

## Reto y oportunidad



Trabajadores canaeros tendrán la responsabilidad de armar las nuevas locomotoras de la ACP.

PAG >4

## Por la conservación



Bitácora del Plan Maestro: propuesta para un desarrollo sostenible.

PAG >9

## Vázquez en el MEF



Actuará también como Presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

PAG >3

# Los primeros noventa

*El Canal arribó a sus 90 años en plena evolución como factor cada vez más influyente en el desarrollo del país. Sus más de ocho mil empleados reafirman su compromiso con todo lo que la vía simboliza en la historia de Panamá.*

6 y 7 ♦

Marco González



## CORRESPONDENCIA

Señor  
Octavio Colindres

No nos conocemos pero siempre leo el suplemento El Faro de la Autoridad del Canal. Mi padre se jubiló en la "Panama Canal Commission" y siempre estamos informados de la ACP. Es muy bueno su suplemento y quiero felicitarlo por su trabajo.

Trabajo en el populoso barrio de San Miguelito en la Escuela República de Corea en Samaria y me atreví a escribirle porque me gustó sobre todo el artículo que sacó esta semana sobre un colegio del interior que hace proyecciones ecológicas; por tal motivo quisiera invitarlo a nuestro colegio para ver un proyecto que tenemos con los estudiantes niños de primaria, padres de familia y maestros con el huerto escolar donde los mismos muchachos, con la ayuda del Director y maestros, sembraron tomates, pepinos y otros vegetales. Aprovechando el aniversario de la escuela en octubre me es grato hacer de su conocimiento mi interés que usted nos tome en cuenta escribiendo sobre nuestra escuela, el huerto y nuestro aniversario.

Sin más que agregar, solo deseando que su respuesta sea positiva.

Atentamente,

Prof. Cristóbal Roberts O.

## La foto

Maricarmen Sarsanedas



Comparación sin palabras.

## De la Administración

## Mejor que nunca

A nueve décadas de su inauguración el Canal de Panamá conserva su valor como expresión del tesón humano. Esta, como toda empresa verdaderamente colosal, representa el triunfo sobre las adversidades circunstanciales que, en el caso de la vía interoceánica, fueron de dimensiones titánicas.

A ojos ajenos el Canal de Panamá es el mismo de los tiempos de su apertura ya que su imagen exterior muestra pocos cambios apreciables; y ello es uno de sus valores. No obstante, la obra misma ha sido objeto de modificaciones con la incorporación de los más avanzados elementos tecnológicos desarrollados en los últimos 90 años en el mundo. Esta conjunción de factores hace de su infraestructura operativa un organismo vivo y dinámico en evolución permanente.

Uno de los aspectos que marca cambios fundamentales en la existencia y en las características del Canal es su actual gestión administrativa, orientada bajo los criterios de la rentabilidad y de la rendición de cuentas a sus accionistas. En tal sentido el Canal es hoy un activo del progreso del país.

Esto compromete aún más el desempeño de los hombres y mujeres que trabajamos en la ACP para honrar lo que el Canal simboliza en la historia de nuestra nación; y lo que está llamado a alcanzar en beneficio de los panameños. Por ello decimos orgullosos: el canal es panameño, tiene 90 años y trabaja mejor que nunca.

El Canal es hoy un  
activo del progreso  
del país.



## 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





# Nuevo titular del MEF

Armando De Gracia

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

El presidente electo de la República, Martín Torrijos E., anunció la designación del Doctor Ricaurte Vásquez Morales como nuevo titular de Economía y Finanzas. Vásquez Morales, quien venía desempeñándose como subadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá, actuará también como Presidente de la Junta Directiva de la ACP.

Con estudios especializados en matemáticas y estadísticas, Ricaurte Vásquez es Doctor en Economía Administrativa por el Instituto Politécnico de Rensselaer de Troy, Nueva York. Cuenta además con una Maestría en Economía de la Universidad del Estado de Carolina del Norte.

En 1977 fue una de las ocho personas distinguidas por el Programa Estudiantil Internacional de la Fundación Fullbright con motivo de la celebración de su Aniversario de Plata.

Fue designado por la Junta Directiva de la ACP como Subadministrador del Canal el 27 de mayo de 1999. Hasta enero del 2002 Vásquez también se desempeñó como Director de Finanzas del Canal de Panamá, cargo que desde 1996 ejerció inicialmente para la



Comisión del Canal de Panamá.

Ha cubierto responsabilidades ejecutivas en los sectores público y privado. Fue Ministro de Hacienda y Tesoro en 1984 y Ministro de Planificación y Política Económica entre 1984 y 1988. En 1995 fue jefe de equipo Negociador de la Deuda Externa para el Gobierno de la República de Panamá. Fue igualmente analista económico de The Chase Manhattan Bank, N.A. Panamá; consultor económico de la Cámara Panameña de la Construcción y Economista en la Corporación de Cobre de Cerro Colorado, Londres-Panamá.

Ha formado parte de las juntas directivas de Petroterminal de Panamá, S.A.; Corporación de Desarrollo Minero Cerro Colorado Panamá, y Panama Holdings Inc.

El Doctor Vásquez ha liderado cambios y ejecuciones en los sistemas financieros de la Autoridad del Canal dirigidos a potenciar la eficiencia y la eficacia de la empresa. Ha tenido la responsabilidad de coordinar y supervisar los trabajos del equipo encargado de la formulación del Plan Maestro de la ACP, al tiempo que ha promovido la institucionalización de los programas El Canal de Todos y Verano Cultural de la ACP.

# Cómo prevenir accidentes

Armando De Gracia

Redacción El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La seguridad y la prevención de accidentes es una de las principales preocupaciones de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) por la naturaleza de las labores que se desarrollan a diario en la vía acuática.

Para prevenir accidentes de cualquier tipo se adoptan múltiples medidas de prevención que repercuten directamente en el bienestar de los empleados.

Anualmente el Departamento de Seguridad y Ambiente organiza una campaña de prevención, que este año se centró en la investigación de accidentes.

El especialista en Seguridad y Salud Ocupacional de la Autoridad del Canal de Panamá, Carlos Sánchez, explicó que “el mensaje que estamos transmitiendo es la importancia de estar preparados cada vez que ocurre un accidente y de dedicarle el tiempo y la formalidad debida a la investigación de estos hechos”.

Sánchez añadió que “el tema de la semana ha sido la investigación de accidentes porque ese es un tema que hemos detectado que requiere de atención, especialmente lo relativo a los informes de investigación de accidentes internos y los que se envían a la Caja de Seguro Social”.

Además resaltó la importancia de la entrevista que se le debe hacer al accidentado y a los testigos, la cual debe ser debidamente preparada y realizarse en un ambiente confortable, de manera

que se puedan lograr y establecer recomendaciones y controles efectivos.

Durante la semana del 26 al 29 de julio de 2004 se realizaron talleres sobre investigación de accidentes en las diferentes unidades operativas, en el atlántico y el pacífico.

