



Reunión de la Junta Directiva del Canal

Durante reunión celebrada el 2 de julio, el Administrador Alberto Alemán Zubieta informó a la Junta Directiva que el Canal recaudó B/. 396.0 millones, en concepto de peajes, en los primeros ocho meses del año fiscal 2002.

En peajes

Canal recauda B/.396.0 millones

Los ingresos del Canal para los primeros ocho meses del año fiscal 2002 siguen mostrando los efectos del comportamiento de la economía mundial, así lo informó el Administrador Alberto Alemán Zubieta a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, durante una reunión ordinaria celebrada el 2 de julio.

Según el informe, el Canal recaudó en concepto de peajes, B/. 396.0 millones, cifra que muestra una disminución de B/.12.6 millones por debajo del monto presupuestado y B/.6.1 millones menos de lo recaudado en el mismo período durante el año fiscal previo.

Los tránsitos de alto calado totalizaron 8,094 para un promedio de 33.3 tránsitos diarios, lo que significó una diferencia de 993 tránsitos por debajo de los 9,087 estimados en el presupuesto. Durante este periodo, los tránsitos de buques Panamax registraron un total de 3,004 tránsitos por la vía interoceánica, o el 37.1 por ciento del total de tránsitos de buques de alto calado.

Sobre la carga transportada a través del

Canal de Panamá, indicó que en los primeros ocho meses del año fiscal 2002, se movilizaron 125.7 millones de toneladas largas. Este movimiento de carga representa una disminución de aproximadamente 4.9 por ciento en comparación a las cifras registradas durante el mismo periodo del año fiscal anterior.

Sin embargo, la carga contenedorizada mantuvo un ritmo ascendente, mostrando un aumento del 6.2 por ciento sobre el tonelaje registrado durante el mismo periodo del año anterior. Otros rubros que registraron aumentos fueron las manufacturas de hierro y acero, los productos refrigerados y los autos, camiones, accesorios y partes.

Alemán también informó a los directivos sobre los avances de los proyectos de modernización y mantenimiento que realiza la vía acuática y las diferentes actividades realizadas para informar a la población sobre la gestión nacional que realiza el Canal de Panamá en beneficio del país y sus habitantes.

CICH coordina

Estrategia de Educación y Comunicación para Cuenca del Canal de Panamá

La Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH) adelanta consulta con las instituciones con competencia en la materia para la formulación de una Estrategia Integral de Educación y Comunicación Ambiental para la Cuenca del Canal.

La CICH, con el liderazgo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), el Ministerio de Educación (MINEDUC), la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y el Ministerio de Salud (MINSAL), ha establecido un programa de talleres secuenciales de consulta con las catorce instituciones que conforman el Comité Técnico Permanente Ampliado (CTPA) de esta comisión para colaborar en el diseño de estrategias institucionales y producir un documento integral que permita elaborar y desarrollar programas de trabajo de estas instituciones en materia de educación ambiental para la Cuenca del Canal.

Con la participación de funcionarios y directivos de las diferentes regiones administrativas que tienen competencia en la Cuenca del Canal, esta iniciativa se ejecuta con el apoyo de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), a través del Programa de Educación y Comunicación Ambiental de la USAID en Panamá.

Hasta la fecha se han realizado talleres de trabajo sobre conceptos de educación ambiental, para elaborar un glosario de términos ambientales. Igualmente, con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) se identificaron y caracterizaron los productores a los que se dirigirán las acciones de educación y comunicación. Esto incluye a los agricultores de subsistencia, los pequeños y medianos ganaderos, los pescadores artesanales y los cultivadores de piña.

Con el MINSAL, se plantearon propuestas de solución a varias problemáticas prioritarias y se enfatizó la necesidad de delimitar y reforestar áreas de captación y fuentes de abastecimiento

de agua para el consumo humano, formular y aplicar protocolos de mantenimiento de los tanques de aguas, promover la construcción de sumideros para las aguas servidas en las viviendas y promover el uso y mantenimiento de letrinas.

Con el Ministerio de Vivienda (MIVI) se propusieron soluciones a los problemas, incluyendo la elaboración y aplicación de un plan normativo del uso del suelo en la Cuenca, la capacitación a las autoridades municipales y locales en los reglamentos y políticas existentes, la difusión de normas y políticas del MIVI, políticas de adquisición de tierras y una propuesta para la Reglamentación de la Ley 21 de julio de 1997, "Por la cual se aprueban el Plan Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y el Plan General de Uso, Conservación y Desarrollo del Área del Canal".

Continúa en la página 3 . . .

En esta edición . . .

Edificio de la Administración

Cumple 88 años, 2

Portacontenedores

Importancia para el Canal, 4

Trasladan equipo histórico del Canal

Colegio de Las Tablas, 8

Yate en busca de récord

Transita el Canal, 8

Edificio de la Administración cumple 88 años

Por Myrna A. Iglesias

2 Su estratégica ubicación en lo alto de un cerro, sus enormes escaleras en la parte frontal y su singular forma en “E” son algunas de las características del majestuoso Edificio de la Administración del Canal de Panamá. Inaugurado el 15 de julio de 1914, un mes antes que el Canal de Panamá, el edificio se apresta a cumplir sus 88 años como sede de la entidad administradora del Canal de Panamá.

