

3

La ACP adopta una nueva estructura de peajes para el Canal de Panamá.

4

Reacción internacional al aumento de peajes.

La Grulla es capaz de levantar y transportar por sí misma las cargas más comunes en las esclusas.



7

ACP impulsa investigación científica mediante la firma de un acuerdo de cooperación técnico-científico con la Universidad de Panamá.

8

Transporte Marítimo estrena nueva sede en el Edificio 701 en el complejo de Corozal.

10

Cuide su espalda



12

Panamá propuso ante la Cumbre Mundial de Johannesburgo el establecimiento en el país del Centro para el Desarrollo Sostenible.



## El mejor tributo al Canal

Alrededor de 400 trabajadores de las divisiones de Esclusas, Ingeniería y Dragado, Señalización y Grúas, y de la Sección de Administración y Mantenimiento de

Instalaciones trabajaron durante 11 días, 24 horas al día, en las Esclusas de Gatún, en la rehabilitación del sistema de rieles y la conversión hidráulica de cuatro compuertas.



### **Nanjing Lopu Co. visita el Canal**

Nueve ingenieros, encabezados por Peng Qiyou, director del Departamento de Construcción de la Corporación de Desarrollo del Proyecto de las Tres Gargantas en China, auspiciado por el Nanjing Lopu Co., visitaron las instalaciones del Canal de Panamá para investigar nuevas tecnologías. Ellos son los encargados del diseño, construcción, supervisión y control de las esclusas, de la represa e hidroeléctrica más monumental del mundo.

## Titulación de tierras en la Cuenca del Canal

El siguiente editorial fue publicado en la edición del 22 de agosto de El Panamá América.

Pese a la oposición de algunos sectores vinculados a la Iglesia y a los propios ocupantes del área, la Autoridad del Canal sigue adelante con su programa de titulación de tierras pertenecientes a la reserva hidrográfica de la vía acuática. Se calcula en 20 mil el número de precaristas diseminados en las provincias de Panamá, Colón y Coclé.

En los últimos años, la Autoridad ha mejorado substancialmente la comunicación con dichos ocupantes. La hemos visto promoviendo reuniones informativas, apoyando ferias agrícolas, donando material a escuelas del área y, en general, manteniendo un diálogo fluido con los auténticos dirigentes del sector, no importa que no siempre sean coincidentes en su criterio.

El Canal pues, está identificándose con la problemática social de su entorno. Positivo es que se haya entendido que la cuenca no es solo del Canal, por más que así lo diga la ley que la amplió a niveles que Fernando Manfredo, Ricardo J. Bermúdez D. y otros especialistas, estiman exagerados.

La titulación es un paso necesario y útil para inventariar no tanto un problema sino el grado de asociación que corresponde a cada uno - Canal y campesinos - respecto a un mismo bien. Fuera de eso, ella servirá como mecanismo para mantener a raya a los "pescadores en río revuelto" y a los especuladores. Hablamos de aquellos oportunistas que, disfrazados de dirigentes precaristas, no son más que

especuladores y promotores de la ocupación ilegal de tierras, verdaderas rémoras, que viven aprovechándose de las necesidades de la gente sin tierra. Los hay por todas partes, en Mocambo y Arraiján inclusive, y están plenamente identificados por las autoridades.

Ellos llegan a coleccionar dineros de los ocupantes, a "vender" y revender lotes y a chantajear a dueños de tierras y a las entidades, llámese ARI, Seguro Social, Ministerio de Vivienda, Obras Públicas y demás. Esos promotores profesionales se las arreglan para ir lucrando de la desgracia de los sin-tierra por toda la geografía nacional, aprovechándose del apetito de políticos locales, a quienes se presentan como generadores de votos, sirviéndose

recíprocamente en despreciable contubernio.

De algún modo se las arreglan para estar donde menos deben estar, por donde han de pasar carreteras, a donde ha de construirse alguna obra importante, a donde ha de hacerse una gran inversión que involucre tierras.

Siempre son los mismos, directamente o por intermedia o asociada persona. Y siempre se salen con la suya. Si el Canal ha de requerir tierras y aguas adicionales de la cuenca para su ampliación, la titulación es un trámite indispensable para evitar que los citados oportunistas y especuladores, saquen provecho propio en perjuicio del interés nacional y de los ocupantes de la cuenca.



**JUNTA DIRECTIVA**  
Ricardo Martinelli B.  
Presidente

Adolfo Ahumada, Eloy Alfaro, Emanuel González-Revilla, Mario Galindo,  
Moisés Mizrachí, Roberto Roy, Alfredo Ramírez, Guillermo Quijano,  
Antonio Domínguez, Abel Rodríguez

**ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA**  
Administrador

**RICAURTE VÁSQUEZ M.**  
Subadministrador

**FERNÁN MOLINOS D.**  
Gerente de Comunicación  
Nacional

**MARICARMEN SARSANEDAS**  
Jefa de Información

**MYRNA A. IGLESIAS**  
Editora

**REDACTORES**  
Maricarmen de Ameglio  
Julieta Rovi  
Manuel Domínguez  
Ariyuri Mantovani  
Yira Flores  
Ana Ramona Castillo  
Eileen de Boyd

# ACP adopta nueva estructura de peajes

## La medida será aplicada en dos etapas

Mediante Acuerdo No. 59 de 16 de agosto de 2002, aprobado el 21 de agosto de 2002 por el Consejo de Gabinete, la ACP ha procedido a adoptar una nueva estructura de peajes para el Canal de Panamá.

La estructura vigente hasta ahora, que data de 1912, se basaba en un precio único para todas las naves. El cambio se orienta a una segmentación por tipo y tamaño de buque y separa los costos en concepto del uso de locomotoras que serán aplicables de acuerdo a las necesidades específicas de tránsito de cada nave. El sistema busca la equidad al establecer que cada barco pague por los recursos que utiliza.

## Cada barco pagará por los recursos que utilice.

El sistema adoptado sigue el precepto contenido en el artículo 309 de la Constitución en el sentido de que el Canal de Panamá “permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones”, y es consistente con los principios de

Derecho Internacional, a la vez que garantiza igualdad de trato para todos los usuarios de la vía.

