

Expertos en Panamá



Analizan avances y experiencias en materia de seguridad marítima y portuaria.

PAG >3

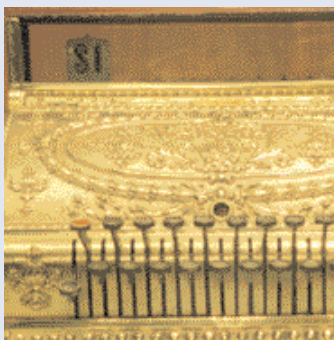
Nace "Cocuyo"



Un periódico que mantendrá la comunicación entre la ACP y las comunidades de la Cuenca.

PAG >12

Un vistazo a la historia

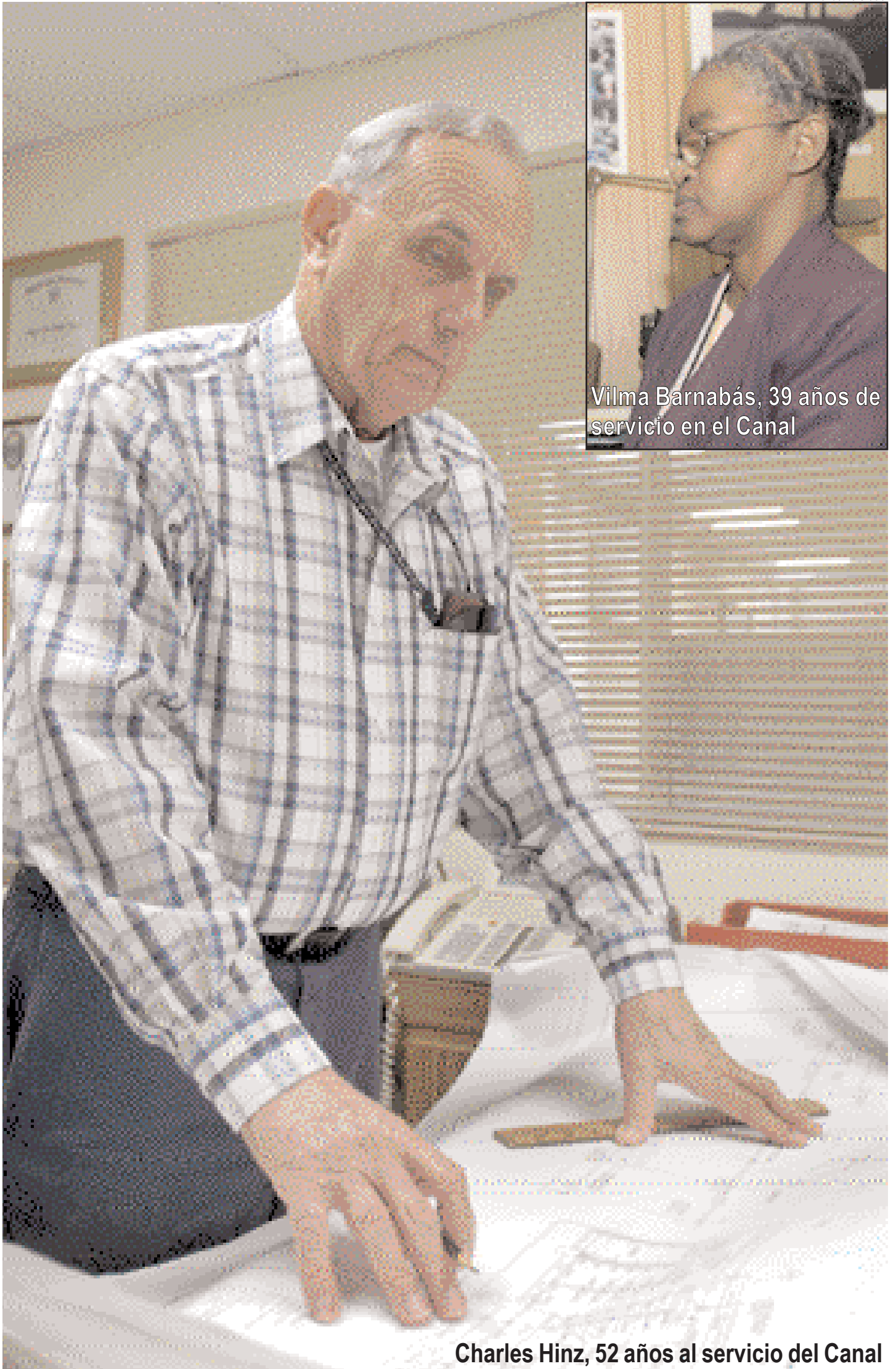


El Museo del Canal Interoceánico, una alternativa educativa para el panameño.

PAG >7

Un compromiso personal

Desde la construcción de la vía acuática panameña, el trabajador canalero ha probado su compromiso y profesionalismo; la mano de obra calificada del Canal es ejemplo y orgullo para el país, más aún hoy cuando, cercano a sus 90 años, el Canal se maneja con mayor eficiencia y aportando mayores beneficios al país ◆ 10



Armando De Gracia

Vilma Barnabás, 39 años de servicio en el Canal

Charles Hinz, 52 años al servicio del Canal

CORRESPONDENCIA

8 de julio de 2004

Webmaster
Autoridad del Canal de Panamá

Señores:

Solo quiero decirles que disfruto navegando por su sitio Web y que con frecuencia observo sus cámaras.

También quiero decirles que sus animaciones y descripciones de cómo funcionan las esclusas son muy educativas y fáciles de entender para los usuarios del sitio.

Muchas gracias,

Ian Land
White Rock
Columbia Británica
Canadá

La foto

Tomado de la Cámara Web



Canal, Miraflores Locks - 07/09

Canal, Miraflores Locks - 07/09

Un visitante inesperado posó para la cámara en vivo de la página web del Canal. Se trata de una hermosa ave de la familia de los halcones, conocida como halcón cazamurciélago que en América Central es considerada una especie en peligro de extinción debido a la pérdida de su hábitat por la deforestación.

De la Administración

Fuerza que impulsa

Se ha dicho en innumerables ocasiones y, de cara al 90 aniversario del Canal, es necesario repetirlo una vez más: los trabajadores y trabajadoras del Canal son su principal activo.

Más que una reflexión de momento o frase de aniversario, lo planteado cobra especial sentido cuando recordamos que la conformación original de ese activo fue el resultado de acciones puntuales de hombres y mujeres que un día se atrevieron a desafiar cuanto tenían por delante. Que dejaron atrás familias, amigos, en fin, vidas. Sin esa fuerza de espíritu, sin esa determinación de pensar lo impensable jamás hubiera sido posible la conclusión feliz de este sueño llamado Canal.

Visto ello desde una óptica actual no es difícil entonces comprender porqué hoy se mantiene, intacta, esa tradición de excelencia y esa pasión por servir en la empresa más estratégica del país. Se trata del mismo compromiso que nos permite decir hoy, con orgullo y sin complejos, que a pocos días de cumplir 90 años el Canal es panameño y trabaja mejor que nunca.

Y es, al mismo tiempo, esa fuerza la que nos impulsa a pensar en nuevos horizontes para Panamá a través de su vía interoceánica. Los panameños todos, accionistas del Canal, pueden estar seguros de que los trabajadores y las trabajadoras de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) permanecen comprometidos con dar lo mejor de sí para que este Canal brinde, cada día más, los mayores beneficios para el país. ☆

Los panameños todos, accionistas del Canal, pueden estar seguros de que los trabajadores y las trabajadoras de la ACP permanecen comprometidos con dar lo mejor de sí.



JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Ricaurte Vásquez M.
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Editora
Redacción
Ariyuri Mantovani
Manuel Domínguez
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964
Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena
Premio Obra Excelsa - SPIA 2002

Evalúan seguridad marítima

Manuel Domínguez

modominguez@pancanal.com

Líderes locales e internacionales analizaron en Panamá los avances y las experiencias en materia de seguridad marítima y portuaria durante el desarrollo de una jornada de actualización marítima organizada por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, declaró durante la actividad que Panamá cuenta con los elementos y el recurso humano necesario para convertirse en líder mundial de la industria portuaria.

“Sentimos que nuestro país es y debe continuar siendo líder en la industria marítima mundial. Nosotros no debemos seguir a otros, sino liderar. Esto lo decimos con la responsabilidad que tenemos al ser el país número uno en abanderamiento de naves; miembro clase A en la Organización Marítima Internacional (OMI) y por ser dueños de una de las rutas más importantes, que es el Canal de Panamá”.

El administrador del Canal recordó que la ACP, por ejemplo, fue la primera de las instalaciones a nivel latinoamericano en haber sido certificada de acuerdo a los estándares del Código ISPS -a pesar de que no era un requerimiento para la organización.

“También pusimos en marcha el sistema AIS (Automatic Identification System) un año antes del requerimiento de la OMI. Tenemos en Panamá a los puertos que lideran el mayor movimiento de carga en Latinoamérica, y estamos en capacidad de manejar los mejores puertos en el mundo, y todo esto lo hacen manos panameñas”, apuntó.