Uno de los objetivos de los talleres fue el de “mejorar la información que se coloca en los recortes o informes de accidentes, hacerlo de una manera uniforme y que haya una participación que nos permita llevar a cabo una labor preventiva”.

Como parte de esta actividad se celebró recientemente un simposio sobre la prevención de accidentes al que se invitaron a otras instituciones gubernamentales y privadas: la Caja de Seguro Social y la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y la Compañía de Seguros Ducret.

El simposio fue dirigido a supervisores y especialistas de distintas divisiones operativas dentro de la ACP.

El objetivo principal fue evaluar los aspectos metodológicos y las técnicas de investigación de accidentes que realiza la División de Seguridad, la Junta de Inspectores, el Programa de Salud Ocupacional y Protección del Canal de la Autoridad del Canal, de manera que se logren establecer las causas que dieron origen al accidente.

Por su parte el agente del tránsito Ronnie Robinson, investigador de accidentes en la dirección de operaciones del Tránsito, explicó a los asistentes al simposio las causas y circunstancias de los accidentes



vehiculares y cómo prevenirlos mediante las investigaciones.

Reylando Hoquee, inspector de seguridad industrial de la CSS, quien también participó en el simposio, manifestó que uno de los propósitos principales de la investigación de accidentes es determinar las causas que le dieron origen.

Sobre esta actividad Hoquee expresó: “lo más importante es que la ACP nos llama a brindar capacitación e información porque mientras más personas estén informadas, y más conozcan acerca de los riesgos de su campo de trabajo y de sus causas, estarán alertas y la población asegurada recibirá un mejor beneficio”.



# Locomotoras más potentes

Octavio Colindres

[ocolindres@pancanal.com](mailto:ocolindres@pancanal.com)

Ocho locomotoras nuevas llegaron al Canal de Panamá. Las máquinas construidas en Japón fueron trasladadas a las esclusas de Gatún para sumarse a las operaciones del tránsito de buques por la vía interoceánica.

El pasado 2 de agosto, María Elizabeth Ruiz, ingeniera de locomotoras en Gatún, estaba en las esclusas cuando llegaron las relucientes máquinas.

Entre el ruido propio de las labores de descarga, Ruiz explicó que las ocho locomotoras fueron fabricadas por la compañía Mitsubishi Corporation, y sus subcontratistas, Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries y Toyo Denki.

Cada una de estas máquinas tuvo un costo de 2,07 millones de dólares, es decir que en total representó una inversión de alrededor de 16 millones de dólares.

Abdiel Pérez, superintendente de las esclusas de Gatún, explicó que estas máquinas mejorarán el servicio a los buques por la ruta.

Adicionalmente explicó que este esfuerzo se enmarca en el programa de modernización del Canal con el cual la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) enfrenta la creciente demanda de la industria.

El buque Orto trajo a Panamá estas locomotoras y adicionalmente transportó a las esclusas de Pedro Miguel otras dos máquinas nuevas que serán ensambladas también para unirse a las operaciones diarias de la vía acuática.

Esta sería la primera ocasión en que se arman locomotoras nuevas en el Canal. (Ver nota sobre ensamblaje).

Las nuevas locomotoras que se han ido incorporando desde hace algunos años a las operaciones del Canal pesa unas 50 toneladas; operan



Alfredo Ryan

con dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una y tienen una capacidad de remolque de 311.8 kilonewtons a 4.8 kilómetros por hora, y de 178.2 kN a 8 kilómetros por hora.

Se trata de modelos más livianos, fuertes y veloces que los utilizados anteriormente. En virtud de su nuevo diseño, se han reducido los tiempos de esclusajes, entre otros beneficios.

En 1997 se le adjudicó a la empresa Mitsubishi el contrato para la fabricación de nuevas locomotoras.

El tamaño de la flota de locomotoras ha crecido con los años para enfrentar el aumento en el número y tamaño de los buques que transitan a través del Canal.

## Transferencia de tecnología

Ariyuri de Mantovani

[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

Durante los próximos meses los trabajadores de las Esclusas de Pedro Miguel tendrán bajo sus hombros la responsabilidad de ensamblar dos nuevas locomotoras.

Para estos trabajadores, más que un reto es la oportunidad de demostrar la capacitación y profesionalismo del trabajador panameño que se encarga día a día de brindar al comercio marítimo mundial un servicio seguro y eficiente.

Este proyecto de ensamblar las nuevas locomotoras "en casa" forma parte del contrato realizado con la compañía Mitsubishi Corporation para adquirir las nuevas locomotoras de remolque que reemplazarán la flota existente. Estas dos locomotoras se unirán a las 26 unidades que ya prestan servicio en las Esclusas de Miraflores.

Son dieciséis locomotoras las que serán ensambladas o armadas en las esclusas. Dos durante este año 2004, 6 el próximo año 2005 y 8 durante el 2006. Durante los trabajos de este año, los trabajadores caneleros serán guiados por los ingenieros japoneses y las restantes serán bajo supervisión de ACP, específicamente por los ingenieros del proyecto de locomotoras, María Ruíz y Alejandro Soto. Junto a ellos un equipo de hombres y mujeres altamente calificados cumplirán la tarea de llevar a feliz término este trabajo.

"La cuadrilla de ensamblaje estará conformada por 12 artesanos de las diferentes disciplinas, los que forman parte de la fuerza laboral de las tres esclusas. Ellos han sido asignados al Taller de Rehabilitación de Locomotoras, localizado en las Esclusas de Pedro Miguel, donde se realizarán los trabajos de ensamblaje", nos dice María Ruíz.



Se inicia el proceso de ensamblaje.

Las piezas para las locomotoras fueron recibidas el 2 de agosto, cuando el buque Orto las desembarcó en las Esclusas de Pedro Miguel. Este mismo buque traía también ocho nuevas unidades que se desembarcaron en las Esclusas de Gatún.

"Las dos locomotoras se ensamblarán de forma simultánea, con un desfase de dos semanas, y se ha estimado que estos trabajos tomarán aproximadamente un total de dos meses y medio. Lo que se espera lograr principalmente con este proyecto es capacitar al personal, para que adquiera un conocimiento profundo de la locomotora, aprenda nuevas técnicas de trabajo



Armando De Gracia

principalmente que haya una transferencia de tecnología y de conocimientos. También se trata de que se adquiera la destreza para cuando haya que rehabilitar locomotoras en el futuro", añade Ruíz.

El Departamento de Operaciones Marítimas cuenta con la certificación ISO 9000 que garantiza a los fabricantes de estas locomotoras el cumplimiento de los altos estándares de calidad que este tipo de trabajo exige.

# Ros-Zanet fundamental

Rafael Candanedo  
Especial para El Faro

Tengo en mis manos los diez poemarios que ha producido en medio siglo don Guillermo Ros-Zanet. Se encuentran en un solo libro, bajo el título Poesía Reunida, que fue publicado por la Academia Panameña de la Lengua.