La iniciativa de construir un edificio para centralizar todas las actividades relacionadas con la administración del Canal surgió en 1912. Una vez se seleccionó el sitio para su construcción, se trajo a Panamá a Austin W. Lord, de una firma de Nueva York, para que estudiara las condiciones del sitio escogido y desarrollara los planos para crear uniformidad en el diseño de una serie de edificios en el área del Canal. Para 1913, Lord había desarrollado planos para el Edificio de la Administración, las tres casetas de control de las esclusas, las estaciones del tren en Balboa y Cristóbal, la hidroeléctrica de Gatún y las unidades residenciales en El Prado.

El Edificio de la Administración fue construido siguiendo el estilo del renacimiento italiano, y se escogió una forma en E para mantenerlo suficientemente angosto y así aprovechar mejor la luz natural.



Estratégica ubicación

Desde su estratégica ubicación, en lo alto de un cerro, se aprecia el poblado de Balboa y la entrada Pacífica del Canal.

Al entrar al edificio, tanto empleados como visitantes quedan impresionados con la belleza de su alto cielo raso en forma de cúpula. Los murales dramáticos, las columnas y el piso de mármol hacen de la rotonda la principal atracción del histórico edificio. La escalera central, construida con mármol rosado de Tennessee, y el elegante pasamano de caoba son algunas muestras del lujo con que se construyó la imponente estructura. Según los registros de la época la

construcción del edificio tuvo un costo de \$879,000.

Los murales que adornan la rotonda, pintados por William B. Van Ingen de Nueva York, describen la monumental labor que constituyó la construcción del Canal. Cuatro escenas – la excavación

del Corte Culebra, la construcción del vertedero de la Represa de Gatún, la construcción de una compuerta de esclusa y la construcción de las Esclusas de Miraflores – nos narran el esfuerzo, valor y heroísmo de la fuerza de trabajo multinacional que logró la hazaña de unir los dos océanos más importantes del mundo. Los murales han sido restaurados en varias ocasiones, la última de ellas en 1993, luego de lo cual fueron rededicados en una ceremonia especial.

A lo largo de su historia, el Edificio de la Administración y su impresionante escalera han sido escenario de numerosas celebraciones. La más importante de ellas fue la del 31 de diciembre de 1999, cuando miles de panameños asistieron al lugar para aplaudir el gran logro de la transferencia del Canal a la República de Panamá.

Los años han traído consigo muchos cambios al Edificio de la Administración para adecuarlo a los tiempos modernos y a las nuevas exigencias en materia de seguridad. Sin embargo, este majestuoso edificio, sede de la Autoridad del Canal de Panamá, seguirá siendo el vínculo entre el pasado, el presente y el futuro.



Premian cuadrillas destacadas

Recientemente, los miembros de las cuadrillas 12 y 5 de pasacables, de la Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta del Distrito Sur, recibieron premios por su desempeño ejemplar y por mantener excelentes registros de seguridad. Los miembros de la cuadrilla 12, a la derecha, recibieron el “Premio por Cuadrilla Sobresaliente”, mientras que los miembros de la cuadrilla 5 recibieron el “Premio de Cuadrilla con Mayor Superación en su Desempeño”. Felicitamos a los miembros de ambas cuadrillas y los exhortamos a continuar con la labor hasta ahora realizada.

Fotos Marco González



JUNTA DIRECTIVA Ricardo Martinelli B. <i>Presidente</i>		
Adolfo Ahumada Moisés Mizrachi 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>
Myrna A. Iglesias <i>Editora</i>		

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@naucanal.com.



Tome Nota

• Ayudemos al pequeño Gabriel

Los empleados interesados en ayudar al pequeño Gabriel González, hijo de nuestro compañero Guillermo González de la División de Electricidad y Acueductos del Departamento de Servicios Industriales, pueden hacer sus donaciones en la cuenta #43002029 del Banco Nacional.

El pequeño Gabriel deberá ser sometido a una operación de corazón abierto en el mes de octubre (ver *El Faro* del 17 de mayo).

• **Caminata Susie Thayer.** El domingo 14 de julio, a partir de las 7:30 a.m., se realizará la Tercera Caminata/Maratón Susie Thayer a beneficio de FundaCáncer, asociación benéfica sin fines de lucro, que lleva a cabo obras para la recaudación de fondos para apoyar a los enfermos con cáncer. Los fondos recolectados en esta actividad serán para la compra de equipo para el Instituto Oncológico Nacional (ION). Con la donación de B/.5.00 por la camiseta/inscripción a la caminata, no sólo estaremos colaborando con el equi-

pamiento del ION, sino que estaremos demostrando con nuestra presencia en el evento que todos hemos sido afectados de alguna manera u otra por el cáncer... y que nos importa. El recorrido de la caminata es el siguiente: oficinas de American Airlines en la Avenida Balboa (salida); Avenida Federico Boyd hasta el cruce con Calle 50; Calle 50 hasta Niko's Café y Vía Israel hasta las oficinas de American Airlines en la Avenida Balboa (meta).

• **La Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos** y el Centro de Estudios Superiores de Ingeniería y Arquitectura invitan a todos los interesados a participar en el seminario Desarrollo de Especificaciones Técnicas y Documentos de Construcción. El seminario será dictado por el arquitecto Francisco J. Miguez, coordinador del equipo para el desarrollo del Plan Maestro de Ampliación del Canal de Panamá, del 30 de julio al 1 de agosto en el Hotel Ejecutivo, de 6 p.m. a 9:30 p.m. Para mayor información e inscripciones, pueden llamar al 269-5900.

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: constu2@rae.es.