Al final del día, señaló Alemán Zubieta, “es la gente la que hace la diferencia. En Panamá tenemos a la gente con la capacidad igual o mejor que en cualquier lugar del mundo. Todas estas son razones más que suficientes para que seamos los líderes del sector”.

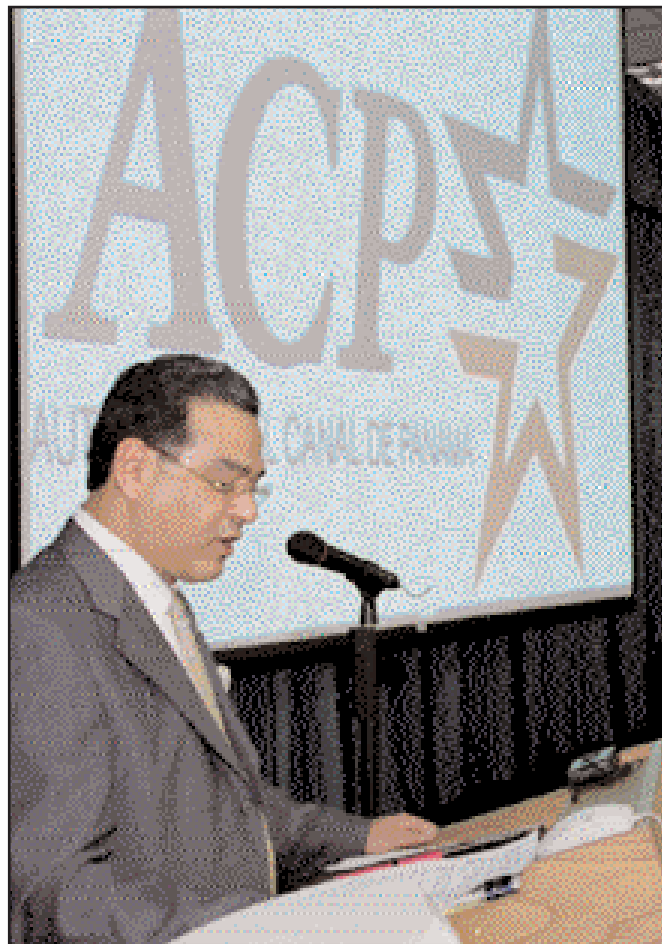
En el Seminario de Actualización Marítima 2004, organizado por la División de Capacitación y Desarrollo de la ACP, los participantes tuvieron la oportunidad de informarse sobre la situación de la seguridad y la protección en la industria marítima y portuaria nacional e internacional.

Según el capitán Orlando Allard, gerente de Capacitación y Desarrollo, la jornada se desarrolló de acuerdo con las expectativas planteadas. “Ha sido muy positivo para todos contar con la presencia de estos expertos para beneficio de los asistentes. Vamos a continuar este trabajo de capacitación desde varios ángulos”, señaló.

Segundo Jesús Olave García, Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad de Cantabria, abordó el tema de Medidas legislativas recientes en Seguridad Marítima y Contaminación como consecuencia de los desastres del “Erika” y del “Prestige”. También estuvo presente el capitán Francisco González Sañudo, quien habló sobre la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores. Carlos Uriola, Gerente General de Manzanillo



Armando De Gracia



International Terminal, habló sobre la Industria de Transporte de Mercancía Contenerizada.

Wall: es preciso cumplir con el ISPS

Frank Wall, presidente de la Comisión Desarrolladora del Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS), fue uno de los expositores que mayor expectativa generó.

En su presentación Wall afirmó que a pesar de que el ISPS entró en vigencia el pasado 1 de julio, “y que no obstante una gran parte de la industria marítima mundial ha cumplido con estos requerimientos, hay algunos que aún no lo han hecho, y por ello los insto a que lo hagan sin mayores retrasos”.

De acuerdo con Wall, aún no se ha podido ver en su totalidad el impacto de la aplicación de las medidas de

Panamá cuenta con los elementos y el recurso humano necesario para convertirse en líder mundial de la industria portuaria,
Alberto Alemán Zubieta.

seguridad provistas bajo el convenio ISPS, sin embargo, “tenemos que asegurarnos que se fortalezca la seguridad para la industria de los buques

y las facilidades portuarias en todo el mundo”.

“No hay nada llamado ‘seguridad perfecta’, sin embargo necesitamos garantizar que haya medidas de seguridad apropiadas, pero no excesivas, para poder detener actos de terrorismo marítimo”, declaró el experto.

Esta certificación cumple con las nuevas normas establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), que tienen como objetivo asegurar la existencia de medidas de protección marítima para minimizar los riesgos de incidentes que afecten la seguridad de los buques o las instalaciones portuarias.

Las normas fueron incorporadas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por su sigla en inglés) en diciembre del 2002 y su implementación entró en vigencia a partir del 1 de julio de 2004.

A la vanguardia en seguridad

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) cumple óptimamente con los requisitos de seguridad exigidos por el Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS, por su sigla en inglés), opinó Alfonso Breuillet, director ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (Cocatram).

Breuillet indicó que la institución panameña “cuenta con sistemas de seguridad sofisticados que en muchos casos, incluso, superan las exigencias del Código ISPS. Yo creo que en ese sentido Panamá no tiene problemas”.

El Código ISPS, de obligatorio cumplimiento para los gobiernos signatarios de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por su sigla en inglés) establece normas y regulaciones que deben adoptar las naves y los puertos con tráfico internacional. Las mismas van desde el control de acceso a las instalaciones, la prevención de ingreso de armas a puertos y buques, así como planes de acción ante indicio de amenazas, planes de evacuación e incluso la asignación de oficiales de protección para cada puerto, empresa naviera o nave.

La ACP recibió en abril pasado, por parte de la empresa ABS Consulting -subsidiaria de la American Bureau of Shipping (ABS)- la certificación por el cumplimiento de las medidas establecidas por el Código.

De acuerdo con el alto ejecutivo de Cocatram, “el Canal de Panamá representa una influencia muy importante para el transporte marítimo de la región”, ya que a través de él transitan anualmente unos 13.000 buques.

Breuillet visitó recientemente Panamá para participar del Seminario de Actualización Marítima 2004, organizado por la ACP y en el que profesionales de diversos países se actualizaron en las últimas tendencias en materia de seguridad y protección en la industria marítima y portuaria, así como el cumplimiento del Código ISPS, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sobre el cumplimiento del código ISPS en Centroamérica, Breuillet afirmó que este proceso “ha sido un tanto difícil porque es una novedad para los países, pero ha habido mucho interés de los gobiernos



Arriba, Alfonso Breuillet, director ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (Cocatram). A la derecha, una vista del área portuaria de Balboa.

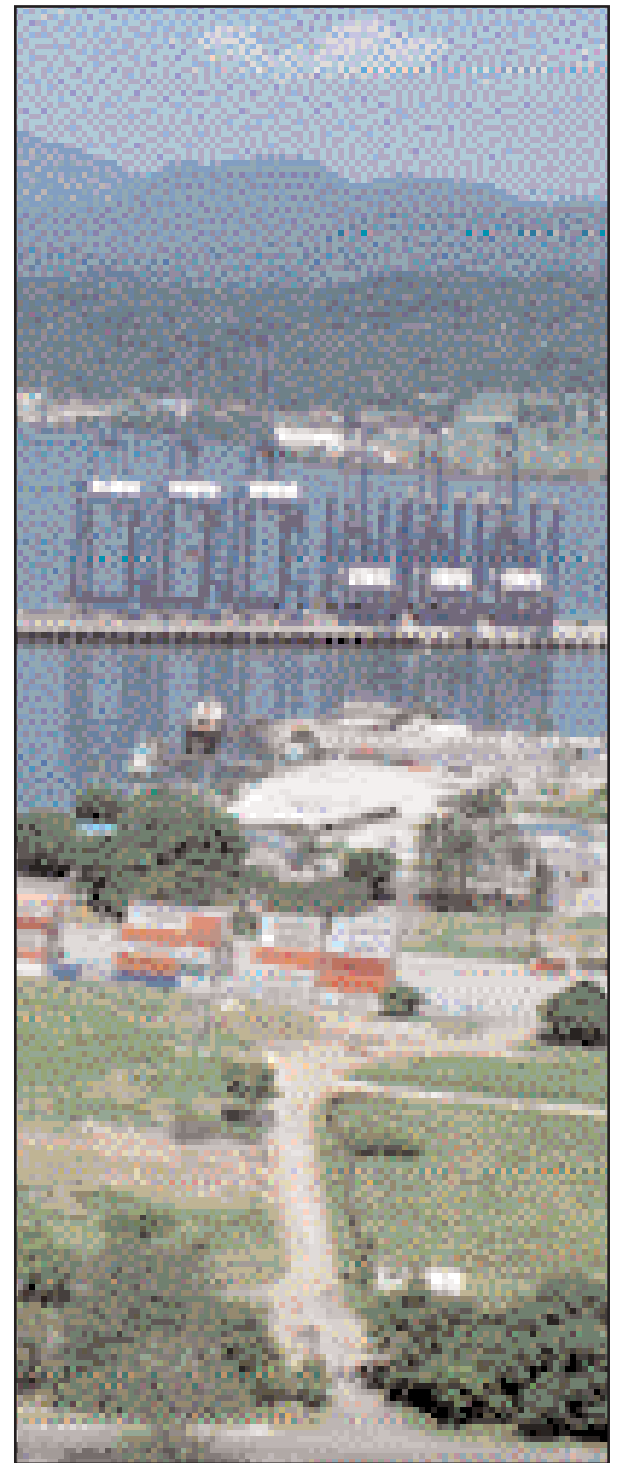
de la región que han hecho lo que está dentro de sus posibilidades para certificar sus puertos”.

