



El Faro



Vol. III, No. 9

www.pancanal.com

Viernes 3 de mayo de 2002

El Canal de Panamá se reúne con la Cámara Marítima Internacional

Funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá, encabezados por el administrador Alberto Alemán Zubieta, se reunieron el pasado 23 de abril en Londres con miembros de la Cámara Marítima Internacional (ICS – por sus siglas en inglés). La ICS es la organización de más alta jerarquía a nivel mundial que representa los intereses de dueños y operadores de buques.

Durante la reunión la administración del Canal presentó la situación actual del tráfico por el Canal, destacando el impacto resultado de la desaceleración económica mundial. Así mismo se presentó un informe sobre el adelanto de los trabajos de modernización del Canal.

La presentación también consideró el tema de seguridad y los esfuerzos que realiza la ACP, conjuntamente con los estamentos de seguridad de la República de Panamá, para reducir los riesgos en el tránsito del Canal. En relación a este tema se explicaron las razones que llevaron a establecer un cargo por seguridad.

Seguidamente se presentaron en forma

conceptual los cambios que la ACP propone hacer al sistema de precios y peajes de la vía acuática. Los últimos aumentos de peajes que hizo el Canal fueron aprobados en 1996 y se hicieron efectivos en enero de 1997 y 1998. La ACP viene estudiando la estructura de peajes desde hace más de tres años y ya para finales del año pasado tenía una propuesta de cambio que presentó ante su Junta Asesora el 12 de septiembre en Hong Kong.

Los acontecimientos del 11 de septiembre provocaron que la administración de la ACP y su Junta Directiva decidieran posponer la presentación de su propuesta de cambio hasta que se vislumbrara la recuperación económica de tal forma que la industria marítima se viera menos afectada.

Los cambios que propone la ACP buscan orientar su estructura tarifaria de forma que sea más cónsona con el valor del servicio que presta y a su vez sea más acorde con las necesidades de la industria marítima.

Continúa en la página 2...

Administrador del Canal se reúne con armadores y aseguradores

El administrador de la Autoridad del Canal, Alberto Alemán Zubieta, se reunió en Copenhagen, Dinamarca, con la Asociación de Armadores Daneses (Danish Shipowners Association), la cual reúne a importantes clientes del Canal y a representantes de las grandes navieras de este país.

La reunión se enmarca en la política de acercamiento de la ACP con sus clientes, la cual le permite estar al tanto del desarrollo y los cambios en el ámbito marítimo internacional.

Alemán Zubieta también se reunió con altos ejecutivos de la empresa naviera Maersk y A.P. Moller para conocer detalles sobre el

programa de expansión de esta empresa — la más grande del mundo en cuanto a transporte de contenedores se refiere — con el fin de analizar cómo el Canal panameño debe ajustar sus planes a las exigencias de este mercado. Actualmente, Maersk es la empresa que más buques portacontenedores tiene en construcción.

El administrador del Canal también fue invitado a participar en Londres, en la XIV ceremonia de premiación de Seatrade Awards, premio con el cual fue distinguido el año pasado en reconocimiento de la comunidad marítima internacional a la administración panameña del Canal.

En el Día del Trabajo

Al conmemorar el primero de mayo el Día del Trabajo, deseamos felicitarles y a la vez expresarles a todos ustedes, trabajadores del Canal, nuestro agradecimiento por su dedicación, compromiso y lealtad a la empresa y al país.

Reconocemos que el éxito de la operación continua, ininterrumpida, eficiente y segura del Canal de Panamá se debe a la entrega y al trabajo tesonero de casi 9,000 hombres y mujeres que se sienten comprometidos con el servicio que el Canal le debe al país y a la comunidad internacional.

Esta ocasión también es propicia para compartir la gran satisfacción que sentimos por los reiterados elogios y reconocimientos que ha recibido nuestro país por el manejo y operación del Canal en manos panameñas. Compartimos con ustedes el orgullo de ser trabajadores de esta organización y la gran responsabilidad de administrar este patrimonio de la Nación. Por ello les exhortamos a continuar trabajando juntos para el mayor beneficio del desarrollo y bienestar de nuestro país. Unirse es el comienzo; mantenerse unidos es progresar; trabajar juntos es asegurar el éxito.

¡Feliz Día del Trabajo!

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

Ricaurte Vásquez
Subadministrador



Distinguido cliente

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, se reunió con el socio y presidente de A.P. Moller, el Sr. Maersk Mc-Kenney Moller.

ACP lleva a cabo mesas de trabajo con campesinos de la Cuenca

2

Campesinos de 26 comunidades de la subcuenca del Río Toabré en la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal, participaron en la segunda mesa de trabajo organizada por la Autoridad del Canal de Panamá, en seguimiento a los acuerdos de Sonadora del 24 de septiembre del 2001.

Unos 50 delegados comunitarios participaron los días viernes 26, sábado 27 y domingo 28 en la mesa de trabajo. Estos delegados fueron escogidos por sus comunidades para representarles en el evento, en el cual también participaron representantes de las organizaciones campesinas existentes en la región.

Esta segunda mesa de trabajo, realizada en el Campamento de Muchachas Guías, en Sonadora, Penonomé, sirvió para que los participantes identificaran los problemas en cada una de sus regiones y sus posibles soluciones, información que formará parte de un plan general de desarrollo sostenible que se preparará para la región.

