

Pasamos los mil millones de balboas

La ACP ha superado, en el actual período fiscal, la marca de mil millones de balboas en ingresos totales en concepto de operación de la vía, hecho atribuible, entre otros factores, al compromiso de su personal y al aumento en el volumen de la carga que transita el Canal, el cual opera a máxima capacidad, como se observa abajo. ◆ 2 y 3

Armando De Gracia



Un reto como pocos



Doce artesanos de varias disciplinas trabajan en equipo para ensamblar dos nuevas locomotoras.

PAG >4

Posible competencia



Proponen en Guatemala puente terrestre interoceánico.

PAG >5

Alegría en Nanzal



Vínculo de solidaridad entre la comunidad y trabajadores del Canal hizo realidad un sueño.

PAG >8

Mantenimiento que brinda seguridad



Se instala un sello en las compuertas para garantizar que no haya fuga de agua

PAG >4

CORRESPONDENCIA

24 de agosto de 2004

Redacción de El Faro:

Es significativo que incluyan la cultura literaria en nuestro boletín El Faro, y reitero "nuestro" pues todos los panameños luchamos por ejercer nuestra plena jurisdicción en el territorio nacional. El artículo de Rafael Candanedo sobre el poeta Ros-Zanet es excelente. Ojalá continúen con esta orientación literaria.

Ricardo Rios Torres
rriost@hotmail.com

Lic. Maricarmen de Ameglio

Por medio de la presente quiero agradecerle el artículo donde hace mención de mi abuelo Albert Peters, ya que emigró a este país y se quedó hasta su muerte. Su hijo, Frederick Peters, trabajó por más de 30 años en la PCC y yo actualmente laboro en la División de Ingeniería.

Me dijo mi papá que mi abuelo ganó \$50 por esa historia que usted publicó, en un concurso de su experiencia en la construcción del Canal. Me sentí muy orgullosa y se lo agradezco.

Atentamente,
Pamela Peters

La foto



El amanecer encuentra al Canal en plena faena.

De la Administración

La ACP y su modelo de gestión

La reciente celebración de un nuevo aniversario de la suscripción de los tratados Torrijos-Carter ha coincidido con el logro, por parte de la ACP, de una nueva marca en los ingresos totales en concepto de operación de la vía interoceánica, los cuales superan en el período fiscal que transcurre los mil millones de balboas.

Aparentemente sin un vínculo inmediato, el segundo de los hechos mencionados es resultado directo del primero y, consecuentemente, del proceso que trajo a manos panameñas la administración de la vía interoceánica.

Los éxitos continuos y crecientes de la administración canalera son a su vez resultado del modelo de gestión con que fuera dotada la entidad en los órdenes constitucional y orgánico. Dicho modelo ha permitido que el Canal desarrolle plenamente sus posibilidades, y que con ello atienda la responsabilidad de generar beneficios cada vez mayores para el país.

Y lo que es más importante, se reconoce que todos estos logros derivan del esfuerzo de una fuerza laboral que hace de la Visión, la Misión y los Valores de la ACP, la razón de su diario compromiso con el progreso de Panamá.

Los éxitos
continuos y
crecientes de la
administración
canalera son a su
vez resultado del
modelo de gestión
con que fuera
dotada la entidad



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
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

Manuel E. Benítez

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



El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

FETV Canal 5
Miércoles, 9:30 p.m.

Telemetro Canal 13
Sábados 8 a.m.

RTVE Canal 11
Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.

Canal impone marca

Armando De Gracia



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Producto del aumento en el tamaño de los buques que transitan a través de la vía interoceánica y por consiguiente el incremento de su capacidad de carga, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) superó la barrera de los 1,000 millones de balboas en ingresos totales faltando tres semanas para cerrar el Año Fiscal 2003-2004. Este millardo incluye los ingresos generados por los peajes y servicios relacionados con el tránsito, además de la venta de energía eléctrica, agua, y otros.

Según el administrador de la ACP, Ing. Alberto Alemán Zubieta, las cifras de ingresos logradas confirman la tendencia en cuanto al aumento de carga y el uso de buques portacontenedores. "Esto refleja la calidad y confiabilidad del servicio que el Canal provee a sus clientes; al mismo tiempo el Canal se acerca a su capacidad máxima de operación, lo que nos plantea hoy

grandes retos y oportunidades", afirmó Alemán Zubieta.

Para Alemán Zubieta "este nuevo hito alcanzado en el día de hoy se debe al esfuerzo y dedicación de una fuerza laboral comprometida con el desarrollo y bienestar de nuestro país".

Es la primera vez en los 90 años del Canal que se sobrepasa la marca de los B/.1,000 millones en ingresos. Ello, de acuerdo con el Ing. Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP, "se debe a que se ha registrado un aumento sostenido de tránsitos de buques Panamax, que hasta el momento exceden casi en 600 tránsitos los del año pasado". "Estos buques más grandes -añadió- igualmente arrojan un mayor tonelaje que resulta en un aumento de 22 millones de toneladas CPSUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal), 9.6%, sobre el año anterior. En términos absolutos el liderazgo en el crecimiento del tonelaje lo lleva principalmente el segmento de buques

portacontenedores que ha aumentado el uso de buques Panamax a través del Canal".

El Ing. Quijano indicó además que "para poder sostener estos niveles de crecimiento se requiere que constantemente emprendamos proyectos y mejoras que nos permitan mantener el valor de nuestra ruta".

Por su lado, el Ing. Rodolfo Sabonge, director de Planificación y Mercadeo de la ACP, manifestó que "estos resultados dejan ver la importancia que tiene el Canal para la economía panameña pues el crecimiento en tonelaje se traduce en mayores ingresos al Estado, más movimiento de carga en los puertos panameños y más actividad en las industrias auxiliares que apoyan a los buques y a la carga que pasa por Panamá". Este nuevo logro es un claro indicador de que en la medida en que el Canal continúe brindando un servicio confiable y seguro el flujo comercial por Panamá continuará creciendo para beneficio de todos los panameños.

Cinco Panamax en Gatún

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Cinco buques Panamax, los de mayor capacidad que pueden cruzar el Canal de Panamá, con más de 900 pies de largo, transitaban de manera sucesiva por las esclusas de Gatún en su paso del Atlántico al Pacífico.

Este logro, que tuvo lugar el pasado 26 de agosto, representa un aumento en materia de rentabilidad y eficiencia de la vía acuática.

Ocho locomotoras y 16 cables se utilizaron para mover cada uno de estos buques a través de las esclusas. Normalmente sólo se utilizan seis locomotoras y doce cables. El tiempo total estimado para el tránsito de estos cinco buques a través de las esclusas de Gatún fue de cinco horas aproximadamente.

El año pasado la ACP adquirió 34 nuevas locomotoras de la compañía Mitsubishi Corporation como parte del programa de modernización permanente del Canal.

La ACP ha mejorado su flota de locomotoras mediante un contrato multianual con la compañía Mitsubishi. Como se informó con anterioridad, este contrato permite a la ACP ensamblar 16

de las 34 locomotoras en Panamá, con técnicos de la ACP y la supervisión de la Mitsubishi en el ensamblaje de las dos primeras.

Este ensamblaje trae nuevas oportunidades de entrenamiento y transferencia en tecnología a los empleados de la ACP así como intercambio de conocimientos.

También forma parte del programa de modernización continua del Canal el reemplazo de los rieles de las locomotoras en las dos cámaras de las esclusas de Gatún hasta finales del 2005.

