



ACP establece récords

Por tercer año consecutivo el Canal de Panamá estableció nuevas marcas en materia de seguridad en sus aguas. En el año fiscal próximo a concluir los incidentes- sólo 12- estuvieron por debajo inclusive de los dos años anteriores- 17 cada uno- frente a un tránsito en promedio superior a los 13 mil buques. También se estableció la marca de 5.7 meses sin accidentes en las operaciones marítimas, al tiempo que se incrementó el tamaño promedio de las naves que cruzan la vía. ♦ 12

Foto archivo



Acuerdo con Massport



Se concreta el octavo acuerdo de cooperación con puertos de Estados Unidos

PAG >3

Los nuevos tiempos



"El Canal se ha panameñizado y es operado con seriedad y transparencia administrativa"

PAG >5

Bomberos se entrenan



El Cuerpo de Bomberos de Panamá entrena junto a bomberos del Canal para atender contingencias en la vía acuática

PAG >4

Astilleros al servicio del país



Mecánica marina, buceo industrial y tornería son algunos de los servicios que el Canal puede brindar a empresas marítimas

PAG >12

CORRESPONDENCIA

11 de septiembre de 2003

El nuevo formato de su sitio web es fantástico. La opción para desplegar todas las Fotos del Mes es especialmente útil. Sintonizo la página todos los días desde mi computadora para ver los barcos a medida que pasan por las Esclusas de Miraflores. Mencionaron hace unos meses que estuviera pendiente de cambios próximamente en el sitio, sin embargo, me sorprendió mucho ver el nuevo formato anoche en la computadora en casa. Aparentemente, lo cambiaron durante la tarde de ayer, porque el viejo formato estaba allí más temprano cuando vi la cámara web desde la oficina.

John Mitchell



11 de septiembre de 2003

Hola ACP-Webmaster:
 ¡Qué sorpresa tan maravillosa ver la nueva imagen y la cámara de las Esclusas de Gatún! No puedo esperar a que amanezca para ver las nuevas imágenes. Saludos desde Bavaria (10 grados Celsius).

Wolfgang (el más grande admirador de Miraflores en Europa)



11 de septiembre de 2003

Felicitaciones por la nueva imagen de su sitio Web. Realmente disfruto las cámaras en línea ya que me permiten ver algo que probablemente nunca podré visitar. Sigán adelante con su buena labor.

Keith Schachel, Sheboygan, Wisconsin

La foto

Armando De Gracia



La Niña Símbolo de la Teletón 2003, Vanessa Gil, visitó la ACP para invitar a los empleados de la organización a tomar parte en esta actividad que promueve la solidaridad de los panameños con los niños más necesitados de nuestro país. El administrador, Alberto Alemán Zubieta, en representación del personal de la entidad, atendió la visita de Vanessa, quien emocionó a todos con su llamado a respaldar esta hermosa causa.

De la Administración

Nuevas marcas

En esta edición de El Faro se registran las nuevas marcas establecidas por el Canal de Panamá en materia de seguridad y en volumen de carga transitada de uno a otro océano.

Durante el año fiscal que concluye el 30 de septiembre se documentaron sólo 12 accidentes frente a un total de 13,154 tránsitos. En los dos años inmediatamente anteriores se dieron 17 accidentes frente a sendos tránsitos similares. Obsérvese que por incidente se documentan hechos fuera de lo normal que puedan ocurrir en aguas del Canal. De igual modo durante el año que concluye se estableció el récord de 172 días -5.7 meses- sin accidentes. Las marcas anteriores se remontan largas décadas atrás cuando se operaba sólo de día, los buques eran más pequeños y el tránsito era una quinta parte del actual.

Si bien el número de naves que en este período cruzó el Canal fue inferior al de años anteriores, los aportes de la entidad al Estado continúan en incremento gracias a dos factores: la capacidad del Canal de atender la tendencia del sector naviero de utilizar buques más grandes para optimizar costos, y la nueva estructura de peajes adoptada por la ACP con el fin de que se reconozca el valor verdadero de la ruta.

El establecimiento de estos nuevos récords es resultado directo de la conjunción de una política administrativa orientada a la eficiencia y la competitividad que, en el campo de las operaciones marítimas condujo a su certificación ISO-9000, y al compromiso de su fuerza laboral.

Y es que son dos las razones que nos animan. Mantener al Canal como ruta competitiva, y procurar los mayores beneficios para sus accionistas: todos los panameños.

El establecimiento de
 estos nuevos récords es
 resultado de una política
 administrativa orientada
 a la eficiencia y la
 competitividad



JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
 Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Emanuel González-Revilla
Moisés D. Mizrachi
Guillermo Quijano Jr.
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

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

Fernán Molinos D.
 Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
 Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
 Editora
Redacción
 Maricarmen de Ameglio
 Julieta Rovi
 Manuel Domínguez
 Ariyuri Mantovani
 Ana Ramona Castillo
 Eileen de Boyd



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

Acuerdo con Massport

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) firmó un acuerdo de cooperación estratégica con la Autoridad Portuaria de Massachusetts (Massport), en Boston, Estados Unidos con el propósito de potenciar nuevas oportunidades para el país. El acuerdo fue firmado por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, y el CEO de Massport, Craig Coy. Se trata de un acuerdo entre instituciones que no implica ningún compromiso económico para Panamá.

Este acuerdo se suma a otros similares suscritos con otros puertos del Golfo de México y de la Costa Este de los Estados Unidos: Nueva York, Nueva Jersey; Norfolk, Virginia; Savannah, Georgia; Charleston, Carolina del Sur; Nueva Orleans, Luisiana; Houston, Texas; y Miami, Florida.

La cooperación estratégica se establece sobre la base del intercambio de experiencias y oportunidades tanto para Panamá como para los usuarios y clientes del Canal. Además se funda en el reconocimiento de la tendencia del mercado de utilizar cada vez más la ruta exclusivamente acuática.

Panamá se beneficiará al conocer de primera mano información sobre flujo de carga y planes futuros de estos puertos. Se trata de información clave para la vía, ya que más del 60% de la carga que se mueve en el Canal tiene destino u origen en puertos norteamericanos.

Estos memorándums de entendimiento tendrán un año de duración prorrogable y su

propósito es fomentar los esfuerzos de cooperación –como el mercadeo conjunto – entre el Canal de Panamá y los puertos. También procura incrementar el comercio por una ruta exclusivamente marítima, en este caso la ruta de Asia a la Costa Este de Estados Unidos a través del Canal de Panamá.

“Estas asociaciones con los puertos son un paso importante para mejorar los servicios que el Canal le brinda a sus clientes, al igual que para propiciar el desarrollo económico de Panamá”, declaró el Administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.

Ya que los acuerdos se suscriben con entidades estatales y no con el Gobierno Federal de Estados Unidos, no se requiere tramitación por los conductos utilizados en casos de convenios entre gobiernos.



El CEO de la Autoridad Portuaria de Massachusetts, Craig Coy, junto al Administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, durante la firma del Acuerdo de Cooperación. A la derecha, funcionarios de ambas instituciones y representantes de las principales líneas navieras estuvieron presentes en el acto de firma, entre ellos el ingeniero Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP.

Expoambiente, Feria del Agua y Cumbre Ministerial

Colaboración de la Autoridad Nacional del Ambiente.

Panamá será escenario de varias actividades de importancia ambiental para Centroamérica y el Caribe, así como el resto del continente. Se trata de la Primera **Expoambiente** Centroamericana y la Segunda Feria del Agua de Centroamérica y el Caribe que tendrán lugar del 25 al 30 de noviembre, y la XIV Reunión del Foro de Ministros de América Latina y el Caribe, a celebrarse los días 24 y 25 del mismo mes.

Estas actividades son organizadas por la Autoridad Nacional del Ambiente, ANAM; la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo, CCAD; el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y cuentan con el apoyo de varias instituciones y organismos panameños como la Autoridad del Canal de Panamá, el Ministerio de Salud y el Centro del Agua del Trópico Húmedo de América Latina y el Caribe.



Juan Héctor Díaz, gerente de Seguridad y Ambiente de la ACP; Ricardo Sánchez Sosa, director de la Oficina Regional para América Latina y el Caribe del PNUMA, y Ricardo Anguizola Morales, administrador general de la ANAM, durante la Primera Feria del Agua de Centroamérica y el Caribe.

Expoambiente será una feria única en su género debido a que el factor común es el compromiso con el ambiente con actividades como producción de madera certificada, producción más limpia, energía renovable, certificación

ISO 14000 y ahorro energético.

En tanto, la Feria del Agua será el escenario para celebrar el Año Internacional del Agua Dulce. El programa incluye foros, seminarios, talleres y encuentros alrededor del tema agua

para promover una nueva cultura y ética del recurso. El agua es uno de los cinco temas que Naciones Unidas estableció como prioritarios en la Cumbre de Johannesburgo, junto con energía, salud, agricultura y biodiversidad.

La Cumbre de Ministros contará con la presencia del director ejecutivo del PNUMA, Karl Toepfer, y Ricardo Sánchez Sosa, director de la oficina regional de este organismo. Se ha confirmado la asistencia de 34 ministros para discutir una estrategia hemisférica de desarrollo sostenible.

