



El Faro



Vol. II, No. 19

www.pancanal.com

Viernes 21 de septiembre de 2001



“Día de Panamá”

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, participa como orador de fondo en el almuerzo con la asociación de dueños de barcos de Hong Kong (Shipowners Association) que tuvo lugar el 12 de septiembre, y fue designado “Día de Panamá”.



Visita a Singapur

El administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, conversa con el ministro de Comunicaciones de Singapur, a la derecha, mientras observa el presidente de NOL/APL, Fleming Jacobs, miembro de la Junta Asesora.

12 de septiembre de 2001

Sr. Frederick Becker
Chargé d'affaires
Embajada de Estados Unidos
Panamá, República de Panamá

Estimado Sr. Becker:

Con profundo dolor y, en representación de la Autoridad del Canal de Panamá y de toda su fuerza laboral, expresamos a usted y al pueblo norteamericano nuestras más sentidas condolencias por los trágicos acontecimientos ocurridos ayer en Estados Unidos.

Es muy difícil y, tal vez, imposible encontrar las palabras que puedan aliviar el dolor causado por esta insensata pérdida de vidas. Ésta no es sólo una catástrofe de consecuencias sin precedentes para los Estados Unidos, sino una tragedia humana de dimensiones inmensurables que nos ha impactado a todos.

Nos unimos al luto de las familias de las desafortunadas víctimas y oramos por que tengan fortaleza en este momento de aflicción.

Atentamente

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

Ricaurte Vásquez M.
Subadministrador

Junta Asesora se reúne en Hong Kong

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá se reunió con su Junta Asesora del 12 al 15 de septiembre, en Hong Kong, con el fin de tratar temas de interés prioritarios para la vía interoceánica y para el país.

La reunión comprendió varias sesiones de trabajo entre la Junta Directiva, encabezada por el ministro para Asuntos del Canal, Ricardo Martinelli, y la Junta Asesora, presidida por William A. O'Neil, secretario General de la Organización Marítima Internacional. Analizaron la política tarifaria del Canal de Panamá y las proyecciones inmediatas de la vía, que garanticen su presencia en el comercio mundial. En el encuentro, la ACP informó acerca del programa de modernización de la vía, sus perspectivas de ampliación y su política de mercadeo a nivel global.

La delegación ejecutiva de la ACP estuvo

integrada por su administrador, Alberto Alemán Zubieta; Jorge Quijano, director de Operaciones Marítimas; Rodolfo Sabonge, director de Planificación y Mercadeo; Agustín Arias, director de Proyectos de Capacidad del Canal; y tres funcionarios de apoyo. Como invitado, estuvo el administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Jerry Salazar, quien disertó sobre “El Registro Panameño de Naves” y “El Arresto de Marineros en Suelo Panameño”. Las juntas Asesora y Directiva visitaron el Puerto de Hong Kong por invitación de Hutchison Port Holding.

A pesar de los lamentables acontecimientos del pasado 11 de septiembre, las reuniones siguieron su curso y la concurrencia dejó ver la importancia que la comunidad marítima le ha dado a la visita de Panamá.

Akira Aoyama y su legado

2 Por Ariyuri H. de Mantovani

De los miles de trabajadores de diversas nacionalidades que llegaron al istmo de Panamá para unirse al gran reto de construir una nueva vía acuática, sólo participó un japonés. Este fue Akira Aoyama.

Su admiración por el trabajo realizado por Ferdinand de Lesseps en Suez y en Panamá le llevó a dejar su país natal y participar en la construcción del Canal de Panamá por los estadounidenses. Aoyama llegó a Colón el 7 de junio de 1904 y fue empleado como porta mira

con un salario mensual de 75 dólares.

Trabajó en la planificación de la represa y las esclusas de Bohío, hasta que el proyecto fue trasladado a Gatún. Luego, internado en la selva, realizó trabajos de agrimensura del fondo del Lago Gatún para tomar las medidas topográficas del cauce del Río Chagres.

Entre las estructuras que diseñó están los muros del ala sur y la estructura de la punta norte de las Esclusas de Gatún.

En Japón, Aoyama trabajó en el Ministerio del Interior. Durante la



Reunión con dirigentes sindicales

Foto por Néstor Ayala

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, conversó con varios dirigentes sindicales sobre la importancia del Canal para el comercio mundial y para Panamá, la modernización del Canal de Panamá, los planes de ampliación, la responsabilidad de la ACP por los recursos hídricos de la Cuenca y los esfuerzos que se realizan para contribuir con el desarrollo sostenible de la región de la Cuenca.



Descendientes de Aoyama visitan el Canal

Fotos por Marco González

La hija, un nieto y un bisnieto de Akira Aoyama y el director del Museo de Arakawa de Japón visitaron nuestro país para participar en una exposición realizada en el Museo del Canal Interoceánico, organizada por este museo, la Fundación Japón y la Embajada del Japón. En su deseo por conocer más sobre su ancestro, sus descendientes visitaron las esclusas de Miraflores y Gatún. Aoyama arribó a Panamá en 1904 y fue el único japonés que ayudó a construir el Canal de Panamá.

Segunda Guerra Mundial, la fuerza naval japonesa le pidió que preparara un plan para destruir el Canal de Panamá. Su respuesta fue: "Soy ingeniero, sé como construirlo, pero no sé cómo destruirlo".

Recientemente, su hija, su nieto y un bisnieto estuvieron de visita en nuestro país, participando en una exposición realizada en el Museo del Canal Interoceánico, organizada por este museo, la Fundación Japón y la Embajada del Japón.

Los descendientes de Aoyama fueron recibidos en el Canal por el subadministrador, Ricaurte Vásquez. En su deseo de conocer más sobre su ancestro, visitaron las esclusas de

Miraflores y Gatún, siendo esta última la parte más emocionante de su recorrido, puesto que pudieron apreciar de cerca la obra de Akira. Su nieto admiró entusiasmado esta obra, y recalcó: "La experiencia de mi abuelo en Panamá fue muy importante para él, no sólo por lo que aprendió sobre la ingeniería, sino por la gente. Apreció la amistad de sus amigos estadounidenses y panameños, especialmente cuando lo cuidaron al estar enfermo de malaria. Su diseño de ingeniería fue maravilloso, pero siempre recordó más sus experiencias con la gente". La participación de Akira Aoyama demostró que el Canal interoceánico estaba destinado a servir al mundo.



JUNTA DIRECTIVA
Ricardo Martinelli B.
Presidente

Adolfo Ahumada
Moisés Mizrachi
Roberto Roy

Eloy Alfaro
Emanuel González Revilla
Raúl Montenegro Vallarino
Alfredo Ramirez

Luis Anderson
Samuel Lewis Navarro
Abel Rodríguez

ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA
Administrador

RICAUARTE VÁSQUEZ
Subadministrador

Mercedes Morris García
Gerente, División de Comunicación Corporativa

Teresa Arosemena
Editora Encargada

El Faro es una publicación oficial quincenal de la Autoridad del Canal de Panamá. Los artículos que en ella aparecen pueden ser reproducidos sin pedir autorización, únicamente acreditando la fuente. Toda colaboración debe ser entregada antes del mediodía del jueves anterior a la semana de su publicación o antes del mediodía del miércoles, si hay algún día feriado durante la semana de publicación. El Faro se reserva el derecho de publicar o modificar el contenido de la información recibida. Las opiniones expresadas en las colaboraciones no reflejan necesariamente la posición de la Autoridad del Canal de Panamá, sus directores o gerentes. Para información sobre suscripciones, llame al 272-3202 ó 272-3165 o envíe un mensaje por correo electrónico a AEP-ED@pancanal.com.

Rincón del idioma



La Sección Técnica de Idiomas presenta este “Rincón”, en un esfuerzo por asistir a los empleados de nuestra institución, ayudarlos a mantener los dos idiomas separados y defender, conservar y cuidar nuestro idioma, herencia sin igual, que es el vehículo que facilita la comunicación.

Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AESL-SEC) o por teléfono (272-3488). Por Internet, puede consultar al Departamento de Español Urgente: deu@efe.es o a la Real Academia Española: consu2@rae.es

No basta con ser bilingüe para ser traductor

Para ejercer eficazmente la profesión de traductor, no sólo es necesario prepararse académicamente y tener suficiente experiencia; es necesario tener la habilidad, o si bien prefieren, el don para realizar traducciones fieles al documento original, sin convertirlas en un calco del otro idioma. A esto se agrega un inseparable amor por la buena lectura, que contribuye a enriquecer el vocabulario y a aprender de los mejores redactores.

