



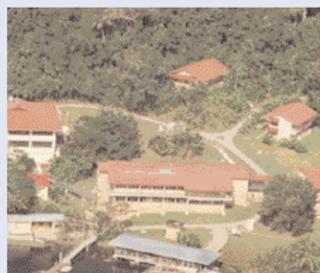
La generación Post Panamax



Mitos y realidades de los llamados "buques fantasmas"

PAG >6 y 7

Un sueño de jóvenes



Niños panameños vivirán junto a científicos una experiencia novedosa

PAG >12

Una celebración diferente



En la Cuenca del Canal se vivió el sentido de la Navidad

PAG >4

Honor a los héroes

Se cumplen 40 años de la gesta que marcó el camino definitivo hacia la culminación de nuestras luchas reivindicativas. El Canal honra la memoria de nuestros mártires trabajando mejor que nunca en beneficio de todos los panameños ◆ 2 y 5

Marco González



CORRESPONDENCIA

31 de diciembre de 2003

Hola webmaster de la ACP:

Todos ustedes, encargados del sitio de pancanal.com, reciban mis mejores deseos por un feliz año nuevo desde Bavaria. Espero que continúen haciendo un trabajo fabuloso, de manera que el resto del mundo esté bien informado sobre todo lo que acontece entre el Pacífico y el Atlántico en el 2004.

Wolfgang BURGEL



Señores
Autoridad del Canal de Panamá

La Fundación Grafito, asociación juvenil cultural sin fines de lucro, quiere agradecer a la ACP su apoyo en la realización del **Mural de los 100 años**, actividad en la que participaron doce jóvenes artistas panameños.

Jorge Jaramillo D.
Presidente

La foto

Armando De Gracia



Nuevo sistema de control en las esclusas.

De la Administración

9 de enero

El calendario de las celebraciones nacionales se inicia en Panamá con la conmemoración del 9 de enero. Esto nos señala a los panameños, al inicio de cada año nuevo, la trascendencia de hechos que marcaron nuestra historia de manera gloriosa e indeleble. Si el tránsito a un nuevo año anima en todos nosotros deseos transformadores, el país debe ser beneficiario del interés colectivo de allear voluntades para atender y solucionar problemas que atañen a necesidades comunes. Si los objetivos de la Nación demandaron el siglo pasado empeños como los protagonizados aquel 9 de enero, nuestros mártires le ahorraron a las presentes y futuras generaciones el dolor de sacrificios tan dramáticos. Otros son los escenarios, entonces, aunque las responsabilidades no sean menores. Porque al fin de cuentas se trata de la responsabilidad compartida de procurar el mayor bienestar posible para la sociedad de todos.

En la ACP hallamos plenamente vinculados y vinculantes el 9 de enero y la operación y administración del Canal de Panamá. Por eso dedicamos a la memoria de los héroes de 1964 el Monumento que levantamos en el lugar mismo donde se originaron aquellos hechos trágicos. Y por eso trabajamos cada día conscientes de que el Canal encarna el sentido y las razones de aquella gesta. Y cada nuevo logro; toda nueva meta que alcanzamos; cada nuevo récord que establecemos; todo nuevo reconocimiento internacional y local que conquistamos, lo hacemos y lo agradecemos honrando el privilegio de servir los propósitos que exalta cada conmemoración del 9 de enero de 1964.

Trabajamos cada día conscientes de que el Canal encarna el sentido y las razones de aquella gesta.



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

Cámara en línea del Canal: selección mundial

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

EarthCam (www.earthcam.com), líder mundial en sistemas de cámaras en línea por Internet y reconocida firma de esta industria, seleccionó la cámara en línea del sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) entre las 25 más interesantes del mundo en el 2003. De acuerdo con EarthCam, las cámaras en línea de la ACP muestran de modo único las operaciones y los tránsitos de los buques por las esclusas de Miraflores (Pacífico) y Gatún (Atlántico).