Con la fuerza expresiva que le caracteriza, Ros-Zanet describe sus vivencias, la rica biodiversidad del terruño, y, sobre todo, pone significado a la existencia. Son diez los poemarios reunidos: Poemas Fundamentales, Ceremonial del recuerdo, Sin el color del cielo, Un no rompido sueño, Génesis, Tormentario, Cumbres aldeanas, Bolívar (vendaval de la historia), En la maslumbre, y Lugares y criaturas.

Poemas Fundamentales, con el que conquistó en 1951 el Premio Miró, es el punto de partida de la obra poética de don Guillermo. Poco después de ese galardón, José María Sánchez escribió, el 21 de julio de 1952, un vaticinio certero: "Ros-Zanet camina con paso seguro en busca de su destino de poeta y creador. El tiempo no hará sino ratificar la fe que hemos puesto en él todos cuantos sentimos en su obra juvenil el aliento de un verdadero poeta".

Fiel ha sido Ros-Zanet durante medio siglo a su destino de creador. Destino que ha ocupado a este davideño junto con sus tareas de médico, académico de la Lengua, cuentista, ensayista, investigador y, sobre todo, humanista.

La materia prima del poeta son los valores y sentires universales. Del ser humano. La fuente de inspiración, las vivencias y los recuerdos de Dolega, Potrerillos, Rovira, Boquete, Volcán, Hornito, del estero y del Chiriquí profundo, de donde es oriundo. El recuerdo constituye las potencias del alma, y Ros-Zanet lo recrea con la palabra exacta, bien seleccionada, plena de significado.

En la madre empieza todo, y la madre es el recuerdo. Para ese sentimiento no hay minuto final. Trasciende la muerte. "Ahora el agua te lleva y mi memoria como sueño" (Elegía materna).

El "olor de mastranto, de paico y limonero" y cuanto dice la tierra madre están presentes. El sonido de las aguas del río, la biodiversidad regional, las manos que crean, las cumbres, el Volcán Barú: el techo panameño, el terruño del poeta. Es la chiricanidad.

"Va buscando lo humano a partir de las cosas más simples de la vida, a partir del recuerdo, de la solidaridad, del amor y siempre sobre la esencia del ser, sobre el tiempo, sobre la palabra expresada", afirma en el prólogo de Poesía Reunida la profesora Margarita Vásquez. La poesía de Ros-Zanet penetra en el recuerdo y en la emoción del lector que reconoce, en ese mundo, su propio mundo.

El poemario de poemarios es un reencuentro con el terruño, con su vitalidad, con sus alegrías. Con los recuerdos de infancia, con el dolor. Uno de ellos simboliza también los pesares chiricanos, panameños y universales.

**A Francisco Clarck**



**El escritor Guillermo Ros-**

**Zanet presenta su libro**

**"Poesía Reunida", con los**

**textos poéticos que ha**

**escrito en el último medio**

**siglo.**

En A Francisco Clarck están la densidad lírica y la fuerza expresiva que son la marca registrada de la poesía de Ros-Zanet.

Un significado en cada palabra, en cada frase. Es único el relato del escritor chiricano Clarck sobre su propio tormento. Sobre los ratones que asedian y que se abalanzan sobre la carne de sus pies. Valentía la de Clarck dictar esas experiencias fatídicas en "A través del tormento", una de cuyas copias obtuve, gracias a una gestión de don Harry Castro Stanziola, del buen amigo Luis Eduardo Henao. En ese desgarrador testimonio, Monchi Hurado inspiró el cuento "Piedra"

**A Francisco Clarck**

"Soy un cadáver viviente...  
6 de marzo, día funesto para  
ser marcado con piedra negra..."  
Francisco Clarck, de A través del  
tormento

I  
Francisco medio vivo  
Vivo y muerto. Durando.  
Muerto en vivo.  
Supina sombra dura.  
Sembradura de piedra,  
Coyunturas de mármol,  
Sepultura.

II  
Con las sombras, las venas  
Y los ojos,  
Te velan, a deshoras,  
Silencios. Y los cuerpos.  
Vida a muerte.  
Tormentado de piedra.

III  
Media tumba tomada.  
Media sombra, encendida  
En los arcanos, fierros,  
Fuegos. Piedra entera.  
Francisco, no nombrado,  
Vas durando.  
Perdura con olvido  
Tu memoria.

IV  
Tormentoso peso vivo,  
En peso muerto  
Atormentado.  
Francisco detenido,  
Asís sacramentado.  
Metal de un habla viva.  
Piedra viva  
Encarnada.

V  
Dolor que no se muda.  
Mordemuda.  
Y se te enreda, vivo,  
El paladar  
En las palabras. Labras  
La muerte con tus huesos,  
Esos reinos de piedra  
Y minerales fieras.

y la novela "El desván".

El recuerdo de infancia de Francisco Clarck postrado y moribundo es expresado en este poema. Con información de primera mano: el padre del poeta, médico de profesión, ayudaba a diario al moribundo, y lo visitaba. Víctima de una enfermedad de los huesos, con una calcificación cruel.

Me sobrecoge el solo hecho de pensar en el drama de Francisco medio vivo, durando, media tumba tomada, labrando la muerte con sus huesos, como describe e interpreta Ros-Zanet.

**Rafael Candanedo es periodista y doctor en Lingüística Hispánica.**

**PARA  
LEER**

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

**Amistades profundas: siete hábitos para construir relaciones duraderas** / Keith R. Anderson. Buenos Aires: Lumen, 2002. 142 p.

Partiendo de la hospitalidad como metáfora de la amistad el autor ahonda en su propia experiencia y encara las gratificaciones y conflictos propios de la amistad.

**El arte de la estrategia: ideas creativas basadas en la antigua sabiduría china** / Thomas Cleary. 12a. ed. Madrid: Edaf, 2002. 154 p. Aporta un enorme caudal de conocimiento inteligente aplicable a la política y los negocios. Formula un cambio de actitud, tanto en los planteamientos éticos como en la metodología de la acción.

**El control integrado de gestión: iniciación a la dirección por sistemas** / Francisco Blanco Illescas. Méx: Limusa, 2001. 254 p. Esta obra es uno de los más valiosos aportes al campo de la administración; aproximación práctica a la dirección por sistemas, campos poco conocidos y cuya trama está integrada por tres subsistemas: planificación, control e información.

**El dilema del outsourcing: la búsqueda de la competitividad** / J. Brian Heywood. Madrid: Prentice-Hall, 2002. 202 p. Plantea razones objetivas a favor y en contra del outsourcing, que permiten analizar los aspectos que se deben considerar antes de decidirse a recurrir al outsourcing en cualquier área de la empresa.