Este trabajo mejorará las operaciones del Canal y aumentará la eficiencia y capacidad de la vía, contribuyendo a mantener un buen tiempo en aguas del Canal y a aumentar el tráfico y el tonelaje que la vía ha experimentado en fechas recientes.

El total de tránsitos de buques Panamax por el Canal aumentó en 12.6% al finalizar los primeros 11 meses del año fiscal 2004. En este período también se reportó un aumento de 22 millones de toneladas CPSUAB en total. Solo el segmento de contenedores ha reportado un crecimiento de 7.5 millones de toneladas CPSUAB, un aumento de 10.4% sobre el mismo período del AF 2003. El aumento en este segmento se



mantuvo debido a un incremento de la carga en contenedores entre los Estados Unidos y Asia.

Un reto como pocos

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En los talleres de locomotoras de las Esclusas de Pedro Miguel los artesanos canaeros trabajan bajo la atenta mirada de expertos japoneses de la compañía Kawasaki. Ellos tienen sobre sus hombros la responsabilidad de ensamblar dos nuevas locomotoras.

Este proyecto de ensamblar las nuevas locomotoras "en casa" forma parte del contrato realizado con la compañía Mitsubishi Corporation para adquirir estas máquinas de remolque que reemplazarán a la flota existente en las esclusas de Gatún.

"El propósito es que nuestros artesanos adquieran los conocimientos sobre el ensamblaje de este equipo. Nosotros consideramos que teniendo la experiencia de trabajar en la rehabilitación de las locomotoras están capacitados para realizar este proyecto y tener al final un producto de calidad", dice Jorge Quijano, Director de Operaciones Marítimas.

La cuadrilla que se encarga de este proyecto cuenta con 12 artesanos que provienen de las tres esclusas y se desempeñan en disciplinas variadas. Cada uno aporta sus conocimientos en esta labor. "No dudé ni un minuto de la capacidad del equipo que hoy está a cargo del proyecto", dice María Ruíz,



Artesanos panameños y técnicos japoneses trabajan muy de cerca en este trascendental proyecto.

ingeniera encargada del proyecto.

"En estos momentos estamos trabajando en la instalación y conexión del alambrado de control y el equipamiento de las cabinas de las dos locomotoras. También estamos preparando las cubiertas de las unidades de tracción y de molinetes de ambas locomotoras", añadió.

Otros componentes que han sido instalados en estas dos locomotoras son:

-el alambrado que conecta la cabina con los componentes que están debajo de



la estructura en ambas locomotoras.

-las luces y silbato
-el aislamiento en una de las cabinas
-el sistema de anti-descarrilamiento en una locomotora.

-en las dos locomotoras ya se instalaron todas las cubiertas de inspección que van en la estructura.

-los componentes y las tuberías del sistema neumático de ambas cabinas.

Son dieciséis locomotoras las que serán armadas en las esclusas. Dos durante este año 2004, seis el próximo

año 2005 y ocho durante el 2006.

Las piezas para las locomotoras fueron recibidas el dos de agosto, cuando el buque Orto las desembarcó en las esclusas de Pedro Miguel. El trabajo de ensamblaje inició el 16 de agosto y se estima que demorará dos meses y medio.

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

Para no perder ni una gota

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En las esclusas del Canal de Panamá hay estructuras y equipos que es necesario mantener en óptimas condiciones para garantizar un servicio de tránsito seguro.

Además de realizar trabajos intensivos de mantenimiento en las cámaras, durante los cuales éstas se vacían para trabajar en las válvulas y alcantarillas, también se hacen innovaciones que mejoran el rendimiento de las esclusas.

Una innovación que está llevando a cabo el Canal es la utilización de un sello redundante en las compuertas. "El trabajo consiste en la instalación de un sello debajo del sello existente. Así cuando la compuerta cierra, tiene un sello adicional, garantizando que no habrá fuga de agua", nos explica Luis Ferreira, ingeniero de mantenimiento en las Esclusas.

La instalación de este doble sello inició el año pasado con las compuertas 21 y 22 de las Esclusas de Gatún. En enero se realizó otra instalación en las compuertas 100 y 101 de las esclusas de Miraflores. "Los trabajos se realizan en el menor tiempo posible, para no afectar el tránsito de los buques por la vía", comentó Ferreira.

El Canal invierte anualmente varios millones de balboas en trabajos de mantenimiento y reacondicionamiento de estas estructuras, para que continúen



brindando el servicio de calidad que se espera de la vía acuática.

"Es precisamente a través de estos trabajos que garantizamos que las estructuras que tienen 90 años o más puedan ser altamente confiables y sigan brindando un servicio de confiabilidad", asegura Manuel Benítez, subadministrador interino del Canal, quien visitó los trabajos.



¿Competencia para el Canal de Panamá?



Mapa de Guatemala- puertos en el Pacífico y Atlántico.

Resurge canal seco

Por Vernick Gudiel

El canal de Panamá podría tener competencia con el Puente Interoceánico de Guatemala y el canal seco de Nicaragua. Luego de dos años desaparecidos de la escena pública, los socios de la Oficina de Enlace y Negocios para América Latina (Odepal) anunciaron su intención de retomar la construcción del "Puente Terrestre Interoceánico de Guatemala".

El megaproyecto comercial que requiere una inversión de US\$2,300 millones, persigue unir las costa atlántica y pacífica del país mediante la construcción de dos puertos modernos, un aeropuerto y una vía férrea de dos carriles para transportar millones de contenedores con mercancía.

La construcción cubriría la ruta de Puerto Barrios, Izabal a Champerico, Retalhuleu, (550 kilómetros).

Según sus impulsores, esto resolvería el problema que plantea la falta de capacidad del canal de Panamá ante la expansión de China y el crecimiento del comercio mundial, además de que movilizaría el 25 por ciento del tráfico global.

José María Argueta vicepresidente de

Grupo guatemalteco relanza construcción de megaproyecto. El canal de Panamá podría tener competencia en el Puente Interoceánico de Guatemala y el canal seco de Nicaragua.

Odepal, afirmó que las condiciones están dadas para sacar adelante este proyecto.

Entre los beneficios que generaría al país la construcción y posterior operación del Puente Interoceánico, Argueta mencionó que generaría más de 20,000 empleos y alrededor de US\$350 millones anuales en impuestos para el fisco.

En la presentación del proyecto, a la cual asistieron más de 400 personas, Argueta dio a conocer una carta firmada por el presidente Óscar Berger, donde éste se compromete a apoyar dicha iniciativa.

A la caza de inversionistas

Sobre la forma de financiar el proyecto, Argueta informó que por invitación del Gobierno de Singapur, el 15 de septiembre participarán en la reunión "The LatinAsia Biz 2004", donde presentarán el proyecto a las 250 empresas navieras y de carga más grandes del mundo, compitiendo con el plan de

expansión del Canal de Panamá.

Guillermo Catalán, gerente de Odepal, indicó que posteriormente se reunirán en Japón, Hong Kong y Madrid con más inversionistas.

Catalán indicó que de momento cuentan con US\$250 millones que aportaría el banco de inversión alemán Grupo One AG.

Competencia nicaragüense

Según varios historiadores, Centroamérica acaricia desde tiempos de la colonia, el proyecto de un canal seco.

Otro guatemalteco, Guillermo Gomar, gerente de Corpinic-Nicaragua, que impulsa la construcción de un canal seco en ese país, afirma que el Puente Interoceánico compite en condiciones adversas con su proyecto, pero cree que el mercado mundial es muy amplio.