A la reunión de trabajo con los campesinos asistió el subadministrador Ricaurte Vásquez, quien planteó el interés de la ACP por mantener un diálogo permanente con los habitantes de la Cuenca. Vásquez sostuvo que es responsabilidad de la Autoridad del Ca-

nal velar por el futuro de la vía interoceánica, pero teniendo en cuenta el bienestar de los campesinos. “Queremos que ustedes sean nuestros socios en cualquier proyecto que se desarrolle en la Cuenca y tengan la seguridad que no haremos nada sin consultarlos y tomarlos en cuenta” afirmó el sub administrador, quien además reiteró que “se están estudiando alternativas para el futuro del Canal y cada vez que funcionarios de la ACP visitan la Cuenca se da previo aviso a sus habitantes porque creemos que ustedes se merecen todo nuestro respeto”

La jornada concluyó el domingo 28 y en la misma los delegados campesinos manifestaron sus propuestas para que se incluyan en una ley campesina que desean presentar en la asamblea legislativa. Según expresaron, esperan que dicha ley sea de estricto cumplimiento por parte de los gobiernos de la República y que tome en cuenta a los campesinos de todo el país.

Para finales de mayo se tiene programada la próxima mesa de trabajo con representantes campesinos de la cuenca de Río Indio quienes también podrán presentar sus aspiraciones y propuestas al tiempo que identificar los principales problemas de sus comunidades y las posibles soluciones.



Reunión de trabajo

Foto por Armando De Gracia

Unos 50 delegados fueron escogidos por sus comunidades para representarles en el evento. En el fondo, a la izquierda, Ricaurte Vásquez, subadministrador del Canal, y Juan Héctor Díaz, director del Departamento de Seguridad y Ambiente, escuchan atentamente al representante comunitario.

Reunión con la Cámara Marítima Internacional

... viene de la página 1

El sistema de precios actual, en el que se cobra una base de peajes igual para todos los tipos de buque, se ha quedado obsoleto en la medida en que el mercado ha evolucionado y se ha ido especializando.

El mercado del Canal es sumamente heterogéneo. Diferentes tipos y tamaños de buques requieren de servicios muy diferentes por parte del Canal, tales como locomotoras, pasacables, remolcadores, etc. La heterogeneidad del mercado justifica su segmentación y hace necesaria la creación de un sistema diferenciado de precios.

Las inequidades que genera el sistema de precios actual se manifiesta para el Canal en que algunos tipos de buque y segmentos de mercado no resultan rentables para el Canal. A pesar de ello, estos tipos de buque sí utilizan capacidad operativa y recursos de tránsito cuyo valor y costo está muy por encima de lo que pagan.

Los objetivos estratégicos del Canal están enunciados en su ley orgánica que por mandato constitucional requieren que la ACP sea una entidad rentable y por lo tanto que rinda un retorno adecuado en sus activos e inversión. En este sentido la estructura de precios es una de las principales herramientas para asegurar que los ingresos sean adecuados para cubrir costos y asegurar los recursos necesarios para sus planes de inversión a largo plazo, lo que permitirá al Canal mantenerse competitivo y viable, tanto para Panamá como para la comunidad marítima internacional.

Nota aclaratoria

En el artículo “El Insomnio”, publicado en la edición del 19 de abril de *El Faro*, se obvió por error el nombre de su redactora, Teresita Azcárraga de Richa, de la División de Salud Ocupacional.

En el artículo “Analizan papel del Canal en las proyecciones del ALCA y Plan Puebla-Panamá” se escribió equivocadamente el nombre de la compañía “Coyne et Bellier”, que forma parte del consorcio belga/francés que en la actualidad diseña el concepto de las esclusas post Panamax del Canal de Panamá.

		
JUNTA DIRECTIVA Ricardo Martinelli B. <i>Presidente</i>		
Adolfo Ahumada Moisés Mizrahi Roberto Roy	Eloy Alfaro Emanuel González Revilla Mario Galindo Alfredo Ramírez	Guillermo Quijano Antonio Domínguez Abel Rodríguez
ALBERTO ALEMAN ZUBIETA <i>Administrador</i>	RODOLFO LAMMIE <i>Gerente de Administración Ejecutiva</i>	RICARTE VASQUEZ <i>Subadministrador</i>
Teresa Arosemena <i>Editora Encargada</i>		
<small>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 AFP-ED@pancanal.com.</small>		

Por qué debemos estar orgullosos de la ACP

A continuación publicamos una colaboración voluntaria de una empleada de la ACP. La autora es supervisora y licenciada en Administración de Empresas.

Por Mónica C. Lee

Como empleada de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), he seguido con interés y preocupación durante estos últimos meses las noticias nacionales e internacionales sobre la ACP y el Canal de Panamá.

Con interés, constato que hay un reconocimiento justo a la labor de los profesionales panameños en la administración de esta magna obra: el Canal de Panamá. Es un secreto a voces que la capacidad de Panamá para manejar el Canal estaba en entredicho a nivel mundial en el momento de la transición en 1999. Hoy, a dos años de esa fecha memorable, es un hecho reconocido internacionalmente que lo estamos realizando, orgullosamente, con clase mundial. Nuestros líderes tienen visión de futuro y nuestros profesionales son tan competentes y motivados como sus contrapartes internacionales. Además, seguimos luchando por ser los mejores y dar lo mejor a Panamá y a los panameños.

Con preocupación, porque la curiosidad natural del panameño y su carácter extrovertido lo llevan a efectuar públicamente afirmaciones subjetivas no avaladas por hechos, o a exhibir hechos que

supuestamente constituyen fraude o acto ilícito sin seguir los procedimientos estipulados por ley, perjudicando *a priori* el buen nombre de las instituciones y las personas involucradas. Es sano que, como ciudadanos, manifestemos nuestro sentir con respecto a las instituciones y los funcionarios del país. Esta inquietud, sin embargo, debe canalizarse de forma que se respete la integridad de la imagen y el buen nombre de nuestras organizaciones y de nuestros conciudadanos.

No hemos de olvidar que como panameños y como ciudadanos del mundo, estamos viviendo un momento histórico para la República de Panamá. Hemos de responder a los panameños de hoy, y a los panameños del mañana, por la responsabilidad singular depositada en la ACP. La ACP es, con mucha honra, el escaparate de Panamá y los panameños para el mundo. Seamos, pues, consecuentes con nuestro cometido y superemos nuestras diferencias y limitaciones con altura, procurando "lavar los platos sucios en casa", pero con dignidad.