**Válvulas reductoras de presión: clasificación, descripción, errores y soluciones.** / Manuel Mateos de Vicente. Madrid: Bellisco, 2000. 180 p. Explica en detalle las aplicaciones, clasificaciones y funciones de los distintos tipos de válvulas. Ofrece detalles acerca de la variedad y selección adecuada de válvulas.

**ABC del Agua**

No es casualidad que Panamá haya sido escogida como sede del Centro del Agua del Trópico Húmedo para América Latina y el Caribe (CATHALAC); sus abundantes recursos hídricos y la calidad de su agua cruda respaldan esta decisión. El agua panameña figura en los registros mundiales a la par, en materia de calidad, con la de países del primer mundo como Inglaterra, Francia, Alemania y Estados Unidos... Sin embargo, este país también enfrenta serios problemas de conservación de bosques tropicales húmedos y la contaminación amenaza con reducir la calidad de su agua cruda y potable

**Servicio informativo de la Organización de Estados Iberoamericanos.**



# 90 años y trabaja mejor que nunca

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

El Canal de Panamá celebró su aniversario número noventa el pasado 15 de agosto.

La celebración inició el viernes 13 cuando recordaron los 97 años de la División de Dragados, Señalización y Grúas que tuvo un papel preponderante en la excavación de la gran zanja que se convirtió en el Canal de Panamá.

Esa noche también se celebró la final de la Liga Interinstitucional de Baloncesto "Copa ACP 90 Aniversario del Canal de Panamá", en la cual resultó vencedor el equipo de la ACP.

El domingo 15 de agosto, cuando la ciudad de Panamá La Vieja celebraba sus 485 años, los trabajadores

canaleros comenzaron sus labores diarias celebrando 90 años de servicio seguro y eficiente.

Muchos visitantes disfrutaron del tradicional pastel de cumpleaños del Canal que se repartió en los centros de visitantes de las esclusas de Miraflores y Gatún.

Una interesante exhibición y divertidos juegos en la Plaza de la Lotería Nacional coronaron el sorteo extraordinario dedicado a los noventa años de la vía acuática. Allí, una alegre tuna de empleados canaleros y la belleza de las polleras panameñas alegró la concurrencia.

En la tarde, en una retreta con la banda de la Policía Nacional y de la compañía de Bomberos de Chepo, grandes y chicos cantaron y bailaron.

Una lluvia de fuegos artificiales puso fin a esta gran celebración.

## Mensaje del Administrador

Un triunfo de la ingeniería de enormes proporciones, el Canal de Panamá abrió sus compuertas al mundo el 15 de agosto de 1914 permitiendo el paso entre el Atlántico y el Pacífico. A lo largo de estos noventa años de operación ininterrumpida, la herida que se abrió en el corazón de nuestra geografía ha sido eslabón trascendental de la cadena de transporte global, permitiendo el tránsito de cientos de miles de buques, provenientes de todas las naciones del mundo, acortando la distancia entre los mercados y contribuyendo con el comercio internacional.

Al celebrar noventa años de operaciones, encomiamos con orgullo a los visionarios que imaginaron un canal por Panamá y a los que materializaron ese sueño. Esta magna obra del ingenio humano fue concebida con sudor y sangre de los hombres y mujeres que ofrecieron sus mejores esfuerzos en aras de su conclusión, muy a pesar de las inclemencias del clima y de las enfermedades que diezaban su brío. Nos sentimos profundamente agradecidos por el legado de todos aquellos que construyeron el Canal que hoy administramos y operamos los panameños.

Con la transferencia del Canal a Panamá el 31 de diciembre de 1999, muchos cuestionaron la capacidad de nuestro país de administrar y operar esta importante vía interoceánica. Las respuestas a esos cuestionamientos han sido positivas. El Canal en manos panameñas produce más, con los más altos niveles de seguridad jamás registrados, gracias a una fuerza laboral hábil y de inquebrantable compromiso con el devenir de la empresa más estratégica de nuestra nación.

Al regocijarnos con el cúmulo de éxitos del Canal de Panamá, celebramos a los colaboradores de hoy, hombres y mujeres comprometidos con la visión de hacer del Canal de Panamá la piedra angular del transporte global, impulsor del progreso, desarrollo y crecimiento de nuestra querida Panamá, y modelo de excelencia en su gestión.



El cumpleaños número 90 fue celebrado por los empleados canaleros en todas las instalaciones de la institución (arriba y abajo). Cada uno de los empleados del Canal recibió un broche recordatorio del aniversario.

Marco González



La fecha fue celebrada de diversas maneras. Mientras el conjunto típico de los empleados participaba en el sorteo de la Lotería Nacional, un grupo de empleados entregó canastillas aportadas por el personal en el Hospital Santo Tomás (derecha). A la izquierda, un trabajador coloca el pabellón nacional en una locomotora.

# 90 años y trabaja mejor que nunca

Marco González



Marco González



Una alegre tarde musical concluyó con una fiesta de fuegos artificiales. Abajo, el administrador Alberto Alemán Zubieta recibe su broche de manos de la funcionaria May Jane Coulson mientras observa el Dr. Stanley Muschett, Gerente de Administración Ejecutiva.



Marco González





# Mantenimiento en Pedro Miguel

Octavio Colindres

[ocolindres@pancanal.com](mailto:ocolindres@pancanal.com)

Las esclusas de Pedro Miguel fueron vaciadas. Allí, aproximadamente doscientos cincuenta trabajadores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) emprendieron las labores de mantenimiento rutinario que anualmente se llevan a cabo para ofrecer un servicio competitivo a los clientes de la vía acuática.

Estos trabajos exigen que la cámara de la esclusa sea vaciada para trabajar en seco su mantenimiento, al igual que otras labores de rehabilitación.

El trabajo de los obreros de las distintas divisiones que participaron en estas tareas fue constante, y se extendió incluso hasta las profundidades de las alcantarillas por donde se suministra agua a las esclusas.

A los pies de la inmensa estructura se hacen pequeños ajustes que le darán mayor durabilidad.

Las obras empezaron el pasado 4 de agosto y concluyeron el día 12, en un período menor de tiempo que en el pasado, en el que se requerían de diez a doce días, beneficiando de esta forma a los clientes de la vía acuática.

Luis Ferreira, ingeniero de proyectos, explicó que para estos trabajos se revisaron los procesos de mantenimiento para aumentar su eficacia, incorporando tecnologías que les permitieron desarrollar los trabajos en un tiempo menor de lo que han tomado trabajos similares en el pasado.

“Este es el mantenimiento rutinario que hacemos anualmente para mantener y asegurar una calidad a nuestros clientes”, precisó.

Durante el período en que se ejecutaron las obras el tránsito de buques continuó, aunque con una capacidad reducida, ya que la cámara este de las esclusas de Pedro Miguel se mantuvo funcionando de manera normal.

La ACP mantiene constantemente informados a los clientes de la vía acuática sobre los trabajos de mantenimiento suministrando dicha información de manera anticipada.

