, en cuanto al tránsito de sus exportaciones de granos hacia el Asia, aunque debe reconocerse que es puramente por motivos de costo. Esto nos lleva a la siguiente interrogante: ¿por cuánto tiempo más lo seguirá siendo bajo las actuales condiciones, tomando en cuenta que la tendencia de la industria marítima es incrementar la dimensión de los nuevos buques para así generar economías de escala? El anuncio reciente de la ACP de que para el año fiscal 2001 se incrementó en 1.9 por ciento el tránsito de buques Panamax por el Canal es sólo la punta del iceberg de lo que se avecina.

Al no ser generador de su propia demanda, el Canal de Panamá está sujeto a los cambios en el comercio y la industria marítima mundial, particularmente las compañías navieras, para quienes el término "para después" no existe por la naturaleza de su negocio, buscando permanentemente generar economías de escala. Si no podemos brindarles facilidades para que lo hagan, estaremos condenados a reducir nuestra actual participación en el comercio marítimo internacional.

Por tal razón, aunque la búsqueda de consenso a lo interno de nuestra sociedad es condición sine qua non para la aprobación y puesta en marcha de los proyectos vitales para el futuro de las operaciones del Canal de Panamá, esto no debe traducirse en discusiones estériles, posiciones intransigentes ni búsqueda de protagonismo político, sino que debe verificarse en términos serios y con conocimiento de causa que no dé lugar a improvisaciones de último minuto. Nos estamos jugando el futuro del recurso económico más importante para nuestro país. Y esto no es para menos.

El autor es economista especialista en transporte marítimo.

### Uso de la palabra 'balance'

Una de las palabras que escuchamos a diario en los medios de comunicación y que está mal utilizada es la palabra 'balance'. Todo balance, por definición, indica dar cuenta del activo y del pasivo. Entonces, no conviene escribir "Cuarenta y cuatro muertos es el balance de víctimas este fin de semana en las carreteras". Si usamos la palabra balance, habría que decir entonces cuántos **no** han muerto. Es más adecuado **saldo**, pero suena muy feo. Lo mejor es no usar ninguna de estas dos palabras, salvo en sus acepciones propias: "Los muertos en las carreteras este fin de semana han sido cuarenta y cuatro". Otros posibles sustitutos son: *número, total, resultado o recuento*. Por influjo del inglés se usa **balance** también con el sentido de equilibrio y, obviamente, es algo que sería mejor evitar. También son usos erróneos de **balance** los que lo hacen significar *análisis, repaso, examen, resumen* en frases como "El presidente hizo un balance de su gestión al frente del país". Tampoco debe usarse como sinónimo de informe en frases como: "Según un balance de la brigada de narcóticos, las actividades de trasiego aumentaron".

### Uso incorrecto de "estamentos"

Otra palabra mal utilizada muy comúnmente por los medios de comunicación y que poco a poco hemos ido adoptando en la ACP es "estamento". La escuchamos cuando los reporteros dicen que los "estamentos de seguridad del Estado" estuvieron involucrados en un operativo policial o casos por el estilo. La palabra estamento no se debe utilizar como reemplazo de organismos (organismos de seguridad y no estamentos de seguridad). Además de sus acepciones referentes a la realeza, el Diccionario de la Real Academia señala que estamento se refiere a un estrato social, definido por un común estilo de vida o análoga función social. Por ejemplo, estamento nobiliario, militar, intelectual, etc. Según el Pequeño Larousse, es un grupo social integrado por personas que tienen una misma situación jurídica y gozan de los mismos privilegios.

### Diferencia entre resaltar y destacar

En español hay verbos transitivos y verbos intransitivos. Los primeros siempre van seguidos de un complemento directo, además de cualquier otro tipo de complemento y a los segundos les puede seguir cualquier tipo de complemento, excepto el directo. Es un error gramatical utilizar un verbo intransitivo como transitivo, pero eso es lo que ocurre frecuentemente con **resaltar**. **Resaltar**, utilizado como intransitivo, significa "sobresalir en parte un cuerpo de otro en los edificios u otras cosas; distinguirse, sobresalir o destacarse mucho una cosa de otra". El problema surge cuando se utiliza en vez de **destacar, recalcar** o **hacer hincapié** y se escriben frases como: "El ministro resaltó los logros obtenidos por su departamento" o "El orador resaltó la importancia de mantenerse activos". En estos ejemplos, al poner un complemento directo después del verbo, se le está dando carácter de transitivo, cuando no lo es. En esos casos se debe usar el verbo transitivo **destacar**, que significa "poner de relieve los méritos o cualidades de una persona o cosa; hacer resaltar los objetos de un cuadro por la fuerza y vigor del claroscuro o de otra manera". Además, este verbo también puede usarse como intransitivo con el significado de *sobresalir, descollar*.

### Terminología marítima

Actual waterline	Línea de flotación verdadera
Adverse weather	Condiciones meteorológicas desfavorables; mal tiempo
Aft side of the sternpost	Cara exterior del codaste
Aftermost breadth	Manga en el extremo de popa
Aground vessel	Buque varado
Anchor shank	Caña del ancla
Angle of dip	Ángulo de inclinación
Angle valve	Válvula de paso angular

# Y durante un día, fuimos niños otra vez

Por Julieta Rovi

4

Con alegría y una jornada repleta de actividades, la Autoridad del Canal de Panamá festejó el Día del Niño Canalero 2001. El gerente de Administración Ejecutiva, Rodolfo Lammie, recibió a los niños y a sus acudientes con calurosas palabras de bienvenida. Seguidamente, los niños sostuvieron una reunión en el Salón de la Directiva con el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta; el subadministrador, Ricaurte Vásquez; directores de departamentos y gerentes de la empresa.

El niño Igory Almanza, administrador del Canal, saludó a los participantes y pronto cedió la palabra al entusiasmo de los niños David Samudio, gerente de la División Industrial y Astilleros, y

de Ahmed O. Atherley, coordinador del Despacho del Administrador, quienes hicieron reír a los asistentes con sus ocurrencias.

El grupo de niños admiró los murales del Edificio de la Administración y escuchó las explicaciones del especialista en orientación, Jaime Troyano. “El guía dijo cosas que yo no sabía”, comentó Ana Cristina Barsallo, de 7 años. Por su parte, Isaac Hing de Colón, dijo que era la primera vez que visitaba el Edificio y que aprendió sobre los lagos del Canal.

A las 9 a.m., el grupo partió en bus rumbo a la Planta Potabilizadora de Miraflores. Allí, César Díaz, especialista en computación, les explicó cómo



## Los niños y sus contrapartes

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta; el subadministrador, Ricaurte Vásquez, y los directores de la ACP acompañan a sus contrapartes infantiles en el Salón de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal.

Foto por Armando De Gracia



## En las Esclusas de Pedro Miguel

Foto por Julieta Rovi

Los niños observan en momentos en que el “Atlas” se aproxima a las Esclusas de Pedro Miguel.

funciona la planta y los llevó a ver las áreas de tratamiento del agua, incluyendo el laboratorio.