Buenas Noticias

La coletilla ortográfica y/o, que es tan usada en inglés (and/or) ha sido tradicionalmente considerada un anglicismo, y por lo tanto, erróneo. Resultaba muy incómodo no poder usarlo en español, porque si se usaba "o" significaba que era una cosa o la otra *solamente*, pero no podían ser las dos. Por el contrario, si se usaba "y", significaba que tenían que ser **las dos cosas** obligatoriamente. Ahora, ¡(por fin!), la abreviatura y/o figura en la *Ortografía de la lengua española* en el numeral destinado a explicar el uso de la barra (/). Esto significa que somos libres de usar la coletilla y/o de ahora en adelante en todos nuestros documentos.

Uso de la coma enumerativa

En inglés, siempre se usa la coma enumerativa antes de "and". Por ejemplo: Peter sent me books, pamphlets, newspapers, and magazines. Por el contrario, en español donde va la y y no va la coma. Por ejemplo: Pedro me envió libros, folletos, periódicos y revistas. (Y a propósito de folletos y pamphlets, ¿sabía usted que panfleto significa "libelo difamatorio, opúsculo de carácter agresivo"? La palabra se parece mucho a pamphlet, por lo que debe recordar siempre usar folleto cuando va a traducir pamphlet.)

Sin embargo, si la coma separa una oración de otra, sí debe ir antes de y. Por ejemplo: *El toro arremetió contra los picadores con bravura inesperada, y los espectadores se despertaron de su letargo y empezaron a gritar.*

¿Sabía usted que...?

El uso correcto para el cuerpo de agua que baña la costa de Colón, técnicamente hablando, es el Caribe, por lo que la región de Colón debíamos llamarla el sector Caribe, aun cuando los estadounidenses y franceses lo llamaron el sector Atlántico. El nombre Caribe se le dio en honor a los indios Caribe, quienes poblaban sus costas e islas cuando los europeos descubrieron América. Según los españoles, los indios Caribe eran caníbales, lo que causó que el rey proclamara un decreto por medio del cual legalizaba su exterminación. Los españoles se referían al Caribe como "La Mar del Norte", para diferenciarlo de "La Mar del Sur" o el Pacífico. En otras ocasiones, le llamaban el "Mar de los Caribes" o el "Caribe", para abreviar.

Terminología del Canal

After deck	Castillo de popa
Fore-and-aft mooring	(buque) amarrado por proa y popa; acoderado
Forecastle	Castillo de proa
Jettison (to)	Echar mercancías al mar
Low-water line; low-water mark	Línea de bajamar, nivel de bajamar
LP turbine	Turbina de baja presión
Lub oilsump	Cárter del lubricante
Lubricating oil drain pipe	Tubo de purga del aceite lubricante

Correspondencia recibida

Escribo para comentar sobre el tránsito exitoso de nuestro velero por el Canal de Panamá. Nosotros transitamos el Canal el domingo 3 de febrero del 2002, iniciamos a las 0630 y terminamos alrededor de las 1630 del mismo día. Nuestro paso por el Canal fue muy suave y sin problemas. Transitamos junto con otro yate en el esclusaje de ascenso de las Esclusas de Gatún y en nuestro esclusaje de descenso en la cámara central en Miraflores.

Estuvimos muy complacidos con las operaciones de las esclusas y el personal involucrado. Especialmente escribo para agradecer y ensalzar a nuestro asesor de tránsito, Ernesto Oviedo.

Él llegó muy puntual y listo para iniciar la labor del día. Ya que él supervisó y asesoró todos los aspectos del tránsito, todo marchó en forma ordenada. Fue muy profesional, pero también amigable y cooperador. Claramente conocía todo acerca de las operaciones de las esclusas al contestar todas nuestras preguntas llenas de curiosidad, y fue muy hábil al colocar dos yates y luego dirigirlos en las maniobras de dentro y fuera de las esclusas.

Ernesto estaba muy alerta a los movimientos de todos las naves y a las actividades de la tripulación en ambos yates. Tenía claro que ambos capitanes estaban, en última instancia, a cargo de sus buques, pero fue muy cooperador en el movimiento de los mismos y dio órdenes sencillas, pero de ayuda cuando era necesario.

Siento que fue su atención y dirección lo que contribuyó al tránsito ordenado de ambos yates. Estuvimos muy complacidos de tener a Ernesto en nuestro yate, y espero que todos los asesores sean tan buenos como él. Desearía que todos mis amigos que transitaran pudieran tener a Ernesto a bordo, ya que él fue muy competente y profesional.

Nuestro agradecimiento a todo el personal de la Autoridad del Canal por un tránsito seguro y placentero, especialmente a Ernesto Oviedo. Atentamente,

Lester Litton,
Capitán
S/V Surrender, EE.UU.

Estrategia de Educación Ambiental para la Cuenca

... continúa de la página 1

De acuerdo a la programación, durante los meses de julio y agosto de este año se continuará realizando la consulta con el resto de las instituciones competentes y

para el mes de septiembre, se pretende finalizar la integración de las propuestas en una Estrategia Integral de Educación y Comunicación Ambiental para la Cuenca.

Cuarta entrega

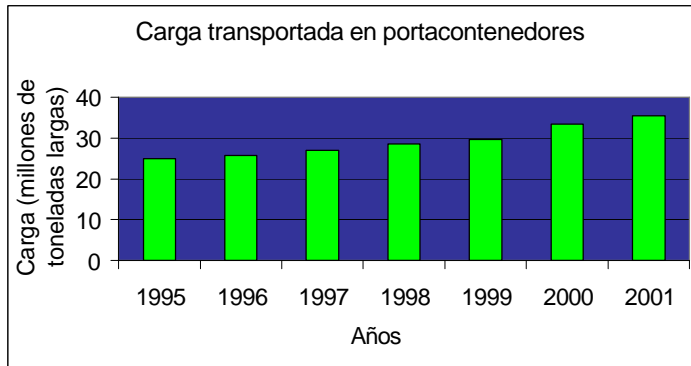
Tipos de buques: portacontenedores y su importancia para el Canal

4 Por Maricarmen V. de Ameglio

Este artículo contó con el apoyo de la División de Mercadeo del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo.