La lista de las 25 cámaras más interesantes también incluye una perspectiva de personas y de lugares como Estados Unidos, Canadá, México, Inglaterra, España, Alemania, Rusia, China y Japón. Estas cámaras de Internet en vivo son únicas ya que ofrecen a sus televidentes acceso a lugares extraordinarios como la ribera francesa, el hábitat de animales en peligro de extinción y el ártico canadiense. Además, se puede visitar a una familia holandesa que documenta su rutina diaria en vivo con el uso de 10 cámaras web o se puede tomar una gira por la "Gran Manzana" por medio de las numerosas cámaras de tráfico que filman constantemente los principales sitios de la ciudad de Nueva York.

Las 25 cámaras más interesantes claramente reflejan que el mundo adopta esta nueva tecnología para utilizarla en diversos modos. Un panel de EarthCam escogió 25 entre las mejores 100 cámaras, nominadas por fanáticos, dueños de sitios e investigadores a través del año 2003. Los criterios utilizados para la selección fueron calidad de imagen, contenido único y logros técnicos en la tecnología de las cámaras de Internet.

Para acceder las dos cámaras web del Canal de Panamá que muestran las vistas de las operaciones de las esclusas de Miraflores y Gatún, visite el sitio www.pancanal.com.

No es la primera vez que nuestra cámara web recibe premios y distinciones.

-El 4 de diciembre de 2001 fue agregada al directorio de webcams y videos en vivo mundiales de www.123cam.com <<http://www.123cam.com/>>.

-Fue incluida en el listado de cámaras web de CamCities <<http://camcities.com/>> a partir del 13 de marzo de 2001.

-El 8 de marzo de 2001 fue incluida como parte del directorio de cámaras web Agocam <<http://www.agocam.com/english>>.

-A partir del 27 de febrero de 2001 fue presentada como la cámara de la semana en WebCam World <<http://webcamworld.com/>>.

-Fue escogida como una de las diez mejores de EarthCam <<http://www.earthcam.com/>>, el 23 de marzo de 2000.

-Escogida para ser presentada en el evento de EarthCam <<http://www.earthcam.com/>> del Año Nuevo 2000: "Transmisión vía Web del Siglo". Este evento presentó 100 cámaras en línea de las grandes ciudades del mundo.

-Fue colocada en-línea el 13 de diciembre de 1999 por Here Is Your Live Cam <http://ar.geocities.com/here_is_your_live_cam/>.

-Fue seleccionada por Alta Vista Community <<http://live.av.com/>> como la "Cámara del Día" desde el 7 al 31 de octubre de 2001.

-Desde el 2 de octubre de 1999 la cámara que transmite las operaciones del Canal se presenta en "See the World thru Live Cameras" <<http://www.angelfire.com/wi/rauchhaus/cam.html>> web site.



El siguiente enlace, <http://www.mop.gov.pa/video/Video.htm>, muestra imágenes de cámaras localizadas de la construcción del segundo puente sobre el Canal de Panamá.

Requiere Netscape v4.0 o Internet Explorer v4.0 con "Java" habilitado.

-Fue anunciada como "Webcam del Día" el 20 de agosto de 1999 por Digital Camera Network <../general/www.dcn.com>.

-CamCity Webcams <<http://www.camcity.com/>> la anunció como "Webcam del Día" en dos ocasiones, el 11 de julio y el 5 de agosto de 1999.

-Premio recibido de WebCam Central <<http://www.camcentral.com/>> el 13 de noviembre de 1998.

ACP en Foro de Las Américas

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Paz, Bolivia, fue sede del Foro de las Américas: "La concertación: instrumento para la gestión sostenible del agua dulce en el siglo XXI". Esta actividad, que contó con la participación de alrededor de 200 representantes de 19 países de Norte, Centro y Sur América, clausuró la conmemoración del Año Internacional del Agua Dulce. Del total de participantes, 20 eran expositores de destacada experiencia en el tema de manejo y aprovechamiento del agua dulce; y 150 representantes de Estados, de la sociedad civil y de instituciones privadas.



La ACP, por invitación de UNESCO, estuvo representada por el Ingeniero Carlos A. Vargas, gerente de la Sección de Meteorología e Hidrología de la División de Ingeniería. El Ing. Vargas dictó la conferencia magistral: "El Chagres y El Canal: Instrumentos de Integración Regional" destacando la importancia histórica del principal río del país y los significativos aportes del Canal de Panamá en el desarrollo de los países americanos.