A las 10 a.m. los niños se despidieron y fueron trasladados al muelle de Miraflores para embarcarse en el buque *Atlas*. El personal del buque los recibió con los brazos abiertos y a cada uno se le colocó un salvavidas. “¡El buque se está moviendo!”, gritó emocionado Enoch Espino, al salir el buque del muelle. Durante la travesía, Troyano les habló sobre el Lago Miraflores, las Esclusas de Pedro Miguel y el Corte Culebra. Los niños pudieron apreciar de

primera mano el paso de buques Panamax y de dos yates que transitaban en esos momentos por el Corte.

Allan Ramos, de 8 años, dijo: “Me pareció bien el paseo en barco. No estoy nada mareado, estoy tranquilo. La protección es buena y hay de todo, hasta comida. Los dulces son lo que más me ha gustado”. Por su parte, Jennifer Fu, chorrerana de 12 años, comentó: “Lo que más me gustó fue el paseo en el *Atlas*”. En cambio, Nichol Sánchez de 11 años expresó: “A mí lo que más me llamó la atención fue el

paso por las esclusas”.

El éxito de este día se puede resumir con las palabras de la niña María Alejandra Saavedra, de 10 años, quien dijo que el Día del Niño Canalero le permitió “comprender más sobre cómo funcionan las esclusas del Canal de Panamá y los procesos por los que pasa el agua en la Planta Potabilizadora de Miraflores”.

Al final de la jornada, se les entregó a los niños y sus acudientes fotografías, certificados de participación en la actividad y cartapacios con información sobre el Canal.



## Abordo del “Atlas”

Foto por Armando De Gracia

Los niños posan en la popa del buque de adiestramiento “Atlas”, en el que transitaron las Esclusas de Pedro Miguel y el Corte Culebra.



## ¡Un barco de contenedores!

Foto por Julieta Rovi

Un niño señala al enorme buque portacontenedores que pasa al lado del “Atlas”, en el Corte Culebra.

## Rodolfo Lammie, gerente de la Oficina de Administración Ejecutiva

Rodolfo Lammie ha sido designado gerente de la Oficina de Administración Ejecutiva, lo



Rodolfo J. Lammie

que representa un logro más en su larga y distinguida trayectoria al servicio del Canal de Panamá.

“Para quienes hemos hecho del país una razón de ser de nuestra vida profesional, servir a la Autoridad del Canal de Panamá en esta nueva posición es, además de motivo de orgullo, un desafío personal que aspiro enfrentar con el apoyo de todos mis compañeros de trabajo”, dijo Lammie.

Como gerente de la División de Capacitación y Desarrollo tuvo a su cargo la reestructuración funcional de dicha división bajo el concepto

de universidad corporativa desarrollando un programa gerencial con entidades tan prestigiosas como la Universidad Marítima Mundial y el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (México).

Durante su desempeño como gerente del Ramo de Desarrollo Gerencial y de Personal, diseñó y coordinó un Plan de Sucesión para más de 140 posiciones ejecutivas y gerenciales y un programa de selección y desarrollo de más de 300 líderes potenciales.

Lammie fue igualmente gerente del Ramo de

Adiestramiento Industrial y supervisor de la Unidad de Adiestramiento Interno.

Su formación académica incluye Maestría con Énfasis en Finanzas y Aplicación de Microcomputadoras en The Claremont Graduate School (The Peter Drucker Management Center), Los Angeles, California, como becario de AID/LASPAU (1984); Programa de Orientación Económica e Inglés, The Economics Institute of The Colorado University, Boulder, Colorado (1983); Programa de Alta Gerencia PAG-XXX del INCAE, San José, Costa Rica (1982); Licenciatura en Administración

de Empresas, Universidad de Panamá, 1981. Actualmente es candidato al Doctorado en Ciencias Empre-sariales por la ULACIT.

El Lic. Lammie ejerce la docencia superior como Profesor en la Facultad de Administración de Empresas y Contabilidad de la Universidad de Panamá en las asignaturas de Finanzas de la Empresa, Introducción al Procesamiento Electrónico de Datos y Teoría de la Administración. Fue Director del Departamento Académico de Finanzas y coordinador académico de Nova University (Panama Center).

## Tipos de buques: Carga seca a granel

Por Maricarmen V. de Ameglio

En el Canal de Panamá los buques comerciales realizan el mayor número de tránsitos. Transportan carga o pasajeros y su diseño varía de acuerdo a las características de la carga. Entre los buques comerciales se encuentran los que transportan carga seca a granel, los cuales generalmente poseen una sola cubierta y su maquinaria se localiza en la popa. Los buques graneleros están diseñados para experimentar desgastes severos en condiciones difíciles.

Los graneleros transportan carga seca que no está numerada ni medida. La carga va suelta y no empacada en envases, cajas o bolsas. Usualmente son de gran tamaño y a veces superan los 300 metros de eslora. Sin embargo, generalmente navegan a velocidad moderada (14 nudos), debido a que su función principal es transportar grandes cantidades de carga y no transportar carga que perece rápidamente, como los buques refrigerados.

La construcción de los graneleros es similar a los buques cisterna, que transportan carga líquida, como petróleo. Están reforzados para contrarrestar el peso de la carga que transportan.

Usualmente llevan carga a granel de poco valor, como carbón, hierro y algunos minerales. También transportan metales de desecho y alimentos, como granos. Estos buques están provistos de tanques en la



cubierta y otros a los lados, que sueltan la carga a través de una tubería. Aunque estén equipados con grúas, requieren de instalaciones especiales para su carga y descarga.

Existen graneleros diseñados

para llevar diferentes tipos de carga en sus viajes. Estos buques poseen secciones de carga, divididas en bodegas o tanques, cuyo arreglo varía de acuerdo con el tipo de carga que transportan. Compuertas

mecánicas cubren las grandes bodegas, que se pueden utilizar para transportar cualquier material considerado granel.

Los graneleros de carga general cumplen múltiples propósitos y poseen un diseño en el que sólo

la porción central de la bodega es usada para carga seca. Existe un tipo de granelero que puede transportar carga líquida, conocido como buque mineralero y petrolero (Ore/bulk/oil OBO). Sus tanques rodean la bodega y

### Granelero “Elikom”

Los graneleros están diseñados para transportar carga seca que no está numerada ni medida. Poseen tanques en la cubierta y otros a los lados, que sueltan la carga a través de una tubería.  
Foto por Armando De Gracia

son utilizados para lastre y pueden transportar petróleo.