Personalmente, estoy sumamente orgullosa de ser parte de la familia ACP. Opino que, como panameños, tenemos razones sobradas para enorgullecernos con mayúsculas de este baluarte de Panamá: La ACP está dejando en alto el nombre de Panamá y los panameños. ¡Arriba la ACP, arriba Panamá y arriba los panameños!

Rincón del idioma



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 y el vehículo que facilita la comunicación.

Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AETI-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

Palabras poco comunes

Triscaidecafobia

Si piensa que las personas en nuestro lado del mundo no sufren de **triscaidecafobia**, medite un poco sobre esto: La mayoría de los edificios altos en las grandes ciudades de América se saltan el piso número *trece*.

¿Sabía usted que...?

Resulta imposible descifrar cómo o cuándo el número *trece* obtuvo su mala reputación aunque, por supuesto, existe una serie de teorías al respecto. Algunas cuentan que proviene de los tiempos de la Última Cena, porque después de ésta, Jesús fue traicionado por uno de los *trece* apóstoles presentes. Otras llevan la fuente de la superstición mucho más allá, a las antiguas creencias indostanas o a la mitología escandinava. Pero si las referencias escritas sirven como indicación, entonces el fenómeno no debe ser tan antiguo, pues la primera mención escrita sobre el miedo al número *trece* data de finales del siglo XVIII. Sin embargo, fue para 1911, cuando ya la fobia era tan generalizada, que se mereció llevar un nombre propio, el cual surgió de la unión del término griego "*treiskaiddeka*" (que significa trece, y al cual se le eliminó la primera 'e') y "*fobia*" (que significa miedo de).

Internet, ¿con mayúscula o con minúscula?

Guiándonos por la norma expresada por la Agencia EFE en su entrada del Español Urgente (<http://www.efe.es/>):

"Internet (la): La norma culta establece que Internet (International Net) se debe escribir con mayúscula y con el artículo femenino antepuesto, aunque es frecuente encontrarlo escrito sin artículo y con minúscula".

La Real Academia no hace mención del término en su diccionario.

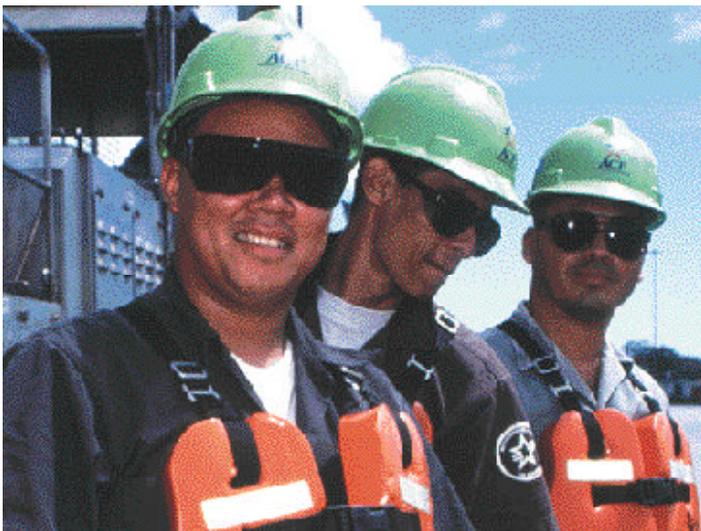
Traducción de términos médicos

Expiration

Aunque en inglés no tengan más que una sola palabra para ambos conceptos, en español nunca deberíamos confundir **espiración** con **expiración**, pues las diferencias entre una palabra y otra son considerables.

Llamamos **espiración** a la acción de expeler el aire respirado, y **expiración** a la muerte. Así las cosas, está claro que si una persona espira, es que todavía no ha expirado, porque si hubiera expirado, ya no podría ni inspirar ni espirar. Pero si aguanta la respiración durante diez minutos y deja de espirar durante todo ese tiempo, seguramente acabará por expirar y entonces ya sí que no volverá a espirar.

En los textos médicos escritos en inglés es muchísimo más frecuente el uso de *expiration* en el sentido de **espiración** que en el de **expiración**. Podemos encontrarlos, por ejemplo, con *active expiration* (espiración activa), *expiration dyspnea* (disnea espiratoria), *expired gas* (aire espirado) o el adjetivo *midexpiratory* (mesoespiratorio). Fuera de su acepción médica, la palabra *expiration* sólo la encontraremos con cierta frecuencia en la expresión *expiration date* (fecha de caducidad).



¡Felicidades canaleros en el Día del Trabajo!

En la Región Occidental de la Cuenca

4

Instalan red de estaciones pluviométricas y meteorológicas

Por Maricarmen V. de Ameglio

El pasado 3 de abril las divisiones de Ingeniería, Administración Ambiental y Electrónica y Telecomunicaciones iniciaron la instalación de la red telemétrica de estaciones pluviométricas y meteorológicas que monitorearán la Región Occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. El proyecto se dividió en tres fases. La primera, iniciada el 8 de marzo, consistió en el diseño conceptual de la red en los mapas topográficos de la región, elaborado por Jorge A. Espinosa, meteorólogo de la Sección de Meteorología e Hidrología y responsable del proyecto.

Luego de escogidos los

relacionadas a la red de estaciones hidrometeorológicas.

Una vez la comunidad fue informada, Espinosa determinó el sitio final para las estaciones telemétricas, de acuerdo con las normas internacionales de exposición de instrumentos de una red de precipitación y climatología. “La Región Occidental de la Cuenca nunca ha sido monitoreada por nuestro equipo y la información que proporcione servirá para el diseño de los proyectos que se planean. De llevarse a cabo los proyectos de expansión, esta red se utilizará para el manejo del agua en la Región”, señaló Espinosa.