El nuevo sistema amplía la posibilidad de la ACP de ofrecer nuevos productos a los diferentes segmentos del mercado y la coloca en posición de mejorar competitivamente el servicio que presta a sus usuarios. De igual modo,

permitirá que el Canal continúe su programa de modernización para



### PRIMER PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN 1 DE OCTUBRE DE 2002

Tipo de Buque	ACTUAL		APROBADOS *					
	Cargado	Lastre	Primeras 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Sigüientes 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Toneladas Restantes (CP/SUAB)	
			Cargado	Lastre	Cargado	Lastre	Cargado	Lastre
Carga general	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Carga Refrigerada	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Graneleros Secos	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Buques Cisterna	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Porta-Contenedores	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Portavehículos	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Pasajeros	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Otros	\$2.57	\$2.04	2.80	2.22	2.78	2.21	2.75	2.18
Desplazamiento	\$1.43/ton de despl.		\$1.56/tonelada de desplazamiento					

\* Los peajes de embarcaciones menores se mantienen igual.

## Antecedentes

- El actual sistema tarifario del Canal de Panamá data de 1912. Hasta el año 2000 sufrió incrementos en 9 ocasiones, siendo el último fragmentado en los años 1997 y 1998.

- La propuesta presentada en julio en audiencia pública tuvo un largo proceso de consultas que se inició en el año 2000.

- En septiembre de 2001 la propuesta fue presentada ante la Junta Asesora. En consideración a la repercusión económica de los hechos del 11 de septiembre en Nueva York, se decidió posponer su presentación.

- En mayo de 2002 la Junta Directiva de la ACP, mediante resolución No. ACP-JD-RM-02-75, aprobó proceder con el trámite reglamentario previsto por la ley para realizar el proceso de consulta y audiencia pública a la propuesta de nuevo sistema tarifario.

- El 7 de junio, y luego de haber realizado giras informativas y de consulta por Europa, Estados Unidos y Sur América, la ACP publicó la propuesta en el Registro del Canal y en un documento que fue publicado en el sitio Web del Canal y en medios de comunicación nacionales e internacionales.

- Entre el 7 de junio y 12 de julio se mantuvo abierto el período de consulta. La audiencia pública se realizó el 19 de julio ante un comité de miembros de la Junta Directiva de la ACP. Durante este período de consulta se recibieron 80 cartas de 70 interesados.

permanecer como una ruta de primer orden del comercio mundial y estratégica para el desarrollo socioeconómico de Panamá.

Como resultado de la amplia y transparente consulta llevada a cabo en el marco del proceso de adopción de la nueva estructura tarifaria, la ACP ha atendido los argumentos presentados

por los usuarios de la vía en la audiencia pública del pasado 19 de julio, y ha programado su aplicación en dos etapas, a partir del 1 de octubre de 2002 y el 1 de julio de 2003, con un incremento promedio de 8 por ciento y 4.5 por ciento, respectivamente.

### SEGUNDO PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN 1 DE JULIO DE 2003

Tipo de Buque			APROBADOS *					
	Cargado	Lastre	Primeras 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Sigüientes 10,000 toneladas (CP/SUAB)		Toneladas Restantes (CP/SUAB)	
			Cargado	Lastre	Cargado	Lastre	Cargado	Lastre
Carga general			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Carga Refrigerada			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Graneleros Secos			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Buques Cisterna			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Porta-Contenedores			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Portavehículos			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Pasajeros			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Otros			\$2.96	\$2.35	\$2.90	\$2.30	\$2.85	\$2.26
Desplazamiento	\$/ton de despl.		\$1.64/tonelada de desplazamiento					

\* Los peajes de embarcaciones menores se mantienen igual.

# Reacción internacional al aumento de peajes

La ACP evoluciona como empresa de servicio orientada al mercado para satisfacer las necesidades de sus clientes. Por ende, y en constantes esfuerzos por brindar un servicio de la más alta calidad, la entidad consulta e informa a sus clientes oportunamente y con destacada transparencia sobre cualquier decisión en materia tarifaria.

El 7 de junio del 2002 se anunció que la Junta Directiva de la ACP preparaba una propuesta para cambiar la estructura de peajes del Canal e iniciar un proceso de consulta. La ACP está consciente que la mejor manera de servir a sus clientes es tomando nota de las realidades de sus empresas. Como resultado de la amplia consulta llevada a cabo en el marco del proceso de adopción de dicha estructura tarifaria, la ACP atendió los argumentos presentados por los usuarios de la vía en una audiencia pública, el 19 de julio del 2002, y programó su aplicación en dos etapas, a partir del primero de octubre del 2002 y el primero de julio del 2003, con un incremento promedio de 8% y

***“El diseño de la nueva estructura de peajes reflejará los costos verdaderos de mantenimiento y operación del Canal y lo hará rentable para que la administración autónoma de la Autoridad del Canal de Panamá mantenga la vía acuática abierta a todo tipo de naves”.***



4.5%, respectivamente.

Esta noticia fue ampliamente cubierta por publicaciones marítimas como Fairplay, TradeWinds, Lloyd's List; y de negocios y de economía en Estados Unidos, Asia, Latinoamérica y Europa. El mensaje asimilado internacionalmente fue que la ACP ha sido sensible a las inquietudes de sus clientes en cuanto a la difícil situación económica mundial, al programar el aumento de peajes en dos etapas. A pesar de su antagonismo al aumento de peajes, la industria naviera expresó gran alivio por los esfuerzos de la ACP en reducir el impacto de su aplicación. Además, reconoció que esto le costará al Canal de Panamá unos B/.25 millones. El objetivo del aumento fue planteado explícitamente por el Administrador del Canal,

Alberto Alemán Zubietta: “De esta manera, la ACP atiende las preocupaciones de sus clientes y, a la vez, garantiza la modernización permanente del Canal para ofrecer un servicio de tránsito seguro y eficiente”.

Los medios internacionales catalogaron este aumento escalonado como un paso al que llegó la ACP luego de escuchar la reacción a la propuesta inicial de parte de 47 participantes en la audiencia pública mencionada. Un vocero de la Cámara Marítima Internacional (ICS, por sus siglas en inglés) describió el aumento como “motivador”, puesto que comprende una clara respuesta a las preocupaciones de la industria.

Por su parte, Chris Horrocks, secretario de la Cámara Marítima Internacional, reconoció que la ACP ha

honrado el compromiso que sostuvo una vez concluida la audiencia pública, aunque existe cierta incertidumbre en cuanto a la frecuencia de futuros aumentos.

*Business News Americas* puntualizó que “el diseño de la nueva estructura de peajes reflejará los costos verdaderos de mantenimiento y operación del Canal y lo hará rentable para que la administración autónoma de la Autoridad del Canal de Panamá mantenga la vía acuática abierta a todo tipo de naves”.