Según Gomar, en Nicaragua el recorrido es de 400 kilómetros sobre terreno plano, mientras que en Guatemala son 550 kilómetros y por la topografía del país se tiene que subir 1,300 metros, lo cual le resta velocidad a los trenes. "A nosotros llevar un contenedor de un puerto al otro nos tomará menos de 5 horas, pero a Odepal le tomaría 8 horas".

Pese a lo anterior, Catalán afirmó que la ubicación geográfica de Guatemala es la mejor para este proyecto.

Tomado de Prensa Libre de Guatemala, viernes 10 de septiembre de 2004.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

Camiones y vehículos pesados: reparación y mantenimiento / Gabriel Cuesta Ferrer, editor. Madrid: Cultural, 2003. 2 v. El motor diesel; lubricación, refrigeración y sobrealimentación; alimentación de combustible; el freno motor; la caja de velocidades; transmisiones y puentes; prácticas y teorías.

Administración de recursos humanos / Idalberto Chiavenato. 5a ed. Bogotá: McGraw-Hill, 2000. 699 p.

Analiza el ambiente competitivo de los negocios. La estructura, tecnología, recursos financieros y materiales son sólo elementos físicos que requieren ser administrados con inteligencia. En consecuencia, las personas son el único factor dinámico de las organizaciones puesto que ellas tienen la inteligencia que vivifica y dirige cualquier organización.

Las capacidades de aprendizaje en la organización: cómo aprender a generar y difundir ideas con impacto / Arthur K. Yeung. Méx.: Oxford, 2000. 242 p. Un repaso sencillo e ingenioso de los caminos que deben seguir las organizaciones a fin de superar sus incapacidades para aprender y así aumentar su efectividad.

Control de sistemas de aire acondicionado. Juan Angel Gámiz Caro. Barcelona: CEAC, 2000. 254 p.

El control de sistemas en instalaciones de aire acondicionado exige, entre otras cosas, conocer diferentes arquitecturas que puede adoptar la instalación, las características de los agentes de control que intervienen o el dimensionado y ubicación de los sensores, controladores y actuadores. Ofrece una información teórica y práctica al lector sobre el tema.

ABC del Agua

El capital hídrico de la mayoría de los países de la región centroamericana es superior al de muchos países económicamente más desarrollados. En el caso de países como Belice y Panamá, su potencial hídrico es solamente superado por algunos países del Sub Sahara Africano; es decir que desde el punto de vista de los recursos hídricos per cápita Centroamérica es realmente una potencia mundial. Aparentemente, no se justificaría entonces que en la región se hable de problemas de oferta de agua. Una población Centroamericana, unos 35 millones de habitantes, creciendo a una tasa promedio del 2.4%, produce un incremento sostenido en la demanda de recursos hídricos.

Comité regional de Recursos Hidráulicos del Istmo Centroamericano.

Ley 44: Beneficios, tareas y responsabilidades

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Desde la aprobación de la Ley 44 que delimitó la Cuenca Hidrográfica del Canal, hace cinco años, la Autoridad del Canal de Panamá trabaja en la región de manera más sistemática.

A raíz de esta legislación se generaron cambios significativos en las 213.112 hectáreas de terreno de la región occidental de la Cuenca, pobladas por unas 35.000 personas, y cuya rica vegetación también sirve de refugio a cientos de especies animales.

Esta delimitación geográfica de la cuenca llevó a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a desarrollar estudios encaminados a conocer esta región. Así, se emprendieron un estudio socioeconómico, otro hídrico y ambiental, y uno cultural que han servido para determinar cuáles son las características sociales, geográficas y ambientales de esta zona.

El director de Seguridad y Ambiente de la ACP, Juan Héctor Díaz, explica que a raíz de esta ley se hizo posible el trabajo armónico entre instituciones públicas y privadas para el desarrollo sostenible y la protección del medioambiente en la región occidental de la cuenca. Este tipo de cooperación “no se había dado antes” indica Díaz.

El trabajo en equipo se promueve a través de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca del Canal (CICH) integrada por representantes de los ministerios de Vivienda, Desarrollo Agropecuario y Gobierno y Justicia; e instituciones autónomas como la Autoridad Nacional del Ambiente y la Autoridad de la Región Interoceánica; además la Fundación Natura y Cáritas Arquidiocesana.

Lo que se logró con la CICH fue un acercamiento a las comunidades de la Cuenca de una manera integrada.

La titulación de tierras

La Ley 44 también dio paso a las primeras conversaciones entre las comunidades campesinas de la Cuenca

y la ACP.

Una de las principales preocupaciones de los habitantes de la cuenca que surgieron en estas conversaciones fue su deseo de obtener un título que los acreditara como propietarios de las tierras que habitan desde hace décadas.

Ante esta petición la ACP apoyó a la Dirección Nacional de Reforma Agraria y a la Dirección de Catastro y Bienes Patrimoniales, en su esfuerzo por llevar adelante un programa agresivo de titulación de tierras y ejidos municipales, para que se cumplieran las aspiraciones de las comunidades.

Díaz afirmó que “el programa ha sido un éxito, hemos entregado miles de títulos y hay muchísimos más en proceso de entregar”.

El programa que empezó en el 2002 es desarrollado por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), la Dirección Nacional de Reforma Agraria y la Dirección Nacional de Catastro y Bienes Patrimoniales, y financiado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Durante el transcurso de este año han sido muchas las muestras de satisfacción de parte de quienes han recibido sus títulos de una manera rápida en relación a como era el proceso en el pasado.

Trabajo en equipo

El trabajo de la CICH es constante. El secretario de esta comisión, Oscar Vallarino, señala que no sólo se trata de un trabajo que se lleva a cabo entre instituciones. “También se busca la participación de la comunidad a través de representantes de la sociedad civil”.

La CICH recogió información de las necesidades de las comunidades de la región occidental de la cuenca y se acordó un plan de acción inmediata que, según Vallarino, “tiene el objetivo de atender a través de las instituciones competentes los diferentes aspectos que tienen relevancia para estas personas”.

Pero esto no ha sido todo. De hecho se coordinan otras acciones adicionales

a través de las instituciones que integran esta comisión.

Para Vallarino lo que resulta innovador de estas acciones son los procesos que se establecen y que involucran a las comunidades.

“Los procesos no pueden ser aislados, tienen que tener una amplia participación de las comunidades, de las instituciones competentes, de los gobiernos locales y de todos aquellos que de una u otra forma actúan directamente sobre los recursos naturales y el recurso hídrico”, afirma Vallarino.

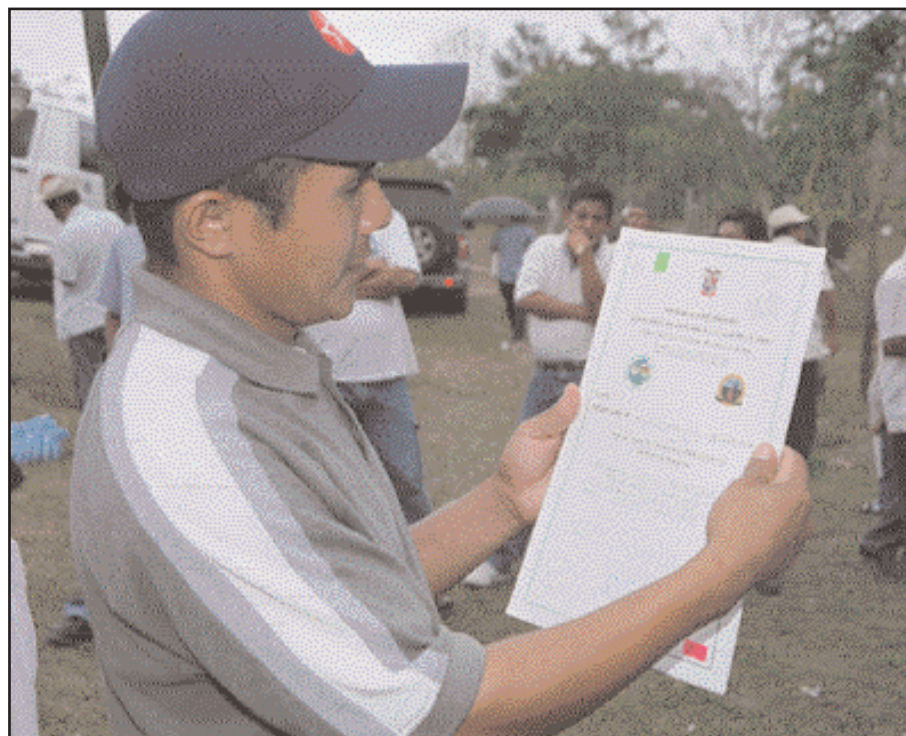
Los beneficios

Uno de los beneficios del trabajo de la CICH ha sido la apropiación de los proyectos por parte de las comunidades.