Los buques de carga a granel se reconocen fácilmente porque poseen grandes escotillas, generalmente impares, en su cubierta única. También poseen

unas correderas (especie de rieles) en uno o en ambos lados, por donde se deslizan las tapas de las escotillas. Al descargar, la mercancía seca cae dentro del espacio debajo de la escotilla, lo que facilita el uso de ganchos u otros implementos mecánicos para descargar. Las escotillas reducen el tiempo utilizado en el manejo de la carga durante su embarque y desembarque. Muchos graneleros no poseen equipos para cargar o descargar la mercancía debido a que la llevan a terminales portuarias que cuentan con equipo especializado.

Los buques de carga a granel con bandera panameña ocupan el primer lugar en la flota mundial. A principios del 2000, representaron el 27.8 por ciento del total de la flota mundial de graneleros y en los últimos siete años aumentaron en más de un 64 por ciento, en términos de tonelaje. Los buques de carga a granel ocupan el primer lugar en el número de tránsitos por el Canal. De los 12,280 buques de alto calado que transitaron en el año fiscal 2000, los de carga a granel fueron 3,034 y ocuparon el primer lugar, es decir, el 24.7 por ciento de los tránsitos.



Vista aérea del Puerto de Manzanillo

# Centro de Capacitación A lanza curso sobre industria



Buque portavehículos

Foto por Armando De

Un enorme buque portavehículos atraviesa las Esclusas de Pedro Miguel durante su tránsito por el Canal de Panamá.

Foto por Armando De Gracia

## Conociendo nuestro negocio

Formar parte del recurso humano que administra el activo máspreciado del país, el Canal de Panamá nos compromete a conocer todos los componentes de su funcionamiento y de su entorno. En la medida en que conozcamos y comprendamos mejor las particularidades y los retos del negocio en que nos encontramos, podremos incorporar este conocimiento en nuestras áreas de respon-

sabilidad. Así, estaremos en mejor posición para llevar adelante iniciativas y tomar decisiones que respondan a las realidades e intereses de nuestra empresa y de nuestro país. De igual forma, nos ayudará a entender las razones de algunas decisiones y eventos que se dan dentro y fuera de la empresa.

### Lanzamiento del curso

El Centro de Capacitación Ascancio Arosemena (CCAA), identificado con la necesidad de

formar un empleado más corporativo que conozca los elementos de la industria a la que servimos, ofreció el curso "Introducción a la Industria del Transporte Marítimo", del 3 de septiembre al 15 de octubre del 2001. El mismo se ofreció en horario semanal, de 4:30 p.m. a 7:30 p.m. y en horarios sabatinos, de 7:30 a.m. a 12:30 p.m.

Este nuevo curso forma parte del programa de formación corporativa que se brindará a los empleados. Su propósito es proporcionar los conocimientos fundamentales sobre la industria del transporte marítimo y su entorno y ampliar el enfoque sobre el papel del Canal de Panamá en el sector marítimo del país y de la industria marítima en general.

El curso tiene una duración de 30 horas y entre sus temas incluye: el buque como elemento central de la industria, las rutas marítimas principales, la estructura de la flota marítima mundial, la educación marítima en Panamá, las organizaciones internacionales que rigen la industria, el negocio naviero, las

instalaciones portuarias, el desarrollo de las industrias auxiliares en Panamá, y las funciones de la Autoridad Marítima de Panamá y de la Autoridad del Canal de Panamá.

### Participación de los empleados

Aprovechemos las oportunidades que ofrece el Departamento de Recursos Humanos en el CCAA para crecer y desarrollar nuestras competencias, así como para fomentar las relaciones y el intercambio entre los diferentes miembros de nuestra organización. El interés de los empleados se evidenció en las casi 300 matrículas para la primera sesión. En ella participaron directores, gerentes y especialistas de la ACP.

El curso contó con la participación del subadministrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez, directores de los Departamentos de Informática y Recursos Humanos, José Luis Loiza y Ana María de Chiquero, respectivamente.

### Instrucción

El curso de "Introducción a la Industria del Transporte Marítimo" fue diseñado, desarrollado y facilitado por el capitán Encarnación Samaniego, de la Sección de Capacitación y Desarrollo de Personal, quien además es especialista en Capacitación y Desarrollo de Personal, poseedor de una amplia trayectoria en el sector marítimo.



Cursos sabatinos

Foto por Armando De Gracia

El capitán Encarnación Samaniego, facilitador del curso, se dirige al grupo sabatino.



Cámara Marítima

Foto por Armando De Gracia

Carlos Urriola, presidente de la Cámara Marítima de Panamá, diserta sobre la inversión privada en las industrias marítimas auxiliares.

# Ascanio Arosemena a del transporte marítimo

tanto nacional como internacional.

Con la entusiasta participación del capitán Samaniego y varios expertos de nuestra empresa en los diferentes segmentos del curso, se incorpora un elemento clave en el desarrollo del concepto de formación corporativa dentro del Canal: la participación de personal conocedor de las operaciones del Canal en la instrucción de los cursos.

### Exposiciones de expertos del sector marítimo de Panamá

El curso fue complementado con disertaciones de expositores internos y externos.

Como expositores de la ACP participaron Luis Intriago, supervisor de arqueadores, con el tema "Tipos de Buques que transitan el Canal de Panamá"; Gisela Rodríguez, analista de Riesgos, con el tema "Cómo registrar un Buque"; el capitán José Leal, práctico de la ACP, quien expuso sobre los términos comerciales en contratos internacionales, "INCOTERM 2000"; José Salinas, administrador de Riesgos, quien expuso el tema de "Seguro Marítimo"; Fernando Lasso De Gracia, supervisor de Arqueadores, quien expuso el tema "Arqueo de naves en el Canal de Panamá"; Rodolfo Sabonge, director del Departamento de Planificación Corporativa de la ACP, con el tema "Proyecciones de Tráfico, Carga e Ingresos"; Luis González, del Departamento de Planificación Corporativa con el tema "Proyecciones de Tráfico, Carga e Ingresos"; Eugenia Alvarez, abogada de Derecho Marítimo, quien disertó sobre "Reglamentos Marítimos".

Como expositores externos participaron Carlos Urriola, presidente de la Cámara Marítima de Panamá, quien expuso el tema "La Inversión Privada en las Industrias Marítimas Auxiliares"; Rubén

Reyna, presidente de Marconsult, quien expuso "La Privatización Portuaria: El Caso Panameño"; el Dr. Calixto Malcolm, Juez del Tribunal Marítimo de Panamá, quien expuso "El Tribunal Marítimo de Panamá"; el Ing. Alvarez, del Proyecto de Desarrollo de Howard, quien expuso "Proyecto de Desarrollo de Howard", y el Dr. Arnulfo Franco, director de la Dirección de Asuntos Marinos y Costeros de la Autoridad Marítima, quien expuso "Recursos Marinos y Costeros".

### Giras técnicas

Como parte del desarrollo del curso se incorporaron giras técnicas, cuyo objetivo fue exponer a los participantes a las operaciones del Canal y a las actividades de la industria del transporte y los puertos. Se organizaron dos giras una a la antigua base de Howard y la segunda al buque escuela *Atlas*.