Esta decisión transmitió a los usuarios el mensaje que la vía acuática, además de recurso estratégico para Panamá, está al servicio del mundo. El diario *Korea Times* transmitió la preocupación de las compañías navieras locales de ese país debido a

la combinación del aumento de peajes con el aumento de los precios del petróleo.

Por otra parte, Gunnar Knudsen, gerente de puertos y terminales Intertanko, señaló: “El aumento escalonado en dos etapas es una clara expresión de respuesta a los argumentos de la industria naviera”. Y agregó: “La industria espera que la segunda fase coincida con un mercado reforzado para tanqueros y buques con otros tipos de carga. En este momento será difícil para los dueños compensar este aumento porque no hay tiempo para transferir los costos”.

El tono de la cobertura de esta noticia a nivel mundial ha sido informativo y balanceado en cuanto a opiniones críticas y a la divulgación de los hechos.

# La Grulla está en el Canal de Panamá

Por Ariyuri de Mantovani

Recientemente llegó al Canal procedente de los Astilleros Detroit, en Chile, el bote de trabajo *Grulla*.

Con una poderosa grúa incorporada que le permite transportar hasta 17.6 toneladas métricas, la *Grulla* es capaz de levantar y transportar por sí misma las cargas más comunes en las esclusas y de llevar sobre cubierta estructuras como las válvulas de vástago ascendente y cilíndricas.

Además, también será utilizada como equipo de apoyo a otros

La adquisición de este equipo permitirá cumplir mejor con la misión del Canal de dar un servicio expedito, seguro y confiable a nuestros clientes.

proyectos de mantenimiento mayor, como lo son reacondicionamientos en las esclusas, la reconstrucción de vías de remolque de locomotoras y el reemplazo de maquinaria de válvulas y compuertas.

Su diseño incluye altos estándares técnicos y de seguridad, y sus requisitos de mantenimiento son mínimos.

Según Abdiel Pérez, superintendente de las Esclusas de Gatún, "la adquisición de este equipo nos permitirá cumplir mejor con la misión

1

La barcaza mide 17 metros de largo por 6.8 metros de ancho

2

Tiene un calado de 1 metro y puede alcanzar una velocidad de 11 nudos

3

Su puente incluye un control remoto de la grúa, sistema contra incendios y generador de 57 KW



## En plena acción

La "Grulla" asiste con los diversos trabajos que se realizan en las Esclusas de Gatún.

Foto Jorge Vásquez

del Canal de dar un servicio expedito, seguro y confiable a nuestros clientes".

Su nombre lo debe a una imponente

ave que llega a alcanzar una estatura de 1.6 metros y vivir 25 años. Curiosamente, su nombre en inglés es "crane", que en español significa grúa.

La madrina de la nueva barcaza es Alexandra Wong, oficial administrativa de las Esclusas de Gatún.



## Centenario de la República

**14 de octubre de 1903:** Amador accede a permitir que Bunau-Varilla maneje las negociaciones. Sin embargo, teme que EE.UU. no apoye la revolución.

**16 de octubre de 1903:** Bunau-Varilla se reúne con Hay. Acuerdan que EE.UU. apoyará la revolución.

**17 de octubre de 1903:** Bunau-Varilla le informa a Amador que el apoyo de EE.UU. a la revolución depende de una cosa: que Bunau-Varilla sea el representante panameño que negocie el tratado con Hay.

**19 de octubre de 1903:** Bunau-Varilla le dice a Amador que la revolución debe ser el 3 de noviembre de 1903, el día de las elecciones en EE.UU.

**20 de octubre de 1903:** Amador parte hacia Panamá a bordo del *Yucatán*.

**26 de octubre de 1903:** Amador llega a Panamá.

**29 de octubre de 1903:** Amador le envía un cable a Bunau-Varilla pidiéndole que el *Colón* sea enviado a Panamá.

**30 de octubre de 1903:** Un buque de la marina estadounidense, el *Nashville*, es enviado a Colón.

## El mejor tributo al Canal



Fotos Néstor Ayala



### Rehabilitación

Arriba, a la derecha, empleados laboran en la rehabilitación de rieles. En la foto superior, trabajan en la conversión hidráulica de una compuerta.

Alrededor de 400 trabajadores de las divisiones de Esclusas, Ingeniería y Dragado, Señalización y Grúas, y de la Sección de Administración y Mantenimiento de Instalaciones trabajaron durante 11 días, entre el 12 y 22 de agosto, 24 horas al día, en las Esclusas de Gatún, en la rehabilitación del sistema de rieles y la conversión hidráulica de cuatro compuertas. Mientras los trabajos se realizaban en el lado este, los buques transitaban en el oeste, donde se realizará un trabajo similar durante este mes.

70 toneladas y de prefabricados de acero y concreto. Una vez completada la nueva estructura, se vaciaron aproximadamente 700 yardas cúbicas de concreto.

El aniversario del Canal, el 15 de agosto, sorprendió en esta labor a los trabajadores que laboraban ese día en el proyecto, comprometidos en dar lo mejor de sí para que la industria marítima mundial continúe prefiriendo nuestra ruta y podamos lograr beneficios económicos importantes para nuestro país. Según Jorge

### La reconstrucción de 1,100 pies de vías de locomotoras requirió la asistencia de las grúas *Titán*, *Oceanus* y *Goliath*.

Para Jorge Vásquez, gerente de mantenimiento en Gatún, este reacondicionamiento es importante porque “estamos trabajando en cuatro puertas críticas, que no tienen respaldo, y con las que completaríamos el proyecto de conversión hidráulica de las esclusas”.

El trabajo de reconstrucción de 1,100 pies de vías de locomotoras en el muro de aproximación noreste, requirió la asistencia de las grúas *Titán*, *Oceanus* y *Goliath*. La remoción de los rieles incluyó la demolición de segmentos de concreto de más de 50 pies de largo y peso aproximado de 120 toneladas del muro y del arco. También incluyó la instalación de bloques de concreto de

Vásquez, “la mejor forma de darle tributo al Canal en su aniversario es trabajando”.

Estos trabajos garantizan que los buques puedan transitar sin ningún inconveniente y que la operación se realice de forma segura y confiable. Este tipo de trabajo, que ahora se realiza en pocos días, hace varias décadas tomaba tres meses. Pero, ¿qué pensaría uno de los trabajadores de principios del siglo pasado, si viera la labor de mantenimiento que se realiza en el Canal? “Estaría impresionado de ver cómo su obra permanece útil a través de los años, gracias al mantenimiento preventivo y constante que le damos”, comenta Vásquez.