Es necesario mencionar que tener una licencia y un sello de traductor no garantiza que una persona sea un traductor profesional. Prueba de esto es que muchos no logran pasar pruebas requeridas por diferentes organizaciones para realizar trabajos que incluyen temas técnicos, altamente técnicos y generales.

El hecho de trabajar en un campo con una cultura bilingüe, como lo requiere el sector marítimo, donde no existen pautas de reconocimiento cultural ni oficial de lo que es ser traductor, suele colocar a los profesionales de la traducción, y las labores que dependen directamente de traducciones bien hechas, en situaciones difíciles.

Uno de los primeros problemas que plantea la cultura bilingüe y la falta de reconocimiento de la profesión del traductor es que, en muchos casos, las traducciones caen en manos de las secretarías u otros empleados bilingües que no son traductores, cuyos errores podrían ser catastróficos. Aunque cueste creerlo, personas perfectamente inteligentes y preparadas no se dan cuenta de que ser bilingüe no es suficiente para ser traductor.

A la hora de traducir, las decisiones sobre términos y neologismos de empresas de la relevancia de Microsoft, y en nuestro caso del Canal de Panamá, tienen un notabilísimo efecto en todos los hispanohablantes (positivo cuando son correctas y negativo cuando no lo son), pues tienen un alcance superior al de cualquier academia de la lengua o cualquier diccionario

dentro del mundo hispanohablante.

He aquí la importancia de contar con una autoridad en idiomas que establezca las pautas para crear nuevos términos que sean uniformes y ayuden a comprender la delicada y singular operación del Canal, eliminando dudas que pudieran causar, entre otras cosas, graves accidentes.

En ocasiones, se hacen traducciones para personas que están en contacto directo con la terminología en el idioma original – generalmente en inglés – y se cuestiona aún más si se deben traducir al español algunos conceptos o dejarlos en el otro idioma, por considerar que el destinatario de la traducción lo entenderá mejor si no se traduce.

Este planteamiento – en el que deliberadamente se olvida a los hispanohablantes que no dominan otros idiomas – es muy peligroso, pues margina a aquellos hablantes ajenos a las tecnologías, igual que el *espanGLISH* margina a sus propios hablantes, dado el desconocimiento de ambas lenguas.

Sin embargo, excepcionalmente, antes de adoptar un término contrahecho, es necesario – y preferible de momento – utilizar los mismos términos anglosajones, si éstos representan nuevos conceptos para los cuales no existen todavía equivalentes en español, y siempre y cuando no haya manera de encontrarlos o inventarlos.

Hay incluso casos en los que alguien dice perentoriamente que “esa palabra no existe”, o que “en mi país se dice tal o cual cosa”. Es aquí donde los traductores tienen que enseñar un poco de democracia lingüística. Además de las funciones propias de su profesión, los traductores tienen también una labor didáctica.

Sin embargo, el problema más delicado lo plantean las personas que han perdido cierto contacto con el español o que no conocen a fondo el idioma.

El problema de los bilingües que no son



Columna de aplausos

3

Los palanqueros Manuel Peñalosa y Alorfo Zarco y el motorista Emilio Góngora salvaron sus vidas y la de los tripulantes de una piragua luego que el motor golpeará con unas rocas en el fondo del Río Chagres (en rápidos), poniendo a todos en una situación de emergencia. Los tripulantes de la piragua, además de Oscar Baloyes, técnico hidrólogo de la Unidad de Operaciones Ambientales, y el personal que la operaba, estaban el oficial de seguridad de Cables y Grúas, Jorge Lee, y los técnicos de la Sección de Topografía, Celis Ramos y Raúl De León.

Baloyes narró: “Veníamos bajando de la estación de Chico y al pasar por la población Emberá Undrúa, en el rápido que existe en esa área, el motor de propulsión se golpeó contra una roca. Esto provocó que se saliera del espejo de la piragua y se hundiera en las profundidades del río. La piragua quedó fuera de control y se precipitó de proa a gran velocidad hacia una enorme roca que está al final de la corriente. Gracias a la habilidad de los palanqueros, se pudo evitar que la piragua se estrellara”.

Ese día, los palanqueros evitaron un grave accidente y protegieron la vida de los que iban a bordo de la piragua. “Manuel Peñalosa, palanquero de proa, empleó todo su empeño y experiencia para evitar que nos estrelláramos. Esto, aunado al apoyo recibido por los otros dos tripulantes, evitó una desgracia”, expresó Baloyes.

De haberse estrellado la piragua contra la roca, además de posible riesgo de vida o las graves heridas que pudo haber sufrido el personal, se hubiera perdido equipo valioso de la Sección de Topografía y de la Unidad de Operaciones Ambientales. Por estos actos, recibieron premios inmediatos.



Entregan premio inmediato

El capataz de la Unidad de Operaciones Ambientales, Francisco Ceballos, entrega un premio inmediato al palanquero, Manuel Peñalosa.

Foto por Jaime Massot

traductores y revisan traducciones es constante. Esto ocurre principalmente porque hay una tendencia de subordinación total al inglés. Si la traducción es muy buena, es decir, si comunica la idea con total independencia de las palabras del inglés, esto tiende a hacer que los bilingües que no son traductores piensen que no es una traducción fiel del original, porque no tiene la misma construcción inglesa. Estas personas no comprenden la importancia de una buena traducción, porque sus conocimientos del español son rudimentarios y necesitan validar las traducciones en forma de calcos. Un ejemplo típico de esta tendencia es ver cómo la mayoría

de los bilingües opta por utilizar la voz pasiva en vez de la voz activa, simplemente porque de este modo la traducción se parece más al inglés.

Un fenómeno cada vez más frecuente, son los textos en español que son calcos directos del inglés; con aplicar la fórmula que se conoce como “*back translation*” se obtiene el inglés de la manera más fácil.

Son muchos los problemas que se le presentan al traductor inmerso en un ambiente bilingüe. Lo importante es que, en medio de acuerdos y compromisos, exista una autoridad que sepa mantener la integridad y el genio de ambas lenguas.



Feria Educativa

Foto por Marco González

El especialista en orientación de la División de Comunicación Corporativa, Paul Reid, entrega material informativo a estudiantes que visitaron el pabellón de la ACP durante la Feria Educativa. La feria se celebró en el Centro de Convenciones ATLAPA del 22 al 26 de agosto.

La otra cara de las abejas africanizadas

Por Ariyuri H. de Mantovani

Muchas veces hemos escuchado las horribles historias de personas que han muerto a causa de las temibles abejas africanizadas. Si bien es cierto que estas abejas tienen un comportamiento más agresivo, también debemos reconocer el beneficio que nos brindan.

Las abejas surgieron cuando aparecieron las plantas con flores en el período prehistórico. Eran parásitos que utilizaban el néctar de las flores para alimentar a sus larvas hasta que evolucionaron para convertirse en los pequeños insectos que conocemos hoy.

El hombre reconoció el valor de la miel al probarla y fue su primera fuente de dulce. Desde entonces, las abejas han sido utilizadas para el beneficio del ser humano. Hay registros que muestran que los egipcios utilizaban su miel para alimentarse y su cera para realizar el proceso de momificación de sus muertos.

Cuando se dio la colonización, las

abejas fueron traídas a América por los europeos. De las varias especies existentes, la especie europea prosperó en el área de Centroamérica y de América del Sur, mientras que la raza alemana prosperó en áreas más frías.

En 1957, se iniciaron en Brasil los estudios y análisis de comportamiento de la abeja europea, buscando la manera de hacerla más productiva y trabajadora. Para lograr este híbrido, se importaron 56 reinas del África. De éstas, 26 escaparon y lograron establecer sus colmenas. Entonces comenzaron a recibirse noticias de grandes enjambres de abejas que eran muy peligrosas y picaban en grandes cantidades.

La abeja africanizada es muy agresiva cuando se ve en peligro y usa sus ataques para defenderse de sus enemigos. Su aguijón es mayor que el de la europea y al momento de entrar en contacto con la piel libera una feromona que atrae a las demás abejas. Su peligrosidad radica en que son extremadamente irritables y que atacan en gran número. También permanecen en estado de alarma por mayor tiempo y persiguen a sus agresores por largas distancias.

A pesar de esto, ellas ofrecen algunas ventajas: su promedio de vida es más largo y su producción de miel mayor. Son conocidas por aprovechar mejor el



Los agentes navieros del Canal

Por Ariyuri H. de Mantovani

Las naves que transitan el Canal de Panamá escogen esta ruta por muchas razones. Una de ellas es el tiempo y dinero que se ahorran al usarla en lugar de bordear las costas suramericanas por el Cabo de Hornos.