También advirtió que los principales puertos de Centroamérica han cumplido con estos requisitos en materia de seguridad y protección.

Según datos de Cocatram, Centroamérica cuenta con 6.217 kilómetros de costa litoral en el Mar Caribe y el Océano Pacífico, en los cuales operan 36 puertos de servicio internacional que manejan anualmente más de 60 millones de toneladas métricas de carga y 3,94 millones de TEU'S (contenedor de 20 pies).

Cocatram es un organismo perteneciente al Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), de carácter permanente creado en 1980 por el Consejo de ministros de Transporte de Centroamérica.

Los miembros de esta comisión son Guatemala, El



Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Certifican calidad internacional

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

En una ceremonia realizada en el Centro de Visitantes de las Esclusas de Miraflores, las divisiones de Contrato y Seguridad de la Autoridad del Canal de Panamá recibieron la certificación que acredita sus operaciones bajo la norma de calidad ISO 9001-2K. Dichas certificaciones fueron realizadas por la empresa Det Norske Veritas (DNV). Las mismas fueron entregadas por el señor Yehuda Dror, Gerente General para América de la DNV y las recibieron Enrique Sánchez, gerente de la División de Contratos (a la derecha de la foto) y Antonio Regis, gerente de la División de Seguridad (a la izquierda).

El proceso de certificación incluye una auditoría previa, que fue realizada por el Departamento de Operaciones Marítimas, que recibió la certificación ISO en el año 2000.

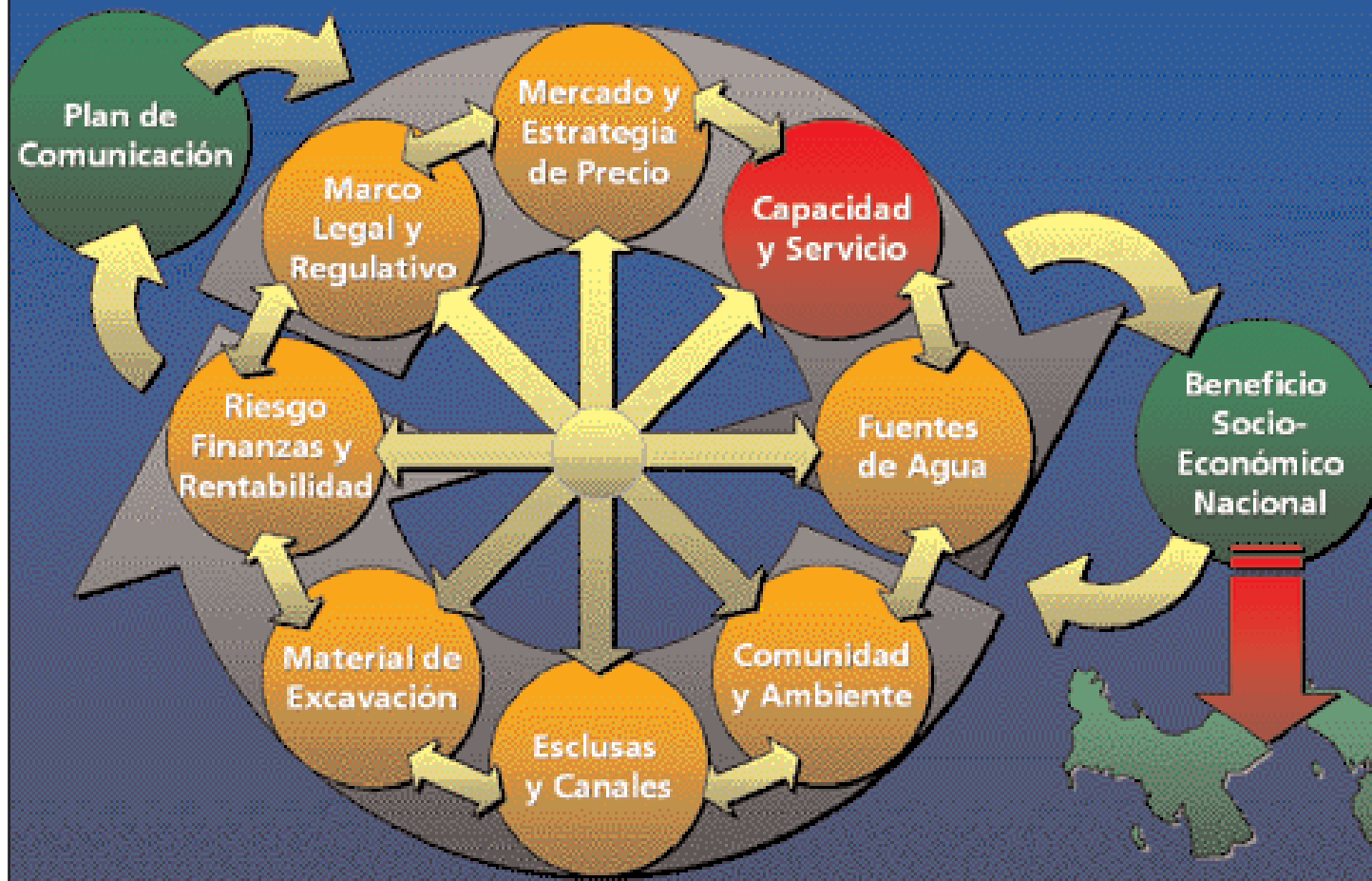
Fueron testigos del evento el administrador Alberto Alemán Z. y los directores de Operaciones Marítimas, Jorge Quijano, y de Seguridad y Ambiente, Juan H. Díaz, quienes destacaron la participación en este esfuerzo de los colaboradores que hicieron posible este logro para la empresa y por ende para el país. Esto es una muestra del compromiso y capacidad del trabajador canalero.

En relación con este logro, el gerente de la División de Seguridad, Antonio Regis indicó que “ahora estamos en un proceso que requiere mejoramiento continuo, lo cual nos llevará a dar cada vez más valor agregado a nuestros clientes y a revisar periódicamente lo que estamos haciendo para identificar mejoras”.



Los estudios del Canal y el velo de la novia

Interacción de los componentes principales del Plan Maestro



Stanley Muschett

No sólo no debe ser una sorpresa sino que además está plenamente justificado el creciente interés por conocer los resultados de los estudios que ha realizado y continúa realizando la Autoridad del Canal de Panamá.

Siendo como es la principal empresa del país, el valor de su aporte para el beneficio de los panameños y su profundo simbolismo y significado en el perfeccionamiento de nuestra identidad y soberanía nacional, poco o nada es lo que pudiera argumentarse en contra de este reclamo.

Pero, siempre hay un pero. Esta situación me recuerda lo que ocurre con la novia a punto de casarse. Todos esperan ansiosos el momento en que habrá de levantarse el velo para poder ver su rostro y regalarle mutuamente con el novio, ese primer beso que sella la promesa y el compromiso de los contrayentes. Nada justifica el adelanto del momento. Más aún, en una aparente contradicción, todos terminamos por aceptar la fuerza del momento y el simbolismo del mismo sin que por ello disminuya la emoción que acompaña todo el evento.

Pues algo así ocurre con los estudios que se realizan en la ACP. No pueden adelantarse, no pueden entregarse por partes por más que las mismas autoridades administrativas y los integrantes de la Junta Directiva así lo quieran. Porqué?

Primero, porque lo que está en juego es mucho más que la propuesta para la

Esta integración permitirá que no haya contradicciones, debilidades y sí verdadera articulación que permita que la propuesta a presentar tenga sentido, armonía y viabilidad.

construcción de un nuevo juego de esclusas. La propuesta encarna una revaloración de la ruta de Panamá y la potenciación del sistema multimodal panameño a fin de proyectar la competitividad de Panamá como ruta de comercio mundial.

Segundo, porque los estudios se realizan de manera independiente para poder determinar el valor de cada uno de los aspectos que se consideran, pero se requiere que una vez concluidos, estos estudios puedan integrarse entre sí. Esta integración permitirá que no haya contradicciones, debilidades y sí verdadera articulación que permita que la propuesta a presentar tenga sentido, armonía y viabilidad.

Lo anterior es lo que lleva a reiterar que no han sido concluidos, porque se requiere de esta visión integral y de conjunto para poder llegar a una recomendación, que no por anticipada pierda su valor.

Finalmente, le corresponde a la Junta Directiva, y no a la administración, tomar la decisión final y presentar al gobierno y al país la propuesta que estime conveniente y que debe estar respaldada por los estudios y la valoración que le han merecido.