En la antigua base de Howard los participantes conocieron la infraestructura y los planes futuros de las instalaciones. Esta base ha sido identificada para llevar adelante el proyecto del sistema de transporte multimodal.

La gira al *Atlas* involucró un tránsito por el Canal y un recorrido por los procedimientos de comunicación y de señales en el Canal. Se hizo énfasis en el sistema de comunicación utilizado en el Canal de Panamá como componente esencial para garantizar un tránsito seguro y expedito de los buques. En esta gira, se contó con la participación del capitán Rogelio Altafulla, coordinador de Adiestramiento de Prácticos, y con el capitán Gabriel Alemán, capitán responsable de remolcadores, quienes mostraron a los participantes la maquinaria del buque, el uso y la frecuencia de los radios, el uso del código internacional de señales en el Canal y los

significados de las banderas y señales en las esclusas.

### Visita del Administrador

Los participantes de la clase sabatina recibieron la visita del administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, quien destacó el interés de los empleados por conocer sobre estos temas y los exhortó a continuar estudiando e investigando más sobre el tema marítimo. Particularmente recaló la necesidad de conocer la dimensión de esta industria en nuestro país y los aportes directos e indirectos de la misma al desarrollo de Panamá.

### Aportes de los participantes a los cursos

A los participantes del curso



Gira técnica en el buque escuela "Atlas"

le fueron asignados cinco trabajos de investigación: Canal de Kiel, Saint Lawrence Sea Way, Canal de Suez, Tribunal Marítimo de Panamá y las agencias navieras de Panamá.

Estos trabajos serán entregados como material de referencia a la biblioteca de la ACP para futuros investigadores y como aporte de los participantes a los empleados de

la ACP.

### Próximas sesiones

Durante la semana del 5 de noviembre se iniciaron dos sesiones semanales para dar respuesta a la demanda en este tema, en horarios. Posteriormente se anunciarán nuevas sesiones a partir de enero del 2002. Para mayor información llame al Centro de Capacitación Ascanio Arosemena al 272-4182 o escriba al correo electrónico HRTE-PROG



Grupo semanal

Estos estudiantes acuden a los cursos de Introducción a la Industria del Transporte Marítimo fuera de horas de trabajo.

Foto por Armando De Gracia



### Expositor interno

El capitán José Leal expone sobre los términos comerciales en contratos internacionales.

Foto por Néstor Ayala



### Campeones de la Liga Divisional de Baloncesto

El pasado 12 de octubre concluyó la Liga Divisional de Baloncesto que se llevó a cabo en el Centro de Acondicionamiento Físico y Deportivo de la Autoridad del Canal. Este campeonato fue ganado por el Equipo "Special Force", que superó por marcador de 65 a 54 a la Asociación Panameña de Oficiales de Marina (APOM) en un emocionante partido. Un total de ocho equipos de distintas divisiones participaron en esta liga de baloncesto.



### Competencia de halar sogu

Por segundo año consecutivo, el equipo de locomotoras de las Esclusas de Miraflores obtuvo el primer lugar en la competencia de halar sogu, lo que le permitirá participar en la competencia a nivel de la ACP. Los ganadores fueron Catalino Góndola, Rolando White, Estanislao Perea, Luis Cárdenas, Omar Serrano, Alberto Ardines y Cornelia McDonald. En la foto inferior, aparece la cuadrilla de locomotoras, acompañada por la enfermera de la División de Salud Ocupacional, Cecilia De la Iglesia.



### Segunda entrega

# La depresión, enemiga silenciosa de nuestro tiempo

Por Carlos R. Jurado V., Supervisor del Programa Asistencia al Empleado

**Las causas de la depresión y sus categorías básicas:** La depresión no es una entidad homogénea. Mas bien es una agrupación de enfermedades. Las causas fundamentales o básicas, sin embargo, están en el plano neuroquímico, particularmente en el funcionamiento deficiente del sistema noradrenérgico, que tiene que ver con el neurotransmisor llamado noradrenalina. Sin embargo, existen por lo menos seis subtipos neuroquímicos que generan síntomas depresivos y que incluyen el mal funcionamiento de otros neurotransmisores, entre ellos, la dopamina y la serotonina. No es la intención de este artículo discutir cosas tan técnicas. Presentaremos, entonces, cuatro categorías que ayuden a entender los diversos tipos de depresión:

**1. La Depresión Endógena:** Determinada en parte por la herencia, tiende a darse en un 15 a 20 por ciento de los familiares cercanos (padres, hermanos, hijos) del depresivo endógeno. Entre gemelos idénticos, la probabilidad de que le dé a los dos es de un 60 a 70 por ciento. Entre gemelos que nacieron en una misma camada pero que no comparten el mismo material genético (fraternos) baja a un 20 por ciento o menos. En la depresión endógena se dan con mayor frecuencia los cuadros depresivos más completos y severos, los cuales tienden a repetirse. Los trastornos bipolares (antes llamados maniaco-depresivos) se dan mayormente dentro de la depresión endógena y tienen un alto contenido hereditario. Requiere un tratamiento y seguimiento a más largo plazo, utilizando fármacos antidepressivos y psicoterapia para ayudar a prevenir el suicidio y evitar las recurrencias y las recaídas.

**2. La Depresión Neurótica:** Se caracteriza por hipersensibilidad a los estímulos ambientales, inhibición social, inseguridad, baja autoestima y timidez, particularmente a personas del sexo opuesto. Se dan muchos síntomas psicósomáticos e hipocondríacos y afecta entre un tres y un seis por ciento de los adultos según estudios epidemiológicos hechos

en los Estados Unidos, donde se le llama distimia. Los ataques o crisis de pánico o angustia están asociados con este tipo de depresión. Los rasgos neuróticos que la sustentan probablemente tuvieron su origen en conflictos de la infancia temprana o de la adolescencia, en ambientes familiares dominados por las carencias afectivas, el autoritarismo o la sobreprotección, pero los síntomas depresivos generalmente se manifiestan después de los 20 años. Aunque puede darse una ideación o conducta suicida, la depresión no es tan acentuada. Estos pacientes responden bien a los antidepressivos y a la psicoterapia.

**3. La Depresión Situacional o Circunstancial:** Es el producto o consecuencia de un acontecimiento infortunado o de una situación de sufrimiento. Asociada con el estrés, se pueden distinguir tres modalidades de la depresión situacional:

- La depresión que aparece a los tres meses de haber vivido una situación de estrés agudo;
- La depresión ocasionada por la acumulación de estrés crónico;
- La depresión que se origina en la acumulación de ambos tipos de estrés.

El duelo no resuelto por la pérdida de un ser querido es un factor de alto riesgo para este tipo de depresión, al igual que la separación, el divorcio o la viudez. La muerte de un hijo(a) se considera una de las pérdidas más traumáticas. El exceso de trabajo y exigencias de tipo laboral, el desempleo y los cambios súbitos o frecuentes en el estilo de vida constituyen hoy en día los factores de estrés crónico más fuertes. Si se sostiene este estrés por mucho tiempo, puede conducir al Síndrome de Agotamiento Emocional.