La tercera fase del proyecto se inició con la instalación de las

Administración Ambiental, bajo la supervisión del hidrólogo Jaime Massot, la coordinación del técnico hidrólogo Ajax Murillo y el apoyo administrativo de la asistente de oficina Donna Spencer. Esta fase requirió coordinar el transporte de materiales, la construcción de las infraestructuras, la instalación de instrumentos y la coordinación del transporte en helicóptero.

La instalación de cada estación tomó un día de trabajo y se extendió del 3 al 19 de abril. Hasta la fecha se han instalado estaciones en los siguientes sitios: Los Hules, en la subcuenca del Río Caño Sucio; Los Bateales, en la subcuenca del Río Coclé del Norte; Teriacito

dirección y velocidad del viento, temperatura y humedad del aire, radiación solar y presión atmosférica. El agua es el recurso natural más importante con que cuenta nuestro país y la

estaciones se contrató a miembros de las comunidades, quienes participaron en los trabajos. Este proyecto muestra claramente la gran capacidad de coordinación existente entre

**Los Hules**

A la izquierda, Némesis Magallón, residente del poblado de Los Hules, y Jorge Espinosa, meteorólogo de la Sección de Meteorología e Hidrología en la estación de los Hules. Magallón realizó una excelente labor en la instalación de esa estación.

Los Hules
Miembros de la Comunidad de Los Hules en plena faena de instalación de la estación pluviométrica.



información que proporcionan estas estaciones es muy valiosa para administrar este recurso”.

El componente sociológico fue de gran importancia para el éxito del proyecto. En todas las

diferentes grupos de trabajo de la ACP para llevar a cabo con éxito una misión. Se espera que la instalación de todas las estaciones que conforman la red termine a finales de este año.

posibles sitios para la instalación de las estaciones, se inició la segunda fase del proyecto que consistió en una serie de visitas al área, los días 8, 12 y 18 de marzo y 8 y 17 de abril. Esta fase la llevaron a cabo Espinosa y Zuleika Mojica, socióloga de la Sección de Monitoreo de la Cuenca. Durante las visitas, Mojica habló con las comunidades aledañas acerca de los detalles del proyecto y respondió las preguntas

primeras cinco estaciones, mediante un equipo de trabajo conformado por Espinosa; Eduardo Medrano, técnico hidrólogo, y Pastor Moreno, líder de mantenimiento, ambos de la Sección de Manejo de la Cuenca; y Luis Méndez, técnico electrónico de la División de Electrónica y Telecomunicaciones.

De gran apoyo en esta fase fue la Unidad de Operaciones Ambientales de la División de

Arriba, en la subcuenca del Río Indio; Chisná, en la subcuenca del Río Coclé del Norte y Palmarazo, en la subcuenca del Río Coclé del Norte.

Espinosa indicó: “Las estaciones pluviométricas son de gran importancia porque miden la cantidad de lluvia que cae en un punto y transmiten la información vía radio a nuestra oficina en Balboa. Las estaciones meteorológicas además de la lluvia, miden

**Los Bateales**

Estación pluviométrica en la subcuenca del Río Coclé del Norte

Especialistas ambientales

En la foto aparecen, desde la izquierda, los especialistas que presentaron proyectos a empleados de la ACP, Raúl Martínez, Maribel Franceschi, Angel Ureña V., Magnolia Calderón, Mario Him, Ana Salazar y Arturo Cerezo.



Conferencias

De izquierda a derecha, los conferencistas Ing. Michael Mihalitsianos, director de la Comisión Nacional de Política Energética del Ministerio de Economía y Finanzas; el Ing. José María Blanco, director regional del Biomass Users Network - Centroamérica (BUN-CA), y el Ing. Narciso Olayvar, gerente de la Sección de Electricidad de Interiores de la ACP, quienes disertaron acerca de la energía y el ambiente.

Administración Ambiental celebra Día de la Tierra

Desde 1970, cada 22 de abril, se celebra el Día de la Tierra, con el objetivo de crear conciencia ambiental, cambios de actitud y promover acciones que protejan nuestro ambiente natural.

Esta fecha está dedicada a promover un ambiente más sano, un mundo basado en un desarrollo sostenible ecológicamente y crear conciencia a partir de actividades concretas que involucren a todos los miembros de nuestra sociedad.

Este año, la División de Administración Ambiental realizó diferentes actividades para celebrar tan importante fecha. Se realizaron conferencias sobre "Energía y Ambiente", charlas a los empleados sobre los programas ambientales de la ACP, exposiciones y el concurso de "collages" titulado "Mundo Feo, Mundo Bonito", con niños de las escuelas de Tucué y El Limón, ambas ubicadas en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Conferencias sobre Energía y Ambiente

El tema energético está ligado directamente a los recursos naturales, tanto así que en muchos países los temas de energía y ambiente son manejados de forma integral. Igualmente, el ahorro y uso adecuado de la energía son medidas prioritarias para combatir el calentamiento global, consignadas en el Protocolo de Kyoto sobre el Cambio Climático.

En las conferencias sobre "Energía y Ambiente", se conocieron alternativas nacionales y regionales de producción y eficiencia energética, además del programa de ahorro energético, que promueve la disminución del consumo de energía en las instalaciones de la ACP.

Las conferencias fueron dictadas por el Ing. Michael Mihalitsianos, director de la Comisión Nacional de Política Energética del Ministerio de Economía y Finanzas, quien abordó el tema de la política nacional energética; el Ing. José María Blanco, director regional del Biomass Users Network - Centroamérica (BUN-CA), habló sobre la experiencia regional de Biomass Users Network - Centroamérica, y el Ing. Narciso Olayvar, gerente de la Sección de Electricidad de Interiores de la ACP, disertó acerca de los sistemas de ahorro energético en la ACP.