Si nuestros orígenes como Nación están íntimamente ligados a nuestra condición de país de tránsito y de ello se derivó la construcción del Canal de Panamá y con ello la lucha por la recuperación de la plena soberanía, hoy enfrentamos un reto y una oportunidad. El reto de decidir de forma autónoma nuestro destino y la oportunidad de hacerlo en procura del mayor beneficio posible para todos los panameños.

La ACP, por su parte, está comprometida en ofrecer oportunamente los elementos de juicio necesarios, junto a la información pertinente, para que, llegado el momento, nuestra decisión sea producto de un ejercicio que articule el bien común, la solidaridad, y una perspectiva de progreso renovado, desde el servicio al comercio marítimo mundial.

El autor es Gerente de Administración Ejecutiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en el Centro de Recursos Técnicos de la ACP:

El ambientalismo y la nueva lógica de los negocios: la rentabilidad de las empresas y la necesidad de mantener un planeta habitable para nuestros hijos / R. Freeman, J. Pierce, R. Dodd. Méx: Oxford, 2002. 152 p. Ilustración valiosa del papel esencial del ambiente en la nueva lógica de los negocios concebidos como parte inseparable de la empresa humana más amplia.

Cómo mejorar nuestra comunicación / Jorge Rodríguez México: Selector, 2001. 111 p. Ofrece la oportunidad de ampliar su acervo verbal para encaminarse al éxito en sus relaciones sociales.

El arte del liderazgo: lecciones zen sobre el arte de dirigir / Thomas Cleary. 4a. ed. Madrid: Edaf, 2002. 175 p. Describe el arte de armonizar las verdades esenciales con el sentido común, proponiendo que el ejercicio del liderazgo y de la conducta ética aplicada al mismo, sirvan como base para una formación humana superior.

Buen trabajo: cuando ética y excelencia convergen / H. Gardner, Mi. Csikszentmihalyi, W. Damon. Barcelona: Paidós, 2002. 331 p.

Abre nuevos caminos al pensamiento social. Los autores demuestran que hay mucho más que considerar: la integridad personal, la responsabilidad con el entorno laboral y con la sociedad en general.

Sustentación y audiovisuales en trabajos de graduación: como culminación del esfuerzo académico para la obtención del título profesional / Luis López. 2a. ed. Panamá: [S.n.], 2002. 180 p.

Guía básica para la sustentación del trabajo de grado, así como, otras fases que le siguen para concluir en la entrega del título profesional.

ABC del Agua

Ecuador realiza este mes la campaña nacional "Salvemnos el Agua". Esta campaña está dirigida a concienciar a la población de la grave crisis que sufre este vital recurso debido principalmente al desperdicio.

La celebración arrancó con la firma de un acta de compromiso para la protección del agua el cual será suscrito por representantes de la sociedad civil.

Estadísticas del Foro Mundial del Agua realizado en Kyoto, Japón el año pasado, dan cuenta de que Estados Unidos es el país que más agua despilfarra.

Tomado de El Universo, Guayaquil, Ecuador. Julio 9, 2004

Un colegio con proyección ecológica

Armando De Gracia

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

A los niños del Instituto Carmen Conte Lombardo no se les ve tirar basura o rayar las paredes. Son chicos y chicas normales, pero su formación está dirigida hacia el cuidado del ambiente que los rodea.

Este instituto, fundado en 1970, está ubicado en el corazón de Churuquita Chiquita, un pueblo de 1.055 habitantes, cercano a Penonomé, en la provincia de Coclé.

Alberga a unos 470 alumnos, y cuenta con una reserva forestal, en un terreno de unas cuatro hectáreas, en donde además se crían animales de corral como cerdos, patos y gallinas, e incluso iguanas.

Iván Aláin Pittí cursa el tercer año en este instituto y tiene una idea clara de su filosofía.

“Hay que cuidar la naturaleza”, afirma; “antes yo tiraba la basura pero ahora no, ahora la meto en la bolsa y la guardo, y cuando veo un basurero la boto”.

Aláin está contento por estudiar en esta escuela en la que ha aprendido desde la siembra de árboles frutales hasta el cuidado de animales de corral.

Al preguntársele si enseña en casa o a sus vecinos lo que aprende en esta escuela, Aláin cuenta “cuando llego a la casa le cuento a mi mamá las cosas nuevas que aprendo y ella lo propaga”.

También reconoce que hay grandes diferencias entre este colegio y la escuela donde estudiaba hasta hace un año. “Es diferente porque en la otra escuela las paredes estaban rayadas, los baños sucios, pero acá no, acá las cosas están más limpias”.

Lo que mantiene a la escuela limpia es más que disciplina, se trata de las enseñanzas que se les proporcionan a los estudiantes, que cumplen una hora semanal de educación ecológica.

La directora es la hermana Mariela del Carmen Macías y lleva dos años a cargo del instituto.

De acuerdo con Mariela “nuestra enseñanza está centrada en el cultivo de los valores humanos cristianos y dentro de esos valores tenemos también la conservación de la naturaleza sobre todo cuando vemos que está en vías de extinción”.

Según la directora con esta misión se pretende que el instituto sea un modelo de conservación y cuidado de la naturaleza para otros colegios de la región.

Dentro del colegio funciona la reserva ecológica Viñas de la Hoz, integrada por una serie de senderos y pequeños parques internos, preñados de árboles frutales y ornamentales. Caminando por estos senderos se aprecia una gran cantidad de aves y se experimenta una paz y una calma apropiada para los estudios y la meditación, explica la hermana Mariela.

La directora afirma con orgullo que estas enseñanzas en materia ecológica no se han quedado allí. El año pasado se graduó la primera promoción de bachilleres en ciencias con énfasis en saneamiento y salud ambiental. “Es por eso que la proyección nuestra es más que todo ecológica, tratando de darle fuerza a la parte ambiental”, añade.

Churuquita Chiquita, para la directora, es el lugar ideal para la enseñanza de la agricultura; “un ambiente verde donde los habitantes han aprendido lo que es el medio ambiente y nosotros tratamos de fortalecer esos valores ecológicos”.

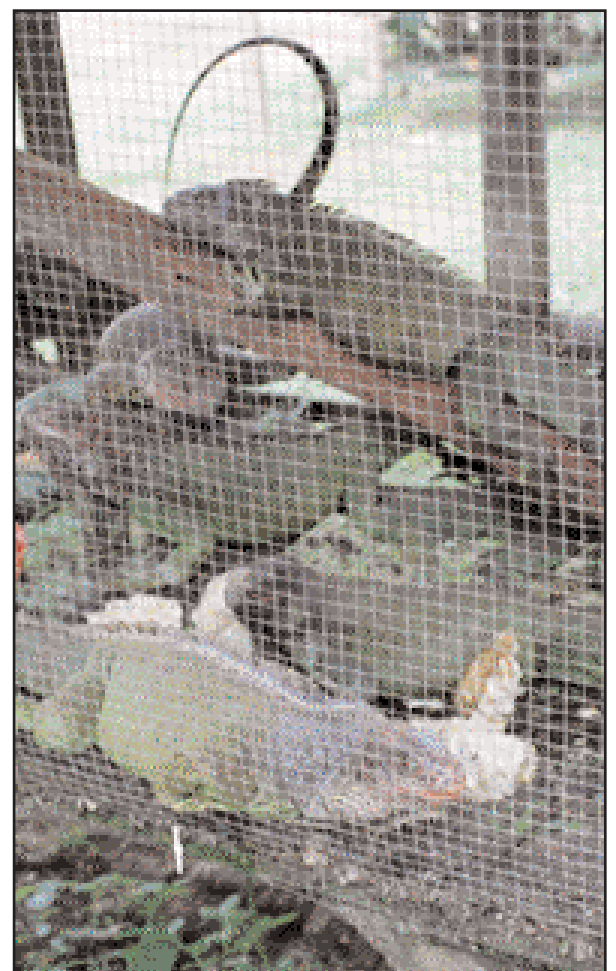
Yeniveth Urbina Milock, profesora de biología, ciencias naturales y formación ecológica explica que el principal objetivo de este plantel es que los jóvenes aprendan “que tienen la responsabilidad de cuidar los recursos naturales de los cuales disponemos, que hagan uso racional de los mismos”.

Como parte de su educación ambiental los estudiantes han llevado plantas de todo tipo; maderables, ornamentales y frutales, para la siembra, explica la profesora.

Casi como si se tratase de la más importante de sus



Los estudiantes invierten tiempo en mantener los siembros, plantar flores y criar animales de corral como patos e iguanas.



materias, los estudiantes han adoptado una coneja pintada llamada “Estrellita”, a la que cuidan y alimentan.

Edgardo Soto, que también cursa el III año del colegio, se ha transformado en un experto en la materia del cuidado de este animal en peligro de extinción.

“En la escuela aprendemos muchas cosas, primero que nada que cuidando a estos animales no se van a extinguir; como está pasando con el conejo pintado”, afirma este alumno.