El segmento de los buques portacontenedores es el de más alto crecimiento en términos porcentuales en la industria y en el tráfico por el Canal. Actualmente ocupa el segundo lugar en importancia en cuanto a volumen de carga transportada en nuestra vía, con un total de 35.40 millones de toneladas largas para el año fiscal 2001. Los buques graneleros ocupan el primer lugar con 38.75 millones de toneladas largas para el mismo periodo. El incremento porcentual del volumen de carga contenerizada por año es el más grande que se ha visto con relación a los otros segmentos de barcos que utilizan el Canal de Panamá.

El mercado de contenedores representa un porcentaje significativo de los ingresos por peajes del Canal de Panamá. Para el año fiscal 2001, los buques de contenedores aportaron un total de B/.142.3 millones. La tasa de contenerización muestra una tendencia creciente y una gran proporción de la carga que tradicionalmente es transportada en otros tipos de buques se está desviando a carga en contenedores.



Algunos tipos de mercancía líquida y químicos que tradicionalmente se llevaban en tanqueros y quimiqueros actualmente se transportan en contenedores. Igualmente, en ciertos mercados hay una creciente demanda de productos de graneles secos que se transportan en contenedores.

Hasta octubre del 2001 existían alrededor de 41 servicios de empresas dedicadas al transporte de carga contenerizada, que utilizan el Canal de Panamá. Dentro de estas empresas, los 10 clientes principales del Canal para el

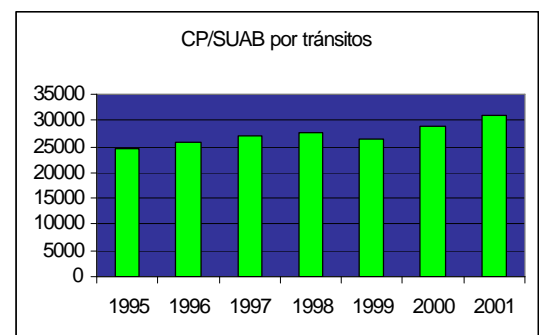
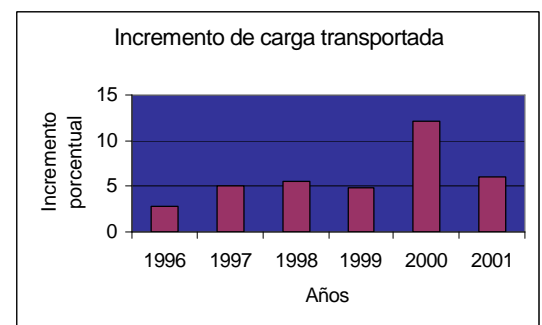
segmento de buques de contenedores que transitan el Canal de Panamá son: Maersk Panamá, S.A., Evergreen Marine, Hapag Lloyd, P&O Nedlloyd LTD, ZIM Israel, Hanjing Shipping Co., Hamburg-Sud, Yangming Mar.Trans., Mitsui O.S.K y Mediterranean Shipping Company.

De estos servicios, el mercado principal se concentra en la ruta entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. Para el año fiscal 2001, esta ruta en ambas direcciones representó el 45.6 por ciento del volumen total de carga de contenedores que utiliza el Canal de

Panamá. Existen dos rutas adicionales de importancia para el Canal: de la costa oeste de Estados Unidos a Europa, con 3.6 millones de toneladas largas o un 10 por ciento del total de la carga contenerizada que transita la vía acuática; y de Asia a Centroamérica, con un 2.7 millones de toneladas largas o un 7.6 por ciento de la carga, respectivamente.

En el Canal de Panamá, tanto el tamaño de buques portacontenedores como el volumen de carga que se transporta en contenedores ha estado aumentando. Para el año fiscal 2001, la relación total CP/SUAB* dividido entre el número de tránsitos de estos buques fue de 31,123 CP/SUAB. Sin embargo el 54.5 por ciento de estos tránsitos fue en buques mayores de 32,000 CP/SUAB. Tal como muestra la gráfica, este promedio ha aumentado aproximadamente en 26 por ciento desde 1995.

* CP/SUAB: El Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá es el sistema que utiliza la ACP para calcular los peajes de los buques, basado en el Convenio Internacional de Arqueo sobre Buques de 1969. Es un método uniforme para la medición de los buques, aplicando una fórmula matemática sobre el volumen o capacidad de carga.



Elvia de Rodríguez

El triunfo de la esperanza sobre la adversidad

Por Julieta Rovi

“Viajaba con cuatro compañeros de trabajo en un vehículo de doble tracción cuando un pesado camión se estrelló contra nosotros”, recordó Elvia de Rodríguez, técnica contadora de la División de Contabilidad del Departamento de Finanzas. Era temprano en la mañana del 13 de julio de 1998. Estaban en la carretera Boyd-Roosevelt (Transístmica), una de las carreteras más peligrosas del país, y se dirigían a sus respectivos trabajos en el Pacífico, en la antigua Comisión del Canal de Panamá, cuando el tiempo se congeló, por lo menos para Elvia.