Los antidepressivos junto a la psicoterapia y el fortalecimiento del sistema de apoyo de la persona, ayudan a mejorar este tipo de depresión.

**4. La depresión por problemas médicos o como reacción a medicamentos o drogas:** En su desarrollo pueden intervenir trastornos médicos generales, trastornos orgánicos cerebrales y la administración de medicamentos o drogas.

Entre los trastornos médicos generales que generan estados depresivos están el fracaso renal avanzado, el post-infarto del miocardio, el cáncer, el SIDA y las enfermedades endocrinas. Estos enfermos pueden presentar depresión entre un 20 a un 50 por ciento de los casos. Entre los problemas endocrinos están los problemas de la hipófisis o pituitaria, la glándula tiroidea y las cápsulas suprarrenales.

La organicidad tiene una alta correlación con la depresión, como por ejemplo con la enfermedad de Parkinson y los traumatismos craneoencefálicos.

Entre los medicamentos que pueden ocasionar depresión están las benzodiazepinas (Valium, Librium), los contraceptivos, los inhibidores del apetito y los antihipertensivos centrales (medicamentos para controlar la presión arterial alta). Casi todas las drogas de abuso están relacionadas con la depresión, particularmente el alcohol, la cocaína, las anfetaminas y el cannabis o marihuana con sus derivados.

La depresión por problemas médicos, aunque depende de otros factores que quizás no puedan resolverse con facilidad, sí responde a los antidepressivos y al apoyo terapéutico, mejorando así la calidad de vida del enfermo. Si tiene que ver con el uso de psicofármacos o medicamentos, el tratamiento involucrará el cambio de éstos por otros que no tengan este efecto secundario. Por supuesto que si la depresión proviene de un abuso de sustancias, hay que buscar la abstinencia con el tratamiento psicoterapéutico indicado y el uso de los grupos de apoyo como Alcohólicos y Narcóticos Anónimos.

El Programa de Asistencia al Empleado y la División de Salud Ocupacional quieren resaltar, en este año de la Salud Mental, la importancia de entender, identificar, tratar y prevenir la depresión, una enfermedad que con frecuencia pasa desapercibida y se enmascara de muchas formas, restándole vitalidad y alegría a las personas, haciéndolas más vulnerables a otras enfermedades e interfiriendo con su desempeño familiar y laboral.





## Mundo tecnológico

Segunda entrega

### ¿Quién organiza el Internet?

Por Erick J. Díaz H.

Debido a que ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers) fue concebido como un cuerpo de coordinación técnica, su obligación no es la de controlar Internet, sino de administrar tareas técnicas específicas y las políticas de desarrollo que requieran coordinación centralizada, por ejemplo, la asignación de nombres únicos y sus direcciones identificadoras.

ICANN obtiene ayuda de tres organizaciones de apoyo que brindan asistencia en el desarrollo de recomendaciones para políticas y estructuras de Internet. Cada una de estas organizaciones nombra a tres directores para la junta directiva de ICANN. Estas organizaciones son:

- **Address Supporting Organization (ASO).** Esta organización es la encargada del sistema de direcciones IP que identifica en forma única la identidad de las computadoras enlazadas en

Internet.

- **Domain Name Supporting Organization (DNSO).** Es responsable del sistema de nombres utilizado para identificar sitios y recursos en Internet.

- **Protocol Supporting Organization (PSO).** Esta organización se encarga de la asignación de parámetros únicos para los protocolos de Internet.

Existen capítulos o representaciones de ICANN en todos los países del mundo. En Panamá, el ente encargado de registrar las direcciones de Internet es la Universidad Tecnológica de Panamá.

El sistema de registro de direcciones y de nombres de dominio establecido por ICANN es tan abierto que se puede contratar a cualquier compañía que brinde este servicio en cualquier parte del mundo. El objetivo es que los costos disminuyan debido a la competencia y así puedan estar al alcance de todo el mundo.

## Programa de salud bucal en el sector Atlántico

Con motivo de celebrarse la semana de Jornadas Extramuro de la Caja de Seguro Social, el Dr. James Denham, médico ocupacional del sector Atlántico, hizo los arreglos necesarios con la coordinadora del Programa de Salud Bucal de la CSS de Colón, Dra. Melba de Villa, para ofrecer charlas al personal de la ACP del Atlántico. Las jornadas tienen como objetivo promover el buen hábito e higiene bucal de los empleados, estimular las visitas preventivas regulares al dentista, explicar sobre las enfermedades bucales más comunes y dar información sobre el Programa de Salud Bucal de la CSS.

La primera charla se dio el 17 de

octubre en las Esclusas de Gatún, con la participación de 40 empleados. El 24 de octubre se atendieron los empleados de la División Industrial. La doctora Villa ofreció tres charlas educativas a 39 empleados y mostró diapositivas para ilustrar las enfermedades de las encías que pueden llevar a la pérdida de dientes.

El Dr. Antonio León, odontólogo del Seguro Social, atendió a 23 trabajadores de la División Industrial en la Unidad-Clinica Dental Móvil, la cual se estacionó a un costado del Centro de Exámenes Físicos de Monte Esperanza. El Dr. León realizó una revisión general bucal, limpieza y aplicaciones de flúor.

## ¿Y el arroz con leche?

Por Dr. James Denham  
Médico ocupacional

**¿Qué padre de familia puede olvidar ese primer diente de su hijo o hija?** Tan contentos nos ponemos, que hasta arroz con leche regalamos. Pero, ¿celebraría este evento con igual fervor si vemos salir un diente podrido? Entonces, ¿por qué dejar que un diente se ponga así teniendo todas las herramientas para tener una dentadura perfecta?

**¿Sabía usted que la caries dental es una enfermedad?** Constituye el mayor problema de salud a nivel mundial y la enfermedad que más prevalece en todo el mundo. Afortunadamente es una enfermedad "multifactorial", o sea, que se produce sólo cuando están presentes ciertos factores en un mismo momento.

**¿Cuáles son esos factores?** Bueno, para comenzar necesitamos una **placa bacteriana**, o sea, un caldo de sarro de bacterias que se acumulan y pegan fuertemente a los dientes como si fueran abejas a un panal. Luego, le agregamos azúcar, para alborotar las bacterias aún más. Y finalmente, le sumamos un poco de pereza para cepillarnos los dientes.