Para coordinar sus tránsitos por la vía acuática, los barcos utilizan los servicios de los agentes navieros. Desde la apertura del Canal, la empresa ha reconocido la necesidad de utilizar los servicios de agentes navieros, para lograr una mejor comunicación entre las autoridades del buque y del Canal.

Estas agencias están agrupadas en una asociación que se denomina Cámara Marítima de Panamá y que fue originalmente formada en 1960 como una asociación informal. Originalmente, las agencias se dedicaban a la atención de los barcos que atracaban en los puertos de Balboa y Cristóbal. En 1979, los agentes navieros sintieron la necesidad de unirse para fortalecer sus bases y trabajar unidos por el desarrollo marítimo del país y fundaron la Cámara Marítima de Panamá.

Actualmente, la Cámara Marítima esta conformada por más de 61 miembros, que incluyen líneas navieras de importancia como la Evergreen, Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, Cosco, Crowley Liner Services.

En el Canal, las agencias navieras se encargan de proveer un servicio expedito a los barcos que transitan la vía acuática. “El papel de los agentes navieros en Panamá es gestionar y coordinar el tránsito de naves por el Canal, incluyendo los trámites legales establecidos por la República de Panamá”, señaló Charles Langman, vicepresidente de

la Cámara Marítima de Panamá. Agregó: “En el Canal, la coordinación puede empezar mucho antes de que la nave llegue a aguas panameñas y sigue hasta el momento en que se recibe el estado de cuenta final, que detalla los gastos de operaciones incurridos por el buque en ese tránsito”.

Para las líneas navieras, utilizar los servicios de un agente permite cumplir con los itinerarios previstos, ya que su negocio consiste en que sus cargas lleguen a sus destinos en el tiempo estipulado, lo que resulta en ganancias.

“Mantenemos una excelente relación con la Autoridad del Canal, y estamos orgullosos de aportar nuestro granito de arena en el servicio que presta el Canal al comercio marítimo mundial. Somos fieles creyentes que juntos podremos lograr que Panamá se transforme en la potencia marítima mundial que queremos”, señaló Langman.

En varias ocasiones, miembros de la Cámara Marítima han realizado visitas al Canal, para conocer los programas de modernización y mejoras que la ACP lleva a cabo para brindar un servicio eficiente y seguro, y poder cumplir con la demanda actual y futura.

A través de la vía acuática transitan más de 13,000 naves anualmente, poniendo en marcha una serie de actividades conexas. La Cámara Marítima apoya el desarrollo de estas actividades que promueven la participación de otros sectores y que tienen una gran incidencia en la cadena del transporte marítimo, contribuyendo al desarrollo del comercio nacional e internacional en beneficio de Panamá.

ambiente que les rodea, ayudando a la naturaleza en la polinización de flores.

Debemos aprender a convivir con las abejas africanizadas. Ellas promueven la biodiversidad del ambiente. El estudio de sus características nos ha permitido aprender a protegernos y a trabajar mejor con ellas. Su miel nos sirve para alimentarnos, con su cera se fabrican artículos para el hogar y su toxina se utiliza en el tratamiento de enfermedades, como la artritis. Inclusive, un 30 por ciento de los alimentos que comemos se dan gracias a la acción polinizadora de la abeja.

Igual que con los animales, siempre debemos tener cuidado con las abejas.

En Panamá se ha comprobado que un ciento por ciento de las abejas melíferas son abejas africanizadas. Si es atacado por un enjambre de abejas, corra sin parar, cubriéndose la cabeza hasta llegar a un lugar seguro. Retire los aguijones y aplique compresas frías o hielo para reducir la absorción del veneno. Y busque atención médica en un centro especializado. Algunos factores que aumentan la agresividad de la abeja africanizada son los ruidos fuertes, los movimientos bruscos, los olores fuertes, las lluvias y la humedad excesiva. Si está en el campo, tenga cuidado y no moleste los enjambres de abeja que vea; disfrutará mejor su paseo.



¿Viejo? ¡Porque quiere! Consejos para vivir más y mejor

Por Jacinta de Santanach
Enfermera de Salud Ocupacional

La idea de envejecer preocupa y hasta atemoriza a muchas personas. No obstante, hay cosas que usted puede hacer para permanecer saludable durante este proceso.

¿Qué es la vejez?

“La bola de cristal biológica se ve muy empañada a la hora de esclarecer el fenómeno de la vejez”, dice un investigador. “Nadie lo entiende a la perfección”, señala otro. Con todo, los gerontólogos (científicos que estudian la vejez) han intentado definirla diciendo que es llanamente el tiempo que ha existido una persona. Pero la vejez es más que el simple paso de los años. La vejez conlleva la idea de deterioro de la vitalidad. La vejez es el efecto que producen en el individuo los años que ha vivido. Hay quienes tienen un aspecto juvenil para la edad cronológica, lo que damos a entender cuando decimos, por ejemplo, que alguien “no aparenta la edad que tiene”. Para distinguir el envejecimiento cronológico del biológico, se dice que el último va acompañado de cambios fisiológicos perjudiciales con el término senescencia.

El profesor Steven Austad, define senescencia como “el deterioro progresivo de casi todas las funciones del organismo que se produce con el paso del tiempo”. Y el doctor Richard Sprott, del Instituto Nacional sobre el Envejecimiento, dice: “La vejez es el lento deterioro de aquellas partes de nuestro sistema que nos permiten reaccionar debidamente a las tensiones”. Sin embargo, el fenómeno de la vejez sigue siendo un reto. En otras palabras, ancianidad y decrepitud no son necesariamente sinónimas.

Lo esperado se producirá, si continuamos creyendo en mitos perjudiciales.

Como consecuencia de estas creencias, la aplicación de los métodos modernos de medicina

preventiva y la participación en programas para cambiar el estilo de vida con ejercicio regular, buena nutrición y no fumar, se han enfocado hacia las personas jóvenes, dejando a un lado a los que pasan de los 50 ó 60 años.

Y tal como se esperaba que sucediera, la persona que



envejece se torna cada vez más gorda. Esto se debe a que es más sedentario y continúa comiendo igual o más que cuando era joven y activo, cuando en realidad necesita comer menos.

Parece tener menor interés y capacidad sexual. La capacidad sexual se deteriora por desuso, no por la edad. Su función sexual no tiene por qué deteriorarse después de los 60, siempre y cuando la mantenga activa.

Se le sube la presión y el azúcar. Las personas que hacen ejercicio llegan a edad avanzada con la presión y el pulso que tenían cuando jóvenes. De no ser así, puede existir factores de riesgo comprobados: vida sedentaria, obesidad, cigarrillo, abuso de la sal o alcohol.

Se cae y se fractura los huesos con frecuencia por fragilidad, o se le encorva la espalda. No es por la edad o por las hormonas solamente, a esto se le llama “osteoporosis” y consiste en la disminución progresiva del calcio de los huesos. Las mujeres y los hombres que envejecen activos y con una ingesta apropiada de calcio, mantienen su esqueleto bien calcificado, y se ha demostrado que con el ejercicio aumenta la cantidad de calcio en los huesos. El ejercicio ejercita tanto el cuerpo como la mente. Numerosos estudios han comprobado que la función men-

tal de la persona activa, física e intelectualmente, se mantiene con una estabilidad asombrosa a lo largo de los años. Además el ejercicio ayuda también a conservar su masa muscular, con buen tono y fuerza. Y mantiene alta la velocidad de conducción de mensajes en su sistema nervioso, por lo cual se conserva la agilidad y coordinación de movimientos y la velocidad de respuestas reflejas. Todo esto le permite moverse con libertad y firmeza, disminuyendo la posibilidad de caídas y manteniendo su independencia para las actividades cotidianas.

Se ha demostrado que el ejercicio regular prolonga la vida. De hecho, podemos tomar medidas encaminadas a mejorar la calidad de nuestra vida en la vejez y aunque éstas no nos devolverán la juventud, sí nos ayudarán a mantenernos saludables, a desechar mitos perjudiciales a la salud y a prepararnos para una ancianidad

llena de energía. Evite ser cada año más dependiente, disminuyendo la capacidad mental hasta perder la capacidad de valerse por sí mismo y de realizar las actividades de la vida diaria, confinado a una silla de ruedas o una cama.