Por su parte, Yetzabel González, compañera de Edgardo, asegura que ha aprendido la importancia de la reforestación porque de lo contrario “las consecuencias las pagan los animales por la injerencia de la población que muchas veces no tiene conocimiento de los problemas que puede causar”.

Un lugar para vivir la historia

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Localizado en el Casco Viejo de la ciudad, el Museo Interoceánico del Canal ofrece a quienes lo visiten la oportunidad de aprender sobre la historia de nuestro país, su gente y su Canal.

El museo ocupa un antiguo edificio, estrechamente ligado a la historia del Canal. Este edificio fue construido en 1875 para servir como Gran Hotel a los visitantes al Istmo de Panamá. En 1881, la Compañía Universal del Canal Interoceánico lo compra para albergar sus oficinas administrativas durante la construcción francesa de la vía interoceánica. En 1904 pasa a ser propiedad del gobierno Estadounidense y desde 1910 albergó oficinas públicas del gobierno panameño, siendo la sede de los Correos y Telegráfos Nacionales antes de convertirse en museo.

El museo fue inaugurado el 9 de septiembre de 1997, durante la celebración del Congreso Universal del Canal de Panamá. La antigua lámpara del faro ubicado en Punta Toro, Isla Grande, da la bienvenida a los visitantes. Esta lámpara fue reemplazada en el año 1972 por un nuevo sistema automático operado por baterías. Mide 6 pies de alto y 3 de ancho y funcionaba con aceite. Una interesante explicación sobre la función de los faros y su significado acompaña a este objeto de colección.

Los tres pisos de este edificio contienen exhibiciones interesantes que nos llevan a través de la historia de nuestro país. Iniciamos con el descubrimiento de nuestro país por Cristóbal Colón y hacemos un recorrido por la historia y sus hechos más significativos, hasta el 31 de diciembre de 1999 cuando la presidenta Mireya Moscoso recibió las notas protocolares que transfirieron la administración del Canal y sus áreas de operación a la República de Panamá.

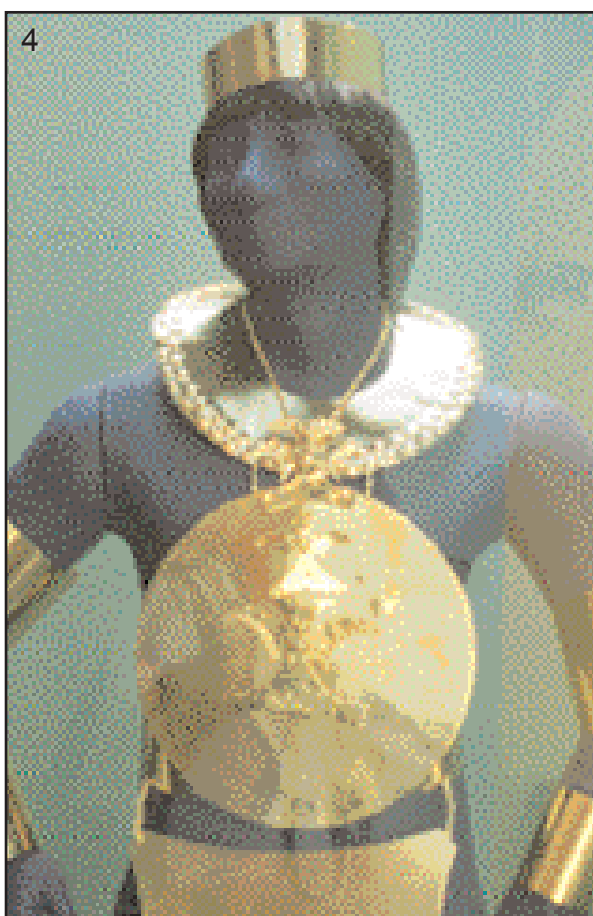
En otra sala conocemos cómo era la vida en Panamá a inicios del siglo XX, mientras que otra exhibición nos enseña el papel que ha jugado el Canal en la economía panameña, además de hacer un alto para conocer la numismática panameña.

Todas las exhibiciones cuentan con una gran cantidad de objetos históricos valiosos que hacen de ésta una experiencia memorable.

El museo cuenta con un grupo de guías que disiparán cualquier duda o pregunta que usted tenga sobre las exhibiciones permanentes.

El Museo Interoceánico del Canal puede ser visitado de martes a domingo, en horario de 9:30am a 5:30 pm y constituye una experiencia educativa interesante, en especial para los jóvenes y niños que pueden ampliar sus conocimientos sobre la historia de nuestra patria y la del Canal, del que todos somos accionistas.

Armando De Gracia



1. Fachada del Museo. 2. Turistas aprecian las exhibiciones. 3. Lámpara del faro de Punta Toro. 4. Accesorios de oro utilizados por indígenas panameños. 5. John Stevens en su estudio. 6. Vista lateral del edificio.

Recuerdos de la infancia

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

El 30 de junio de 2004, Leonard Foote pisó la escalera del antiguo edificio 33 que alojó la Oficina Principal de la División de Dragados de 1937 a 1995, donde trabajó su padre como asistente del superintendente hasta la Segunda Guerra Mundial. Al acercarse al antiguo edificio, Foote casi se lanza del automóvil todavía en movimiento. ¡Ése es el edificio! ¡Allí estaba la oficina de mi papá! Y este hombre de 65 años se convirtió por unos instantes en aquel niño que alguna vez acompañó a su papá al trabajo. Leonard nació en Panamá en 1939 y vivió en la casa 174 de Gamboa hasta que la familia se mudó a Estados Unidos.

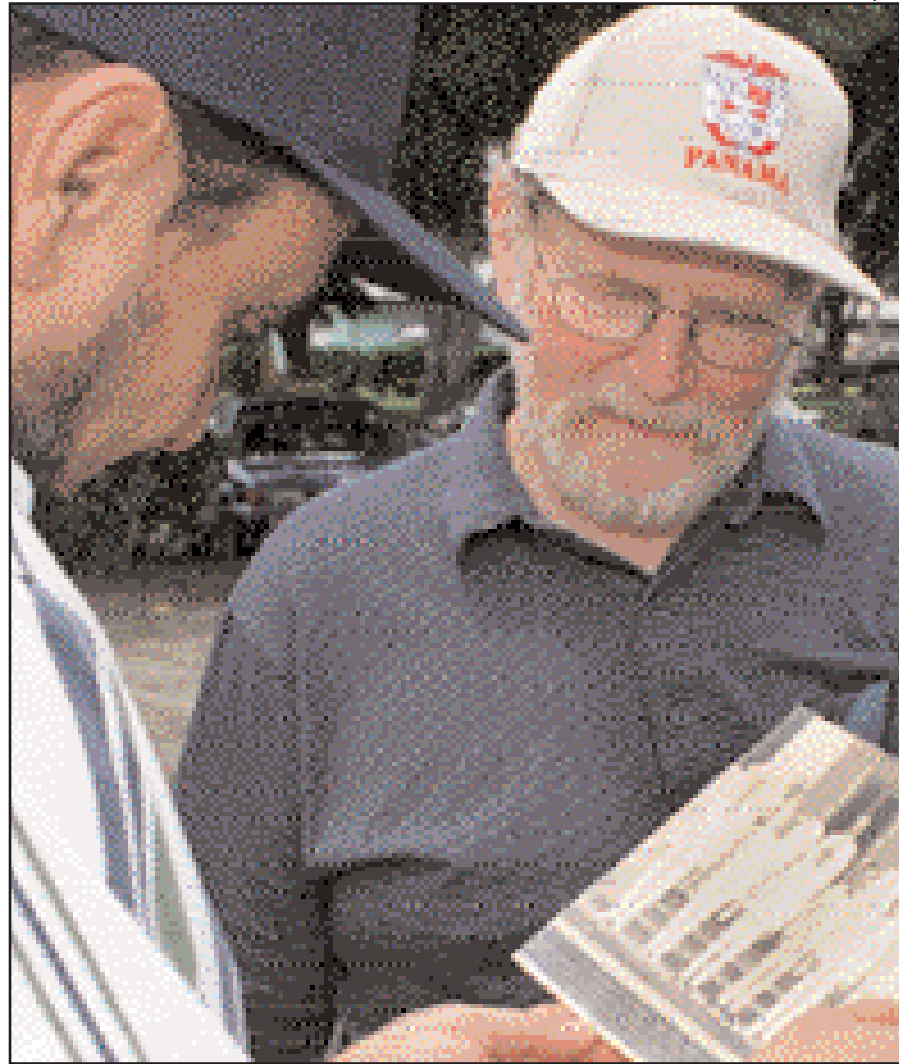
Recordar y aprender

En el edificio 37, que alberga ahora las oficinas principales de la División de Dragado, Señalización y Grúas, el ingeniero Carlos Rodgers de la Unidad de Programas y Proyectos de Ingeniería, esperaba a los visitantes. Leonard y su esposa Kathleen conocieron sobre la misión, funciones e historia de la división, en una presentación oral y visual muy bien documentada, la cual incluía un segmento de voladuras en video.