Mundo Feo, Mundo Bonito

Esta actividad fue coordinada por la Unidad de Educación y Relaciones con la Comunidad de la Sección de Manejo de la Cuenca de la División de Administración Ambiental, la cual coordinó con las maestras y los niños de estas escuelas, para que observaran su entorno durante una semana previa a la actividad, con el fin de realizar en un "collage", elaborado con materiales del área, su visión

de un mundo feo y un mundo bonito, desde la perspectiva ambiental.

Durante el programa de conferencias, el director del Departamento de Seguridad y Ambiente, Lcdo. Juan Héctor Díaz, entregó certificados a las escuelas de Tucué, en Coclé, y El Limón, en Colón, cuyos estudiantes participaron en el concurso de murales en los cuales plasmaron la visión de su entorno natural.

Reconocimientos por labor ambiental

Además de estas dos escuelas de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, se hicieron reconocimientos a la Dirección Nacional de Patrimonio Natural de

la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) por el apoyo brindado a la División de Administración Ambiental en actividades de protección ambiental; a la Unión Campesina del Lago Alhajuela, que ha participado en los programas de reforestación en la Cuenca del Canal y la División de Astilleros Industriales de la ACP, por las medidas de control establecidas para la protección del ambiente en sus instalaciones.

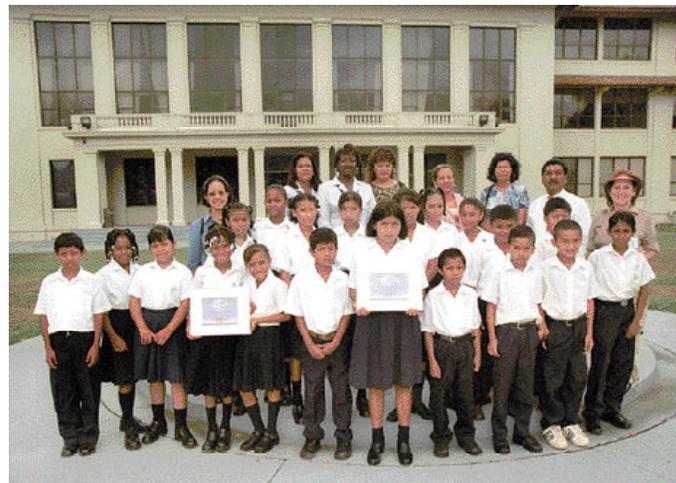
Charlas ambientales a los empleados

Cerrando las actividades del Día de la Tierra, especialistas de la División de Administración Ambiental realizaron la

presentación de varios de los proyectos ambientales que actualmente se están realizando, tanto en áreas de operaciones como en la Cuenca del Canal de Panamá.

Día de la Tierra, una celebración de la ACP

A los 32 años de celebrar el primer Día de la Tierra, la ACP se siente orgullosa de promover actividades que impulsen la concienciación sobre la importancia que representa el conservar nuestros recursos naturales, especialmente por la relación estrecha que existe entre la preservación de los recursos de la Cuenca Hidrográfica del Canal y el funcionamiento de la vía.



Estudiantes reciben certificados

Estudiantes de las escuelas de Tucué (Coclé), y El Limón (Colón), ganaron el concurso de "collages" organizado por la División de Administración Ambiental para celebrar el Día de la Tierra.

Foto por Armando De Gracia

6



Competencia de lanzamiento de línea

Por **Ariyuri H. de Mantovani**

En un ambiente de alegría y diversión, empleados canaleros celebraron una versión más de la tradicional competencia de lanzamiento de línea, esta vez realizada en las Esclusas de Miraflores el pasado 26 de abril.

Aunque el día inició con una leve llovizna, el amigo sol les permitió realizar la primera de las competencias, que fue la carrera de botes, cuando se comenzó a sentir el calor del astro rey y de las barras que animaban a cada equipo. Esta singular carrera se realiza cuando hay una ventana en el tráfico de barcos y consiste en medir las habilidades de los equipos, tanto en velocidad como en la destreza con las lanchas, sorteando obstáculos. El equipo ganador en esta modalidad fue el de las Esclusas de Gatún.

Sin embargo, el evento más esperado es la competencia de lanzamiento de líneas. Esta competencia se realizó por primera vez en 1955, durante un día de campo familiar, y consiste en eventos de precisión y destreza con los nudos, que permiten a los pasacables demostrar sus habilidades con el trabajo que realizan día a día. Luego de demostrar sus técnicas, los ganadores fueron: Juan Vital, de las Esclusas de Pedro

Miguel, en el primer lugar; Orlando Herrera, de las Esclusas de Miraflores, en el segundo lugar; y Carlos Gutiérrez, también de Miraflores, en el tercero.

“Éste es uno de los concursos muy típicos del Canal y demuestra la unidad del equipo. Lo que hacemos en nuestro trabajo diario forma parte de los juegos y es un día muy especial para todos los empleados del Canal”, comentó el administrador Alberto Alemán Zubieta.

Por primera vez, y para deleite de todos aquellos empleados que no participan en las dos competencias anteriores, se organizó una divertida competencia de halar la soga, donde los empleados de mantenimiento de las Esclusas de Miraflores salieron victoriosos.

Iván Lasso, superintendente de las Esclusas del Pacífico, opinó que estas competencias son una muestra del trabajo que se realiza en las esclusas, muy importante para el servicio que brinda la vía y donde siempre reina el espíritu de trabajo en equipo. “Todos los concursantes se han preparado, han trabajado y han dado lo mejor de sí y eso es lo que esperábamos de ellos”, comentó.

Exhibiciones y murales complementaron este



día de competencias. Con arte, los trabajadores de las Esclusas del Canal de Panamá mostraron a sus familiares y compañeros el trabajo que realizan por mantener el servicio de calidad que brinda la empresa.

La actividad, que une a la familia de las esclusas del Canal, terminó con un amistoso juego de bola suave entre los equipos de las esclusas de Gatún y Miraflores, resultando ganador el equipo de Miraflores.