El impacto la lanzó fuera del auto. “Viajaba en el asiento de atrás y no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Cuando abrí los ojos nuevamente estaba en el Hospital Amador Guerrero de Colón toda llena de tubos, vendas e inmóvil”, explicó. Elvia se fracturó siete costillas del lado derecho. La cavidad de su pecho estaba llena de sangre y aire de su pulmón. Se fracturó la mandíbula y presentó heridas en la frente, los pómulos y las mejillas. Además, tenía el brazo y la pierna izquierda, justo debajo de la rodilla, fracturados.

Para salvar su vida, Elvia tuvo que ser operada para estabilizar su tórax. Otras

intervenciones quirúrgicas fueron necesarias para reacomodar los huesos de su brazo y de su pierna con placas y tornillos. También se le tuvo que hacer un autoinjerto con un pedacito de hueso de su cadera en su lastimada pierna izquierda.

Al salir del hospital, luego de un mes internada, comenzó la terapia de rehabilitación. “Lloraba hasta quedarme dormida después de las primeras sesiones de terapia. Le pedía a mi familia que negara que estaba en casa, para no tener que hacer los ejercicios”, dijo. Por eso se sorprendió mucho cuando un día su ortopeda le dijo que ella podría volver a caminar y seguramente podría volver a trabajar. “Me veía tan lastimada que tenía que jamás volvería a ser la misma”, dijo.

El camino no fue fácil. Muy lentamente, Elvia se fue recuperando. Primero pasó de la postración en cama a una silla de ruedas, de allí a usar la andadera, luego las muletas . . . hasta que al fin pudo caminar sola. “Tuve que aprender a caminar de nuevo”, explicó. En esta etapa fue esencial la ayuda incondicional de la fisioterapeuta Osiris Subera de la Sección de Servicios Clínicos de Gatún de la División de Salud Ocupacional,



Ejemplo de esperanza
Nuestra compañera Elvia de Rodríguez nos enseña que debemos valorar lo que tenemos y nunca perder la fe y la esperanza frente a las adversidades de la vida.

5

Departamento de Recursos Humanos, quien la atendió en su tiempo personal.

Pero la lucha de Elvia no terminó allí, ya que presentaba restricciones en el movimiento de sus hombros, brazos y su pierna. Seguía necesitando terapia física, pero ésta ya no se le podía dar en casa. Elvia tuvo que mudarse a Panamá para poder recibir la terapia. “Esto fue un gran sacrificio, pero ella no estaba en condiciones de viajar por tres horas para recibir la terapia de fortalecimiento”, explicó el Dr. James Denham, médico de la División de Salud Ocupacional en Monte Esperanza.

El 21 de mayo del 2001, casi tres años después del accidente, Elvia pudo volver a su antiguo empleo, pero solamente por periodos cortos, pues todavía estaba muy débil. No podía sostener nada en sus brazos y se cansaba mucho. Se le permitió trabajar una jornada reducida que se fue

incrementando gradualmente hasta lograr laborar la jornada completa de ocho horas.

En total, Elvia asistió a 100 sesiones de terapia física de poco más de una hora diaria con la fisioterapeuta Ana Escorcía, quien la atendió en el Centro de Fortalecimiento para el Trabajo, en Balboa. Elvia fue muy constante y siempre mantuvo la fe en que se recuperaría, no solamente para volver al trabajo, sino para poder llevar una vida normal.

“Quiero que todos los empleados de la ACP valoren lo que tenemos con el Programa de Fortalecimiento para el Trabajo. Estoy muy agradecida por mi recuperación. También quiero agradecer muchísimo el apoyo de mis compañeros de trabajo y de mis jefes. Sin esa comprensión y cariño jamás habría podido recuperarme”, puntualizó Elvia de Rodríguez.



Meningitis viral

Conozca sus síntomas y cómo prevenirla

La siguiente información fue diseminada por la División de Salud Ocupacional del Departamento de Recursos Humanos.

Con motivo de las noticias que hemos estado escuchando sobre un brote de Meningitis Viral, inicialmente en la provincia de Chiriquí, donde han ocurrido el 73 por ciento de los casos, pero que se está diseminando a otras provincias y a la región metropolitana, a continuación les presentamos un breve resumen sobre esta enfermedad.

La meningitis viral también se le conoce como “meningitis aséptica”. Es producida por una variedad de virus como, por ejemplo, picornavirus, flavivirus, rotavirus, rinovirus, enterovirus, etc. Dependiendo del tipo de virus que la produce, así mismo son las

manifestaciones clínicas o síntomas y signos. La mayoría de las veces es un enterovirus, es decir, un virus que afecta el sistema intestinal y que causa diarreas, vómitos, además de los síntomas clásicos de las meningitis como son fiebre, cefalea (dolor de cabeza), malestar general, somnolencia, irritabilidad, confusión y, ya en casos más graves, hasta el coma.

La mayoría de los casos (casi un 70 por ciento) afecta a los niños menores de 5 años, y se puede decir que es benigna o autolimitada; es decir, dura de 3 a 5 días con un máximo de 14. Pocos adultos la padecen, sin embargo pueden transmitirla a los niños.

Como se ve, la vía de transmisión en el caso de las enterovirales, es por la ruta oral-fecal; es decir, que la persona elimina los virus a través del excremento y se pasa

a la boca por contaminación con las manos sucias u otros implementos o por tomar agua contaminada. Por eso es importante tomar las medidas preventivas lavándose bien las manos con agua y jabón después de defecar o luego de manipular un bebé o niño que ha evacuado, al igual que la disposición adecuada de excretas. La higiene básica es la mejor prevención.