Según Ricardo Anguizola, administrador general de la ANAM, “es motivo de orgullo albergar estas actividades internacionales que reunirán a sectores ambientales, particularmente a aquellos

relacionados con la gestión integrada de recursos hídricos, los negocios ambientales, así como a representantes de gobiernos, empresas y mercados interesados en conocer y apoyar estas iniciativas”.

Ejercicios: lo mejor contra incidentes

Ariyuri Mantovani
amantovani@pancanal.com

Por la naturaleza de su operación, en el Canal de Panamá pueden ocurrir incidentes que afecten el tránsito de buques y/o a los trabajadores.

Por esa razón la ACP realiza periódicamente ejercicios y simulacros con el ánimo de evaluar las destrezas del equipo y los procedimientos utilizados. Estos ejercicios se realizan en estrecha colaboración con el Cuerpo de Bomberos de Panamá.

Según el Comandante Abel Gutiérrez, de la División de Administración de Emergencias y Contingencias, “uno de los objetivos de estos ejercicios y simulacros es coordinar con el cuerpo de Bomberos de Panamá la respuesta a incidentes en nuestras instalaciones. Nuestra estación queda en Miraflores, así que cualquier situación que ocurra en el área de Balboa o Diablo, ellos llegan primero. La idea es que sepan que hacer. Ellos son nuestro mayor apoyo”.

Recientemente se realizó un simulacro de incendio que tuvo como escenario el buque escuela Atlas. El ejercicio inició con una alarma generada por el capitán del Atlas y el reporte del incidente al 119, número de emergencias en el Canal. Al momento de dar la alarma, la tripulación se pone sus chalecos salvavidas y espera la llegada de los bomberos.

Para el Capitán Luis Ángel Velásquez, encargado del buque escuela Atlas III, “estos ejercicios son de vital importancia, sobre todo para los cadetes de las escuelas náuticas del



Marco González

país que realizan adiestramiento aquí. Esto les ayudará en su vida futura, cuando vayan al mar”.

Los primeros en llegar al lugar son los bomberos del cuartel de Corozal del Cuerpo de Bomberos de Panamá. De inmediato, Marciel Trevia, encargado de la compañía, habla con el Capt. Velásquez para conocer los detalles del incidente. Inmediatamente comienza la coordinación para sofocar el incendio. “Para nosotros es importante coordinar qué vamos a hacer para

proceder de inmediato a responder y sofocar el siniestro. Estas prácticas son necesarias para aprender qué hacer y así estar preparados cuando haya que entrar en acción real”, comenta Trevia.

Como parte del ejercicio se indica que hay dos víctimas por inhalación de humo en el cuarto de máquinas, y el equipo de rescate procede a buscarlas. Una vez encontradas, los paramédicos les dan los primeros auxilios.

Cuando el incendio ha sido sofocado y el ejercicio concluye, se evalúan los procedimientos utilizados y se hacen las

recomendaciones necesarias.

Con estos ejercicios y simulacros realizados en estrecha coordinación, los bomberos panameños se preparan para hacerle frente a posibles contingencias en la operación marítima del Canal. “El apoyo del Cuerpo de Bomberos de Panamá no tiene límites, por eso es indispensable que participen en estos ejercicios” dice Gutiérrez.

Esta preparación permite minimizar los efectos en caso de accidente y sobre todo, salvar la vida de seres humanos.

UNCTAD reúne expertos

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Las instalaciones de Naciones Unidas, en Ginebra, Suiza fueron el escenario de la reunión de expertos en el desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos, auspiciada por la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) realizada del 24 al 26 de septiembre pasado.

A la reunión asistieron más de 80 delegados de 36 estados miembros, al igual que representantes oficiales de Naciones Unidas, Banco Mundial, la Organización Mundial de Comercio, y organizaciones intergubernamentales y gubernamentales.

El propósito de la reunión fue intercambiar experiencias sobre el

desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos y discutir alternativas para incentivar su promoción.

Según la UNCTAD aunque el transporte multimodal y los servicios logísticos son elementos fundamentales del desarrollo del comercio internacional, no están al alcance de los países en desarrollo.

En la reunión también se analizó las condiciones para que existan servicios de transporte y logísticos de bajo costo y gran calidad. Además se examinaron las consecuencias de las innovaciones en el sector del transporte multimodal y la logística para los países en desarrollo.

En representación de la Autoridad Canal de Panamá (ACP) participó Eduardo E. Lugo, líder del Segmento de Servicios de Línea del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo, quien



disertó sobre el transporte de la ruta por agua a través del Canal de Panamá, y la relevancia de los

puertos de la Costa Este de Estados Unidos, el Caribe y la Costa Oeste de Sur América.

Pedestal
Adolfo Ahumada

Los nuevos tiempos del Canal

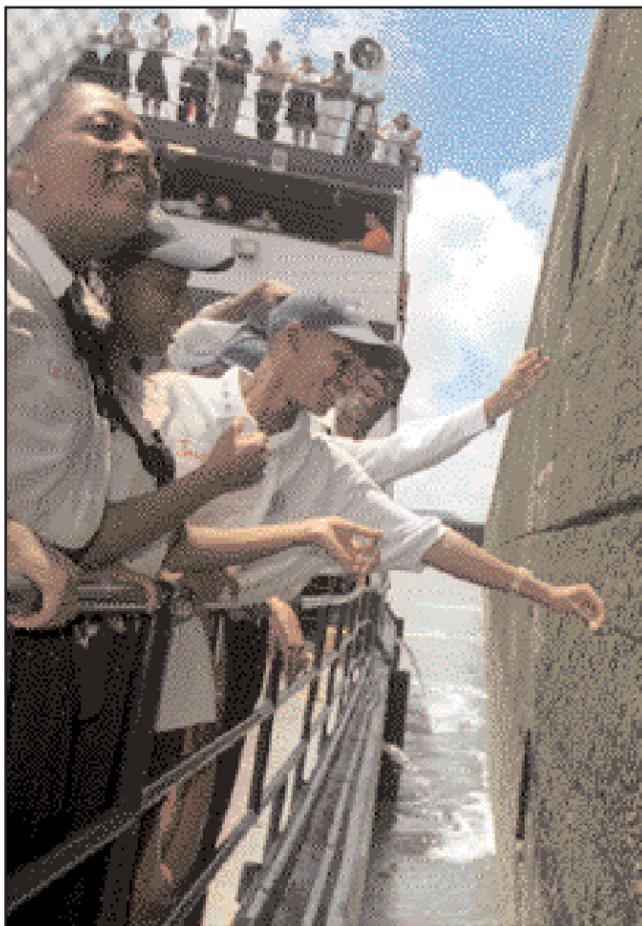


Se intensifican las visitas de los estudiantes de distintos colegios al Canal. Significativas fotografías registran los instantes en que alumnos de tradicionales colegios secundarios del país responden a la invitación de las autoridades canaleras y acuden a las instalaciones de la vía interoceánica. Observan de cerca su funcionamiento y profundizan en el conocimiento de esta empresa pública, convertida en experiencia exclusivamente nacional desde el 31 de diciembre de 1999. En mis tiempos mozos, y a pesar de su gran presencia en términos de avance tecnológico, el Canal, para muchos jóvenes estudiantes, se erigía más bien como un reto histórico, una aspiración que había que alcanzar. La Zona del Canal, con su estructura gubernamental íntegra, era causa frecuente de conflictos, en tanto que negaba el ejercicio, por parte de la República de Panamá, de todas sus facultades jurisdiccionales. El Canal formaba parte de todo el complejo que se insertaba en medio del territorio y hacía obligante la pregunta de por qué no podía trabajar sin lesionar el espíritu nacional, tan preocupado por su integridad territorial.

El problema quedó resuelto y el espectáculo que se ofrece ahora sí es edificante. Los estudiantes del Colegio de Artes y Oficios tienen la oportunidad de recibir explicaciones sobre el Canal y se reúnen con egresados del mismo colegio que ahora son trabajadores y funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá. Esto significa que la reversión del Canal a la República de Panamá ha creado las condiciones para esta especie de reencuentro de generaciones, con un vaso comunicante, que es, precisamente, el Alma Mater de cada uno de ellos. Esta

nueva realidad es posible, además, por otra circunstancia: los recursos humanos de nivel profesional, técnico y de trabajo especializado que manejan la principal empresa marítima del mundo contemporáneo provienen de las comunidades panameñas y han sabido superar las deficiencias y dificultades del sistema, para emprender el camino del mejoramiento, en guerra frontal contra cualquier forma de corrupción.

A raíz de la aplicación de los tratados Torrijos Carter, el Canal se ha panameñizado con toda la capacidad para operar la vía con eficiencia, seriedad, transparencia administrativa y visión sobre su presente y sus perspectivas. De allí que este vínculo entre artesanos con exartesanos, institutores con exinstitutores y egresados de otros colegios que trabajan en el Canal con los jóvenes que cursan estudios en la actualidad, constituye un reflejo de que hay una verdadera raíz nacional encargada de que Panamá cumpla con la misión internacional que decidió asumir por sí misma. Desde luego, hay un régimen laboral especial, no solamente porque así lo manda la Constitución, sino porque es lo correcto. Sería un error garrafal e imperdonable aplicar en la empresa del Canal las mismas reglas laborales e iguales costumbres que las que le dan caracterización a los vínculos de



trabajo en otras empresas o instituciones. Sin embargo, esta circunstancia es perfectamente compatible con la realidad: el Canal, tanto en lo típicamente operativo como en lo administrativo, no es manejado por extraterrestres, sino por personas que forman parte de la sociedad panameña y que contribuyen, en su respectivo campo de acción, al fortalecimiento del ser nacional. Son los nuevos tiempos, cuya esencia es menester entender.