La división fue creada en 1914 en Paraiso explicó Rodgers, y en 1936 fue trasladada a Gamboa debido al acceso equidistante a las esclusas del Pacífico y del Atlántico, y a la facilidad para descargar el material dragado del Corte Gaillard, en áreas fuera del cauce de navegación en el Lago Gatún. Reorganizada recientemente en dos secciones (Logística y Operaciones) y tres unidades, la división cuenta actualmente con más de 700 empleados.

Un recorrido interesante

Después de la presentación, la familia Foote observó la draga Rialto M. Christensen frente a la Oficina Principal de la División, la cual estaba



Leonard Foote observa con atención una foto histórica que le muestra el ingeniero Rodgers.

en acción, excavando cerca del banco oeste del Canal. La Christensen es una draga de cucharón que se asemeja a una excavadora de tierra. El cucharón de esta draga puede excavar hasta 18.29 metros bajo el agua y es capaz de alcanzar el fondo, recoger el material de dragado y regresar a la superficie en 60 segundos. Rodgers les explicó que las dragas no tienen propulsión propia. “Dependen de los remolcadores para poder moverse”, dijo. Los Foote pudieron observar el material dragado, siendo depositado por la Christensen en barcazas de vaciamiento, las cuales semejan enormes panzas vacías que esperan

llenarse de material de dragado.

El equipo flotante de la división, incluye también a las grúas flotantes, remolcadores, lanchas de trabajo y barcazas. Las barcazas transportan el combustible y agua potable necesario para los equipos flotantes, durante su operación.

Las grúas flotantes son maquinarias realmente pesadas y figuran prominentemente en la historia de la División. La familia Foote observó con admiración a la grúa Hércules en operación, la cual reemplaza en forma temporal a la Titán, mientras ésta es reacondicionada en los talleres de Astilleros Industriales de la ACP. La

Hércules utiliza vapor y es la más veterana de las grúas del Canal de Panamá, ya que fue construida en 1915. También observaron a la grúa Goliath, la cual puede levantar cargas de hasta 100 toneladas, pero también puede ser empleada como draga para trabajos precisos de dragado. Contrario a ésta, el barco-grúa Oceanus, tiene propulsión propia y es el equipo flotante de salvamento por excelencia gracias a su grúa de 75 toneladas de capacidad. Es el más grande de los equipos flotantes con propulsión propia pero es a la vez, lo suficientemente pequeño para transitar en las aguas canaleras entre los barcos que navegan por la vía, cuando se requiere una acción rápida de salvamento.

La división actualmente efectúa trabajos de enderezamiento en ciertas bordadas del Corte, labor que incluye perforación, colocación de explosivos y voladuras, las cuales se efectúan siguiendo estrictas normas de seguridad. Por suerte, Leonard ya había visto las explosiones en secuencia gracias a la magia del video presentado a él por Rodgers, porque quería quedarse a ver el espectáculo. “La voladura será más tarde, ya que tenemos que esperar el espacio disponible en el cual no esté pasando ningún buque”, explicó Rodgers.

“¡Agua, máquinas enormes, excavaciones! ¡El sueño de todo niño!”, exclamó Foote al ver la draga Mindi en acción. Esta draga de corte y succión fue renovada con 10,000 caballos de fuerza. La draga Mindi excava el material de dragado del fondo del Corte, el cual es succionado y transportado hacia las áreas de depósito por medio de un sistema flotante de tuberías.

Leonard Foote quedó muy impresionado con el Canal de Panamá. “Cada buque que veo salir, como si saliera de la jungla, me asombra. Me siento tan orgulloso de ser panameño, porque los panameños están manejando muy bien el Canal”, manifestó.

¡A capacitarse tocan!

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

A través de exhibiciones, juegos interactivos, pruebas y concursos, trabajadores de las Esclusas de Miraflores conocieron con detalle qué ofrece la División de Capacitación y Desarrollo de la Autoridad del Canal de Panamá.

Esta “feria de servicios”, organizada por el grupo de capacitadores del Centro Ascanio Arosemena, ofreció a los visitantes la oportunidad de conocer los diferentes cursos y seminarios que ofrece esta División a la fuerza laboral del Canal, de manera divertida y amena. Hubo simuladores de soldadura, de navegación, pruebas de resistencia y concursos varios, donde los trabajadores pusieron a prueba sus conocimientos.

También participaron la División de Protección del Canal, ofreciendo información sobre el trabajo que realizan y la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal, explicando su misión y función.

“El entusiasmo de la gente al participar en las actividades que se ofrecían fue lo más gratificante y el mejor premio al esfuerzo que hicimos. Los resultados nos permitirán incorporar en nuestros cursos de capacitación aquellos que son de importancia para el trabajador de campo, y que a través de las encuestas realizadas nos indican”, comentó Orlando Allard, gerente de la División de Capacitación y Desarrollo.

“Los colaboradores de la Esclusa de Miraflores estaban muy agradecidos por haber podido conocer, aquí en su sitio de trabajo, una demostración de los servicios



Armando De Gracia

que ofrece la División de Capacitación”, agregó Eduardo Hevia, superintendente de las Esclusas.

La feria de servicios se realizó en el salón de Capacitación de las Esclusas de Miraflores. Otros eventos similares se estarán programando en otras áreas operativas remotas, con el objetivo de que más colaboradores participen en los seminarios y cursos de capacitación que ofrece el Canal en beneficio de sus trabajadores.

Bitácora del Plan Maestro

La Demanda: Componente Vital del Plan Maestro

Rodolfo Sabonge
(Primera entrega)

La demanda del Canal la determinan dos componentes principales: el movimiento de carga que surge del intercambio comercial, y la ubicación del punto de origen y destino de la misma, que encuentran en la ruta por Panamá la opción más económica y confiable. La naviera es el transportista de la carga. En algunos casos, dependiendo del contrato de transporte, la naviera provee el servicio completo, incluyendo las porciones terrestres. De ahí que la demanda del Canal sea una demanda derivada, pues a pesar de que la relación comercial del Canal es con las navieras, la demanda real la define la carga y su ruta de transporte.

Segmentación del Mercado

El comercio marítimo internacional está conformado por una multiplicidad de rubros que se transportan en diferentes tipos de buques.

Graneles secos, que incluyen los granos como maíz, soya, trigo, y otros graneles como mineral de hierro, carbón, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes, cobre, aluminio, azúcar, sal, cemento, astillas de madera, que se transportan en buques graneleros.

Graneles líquidos, que incluyen el petróleo crudo, productos derivados del petróleo (diesel, gasolina, combustible de aviación, gas licuado), productos químicos, entre otros, los cuales se transportan en buques cisterna o tanqueros.

Productos refrigerados, que incluyen frutas, carnes, productos lácteos, que se transportan en buques refrigerados.

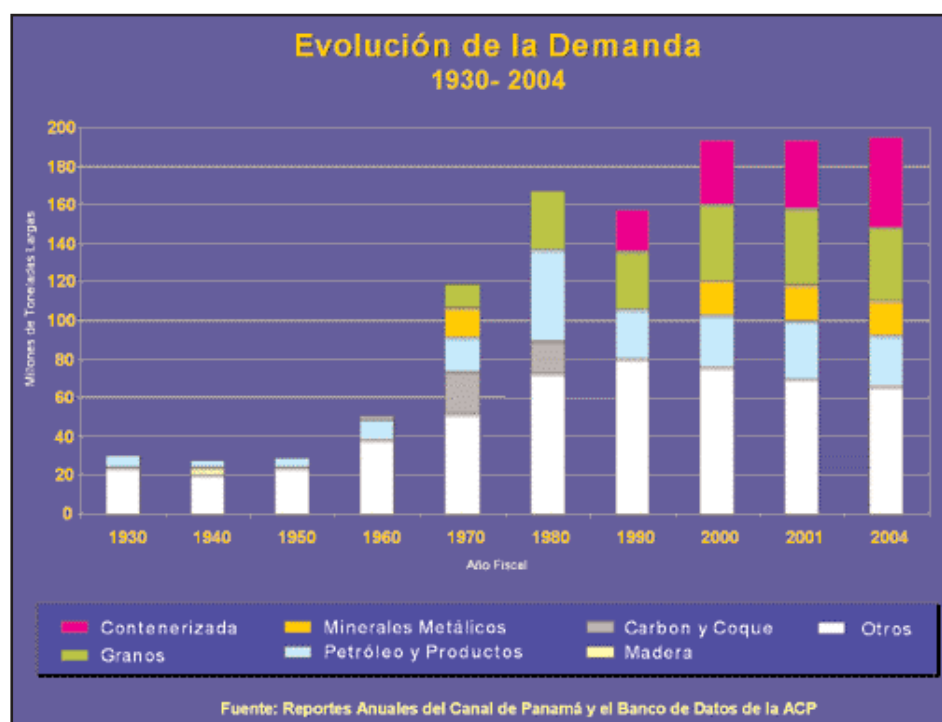
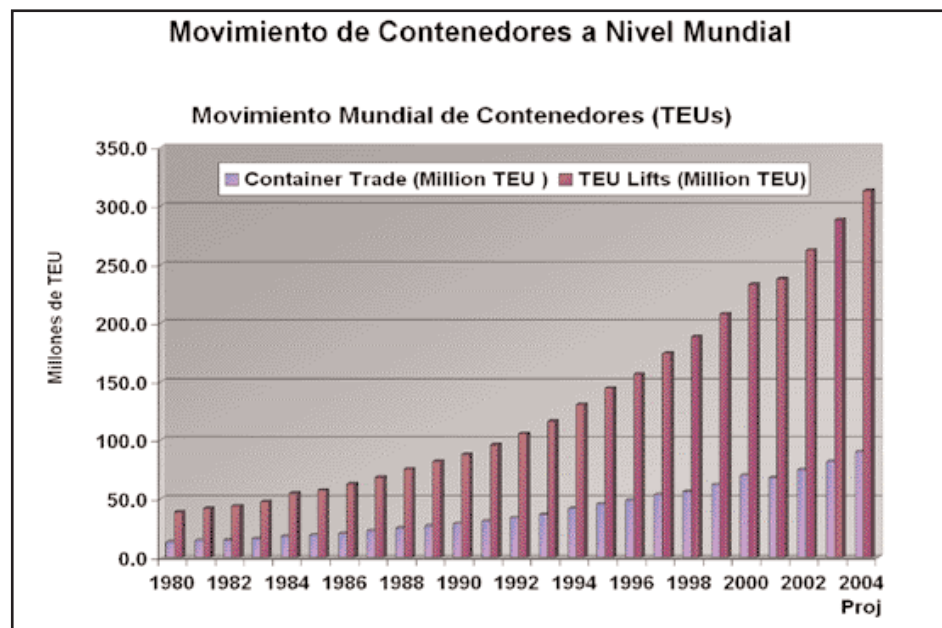
Productos manufacturados o procesados, que son cargados en contenedores para luego ser transportados principalmente en buques porta-contenedores. En la actualidad, muchos otros tipos de buques están cargando contenedores sobre cubierta.