Clasificados

Se vende

Ford Contour, 1998, todas las extras, automático, color dorado, excelentes condiciones, buen precio negociable. 276-7627, 625-1718.

BMW 523i, 1998, negro metálico, timón y frenos hidráulicos, 6 bolsas de aire, steptronic, cambiador de CD, ventanas y puertas eléctricas, asientos de cuero, tratamiento, pintura, excelentes condiciones. 317-9056.

Juego de comedor imperial de 6 sillas, barnizado, poco uso. B/. 350. **Cuna** de madera esmaltada en blanco, poco uso, buenas condiciones. B/ 75. **Silla de seguridad de infantes** para el carro. B/.60. 636-0566, 442-5094/5095 entre 8 a.m. y 4 p.m.

Juego de comedor de 6 puestos con sobre de vidrio B/ 400; juego de recámara Queen SZ con cabecero, 2 mesitas de noche y cómoda con 9 gavetas y espejo redondo B/.600; **juego de sala** 3.2.1, forrado en damasco crema B/400. B/. 636-9550, 441-1851.

Raqueta de racquetball Ektelon Power Level 915, B/.20. 627-4259.

Cachorras Labrador, 12 semanas, vacunadas, puras, amarilla y negra. B/.300. 230-2056, 671-2056, 671-9868.

Cachorros Huskey, negro, chocolate y gris, con ojos celestes, puros, desparasitados, macho B/.300, hembras B/.250. 295-2390, 639-8747.

Bienes raíces

Se vende casa en Colón, Corregimiento de Cativá, 3 rec., 1 baño, sala / comedor, cocina,

lavandería, terraza / verjas, garaje techado para 2 autos, portón eléctrico y 2 controles remoto, techo y cielo raso en excelentes condiciones B/.40,000 negociables 636-9550, 441-1851.

Se vende residencia en Vista Magna II Bariloche, 2 niveles, 3 rec., principal con “walk-in closet” y baño privado, baño secundario, estudio, c/b/e, amplia sala comedor, cocina, lavandería interna, ventanas y verjas estilo francés, amplio patio trasero, seguridad 24 horas, B/.135,000. Citas 230-6130.

Se vende apartamento en la Ave. 12 de Octubre, 71 m², fresco, sala, comedor, cocina, un baño, balcón, 2 rec., estacionamiento bajo techo, B/. 28,500 sin intermediarios. Llamar al 224-2674 y dejar mensaje.

Se vende o alquila apartamento en El Cangrejo, céntrico, 2 recámaras, 2 baños, c/b/e, calentador de agua, a/a, verticales, abanicos, gas, elevador, piscina, piso 8 hermosa vista. Alquiler B/. 475, venta B/. 65,000 negociables. 264-5448, 613-5782.

Se alquila o vende amplio apartamento totalmente amoblado en Orlando, a 5 minutos de los parques, jacuzzi interno, cocina completa, lavandería interna, piscina, parques, 8 personas, 5 estrellas. B/.695 a la semana. Llamar con anticipación a su fecha al 236-2600 después de las 6 p.m.

Se vende terreno en el Club Campestre El Carrizal, 1,000 m² ideal para cultivos, B/.5,000. 229-7020, 629-7107.

Se vende hermoso lote en Cerro Azul, sector Alto del Vigía, 2,108 m². B/.15 el metro cuadrado negociable. 224-3693, 224-7091 ó 640-0536.



Ganadores

Fotos por Armando De Gracia

Desde la izquierda, aparecen Jorge Quijano, director del Departamento de Operaciones Marítimas, Alberto Alemán Zubieta, administrador de la Autoridad del Canal y los ganadores del concurso, Orlando Herrera, de las Esclusas de Miraflores, en segundo lugar; Juan Vital, de las Esclusas de Pedro Miguel, en primer lugar; y Carlos Gutiérrez, de las Esclusas de Miraflores, en tercer lugar. Los acompaña Antonio Domínguez, miembro de la Junta Directiva del Canal.

Segunda entrega

Consideraciones sobre Saint Lawrence Seaway y el Canal de Panamá

Por **Maricarmen V. de Ameglio**

Aunque los canales de Saint Lawrence y Panamá sirven al transporte marítimo, la ubicación y las características físicas de cada uno determinan grandes diferencias en cuanto a los mercados que sirven, el volumen de carga que transita por ellos y los ingresos que generan en concepto de

y acero, y carbón. Las principales mercaderías que transitan el Canal de Panamá son también los granos – principalmente maíz – seguido de la carga contenerizada y los productos derivados del petróleo.

Saint Lawrence Seaway utiliza un sistema combinado de peaje basado en la capacidad de carga

otro. En Saint Lawrence Seaway, los buques ascienden 183 metros (600 pies) desde el Océano Atlántico hasta el Lago Superior, mientras que en el Canal de Panamá ascienden 26 metros (85 pies) de los océanos Atlántico y Pacífico al Lago Gatún. La ruta de Saint Lawrence se extiende 3,700 kilómetros y requiere 8.5 días para transitarla, mientras que la de Panamá tiene una longitud de 80 kilómetros y requiere un promedio de 24 horas, incluyendo el tiempo de espera.