Consejos de Salud Para los Adultos Mayores (+ 50 años)

Las posibilidades de permanecer saludable y vivir más tiempo pueden incrementarse siguiendo consejos tan sencillos como los siguientes:

- Tenga una dieta equilibrada, que incluya frutas y verduras.
- Si ingiere bebidas alcohólicas, hágalo con moderación.
- No fume. Nunca es tarde para dejar el vicio.
- Haga ejercicio regularmente. Consulte con el médico antes de empezar un programa de ejercicios. Evite dolor por desuso y oxidación.
- Mantenga el contacto con familiares y amigos

• Siga activo mediante el trabajo en la comunidad, y actividades recreativas. “El ejercicio mental ayuda a mantener la mente ágil”.

• Vea la vida de manera positiva.

• Haga cosas que le produzcan felicidad.

• Sométase periódicamente a revisiones médicas.

¡ Viejo porque quiere!

Ahora sabe que se es un viejo “viejo”, cuando así lo queremos y no porque sea “normal” el deterioro progresivo que hasta hace poco se aceptaba como natural e inevitable al envejecer.

Ahora sabe que hay dos formas de envejecer. Una, como “joven viejo”, o terminando en “viejo viejo” prematura y aceleradamente. La otra, manteniéndose “joven” hasta el final de la vida, por larga que ésta sea.

Lo hermoso y admirable es que usted es el que decide.

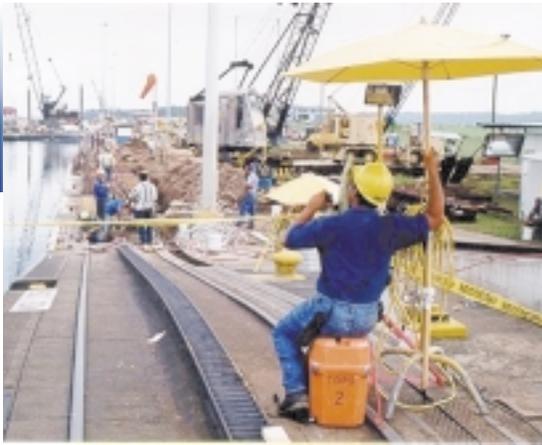


Seminario Nacional de Prensa

El gerente de la Oficina de Administración Ejecutiva, Rodolfo Lammie, participó como orador invitado durante el XII Seminario Nacional de Prensa, organizado por la Asociación de Periodistas de Chiriquí. El seminario se realizó del 13 al 16 de septiembre en el Hotel Bambito y contó con la participación de profesionales y estudiantes de todo el país.

Foto por Roger Guerra

6



Agrimensura

Un agrimensor presta sus servicios para posicionar los rieles nuevos.

Demolición

Sección de rieles es demolida y removida para dar paso a la nueva.



Grúa coloca refuerzo

Una grúa levanta la estructura de hierro de una sección de rieles.

Rehabilitan rieles de locomotoras en Gatún

Por Julieta Rovi

Durante los trabajos de rehabilitación de rieles en las Esclusas de Gatún, realizados del 12 al 23 de agosto, se aprovechó para efectuar tres importantes tareas. Se removieron y reconstruyeron 487.68 metros de vías de remolque en el muro lateral oeste del nivel superior; 213.36 metros de muro típico dentro de las recámaras y 60 metros sobre las áreas de antecámara.

Igualmente, por primera vez en Gatún, se reemplazó completamente el puente sobre un nicho de compuertas y se reconstruyó una sección sobre un cuarto de cadenas. El ingeniero de proyecto, Vicente Torres, de la Unidad de Mantenimiento Estructural y Rieles de las Esclusas, agregó que también, por primera vez en Gatún, se rehabilitaron los rieles sobre las áreas de antecámara. Esa área está reforzada con una capa de acero que se llama protección contra impacto (*bomb proofing*), instalada para proteger los mecanismos de las esclusas durante la guerra. Rehabilitar los rieles en esta área requirió de un sistema nuevo de anclaje de las secciones. También se rehabilitó la estructura sobre una compuerta de emergencia.

Otro de los trabajos realizados fue la prueba a los mamparos colgantes que cierran la entrada a la alcantarilla. Para hacer estas pruebas, hubo que remover segmentos de la vía de remolque y la vía de retorno del área de acceso al foso del mamparo

colgante. Al completar estas pruebas ahora, se ahorraron 10 horas en los trabajos de cámara seca programados en Gatún. Este trabajo se tuvo que coordinar muy de cerca para no afectar el trabajo de rieles, ya que las grúas flotantes eran indispensables en ambas actividades. La prueba conllevó meter los mamparos, secar la alcantarilla, mantener la presión máxima durante dos horas y luego secarlos para que los ingenieros estructurales de la División de Ingeniería los inspeccionaran. Concluida esta prueba, se metieron de nuevo y se dejaron colgados.

Además, se trabajó con el mamparo de salida de la alcantarilla. Este enorme mamparo multiuso pesa 35 toneladas y mide 8.5 metros de largo, 7.5 metros de ancho y 0.3 metros de profundidad, por lo que se requirió de mucho ingenio para colocarlo y sellar la alcantarilla bajo el puente vehicular de Gatún. Este trabajo también requirió de mucha coordinación entre los trabajos del mamparo colgante en el otro extremo de las esclusas de Gatún, el trabajo de rieles y la colocación de este masivo mamparo. Este mamparo tuvo que usarse para sellar la alcantarilla lo suficientemente afuera para permitir reparar los sellos del mamparo de descarga que da hacia el mar.

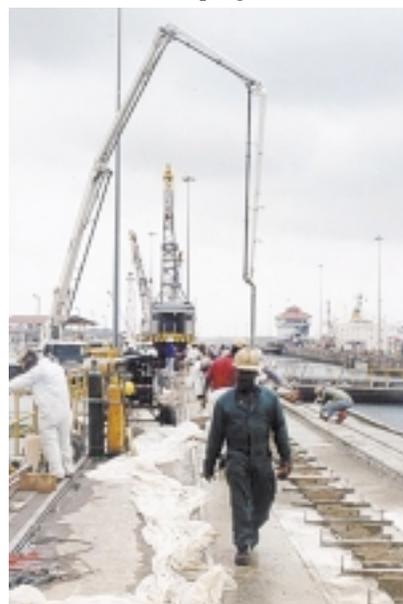
Por último, también se aprovechó el cierre de vía para reemplazar el tramo número cuatro del puente vehicular. Para no afectar tanto a los usuarios, este

trabajo se realizó en horas de la noche, en coordinación con el resto de las faenas, ya que durante este periodo tampoco podían cruzar los camiones con concreto para los trabajos de rieles. Este trabajo fue realizado principalmente por personal de la División Industrial, con el apoyo de grúas y personal de las divisiones de Dragado y Esclusas.

Los trabajos fueron efectuados por empleados de la Sección de Construcción y Mantenimiento de Estructuras de la División de Esclusas.

Los trabajos se hicieron con el apoyo de las divisiones de Dragado y de Ingeniería.

Gracias a la excelente coordinación de todos los estamentos involucrados, se pudo abrir la vía a los usuarios en las Esclusas de Gatún, 21 horas antes de lo programado.

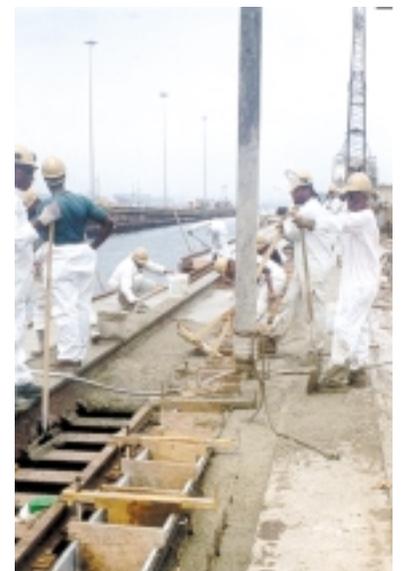


Nueva estructura para rieles

Estructura para rieles de locomotoras y, al fondo, se observa la grúa flotante "Goliath".

Vaciado de concreto

Luego de colocadas las nuevas estructuras, se procede a vaciar el concreto usando bombas.



Fotos por Jorge Vásquez

Tipos de buques

Submarinos

Por Maricarmen V. de Ameglio

Uno de los sueños del visionario escritor francés, Julio Verne, quedó plasmado en su inmortal obra "Veinte mil leguas de viaje submarino", escrita en 1870. Aunque considerados como ciencia ficción en aquella época, los submarinos son en la actualidad buques de uso frecuente en operaciones militares. El precursor de los submarinos fue un buque de madera recubierto de cuero y con remos, construido en Inglaterra, alrededor de 1620. Los informes de la época revelan que esta rudimentaria nave realizó viajes de varias horas de duración debajo del Río Támesis. Unos tubos de aire colocados en la superficie del agua mediante flotadores, proporcionaban el oxígeno necesario mientras la nave permanecía sumergida.