Es decir que proyectos como la reforestación de terrenos, la ganadería, el manejo de los agroquímicos, la disposición de las aguas servidas y el manejo del agua para consumo humano

que empezaron las instituciones que integran la CICH, a largo plazo serán manejados principalmente por los habitantes de la Cuenca.

Un ejemplo claro se desarrolla en las sub-cuencas de Los Hules, Tinajones, Caño Quebrado y Gatuncillo, en los que se ha integrado el trabajo de la comunidad y las instituciones estatales.



Responsabilidad en la Cuenca:

La responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la Cuenca del Canal ha sido asignada a la Autoridad del Canal de Panamá en el Título XIV de la Constitución Política de Panamá y a través de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá.

Esto se corresponde con la importancia del agua para el funcionamiento de la vía acuática. La ley también exige que la ACP administre el recurso hídrico para garantizar el suministro de agua a las poblaciones aledañas.

Ley 44: Beneficios, tareas y responsabilidades



Arriba, der., y siguiendo la dirección de las manecillas del reloj: proyecto de reforestación; encuentro con representantes de comunidades campesinas; estación de medición en la Cuenca; entrega de títulos; comités comunitarios y mesas de trabajo en las cuales se identifican los principales problemas que se confrontan en la Cuenca.



Gestión integrada para cuidado de la Cuenca

El trabajo en la Cuenca Hidrográfica del Canal no se ha improvisado. Su desarrollo, como lo conocemos en la actualidad, obedece a un cambio estructural en la manera de mirar al país de parte de la administración de la vía interoceánica.

La injerencia del Canal en la Cuenca antes del año 2000 consistía en medir los niveles de los lagos y de precipitación de lluvias para pronosticar calado y el para el control de inundaciones. Pero todo eso cambió.

A partir de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá surgió la división de Administración Ambiental que da un rumbo distinto a la visión del Canal respecto a la Cuenca Hidrográfica. Se buscó un acercamiento más humano a las comunidades; a aquellas personas que viven en estas áreas vitales tanto para el Canal como para el país.

Luis Alvarado, gerente de la división, explica que ésta surgió sobre la base de la Ley Orgánica de la ACP que establece como una de las responsabilidades de la administración del Canal es “la conservación del recurso hídrico en la Cuenca hidrográfica del Canal”.

Alvarado explica que dentro de la Ley Orgánica se estableció la creación de una comisión interinstitucional para llevar a cabo proyectos de desarrollo sostenible dentro de la cuenca. Así nació la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH).

Acercamiento y beneficios

Con el nacimiento de la división de Administración Ambiental y de la Ley 44 de agosto de 1999 se desarrollaron una serie de programas encaminados al manejo de los recursos ambientales y del recurso hídrico.

Luego de una serie de análisis de esta zona se determinó la importancia de “planificar el ordenamiento territorial en vista de que más del 45 % del área ya ha sido intervenida -deforestada- restaurar el área para un futuro próximo”, añadió Alvarado.

Dentro de sus labores la división que dirige Alvarado ha llevado a cabo en la región occidental de la cuenca programas como la dotación de materiales didácticos a las escuelas, la capacitación en temas ambientales a los docentes y la instrucción en temas ambientales de los estudiantes.

Según Alvarado “este año al mes de agosto se han dotado 144 escuelas en la región occidental de la Cuenca, se ha capacitado a 53 maestros y poco más de 2,500 estudiantes han sido beneficiados del programa que tiene la ACP con el Ministerio de Educación”.

De la misma manera se han beneficiado 16 comunidades de esta región con un programa de reforestación selectiva que se trabaja con las comunidades.

“Ellos manejan el proyecto, determinan los lugares para reforestar y se les capacita para mantener viveros, y los beneficios de las ventas de los plantones se quedan en las comunidades”, explica. Este tipo de reforestación se lleva a cabo principalmente en las riberas de los ríos y los ojos de agua, que en definitiva son los lugares que ayudan en la conservación del recurso hídrico.

A estas comunidades también se han llevado programas de capacitación para fortalecer las organizaciones.

“Sabemos que la mejor manera de poder trabajar con las comunidades es que ellos tengan una organización base ya establecida que les permita poder participar en la toma de decisiones”, enfatiza Alvarado.

Para este fin, indicó, en el transcurso de los últimos tres años se han desarrollado cinco mesas de trabajo por región y dos encuentros regionales con los representantes de las distintas comunidades para trazar lo que se quiere hacer en la Cuenca.

A partir de este acercamiento se han culminado los estudios socioeconómico, cultural y ambiental e hídrico que han trazado una visión de la región occidental de la cuenca y qué se puede hacer para resolver los problemas de las personas que la habitan.

Por otro lado también se lleva a cabo el manejo integrado del recursos hídrico en la cuenca. Para manejar un área tan grande como la cuenca del Canal de unos 5.000 kilómetros cuadrados, se trabaja por sub-cuencas, afirma Alvarado.

“Cada cuenca tiene una subcuenca de un río o una quebrada y de las 53 subcuencas en la cuenca del Canal se han identificado 15 prioritarias y se trabaja con las comunidades en cómo conservar la calidad y la cantidad del agua”, añadió.



Manos a la obra en Chiguirí Abajo

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los trabajos empezaron desde temprano en la escuela primaria de Chiguirí Abajo, una comunidad del distrito de Penonomé en la provincia de Coclé.

Había muchas cosas por hacer, como pintar paredes, entregar útiles escolares, repartir meriendas e incluso zapatos y medias para los pequeños alumnos de esta escuela coclesana.

La acción voluntaria de un grupo de colaboradores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) que cada año visita un colegio del interior del país y le brinda su apoyo.

Este año la actividad coincidió con la celebración de los 90 años del Canal de Panamá y se denominó "Ayuda a educar a un niño, y verás la diferencia".

La idea en un principio era dotar a la escuela de una biblioteca infantil. Sin embargo, después de unas visitas preliminares, notaron que además se necesitaba ayuda en la cocina escolar.

"Pensamos que antes de alimentar la mente tendríamos que alimentar el cuerpo y como prioridad decidimos adecuar la cocina, instalar un fregador doble con escurridor, construir un fogón con chimenea de arcilla, cambiar el techo de la cocina, y reemplazar las mesas y sillas, algunas vigas y láminas de techo del comedor. Además decidimos comprar pailas, al igual que arroz y otros alimentos", explica María Degracia, miembro del Departamento



Muchas manos trabajaron para llevar ayuda a los niños de Chiguirí Arriba

de Recursos Humanos y una de las organizadoras de la actividad.