El ingeniero Javier Tejada, Gerente de la Unidad de Mantenimiento en Pedro Miguel y encargado de los trabajos, explicó que “se ha trabajado en cuatro compuertas simultáneamente, así como algunos trabajos misceláneos como las reparaciones de los sellos, en las válvulas en las otras compuertas que quedan disponibles”.

Según Tejada estos trabajos en las compuertas se llevan a cabo dependiendo de las condiciones de la estructura cada quince o dieciocho años.

Para trasladarse a sus labores diarias dentro de la esclusa, los obreros cruzaban primero por un puente

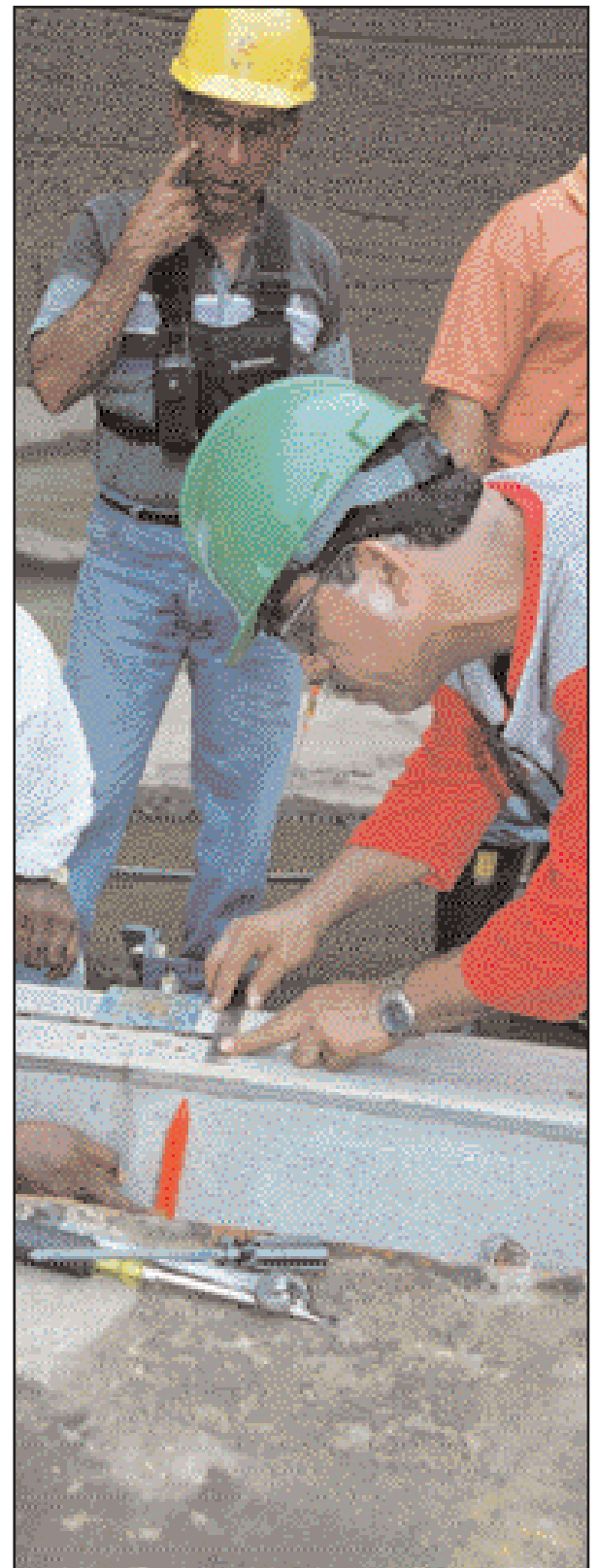


Un intenso trabajo se desarrolla durante las labores de mantenimiento de las cámaras de las esclusas. Para ello, debe vaciarse la cámara, tal como se aprecia en la foto inferior.

metálico sobre la esclusa y luego poco a poco descendían por las escaleras de un andamio preparado para estos menesteres hasta el piso donde bombas sacaban las aguas que quedaban dentro de esta cámara.

Desde dentro también se podía apreciar en toda su magnitud el conocido “tapón” o “Caisson”, una estructura flotante que se utiliza con regularidad en todas las esclusas para evitar la filtración de agua mientras se ejecutan los trabajos.

Las obras se llevaron a cabo en un período de nueve días, durante 24 horas, incluyendo fines de semana. En pocas palabras, las obras no se detuvieron, con miras a terminar a tiempo el trabajo de mantenimiento y retomar las operaciones del tránsito de buques. Todas las obras fueron supervisadas debidamente para mantener los más altos estándares tanto en seguridad como en calidad.



Néstor Ayala



## Bitácora del Plan Maestro

# La propuesta de Desarrollo Sostenible

Archivo



*“Líder mundial en servicios a la industria marítima y en desarrollo sostenible en la cuenca”*

Con la finalidad de cumplir con su mandato legal de administrar, mantener, usar y conservar el recurso hídrico de la Cuenca, la Autoridad del Canal de Panamá prepara una propuesta de desarrollo sostenible y gestión integrada de los recursos hídricos, dirigida a promover el crecimiento y regeneración del ambiente que incluye a los residentes de la Cuenca como beneficiarios de este crecimiento.

La mayor concentración de población del país está ubicada en las ciudades de Panamá y Colón y las actividades económicas que se desarrollan en el corredor transistmico o en sus áreas de influencia son causa de la mayoría de los principales problemas que afectan negativamente la calidad del agua en la Cuenca.

En vista de esta situación, la propuesta de desarrollo sostenible, en la cual trabaja la ACP, está enfocada hacia el manejo de las subcuencas prioritarias. Esta tarea, luego de un diagnóstico de las situaciones ambiental, social y económica de la Cuenca, identificará las acciones que la ACP espera liderizar, a través de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca del Canal de Panamá, en coordinación con los



organismos gubernamentales y no gubernamentales especializados en la materia y con responsabilidad e intereses sobre los recursos naturales de esta área. Resulta importante subrayar que para la ACP los residentes de la Cuenca no serán meros espectadores sino actores sociales cuyas opiniones y participación buscará de manera activa durante todo el proceso de la elaboración de la propuesta y su implementación.

La ACP busca, en términos globales, llegar a una estrategia consensuada que

asegure el recurso agua y mejore las condiciones de vida de quienes habitan en la Cuenca. Los programas actuales y futuros con un impacto directo sobre la población de la Cuenca incluyen los de organización y capacitación de las comunidades, educación ambiental, asistencia técnica e incentivos para los agricultores, establecimiento de redes de comercialización de productos agrícolas, cantidad y calidad de agua, reordenamiento territorial del uso del suelo, catastro y titulación, vigilancia de



cobertura vegetal, manejo de áreas que producen agua, reforestación y agroforestería.