El tratamiento es totalmente sintomático; es decir, se dan medicamentos para la fiebre, dolores, diarrea, vómitos, etc., de acuerdo al síntoma y vigilar que no se complique. En caso de tener un niño con los síntomas indicados hay que acudir al médico. No hay vacunas.

De acuerdo a informes del Ministerio de Salud, el brote que hay en Chiriquí es causado por un enterovirus.

En la ciudad capital se habían reportado, hasta finales de junio, 18 casos y 8 casos en San Miguelito. Para enfrentar y vigilar este brote, el Ministerio de Salud instaló una Comisión Nacional Epidemiológica, la cual representa al mismo Ministerio de Salud, al Hospital Santo Tomás, Hospital del Niño y al Complejo Hospitalario de la CSS. Hasta ahora se ha decretado solamente una Alerta de Brote pues no se considera que se han alcanzado niveles de epidemia. La Meningitis Viral es relativamente común y cíclica en nuestro país y anualmente se ven casos. A diferencia de la Meningitis Bacteriana que tiene un curso más serio, la Meningitis Viral generalmente se mejora en poco tiempo, pero requiere de un diagnóstico y una observación cuidadosa de los pacientes.

Los peajes del Canal

El país reafirma su derecho a manejar el Canal como una empresa no solamente eficiente, sino también rentable, y lo hace con sentido de equilibrio

6

El siguiente artículo, escrito por el director de la ACP, Adolfo Ahumada, fue publicado en la sección de opinión de La Prensa el jueves 27 de junio.

Por Adolfo Ahumada

Se profundizan los cambios en el Canal. Al fin se reemplaza la vieja práctica de cobrar peajes con una tarifa uniforme. Panamá ha logrado introducir métodos científicos en la administración canalera y asegurar el funcionamiento de una empresa eficiente y rentable. Ya no se trata de dar prioridad exclusiva a los requerimientos de la marina mercante internacional, a fin de que el tránsito de las naves les resulte lo menos oneroso posible. El viejo concepto de "pro mundi beneficio", interpretado en tal forma que sólo admite que el Canal sea un instrumento de subsidio permanente a la navegación, ha tenido que sucumbir ante el impacto final de los hechos y la nueva situación creada por el tratado Torrijos-Carter.

Explico: la república de Panamá, por intermedio de la Autoridad del Canal, ha decidido dejar de lado el enfoque de igualdad de precios para todas las embarcaciones, criterio que se vino aplicando desde la apertura de la vía. El sentido del viejo sistema consistía en la uniformidad del mercado marítimo,

circunstancia que ha variado sustancialmente en el mundo. La clientela del Canal de Panamá se diversifica constantemente. La heterogeneidad del mercado indica que hay múltiples tipos de embarcaciones y, además, un gran abanico de carga comercial, todo lo cual obliga a estudiar los cambios frecuentes que se producen en este mundo tan complejo. La actividad ha ido adquiriendo nuevos grados de especialización. En reciente estudio realizado por la Administración del Canal se indica, entre otros aspectos novedosos que, en los tiempos que corren, "la industria marítima se ha especializado cada vez más en muchos y más segmentos diferentes. Por ejemplo, la carga a granel ahora se ha dividido en buques de carga seca a granel, buques cisterna de petróleo crudo y sus derivados, buques cisterna de gas licuado, de productos químicos, refrigerados, pesqueros, combinados y otros". De allí que la política financiera y administrativa tenga que cambiar para tomar en consideración esta especialización.

Por otra parte, el aumento en el tamaño de los buques también es un factor que entra en los cálculos. Por ejemplo, se sabe que "hace sólo cuarenta años muy pocos buques requerían la asistencia de



Vista aérea de las Esclusas de Pedro Miguel

Hoy, 12 de julio vence el plazo anunciado por la ACP para que las partes interesadas en participar en la consulta pública presenten por escrito sus opiniones o argumentos en relación con la propuesta de incremento de peajes, cambios en el sistema de aplicación de los mismos y el establecimiento de nueva tarifa por el uso de locomotoras para el tránsito por el Canal.

remolcadores para acercarse a las esclusas o para moverse a través de las partes más angostas del Canal; hoy prácticamente todos los buques requieren asistencia de remolcadores", y ese servicio no puede regalarse. Es decir, mantener el sistema de precio único constituiría un grave error, dado que no permitiría cargar los costos que produce cada tránsito. Los costos en el paso de cada barco son distintos y por eso los peajes tienen que adecuarse a esa característica especial.

El Canal no puede aplicar ninguna política discriminatoria, desde luego. Sostengo que no hay discriminación alguna si el método de cobro de peajes resulta aplicable según cada tipo de barco, sin afectar a ninguno en particular y sin fundamentarse en el origen nacional de cada nave o el Estado hacia cuyos puertos se dirige.

La nueva orientación canalera toma en consideración el carácter competitivo del mundo marítimo contemporáneo. Hay que tener iniciativa creadora y desarrollar la capacidad de imaginación en el manejo de la principal empresa de la economía panameña. Esa creatividad, no obstante, jamás debe olvidar que la adopción de una escala de precios exagerada podría dar lugar a que los más importantes actores de la industria marítima evalúen la utilidad de otras rutas y desestimen el paso por Panamá. La preocupación se toma en cuenta, de modo que la nueva tarifa, que resulta en un promedio de aumento de 13% en los peajes, no implica

ninguna cifra significativa en el costo del flete y, por ello, no habría afectación alguna en la utilización de la ruta.