Donaciones para los niños

Las donaciones fueron el fruto de actividades desarrolladas por empleados del departamento de Recursos Humanos y la cooperación voluntaria de algunos padrinos de dentro y fuera de la ACP.

Lesly Pineda, otra de las organizadoras, precisó: "encontramos 50 padrinos que donaron un par de zapatos y medias para cada niño; así



Néstor Ayala



mismo los gerentes ayudaron mucho, como el capitán Orlando Allard, que coordinó la identificación de donantes del arroz para la escuela". Además se organizaron actividades para recaudar fondos.

La faena en Chiguirí Abajo

El calor no impidió las labores de pintura y acondicionamiento del colegio que cuenta con 140 niños de kinder a sexto grado.

Los niños agradecieron el gesto y se divirtieron jugando con sus invitados, que aprovecharon para contarles cuentos a los más pequeños y enseñarles a dibujar algunas figuras en el tablero.

El capitán Orlando Allard, gerente de capacitación y desarrollo de la ACP, explicó que esta experiencia ha sido "sumamente enriquecedora para todos los que participamos".

El director del colegio, Serafín Rodríguez, estaba feliz. "Me ha gustado la interacción entre los empleados de la Autoridad del Canal con los estudiantes y docentes y los padres de familia; además los aportes contribuyen a mejorar las condiciones de estudio para los niños".

Para Stefany Nicole Reale, estudiante de sexto grado la visita fue "buena" y lo que más le gustó fue que le relataran cuentos y jugaran con todos los niños.

Según los organizadores, la actividad no será la última en esta escuela, porque aún queda mucho trabajo por hacer.

Una cancha para Nanzal

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Hasta hace poco el desnivelado patio trasero de la escuela Celestino del Rosario en Nanzal era utilizado por los estudiantes como campo de juego.

La idea de contar con una cancha para jugar baloncesto y practicar otros deportes solo pasaba por la mente de los pequeños como un dulce sueño.

Sin embargo, el sueño se hizo realidad gracias al trabajo de toda una comunidad y al aporte de un grupo de colaboradores del Canal.

Y es que los trabajadores de la División de Tránsito Marítimo llevaron a cabo una labor social en la apartada comunidad de Nanzal, que forma parte del corregimiento de Pajonal, distrito de Penonomé.

Los empleados de la División hicieron contacto con los moradores de Nanzal en la navidad del 2002.

Una vez se percataron de la necesidad que tenían los niños y jóvenes de la comunidad de contar con un lugar apropiado para practicar deportes, se impusieron la ambiciosa meta de ayudarles a construir la cancha.

Se hizo una especie de alianza con los padres de familia, quienes bajo el liderazgo entusiasta de Cándido Martínez aportaron la mano de obra para hacer realidad el sueño. Para el diseño de los planos contaron con el apoyo del



Omar Rodríguez

Los pequeños estrenaron la cancha con un partido amistoso (arriba), luego del lanzamiento inaugural a cargo del capitán Arcelio Hartley

Instituto Nacional de Deportes y la asesoría técnica del FIS de Coclé.

Los colaboradores de Tránsito Marítimo por su parte realizaron actividades y donaciones para conseguir los fondos que se necesitaban para comprar los materiales.

Tras varios meses de intenso trabajo, la cancha fue inaugurada.

"El futuro del Canal tiene esperanzas en comunidades apartadas como estas.

Es por ello que nos proyectamos para fomentar el desarrollo y promover actividades que les hagan sentir a ustedes que también son parte del Canal", dijo el capitán Arcelio Hartley, gerente de la División de Tránsito Marítimo a los residentes de Nanzal durante el acto de inauguración.

Catalina González, delegada de la palabra, resumió la obra construida como un acto de "solidaridad humana y



cristiana".

Adolfo Martínez, director de la escuela, agradeció en nombre de la comunidad el apoyo de los colaboradores canaleros porque ahora los niños y jóvenes cuentan con un sitio para su sano esparcimiento.

Los niños por su parte estaban felices y el mismo día de la inauguración estrenaron la cancha encestando algunos balones en las canastas.

Bitácora del Canal

Capacitación Técnica Industrial y de Seguridad

Con miras al Plan Maestro
I parte
El Canal: Operación y mantenimiento

El Canal de Panamá es uno de los grandes logros de la ingeniería de nuestros tiempos. Sin embargo, desde el punto de vista operacional, los hombres y mujeres—el recurso humano— logra mover los engranajes y extraer beneficios de este legado de la naturaleza y del ingenio humano.

De igual modo, el mantenimiento crítico y la operación eficiente de esta obra de ingeniería requieren contar con mano de obra técnica industrial del más alto nivel de calificación y especialización. Los múltiples y ambiciosos proyectos que ejecuta actualmente el Canal y que deberá seguir realizando para continuar ofreciendo un servicio óptimo y acorde con las demandas de la industria marítima, requieren que la ACP se prepare estratégicamente para asegurar la obtención y formación de personal técnico calificado en términos teóricos y, especialmente, prácticos.

Planeamiento del Recurso Humano

Como parte del planeamiento organizacional del recurso humano, la ACP desarrolla programas de carrera encaminados a asegurar una gerencia corporativa acorde con los retos actuales y futuros del Canal y, por supuesto, la disponibilidad de mano de obra técnica industrial altamente capacitada, calificada y certificada.

Capacitación Industrial en el Canal

Desde 1906, el Canal suplió sus necesidades técnicas primordialmente con el Programa de Aprendices con el cual se desarrolló a personas con poca o ninguna experiencia para ocupar puestos técnicos. Mediante la utilización de otras modalidades de programas de desarrollo que garantizaran los mejores perfiles de educación y experiencia profesional, aquellos aspirantes con experiencia y estudios universitarios en carreras de Ingeniería, tuvieron mejores posibilidades de pasar las pruebas de suficiencia y de ser seleccionados para puestos técnicos en el Canal.

Las propuestas de capacitación y desarrollo de la ACP se basan en una visión que va mucho más allá del ámbito de nuestras propias necesidades laborales actuales y futuras: Procura asegurar una mano de obra calificada y certificada con altos estándares de seguridad y de productividad para satisfacer la futura demanda del Canal y la de la incipiente, pero creciente, industria nacional.

Para la empresa del Canal es esencial asegurar el éxito de la ejecución de sus proyectos presentes y futuros. Considerar la participación de la ACP en la formación de mano de obra técnica para el país, agrega un elemento de responsabilidad social empresarial a su gestión pues contribuye a la dotación de personal calificado para el desarrollo de una verdadera industria nacional.



La ACP desarrolla programas de carrera encaminados a asegurar una gerencia corporativa acorde con los retos actuales y futuros del Canal.



Capacitación Industrial a nivel nacional

Panamá no cuenta con un estudio oficial sobre la demanda de personal técnico industrial requerido a nivel nacional. Sin embargo, podemos constatar que además de las empresas que se dedican a la construcción, el número de empresas establecidas en Panamá en capacidad de generar una demanda sostenida de mano de obra calificada es relativamente bajo.

En el ámbito nacional estamos conscientes de que la demanda de personal técnico industrial calificado para ocupar puestos vacantes, por lo general, se suple con artesanos panameños de poca preparación académica, pero con suficientes conocimientos empíricos. Sin embargo, es lamentable que en casos de necesidad de perfiles especializados y certificados, las empresas se vean forzadas a importar mano de obra extranjera, a contratar capacitación en el extranjero o a alquilar equipos con sus propios operadores.