# ACP impulsa investigación científica

La Autoridad del Canal de Panamá y la Universidad de Panamá firmaron el 20 de agosto un convenio marco de cooperación y un acuerdo de cooperación técnico-científico que buscan incrementar el intercambio académico y práctico entre ambas instituciones.

El convenio busca promover el intercambio de conocimientos entre ambas instituciones, ejecutar proyectos de investigación, docencia, extensión, así como programas de mutuo interés.

El acuerdo de cooperación técnico-científico tiene el objetivo de intercambiar

recursos, materiales y conocimientos científicos para la realización de estudios sobre la calidad del agua en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Este convenio facilitará el acceso a las áreas de estudio a los científicos y colaboradores de la Unidad Académica de la Universidad de Panamá, y a la Autoridad del Canal de Panamá contar con los servicios analíticos y de capacitación de que dispone la Universidad de Panamá.

El acuerdo, explicó Alberto Alemán Zubieta, administrador de la Autoridad

del Canal de Panamá (ACP), brindará a "nuestros jóvenes estudiantes de la Universidad de Panamá la oportunidad de participar en la realización de investigaciones relacionadas con la calidad y cantidad del agua en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, a través de trabajos de graduación o prácticas profesionales, asesorados por especialistas, investigadores y docentes, tanto de la

ACP como de la Universidad de Panamá".

A su turno el rector de la Universidad de Panamá, Julio Vallarino Rangel, exaltó la firma de los acuerdos al tiempo

que se congratuló por los logros y esfuerzos llevados a cabo por la administración panameña del Canal. "Me llena de orgullo el esfuerzo y capacidad de los panameños", indicó Vallarino Rangel.

El convenio y el acuerdo son parte de las iniciativas que la Autoridad del Canal lleva adelante para incorporar el pensamiento y realidad educativa y profesional disponible en otras instituciones nacionales, la ejecución de sus responsabilidades de administrar la vía interoceánica y su cuenca hidrográfica.

*Este convenio  
facilitará el  
intercambio de  
publicaciones entre  
ambas instituciones*



## Intercambio

Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP, a la derecha, y el rector de la Universidad de Panamá, Julio Vallarino Rangel, firman los acuerdos de cooperación.

## Web de la ACP, sitio mundial de información

El sitio web de la ACP ha recibido varias distinciones

El sitio de Internet de la ACP - [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com) - fue incluido por el Proyecto Scout de Internet en el último Reporte de la Biblioteca Digital de la Ciencia en la categoría para las Matemáticas, la Ingeniería y la Tecnología.

El Proyecto Scout de Internet es patrocinado por la Fundación Nacional para la Ciencia, de Estados Unidos (NSF, por sus siglas en inglés), y por la Fundación Andrew W. Mellon.

La iniciativa es administrada por el Departamento de Ciencias Computacionales de la Universidad de Wisconsin, en Madison (EE.UU.). Es una de las publicaciones más respetadas y antiguas que circulan en Internet (1994).

El Reporte de la Biblioteca Digital de la Ciencia, que se publica quincenalmente, selecciona recursos de Internet cuyas características los hagan útiles, tanto por la profundidad de su contenido como por la propiedad de la fuente así como también por la forma

en que su información es presentada y actualizada (ver <http://scout.cs.wisc.edu/>).

La distinción conferida por el Proyecto Scout de Internet se une a otras que el sitio de Internet de la ACP ha recibido anteriormente. El 4 de diciembre de 2001, la Cámara en Línea de la página fue agregada al directorio de webcams y vídeos mundiales de [www.123cam.com](http://www.123cam.com). El sitio, además, fue nombrado como "Sitio Web del Día" en la edición del 25 de julio de 2001 de la revista electrónica Transportation Communications Newsletter. Esta revista aborda temas relacionados con la comunicación en el área de transporte y tiene suscritos a aproximadamente 3,300 profesionales.

El sitio también fue escogido para ser presentado en el evento de EarthCam (<http://www.earthcam.com/>) del Año Nuevo 2000, transmisión vía web del siglo. Este evento del siglo presentó 100 cámaras en línea de las grandes ciudades del mundo.

## El Canal y su Institucionalidad

En 1993 y 1995, mediante dos legislaturas distintas, y a través de mandato constitucional, los panameños decidimos la autonomía del Canal de Panamá.

Lo hicimos para asegurar su rentabilidad y garantizar su independencia de la actividad partidista.

Hoy, bajo la administración panameña, el mundo reconoce la eficiencia con que trabaja el Canal, y el país recibe los beneficios crecientes de su operación.



Hombres y mujeres procedentes de todo el país: Técnicos y profesionales, empleados permanentes y temporales consolidan, cada día, una empresa estratégica para Panamá.



más razones para cuidar el Canal





### Inauguran edificio 701

Jorge Quijano, director de Operaciones Marítimas, recordó los inicios de la Sección de Transporte Marítimo durante la inauguración de su nueva sede.

## Transporte Marítimo estrena sede

La Sección de Transporte Marítimo y Asistencia de Cubierta del Distrito Sur inauguró su nueva sede en el edificio 701 del complejo de Corozal. La sección ocupaba el edificio 43-A y el muelle 19 en el puerto de Balboa, pero debido a los planes de expansión del puerto de Balboa, se hizo evidente la necesidad de trasladar las operaciones de lanchas y pasacables a otro sitio.

Se consideraron diferentes alternativas y se escogió remodelar un edificio ubicado en Corozal, a orillas del Canal.

El personal de la sección trabajó junto a los arquitectos de la firma contratada para asegurarse de que se

cumplieran las exigencias específicas para la operación de lanchas y pasacables y en la definición de las características técnicas y operativas de la instalación de tierra y el muelle.

El resultado de esta mudanza ha sido muy positivo. Se logró duplicar el área disponible y mejorar las facilidades de los que allí laboran.

Además, se pudo ubicar junto a la nueva sede en el edificio 701 la clínica de Salud Ocupacional que apoya a la Sección de Transporte Marítimo, contribuyendo así a crear un ambiente de trabajo más sano y motivador para la fuerza laboral, en aras de poder brindar un mejor servicio a nuestros clientes.

### En la UTP

## ACP presenta Soporte Gerencial

Por Julieta Rovi

La División de Ingeniería de Sistemas participó recientemente en un coloquio en la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) para presentar el Sistema de Soporte de Decisiones Gerenciales, conocido en inglés como *Data Warehouse*. Le correspondió a un equipo encabezado por Darlene Kahn, gerente de proyecto, representar a la ACP en este evento que fue organizado por el Dr. Víctor López Cabrera. “Para los estudiantes de Ingeniería de Sistemas de la UTP fue muy positivo ver una aplicación práctica de algo que solamente habían visto en teoría. Los motivó saber que existe un *Data Warehouse* en Panamá”, comentó Kahn.