En la década de 1770, el ingeniero estadounidense, David Bushnell, construyó una nave en forma de huevo que utilizó en una operación militar durante la guerra de independencia de los Estados Unidos. Sin embargo, al no tener una fuente de oxígeno, solamente permanecía bajo el agua durante media hora. Treinta años después, en 1800, el inventor estadounidense, Robert Fulton, construyó el submarino *Nautilus*, que obtenía oxígeno de una fuente de aire comprimido y se desplazaba bajo el agua mediante

una hélice de cuatro aspas.

Los deficientes sistemas de propulsión de las primeras naves submarinas llevaron al científico español, Isaac Peral, a idear un motor eléctrico como medio de propulsión, a finales del siglo XIX. Este sumergible tenía la peculiaridad que podía disparar torpedos, pero su capacidad de desplazamiento era limitada. Se considera que el primer submarino eficiente fue el *USS Holland*, botado en 1898. Esta nave de 16.2 metros incorporó un sistema de propulsión dual, que utilizaba un motor de gasolina y otro eléctrico.

Durante la Primera Guerra Mundial los alemanes se valieron de submarinos para atacar a los buques mercantes y de guerra de los países aliados. No obstante, su efectividad como arma bélica quedó demostrada en la Segunda Guerra Mundial. Estos submarinos disponían de sistemas de comunicación y de detección de naves enemigas, eran propulsados por motores de diésel en la superficie y eléctricos bajo el agua y desarrollaban una velocidad de ocho nudos. Los alemanes inventaron una chimenea de ventilación llamada "schnorkell", que se elevaba a la superficie y proporcionaba oxígeno al motor. Este dispositivo permitía recargar las baterías mientras la nave se encontraba sumergida.



Submarino en el Canal

El submarino estadounidense, "Narwal", transitó las Esclusas de Gatún el primero de mayo del 2001.

Foto por Armando De Gracia

La mayoría de los submarinos modernos utilizan energía nuclear como medio de propulsión. El primero de este tipo, llamado también *Nautilus*, fue botado en 1954. Cuatro años más tarde, el sumergible atravesó por primera vez el polo norte desde Alaska hasta un punto entre Noruega y Groenlandia. Este tipo de embarcaciones está dotada de un casco presurizado, capaz de soportar las elevadas presiones de las profundidades del mar. Su casco posee una estructura que contiene los periscopios, las antenas de radio, el radar, los

tímones de inmersión y la chimenea de ventilación.

Los submarinos militares están provistos de torpedos que disparan desde cañones ubicados en la proa. A partir de 1960, Estados Unidos construyó submarinos capaces de transportar y lanzar misiles balísticos de combustible sólido (SLBM, por sus siglas en inglés) y misiles antisubmarinos de gran alcance.

A finales de la década de 1970, ese país desarrolló un tipo de submarino nuclear provisto de 24 cañones de lanzamiento, cada uno con misiles de 7,400 kilómetros de

alcance. Los reactores nucleares de estas naves les permiten efectuar travesías de 640,000 kilómetros sin repostar.

A diferencia de los primeros submarinos, que tenían una capacidad y un tiempo de inmersión limitados, los submarinos atómicos pueden darle la vuelta al planeta varias veces, sin emerger. Estos enemigos invisibles están diseñados para funcionar y destruir sus blancos con gran precisión, mientras permanecen ocultos en las insondables profundidades del océano.

La importancia de reportar condiciones inseguras



Recientemente, un empleado de la División de Seguridad Ocupacional

realizaba unos trámites en otra división, ubicada en el primer alto del edificio. Al bajar la escalera, pisó mal y perdió momentáneamente el balance. Una vez recuperado, escuchó a un empleado que trabaja en ese edificio comentar: "Otro más, todos los días le sucede lo mismo a dos o tres visitantes". El accidentado le preguntó si este problema de la escalera ya había

sido reportado para que fuera corregido. El segundo empleado le contestó que no tenía idea.

Investigando más a fondo, el accidentado descubrió que nunca habían sido reportados ni los incidentes de resbalones, ni las caídas sufridas por varias personas. En esta ocasión, lo que podría haber resultado en una lesión incapacitante de tipo permanente no resultó en tal.

Resolver el problema de la escalera no es competencia de los empleados de la división involucrada, pero sí lo es reportar

el problema. En este caso en particular, varias personas ya se habían lastimado y el problema aún persistía, pues nadie lo había reportado a las unidades con potestad para resolverlo.

Una vez reportado el incidente, las divisiones de Seguridad Ocupacional, Administración de Bienes Patrimoniales y de Ingeniería tomaron las medidas pertinentes para corregir la situación. Se instalaron avisos para advertir del peligro que las escaleras presentan para los usuarios y las precauciones que

se deben observar. Además, se orientó a los empleados del edificio sobre las precauciones debidas. Adicionalmente, los arquitectos inspeccionaron el área, identificaron varias anomalías y recomendaron las correcciones apropiadas. La División de Administración de Bienes Patrimoniales coordinó la puesta en práctica de las medidas correctivas.

La lección que podemos aprender es reportar todos los problemas que afectan la seguridad, aunque no estemos en

capacidad de resolverlos. Presumir que otra persona lo reportará es exponernos a que ellos persistan indefinidamente.

¿Cuántas veces no nos hemos quejado acerca de una situación insegura, preguntándonos cuándo será resuelta? ¿Cuántos hemos tomado el trabajo de reportarla y darle seguimiento?

Las situaciones inseguras no se resuelven por sí solas. Hay que tomar medidas al respecto. La mejor medida que podemos tomar, si no está en nuestras manos resolverla, es reportarla.

Conozca a los usuarios del Canal: Orient Overseas Container Line

8

La Orient Overseas Line fue fundada por C.Y. Tung en un esfuerzo por crear la primera flota mercantil china para el comercio internacional. Su sueño se concretó en 1947 cuando el primer buque con una tripulación totalmente china arribó a la costa Atlántica y a Europa. El nombre de la compañía cambió a Orient Overseas Container Line durante los inicios de la contenerización en 1969. Luego de la muerte de su padre en 1982, C.H. Tung asumió el liderazgo de la compañía hasta 1996 cuando su hermano C.C. Tung asumió el cargo.

La sede principal de la compañía está ubicada en San Ramón, California. Con una de las flotas más modernas del mundo, Orient Overseas Container Line (OOCL) ofrece una cobertura completa de los corredores este-oeste que unen Norteamérica, Europa, el Mediterráneo, el subcontinente de India, el Medio Oriente y Asia. OOCL también ofrece una gran cobertura del comercio interno en Asia y algunas rutas regulares a Australia y Nueva Zelanda. OOCL es dueño y operador de buques contenedores, terminales, contenedores y sus almacenes.

En los últimos cinco años, OOCL se ha destacado por ser el primero en incursionar en muchas cosas. En 1996 y en 1997, la compañía se convirtió en la primera línea internacional de contenedores en China y Tailandia, respectivamente, en conseguir la certificación ISO 9002. Unos años después, en noviembre de 1999, OOCL estableció dos récord de seguridad y calidad al lograr que todos sus buques alcanzaran el Nivel 7 en el Sistema de Puntuación de Seguridad Marítima (IMSRS). Esto la convirtió en la primera naviera en tener una flota completa con ese alto nivel de seguridad, protección ambiental y estándares de calidad requeridos por IMSRS. La empresa también ha sido líder en el uso y desarrollo de soluciones de tecnología e informática para desarrollar aplicaciones jamás antes concebidas a nivel empresarial.

Hoy, OOCL es uno de los proveedores de servicio de logística y transporte más importantes del mundo, con 160 oficinas en 50 países, y emplea unas 4,000 personas alrededor del mundo. Los servicios de

logística que ofrece la compañía incluyen administración de servicio de contenedores, y reenvío y consolidación de carga. La compañía anunció recientemente una fusión con China Shipping y Zim Line para cubrir Australia y los mercados de China, Hong Kong y Taiwán. También es miembro de la Gran Alianza, en un esfuerzo por ofrecer un servicio más rápido y regular entre las rutas comerciales comunes.

La filosofía de la compañía no ha cambiado desde su fundación, "ser el mejor proveedor y el más innovador en cuanto a servicio de transporte y logística, al ofrecer un eslabón esencial para el comercio mundial y crear valor para sus usuarios, empleados, accionistas y socios". La compañía entiende que su éxito y crecimiento depende de las habilidades, la dedicación y el trabajo en equipo de sus empleados y, por ende, tiene a su gente en primer plano. OOCL es muy respetada en la industria y tiene una reputación de ofrecer soluciones dirigidas hacia el cliente, un enfoque de calidad a través de la excelencia y la innovación continua.