SABÍA USTED

Los números en el Canal

- El cauce del Canal se encuentra a 26 metros sobre el nivel del mar
- Las cámaras de las esclusas miden mil pies de largo por 110 pies de ancho
- Las compuertas más altas pesan 730 toneladas
- La excavación original del Corte Culebra costó 90 millones de dólares
- El calado máximo que puede tener un buque para transitar el Canal es de 39.5 pies
- Más de 825 mil buques han transitado el Canal desde su inauguración en 1914
- Se necesitan entre 4 y 8 mulas para auxiliar a los buques durante un esclusaje, según el tamaño del buque
- Los buques gemelos Coral Princess y el Island Princess han pagado el peaje más alto por transitar el Canal, un total de B/.226,194.25
- Diariamente transitan el Canal unos 36 buques

Los números en la Cuenca

- La Cuenca Hidrográfica del Canal ocupa una superficie de 5.527,61 km², es decir, un 7% del territorio nacional
- En la región occidental de la Cuenca 95 mil hectáreas de bosques han sido deforestadas en 20 años. Sesenta y cuatro mil hectáreas han sido convertidas en potreros en el mismo período
- El 65% de los bosques primarios se han perdido
- 139,076 hectáreas están cubiertas por pastizales o rastrojo
- Existe un 35% de remanentes de bosques naturales y fragmentos de bosques secundarios (74,036 has)
- En la región oriental de la Cuenca (ROR) en los últimos 30 años (antes de 1986) se habían talado 180,000 hectáreas; y para 1986 sólo quedaban 77,000 hectáreas de bosques primarios.
- Desde 1974 hasta 1998, los bosques en la ROR habían disminuido en un 43%, a razón de 4,937 hectáreas de bosques por año
- En la ROR existen seis áreas silvestres protegidas, que representan el 38% de su superficie

ABC del Agua

Dos de cada tres personas en el mundo sufrirán carencias de agua en 2025, a menos que se tomen medidas drásticas. Durante la década de 1990 el mundo padeció 143 sequías que afectaron a 185 millones de personas.

El consumo mundial de agua potable se multiplicó por seis entre 1900 y 1995, más del doble de la tasa de crecimiento de la población.

Tomado de *Tierramérica*. Se agota el agua en el mundo en desarrollo. Samanta Sen.

Aportes del Canal a la economía nacional



El período 1950–1999 de la historia del Canal reviste especial importancia por los aportes hechos a la economía nacional. Reproducimos parte de la información que sobre este período se obtuvo mediante estudio realizado, a solicitud de la ACP, por la firma Intracorp-Asesores Estratégicos en conjunto con la Contraloría General de la República y el Instituto del Canal de la Universidad Nacional de Panamá. Por parte de la ACP han participado de este esfuerzo el Gerente de la Unidad de Inteligencia Económica, Onésimo Sánchez y el economista de dicha unidad, Victoriano Moreno.

La firma consultora y sus colaboradores analizan en la actualidad el período Post-Transferencia del Sistema Económico del Canal y su conglomerado marítimo.

Las contribuciones del sistema del Canal fueron de B/.185.1 millones o el 26.3% del PIB de 1950 y de B/.599.8 millones o el 16.7% del PIB en 1979. La disminución relativa de los impactos en proporción del PIB obedece a que la economía panameña creció más rápidamente que las actividades del sistema del Canal.

Los impactos directos los conformaron los pagos por sueldos y salarios y ventas de bienes y servicios de panameños a residentes de los Estados Unidos en la Zona del Canal, gastos de residentes de EE.UU. en Panamá; pagos al gobierno y otras

exportaciones. Los impactos indirectos fueron aquellos provenientes de las ventas de bienes y servicios a buques que transitaron el Canal. Los impactos inducidos están constituidos principalmente por las actividades de la Zona Libre de Colón y en menor grado de los puertos.

La contribución directa y de la demanda derivada en Panamá se resalta principalmente a través del sector económico terciario o de servicios, el cual permea también en los sectores secundario (manufacturero) y primario (agropecuario). El impacto del Canal en el sector primario varió entre el 4.9% del PIB del sector en 1950 y el 9.9% del PIB del sector en 1979. En el sector secundario fue de 14.8% y el 10.3% para los mismos años, mientras que para el sector terciario la contribución del Canal fue de 38.9% del PIB en 1950 y del 19.9% del PIB de este mismo sector en 1979.

Contribución Directa:

Las contribuciones directas están constituidas por los flujos de divisas que entran a la economía por: sueldos, salarios y pensiones pagados a los empleados panameños; la anualidad del Canal pagada al gobierno de Panamá; exportaciones de mercadería, que incluyen bienes de consumo de los residentes de la Zona del Canal, como también bienes y

servicios ofrecidos por contratistas, ventas hechas a nacionales de Estados Unidos residentes en la Zona del Canal en sus visitas a Panamá; y otras exportaciones de bienes y servicios otorgados al Canal.

Las contribuciones directas para el año 1950 alcanzaban el 19.7% del PIB (B/.138.5 millones) mientras que para 1979 eran el 10.7% del PIB (B/.385.7 millones).

Contribuciones Indirectas:

Las contribuciones indirectas están constituidas por las ventas de bienes y servicios a barcos que transitan el Canal de Panamá y ventas a los militares de los Estados Unidos acantonados en la Zona del Canal. Las ventas a buques en tránsito por el Canal incluyen bunker, lubricantes, alimentos y otros suministros para consumo de la tripulación. Dichos suministros crecieron después de 1963. La contribución indirecta registró unos B/.10.2 millones o 1.5% del PIB en 1950 a precios de 1982, y ascendió a B/.71.9 millones, 2.4% del PIB en 1975. En 1979, la contribución indirecta bajó a B/.53.2 millones y representó el 1.5% del PIB.

Contribución Inducida:

La contribución inducida incluye un componente de las actividades

derivadas de los servicios dados a los cruceros y otros tipos de turismo, cables submarinos, transporte multimodal y principalmente la actividad y el movimiento comercial desarrollado por el comercio de la Zona Libre de Colón y en menor grado las actividades de los puertos. Durante los años de 1950 los puertos, principalmente Balboa y Cristóbal, cubrían las necesidades de exportación e importación de la Zona del Canal y de Panamá. Durante los años de 1960, y especialmente en los de 1970, el puerto de Cristóbal cubrió las necesidades del aumento comercial de la Zona Libre de Colón.

Durante el período, la contribución de los puertos varió entre 0.1% y 0.4% del PIB, mientras que el de la Zona Libre de Colón fluctuó entre 1.3% y 4.7% del PIB. El tránsito por el Canal ahorró costos de transporte y permitió que la Zona Libre fuera competitiva. Además proporcionó ahorros a sus clientes de América Latina, que se beneficiaron con inventario, créditos y despachos con rapidez. Panamá obtiene beneficios de las operaciones de la Zona Libre de Colón fortaleciendo el aprovechamiento de su posición geográfica gracias a la existencia del Canal. Se ha estimado que alrededor del 15 y 20% del PIB de la Zona Libre de Colón es atribuible a la existencia del Canal. Esta contribución sumó entre B/25.1 y B/33.4 millones respectivamente, en 1979.

Impacto en el Empleo:

Las actividades del Sistema del Canal, incluyendo su efecto multiplicador, generaron 45,999 puestos de trabajo en 1950, representando el 19.1 % del total de empleo en el ámbito nacional. Para 1979 los puestos de trabajo creados sumaron 93,074, es decir el 17.7% del total del empleo del país. El empleo del Canal constituyó el 3.8% del total del empleo del país. Sin embargo cubrió el 18% del promedio total de los salarios pagados al mismo periodo; es decir, B/77.9 millones de un total de B/433.4 millones, lo cual tiene un efecto significativo en la demanda de bienes y servicios de Panamá.