En conclusión, la propuesta tiene su origen en la misión de la ACP de ser líder mundial en el desarrollo sostenible. Representa el compromiso de administrar los recursos hídricos bajo este enfoque, y es a través de ella, por tanto, que el Canal y la Nación gozarán los beneficios que produce la conservación de los recursos naturales, especialmente el agua.

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

### 1913 - Hace 91 años

Se empezaron los planes para la iluminación del nuevo Canal de Panamá. Según "Canal Record", estudios exhaustivos sobre la iluminación de las esclusas se habían completado para que se pudiera lograr, bajo cualquier condición, una mejor distribución de luz.

### 1938 - Hace 66 años

El Senador Bennet Chap Clark, Presidente del Senado del Comité del Canal Interoceánico, revela que existe una oposición tanto del Estado como del Departamento de Guerra para el plan de reducción del peaje para los barcos de bandera estadounidense en la vía intercostal. Reducción planificada con la intención de permitir que las Líneas Panamá-Pacífico pudieran retener sus cruceros de lujo en la ruta Nueva York-Canal de Panamá-California.

### 1953 - Hace 51 años

El Presidente Truman anuncia el estudio en conexión con la propuesta de convertir el sistema eléctrico de 25 a 60 ciclos de corriente. El Presidente también informa al Congreso que el peaje cobrado por transitar en el Canal de Panamá recaudaba suficientes ingresos para la operación del mismo.

Puerto Príncipe, Haití se convierte en puerto de escala para los buques de la Línea Panamá. Sin haber cambios en los días de llegada o de partida desde Cristóbal, aunque los buques salían hacia el sur desde Nueva York un día más temprano y llegaban un día más tarde cuando viajaban hacia el norte.

### 1962 - Hace 42 años

El gobernador W.A. Carter deja el Istmo por su nueva asignación como Consultor, Ingeniero en Jefe del Banco Interamericano de Desarrollo, en Washington, D.C. Antes de su partida fue honrado por un grupo de panameños, en ceremonia pública. El tributo incluyó un programa folklórico, bailes y la presentación de una medalla por parte de los panameños.

En Washington el Presidente Kennedy anuncia el nombramiento como Gobernador del General Robert J. Fleming Jr., para reemplazar al general Carter.

Las primeras seis locomotoras de remolque construidas en Japón fueron entregadas a Gatún en calidad de prueba. Máquinas dos veces más poderosas que las viejas locomotoras. Un factor importante en el incremento del número posible de esclusajes al día.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos de la ACP



# José Claus y el valor de los valores

Julieta Rovi

[jrovi@pancanal.com](mailto:jrovi@pancanal.com)

Maricarmen Sarsanedas

[msarsanedas@pancanal.com](mailto:msarsanedas@pancanal.com)

José Antonio Claus Rangel es el gerente de la Sección de Planillas de la Autoridad del Canal de Panamá. Nació un 15 de agosto —así que comparte cumpleaños con el Canal y la ciudad de Panamá— y este año completa cuatro décadas al servicio de la vía interoceánica.

Claus comenzó a trabajar en el Canal en una época difícil. La fecha exacta: 23 de noviembre de 1964. Él era oficial de enlace entre las autoridades del Gobierno de Panamá y el Canal de Panamá. “Estuve primero con la Policía en Cristóbal. Me correspondía mantener la comunicación con el Gobernador y el Alcalde y las demás autoridades de Panamá”. Este fue su trabajo hasta que, con motivo de la ejecución de los tratados Torrijos-Carter, desapareció la Policía y la Sección de Enlace fue trasladada a otra unidad.

A partir de entonces trabajó como contador hasta que en 1985 fue promovido a supervisor de Cuentas por Pagar, puesto en el que permaneció hasta 1989 cuando fue trasladado a la Sección de Viajes y Transporte. Su experiencia le valió el nombramiento de oficial de la Sección de Planillas, puesto que ocupó hasta el 4 de enero de 1997 cuando fue promovido a la posición de gerente.

Durante su carrera de cuarenta años en la ACP Claus ha cultivado los que considera los valores más importantes: integridad, lealtad, honestidad. Trabajar siempre dando el mejor esfuerzo y, además, haciéndolo con cortesía.

Al preguntarle qué piensa de su trabajo, Claus responde sin dudar: “Es algo enriquecedor que plantea muchos retos. Me ha permitido conocer a mucha gente. Y también he podido aprender bastante de los jóvenes que llegan a trabajar aquí”.

Actualmente José Claus supervisa a 30 colaboradores; ellos son los responsables de que cada empleado del Canal reciba su salario correctamente y de manera puntual.

Son muchas los recuerdos acumulados en cuarenta años. Claus recuerda con especial cariño haberse



Armando De Gracia

desempeñado como fotógrafo de relevo mientras laboraba como oficial de enlace en Cristóbal. “Recibí adiestramiento de parte de la Sección de Fotografía para poder cooperar con la Junta de Inspectores, tomando fotos cuando se daba un accidente de barcos. Pude ver de cerca los peligros que enfrentan nuestros compañeros cada día si no hacen su trabajo en equipo. Ellos me enseñaron a utilizar la cámara y a revelar fotos”.

Este ex alumno del colegio La Salle, egresado contador de la Universidad Santa María La Antigua, tuvo una variada experiencia antes de entrar a formar parte de la fuerza laboral del Canal de Panamá. En sus inicios fue mensajero de la empresa Gillette en la Zona Libre de Colón; trabajó como contador en Caracas, Venezuela, y a su regreso a Panamá trabajó con Tagarópulos Internacional como proveedor de los

barcos que transitan el Canal. También laboró con Bristol Myers en la Zona Libre de Colón; en la Refinería Panamá; en la Cía. Internacional de Ventas, y en Chrysler Internacional.

Claus está casado con Mercedes Virginia González quien hizo carrera con las Fuerzas Armadas estadounidenses en Clayton. Ha educado cinco hijos de los cuales cuatro también han hecho carrera en el Canal: José Antonio, ingeniero electrónico; José Alcibíades, práctico; Jaime Antonio, oficial de inspección; e Ildaura, oficinista. La última, Maria Eugenia, vive y trabaja en Estados Unidos.

Al pedírsele un consejo para la juventud, Claus responde: “Mi mejor consejo para los jóvenes es que estudien. La educación es la base de todo. También les recomiendo practicar deportes y participar en obras comunitarias”.

## Caminando contra el cáncer

Redacción El Faro

[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La Fundación Pro Enfermos con Cáncer (Fundacancer) tiene una nueva misión este año: reunir alrededor de 70.000 dólares para reacondicionar la farmacia del Instituto Oncológico Nacional (ION).

Para este fin Fundacancer ha organizado, como es casi una tradición desde 1999, la caminata familiar Susie Thayer el próximo 5 de septiembre.