Una Navidad diferente

Omar Rodríguez

Omar Rodríguez

oarodriguez@pancanal.com

Cientos de niños que viven en la cuenca del Canal pasaron una Navidad diferente.

Por primera vez muchos de ellos recibieron un carrito, una pelota o una muñeca como regalo; además de golosinas.

Junto con cada regalo iba el cariño y el aprecio de empleados de distintas divisiones y departamentos de la ACP que, como todos los años, compartieron con ellos la alegría navideña.

Los trabajadores canaleros llevaron regalos y recibieron las sonrisas de los pequeños y de sus padres.

En algunas comunidades se organizaron fiestas de Navidad con payasos, piñatas y entrega de juguetes.

A otras se llevaron juguetes adquiridos con el aporte de los propios empleados.

Por aire, navegando o caminando bajo la lluvia, se llegó a comunidades de caminos intransitables.

En las caritas de los niños se podía observar una mezcla de asombro y felicidad, reflejo de la alegría que vivían.

Entre las comunidades visitadas estuvieron Canoa 1 y Canoa 2, Batatilla, Arenal Grande, Boca de la Encantada, San Vicente, Boca de Tulu y Tambo.



Los niños de Boca de la Encantada recibieron juguetes de los funcionarios de la oficina de Capacidad del Canal.



Odeira González, del Equipo Social de la ACP, compartió la alegría navideña con los niños de Higueral.



La mayoría de los niños de la cuenca no reciben juguetes en Navidad.



En Tambo, los niños además de recibir regalos, participaron de una fiesta con payasos, piñatas y pintura de caras.

Rumbo Norte

Dr. Omar Jaén Suárez

El 9 de enero de 1964



Los sucesos acaecidos entre el 8 y el 11 de enero de 1964 han suscitado numerosas crónicas personales, comentarios periodísticos, ensayos literarios y hasta un libro de historia. Desde el relato tomado en vivo de un protagonista de excepción, el estudiante del Instituto Nacional Guillermo Guevara Paz, hasta la obra producto de una investigación más importante, "Panamá, 9 de enero de 1964 Qué Pasó y Por Qué", de Roberto N. Méndez Anguizola (Panamá, 1999), muchos panameños y algunos norteamericanos nos hemos inclinado sobre un evento paroxístico de la historia de las relaciones entre Panamá y Estados Unidos, lleno de implicaciones para nuestro porvenir. Los eventos se iniciaron en verdad el 3 de enero cuando un policía zoneíta (miembro de un cuerpo policial que se había convertido en suerte de brazo armado de los zonians más recalcitrantes) izó la bandera de la estrella y las barras frente al Monumento a los Héroes de la Guerra, en Gamboa, sin acompañarla de la bandera panameña como lo estipulaba la orden de las autoridades canaleras que cumplían una decisión presidencial de Washington. Estados Unidos había reconocido formalmente que Panamá conservaba la soberanía en la Zona del Canal y el presidente Eisenhower, en 1960, (opinión ratificada y ampliada por los presidentes Kennedy y Johnson) había decidido que su bandera debía enarbolarse en ese territorio junto a la norteamericana. La actitud colonialista y el comportamiento de desobediencia civil de parte de la población norteamericana de la Zona del Canal serán el caldo de cultivo para todo lo que viene. El ultraje que sufren los estudiantes del Instituto Nacional en la Escuela Secundaria de Balboa en la tarde del 9 de enero será el detonante de unos trágicos sucesos que continuarán