Impacto en la Balanza de Pagos:

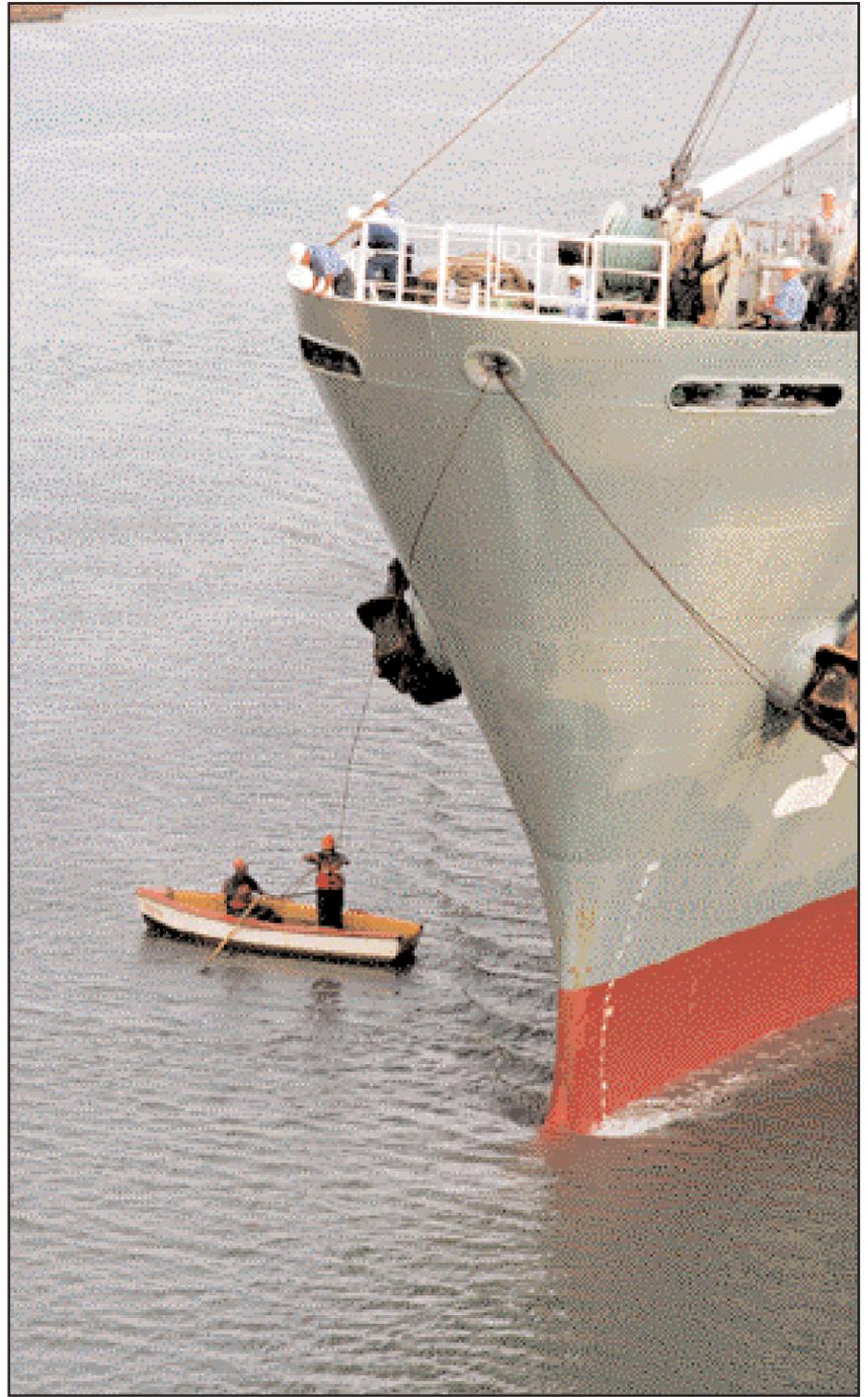
Con relación a las exportaciones del Canal, éstas sumaron entre B/149.6 millones en 1950 y B/487.3 millones en 1979, representando el 59.1% y 35% del total de las exportaciones del país, respectivamente. Sin esa contribución significativa, la balanza de pagos habría mostrado un serio desequilibrio, afectando el crecimiento del PIB, que hubiera resultado inferior al registrado en el periodo. En 1950 las actividades del Canal fueron el 26.3% del PIB, el 59.1% de las exportaciones totales y el 23.8% de los ingresos corrientes del gobierno. Mientras que para 1979 estas cifras fueron 16.7%, 35.8% y 12.4% respectivamente. Sin tales contribuciones, el nivel de la clasificación de Panamá no hubiese podido lograr los créditos externos obtenidos por el Gobierno durante los años de 1970, alrededor de B/1.1 billones que se utilizaron para expandir la infraestructura física, económica y social del país.

Otros Impactos:

Las actividades económicas adicionales derivadas del aprovechamiento de la posición cercana al Canal se refleja en los valores catastrales de los activos productivos establecidos en la región y que generan un flujo de ingresos. El flujo de ingresos de alto poder generado por las actividades del Canal fue absorbido por los negocios ubicados en lugares específicos, contiguos a la región del Canal, y mejoraron las utilidades de las empresas debido a la localización de los negocios y de sus valores catastrales.

El desarrollo urbano de la ciudad de Panamá se benefició con la devolución de Punta Paitilla por parte de los Estados Unidos y en Colón permitió la expansión de la Zona Libre con la devolución anticipada de France Field. Otros activos relacionados con el Canal principalmente, la Cuenca del Canal y el Ferrocarril, agregaron valor a la economía panameña en el periodo 1950-1979. El principal beneficio del traspaso de la Cuenca del Canal fue la disponibilidad de agua para el consumo de la población urbana y la generación de electricidad.

El impacto del Canal en la economía panameña gradualmente fue disminuyendo durante 1950-1979. En la medida que la población y la economía crecían y se diversificaba, la participación relativa del Canal en el PIB disminuía. El Tratado de 1955 motivó una notable contribución a la economía, aprovechada fundamentalmente durante la década del 60, que permitió el aumento de salarios a los empleados panameños y las exportaciones de productos panameños a la Zona del Canal. Estas contribuciones, junto con otras políticas nacionales, permitieron que Panamá experimentara las más altas tasas de crecimiento económico durante el siglo XX. ✪



La ruta por agua al máximo

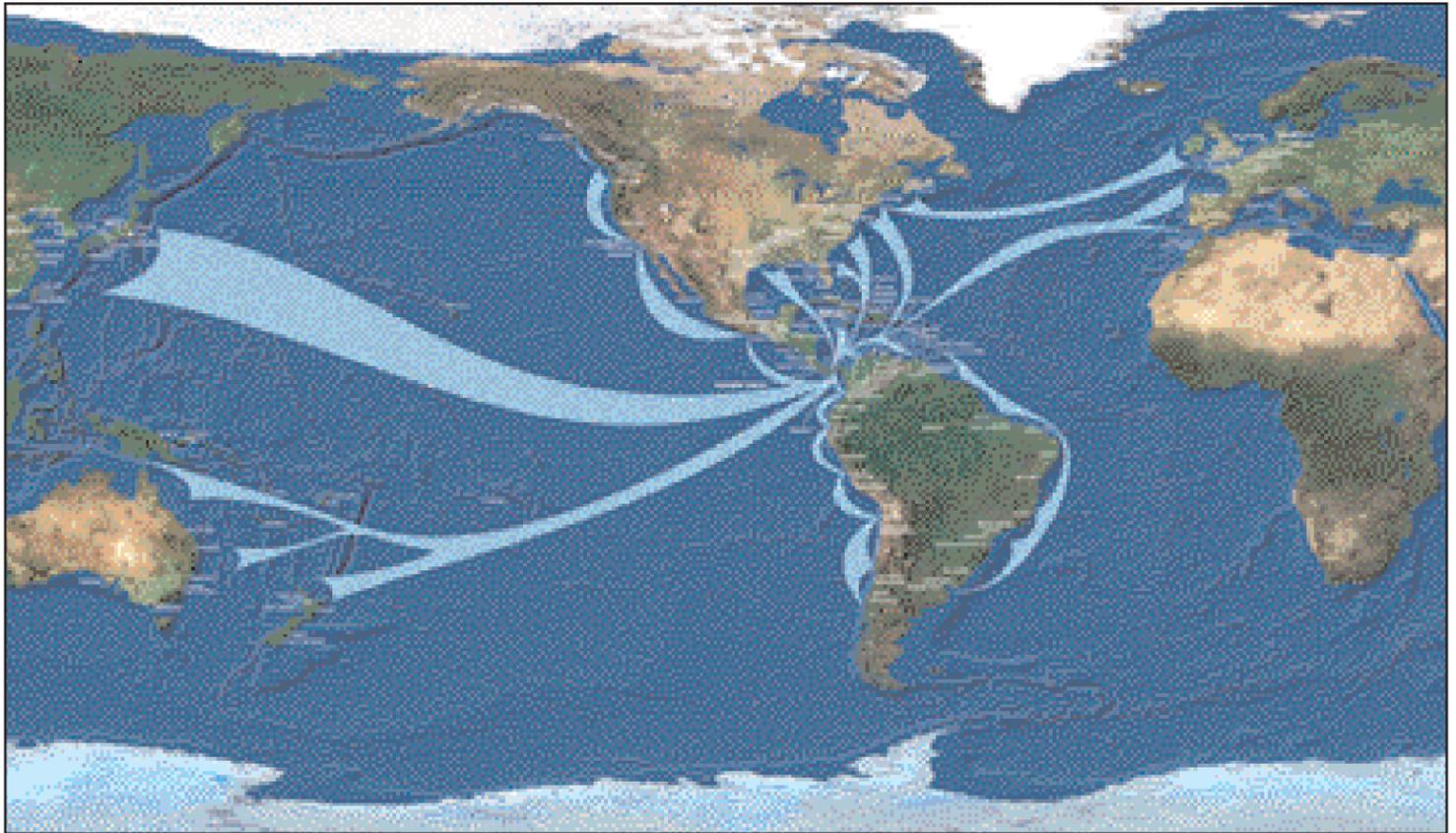
Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Luego de firmar acuerdos de cooperación con los principales puertos de la Costa Este de Estados Unidos, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) continúa con la promoción de la vía acuática como la mejor alternativa marítima para el comercio en la ruta Asia-Costa Este de los Estados Unidos.