**¿Cómo se crea una caries dental?** Cuando la higiene bucal no es adecuada, se acumulan bacterias las cuales forman la placa dental. Estas bacterias se

alimentarán del azúcar que queda pegada en los dientes. De ellos se producirán ácidos que atacarán la superficie de los dientes hasta desmineralizarlos, o sea, hasta que pierdan los minerales que los forman y hacen fuertes. Después se harán huecos más grandes, en los cuales se acumulan restos de alimentos y más bacterias, las que continuarán destruyendo el diente por dentro hasta formar una gran cavidad y llegar a la pulpa. La pulpa es la parte blanda del diente y está formada de una red de tejido vascular. Ésta nutre, protege y ayuda a formar el diente. Las bacterias pueden invadir esta parte del diente y lo aprovechan como puerta de entrada al resto del cuerpo. De hecho se han asociado enfermedades infecciosas como la endocarditis bacteriana que se originó de enfermedades dentarias.

Con el tiempo, las bacterias avanzan hasta invadir las encías a través de un pequeño espacio que hay entre ellas y los dientes. De ahí comienza el ataque al soporte del diente, o **periodonto**. Si no buscamos tratamiento, las bacterias destruirán el hueso debido a lo que se conoce como **enfermedad periodontal**, aflojando el diente hasta perderlo.

Si perdemos el diente podemos modificar la alineación de la dentadura, causando un apiñamiento o desorden de la

dentadura. A esta condición se le conoce como **mal oclusión**. Si continúa el proceso bacteriano y la pérdida de piezas dentarias, se pueden presentar trastornos en la articulación temporomandibular, además de problemas en la masticación. Poco a poco, comenzamos a perder nuestra dentadura hasta quedarnos con pocos dientes, a veces no los suficientes para emprender una buena mordida. Pero por suerte existen chapas, las cuales podemos guardar todas las noches en un vaso de agua.

Ahora, si tenemos plata para gastar, podríamos ponernos implantes. Pero existe otra opción más efectiva y económica. La inversión inicial es poca: un cepillo de dientes nuevo cada dos a tres meses, un tubo de pasta dental de su elección y un hilo dental. Nos cepillamos los dientes correctamente cada vez que ingerimos algo dulce y visitamos al odontólogo para una limpieza dental profunda cada seis meses.

Siguiendo estos sencillos pasos aseguramos una buena higiene dental y complementamos nuestra salud integral. Debemos recordar que nuestra sonrisa es nuestra carta de presentación y que no hay que esconderla. Hay un momento para celebrar con arroz con leche: cuando nos sale el primer diente y no cuando nos queda sólo uno.



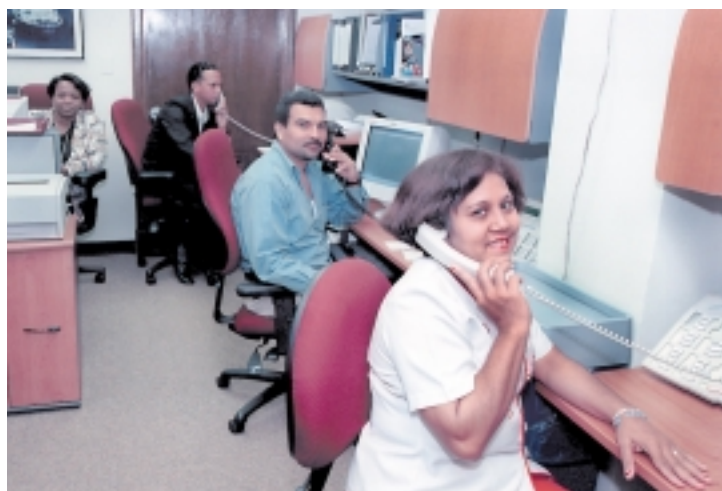
**Extracción**  
Momentos en que el Dr. Antonio León, asistido por Sara Tuñón, extrae un diente a un trabajador de la División Industrial.

Foto por Julieta Rovi

**Inauguración**

Ernesto Ríos, supervisor especialista en computación del Centro de Ayuda Técnica, da un discurso de bienvenida durante la inauguración de las nuevas oficinas de la Sección de Teléfonos, en presencia del director del Departamento de Informática y Tecnología, Francisco Loaiza.

Foto por Armando De Gracia



**Nuevas oficinas**

Los operadores de teléfonos trabajan en sus nuevas oficinas, ubicadas en la oficina 16 del Edificio de la Administración, como parte del Centro de Ayuda Técnica.

Foto por Armando De Gracia

# Precauciones sobre ántrax

**Por Aurora S. de Mora**

El ántrax es una enfermedad adquirida por el contacto con animales infectados o con productos animales contaminados. La enfermedad ocurre más comúnmente en animales herbívoros, los cuales se infectan al consumir esporas del suelo. Durante su aparición en Irán en 1945, murieron un millón de ovejas. Desde entonces, el ántrax se ha dado principalmente en los obreros que procesan pelo o hueso de animales, y entre veterinarios y agricultores. Hoy, el programa de vacunación ha reducido drásticamente la mortalidad debido a esta enfermedad.

Sin embargo, el ántrax puede ser utilizado como arma, ya que es uno de numerosos agentes biológicos y de los más peligrosos. El estudio del ántrax como arma biológica comenzó hace 80 años y hoy se cree que al menos 17 naciones tienen en su poder esta arma biológica. No se habían re-reportado casos de ántrax por inhalación en los Estados Unidos desde 1978.

**Por inhalación**

En humanos el contagio ocurre cuando se inhalan las esporas, ya que éstas pueden permanecer activas aún después de muchos años en la tierra o el agua y son resistentes a la luz solar. El contagio por inhalación es usado como arma biológica debido a su fácil obtención, transportación y liberación.

El diagnóstico temprano del ántrax por inhalación puede ser difícil, ya que se pueden confundir con otras enfermedades, tales como la gripe. Entre los síntomas que los pacientes primero desarrollan están fiebre, dificultad respiratoria, tos, dolores de cabeza, vómitos, escalofríos, debilidad, dolores abdominales y en el pecho.

En algunos pacientes, sigue un breve período de recuperación, pero otros progresan directamente hasta el estado fulminante de la enfermedad.

En el segundo estado la enfermedad se desenvuelve abruptamente con fiebres súbitas, dificultad respiratoria, sudoración y estado de "shock". La coloración azul de la piel y la presión baja progresan rápidamente y la muerte ocurre en horas. Dado el rápido curso de los síntomas del ántrax por inhalación, el uso temprano de antibióticos es esencial. Cabe notar que esta forma de la enfermedad es la de mayor mortalidad.

**Cutáneo**

Ocurre cuando el bacilo del ántrax penetra la piel por cortadas previas o abrasiones especialmente susceptibles a la infección. Las áreas expuestas de la piel como brazos, manos, rostro y cuello a menudo son las más afectadas.

Primeramente, se observa la piel como si un insecto le hubiese picado. Luego se forman úlceras que se tornan

negras en el medio. Las glándulas linfáticas en el área adyacente se inflaman.

El contagio por medio de la piel es la forma más común, con un estimado de 2,000 casos reportados anualmente. Esta forma de la enfermedad es la más benigna y tiene la mayor posibilidad de curación.