Este sistema es literalmente un banco dinámico de datos donde reposa la información emanada de diferentes bases de datos. La más conocida es la Base de Datos de Buques, más conocida como *Ship Data Bank*, que contiene los datos de cada buque que transita por el Canal.

Mara Cevallos, gerente de Ingeniería de Sistemas, explicó que la División de Mercadeo fue la primera en emplear el *Data Warehouse* en la ACP ya que les urgía tener acceso a la información sobre el negocio y la industria marítima para analizar las rutas y las tendencias del mercado.

“He recibido muy buenos comentarios de parte de los usuarios porque facilita el trabajo diario; es una herramienta muy útil”, indicó Oscar Bazán, gerente de Mercadeo. Su mayor utilidad se puso en evidencia

durante el proceso de creación de la nueva estructura de peajes.

“La información con la que contábamos no era suficiente. Las estadísticas sólo comprendían las actividades internas. Ahora incluyen datos sobre tipo y tamaño (manga, eslora y calado) de la flota internacional que proviene del *PC Register* de *Fairplay*. Y se están incorporando los códigos armonizados de la Organización Mundial de Comercio y de los puertos”, puntualizó Ricardo González, economista.

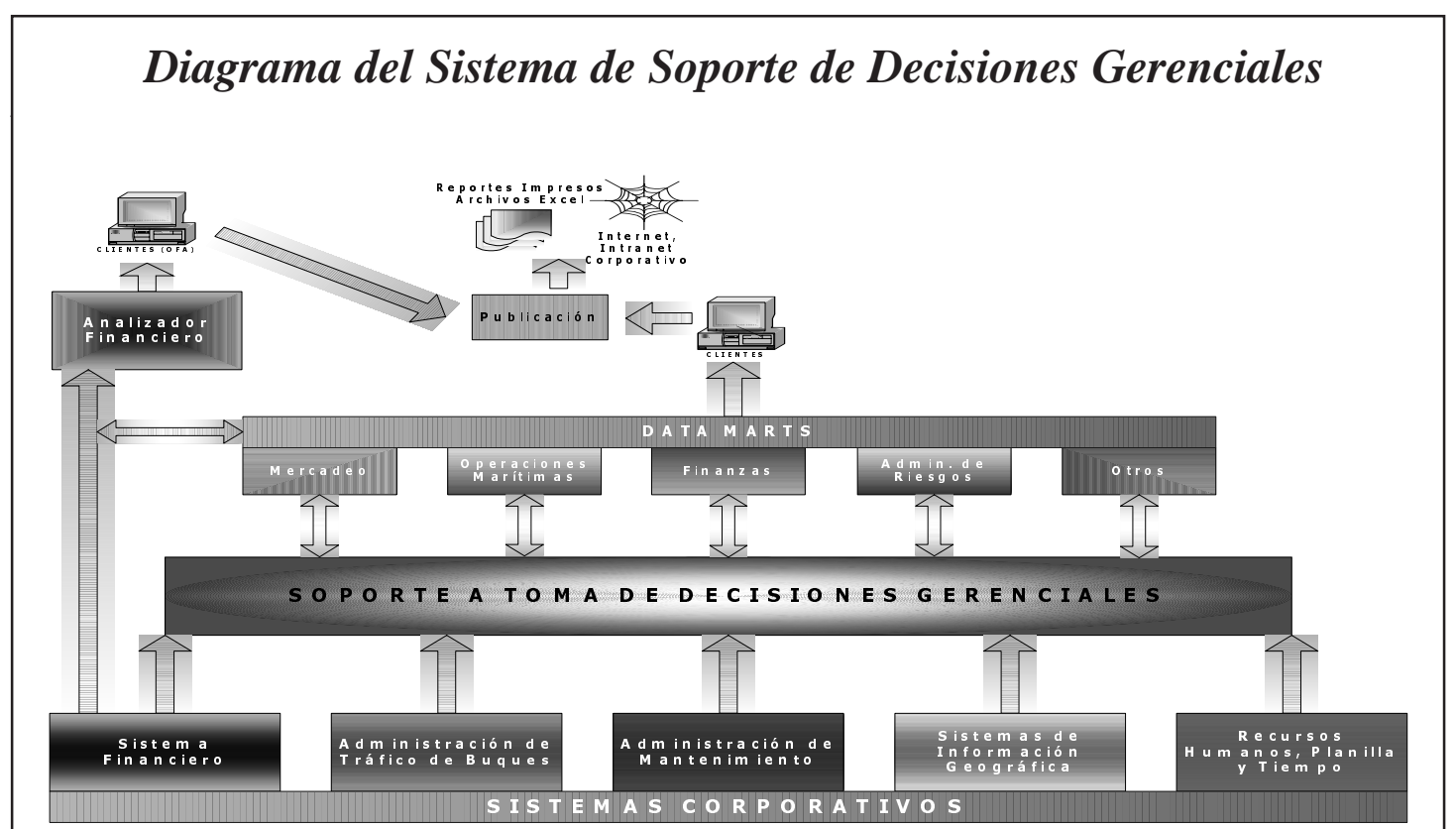
Toda esta riqueza de información permite a la ACP estar al tanto de los cambios en la industria marítima para formular sus políticas y programas de cara al futuro.



### En la UTP

Por la UTP aparecen en la foto el Dr. Víctor López-Cabrera, catedrático de Inteligencia Artificial; el Dr. Modaldo Tuñón, decano de la Facultad de Ingeniería en Sistemas; y por la ACP, Mara Cevallos, gerente de la División de Ingeniería de Sistemas; Darlene Kahn, gerente de proyecto, y Damaris De León, Luis Luck, Eduardo Pravia, Maritza Delgado, Miriam Quintero, Rogelio Bucktron, Justina Chock, Florinda Albitos y Peregrina Ogando.

### Diagrama del Sistema de Soporte de Decisiones Gerenciales







## Aplausos



### Las chicas defienden los colores

El equipo femenino de bola suave de la ACP participó en la Liga Industrial San Cristóbal, Copa Warsteiner, logrando el segundo lugar. En la foto, la directora interina de Recursos Humanos, Marilina L. de Candanedo, en compañía de la Dra. María A. Antoniadis, gerente de Salud Ocupacional, recibe el trofeo. Felicitamos a las integrantes del equipo por dejar en alto el nombre de la ACP.