Una de las flotas más modernas

La OOCL es uno de los proveedores de servicio de logística y transporte más importantes del mundo, con 160 oficinas en 50 países, y emplea unas 4,000 personas alrededor del mundo.



Tránsito inaugural

El capitán Pangiotis Politopoulos, del buque "New York Express", recibe la placa de tránsito inaugural de manos del capitán Salazar, de la ACP.

Los procedimientos de seguridad evitan accidentes

Recientemente ocurrió un incendio mientras se realizaba un trabajo de soldadura en una de las áreas de operación de la Autoridad del Canal. Aunque las consecuencias del incendio no tuvieron resultados graves, muy fácilmente pudieron haber sido fatales.

La investigación de las causas del incendio reveló tres fallas importantes:

- No se observaron las medidas de prevención de incendio.
- No se encontraban disponibles en el área los medios necesarios para extinguir el incendio.
- Por estar atrasados y apurados para cumplir con la fecha límite,

no se siguieron los pasos y la secuencia establecida para realizar este tipo de trabajo.

Al finalizar la investigación y establecer las oportunidades de mejoras antes mencionadas, se concluyó que fue un incendio totalmente previsible y evitable.

Las lecciones que podemos aprender son:

- Debemos conocer y observar los procedimientos seguros de trabajo. Estos se desarrollan a través de los años, conjugando nuevos y viejos conocimientos y experiencias. Debemos actualizarlos continuamente con el propósito de siempre mejorar y hacer más segura la manera y

el ambiente en el que trabajamos.

• Cada vez que se opta por tomar un atajo o saltarnos un paso, por la razón que sea, nos exponemos innecesariamente a un accidente, arriesgando el bienestar de otros, de nuestros compañeros, el propio e incluso, el de nuestro lugar de trabajo.

• Los procedimientos son buenos si los conocemos y los observamos. Los únicos responsables de cumplir con los procedimientos somos nosotros. Estos han sido elaborados para que trabajemos de forma eficiente y segura. Protejémonos conociendo y siguiendo los procedimientos.



Canaleros rescatan a tripulantes de la lancha *Edosami*

Por Julieta Rovi

El domingo 8 de julio, el operador de lancha, Jorge Arritola, y el marino de lancha, Edgar Posam, rescataron a cinco personas de una embarcación que zozobró en los alrededores de la isla Tortolita. Eran cerca de la 1:30 p.m. cuando la lancha *Edosami*, que partió de Diablo con destino a Taboga, naufragó debido al fuerte oleaje, producto de una tormenta.

Eduardo Montoya, propietario de la lancha en apuros, lanzó al aire varias bengalas para pedir auxilio. Tripulantes de las embarcaciones *Virginia B.* y *Golfo de Panamá* vieron las

señales de auxilio y llamaron inmediatamente a la Estación de Señales de Flamenco para reportar el hundimiento.

Estas llamadas fueron escuchadas por la tripulación de la lancha *Trucha*. Arritola y Posam estaban en ese momento llevando a los arqueadores a embarcar el buque *Tiger*.

Arritola avisó al despachador que irían a rescatar a los naufragos. Éste, a su vez, coordinó que el personal de la lancha *Lisa* diera el apoyo al personal de la ACP que estaba en el *Tiger*.

Equipados con el sistema de rescate Jason, instalado en la

lancha *Trucha*, Arritola y Posam sacaron a los accidentados del agua, uno por uno. Además, ataron la lancha hundida para remolcarla hasta el muelle.

Alas 2:34 p.m., Arritola informó que tenía a bordo de su lancha a los cinco tripulantes de la *Edosami*.

Eduardo Montoya, Sandra de Montoya, Jaime Roso, Cielo Carrillo, Melissa Ramírez y su fiel perro estaban sanos y salvos. También su lancha pudo ser reflotada y atada a un costado del muelle.

Arritola y Posam recibieron premios inmediatos por su valiente rescate.



Héroes Arritola y Posam

Pedro Chávez, capataz interino, acompaña a los héroes Jorge Arritola y Edgar Posam, operador de lanchas a motor y marinero de lanchas, respectivamente, quienes muestran sus premios.

Foto por Marco González

Canalerito Arturo Cerezo recibe premio



El pequeño Arturo Cerezo, hijo de Nilce de Cerezo y de Arturo Cerezo Cárdenas, supervisor agrónomo de la Sección de Sanidad y Entomología, fue premiado por su excelente participación en el taller "Colorea con lápices Norma".

Correspondencia recibida

"¡Debe ser parte del plan de Dios que su maravilloso sitio web todavía existe!". Wallis Pat, 12 de septiembre del 2001.

"He estado mirando la cámara en línea por largos períodos de tiempo durante las últimas dos semanas. Me siento realmente cautivado con la vista de los grandes buques que atraviesan las esclusas. Tengo interés tanto profesional como personal en estas cosas. Un miembro del personal de las Esclusas de Miraflores me recomendó que visitara el sitio web — lo hice, lo hago y es absolutamente el mejor. Me va a tomar una buena semana o más para ver cada nota informativa que contiene. Muchas gracias por un sitio web y una cámara en línea tan interesantes. Realmente han hecho mi experiencia en el web mucho más placentera. El único problema ahora es que casi no navego el web, estoy fascinado con la cámara en vivo. ¡Es fantástica! Les deseo todos los éxitos en el trabajo de actualización que realizan". Derek Sullivan, Londres.

Reanimación cardiopulmonar

La Reanimación Cardiopulmonar (RCP) es el método artificial que hace circular sangre y oxígeno a través del cuerpo para mantener viva a una víctima de ataque al corazón.

Cuando se inicia la RCP a los cuatro minutos de falta de oxígeno al cerebro, la tasa de supervivencia es de 43 por ciento; y se disminuye a un 10 por ciento cuando se inicia entre cuatro y ocho minutos luego de la falta de oxígeno.

Cuando el cerebro está entre cuatro y seis minutos sin oxígeno, esto puede ocasionar daños cerebrales y da inicio a la muerte.

Los factores de riesgo se precisan según antecedentes genéticos. Las mujeres tienen un porcentaje inferior de tendencia a ataques al corazón. La raza negra tiene un 45 por ciento más de probabilidad de sufrir de hipertensión.

Entre otros factores, los riesgos aumentan con la edad. Sin embargo, una de cada cuatro muertes ocurre antes de los 65 años.

Factores que podemos

cambiar:

- Aquellos que fuman un paquete de cigarrillos diariamente duplican sus posibilidades de sufrir ataques cardíacos. Evite fumar.

- Una dieta alta en grasas y colesterol causa que las plaquetas se adhieran a las paredes de las arterias y se restrinja el flujo de sangre. Personas obesas, de edad media tienen tres veces más riesgo de sufrir un ataque cardíaco. Mantenga una buena dieta alimenticia y controle su presión arterial y el nivel de colesterol.

- Uno de cada tres adultos sufre de hipertensión, o presión alta, que se puede controlar con dietas, ejercicios y medicamentos.

- La tensión aumenta los riesgos.

- Los signos y síntomas de un ataque cardíaco son:

- Dolor de pecho
- Náuseas
- Dificultad para respirar
- Palidez y piel sudorosa

Puede que no haya síntoma alguno y que la persona sufra un infarto al miocardio silente. Por ende, para sobrevivir la persona debe reconocer las señales, detener cualquier actividad, descansar y, si el dolor persiste más de dos minutos, pedir ayuda.

Esté preparado para administrar RCP y, si se encuentra solo, pida ayuda. Durante la RCP, la exhalación se debe a la relajación normal del pecho. Recuerde que durante la administración de RCP, las personas pueden vomitar y las costillas pueden fracturarse. El paciente debe estar acostado sobre una superficie plana y dura.

Debe detener la RCP si el paciente revive, si usted es relevado por personal adiestrado y si está exhausto y no puede continuar. En caso de una emergencia, llame a la División de Administración de Emergencias y Contingencias al 119.



Mundo tecnológico

Entrega final La historia de las computadoras

Por Erick J. Díaz H.

En agosto de 1996, Microsoft publica la versión 4.0 del sistema operativo Windows NT. En octubre se anuncia la creación de los CD-RW.

En abril de 1997, Advanced Micro Devices introduce el procesador K6 con instrucciones MMX de multimedia con velocidades de 166 Mhz, 200 Mhz y 233 Mhz. En julio, Apple Computer introduce el Mac OS 8.0.