**Gastrointestinal**

Se debe a la ingestión de carnes mal cocidas, de reses enfermas y contaminadas. Los síntomas iniciales incluyen náuseas, pérdida del apetito, vómitos y fiebres, seguidos de dolores abdominales, vómito con sangre y se da una severa diarrea, también sanguinolenta. El índice de curación de esta forma de la enfermedad está entre el 25 y el 75 por ciento.

Muchas cepas del ántrax son sensitivas a la penicilina, pero actualmente la Ciproxina es la terapia de elección para tratar el ántrax. Un retardo en el tratamiento por antibiótico en pacientes con ántrax, puede aminorar substancialmente las oportunidades de curarse.

No hay indicios que sugieran la transmisión del ántrax de paciente a paciente. Ocurre, sin embargo que se aísla a los pacientes hospitalizados con todas las infecciones de ántrax. El ántrax gastrointestinal no es comúnmente reportado, sin embargo, se sabe de casos en África y Asia.

## Clasificados

**Se vende**

**Volkswagen Polo**, 2000, automático, todas las extras, excelentes condiciones, B/.10,500 negociables. 230-3423, 614-0383.

**Casa de juegos Little Tikes**, Country cottage playhouse en colores pasteles, tiene puertas y ventanas francesas, de poco uso B/.150. 634-0661.

**Dos asientos para carro** tipo "booster seat" para niños de 2 años en adelante, B/.15 c/u. 269-1651, 672-3462.

**Toyota 4-Runner 3.0 Turbo Diesel**, 1999, con todas las extras, equipo de música/CD, rines, B/.24,000. 269-1651, 672-3462.

**Mini-van Nissan Quest**, 1996, automático, rines, "sunroof", cambiador de CD, frenos hidráulicos, doble a/a, B/.11,750. 269-1651, 672-3462.

**Bienes raíces**

**Se vende casa grande** en Villa Las Cumbres, Transistmica, totalmente cercada con hierro y bloque, 3 recámaras, 2 baños, sala comedor, cocina, 2 terrazas, garaje para 2 autos, área verde, tanque de agua de reserva. Avaluada en B/.59,000. Venta B/.45,000. 268-3654.

**Se vende apartamento** en la Avenida 12 de octubre, 71 m<sup>2</sup>, fresco, sala, comedor, cocina, un baño, balcón, 2 recámaras, estacionamiento bajo techo, B/.29,800 sin intermediarios. Deje un mensaje en el 224-2674.

**Se vende apartamento**, 107 m<sup>2</sup>, en El Carmen, calle sin salida, 2 recámaras, 2 baños, estudio o c/empleada, sala/comedor, 2 estacionamientos techados, garita de seguridad 24 horas, B/.68,500. 270-3977.

**Se vende o alquila dúplex** de cuatro recámaras en Clayton. 232-7119.

**Se vende o alquila con opción a compra casa carro** con terreno de 750 m<sup>2</sup> en Curundú, 3 recámaras, 2 baños,

alfombra, aire central, lote cercado, 2 patios, amoblado o no. 232-7119.

**Se vende o alquila apartamento** en El Cangrejo, céntrico, 2 recámaras, 2 baños, c/b/e, calentador de agua, verticales, abanicos, gas, agua, elevador, piscina, seguridad, piso 8, hermosa vista. Alquiler B/. 520, venta B/.68,000 negociables. 264-5448, 613-5782.

**Se vende o alquila residencia** en Urbanización Los Angeles, para residir u oficinas, céntrica, 5 recámaras, 3 baños, c/b/e, sala, comedor, área de construcción de 400 m<sup>2</sup>, área total de 520 m<sup>2</sup>. Alquiler B/.750, venta B/.160,000. 240-4418, 262-2449, 615-6830.

**Se vende casa** en Isla Contadora, con superficie de 700m<sup>2</sup>, 3 recámaras, 2 baños, patio, cocina, comedor, sala, B/.65,000. 228-2331, 314-0652.

**Se vende apartamento** en Villa de Las Fuentes, 120 m<sup>2</sup>, sala comedor, cocina, 2 recámaras, 2 baños, c/b/e, lavandería, estacionamiento, seguridad y preciosa vista. B/.75,000. 232-6736, 232-5890.

**Se vende apartamento** en primer piso, Condominio Tabasará, 240 m<sup>2</sup>, 3 recámaras, estudio, 2 baños, terraza, B/.132,000 negociables. 269-1651, 672-3462.

**Se vende apartamento** de una recámara, en El Dorado, 72 m<sup>2</sup> estacionamiento, área social, conserje, seguridad 24 horas, 5 años de exoneración, B/.41,500 (sin muebles), B/.44,000 (con muebles). 224-3693, 224-7091, 640-8139.

**Se vende casa** en Los Robles, 3 recámaras, 2 baños, amplia sala/comedor, terraza, lavande-ría y estacionamiento techado, totalmente cercada, interés preferencial, avalúo B/.45,000 negociables. 293-7408.



### El Canal en imágenes

Foto por Rodolfo Whitaker

Esta foto muestra las operaciones de tránsito en las Esclusas de Gatún. Fue tomada por Rodolfo Whitaker, operador de locomotora de las Esclusas de Gatún. Les invitamos a seguir participando con sus fotos de diferentes aspectos de la operación del Canal de Panamá. Para participar, envíe sus fotografías con una breve descripción al Edificio de la Administración, oficina 100, o por correo electrónico a AEP-ED.

## 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.

Anuncio Abierto y Continuo / Ascenso Temporal, Traslado Temporal y Asignación Temporal (que no exceda un año)	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
<b>3ra Fecha de Aceptación de Solicitudes</b>				
Especialista en relaciones con los clientes, NM-13 <sup>1 2 3</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar).	B/.26.09/33.91	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Especialista en comercio internacional, NM-13 <sup>1 2 3</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.26.09/33.91	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Especialista en computación, NM-9 <sup>1 2 3 4</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/19.67	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Secretario (c), NM-8 <sup>1 2 3</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.13.70/17.81	Planificación Corporativa y Mercadeo	P	1
Secretario (c), NM-6 <sup>1 2 3</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Nuevos Negocios	P	1
Secretario (c), NM-6 <sup>1 2 3</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Mercadeo	P	1
<b>Programa de Movilidad Ascendente Oportunidad de Adiestramiento</b>				
Práctico en adiestramiento, CP-2 <sup>5 6</sup> (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar).	B/.56,472.00 p/a	Tránsito Marítimo	Istmo	2

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 23 de noviembre del 2001. Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 23 de marzo del 2001.

<sup>3</sup> Los empleados que se determinaron idóneos en las fechas de cierre anteriores no tienen que volver a solicitar para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán solicitar nuevamente si desean ser considerados. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

<sup>4</sup> 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 redes; por ejemplo, Novell, Windows NT, Windows 3.11 o Windows 95.