Para apoyar esta tarea la ACP ha desarrollado nuevos productos y conceptos. Estos resaltan la conectividad que ofrece la vía acuática a los actuales y potenciales clientes y usuarios, y las ventajas que brinda Panamá como centro de transporte de mercaderías.

Uno de los más novedosos conceptos desarrollados es un mapa que destaca las principales rutas y puertos del mundo conectados a través del Canal, resaltando la importancia de la vía acuática para las diferentes regiones del mundo.

De acuerdo con Marianela Denigo, Gerente de Relaciones con los Clientes, fue "un trabajo arduo, ya que este mapa muestra la localización exacta de 175 puertos que son origen o destino de carga que transita por el Canal de Panamá".



De acuerdo a la revista Journal of Commerce, en el año 2002, alrededor de 7.9 millones de contenedores de 20 pies (TEUs) fueron transportados desde Asia a Estados Unidos. El 20 por ciento de ellos (1.5 millones de TEUs) tenía como destino final la Costa Este de ese país. En sentido contrario se mueven aproximadamente 3.5 millones de TEUs. El 25 por ciento de ellos (881 mil TEUs) tienen como punto de origen la Costa Este de Estados Unidos. Y como si fuera poco, el crecimiento en los volúmenes de carga en contenedores en esta ruta es

del 10% anual.

Otro de los conceptos destacados por la ACP es la importancia de Panamá como centro de transporte internacional. Para ello se editó un video que explica el rol de los puertos panameños, el ferrocarril y las conexiones aéreas en el transporte de mercaderías. También se destacan los atractivos e instalaciones turísticas y se hace énfasis en la importancia de Panamá como centro de trasbordo hacia Sudamérica y el Caribe. Además se señalan las ventajas que ofrecen el

sistema bancario y la Zona Libre de Colón.

Una tarjeta de presentación electrónica es otro producto nuevo que contiene información sobre el programa de modernización y mejoras del Canal, las ventajas de esta ruta, información sobre cómo funciona el Canal y estadísticas que reflejan su desempeño.

Asimismo, conjuntamente con los puertos de la Costa Este y el Golfo de los Estados Unidos, la ACP trabaja en el desarrollo de un video para promocionar la ruta por agua a través del Canal.

ACP divulga Código ISPS

Maricarmen Sarsanedas
msarsanedas@pancanal.com

Unos 900 trabajadores del Canal han participado en el programa de familiarización que lleva adelante la ACP con el objetivo de dar a conocer entre su fuerza laboral los nuevos estándares que en materia de protección marítima ha establecido la Organización Marítima Internacional. Este programa se inició en septiembre y debe alcanzar un mínimo de 4,000 trabajadores al 1 de diciembre de 2003. Se anticipa haber familiarizado al resto de la fuerza laboral para el 30 de mayo de 2004.

La ACP se prepara así para implementar las enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar, 1974 (SOLAS, por sus siglas en inglés) y las reglamentaciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, mejor conocido por sus siglas en inglés, ISPS Code, en las operaciones del Canal. Estas nuevas medidas, que entrarán en vigor el 1 de julio de 2004, son de obligatorio cumplimiento para todos los gobiernos adscritos al SOLAS.

La ACP apoya también el concepto de la Universidad Marítima Internacional en Panamá

(UMIP) y forma parte de su grupo fundador.

Con el propósito de divulgar este tema se ha organizado un evento internacional a desarrollarse del 20 al 24 de Octubre de 2003 en Panamá. El eje central es la reunión de la "XVIII Annual Meeting of the International Standardization Organization, ISO/TC8", con un seminario el 24 de Octubre denominado "Protección Marítima: El Punto de Vista de las Instituciones que conforman ISO/TC8".

Paralelamente se desarrollará el Taller "Estrategia de Implementación de la Universidad Marítima Internacional en Panamá, UMIP" (21 de octubre), y los seminarios sobre "Seguridad Marítima Integral", de dos días de duración, el cual incluye Aspectos Técnicos y Regulatorios (22 de octubre), y el "Taller Sobre Planificación de Seguridad Integral" (22 de octubre).



Un muro no es obstáculo

Vicente Torres
vtorres@pancanal.com

El trabajo en equipo y la colaboración entre departamentos permitió que trabajadores de la ACP impidieran el retraso de obras importantes en las esclusas de Gatún y al mismo tiempo generaran ahorros importantes a la empresa canalera.

La situación se dio durante los trabajos de excavación para la construcción de la casa bomba del nuevo sistema de espuma contra incendios, en el nivel superior del muro lateral oeste de las Exclusas de Gatún. Allí el contratista que trabaja para la ACP localizó un bloque de concreto de aproximadamente dos metros por dos metros por cuatro metros de altura no registrado dentro del alcance del proyecto.

La demolición de este bloque de concreto, en opinión del contratista,

representaba un atraso y además una suma sustancial de dinero adicional.

Fue entonces cuando Efraín Isaza, oficial de Contratos de la ACP, contactó al ingeniero Esteban Saenz, de la Sección de Construcción y Mantenimiento de Estructuras, con el propósito de explorar la posibilidad de que los trabajos para la demolición del bloque de concreto los llevaran a cabo trabajadores de la ACP.

Luego de la coordinación establecida, los trabajos fueron ejecutados por personal de la ACP en un periodo de 5 días con un ahorro de casi 20 mil dólares para el Canal. Esta acción de trabajo en equipo se constituyó en un ejemplo de los logros y ahorros a los cuales se llega mediante una estrecha comunicación y colaboración.



Una mujer orgullo de Colón

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Guadalupe Solís Mendoza nació el 20 de junio de 1960 en la ciudad de Colón. Es egresada del Colegio José Guardia Vega y cursa el segundo año de la carrera de Ingeniería Industrial en la Universidad Latinoamericana de Ciencias y Tecnología (ULACIT).

Ingresó en el programa de aprendices en el año de 1986 como mecánico tornero. “Esto me abrió las puertas a un mundo desconocido, y me ayudó mucho en el desarrollo de mi personalidad”, dijo.

Se ha desempeñado como mecánico, capataz de mecánicos interina, programadora de mantenimiento interina y, desde 1998, es inspectora técnica de mantenimiento asignada al Grupo de Confiabilidad de las Exclusas de Gatún. Este grupo surgió cuando la empresa buscaba una alternativa de mantenimiento de tipo preventivo-predictivo, ya que se invierte en equipos y maquinarias con tecnología de punta.

El equipo, conformado por un ingeniero, un programador e inspectores técnicos, da mantenimiento con nuevas técnicas predictivas a equipos tales como: Termografía Infrarroja, Análisis de Aceite, Análisis de Motores Eléctricos, Análisis de Balineras por Impulso de Choque, entre otros. También analiza fallas en las



Guadalupe Solís Mendoza durante la inspección de un equipo.

maquinarias, realiza auditorías de mantenimiento y tareas que se corresponden con el Sistema de Calidad (ISO) adoptado por la ACP.

Guadalupe utiliza la cámara termográfica para obtener fácilmente imágenes que permiten detectar puntos calientes sin necesidad de hacer contacto con los componentes e

identificar precisamente el elemento defectuoso y corregirlo antes de que falle, o programar las necesidades de mantenimiento en el momento más oportuno.

“Lo más importante del trabajo que realizo es que siempre se aprende algo nuevo ya que la tecnología está en avance constante”, explicó

Guadalupe.

Con la cámara termográfica se pueden inspeccionar los equipos, sin afectar su disponibilidad, y reducir el riesgo para el personal. Se puede utilizar tanto en equipos eléctricos como en componentes mecánicos, en medicina, y hasta en películas.

“Me siento sumamente orgullosa de haber logrado la certificación nivel I en Termografía, sobre todo siendo la primera mujer en Panamá con esta certificación, gracias al programa de mejora continua que tiene la empresa para sus colaboradores. Esperamos poder sacarle el máximo beneficio para cumplir con los objetivos de calidad de la empresa”, dijo.

Guadalupe Solís es un orgullo para todas las mujeres panameñas y, en especial, para las mujeres de Colón, donde nació.

“A mis compañeras que incursionan en trabajos no tradicionales les sugiero que sigamos con el espíritu de lucha, de dedicación y de compromiso que nos caracteriza para lograr el nivel competitivo que nos permita superarnos y ofrecer más oportunidades a otras mujeres emprendedoras”, puntualizó.

Entrenar ya es ganar

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Pocas veces tenemos la oportunidad de aprender de primera mano cómo se forjan los atletas; qué los impulsa a ese sacrificio; qué los lleva a someterse a una disciplina ardua. Hoy les presentamos a un campeón de una difícil disciplina: el triatlón, competencia que combina la natación, el ciclismo y la carrera a pie. Este atleta es un práctico del Canal de Panamá.