El 26 de enero de 1998, Intel introduce el procesador Pentium II de 333 Mhz, con un bus de 66 Mhz. El 15 abril, Intel lanza el procesador Intel Celeron de 266 Mhz, el cual es similar al Pentium II con la diferencia que no posee cache secundario. En ese mismo mes, Intel pone a disposición del mercado los procesadores Pentium II de 350 Mhz y 400 Mhz con interfase de memoria de 100 Mhz.

El 6 de mayo Apple Computer presenta la computadora iMac con un procesador PowerPC G3 de 233 Mhz y un bus de sistema de 66 Mhz.

El 25 de junio, Microsoft lanza el sistema operativo Windows 98. A finales de 1998, Motorola introduce oficialmente el procesador PowerPC G4 que

trabaja a una velocidad aproximada de 400Mhz.

En enero de 1999, Intel anuncia su nuevo procesador Pentium III, el cual posee un código de identificación único que se puede acceder en Internet.

En mayo, Apple Computer introduce la computadora portátil PowerBook G3/333, con un peso de 5.9 libras y 1.7 pulgadas de espesor.

En julio en la exposición MacWorld, Apple Computer presenta la computadora portátil iBook con un peso de 6.6 libras. La cubierta de estas computadoras es translúcida y la batería almacena suficiente energía para trabajar hasta seis horas, antes de que necesite ser recargada.

En agosto, AMD (Advanced Micro Devices) introduce el procesador Athlon. Apple Computer lanza al mercado la computadora Power Mac G4 con un procesador PowerPC de 400 Mhz. En octubre, Apple Computer introduce el sistema operativo Mac OS 9.

El 11 de febrero, AMD introduce el procesador Athlon de 850 Mhz. El 17 de este mismo mes, Microsoft lanza a nivel mundial el sistema operativo Windows 2000. En marzo, Intel hace

público su procesador de 1 Ghz.

El 10 de junio Microsoft lanza Office 2000.

El 14 de septiembre, Microsoft hace público el sistema operativo para uso casero Windows ME (Millennium Edition).

El 20 de noviembre Intel Corporation hace público su nueva línea de procesadores, Pentium 4 conocida anteriormente como Willamette.

El 5 de febrero del 2001, Microsoft anunció los nombres para su nuevo sistema operativo, Windows XP y para su nueva versión de programas de computadoras, Office XP.

El 24 de marzo del 2001, Apple Corporation pone a disposición del público su nuevo sistema operativo Mac OS X, el cual es el programa de computadoras elaborado por Apple desde el lanzamiento de su sistema operativo para Macintosh en 1984.

El 21 de mayo del 2001, Apple Corporation lanza simultáneamente el sistema operativo Mac OS X Server junto con la serie de servidores Macintosh Server G4. El 31 de mayo Microsoft lanza oficialmente Office XP.

Microsoft ha programado el lanzamiento de su nuevo sistema operativo Windows XP en octubre de este año.

Columna Marítima



Refuerzan seguridad en los puertos

Tomado de maritimetoday.com, 17 de septiembre del 2001.

Puertos de Estados Unidos: Se han impuesto medidas de seguridad en los puertos alrededor de los Estados Unidos. Los capitanes deben prepararse para un control de seguridad más extenso de sus buques antes de atracar en puertos estadounidenses.

Canal de Panamá: La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha anunciado que la seguridad ha sido intensificada, pero los tránsitos continúan sin cambio alguno.

Canal de Suez: La Autoridad del Canal de Suez confirmó el 12 de septiembre que los movimientos por el Canal de Suez son normales. Fuentes: Worms Services, París; C. Fernie & Co., S.A., Cristóbal. (Fuente: Noticias INTERTANKO)



Tome nota

Patronato del Hospital del Santo Tomás

Con el propósito de adquirir válvulas cardíacas para los panameños que requieren que se les reemplacen, el **Patronato del Hospital Santo Tomás** ha organizado una actividad en el Parque Recreativo de San Francisco.

El costo promedio de una válvula artificial y los accesorios de perfusión es de B/.3,000 y la suma necesaria para la operación es de B/.15,000.

La actividad está programada para el 22 de septiembre, de 9 a.m. a 6 p.m.

Se ofrecerán charlas educativas sobre salud y toma de presión arterial. Habrá venta de comida y refrescos. Además, se contará con la participación de músicos nacionales y de las bandas de música de los colegios.

Grupo de empleados completa programa de acondicionamiento

Luego de completar tres meses de capacitación, el quinto grupo de empleados que participaron en el Programa de Acondicionamiento Físico Integral celebró su graduación tomándose esta foto de grupo.

Los cursos fueron dirigidos por Justo Altamiranda, Jorge Castañeda, Javier González De Mendoza y Hania Espinoza.

Este programa requiere de un empleado dispuesto a participar por espacio de una hora y quince minutos, cinco días a la semana

durante tres meses.

Cada jornada diaria consta de tres segmentos:

- Cápsulas Informativas sobre Acondicionamiento Físico y Salud (15 minutos)
- Acondicionamiento Cardiovascular (30 minutos)
- Acondicionamiento Neuromuscular (30 minutos).

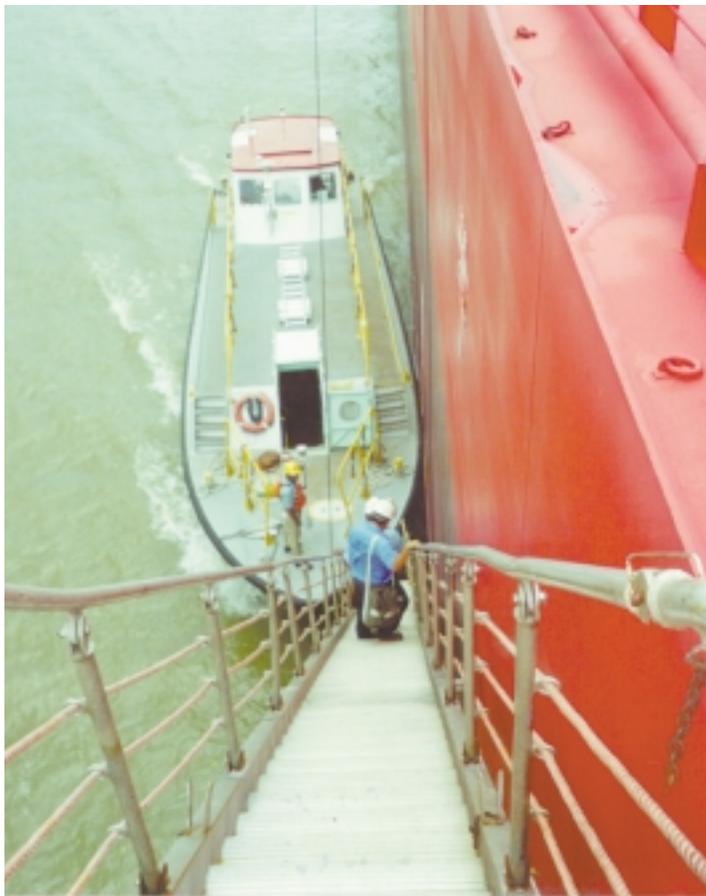
Para mayor información sobre los requisitos para participar en este programa llame al 272-7787 ó 272-3634.



Empleados se gradúan

Estos felices empleados constituyen el quinto grupo que se gradúa del Programa de Acondicionamiento Físico Integral.

El Canal en Imágenes



Bajando la escala

Foto por Julissa Sinisterra

Un pasabarco desciende del buque granelero "Sophie Oldendorff" mientras que la lancha de embarque lo espera. Esta foto fue tomada por Julissa Sinisterra, técnica de arqueo de la Unidad de Arqueo, para el concurso de fotografía "El Canal en Imágenes". Se les recuerda que "El Faro" está aceptando fotografías de diversos aspectos de la operación del Canal para este concurso. Los interesados en participar pueden enviar sus fotografías con una breve descripción a Comunicación Corporativa, Edificio de la Administración, oficina 100, o por correo electrónico a AEP-ED.

Clasificados

Se vende

Mercedes Benz 230 E, 4 cilindros, gasolina, gris, 1983. B/.3,300. 224-9579.

Mazda 323 de 1993, negro, 5 velocidades, 4 cilindros, 16v, immobiliser, ventanas eléctricas, radio con CD, llantas nuevas, asientos con forro, B/.3,500. 672-2421.

Pontiac GrandAm de 1996. Motor Twin Cam, ABS, halógenas, 2 bolsas de aire, excelentes condiciones, 39,000 km. B/.5,500 negociables. 214-7889, 638-7007.