En este sentido, es justo reconocer que durante los últimos años, el Estado, a través del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, ha implementado programas tendientes a incrementar el desempeño y el nivel de calificación de personal mediante

programas de desarrollo a través de 218 Organismos de Capacitación (OCAs). Así mismo, el Instituto Nacional de Formación Profesional (INAFORP) cuenta con 16 centros en todo el país para lo cual ha recibido donaciones, asesoría y apoyo de gobiernos tales como España, Alemania y Japón. En los últimos cinco años el INAFORP ha graduado un total de 42,196 artesanos en diversas áreas técnicas.

Práctica Profesional

En lo que respecta al grado de calificación de la mano de obra técnica industrial en nuestro país, de acuerdo a nuestras investigaciones y a informes de organismos especializados, se infiere la existencia de deficiencias en la formación y capacitación técnica industrial, al comprobar que el elemento más importante de esta formación, la práctica profesional, es susceptible de mejoramiento en su incorporación a los programas educativos nacionales. Además, se ha determinado que los trabajadores con un grado intermedio de especialización, requieren nivelación teórica / práctica mientras que los trabajadores con un alto grado de especialización requieren nivelación práctica.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1913 - Hace 91 años

Los planes para un túnel que cruzara el Canal después que terminaran los trabajos fueron abandonados debido a su costo. Se había considerado un túnel cerca del cruce de Paraíso. Se designó un comité para estudiar la posibilidad de utilizar transbordadores como medio de comunicación entre las riberas este y oeste.

Fue enviada a Washington la renuncia de Maurice H. Thatcher como miembro de la Comisión del Canal del Istmo y Presidente del Departamento de Administración Civil, la cual fue efectiva a partir del 8 de agosto.

El General Rafael Reyes, Ex-presidente de Colombia, llegó al Istmo. Desde hace año y medio viaja por España, Estados Unidos, Cuba y la mayor parte de los países Suramericanos en favor de un proyecto para erigir una estatua a Vasco Núñez de Balboa en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá.

La Compañía del Tranvía de Panamá se prepara para abrir al público su línea de la Avenida Central con carros que parten desde el Palacio Nacional, cada 10 minutos, hacia el Hotel Tivoli, la estación del Hospital de Ancón y viceversa. La tarifa será de 5 centavos entre los dos puntos de la línea en una dirección.

1938 - Hace 66 años

Se están terminando los trabajos en el faro Bald Rock, para reemplazar la luz de Isla Bona, conocida por mucho tiempo como el último faro más al sur del Canal de Panamá. Los ingenieros, mecánicos y demás personas que trabajaron en el nuevo faro fueron transportados por la barcaza *Favorita*.

Un reporte del Departamento de la Marina al Comité de la Cámara de Marina Mercante se opuso a la construcción de un canal por Nicaragua, recomendando más estudios para este proyecto multimillonario. Portavoces de los Departamentos de Comercio y de Guerra y la Comisión Marítima Federal expresaron actitudes similares.

1953 - Hace 51 años

Los pasajeros que descendieron del trasatlántico neozelandés *Rangitiki* fueron los primeros visitantes en ser recibidos por los miembros del nuevo Servicio de Guías de la Zona del Canal.

Un temblor de categoría Fuerza IV en intensidad conmocionó al Edificio de la Administración en Balboa Heights. El epicentro del mismo fue a 110 millas al suroeste de Balboa, cerca del área de Cabo Mala. No se reportó ningún daño.

Paraíso para primates

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los monos araña trasladados desde la Isla Puma hacia Isla Adviento, en el lago Gatún, se han adaptado rápidamente a su nuevo hábitat, de acuerdo con una inspección llevada a cabo por personal de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en conjunto con funcionarios de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y de la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI).

La ACP, junto con estudiantes y profesores de Veterinaria de la Universidad de Panamá y personal de la ANAM, trasladó en mayo pasado a un grupo de cinco monos araña hacia la Isla Adviento (área de Monte Lirio) para procurarles un mejor hábitat y evitar un cruce con los monos negros que habitan en Isla Puma. Los monos araña habían sido llevados a Isla Puma sin considerar el riesgo de cruce con otras especies.

Pero la Isla Adviento ha resultado ser el paraíso propicio para ellos. Allí cuentan con

suficiente alimento: abundan los árboles frutales de higo, jobo, mango, fruta de pan y otros. La vida natural es intensa en la isla y sus alrededores. Durante la inspección también se observaron aves como el tucán, el martín pescador, halcones, gavilanes caracoles además de una gran cantidad de insectos.

Los monos araña son de hábitos diurnos. Viven en grupos sociales permanentes, son arborícolas y se desplazan rápidamente mecándose por debajo de las ramas de los árboles. Los frutos maduros constituyen la porción más importante de su dieta diaria.

De acuerdo con un informe de Jaime De León, de la Sección de Sanidad de la ACP, durante la inspección fueron observados en horas del mediodía tres de los cinco monos arañas en árboles y palmas colindantes a orillas de la isla. "Estaban comiendo y a la distancia se les notaba barrigones y muy activos, pues saltaban ágilmente de rama en rama y de árbol en árbol", reportó.

Según el reporte elaborado



Néstor Ayala

Uno de los felices residentes de Isla Adviento.

por Alfonso Cedeño y Horacio Gudiño, ambos de la ARI, por su condición y movilidad, los monos aparentaban estar en buenas condiciones. Entre sus conclusiones, indicaron que Isla Adviento posee una vegetación homogénea y al parecer poco intervenida que podría mantener una población controlada de primates. También recomendaron evitar el traslado a Isla Adviento monos de otras especies hasta

información en cuanto a la capacidad del lugar para albergarlos.

Como se recuerda, la ACP solicitó el desalojo de la Fundación de Primates de Panamá. Luego de esta acción, la ACP inició conversaciones con la Universidad de Panamá para que saque provecho, mediante proyectos científicos, del refugio de primates y la fauna existente en algunas islas del lago Gatún.

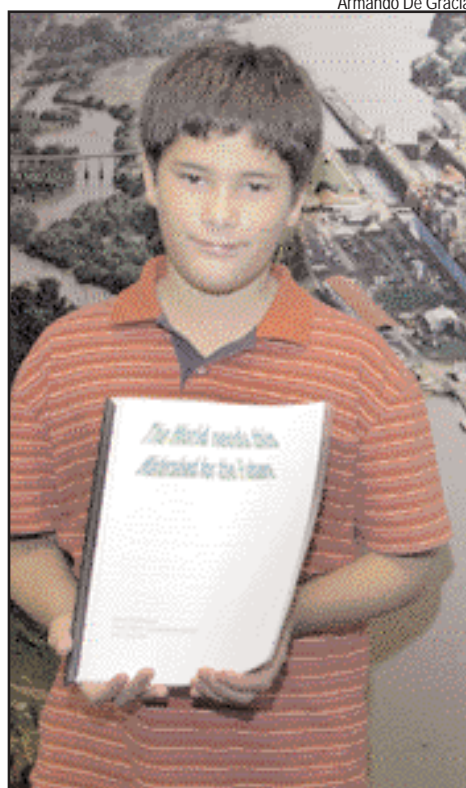
Mirar con ojos de niño

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

"El mundo necesita de la cuenca para el futuro" es el título de la monografía que escribió Charles Weyman, del quinto grado de la escuela Frank C. Martin de Miami, Florida. Charles es hijo de la panameña Itzaris Ng y por eso le pareció natural escoger el tema de la Cuenca Hidrográfica del Canal cuando llegó el momento de elegir el tema. "Escogí este tema porque todos hacían cosas de Estados Unidos y como soy panameño, quise hacer un trabajo sobre algo de Panamá. Mi mamá me dio la idea y pude hacer algo diferente", explicó Charles.