Pablo Testa tiene 35 años. Entró a trabajar en el Canal en 1995 como práctico en adiestramiento. Es egresado de la Academia Marítima de Massachusetts donde obtuvo la licenciatura en Transporte Marítimo. Antes de incorporarse al Canal trabajó con diferentes empresas navieras.

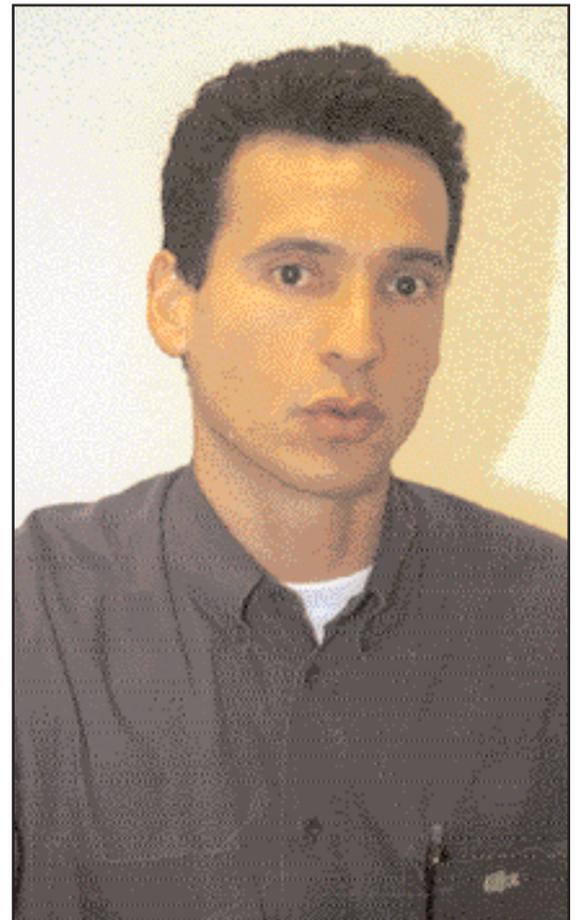
“Desde niño practico la natación, pero no fue sino en 1998 cuando comencé con el ciclismo porque quería reanudar las actividades deportivas luego de varios años dedicados exclusivamente al trabajo”, comenta. Pablo recuerda que fue su amigo Pedro Moreno, también práctico del Canal, quien le prestó la primera bicicleta de carrera y lo invitó a correr por los caminos de Gamboa.

En el Triatlón Internacional de Sherman realizado en julio, Testa y otros 100 atletas internacionales y panameños nadaron 1.5 kilómetros; recorrieron en bicicleta 40 km hasta las Esclusas de Gatún y corrieron 10 km alrededor de la pista de aterrizaje de Sherman. Pablo Testa resultó triunfador con un tiempo de dos horas, 15 minutos y 41 segundos.

Pablo entrena de 10 a 16 horas por semana y como parte de su preparación participó en el triatlón olímpico de Amatique Bay, Guatemala, y en el triatlón Half Ironman de México; obtuvo el segundo y tercer lugar, respectivamente, en la categoría de 35-39 años. Su esposa, Arajair Valle, le acompaña en todos los eventos, incluyendo los de ciclismo.

Actualmente se prepara para participar en una competencia aún más dura: el triatlón Ironman, que comprende 3.8 km a nado, 180 km de bicicleta y 42 km de carrera pedestre. Como parte de su preparación participó en el Maratón del Centenario con el objetivo de cubrir los 42 km en menos de 4 horas. La triatlón Ironman se celebrará en Francia en el 2004.

“Hay que ser constante. Yo entreno el año entero – no hay semana sin entrenamiento. A veces bajo un poco, por ejemplo en noviembre y diciembre, pero siempre hay que hacer algo, especialmente cuando se es mayor de 30 años, el



cuerpo tarda más en recuperar las condiciones físicas”, manifestó.

“El ciclismo también me ha permitido conocer mejor mi país. Ahora conozco El Copé, Santa Fe; incluso he ido hasta Fortuna, en Chiriquí. Pero para entrenar en la ciudad mis rutas favoritas son Gamboa y el Cerro Ancón”, dice Testa.

Junto a otros compañeros participa en el club de ciclismo Fausto Coppi. La misión del club es contribuir con el desarrollo del ciclismo nacional apoyando a jóvenes ciclistas de liga y participando en los eventos en la categoría master. Si desea contribuir con estos atletas puede escribir a ptesta@bicycling.com.

Tiempo para vivir

Jorge J. Castañeda B.
JJCastaneda@pancanal.com

“No tengo tiempo para hacer ejercicios”, es una frase común tras la cual nos escudamos. Olvidamos que para tener tiempo y disfrutarlo debemos tener buena salud; y para tener buena salud, tenemos también que darnos tiempo.

La automatización (automóvil, elevadores, escaleras eléctricas, control remoto, aparatos electrónicos entre otros) y las demandas cada vez más competitivas de la sociedad contemporánea han expuesto a la población mundial a una serie de enfermedades crónicas y degenerativas.

El cuerpo humano está diseñado para moverse y el uso que hagamos de él determinará la desaceleración de su deterioro.

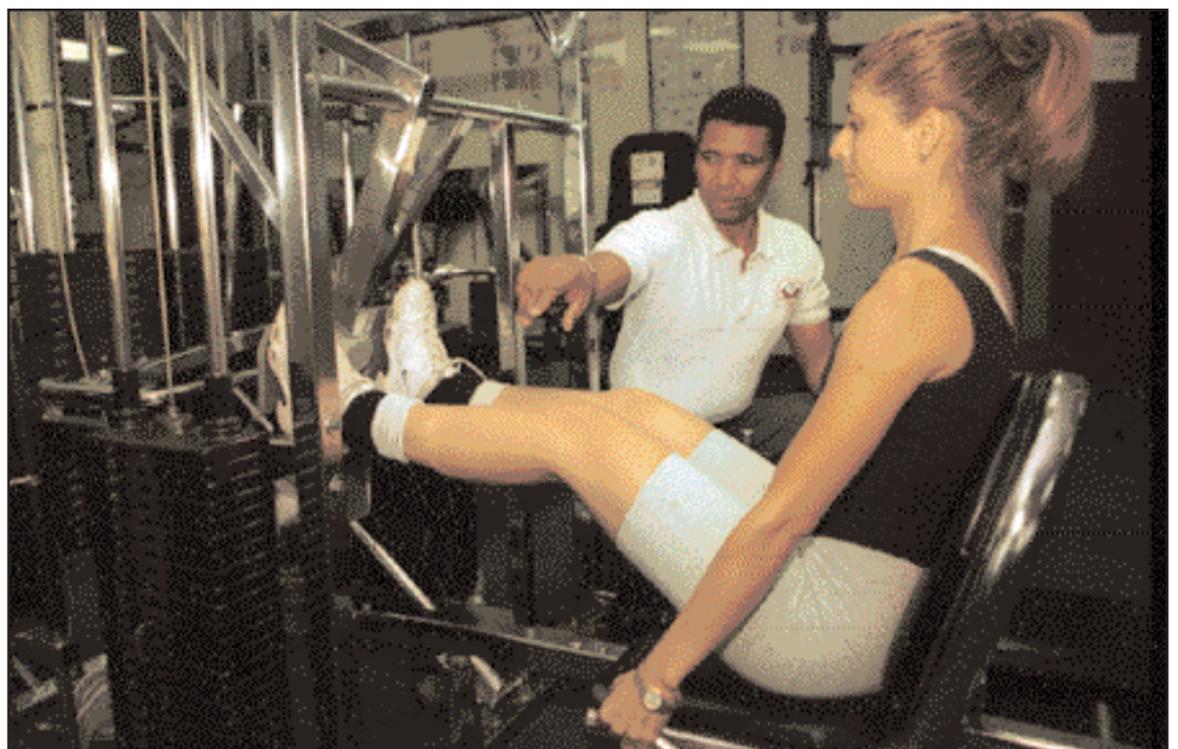
El excesivo sedentarismo se asemeja a un estado de reposo prolongado que se relaciona con una serie de enfermedades hipoquinéticas (reducción de movimiento) y a la degeneración de órganos a nivel del sistema respiratorio, atrofia muscular, obesidad y dolores de espalda.

Aunque existen diversas medidas terapéuticas o preventivas para atacar estos problemas, una de las más eficaces es el ejercicio físico.

Una cuarta parte de nuestra jornada diaria la utilizamos para descansar, dormir y comer; otra cuarta parte en nuestros trabajos. El tiempo restante lo distribuimos en otras actividades negándonos el regalo de 30 ó 40 minutos para dar algo de mantenimiento a esa máquina tan compleja que es nuestro cuerpo.

Nuestro cuerpo se asemeja a las bisagras de las puertas que requieren un constante mantenimiento y fluidez de movimiento o se entorpecen gradualmente.

Son muchos los beneficios que se obtienen a través del ejercicio físico practicado sistemáticamente, entre ellos, los



más importantes son:

- * Las personas experimentan menores deseos de fumar, se les regula la presión arterial, mejora el perfil de grasa en la sangre, menor obesidad, estrés emocional e intolerancia a la glucosa (diabetes)
- * El corazón es más eficiente y aumenta su capacidad para el trabajo físico. Disminuye la posibilidad de infartos cardíacos.
- * Se produce un sentimiento de bienestar y vitalidad
- * Se reducen los efectos del envejecimiento en los diferentes sistemas del cuerpo.
- * Aumenta la confianza en sí mismo.