Lo anterior significa que el mecanismo de diferenciación abrirá espacios para un grado mayor de flexibilidad en este aspecto de la administración, por lo cual, la ruta de Panamá podrá adquirir mayor importancia. De esta manera, el país reafirma su derecho a manejar el Canal como una empresa no solamente eficiente, sino también rentable, y lo hace con sentido de equilibrio, con fundamento en estudios de mucha rigurosidad científica. Esta política es absolutamente contraria a la orientación que rigió en Panamá hasta el 31 de diciembre de 1999, cuando la famosa Ley 96-70 ordenaba que los peajes se fijaran de modo que le permitieran al Canal tener un presupuesto "balanceado", o sea, sin pérdidas ni ganancias. Al mismo tiempo se rinde homenaje a personalidades como Ricardo Alonso Rodríguez, a quien, como miembro panameño de la junta directiva de la Comisión del Canal de Panamá, le correspondió, en junio de 1983, en New York, explicar la posición del país, en el sentido de que los peajes debían fijarse con la consideración debida al interés panameño por su desarrollo económico y social.

Así, pues, todos los que apoyaron a Panamá en su lucha histórica podrán estar seguros de que, después del esfuerzo por la soberanía y la integridad territorial, Panamá trabaja con indudable profesionalismo.



Tránsitos

Un enorme buque portacontenedores avanza en su paso por el Canal, mientras, al fondo, se observa un buque portavehículos.



El Canal en Imágenes

Esta fotografía de un buque de la línea NYK en el Corte Culebra fue tomada por Rodrigo Lam para el concurso de fotografía "El Canal en Imágenes". Lam es un técnico en ingeniería de la Sección de Ingeniería Geotécnica. Le recordamos que todos pueden participar enviando sus fotos de los diferentes aspectos de la operación del Canal a "El Faro" al correo electrónico AEP-ED@pancanal.com (si es digital) o a la oficina 100 del Edificio de la Administración del Canal (si está impresa).

Clasificados

Se vende Mitsubishi Colt 1988, todas las extras, automático, 5 puertas, r/cassette, p/steering, a/c, excelentes condiciones. B/.2,600 negociable. 224-3779, 636-5272. Sr. Edwin.

Bienes raíces

Se vende casa en Villa Rosario, Capira, calle de la escuela, frente al cuadro de fútbol, 6 rec., 2 baños, garaje para 2 carros, terreno de 1,054 m², árboles frutales. 259-9271.

Se alquila apartamento en Hato Pintado de 3 rec., a/c en rec. principal, un baño con agua caliente, sala/comedor, cocina, lavandería, y estacionamiento, \$350 negociables, infórmese 233-4591 en horas de oficina o al 221-1594. Sr. Cárcamo.

Se vende terreno con casa en la Ciudad de Colón buena ubicación área exclusiva, Ave. Roosevelt, B/.150,000. 445-1626, 630-0953.

Se vende terreno con 2 casas de alquiler en la Ciudad de Colón, buena ubicación, Calle 7 Central y Meléndez, B/.80,000. 445-1626, 630-0953.

Se vende finca en Pilón, Colón, buena y hermosa ubicación al lado de la Iglesia 7 días, B/.45,000. 445-1626, 630-0953.

Se alquila amplio apartamento totalmente amoblado en Orlando, 5 minutos de los parques, jacuzzi interno, cocina completa, lavandería interna, piscina, parques, 8 personas, 5 estrellas. B/.695 por semana. Llamar con anticipación a su fecha. 236-2600 después de las 6:00 p.m.

Se vende cómoda casa remodelada en Colinas Dorasol, Vía Domingo Díaz, 3 rec., 2 baños, cielo raso de caoba, 2 a/c, lavandería, agua caliente. 233-3204.

Se venden lindos terrenos en la Isla de Bocas del Toro, desde 1,000 m² a B/.5.00 por metro. 233-3204.

Misceláneos

Se vende cachorra Labrador Retriever de 5 meses color Golden con vacunas. B/. 250 sin papeles. Tel: 233-2309 o 261-7186.

Se vende pollera de lujo, talco al sol con calados color fuschia, con enagua. 230-5411.

Vacantes

Para hacer la solicitud, presente el Formulario 443, "Solicitud de Traslado", a más tardar el próximo viernes a la Sección de Reclutamiento y Colocación, Edificio 706, Balboa. Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto.

Para algunos puestos de series con intervalos de un grado donde no existe un puesto en la línea de ascenso normal, los empleados permanentes podrán calificar con un mínimo de un año de experiencia especializada en el primer o segundo nivel inmediatamente inferior. Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

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

Los salarios citados son los salarios mínimos y máximos por hora, correspondientes a los grados de las vacantes anunciadas. Los empleados seleccionados serán colocados en el escalón, grado y salario básico correspondientes de conformidad con los reglamentos. Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa). Para mayor información, llamar a la Sección de Reclutamiento y Colocación al 272-3583.