<sup>5</sup> Esta es una oportunidad de adiestramiento y no una vacante. Al final del adiestramiento los empleados seleccionados cumplirán con los requisitos de calificación en cuanto a experiencia para buques limitados a 225' de eslora. La licencia correspondiente se otorgará al momento que surja la necesidad de ejercer las funciones. El tiempo aproximado del adiestramiento será de nueve meses. Al terminar el adiestramiento el empleado tendrá que competir para futuras vacantes.

<sup>6</sup> Para esta oportunidad de adiestramiento sólo se considerarán a trabajadores permanentes de la ACP que ocupen puestos de Capitán de Remolcador FE-15, FE-16 y FE-17 que hayan completado 520 guardias de ocho horas cada una a bordo de buques a motor de 1,000 caballos de fuerza o más de la ACP.

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

## Cursos de diciembre

Curso	Fecha	Horario	Lugar
DS: Liderazgo situacional (6034)	5/12	8-4	704
Herramientas básicas para el mejoramiento de la calidad (8664)	4 y 20/12	8-11:45	206
Comunicación efectiva: La clave del éxito (6032)	3/12	8-11:45	704
Servicio al cliente: Ser complaciente tiene sus beneficios (8425)	4/12	8-11:45	704
Resolución de problemas (8250)	6/12	8-4	704
Fijar metas y planificar acciones (8254)	11/12	8-4	704
Técnicas para el mejoramiento de la competencia lectora (8535)	11-12/12	8-4	206
Realizando presentaciones eficaces (8423)	12/12	8-4	704
La atención del cliente por teléfono (0623)	12/12	8-11:45	704
Manejo de la conducta humana (8666)	13/12	8-4	206
Clima laboral creativo (8251)	14/12	8-11:45	704
Orientación para empleados nuevos (0581)	17/12	8-4	704
Planificación de la jubilación (6704)	18/12	8-4	704
Mi responsabilidad en el trabajo de equipo (6021)	18/12	8-11:45	206
Cómo manejar conflictos (0444)	21/12	8-11:45	704
<b>Cursos de computadoras</b>			
Microcomputadoras: Introducción (6637)	3/12	8-11:45	701
Windows: Introducción (8350)	4/12	8-4	701
PowerPoint: Introducción (8433)	6/12	8-4	701
Word: Introducción (8340)	10/12	8-4	701
Outlook: Correo electrónico Introducción (8406)	11/12	8-4	701
Excel: Introducción (8351)	13/12	8-4	701
Excel: Gráficas (8428)	14/12	8-11:45	701
Access: Introducción (8434)	17-18/12	8-4	701
Internet: Introducción (8538)	20/12	8-11:45	701

## Tome nota

Vox Liber presentará un concierto vocal en el Teatro Anita Villalaz, el 22, 23 y 24 de noviembre del 2001, a las 8 p.m. El valor del boleto es B/.10. Para más información, puede llamar al 224-1096 ó 645-3275, o enviar un correo electrónico a voxliber1@hotmail.com.



**ACP participa en actos cívicos y religiosos** Fotos por Marco González

Manuel Benítez, director de Servicios Industriales y abanderado el 3 de noviembre de 2001, asiste a los actos cívicos y religiosos en honor a la Patria acompañado por Esteban Sáenz, gerente de Construcción y Mantenimiento de Estructuras; David Constable, gerente de Capacitación y Desarrollo Marítimo; Alfredo Lou, gerente de Capacitación y Desarrollo Industrial y de Seguridad; Valentín Long, supervisor de Operaciones de Protección del Canal; Judith Ríos, de Capacitación y Desarrollo Gerencial y Profesional; Sixta Rodríguez, supervisora de Electricidad de las Esclusas de Miraflores; Luis Yau, ingeniero de Dragas y secretario general de la Asociación Benéfica de Ingenieros de Marina; Hortensia Rowe, técnica contable de la División de Contabilidad y representante del Sindicato del Canal de Panamá y el Caribe, y Alcides Ulloa, líder de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta.



### Desfile del 4 de noviembre

El abanderado del día 4, José Reyes, gerente de Mantenimiento Estructural y Rieles de las Esclusas, representó a la Autoridad del Canal de Panamá junto a Rogelio Altafulla, coordinador de Capacitación de Prácticos del Canal; Edgardo Camargo, gerente de Administración de Archivos; Henry Sánchez, gerente de Atención al Cliente; Lilia Morales, gerente de Capacitación y Desarrollo; Alberto Miró, ingeniero mecánico; Vincent Thomas, de la Sección de Acondicionamiento Físico; Jaime Pérez, técnico en cartografía de la Sección de Topografía y Cartografía; Evangelio Vamvas, arquitecto, y Omar Zúniga, técnico de datos de la Sección de Interconexión de Redes.

### Ante Junta Directiva

# Administración del Canal destaca logros

La finalización del ensanche de Corte Culebra, los avances en el programa de modernización del Canal y las estadísticas preliminares del año fiscal 2001, que mostraron un incremento en los ingresos por peajes de B/.5.3 millones, fueron algunos de los temas tratados el pasado 8 de noviembre por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

En comparación con el año fiscal previo, los ingresos por peajes registraron un incremento de 0.9 por ciento, alcanzando a B/.579.5 millones.

Sin embargo, esta cifra estuvo B/.5.1 millones por debajo del monto presupuestado, informó el administrador Alberto Alemán Zubieta. La cifra presupuestada fue afectada por una disminución de 0.9 por ciento en el número de tránsitos de buques de alto calado y el aumento en 1.5 por ciento en los tránsitos de buques Panamax, los cuales totalizaron 4,359.

Las estadísticas sobre la carga transportada revelan que durante el año fiscal 2001 se movilizaron por el Canal de Panamá 193.1 millones de toneladas largas, siendo el petróleo y sus derivados los productos que más utilizaron el Canal. Por otro lado, el movimiento de carga de contenedores creció de manera sostenida aunque no a las tasas observadas en el año fiscal previo.

En cuanto a los programas de mantenimiento y modernización se informó que 31 empresas de ingeniería, nacionales e internacionales, participaron en la licitación internacional para los estudios conceptuales de diseño de esclusas post Panamax. Se adjudicarán dos contratos independientes para desarrollar diseños conceptuales de cuatro configuraciones. El primer contrato se está negociando directamente con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos ya que éste cuenta con una vasta experiencia en el funcionamiento de canales de esclusas.

Alemán Zubieta también informó sobre el próximo arribo a Panamá de dos nuevos remolcadores, el Coclé y el Colón, los cuales fueron construidos por una empresa canadiense en el marco del programa de modernización que adelanta el Canal.

En cuanto a la culminación del programa de ensanche de Corte Culebra se informó que en adelante se procederá a la reubicación de las señales de ayuda a la navegación, lo cual incluye la iluminación de las riberas del cauce y la ubicación de boyas y torres de enfilamiento para navegar en el centro del cauce y en doble vía para facilitar el encuentro de barcos.