enfrentando, hasta el 11 de enero, a millares de patriotas panameños con particulares zonians, policías y efectivos del Ejército de Estados Unidos en el límite entre las ciudades de Panamá y Colón y las áreas urbanas de la Zona del Canal. Hay una versión oficial panameña de los acontecimientos, publicada ese mismo año por la Revista Lotería, y una versión del coronel David Parker, vicegobernador de la Zona del Canal, que permanece sepultada en los archivos norteamericanos (que publiqué parcialmente en "Las Negociaciones sobre el Canal de Panamá 1964-1970", (Bogotá, 2002). Dos versiones que narran los mismos hechos pero con diferente intención. El resultado objetivo de los acontecimientos violentos fue veintiún muertos panameños, cuatro norteamericanos y más de quinientos heridos panameños y cerca de cien norteamericanos; grandes daños a la propiedad en el área de mayores combates, y el rompimiento de relaciones diplomáticas entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América decidido por el presidente Roberto Francisco Chiari Remón el 10 de enero, que interpretó, con intuición genial y un perfecto sentido de la historia, el sentimiento de frustración y furor de la mayoría de los panameños. El resultado fue, también, lo afirmé en mi reciente libro de historia diplomática entre nuestros dos países, "la mayor crisis política y diplomática de su historia entre Panamá y Estados Unidos y la mayor que esa potencia haya tenido en la América Central desde la creación de la República en 1903. Más que ruptura diplomática, hecho de por sí gravísimo, se ha producido una fractura y un parto. Del 9 de enero ha surgido una situación nueva, irremediable. Ha atravesado Panamá el punto de no retorno y ha abierto una etapa definitiva en sus relaciones con Estados Unidos. Que terminará con lo que han llamado los panameños el 'perfeccionamiento de su independencia' cuando logren recuperar su jurisdicción plena en la zona del Canal en

1979 y revierta a su propiedad el Canal de Panamá en 1999." El 9 de enero se convierte para los panameños en fecha de luto y también de celebración; adquiere la característica de efeméride que representa uno de los momentos claves de nuestra historia. Como consecuencia del 9 de enero de 1964 parten negociaciones diplomáticas formales entre Panamá y Estados Unidos que culminan con la Declaración Conjunta Moreno-Bunker del 3 de abril de ese año en el marco de la OEA, por la cual ambos países reanudan sus relaciones diplomáticas y se comprometen a sentarse a una mesa de negociación en la cual sus representantes debían, mediante la concertación de un convenio justo y equitativo, acordar la eliminación de las causas de conflicto que habían llenado gran parte del siglo XX. Dichas negociaciones se inician en el mes de junio pero meses más tarde, a fines de 1964, el 18 de diciembre para ser exactos, el presidente Johnson acepta, en nombre de su país y por primera vez en la historia, la eliminación de las principales causas de conflicto mediante la abrogación del tratado Hay-Bunau Varilla, el fin de la perpetuidad del enclave colonial que debía desaparecer al eliminarse la Zona del Canal y recuperar Panamá su territorio perdido a principios de 1904. Largas, difíciles y tortuosas negociaciones que durarán trece años y que terminarán con la firma el 10 de septiembre de 1977 de los tratados Torrijos-Carter y su ratificación en Panamá por plebiscito ese año y en el Senado de Estados Unidos en 1978, que cumplen con esa decisión y con las aspiraciones de la gran mayoría de los panameños. Triunfan la cordura y la sensatez, la inteligencia y la paciencia de los panameños bajo el liderazgo de Omar Torrijos Herrera y el espíritu de justicia, de precaución y del sentido del futuro de los norteamericanos presididos por Jimmy Carter. Y todo ello es historia.

PARA LEER

"La vida a través del cine"

Maricarmen Sarsanedas
msarsanedas@pancanal.com

Si es usted de esas personas que no deja pasar una película y que, no conforme con ver las de su generación, también disfruta las "películas viejas", definitivamente no puede perderse este libro de Javier Ocaña.

A veces jocoso, a veces mordaz, y sin duda muy ameno, Ocaña nos va infiltrando en el mundo del cine, en un análisis muy suyo, muy particular, confrontando la ficción con la realidad.

Para este viaje a través de la historia del cine Ocaña echa mano de 217 películas, sin hacer diferencias de ningún tipo y de una forma irreverente, sin consideración alguna. Lo mismo encontramos alusión a un filme europeo que norteamericano o latino; mudo o con la última tecnología en materia de sonido. Igual vemos a Charles Chaplin que a Harrison Ford; Lawrence Olivier Bette Davis, Elizabeth Taylor o Nicole Kidman.