## Abogada diserta sobre acoso sexual en España



La abogada panameña Haydée Méndez Illueca, gerente de la Sección Técnica de Idiomas de la ACP, fue invitada a participar en el Primer Congreso Latinoamericano de Ciencia Política, que tuvo lugar en la Facultad de Derecho del Campus Miguel de Unamuno de la Universidad de Salamanca, España, del 9 al 11 de julio.

El congreso fue un foro de encuentro, exposición de ideas y resultados de investigaciones recientes en Ciencia Política, que tuvo como trasfondo la realidad latinoamericana.

Como representante de la Unión

Nacional de Abogadas de Panamá, y en nombre de la mujer panameña, Méndez disertó sobre "El acoso y hostigamiento sexual de las mujeres en el empleo", tema desarrollado en el libro *Acoso Sexual: Un Problema Laboral*, del cual es coautora con la licenciada Mariblanca Staff Wilson.

El libro contiene una investigación exhaustiva del tema de la violencia laboral en contra de las mujeres, un tema innovador en Panamá, e incluye una encuesta llevada a cabo por las autoras sobre la incidencia de acoso sexual en el área metropolitana de Panamá.

## 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 dos idiomas separados y defender, conservar y cuidar nuestro idioma, herencia sin igual, que es el vehículo que facilita la comunicación. Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AESL-SEC) o por teléfono (272-3488). Por Internet, puede consultar al Departamento de Español Urgente: [deu@efe.es](mailto:deu@efe.es) o a la Real Academia Española de la Lengua: [consu2@rae.es](mailto:consu2@rae.es)

### Topónimos extranjeros con nombre en castellano y países y ciudades que han cambiado de nombre

Con mucha frecuencia encontramos diferentes grafías para nombres de lugares geográficos que tienen diferentes nombres en idioma extranjero y en castellano, así como los nombres de ciudades y países creados recientemente que han modificado su grafía. A continuación presentamos una breve lista de localidades con la intención de que las tengan presente al escribir. Se debe utilizar únicamente la palabra de la columna de la derecha. En la siguiente edición del Rincón del Idioma escribiremos sobre algunos gentilicios poco comunes.

Nombre extranjero o antiguo	Nombre correcto
Alessandria	Aleandría (Italia)
Antwerp	Amberes (Bélgica)
Bale	Basilea (Suiza)
Bayern	Baviera (Alemania)
Belice	Belice
Bruxelles	Bruselas (Bélgica)
Cambodia	Camboya (actual Kampuchea)
Cameroon	Camerún (África)
Cape Town	Ciudad del Cabo (Suráfrica)
Constantinopla	Estambul (Turquía)
Falkland Islands	Islas Malvinas
Firenze	Florenia (Italia)
Kashmir	Cachemira (India/Pakistán)
Kazakistán	Kazajstán (ex U.R.S.S.)
Key West	Cayo Hueso (E.U.A.)
Kyoto	Kioto (Japón)
Nederland	Holanda
Newfoundland	Terranova (Canadá)
New Zealand	Nueva Zelanda
Pennsylvania	Pensilvania (E.U.A.)
Philadelphia	Filadelfia (E.U.A.)
Port-au-Prince	Puerto Príncipe (Haití)
Porto	Oporto (Portugal)
Saint Christophe	San Cristóbal/St. Kitts (Antillas)
Singapore	Singapur
The Hague	La Haya



### Ilustre visitante acciona manivela

Acompañado de su esposa e hija, el juez Baltasar Garzón visitó recientemente el Canal y pudo conocer de primera mano cómo funciona el Canal de Panamá.



# Dolor de espalda: *Problema de vieja data*

Por Ana J. Escorcía, P.T.  
**Programa de Fortalecimiento para el Trabajo, Departamento de Recursos Humanos**

El dolor de espalda es un problema de vieja data, pero sólo se le ha prestado mayor atención en nuestra época. Recordemos que las costumbres en siglos pasados no eran las ideales para evitar el dolor de espalda, y los duros trabajos del campo, sin ayuda mecánica, agregaban una enorme sobrecarga para la columna.

Con la proliferación de las máquinas, el trabajo físico se transfiere a ellas. La mecanización llega a la agricultura, la minería, las fábricas y a la construcción de vías y edificaciones.



Actualmente las labores que realiza el hombre, especialmente las manuales, como las que hacen los mineros, cargadores, albañiles, conllevan bastante exigencia muscular. Sin embargo, hay trabajos de poco desgaste físico (escritores, analistas de sistemas y administradores) que si se realizan inadecuadamente, ocasionan lesiones lumbares.

La lumbalgia se ha convertido en la

primera causa de consulta a nivel mundial, alcanzando un 70 por ciento de las cifras según la Organización Mundial de la Salud (OMS). En los últimos años, gracias a una mejor preparación y comprensión de quienes tienen bajo su responsabilidad la organización del trabajo, se ha entendido la complejidad del trabajo industrial y la importancia que tiene el comportamiento psicológico y social de los trabajadores para aminorar las lesiones de la columna lumbar. Ello ha conducido a investigaciones para mejorar las condiciones de trabajo y promover la salud de los trabajadores, con énfasis en la prevención primaria, secundaria y terciaria, y reducir los factores de riesgos y las enfermedades.

La ACP tiene un programa especializado en la prevención y tratamiento de las lesiones lumbares, que incluye los siguientes servicios:

- Exámenes de los candidatos antes de contratarlos, dándoles tareas específicas del puesto para descartar lesiones preexistentes o el riesgo de una

lesión antes del empleo.

- Análisis ergonómico del puesto de trabajo para identificar riesgos que puedan causar problemas lumbares.

- Curso para el cuidado e higiene de la espalda.

- Programa de rehabilitación industrial, que cuenta con un Centro de Simulación Laboral con áreas diseñadas para llenar los requisitos del puesto, y así lograr que el empleado vuelva a su sitio de trabajo en el menor tiempo posible.

- Criterios ergonómicos para la adquisición de muebles.

Los empleados pueden ingresar al Programa de Fortalecimiento para el Trabajo por medio de la enfermera de su área de trabajo. También pueden solicitar una cita médica en el Centro de Exámenes Físicos al 272-7108, en el Pacífico, o al 443-7336, en el Atlántico, o llamar a la oficina del programa al 272-7603, en el Pacífico, o al 443-7095, en el Atlántico.

## Lecciones aprendidas

### Cuide su espalda

*El siguiente escrito fue preparado por la División de Seguridad.*

Cada mes al revisar el listado de los accidentes ocurridos en la ACP, no falta el de aquel trabajador que se lesiona y experimenta un dolor en su espalda, por levantar o manejar una carga de manera insegura.