Vehículos, camiones y carga de proyecto, que se transportan en buques porta-vehículos y Ro-Ros (Roll On- Roll Off).

Otros rubros, que se transportan en buques de carga general.

Cruceros, otra parte de la demanda del Canal, que es totalmente diferente a los segmentos de carga, que ve al Canal y a Panamá como un destino turístico. Este segmento además contribuye a la industria de turismo nacional ya que una parte de estos buques atracan en puertos locales y desembarcan pasajeros que le generan ingresos adicionales a la economía panameña.

La demanda del Canal es dinámica y depende de factores que están fuera del control del Canal, tales como, la situación económica mundial, precios de las mercaderías, tasas de cambio, variaciones en el clima, hábitos de consumo, tecnología, demografía, disponibilidad de buques, desarrollo de infraestructura



portuaria y de transporte terrestre, y competencia de rutas alternas. De ahí que la función de mercadeo en el Canal esté enfocada fundamentalmente a la planificación, al desarrollo de pronósticos, al análisis de la competitividad de la ruta y los factores que la afectan, a identificar las necesidades y preferencias de los clientes, a la evaluación de la estructura y estrategia de precios y a la comunicación con la comunidad marítima y comercial internacional.

Historia, situación actual y proyecciones futuras de la demanda

A lo largo de su historia, la demanda del Canal ha cambiado significativamente. Durante las primeras cinco décadas de funcionamiento del Canal, la mayoría de la carga se transportaba en buques de carga general por lo que éstos predominaban en el tráfico por el Canal. Estos buques eran en su mayoría de tamaño pequeño y mediano. Con el advenimiento de la crisis energética durante la década de los setentas se incrementó el tráfico de petróleo y productos derivados, y paulatinamente fue aumentando el tamaño del buque. Con

la apertura del oleoducto transistmico, el segmento de graneles líquidos pasó a un segundo lugar y el segmento de graneles secos lo reemplazó hasta el año 2002.

El incremento en el tamaño del buque reduce los costos de transporte por unidad de carga transportada y hace más eficiente la operación del mismo. Esta tendencia de crecimiento en el tamaño del buque ha continuado prácticamente en todos los segmentos de mercado del Canal.

Durante las décadas de los ochenta y noventa, con el traslado de las manufacturas de productos terminados a los países asiáticos, aumentó la carga transportada en contenedores lo que también resultó en el desarrollo de puertos especializados para contenedores tanto en Asia, como en los principales centros de distribución y consumo. La creciente utilización del contenedor como medio de embalaje dio origen al desarrollo del transporte multimodal y el resurgimiento de los ferrocarriles en los Estados Unidos y Europa.

El autor es Director de Planificación Corporativa y Mercadeo.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1912 – Hace 92 años

El peaje del Canal de Panamá fue anunciado en la proclamación del Presidente de los Estados Unidos William Howard Taft el 13 de noviembre. Los navíos mercantes que llevaran pasajeros o carga, pagarían en base a su capacidad de ganancia. Naves en lastre (sin carga) pagarían 40 por ciento menos.

El contingente obrero en el Canal y el ferrocarril era de 40,159 personas hacia fines de noviembre de este año. El personal incluía 3,499 empleados por los contratistas en las compuertas de las esclusas y trabajo similar, y el desarrollo de la maquinaria de esclusas a ordenes del sub-jefe de ingenieros del Canal de Panamá.

El total de la excavación del Canal al 1º de noviembre era de 182,991,045 yardas cúbicas. Faltan 29,235,955 de yardas cúbicas para excavar el Canal completo.

1937 – Hace 67 años.

El 24 de noviembre de 1937, las cenizas del General Jay J. Morrow, tercer Gobernador de la Zona del Canal, fueron esparcidas en las aguas del Río Chagres que corrían hacia el vertedero de Gatún. La bendición la hizo el Padre E. J. Cooper; regaron flores en el agua muchachas de la entonces famosa "Red, White, and Blue Troop" y finalmente se escuchó un saludo de 11 cañonazos.

1952 – Hace 52 años

El tráfico del Canal y los peajes rompieron todos los récords previos durante el mes de octubre, de acuerdo con las estadísticas finales del mes dadas a la publicidad el 17 de noviembre de este año. Se registraron 674 tránsitos por embarcaciones de alto calado y los peajes llegaron a \$2,917.634.

1961 – Hace 43 años

Numerosos residentes de la Zona del Canal, encabezados por el Gobernador W.A. Carter, se unieron a sus vecinos panameños para celebrar el Día de la Bandera y presenciar un desfile de 3 horas como parte de la celebración del 58º aniversario de la Independencia de Panamá. Hablando en español, el Gobernador recibió a las autoridades y espectadores en el Triangulo Shaler para la ceremonia del saludo a la bandera.

Medio siglo después

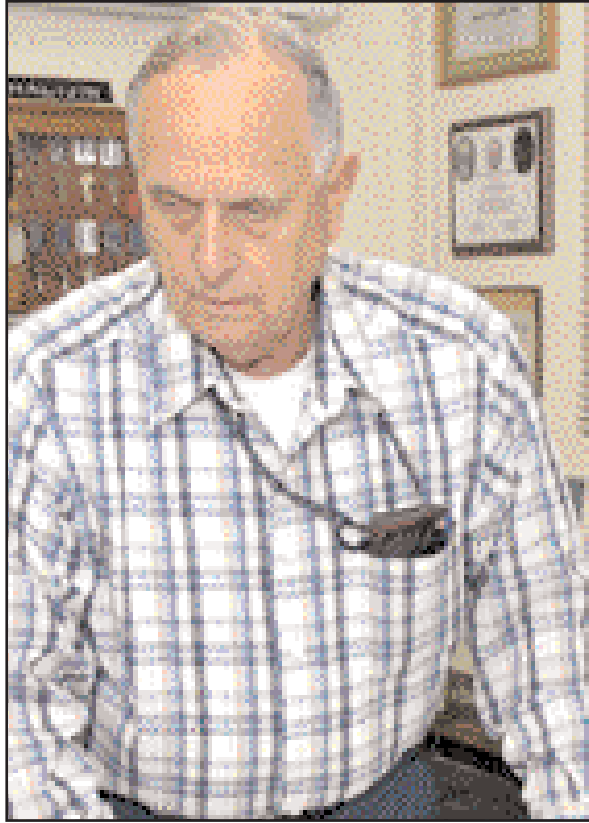
Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

A finales de los años 40 el mundo se recuperaba de los estragos de la Segunda Guerra Mundial. En 1949 se establecía la Organización del Atlántico Norte (OTAN) y asomaba tímida la Guerra Fría; ese año el Canal cumplía 35 años de funcionamiento y el escritor argentino Jorge Luis Borges publicaba El Aleph. Así andaba el mundo cuando Charles Hinz, entonces con 18 años, comenzó a trabajar en el Canal. Cincuenta y cinco años después y a punto el Canal de cumplir 90 años, Hinz continúa formando parte de la vía interoceánica y ahora como su trabajador más antiguo.

Hinz es hoy Capataz General de Construcción y Mantenimiento de Instalaciones de la División de Ingeniería en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Chalijín, como castellanizaron sus compañeros su nombre, cuenta ya con 52 años de servicios en el Canal. Su historia allí comenzó en 1949 como ayudante de almacenista en la División de Almacenes. Seis meses después partió a Estados Unidos a jugar béisbol profesional.