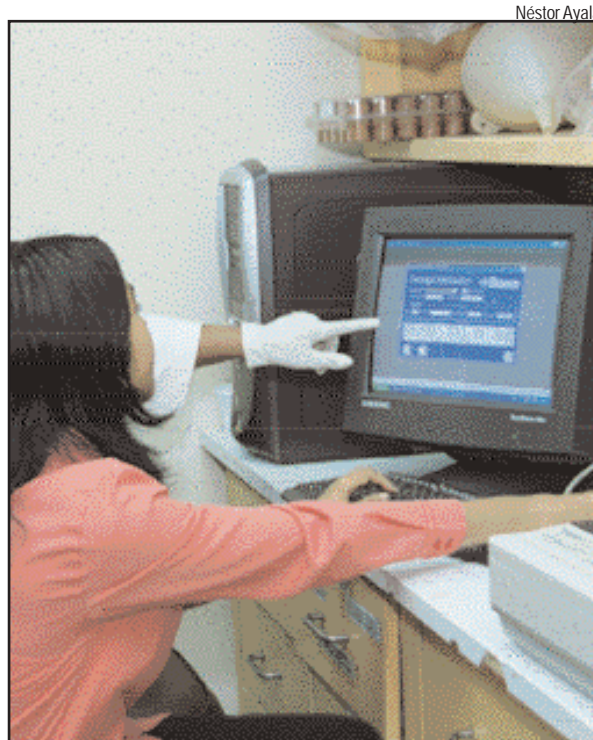
Marta Estela Clement de Vallarino explicó que el año pasado se dieron algunos pasos para mejorar la atención a los pacientes con la Unidosis, un sistema con el que se les miden las dosis exactas que requiere cada una de las personas que se atienden en el ION.

Sin embargo al referirse a la farmacia advirtió que “hay que sofisticarla, tenemos que entrar al siglo XXI y para hacerlo lo menos que necesitamos son casi 70.000 dólares, esa es la meta que nos hemos puesto”. Por este motivo se venden en 5 dólares las camisetas de la caminata.

De acuerdo con Marta Estela la caminata “es un acto de apoyo, amor y compromiso con alguien que ha luchado contra el cáncer”.

Y esta no es una batalla fácil. De hecho, según Fundacancer, “todos los años los indicadores de cáncer en Panamá continúan creciendo y las necesidades de los pacientes también”.

Por este motivo las mejoras al ION son importantes, porque van en beneficio de la atención de los pacientes.



Néstor Ayala

Fundacancer apoya la modernización del Instituto Oncológico Nacional.

Hasta la fecha, con los fondos recaudados con la venta de camisetas de la caminata y el patrocinio de la empresa privada, Fundacancer ha logrado reunir en los últimos cuatro años B/.150,000 dólares.

Con este dinero se ha adquirido un microbús para el traslado de los pacientes del hospital a la Casita de Mausí, donde se les brinda albergue a algunos pacientes mientras dura su tratamiento. También se han adquirido los equipos de timbre y voceo para facilitar la comunicación interna dentro del ION, así como el mamotomo, una máquina que lleva a cabo las biopsias de mama sin necesidad de intervenciones quirúrgicas, y más recientemente el sistema de Unidosis.

Juan Pablo Barés, director del ION, manifestó que la caminata Susie Thayer “es para combatir el cáncer y en apoyo a las gestiones del hospital para disminuir la tasa de mortalidad de la enfermedad”.

De acuerdo con Barés esta actividad “ha demostrado que el pueblo panameño tiene una gran solidaridad humana, y creo que todos debemos participar porque la contribución es pequeña y el esfuerzo mínimo para el gran resultado que se obtiene”.

Según Josefina de Nieto, presidenta de la Asociación de Amigos y Voluntarios del Hospital Oncológico y miembro de Fundacancer, la caminata “es un logro significativo porque a través de la fundación se hacen donaciones significativas a los pacientes”.

Los retos que se ha impuesto Fundacancer en el futuro son muchos, sin embargo, cada uno de sus colaboradores confía en que cada año alcanzarán sus metas.

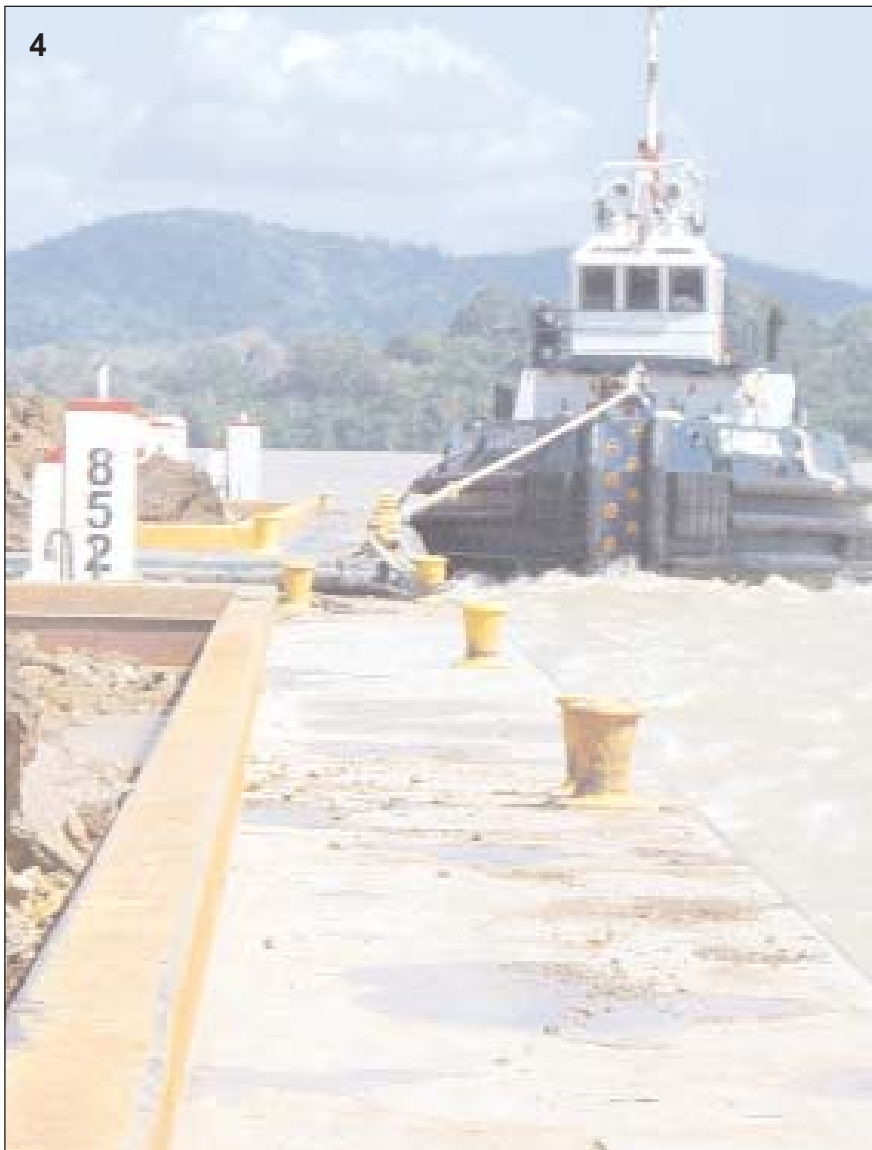




# El Canal en imágenes

- (1) Pedro Miguel y el Puente Centenario: Javier Conte, conductor.
- (2) Trabajos de reacondicionamiento en Pedro Miguel: Reynaldo Mejías, técnico interino en ingeniería.
- (3) Veleros del Centenario: Rodolfo Valdés, caseta de control de Miraflores.
- (4) Remolcador y dos barcazas llenas: Oscar Cerrud, marinero de la draga Christensen.