No se trata de un libro de análisis crítico de los filmes, se trata de ver el diario vivir a través de este prisma.

El embarazo, el parto, la infancia, la familia, el primer amor, la rebeldía, las pandillas, la independencia, el matrimonio, el amor otoñal, la jubilación y la muerte son sólo algunos de los capítulos en que se divide este recuento cinematográfico o ¿aprendizaje de vida?. Definitivamente podremos reconocernos en más de uno.

ABC del Agua

El agua abunda en el continente americano, pero su irregular distribución territorial, la contaminación y el despilfarro reducen en los hechos la importancia de ese privilegio. En América Latina "conviven dos mundos, uno donde hay mucha agua y poca gente y otro donde escasea el agua y se concentra la población", resumió para Tierramérica el presidente de la Red Internacional de Organismos de Cuenca, el mexicano Eduardo Mestre.

Son pobres en agua, por ejemplo, el norte de México y Chile y el nordeste brasileño, y en muchos países hay áreas secas, algunas muy pobladas, mientras el recurso natural es abundante en la Amazonía, que tiene escasos habitantes. América Latina, que sólo se preocupaba de aumentar el suministro de agua mediante obras de infraestructura, tuvo que "cambiar el paradigma", pasando a controlar la demanda.

Tierramérica, edición del 29 de diciembre, 2003.

Post Panamax: mitos

Eduardo E. Lugo T.
elugo@pancanal.com

Cada vez toma mayor interés en la ciudadanía lo relacionado con el proyecto de ampliación del Canal de Panamá. De hecho se han escuchado diferentes posiciones al respecto. Lo cierto es que la administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al igual que los que estamos de alguna u otra forma involucrados en los estudios de una posible expansión de la vía acuática, tomamos muy en serio nuestra responsabilidad para con los ciudadanos panameños, todos accionistas de esta empresa.

En recientes publicaciones hemos leído algunas posiciones en torno a las dimensiones de “buque diseño” que se analiza para definir el posible tamaño de las esclusas. La realidad es que actualmente ya existen en la flota mundial activa aproximadamente 600 buques que superan las dimensiones de las esclusas bajo estudio por la ACP. Los denominados “buques fantasmas”, refiriéndonos a los buques porta-contenedores, son hoy una realidad que hace parte de las decisiones estratégicas de los programas de inversión de capital a mediano plazo que las compañías ejecutan para la compra de sus buques.

Un ejemplo claro de esto se publicó (12 de diciembre del 2003) en el boletín marítimo Dyna Lyner: COSCO, una de las principales navieras en el mundo e importante cliente del Canal, está considerando la posibilidad de operar buques de 10,000 TEU's (unidades equivalentes a contenedores de 20), para lo cual planea colocar la orden de construcción el próximo año. Las discusiones sobre el tamaño para la próxima generación de buques Post Panamax de contenedores forman parte de la realidad de hoy en la industria marítima.