Luego de ello obtuvo un empleo en la División de Edificios (1951). Dos años después Hinz se ve obligado a abandonar el Canal para enrolarse por dos años en el ejército de Estados Unidos.

De vuelta en Panamá fue reasignado a trabajar en el



Armando De Gracia

Sector Atlántico. Allá trabajó por los próximos 25 años. De allí que sea considerado aún hoy como colonense.

En ese lapso laboró 12 años en el Taller de Hojalatería y cuando se abrió una vacante para trabajar con equipo pesado, aprovechó la oportunidad y fue seleccionado. Trabajó con grúas, equipo pesado y cuadrillas de construcción en varios proyectos y también estuvo encargado de reemplazar pilotes en los muelles, además de participar en los reacondicionamientos de las esclusas.

Durante sus años en Colón llegó a ser Capataz y luego Capataz General. En 1984, se abrió una posición en Balboa y el destino le hizo ocuparla. A pesar de estar acostumbrado a su gente de Colón, decidió mudarse a Balboa y desde esa fecha ocupó el cargo de Capataz General de Construcción y Mantenimiento de la División de Mantenimiento.

Hinz mira hacia atrás y siento orgullo por lo hecho: “Me siento sumamente afortunado de haber tenido la oportunidad de participar en el Canal. Es una empresa, sin igual. Estoy muy orgulloso de eso”.

Chalijín ve en los trabajadores jóvenes del Canal una gran responsabilidad. “A ellos les toca mantener los niveles de calidad; ese orgullo por el trabajo bien hecho, y toda la responsabilidad que eso involucra”.

Cercano a cumplir 90 años de operación, al hablar sobre el futuro del Canal, Hinz es optimista. “Veo el futuro positivo. El Canal tiene que estar muy pendiente de lo que pasa en el mundo. Solo así seguiremos teniendo un Canal de primer nivel”.

Por una opción diferente

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Las cosas no son como antes, cuando hombres y mujeres desempeñaban roles y carreras distintas y bien definidas. Para los hombres la albañilería, ingeniería o mecánica; y las mujeres secretarías, enfermeras o amas de casa. Antes estas características eran fácilmente definibles, pero hoy no. Al menos no lo es en Panamá donde desde hace unos años ellas asumieron retos y posiciones que antaño sólo se reservaban para hombres.

Ivette Bourette es una de esas mujeres que se atrevió a enfrentar nuevos retos. Hoy es supervisora en la división de Electrónica y Telecomunicaciones de la Autoridad del Canal de Panamá.

Trabaja en el Canal desde 1981, cuando empezó en la oficina de prensa y más tarde, en 1988, ingresó en la división donde hoy se desempeña. Admite que fue un cambio drástico, pero que valió la pena.

Bourette señala que “en Panamá estamos llenos de oportunidades donde las mujeres pueden encontrar caminos que no son los tradicionales. Hay que olvidar el temor de que no lo podemos hacer”.

Las experiencias de Ivette y de otras cinco trabajadoras de la ACP fueron el tema central del panel “Retos de las carreras no tradicionales”, dirigido a estudiantes de colegios secundarios de la capital.

También participaron Sixta Díaz, supervisora de mantenimiento en las Esclusas de Miraflores; Mariela Aragón Chiari, mecánica instrumentista en la Planta Potabilizadora de Miraflores; Oneida Ferreira Ortiz, capataz operadora de lanchas a motor y Cristobalina Botello, investigadora de historia laboral.

La directora nacional de la mujer del Ministerio de la Mujer, la Juventud y la Familia, Elida López de Tulipano explicó que en lo que respecta a carreras no tradicionales en las últimas décadas “se ha dado una evolución con respecto a la inclusión de las mujeres en carreras o en oficios no tradicionales”.

Cuando se habla de carreras tradicionales y no tradicionales, según la funcionaria, “se trata de ese rol sexista que la sociedad impuso a mujeres y hombres donde determinadas características de trabajo eran relacionadas con la mujer y otras con el hombre”.

A juicio de Tulipano un ejemplo de la capacidad de las mujeres es el Canal ya que desde hace mucho tiempo “le dio a la mujer panameña la oportunidad de mostrar



Armando De Gracia



Arriba, una panorámica de la concurrencia. Abajo a la izquierda, Ivette Bourette de la ACP; a la derecha, la estudiante Jemima Marín, de sexto año del Instituto Comercial Bolívar.

su capacidad de hacer trabajos no tradicionales”.

Mariela Aragón Chiari, mecánica instrumentista, señaló que ingresar en este campo “ha sido una excelente experiencia; me ha dado la oportunidad de incursionar en un mundo diferente, de conocer más de lo que se hace en el Canal”.

Tras escuchar las experiencias de estas trabajadoras de la ACP, Jemima Marín, estudiante de sexto año del Instituto Comercial Bolívar señaló que las carreras no tradicionales son “una puerta que se le abre a las mujeres, hemos evolucionado tanto que ahora nos

damos cuenta que las mujeres tenemos la capacidad de desempeñarnos en cualquier carrera”.

Janet Campines, del colegio Richard Neuman advirtió que “nosotras tenemos derecho a escoger nuestras carreras, de cualquier tipo”.

Tilcia McTaggart, de Igualdad de Oportunidades de la ACP explicó que la institución participa activamente de la red oficinas de igualdad de oportunidades para la mujer, que está bajo la Dirección Nacional de la Mujer.



El Canal en imágenes



- (1) Pedro Miguel en la madrugada: Javier Conte, conductor
- (2) Empate del Puente Centenario: Capitán Aquilino Sieiro, Remolcador Paz
- (3) Tormenta sobre el Canal: Lorena Tejera, Sección de Almacenes

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



Y llegó el “Cocuyo” a la Cuenca

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Los habitantes de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá ya cuentan con un medio impreso en el que podrán encontrar información relacionada con las actividades que realiza la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en la región.

Las páginas de “Cocuyo”, el periódico de la Cuenca, también recogerán información variada sobre las costumbres, tradiciones e historia de los diferentes pueblos.

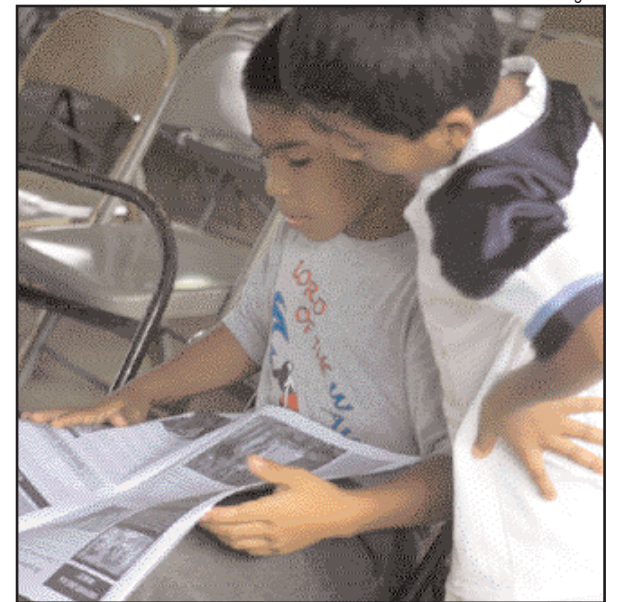
Reportajes sobre su gente y las actividades que desarrollan serán otros de los temas a cubrir.

“Con el lanzamiento de este periódico queremos estrechar los lazos de comunicación entre la ACP y los habitantes de la Cuenca”, comentó Luis Alvarado, gerente de la División de Administración Ambiental.

Recordó que durante las mesas de trabajo realizadas por la ACP con campesinos de la región, éstos pidieron que se reforzara la comunicación entre la institución y las comunidades. Ese compromiso lo honramos hoy con la publicación de Cocuyo, añadió Alvarado.

Por su parte, Jerry Salazar, ministro para Asuntos del Canal indicó que el periódico será un instrumento de “doble vía”, a través del cual la ACP informará a los moradores de la Cuenca, pero también recibirá de ellos información valiosa que será publicada.

El lanzamiento oficial de “Cocuyo” tuvo lugar el pasado 15 de julio en Coclesito para beneplácito de muchas personas que lo acogieron con simpatía, entre ellos niños que disfrutaron la sección infantil



Omar Rodríguez

Néstor Ayala

que contiene chistes y adivinanzas.

El periódico circulará cada dos meses y es una producción de la Gerencia de Administración Ejecutiva, bajo la responsabilidad de la División de Administración Ambiental de la ACP.

Aprovecha las **vacaciones** y **ven** a tu Canal

PROMOCIÓN ESPECIAL POR VACACIONES

Estudiantes menores de 18 años:

Entrada gratuita a las exhibiciones

Salas de exhibición abiertas de 9 a.m. - 5 p.m. Taquilla abierta hasta las 4 p.m.
 Para información sobre tarifas especiales llamar al 276-4325 o 276-6449

*Centro de Visitantes de Miraflores
 una ventana al Canal...*