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





# Entrevista: Timonel a proa

Rocío Ballesteros/Summa

La vida te da sorpresas... además de una referencia a la canción de su compatriota Rubén Blades, es así como Alberto Alemán Zubieta, con una amplia sonrisa que rompe el hielo del contacto inicial, aborda la historia de su gestión como administrador del Canal de Panamá.

Es un hombre con una agenda siempre apretada y exigente, sujeta a cambios súbitos, cuyos aportes al mejor funcionamiento, modernidad y rentabilidad de la ruta son ampliamente reconocidos, así como su ética profesional. Y las cifras lo respaldan. Desde que está bajo el total control panameño, la utilidad neta del Canal mantiene una curva creciente cerrando en 2003 con la cifra récord de casi \$258 millones de dólares. En caso de mantenerse la tendencia, se estima que en el lapso 2000-2006 habrá generado a Panamá el monto equivalente a lo que recibió el país por concepto de pago del gobierno de Estados Unidos en sus 85 años de usufructo.

Hoy por el Canal transitan unos 13 mil buques al año, que representan el 4% del comercio mundial. El 42% de ellos, son Panamax, del tamaño máximo que puede atender la vía. Sin embargo, para aprovechar las economías de escala, la industria marítima ha aumentado su pedido de buques más grandes, los denominados Post Panamax, cuya primera opción es la ruta de Suez.

*Aunque se logró hacer la llamada transición imperceptible, sí hubo cambios radicales bajo el control panameño. A su criterio, ¿cuál fue el más importante?*

El modelo de gestión. Para Estados Unidos el Canal tenía otra funcionalidad. Era un servicio público, administrado por el mayor usuario y manejado bajo concepto de balance cero: cubrir los gastos con los costos. No existía el sentido de competencia por la



ruta.

Para Panamá, el Canal debía seguir siendo eficiente y seguro, pero además rentable. Eso marca 180 grados de diferencia. Le variamos la naturaleza al negocio y empezamos a manejarlo como una empresa que debe responder a sus accionistas, que somos todos los panameños, y a sus clientes, que son las navieras.

*¿Qué tan difícil fue ese cambio de cultura?*

No pasó inadvertido, ni ocurrió de la noche a la mañana, pero la institución demostró contar con gente fabulosa, que ha sacado lo mejor de sí.

*¿Cuáles son las ventajas de hacer versus los riesgos?*

Ese es el análisis que estamos

haciendo, pero definitivamente lo que dejemos de hacer, otros lo harán. El mundo del transporte está pasando de la carga de granel a la contenerizada. A fines de 1990 empiezan a desarrollarse los Post Panamax, que pueden llevar más de trece hileras de contenedores (TEU) a lo ancho del buque y cuya capacidad excede las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá. Y con nueva tecnología se están haciendo flotas cada vez más grandes y veloces. Esa decisión de las navieras impacta sobre el tipo de puertos y grúas.

Los puertos de la Costa Este de Estados Unidos están preparándose en infraestructura y equipo para poder atenderlos. Nosotros somos un eslabón importante en la cadena de transporte y

sería una irresponsabilidad no responder a esos cambios.

El Canal que se inauguró en 1914 era otro; ha ido modificándose. De trabajar solo de día, hoy sirve las 24 horas. Hemos aumentado el tonelaje de carga y prevemos que este 2004 obtendremos ingresos récord arriba de los \$1,000 millones.

*¿Es financieramente viable este ambicioso programa, que podría rondar los \$8,000 millones, monto casi equivalente al de la deuda externa del país?*

Primero, no se puede hablar de cifras cuando ni siquiera está decidido qué es lo que podría hacerse. Segundo, hay algo muy claro: las finanzas del Canal por ley son independientes a las del Gobierno y cualquier obra la tenemos que costear con recursos propios, sin comprometer la capacidad de crédito del país.

*Ahora, también hay de fondo inquietudes ecológicas y sociales. Se dice que habría que inundar la parte occidental de la cuenca, zona agrícola donde habitan unas 35,000 personas.*

Son especulaciones, pero estoy de acuerdo en que el tema es muy complejo, por eso la decisión final se somete a referéndum nacional.

*¿Qué sucede? La restricción actual de calado, por ejemplo, se debe a que la esclusa tiene esa dimensión; si mañana hacemos otra más ancha, entonces el calado no iría en función de la esclusa sino de la profundidad de los canales de navegación y habría que llevarlos a lo que la esclusa permite. Jugaríamos al revés.*

Estudios preliminares indican que los daños ambientales serían mínimos. En caso de construirse, las nuevas esclusas trabajarían con la misma cantidad de agua que las actuales, pese a ser más grandes, utilizando tecnología de punta y un sistema de reciclaje.

*Extractos tomados de la Revista Summa.*

## Por la educación

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La ACP y COSPAE firmaron un Convenio de Cooperación e Intercambio Académico que permitirá a centros de educación técnica de nuestro país optimizar los programas de capacitación que imparten. De esta forma se podrá satisfacer la demanda de técnicos especializados en diversas labores en el país.

Este acuerdo será ejecutado a través de la Dirección de Formación y Desarrollo del CosPAE y de la División de Capacitación y Desarrollo del Departamento de Recursos Humanos de la ACP, y tendrá una duración de dos años, prorrogables.

El CoSPAe servirá de facilitador entre la ACP y centros de formación técnica industrial en Panamá a fin de procurar que estos centros conozcan y anticipen el enfoque que deba darse a sus programas educativos y que sus egresados estén capacitados para aspirar a posiciones con las calificaciones mínimas aceptables de acuerdo a los estándares establecidos por la ACP. Esto permitirá optimizar la oferta de mano de obra calificada que demandan el país y la operación del Canal de Panamá.

A través de los años el Canal suplió sus necesidades técnicas mediante el Programa de Aprendices dirigido a personas con poca o ninguna experiencia para ocupar puestos técnicos. También reclutó personal con los mejores perfiles de educación y experiencia profesional.

Las proyecciones a corto y largo plazo indican la necesidad de contar con un banco de aspirantes calificados que permita contratar personal de forma expedita para ocupar posiciones técnicas con el menor grado posible de capacitación adicional.



Marcos González