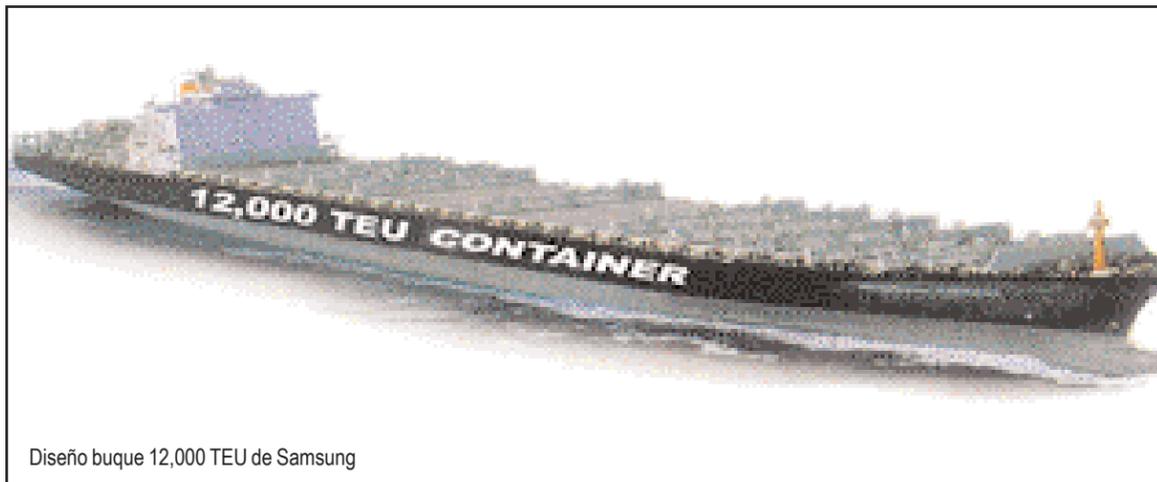
Debido a las características de operación del segmento de contenedores, los buques que brindan estos servicios deben tener características similares, razón por la cual, cada vez que el naviero o los miembros de alguna alianza colocan en los astilleros órdenes para la construcción de buques se solicita cierto número de buques idénticos, dependiendo de la rotación del servicio.

En un lapso de menos de 10 años, la flota mundial de buques celulares de contenedores ha crecido a ritmos extraordinarios y esto se debe a que la contenerización no solo ha capturado el mercado de carga general, sino que también ha incursionado en productos de granel (líquidos y secos) y ha brindado la oportunidad de intercambiar bienes no tradicionales de exportación. Así, el transporte en contenedores se ha convertido en una forma de embalaje apropiada para el desplazamiento y distribución de variados bienes.

Por otra parte, uno de los impactos de la globalización en la industria marítima se ha visto reflejado en los procesos logísticos y en la cadena de suministro, lo cual a su vez directamente se manifiesta en los exigentes requerimientos en el transporte.

De acuerdo a estadísticas de la UNCTAD (Conferencia Naciones Unidas sobre Desarrollo y Comercio), la actividad comercial marítima mundial crece a una tasa anual de 2.4%, mientras que la carga en contenedores lo hace al 8.4%, lo que claramente indica que el crecimiento de la carga en contenedores es mucho mayor que el comercio marítimo en general. Pronósticos de diversas fuentes en la industria indican que el mercado de carga en contenedores se va a triplicar o cuadruplicar en los próximos 20 años.

De hecho, a inicios del 2003 ya navegaban entre los mercados de Asia y Europa los dos primeros buques de más de 8,000 TEU's de capacidad. Ambos pertenecen a la compañía OOCL, una de las más



Diseño buque 12,000 TEU de Samsung

Fuente: Clarkson Research

órdenes para nuevas construcciones de buques contenedores
Noviembre 2003

Capacidad en TEU's	Número de buques	Capacidad TEU's
Menos de 1,000	104	83,396
1,000 a 1,999	74	102,616
2,000 a 2,999	110	280,684
3,000 a 3,999	33	106,672
4,000 a 4,999*	100	434,877
5,000 a 5,999*	79	424,738
6,000 a 6,999	30	198,798
7,000 a 7,999	23	177,615
8,000 y más	93	760,317
Total	646	2,569,713
Órdenes de Post Panamax	201	1,438,026

grandes en logística y transporte de contenedores.

A tomar en cuenta además que el 31% de las órdenes actualmente en los libros para construcción de buques de contenedores corresponden a buques Post Panamax; de ellos 58% tienen capacidad superior a los 7,000 TEU's, incluyendo las cuatro primeras órdenes emitidas por Seaspan para que Samsung Heavy Industries construya buques de 9,600 TEU's de capacidad y con opción de cuatro buques adicionales, los cuales han sido contratados bajo arrendamiento a largo plazo por China Shipping Container Lines (CSCL).

Este contrato de construcción tiene como fecha de entrega la segunda mitad del año 2006. De acuerdo con las prestigiosas firmas Clarkson Research, Drewry y a MOL Research, la demanda por los servicios de transporte en contenedores se mantendrá fuerte durante los próximos años.