Dos entidades administran Saint Lawrence Seaway, una canadiense (Saint Lawrence Management Corporation) y otra estadounidense (Saint Lawrence Development Corporation). La primera es administrada por un presidente y gerente general, respaldado por siete vicepresidentes, y cuenta con una junta directiva de nueve miembros. La segunda es dirigida por un administrador, un subadministrador y un administrador

Saint Lawrence Seaway, lo que aumentará el calado de la vía en tres pulgadas para el 2003 y permitirá acomodar 300 toneladas adicionales de carga por buque que transita. De igual forma, el Canal de Panamá inició la profundización del Lago Gatún y el Corte Culebra, lo que permitirá el almacenamiento de un 25 por ciento adicional de

serven casi exclusivamente en los Grandes Lagos. Sus esclusas tienen una capacidad limitada que sólo permiten el tránsito de buques que no sobrepasen 225.5 metros de largo (740 pies), 23.7 metros de manga (78 pies) y 8 metros de calado (26 pies, 3 pulgadas). El Canal de Panamá, por su parte, lleva a cabo estudios de factibilidad

Vía interna navegable

En Saint Lawrence Seaway se efectúan unos 4,000 tránsitos anuales.



peajes. El Canal de Panamá es una vía interoceánica que sirve a mercados internacionales, mientras que Saint Lawrence Seaway es una vía interna navegable que sirve principalmente al comercio de las regiones adyacentes a los Grandes Lagos en Canadá y Estados Unidos.

Por Saint Lawrence Seaway se realizan más de 4,000 tránsitos anualmente, los cuales transportan alrededor de 50 millones de toneladas métricas de carga y aportan ingresos en concepto de peajes de aproximadamente 75 millones de dólares canadienses (B/.50 millones). El Canal de Panamá, por su parte, mantiene un volumen anual de tráfico que supera los 12,000 buques de alto calado. En el año fiscal 2001, por el Canal de Panamá transitaron 196.2 millones de toneladas métricas de carga (193.1 millones de toneladas largas) y sus ingresos por peaje alcanzaron los B/.579.5 millones. Es decir, el número de tránsitos por el Canal de Panamá es tres veces superior al de Saint Lawrence Seaway. Su volumen de carga es cuatro veces mayor y sus ingresos por peaje superan las diez veces.

En ambas vías acuáticas los granos constituyen un producto importante. Las principales mercaderías que transitan Saint Lawrence Seaway son los granos – principalmente trigo – el mineral de hierro, productos de hierro

del buque (toneladas brutas registradas -RGT) y las toneladas métricas de carga, de acuerdo con el tipo de carga transportada. El Canal de Panamá, en cambio, utiliza un sistema propio de medición de la capacidad



volumétrica del buque, denominado *Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB)*.

Saint Lawrence Seaway brinda el servicio de tránsito de naves durante nueve meses al año, de marzo a diciembre, y permanece cerrado durante los meses más severos de invierno. El Canal de Panamá, en cambio, permanece abierto a la navegación durante los 12 meses del año. Ambas vías utilizan un sistema de esclusas que elevan los buques de un nivel a

asociado. El Canal de Panamá, por su parte, es administrado por la Autoridad del Canal de Panamá, un organismo del Estado panameño establecido mediante título constitucional. La ACP está encabezada por un administrador y un subadministrador y posee una junta directiva integrada por 11 miembros.

Ambos canales llevan a cabo proyectos de modernización que contribuyen a mejorar el servicio que proveen. Este año se dragarán puntos específicos de



Saint Lawrence Seaway

Un buque es elevado en las esclusas de Welland, entre los lagos Ontario y Erie.

agua. Esto contribuirá positivamente a una mejor administración del calado y a dar respuesta ante la creciente demanda de agua potable.

Debido a la creciente tendencia a construir buques más grandes,

con miras a acomodar la creciente flota de buques post Panamax. Las esclusas actuales permiten el tránsito de buques no mayores de 294 metros (965 pies) de eslora, 32.5 metros (106 pies) de manga y 12 metros (39.5 pies) de calado.

Después de los incidentes del 11 de septiembre, tanto Saint Lawrence Seaway como el Canal de Panamá han incrementado sus medidas de seguridad. Las nuevas medidas adoptadas en Saint Lawrence incluyen la investigación previa de los buques extranjeros antes de su arribo y las inspecciones a bordo, antes de que atraquen en la ciudad de Québec, Montreal o en el primer puerto de llegada. Se ha acordado adoptar otras medidas de seguridad más estrictas y un mejor intercambio de información acerca de los buques que arriban. En el Canal de Panamá, se han incrementado los patrullajes de la vía acuática y se adelantan estudios para adoptar un sistema de identificación automática de buques y el establecimiento de un nuevo centro para el manejo de incidentes y emergencias.

Saint Lawrence Seaway y el Canal de Panamá cumplen la misión de servir a la industria marítima y contribuir al desarrollo económico de sus respectivos países. Ambas vías tienen como meta mejorar el servicio que proveen y aumentar la seguridad y confiabilidad de sus usuarios.

Canal de Panamá

Vista de las Esclusas de Miraflores y Pedro Miguel. El Canal mantiene un volumen anual de tráfico que supera los 12,000 buques de alto calado.

Foto por Armando De Gracia

Saint Lawrence Seaway y el Canal de Panamá llevan a cabo estudios de factibilidad para aumentar su capacidad operativa. El Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos estudia la posibilidad de profundizar y ensanchar las esclusas y los cauces de Saint Lawrence Seaway y dragar los puertos de los Grandes Lagos para acomodar buques Panamax. La mayoría de los buques que navegan en Saint Lawrence Seaway son construidos según sus restricciones de navegación y

Tercera entrega

Tipos de buques: portacontenedores

8

Por Maricarmen V. de Ameglio
La División de Mercadeo del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo ha brindado apoyo para esta serie de artículos del mercado de contenedores.

Tal como indica la edición del 19 de abril, 9,448 buques diferentes sirven al mercado de contenedores. De ese total, 2,895 son buques celulares especializados o portacontenedores, construidos en varios tamaños que sirven al mercado de contenedores. Ellos se clasifican de acuerdo con su capacidad de carga en número de TEU (unidad equivalente a 20 pies) en: *Feeder*, aquellos buques con capacidad de 100 a 499 TEU; *feedermax*, los de 500 a 999 TEU de capacidad; *handy*, aquellos cuya capacidad de carga oscila entre 1,000 y 1,999 TEU; *sub Panamax*, los de 2,000 a 2,999 TEU; *Panamax*, los buques de 3,000 a 3,999 TEU; y *post Panamax*, todos aquellos cuya capacidad de carga excede los 4,000 TEU.