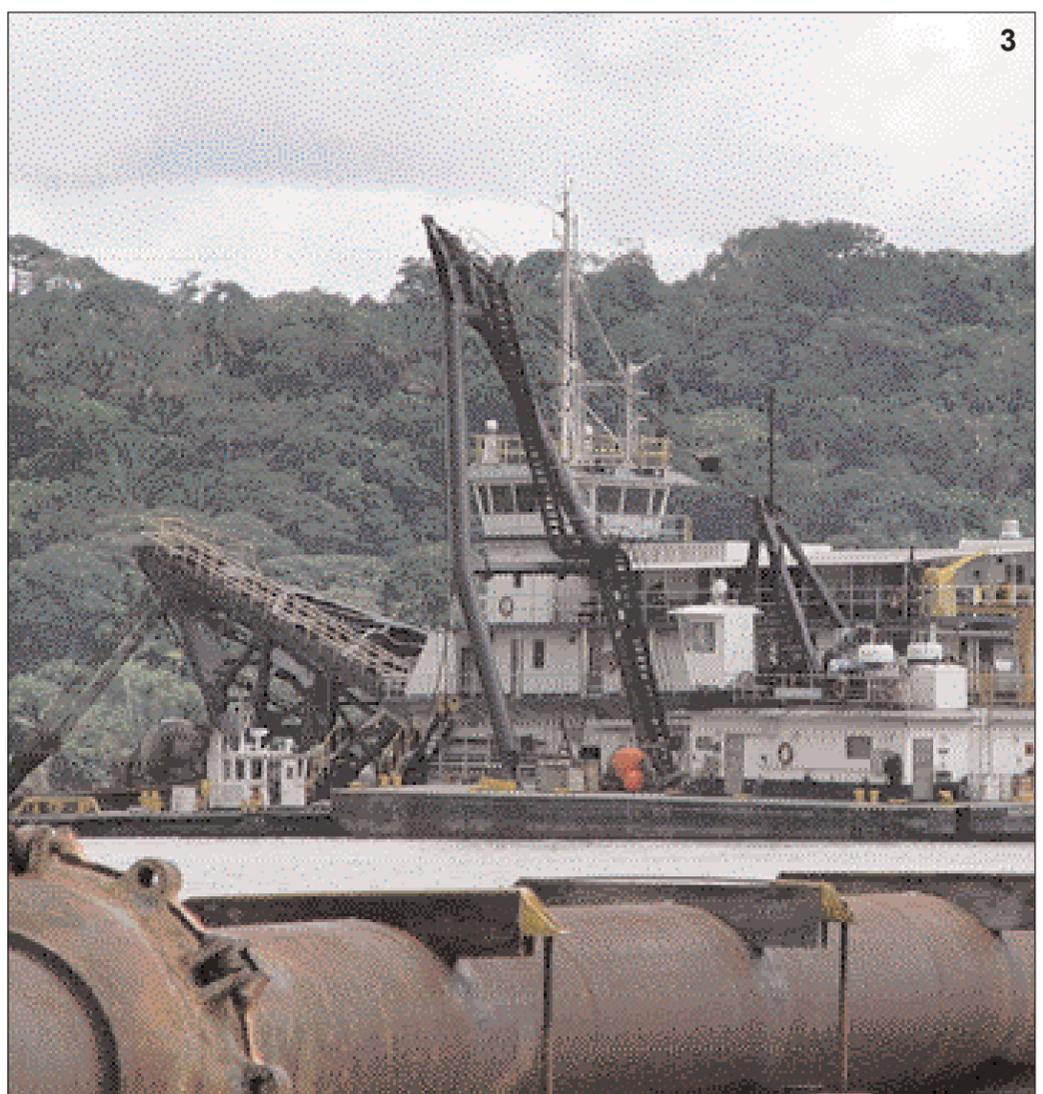
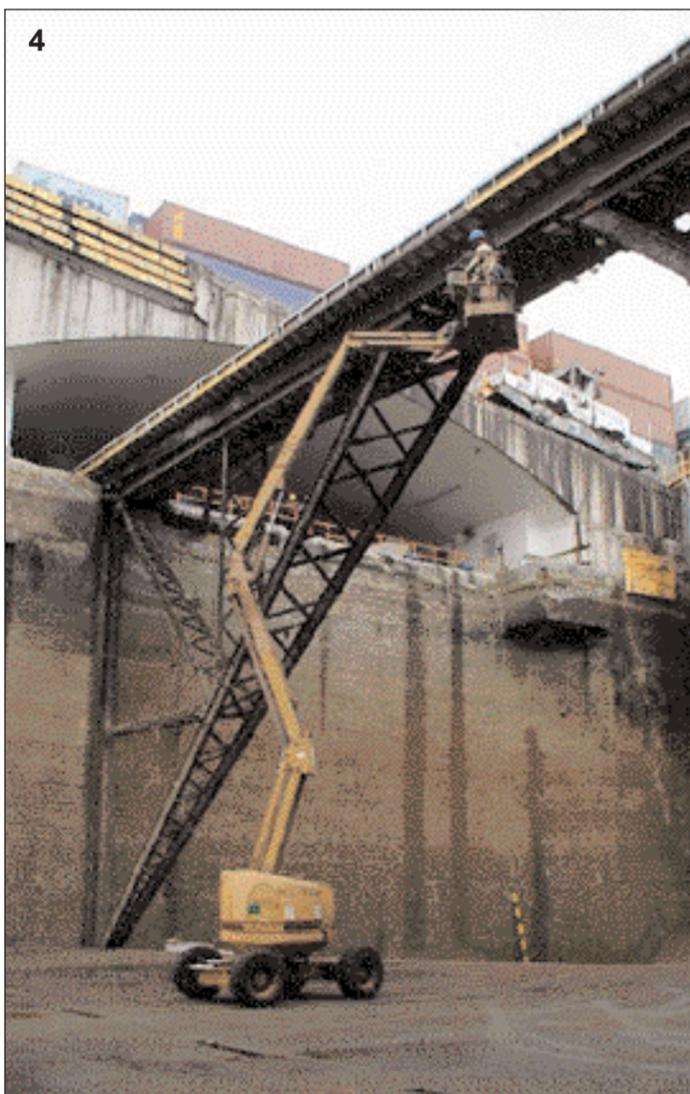
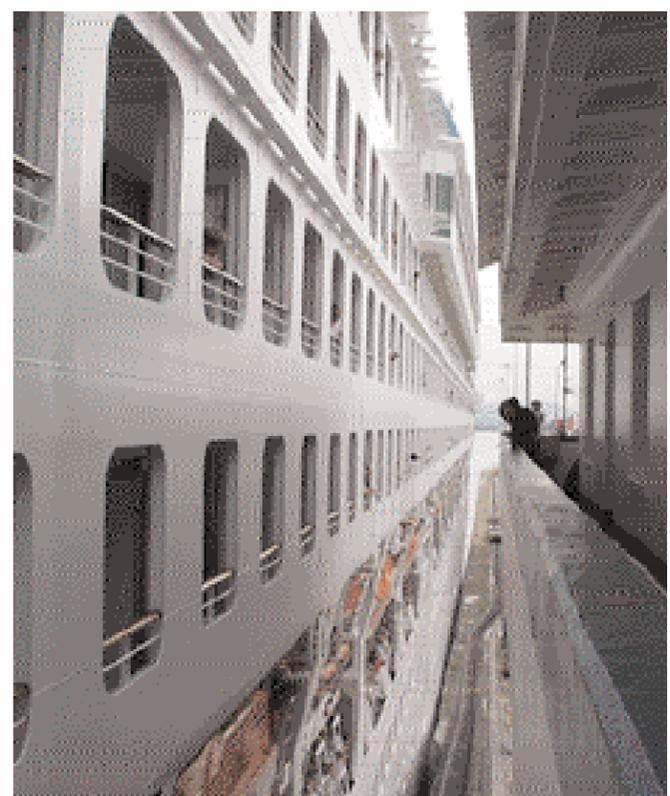
- * Disminuye la depresión en personas enfermas.
 - * Se reduce la posibilidad de lesiones y dolores de la baja espalda.
 - * Ayuda a mejorar la densidad ósea previniendo la osteoporosis.
- He aquí algunas recomendaciones que ayudan a administrar nuestro tiempo más efectivamente:
- * Marcar en una agenda el horario de ejercicio y cumplirlo estrictamente.
 - * Identificar los trabajos que más tiempo consumen y buscar formas de reducirlos o eliminarlos de la agenda diaria.
 - * Ubicar trabajos que requieran mucha energía.



El Canal en imágenes

Estación hidrométrica de Batatilla en el río Toabré, Cuenca Hidrográfica del Canal (1): Jaime Massot, hidrólogo.
 Ventanas de un crucero (2): Angel Sánchez, operador de Caseta de Control de Pedro Miguel.
 La draga Mindi (3): Rafael A. Carvallo, Unidad de Hidrografía.
 Inspección del puente vehicular de Gatún (4): Rogelio A. Manning, ingeniero civil supervisor.