El joven investigador plantea que es importante para el mundo preservar la Cuenca Hidrográfica porque suministra agua potable para las ciudades de Panamá y Colón, alberga muchas importantes especies de plantas y animales y es esencial para el funcionamiento del Canal de Panamá que sirve a importantes rutas de comercio. Por ejemplo, la ruta Costa Este de Estados Unidos hasta el Lejano Este pasando por el Canal de Panamá ahorra más de 6,000 millas náuticas o de navegación comparada con la ruta por el Cabo de Hornos, en tanto que la de Europa hasta la Costa Oeste de Estados Unidos economiza más de 5,000 millas náuticas. Explica Charles en su trabajo que si los buques no pudieran pasar por el Canal de Panamá "tendrían que ir alrededor de Suramérica; toman más tiempo y tendríamos que pagar más por ello. Por ejemplo, los "Game Boys" hechos en China serían más caros en Miami", aclaró.

La maestra de Charles, Patricia Corlett, le dijo que su trabajo era muy bueno,



Armando De Gracia

incluso un poco avanzado. Charles presentó este tema primero en su aula de clases y después en la cafetería-auditorio de la escuela ante todos los maestros, alumnos y padres de familia. Comenzó la investigación en enero y la completó en mayo. Este tipo de investigación es parte del programa de primaria del International Baccalaureate Organization (IBO), sistema educativo originalmente creado para los hijos de diplomáticos para que puedan seguir los mismos estudios en cualquier país.

La investigación consistió de tres grandes etapas: selección del tema, contacto con las fuentes para la investigación (ACP, Ancón y el

Smithsonian Tropical Research Institute) y generación de preguntas sobre forma, función, causa, cambio, responsabilidad, reflexiones, perspectiva y bibliografía. Una vez Charles obtuvo las respuestas procedió a escribir la monografía. Para ilustrar su presentación armó un tablero de tres piezas. Este mural móvil le sirvió para enseñar las fotografías del Canal de Panamá y la Cuenca Hidrográfica. "Lo que más querían saber era cómo funciona el Canal", comentó.

Charles encontró muy difícil de comprender la información que consiguió. "La información no es fácil de entender para los niños. Por eso el aporte de mi trabajo es presentar un sitio Web sobre el Canal de Panamá para niños, para que los niños puedan aprender en forma interactiva. Tendrá fotos y juegos. Me gustaría que el sitio Web de la ACP incluyera mi sección para niños para que sea como los sitios que tienen la NASA y la National Geographic", dijo.

Lo que más le entusiasma es la idea de poner en el sitio Web un juego como el simulador que vio en el Centro de Visitantes de Miraflores durante su visita a Panamá. "Me gustó mucho. El guía tuvo que pedirme que saliera porque otros niños también lo querían ver", comentó divertido. La filosofía de Charles es que "si lo aprendes de chiquito, cuando crezcas vas a cuidar más al Canal".

Para ver cómo avanza Charles en el diseño de su sitio Web para niños sobre el Canal de Panamá copie esta dirección en su navegador de Internet: <http://www.panamacanalforkids.cjb.net>.

AL DÍA EN SALUD

Síntomas de la malaria

-Fiebre alta con crisis febriles que se repiten cada 48 ó 72 horas
-Escalofríos
-Sudoración intensa
-Dolor de cabeza
-Náusea y vómito
-En casos más severos el paciente puede presentar delirio y convulsiones, seguidos de coma y muerte.

La malaria, conocida también como paludismo, es una enfermedad peligrosa que puede ocasionar la muerte. Es causada por un parásito llamado plasmodio, el cual afecta la sangre y el hígado en primer lugar.

La malaria la transmite el mosquito conocido como Anófeles. Este es un mosquito que pica en la noche, se cría en ríos, lagos y charcos de agua que tengan abundante vegetación acuática.

Si usted vive, trabaja o visita áreas con malaria; o sospecha que tiene esta enfermedad, acuda inmediatamente a su médico.

Todos contra el dengue

-Elimina los criaderos del *Aedes aegypti*
-Recoja y descarte toda basura que acumule agua de lluvia.
-Elimine cocos partidos y pencas caídas.

-Ubique bajo techo llantas que no estén en uso. Y si las va a desechar perfórelas.

-Limpie regularmente comederos y bebederos de animales o cualquier recipiente que pueda acumular agua de lluvia.

-Elimine agua de floreros, jarrones, potes y maceteros.

-Limpie lotes baldíos, elimine chatarra y basura acumulada.

-Limpie regularmente canales de techos y drenajes de aires acondicionados.

-Cubra con mallas antimosquitos los tanques para almacenamiento de agua.

-Rellene con arena, tierra o cemento los huecos en los postes y bloques de las cercas y también cualquier hueco en el tronco de árboles.

-Mantenga el patio limpio.

Síntomas del dengue

Fiebre alta; dolor de cabeza y dolor en los ojos; escalofríos intensos; sudoración intensa; dolores en músculos y articulaciones; erupciones en la piel; y náuseas y vómitos.

Si vive o trabaja en, o visita con frecuencia áreas con dengue; o sospecha que tiene esta enfermedad, acuda inmediatamente a su médico.