Es importante destacar que los rangos de tamaño de capacidad de los buques deben contemplar las dimensiones máximas de tránsito por el Canal de Panamá, ya que en la flota mundial activa existen buques portacontenedores con capacidad inferior a los 3,999 TEU que son post Panamax. De igual forma, existen buques con capacidad superior a los 4,000 TEU que son Panamax y transitan por el Canal. De acuerdo con Clarson Research, los *feeder* son los buques de mayor edad dentro de la flota de portacontenedores, mientras que los post Panamax son los más jóvenes.

A partir de la segunda mitad de la década de 1990 se incrementó la construcción de buques post Panamax de contenedores. Los primeros fueron construidos en 1988 en una serie de cuatro buques que, debido a su manga o ancho, no podían transitar las esclusas del Canal de Panamá. Muchas compañías se percataron de que la economía de escala generada por estos buques reducía los costos por unidad de

transporte, y fueron diseñando y construyendo buques cada vez más grandes. Actualmente existen buques de alrededor de 8,000 TEU de capacidad en la flota activa.

De 1980 al 2000, la capacidad de la flota mundial en términos de TEU ha crecido a razón de 11 por ciento anual. En la última década, los buques de contenedores han

en este sistema, de acuerdo con estadísticas de la Asociación Norteamericana de Ferrocarriles.

Con el aumento en el tamaño de los buques de contenedores, las terminales portuarias han requerido equipos más grandes y potentes para manejar los contenedores. Estas terminales utilizan las llamadas *grúas pórticas*, cuyos poderosos

cuentan, además, con *grúas de patio* que mueven los contenedores en el sitio donde se almacenan, agilizando el proceso.

Los buques portacontenedores están diseñados para que sus contenedores quepan exactamente en filas laterales superpuestas. Los de cubierta cerrada poseen en la parte inferior unos soportes donde van



“Zim Atlantic”

El buque portacontenedores “Zim Atlantic” transita por el Corte Culebra.

Foto por Armando De Gracia

representado el segmento de más rápido crecimiento en el mercado marítimo. Hasta el 2001, existían 190 buques post Panamax y de acuerdo con las órdenes de construcción colocadas, se espera que para finales del 2003 el total llegue a 260 buques post Panamax.

Los portacontenedores han revolucionado el transporte mundial de carga. Ellos dieron lugar al multimodalismo, es decir el movimiento de carga unitaria en más de un modo de transporte. De esta forma, la carga utiliza la combinación de barco, tren o avión para llegar a su destino. En los Estados Unidos se utiliza el término intermodal para referirse a este modo de transporte. El sistema intermodal de carga contenerizada estadounidense constituye la principal competencia para el Canal de Panamá. En el año 2001 se transportaron ocho millones de contenedores

brazos son capaces de cargar y descargar los contenedores del buque. La grúa pórtica moderna es una maquinaria sofisticada y especializada que utiliza tecnología de informática y se conecta con el buque y la terminal portuaria. De esa forma, puede determinar los contenedores que debe descargar del buque y colocar en tierra, y viceversa. La grúa pórtica posee ciertos aditamentos que se enganchan en unos orificios en las esquinas superiores del contenedor y le permiten levantarlos.

Los puertos de Manzanillo International Terminal y Balboa cuentan con grúas pórticas post Panamax. Aunque los contenedores se mueven individualmente, existen aditamentos capaces de hacerlo en pares. En Japón actualmente se prueban equipos para movilizarlos en grupos de cuatro. Los puertos

emplazados los contenedores, mientras que en la parte superior éstos van unidos, uno encima de otro, mediante unos ganchos y soportes metálicos en forma de X. En los buques desprovistos de cubierta, los contenedores van dispuestos hasta arriba sobre los soportes metálicos. Este mecanismo los fija de forma vertical y horizontal, impidiendo que se muevan y caigan al mar.

El número de pisos de contenedores depende del tamaño del buque y de sus características de construcción, según establecen los reglamentos de seguridad para la navegación. Los mismos estipulan cierta altura que permita al capitán observar hacia delante desde el puente del buque, sin que los contenedores interfieran con la visibilidad. Esto permite mantener un margen de seguridad, indispensable para la navegación del buque.

Tome nota

- A partir del 6 de mayo, la División de Operaciones de Recursos Humanos brindará servicio en horario extendido de lunes a jueves, desde las 7:17 a.m. hasta las 4:14 p.m., sin cerrar al mediodía. Durante la hora del mediodía, el empleado canalero podrá solicitar cartas de trabajo; carnés de identificación, incluyendo los de sus dependientes, y revisar su expediente de personal. Este horario será puesto a prueba por un período de tres meses para evaluar la necesidad de extenderlo de manera permanente, dependiendo de la demanda de los clientes. Les recordamos a todos los empleados que estos servicios se brindan en las instalaciones de la División de Operaciones de Recursos Humanos ubicadas en el Edificio 706 del Complejo de Capacitación Ascanio Arosemena, primer alto. Para más información, puede comunicarse al 272-3522 o al correo electrónico mboume@pancanal.com.

- La Asociación Nacional de Conciertos inaugura con gran gala su temporada 2002 con el ocho veces premiado pianista estadounidense Carl Cranmer, el lunes 20 de mayo, a las 8 p.m., en el Teatro La Huaca, ATLAPA. Los boletos están a la venta en Argosy, Allegro, Exedra Books y Lynn's Hallmark.

- En el mes de mayo se realizará el Programa de Detección y Prevención del Melanoma y Cáncer de Piel. Los exámenes serán gratuitos en el Hospital Oncológico, los martes de mayo (7, 14, 21 y 28 de mayo). La directora del programa es la Dra. Gioconda Gaudiano. Para más información, puede llamar a FUNDACÁNCER al 262-9087.