El levantar objetos es frecuentemente una tarea despreocupada y mucha gente lo hace de forma incorrecta, lo que ocasiona un esfuerzo innecesario en la espalda y músculos que la rodean.

Para levantar correctamente y reducir tensión en su espalda, es importante planear el levantamiento de antemano. Esto significa estimar el peso del objeto que se va a levantar o mover y la distancia que se ha de recorrer.

Si la carga es muy pesada, incómoda o difícil para que usted la levante, busque ayuda. Si no hay nadie disponible, divida la carga o utilice un medio mecánico (una carretilla u otro) para moverla.

La mayoría de las lesiones en la espalda se dan por utilizarla impropriamente, así que es importante aprender algunas reglas básicas de cómo levantar una carga, mantener posturas correctas y como cuidar la misma.

Los cursos de biomecánica laboral, las clínicas de salud ocupacional y las orientaciones de los especialistas de seguridad e higienistas industriales se ofrecen periódicamente y no deben pasarse por alto.

### Cambio de mando en Comité para Control de Riesgos



Los miembros del Comité para el Control de Riesgos, Salud Ocupacional y Medio Ambiente eligieron a Franklin Solís, representante de los empleados no profesionales (Panama Area Metal Trades Council-PAMTC), como Presidente de este Comité por un año.

### El comité se reúne mensualmente

Este Comité está compuesto por 12 miembros, seis representantes de las diferentes unidades negociadoras y seis de la administración, además de dos observadores permanentes: los representantes de la División de Administración Ambiental y el Asesor de la Guardia Costera de los EE.UU.

Cada mes, el comité se reúne para discutir los problemas de salud,

seguridad y del ambiente que afectan a los trabajadores de la ACP.

Los trabajadores que tengan algún tipo de inquietud en cuanto a estos temas, se les insta a que primero traten de resolver el problema con su supervisor. Si la condición insegura o insalubre persiste o si afecta a muchos empleados, pueden enviar un formulario 2526 directamente a ESS, que a su vez incluirá el informe en el Orden del Día correspondiente del comité para discusión de sus miembros y posible solución.

Además de las condiciones inseguras e insalubres, el Comité para el Control de Riesgos, Salud Ocupacional y Medio Ambiente revisa las estadísticas de accidentes ocupacionales, los informes de dengue y malaria, las pruebas de aptitud acuática, entre otros asuntos.

Los representantes de las unidades negociadoras son: Ricardo Brown (Ingenieros Marinos-MEBA), Miguel Stanziola

### Miembros del Comité

(Bomberos-IAFF), Carlos Rodgers (Empleados Profesionales), Capitán Federico Garcés (Prácticos del Canal de Panamá-UPCP) y Fernando Williams (Empleados No Profesionales-NMU).

Los representantes de la administración son: Dra. Ana María Antoniadis (Salud Ocupacional), William Brunner (Seguridad), Héctor Escoffery (Esclusas), Capitán Arcelio Hartley (Tránsito Marítimo), Rolando Rivera (Proyectos de Capacidad del Canal) y Enrique Sánchez (Contratos).



### El Canal en Imágenes

Esta fotografía de Diovane Francis, gerente de la Sección de Entrenamiento y Materiales Peligrosos, capta una práctica de los bomberos de la ACP en las instalaciones de adiestramiento en Rodman. Como dato curioso, nótese la marcada división entre el borde de las llamas y la cortina de agua. Para participar en este concurso envíenos su fotografía de aspectos de la operación del Canal y una breve descripción a El Faro, oficina 14-A, Edificio de la Administración, o al correo electrónico AEP-ED.

## 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 archivarse en el Expediente Oficial de Personal o adjuntarse al Formulario 443.

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

Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa). Para mayor información, llamar a la Sección de Reclutamiento y Colocación al 272-3583.

Puestos Permanentes	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Hidrólogo, NM-12 <sup>1</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería	P	1

#### Ascenso Temporal (que no exceda un año).

Oficinista de abasto, NM-4 <sup>1</sup> (Requiere leer inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.6.86/8.68	Informática y Tecnología	P	1
--------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------	--------------------------	---	---

#### Ascenso Temporal (que no exceda seis meses).

Despachador de equipo flotante, NM-5 <sup>1</sup> (Requiere hablar inglés. Debe saber nadar. Debe trabajar turnos rotativos).	B/.7.47/9.42	Dragado, Señalización y Grúas	P	1
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------	-------------------------------	---	---

#### Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso / Traslado Temporal (que no exceda un año). 1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes.

Inspector de obra, NM-9 <sup>1,2</sup> (Requiere hablar y leer inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.15.13/19.67	Contratos	P	1
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------	-----------	---	---

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

<sup>2</sup> La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 13 de septiembre de 2002. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda y última fecha de cierre que será el 14 de marzo del 2003. 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.**

## Nos interesan sus comentarios

El Faro quiere conocer la opinión de sus lectores, por eso los invitamos a llenar la encuesta que se incluye con esta edición.

Pueden enviarla a la oficina 14-A del Edificio de la Administración, o por fax al 272-3562. Para sus comentarios y sugerencias pueden escribir al buzón aep-ed@pancanal.com o a maiglesias@pancanal.com.

## Clasificados

### Bienes raíces

**Se vende terreno con casa** en Colón, buena ubicación en área exclusiva Ave. Roosevelt. B/.175.000. 445-1626, 630-0953.

**Se vende terreno con 2 casas de alquiler** en Colón, buena ubicación, Calle 7 Central y Meléndez, B/.100.000. 445-1626, 630-0953.

**Se vende terreno** de 1,250 m<sup>2</sup> en Volcán, Chiriquí, céntrico, B/.7,500, negociables, 229-5608, 698-0525.

**Se vende finca** en Pilón, Colón, buena y hermosa ubicación al lado de la Iglesia 7 Días. B/.40.000. 445-1626, 630-0953.

**Alquilo apartamento** en Balboa, Ancón, buena ubicación, edificio 0840, primera planta, 2 rec., 1 baño, est. bajo techo. B/.210, 631-4930 ó 317-9018.

**Se vende apartamento** de 154 m<sup>2</sup> en El Carmen, 3 rec., sala familiar, 2 baños, cuarto/ baño empleada, est. con portón eléctrico. B/.85,000 negociables. 613-8114, 269-6636.

**Se vende residencia** en Altos de la Pulida, 265 m<sup>2</sup> de terreno, 3 rec., 2 baños, patio y

garaje techados, B/.50,000 negociables. 277-3570, 685-6962.