Puestos Permanentes	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Ingeniero industrial, NM-12 ¹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar).	B/.21.94/28.52	Recursos de Tránsito	P	1
Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año y que puede ser convertido a permanente).				
Especialista en relaciones laborales, NM-11/12 ¹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.18.30/28.52	Relaciones Laborales	P	1
Ascenso Temporal (que no exceda ocho meses)				
Oficial de presupuesto, NM-11 ¹ (Requiere hablar inglés).	B/.18.30/23.80	Seguridad Y Ambiente	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso Temporal (que no exceda un año)				
1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Analista de presupuesto, NM-9/11 ^{1,2} (Requiere leer inglés).	B/.15.13/23.80	Presupuesto y Análisis Financiero	P	1
Contador, NM-7/9 ^{1,3} (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/19.67	Contabilidad	P	1
Técnico en presupuesto, NM-7 ^{1,2} (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/16.08	Presupuesto y Análisis Financiero	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año)				
1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Ingeniero estructural, NM-12 ^{1,3} (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso Temporal (que no exceda un año)				
2da Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Ingeniero civil, NM-11 ^{1,4,5} (Requiere hablar y leer inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.18.30/23.80	Ingeniería	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año).				
2da Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Oficinista de asuntos médicos (c), NM-4 ^{1,4,6} (Requiere hablar y leer inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.6.86/8.68	Salud Ocupacional	A	1

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

2 La fecha de cierre para este anuncio es el 19 de julio del 2002. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la siguiente fecha de cierre que será el 22 de noviembre de 2002. Los empleados que se determine que son idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determine que no son idóneos deberán entregar otra solicitud para la siguiente fecha de cierre. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

3 Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio. La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 19 de julio del 2002. Las solicitudes que se reciban después de esta fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 22 de noviembre del 2002. La última fecha de cierre será el 14 de marzo del 2003.

4 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 8 de marzo del 2002.

5 Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio. La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 19 de julio del 2002. Las solicitudes que se reciban después de esta fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la última fecha de cierre que será el 22 de noviembre del 2002.

6 La fecha de cierre para este anuncio es el 19 de julio del 2002. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la última fecha de cierre que será el 22 de noviembre de 2002. Los empleados que se determine que son idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determine que no son idóneos deberán entregar otra solicitud para la última fecha de cierre. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales].

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

Trasladan equipo histórico del Canal a colegio de Las Tablas

8

Un grupo de empleados canaleros se trasladó recientemente hacia la ciudad de Las Tablas, en la provincia de Los Santos, para instalar en el patio principal del Colegio Manuel María Tejada Roca, parte del engranaje mecánico de las esclusas.

Este engranaje, que movía las compuertas canaleras, fue transferido a la escuela a solicitud de un grupo de

empleados egresados de dicho plantel, y como parte de la visión de llevar el Canal a todos los rincones del país.

La profesora Zenia Castillo de Díaz, directora del plantel, recibió las piezas y manifestó su orgullo y satisfacción de poder tener esta parte de la historia del Canal en el colegio. También agradeció al grupo canalero que estuvo a cargo



Histórico equipo

En la foto a la izquierda, una enorme grúa coloca el pesado equipo. En la foto a la extrema izquierda, dos empleados ayudan con la colocación del equipo. La iniciativa de trasladar parte del antiguo engranaje mecánico de las esclusas al patio del Colegio Manuel María Tejada Roca, de Las Tablas, fue de un grupo de empleados canaleros egresados de ese plantel educativo.

Foto por Roger A. Guerra

del traslado e instalación de las piezas, quienes realizaron el trabajo en su propio tiempo y con sus propios recursos. Este grupo fue liderado por Alex Espino, ex alumno del colegio.

Por su parte, Jorge Quijano, director del Departamento de Operaciones Marítimas, indicó que estas piezas estu-

vieron en servicio desde que el Canal inició su operación y que han sido reemplazadas por nueva tecnología. También resaltó que las mismas llevan un poco de la historia del Canal de Panamá y que servirán como muestra de la integración de la vía acuática a la vida del país.

Yate en busca de récord mundial transita vía acuática

Por Myrna A. Iglesias

El *Spirit of Cardiff*, un yate de 33 pies (10 metros) de largo por 10 pies 6 pulgadas (3.2 metros) de ancho, transitó el Canal de Panamá el pasado 26 de junio. Lo particular de este tránsito es que a bordo del *Spirit* iban tres aventureros británicos: Alan Priddy, Steve Lloyd y Clive Tully, quienes navegan alrededor del mundo en este pequeño yate en pos

de un récord mundial.

El *Spirit of Cardiff* salió el 7 de abril de Gibraltar para hacer un recorrido de casi 25,000 millas hasta Cardiff, Reino Unido, en menos de 75 días. El objetivo original de la travesía era romper el récord establecido en 1998 por el yate *Cable & Wireless Adventurer*, tres veces y medio más grande que el *Spirit*, que circunnavegó el mundo en 74 días, 20



En busca de récord mundial

El "*Spirit of Cardiff*", en su paso por las Esclusas de Miraflores, acompañado por otro yate mucho más grande.

Foto Armando De Gracia

Ruta del Spirit of Cardiff



horas y 58 minutos. Sin embargo, debido a que el clima no les ha sido favorable en muchas partes del recorrido, se han retrasado y ya perdieron la oportunidad de romper este récord mundial. A pesar de esto, no se han dado por vencidos y se han reenfocado en un nuevo objetivo: establecer un nuevo récord por circunnavegación en un bote de motor de menos de 50 pies.

Con capacidad para seis personas, el *Spirit of Cardiff* fue especialmente diseñado para resistir los embates del clima al que sería sometido. Está hecho

de un material rígido inflable, cuenta con un motor turbo-diesel de 240 caballos de fuerza y puede desarrollar una velocidad máxima de unos 30 nudos.

Para el 3 de julio, el *Spirit of Cardiff* ya estaba en Jamaica desde donde partirá hacia Fort Lauderdale, en Florida, EE.UU.

El periodista Clive Tully, miembro de la tripulación del *Spirit*, envía reportes periódicos sobre la travesía del yate por medio de un celular satelital. Los interesados en seguir la travesía del *Spirit of Cardiff* pueden visitar el sitio www.spirit-of-cardiff.com.