Bienes raíces

Lote de 1,000 m², a 100 m de la playa en Gorgona, en esquina, en área de gran valorización y futuro desarrollo, B/.15,000. 261-7365, 673-5782.

Misceláneos

Teclado Korg N264, secuenciador de 16 canales, 800 sonidos, B/.1,200. Otro Yamaha SQ16, secuenciador de 16 canales, 400 sonidos, 200 ritmos, B/.800. Los dos por B/.1,800. 261-7365, 673-5782.

Mini-Schnauzer y Dachshund buscan novias. 236-5717, 631-6275.

Vacantes

Para hacer solicitud, presente el Formulario 443, "Solicitud de Traslado", a más tardar el próximo viernes a la Sección de Contratación y Colocación, Edificio 366, Ancón.

Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto.

Para algunos puestos de series con intervalos de un grado donde no existe un puesto en la línea de ascenso normal, los empleados permanentes podrán calificar con un mínimo de un año de experiencia especializada en el primer o segundo nivel inmediatamente inferior.

Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

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

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

Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Contratación y Colocación al 272-3583.

Ascenso temporal (que no exceda un año)	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Especialista en computación, NM-9 ^{1 2} (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/19.67	Electrónica y Telecomunicaciones	P	1
Operador de computadoras, NM-7 ¹ (Requiere saber leer inglés y trabajar en turnos rotativos).	B/.12.37/16.08	Atención al Cliente	P	1
Ascenso/Traslado/Asignación temporal (que no exceda seis meses)				
Oficinista (c), NM-4 ¹ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.6.86/8.68	Servicios Clínicos	P	1
Oficinista (c), NM-4 ¹ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.6.86/8.68	Bienestar Laboral	P	1
Oficinista (c), NM-4 ¹ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.6.86/8.68	Capacitación y Desarrollo Marítimo	P	1

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

² Conocimiento de software de control de redes, por ejemplo, Novell, Windows NT, Windows 3.11, o Windows 95. Conocimiento de los principios y teoría básica de la electrónica.

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

Tome nota

El Conjunto Folclórico de la ACP extiende una cordial invitación a todos los empleados del Canal y sus dependientes para que participen en los ensayos que se realizarán todos los viernes, a las 4:30 p.m., en el Auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena (detrás de la Estación de Bomberos de Balboa). Aprenda o repase los diferentes bailes, vestuarios y tradiciones de nuestro rico folclore.

ACP invita a gran encuentro campesino

La Autoridad del Canal de Panamá anuncia el Encuentro Campesino con la Región Occidental de la Cuenca a realizarse el lunes 24 de septiembre del 2001, en el Centro de Muchachas Guías en Sonadora, Penonomé, a las 9 de la mañana.

Este encuentro dará forma a un proceso permanente para continuar el diálogo, la consulta y escuchar los planteamientos de los moradores de la región occidental de la Cuenca.

El objetivo del Encuentro es continuar fortaleciendo un vínculo entre la Autoridad del Canal y los diferentes actores de la región occidental, brindar un enlace permanente de intercambio de información, identificar temas de interés común y establecer una agenda conjunta con los moradores de la cuenca.

Tome nota

Del 25 al 28 de octubre, se celebrará la primera "Feria del Agua de Centroamérica y el Caribe" en el Centro de Convenciones del Hotel El Panamá. Las actividades a realizarse incluyen la primera Cumbre de Ministros de Ambiente de Centroamérica y el Caribe; la primera Cumbre de Presidentes de las Comisiones de Ambiente de los Parlamentos de Centroamérica y el Caribe; la cuarta Cumbre de Información sobre el Agua/WIS4; el Simposio Agua, Clima y Salud; el Foro sobre Manejo Integrado de Recursos Hídricos: Perspectivas para el Siglo XXI y la Exposición Comercial Agua 2001. La ACP es parte importante de la organización, programa y apoyo de la feria.

Para más información, escriba un correo electrónico a info@feriadelagua.org, o consulte el sitio <http://www.feriadelagua.org>.

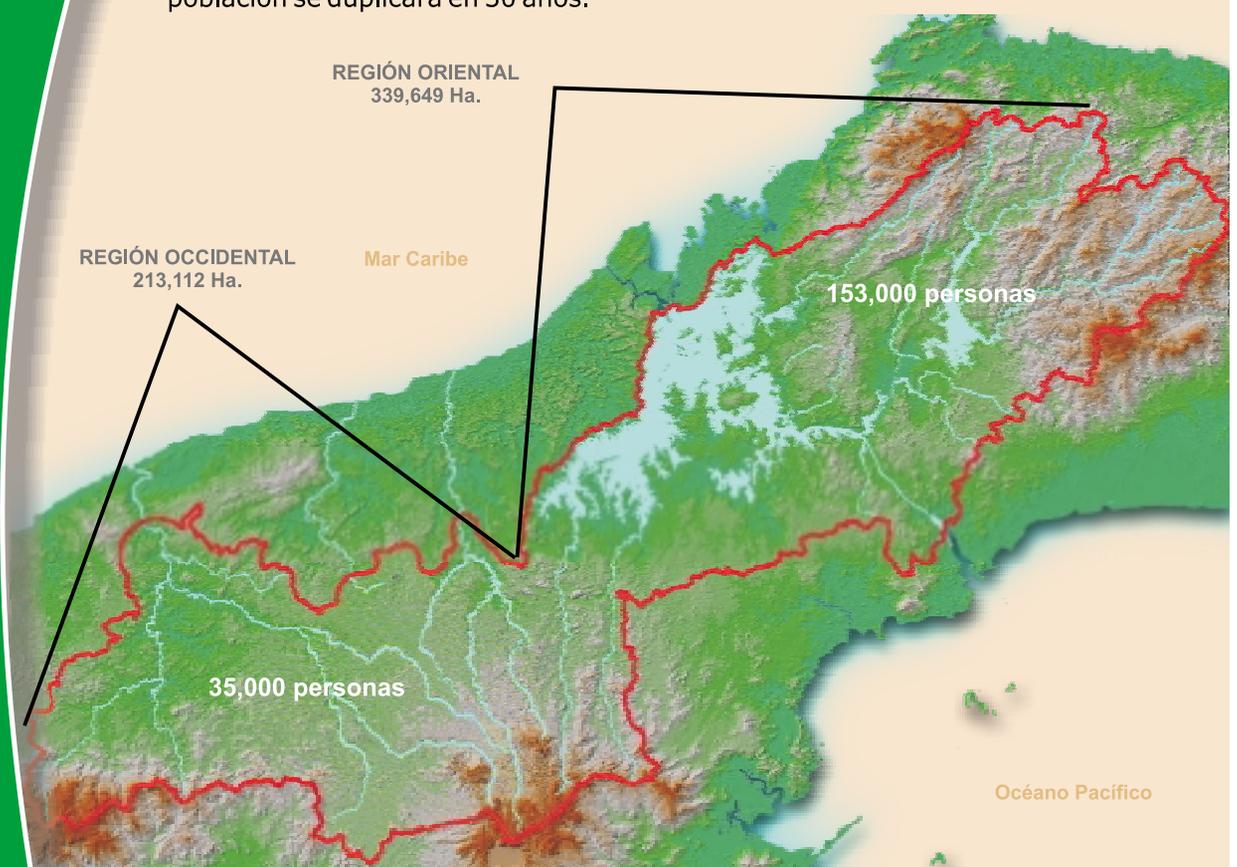


Realidades de la Cuenca

El Agua: recurso estratégico

La Constitución exige a la Autoridad del Canal que administre el recurso agua de la cuenca para garantizar su suministro a las áreas más pobladas de nuestro país: Panamá, San Miguelito, Colón, Arraiján y La Chorrera. Esta población se duplicará en 30 años.

La Ley 44 de 1999 establece por primera vez los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, la cual constituye un recurso estratégico para el país y fuente vital para el Canal.



La Ley 44 sólo tiene dos artículos y ninguno de ellos menciona u ordena la construcción de embalses en dicha Cuenca.

La ACP tiene la responsabilidad de modernizar el Canal para que se mantenga eficiente y competitivo; por lo que necesita identificar reservas potenciales de agua.

Para esto se llevan a cabo estudios que contemplan de manera prioritaria el bienestar de los pobladores de la región.

Según el Censo de Población de mayo del 2000, en la Región Occidental de la Cuenca viven 35 mil personas.

Se estudian tres alternativas en la Región Occidental de la Cuenca. En las áreas para posibles proyectos habitan 8,500 personas.

La ACP administra agua que de otra manera se iría directamente al mar.

**porque para la ACP,
primero, los panameños**