**Se vende casa**, 1,500 m<sup>2</sup> de terreno 215 m<sup>2</sup> de construcción, 3 rec, 2 baños, cto de empleada, 2 salas, lav. interna, cercada, est. para 4. Vista Alegre, Arraján, al lado de El Rey. B/.80,000 negociable. 251-0696/0350.

**Se vende lote de terreno** en Villa Zaíta de 600 m<sup>2</sup>, 20 metros de ancho x 30 de fondo, plano, en la urbanización Villas Alpinas. B/.25,000 negociable. 622-9677, 260-2815, 260-8265.

**Se vende terreno** en Dos Mares, buena ubicación, 607 m<sup>2</sup>, B/.120,000 negociable, 223-0781, 223-0785, 672-3017.

**Se ofrece hospedaje** compartido a señorita que trabaje y/o estudie (B/.65 mensual). Lugar céntrico 224-3744.

### Se vende

**Ford Contour 98**, full extras, dorado, buenas condiciones, B/.5,500. 268-5642, 625-1718.

**Refrigeradora GE** de 19.6 pies cúbicos, dos puertas verticales, 12 años de uso, B/.150, 260-5984, 692-6501.

## Tome Nota

◆ PROMAR, ANCON y The Ocean Conservancy invitan a los interesados a que los acompañen en la XI gran limpieza de playas y costas el domingo 22 de septiembre. La limpieza de playas y costas es la más grande iniciativa voluntaria del mundo para limpiar nuestro ambiente marino. Para participar o para más detalles, llame al 314-0060 o al 263-3313. También puede escribir a voluntarios@ancon.org o a fundación\_promar@yahoo.com.

◆ La Maratón de la Esperanza Terry Fox se realizará el 15 de septiembre. El punto de salida es el Hotel Caesar Park a las 7 a.m. Los participantes deben llevar el suéter alusivo al evento, el cual pueden obtener con una donación de B/.5 en los siguientes lugares: Instituto Oncológico Nacional, Auto Bike en los Pueblos y Sports Center en Plaza Mirage de Tumba Muerto.

Igualmente se puede adquirir de patrocinadores y personas allegadas al evento o el mismo día de la actividad.

Inicie su semana cooperando con una noble causa y caminando por su salud. Atrévase, su salud se lo agradecerá y el Instituto Oncológico recibirá el beneficio de su donación.

Proponen en Cumbre de Sudáfrica

## Panamá: Centro para el Desarrollo Sostenible

Panamá propuso ante la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible, celebrada en Johannesburgo, Sudáfrica, el establecimiento en el país del Centro para el Desarrollo Sostenible, una iniciativa diseñada por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Ciudad del Saber y la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), entre otras instituciones.

La delegación panameña estuvo encabezada por la Primera Dama de la República, Ruby Moscoso de Young, quien presentó la propuesta panameña el martes

3 de septiembre. La Cumbre se inició el 26 de agosto y culminó el 4 de septiembre.

Como parte de la representación de Panamá estuvieron, entre otros, Juan Héctor Díaz, director de Seguridad y Ambiente de la ACP, quien, junto a científicos como Carlos Arellano Lennox y Rodrigo Tarté, estuvo directamente involucrado en la conceptualización y planteamiento del Centro para el Desarrollo Sostenible.

“Cuidar las aguas protegidas y sus recursos, además de asegurar que las operaciones del Canal se mantengan en armonía con los principios del desarrollo sostenible es de gran importancia para la ACP”, indicó Díaz. “Nos congratulamos por haber tenido la oportunidad de colaborar para proponer a Panamá como sede del Centro para el Desarrollo Sostenible,

por lo que procuraremos continuar y potenciar el trabajo conjunto que hemos emprendido”, añadió.

Con el Centro se busca establecer un

instituto a través del cual se creará una red internacional de información para el estudio y promoción del desarrollo sostenible. El Centro estaría localizado en la Ciudad del Saber y además sería la primera iniciativa de este tipo que se desarrolla en el mundo.

La cooperación y el apoyo de la ACP para con esta iniciativa se corresponde con el propósito de la entidad de fortalecer acciones orientadas al desarrollo sostenible.

**Se busca proteger la rica biodiversidad en el Canal.**



Foto Marco González

*¿A dónde va?*

*Pareciera que el enorme buque portacontenedores se prepara para entrar a la caseta de control de una de las esclusas del Canal. Afortunadamente esta no es más que una ilusión óptica captada por el lente fotográfico.*

## Compañero Canalero

**Prepárate para celebrar el Tercer Día de la Familia Canalera en enero del 2003. Tendremos deportes, juegos, comida, música y muchos regalos para tí y tu familia. ¡No lo olvides!**

## Todo listo para cita mundial de economistas

Representantes de prestigiosas universidades, autoridades portuarias de Panamá y el mundo así como ejecutivos de compañías navieras, agencias de clasificación y entidades gubernamentales se darán cita en Panamá del 12 al 15 de noviembre durante el desarrollo de la Conferencia y Reunión Anual de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos (IAME, por sus siglas en inglés).

El comité organizador es presidido por la ACP y está compuesto además por IAME, la Cámara Marítima Panameña, ULACIT, Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Ciudad del Saber, CEPAL, Trainmar y Centro de Aventuras.

IAME es una organización con más de 300 integrantes de 35 países. Su objetivo es ser un foro de intercambio de información y puntos de vista sobre aspectos económicos del sector marítimo entre académicos, ejecutivos de negocios del sector y gobernantes.

La Conferencia y Reunión Anual será inaugurada por la presidenta de la República, Mireya Moscoso. Serán analizados temas como la situación del negocio marítimo en



### Compromiso

*Los fondos que se generen serán transferidos a la Ciudad del Saber.*

América Latina y el Caribe; futuro y desafíos para los economistas marítimos; el transporte inter-modal, logística y nuevas tecnologías.

De acuerdo con Alberto Alemán Zubieta, administrador de la Autoridad del Canal, el evento permitirá compartir con los visitantes la visión de Panamá como centro internacional de transporte y princi-

pal centro logístico multimodal de América Latina. “Panamá se mantiene preparado para asumir los retos de la nueva economía global”, añadió Alemán Zubieta al referirse a las ventajas competitivas que ofrece el país.

Las recaudaciones que se originen por esta actividad serán transferidas a la Ciudad del Saber como primer

paso para establecer un fondo dirigido a desarrollar iniciativas académicas que promuevan el desarrollo marítimo en Panamá y en la región.

Entre otros, serán expositores representantes del Banco Mundial (BM); de la Universidad de Montreal (Canadá); de Naciones Unidas; y de la ACP.