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.



Récord de seguridad

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Canal de Panamá rompió la anterior marca de seguridad en sus aguas -logrado en el 2001 y repetido en el 2002 con 17 incidentes- logrando, al finalizar el año fiscal 2003, un índice de sólo 0.09% de incidentes marítimos (sólo 12 accidentes) frente a un total de 13,154 tránsitos (cifra preliminar). Cabe señalar que se reportan como incidentes hechos considerados fuera de lo normal. Estas marcas tienen como antecedentes inmediatos los años 1919 y 1921 cuando el promedio de tránsitos era de apenas 2,500 buques al año, y 1947 cuando se investigaron 16 accidentes. Entonces el Canal sólo operaba de día y transitaban apenas 6,372 buques.

Hoy el Canal de Panamá opera las 24 horas del día y el número de buques Panamax (los más grandes que

pueden transitarlo) es cada vez mayor, incluso en horarios nocturnos. Además, se da un incremento sustancial en el volumen de carga transportada por la vía acuática.

La obtención del nuevo récord de seguridad es atribuida por el Capitán Miguel Rodríguez, Presidente de la Junta de Inspectores, a una combinación de factores: los nuevos remolcadores, con mayor potencia; el ensanche del Corte Culebra, que permite mejor visibilidad; el sistema de señalización y, sobre todo, el trabajador canelero que realiza su trabajo con orgullo, motivado, y con sentido de equipo.



Nuevos servicios al país

Manuel Domínguez
Modominguez@pancanal.com

Alrededor de 65 empresarios y representantes de empresas de la actividad marítima recorrieron las instalaciones de la División de Astilleros Industriales de la ACP en la provincia de Colón, como parte de la presentación oficial de los servicios que esta división ofrece al país.

De acuerdo con Manuel Benítez, director del Departamento de Servicios Industriales de la ACP, estos astilleros, los únicos en el Atlántico panameño, juegan un papel importante en la filosofía como los panameños administran la vía acuática, es decir, utilizando al máximo sus activos al servicio de Panamá.

La principal función de Astilleros Industriales es la de proveer los mantenimientos necesarios y reparaciones de todos los equipos flotantes y naves del canal, como remolcadores, barcas, lanchas, dragas, grúas; además se encarga de proveer el mantenimiento y las reparaciones a los equipos industriales críticos para la operación del Canal, tales como las compuertas de las esclusas y todos los componentes de las tres represas de la vía, explicó Karamjit Singh, gerente de la División de Astilleros.

Cumplidas todas las tareas operativas para la ACP, añadió, "nuestras instalaciones y talleres disponen de equipos y espacios excedentes que ponemos a disposición del país para la ejecución de trabajos comerciales, logrando así maximizar la rentabilidad y utilización de nuestros activos".

De esta forma se da cumplimiento al Artículo 4 de la Ley Orgánica de la ACP, el cual dispone que "A la Autoridad le corresponde privativamente la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y



modernización del canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable".

Entre las empresas cuyos representantes conocieron las instalaciones de Astilleros Industriales estuvieron: Compañía Marítima de Cabotaje; Maersk; Zona Libre de Colón; International Repair Services S. A.; Norton Lilly International; Braswell Services Group Inc.; Talleres Industriales de Panamá; Vallarino Vallarino & García Martimo; Protecsa; Boyd Steamship Corporation; C. Fernie & Company; Unigreen Marine; APSA; Marpol; y Petroterminales.

Los visitantes se mostraron impresionados por la

variedad de servicios que la ACP brinda en los astilleros. Esta área, ubicada en Monte Esperanza, en la ciudad de Colón, ofrece tanto a empresarios locales como internacionales las siguientes facilidades entre otras más:

Muelle 14:
Estructura de concreto con defensas, 142 m de largo x 7 m de ancho y calado de 7.5 a 9.0 m.

Muelle 15:
Estructura de concreto con defensas de 270 m de largo, x 12 m de ancho y calado de 9 a 10.5 m.

- Dique seco: con capacidad para varar un buque de

hasta 114 m de eslora x 17 m de manga con calado máximo de 6 m.

- Sincroelevador: Consta de una mesa- elevador, una de transferencia y áreas de varado para trabajar naves en seco.

- Hangar para lanchas: Con capacidad para cinco lanchas de 20 metros de eslora x 5.6 metros de manga con grúa sobre cabeza de 4.5 toneladas métricas.

La División de Astilleros Industriales está además en capacidad de ofrecer servicios de mecánica marina; mantenimiento de circuitos de control; buceo industrial; tornería; fabricación de engranajes; tuberías de alta presión; limpieza manual, arenado y pintura; hojalatería; al igual que servicios metalúrgicos como reparación de casco en dique y otros muchos más.

VACANTES

VACANTES

Para hacer la solicitud, presente el Formulario 443, Solicitud de Traslado, a más tardar el próximo viernes a la Sección de Reclutamiento y Colocación, Edificio 706, Balboa.

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

Para 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 (CCAA, Edificio 704, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Reclutamiento y Colocación al 272-8583.

ASCENSO, TRASLADO TEMPORAL (QUE NO EXCEDA UN AÑO).	SALARIOS	UNIDAD	UBICACIÓN	VACANTES
Operador de grúas, MG-11 ¹ (Requiere saber nadar, trabajar turnos rotativos y leer inglés).	B/.15.70/18.31	Esclusas	P	1
Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda seis meses).				
Agente de compras, NM-4 ¹² (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.6.86/8.68	Recursos de Tránsito	P	1
Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda seis meses).				
Supervisor, ingeniero civil, NM-12 ¹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Esclusas	A	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Ingeniero civil, NM-11 ¹³ (Requiere hablar, leer y escribir inglés, y tener licencia de conducir).	B/.18.30/23.80	Ingeniería	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año). 1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Oficial de servicios administrativos, NM-9 ¹³⁴ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/19.67	Dragado Señalización y Grúas	P	1
Asistente de servicios administrativos, NM-7 ¹²³⁴ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/16.08	Dragado, Señalización y Grúas	P	1
Asistente de trabajos de oficina (c), NM-6 ¹⁵ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.11.13/14.47	Dragado, Señalización y Grúas	P	1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 2da Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Asistente de seguridad (electrónica), NM-7 ¹⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.12.37/16.08	Protección del Canal	P	2
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 3ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Ingeniero multidisciplinario, NM-11/12 ¹⁷ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.18.30/28.52	Ingeniería	P	1
Especialista en clasificación, NM-11 ¹⁸ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.18.30/23.80	Operaciones de Recursos Humanos	P	1
Ingeniero civil, NM-7/11 ¹⁷ (Requiere hablar, leer y escribir inglés, y tener licencia de conducir).	B/.12.37/23.80	Ingeniería	P	1

Oficinista, NM-4¹²⁹ B/.6.86/8.68 Salud Ocupacional P 1
(Requiere hablar, leer y escribir inglés).

- 1 De utilizarse este anuncio para llenar la vacante, 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 Requiere experiencia en el manejo de aplicaciones por computadora comúnmente utilizadas en una oficina o su equivalente, por ejemplo: Word, Excel, PowerPoint.
 - 3 La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 27 de febrero del 2004. La tercera y última fecha de cierre será el 2 de julio del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
 - 4 Requiere conocimiento de Relaciones Obrero-Patronales.
 - 5 La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 27 de febrero del 2004. La tercera y última fecha de cierre será el 2 de julio del 2004. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
 - 6 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 17 de abril del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
 - 7 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 21 de febrero del 2003. La última fecha de aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
 - 8 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 7 de febrero del 2003. La última fecha de aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
 - 9 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 21 de febrero del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 24 de octubre del 2003. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
- El régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá se fundamenta en los principios de méritos e igualdad de oportunidades.**

Participemos de los desfiles patrios

La Autoridad del Canal de Panamá invita a todos los asociados que deseen participar de los desfiles patrios para que se inscriban en el sorteo que se realizará el 22 de octubre ya que, al igual que en años anteriores, el Ministerio de Educación sólo aceptará 10 representantes por día. Para información pueden comunicarse con Giselle Fagette o Siris Tenorio en los teléfonos 272-1871 ó 272-3172, o en los correos electrónicos stenorio o gfalette.

Celebremos el Día del Niño Canalero

El jueves 30 de octubre celebraremos el "Día del Niño Canalero", actividad en la que podrán participar dependientes de trabajadores de la Autoridad del Canal que tengan entre 7 y 12 años cumplidos. Los dependientes serán escogidos por sorteo. Para participar, sólo debes llenar el formulario que acompaña esta información y enviarlo a más tardar el día **martes 21 de octubre**, a la oficina 100 del Edificio de la Administración. También lo puedes enviar por facsímil al 272-7693.

Para mayor información, puedes llamar a la Oficina de Comunicación al 272-3202.

Día del Niño Canalero 2003

¡Trae a tus hijos (entre 7 y 12 años) al Canal!
(Sólo un cupón por niño)

Nombre _____

Edad _____ Escuela _____

Acudiente empleado de la ACP _____

Unidad donde trabaja _____

Teléfonos _____ (trabajo) _____