FE DE ERRATAS

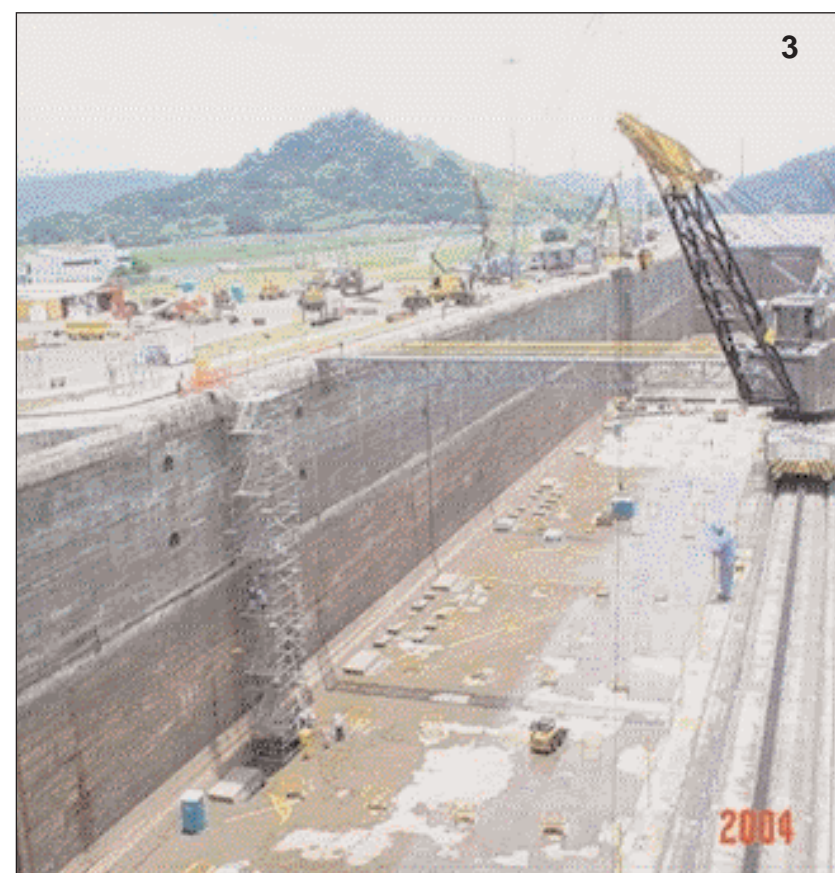
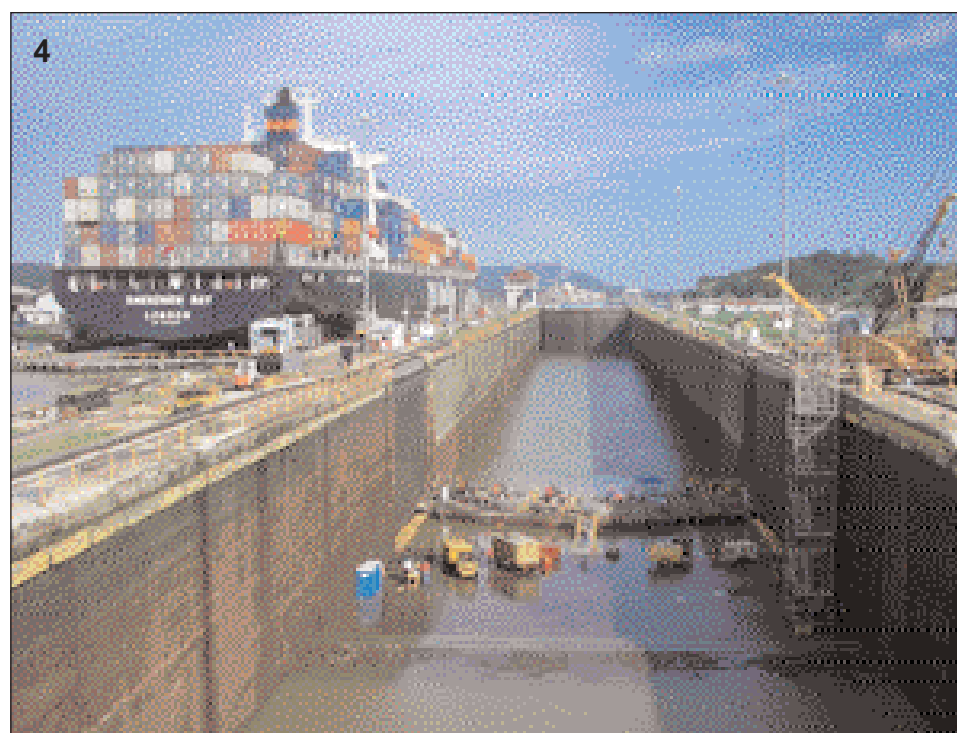
El título del artículo aparecido en la página nueve de la pasada edición debió ser "Contribución del Canal al desarrollo del país". Pedimos disculpas a nuestros lectores por este error involuntario.



El Canal en imágenes

- (1) En el lago Miraflores, Javier Conte, conductor
- (2) Blancura de paz y armonía, Gil García, Unidad de Obras Civiles
- (3) Reacondicionamiento en cámara oeste de Pedro Miguel, Georgette Aguina, Esclusas de Pedro Miguel
- (4) A sol y sombra, Virgilio Mirones, Obras Civiles
- (5) Abre que voy, Rodolfo Valdés, Esclusas

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.



Ventana internacional

Armando De Gracia



Comerciantes panameños restringidos

Tomado de Maritime Global Net

Los comerciantes de la Zona Libre de Colón se han dado cuenta de que este año no cuentan con espacio en los buques del Lejano Oriente debido a los grandes importadores estadounidenses.

Con la inminencia de la Navidad y la llegada temprana de compradores a la Zona Libre, la situación ha sido descrita como “crítica” y “nunca antes vista”, a medida que los comerciantes intentan desesperadamente llenar sus bodegas.

De acuerdo con fuentes informadas, la demanda del espacio en el buque tanto de la Costa Este como de la Costa Oeste de los Estados Unidos es tan alta, que la capacidad existente de buques no es suficiente y están dejando a Panamá a un lado.

AP MØller-Maersk se prepara para la construcción del primer buque de más de 10,000 teu en el mundo

Tomado de Lloyd's List

Todo parece indicar que la AP MØLLER-Maersk

ha tomado el paso decisivo que conducirá a la construcción de los primeros buques portacontenedores en el mundo con capacidad para más de 10,000 teu (unidad de carga equivalente a un contenedor de veinte pies).

Fuentes próximas a la Hyundai Heavy Industries sugieren que la División de Motores Marinos del grupo del astillero ha recibido el primer pedido para un motor K98 de 14 cilindros.

De acuerdo con la fuente relacionada con el fabricante de motores surcoreano, en lugar de especificar el ancho adicional de la manga que muchos creerían que caracterizaría el salto por encima de los 10,000 teu, la Maersk ha optado por aumentar la eslora.

La fuente sugirió que el motor se instalaría a bordo de un buque con una eslora de 360 metros y una manga de aproximadamente 43 metros.

Para los puertos del norte de Europa, que de manera consistente han aumentado el alcance de sus grúas, pero no tienen suficiente calado para manejar estos buques, todo está escrito.

Buque de 8,200 teu de la CMA CGM hace su primera escala en Long Beach

Tomado de American Shipper

El buque portacontenedor HUGO de la CMA CGM, con una capacidad de 8,200 teu, ha hecho su primera escala en el puerto de Long Beach, California. El buque tiene una eslora de 1,095.8 pies, 140.4 pies de manga y un calado de 47.6 pies. Es el primero de 17 buques gemelos que la CMA CGM le ha encargado a la Hyundai Heavy Industries de Corea del Sur.

La CMA CGM emplazará cinco de los megabuques entre el sur de China y la Costa Oeste de los Estados Unidos, como parte de un servicio transpacífico llamado Pearl River Express. La rotación de puertos incluirá a Xiamen, Chiwan, Hong Kong, Yantian, Long Beach y Oakland, California.

“Ya veo por qué algunas personas le llaman a esto un centro comercial flotante”, afirmó John C. Calhoun, presidente de la Junta de Comisionados del Muelle de Long Beach. El HUGO tiene la capacidad para almacenar carga suficiente como para llenar un centro comercial de un millón de pies cuadrados con productos estibados a ocho pies de altura.

La CMA CGM, con oficinas principales en Marsella, Francia, comenzó a hacer escala en Long Beach en junio.



Armando De Gracia

Los príncipes de Asturias, Felipe y Letizia, conocieron el Canal de Panamá y recibieron explicaciones sobre su operación del administrador de la vía, Alberto Alemán Zubieta. Al igual que los príncipes, visitaron el Canal mandatarios que asistieron a la toma de posesión del presidente Martín Torrijos.

Nuevo director

Redacción El Faro

aep-ed@pancanal.com

El ingeniero Esteban Sáenz, con 18 años de servicios en el Canal, fue designado director interino del Departamento de Servicios Industriales de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en reemplazo del ingeniero Manuel Benítez, designado subadministrador interino de la ACP.

Sáenz inició su carrera en la vía acuática en 1985 como interno de carrera en la División de Ingeniería. Desde la sección de Ingeniería Civil rotó por varias divisiones como Dragados, las secciones de Contratos y de Presupuesto y Especificaciones. De Ingeniería pasó en 1994 a la entonces División de Mantenimiento como jefe del ramo de Servicios Públicos. En 1997 fungió como jefe asistente de la División de Protección del Canal. En 1998, Sáenz fue asignado a la División de Esclusas, en donde ocupó la gerencia de Construcción y Mantenimiento Estructural. “Viví la gran experiencia de rotar por diferentes áreas del Canal y ello me permitió aprender mucho de las diferentes funciones del Canal y conocer mucha gente”, indicó Sáenz.