Para mantener las economías de escala, un aspecto muy importante al diseñar nuevos tamaños de buques de contenedores es que estos operen con una sola máquina. Estudios realizados por sociedades clasificadoras como Germanischer Lloyd, Lloyd Register y Bureau Veritas indican que el tamaño máximo de un buque de contenedores que utilice una sola máquina es de 12,500 TEU's (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies). En adición a los estudios y diseños de estas tres sociedades clasificadoras, Samsung Heavy Industry de Corea del Sur, uno de los más grandes astilleros, cuenta con planos para un buque de 12,000 TEU's utilizando una máquina con un sistema de doble propela denominado “Counter Rotating Propeller (CRP)”.

El transporte es un negocio y por lo tanto requiere de decisiones enfocadas a obtener utilidades. Las economías de escala que se generan en esta industria se alcanzan cuando los buques de mayor tamaño

alcanzan altos niveles de utilización con relación a su capacidad. Es decir, la decisión de construir buques más grandes está dictada por razones económicas que se derivan del mercado (sí, la demanda).

La mayoría de los buques de 8,000 TEU's en construcción deben estar navegando en el año 2006, fecha para la cual serán los “caballitos de trabajo” en la industria. Análisis contratados por operadores de terminales portuarias indican en esa misma dirección, por lo que se encuentran trabajando en programas de inversión a largo plazo para satisfacer la demanda proyectada –mayor calado, por ejemplo. Estos programas de inversión, entre otros, contemplan la renovación y adquisición de grúas pórticas para el manejo de buques de entre 22 y 25 filas³ de contenedores a lo ancho del buque y ejecutando proyectos para atender buques con calado de 15 metros. Existen ya más de 30 puertos en el mundo con grúas pórticas con alcance para atender buques de contenedores Post-Panamax de entre 18 y 25 contenedores a lo ancho. Una grúa para 18 contenedores a lo ancho tiene la capacidad de atender los actuales buques de ocho y nueve mil TEU's y una de 22 contenedores a lo ancho pueden atender buques de 12,000 TEU's.

La ruta de mayor importancia para el Canal de Panamá, en este segmento de contenedores, es la de Asia-Costa Este de los Estados Unidos. Tradicionalmente, el principal mercado de los puertos ubicados en la Costa Este de Estados Unidos había sido Europa. Actualmente, puertos como Savannah (Georgia), Nueva York (a partir del año 2003) y posiblemente Virginia para finales de este año manejarán más contenedores originados en Asia que en Europa.

Gran parte de este crecimiento se debe a la reestructuración y adición de servicios a través de

y realidades



contenedores Post-Panamax. Los puertos de Charleston (Carolina del Sur), Miami, New York & New Jersey, y Savannah (Georgia) tienen planes y han tomado la decisión de adecuar sus instalaciones y equipos para recibir buques de contenedores Post-Panamax, independientemente de lo que se decida en el Canal de Panamá.

El conglomerado marítimo Panameño depende en gran medida de la actividad de tránsito que generan los buques que utilizan el Canal de Panamá. Una expansión de la vía impulsaría el desarrollo logístico de nuestro país, generando beneficios directos, indirectos e inducidos a diversos sectores de la economía nacional. Además consolidaría a nuestro país como una verdadera plataforma logística. En la medida que el tráfico de carga por el Canal aumente, la actividad de trasbordo en los puertos panameños tendrá mayores posibilidades de crecimiento y consolidación, lo que de igual forma se reflejará en el auge para el sector en general.

La ACP se encuentra en estos momentos trabajando en lo que se ha denominado el “Plan Maestro para el desarrollo del Canal”, el cual se ha programado en tres etapas; una de estas llevar adelante los estudios para analizar la posibilidad de expandir o no la vía acuática. De llegarse a concretar una expansión, varias de las obras de infraestructura impondrán las nuevas restricciones para tránsito de buques por la vía, mientras que otras, darán la oportunidad de ir creciendo a medida que la demanda así lo requiera. Una de estas obras fijas de infraestructura son las esclusas, de las cuales aún no se ha definido su tamaño final. Dados los indicadores del mercado explicados arriba, diseñar las nuevas esclusas con dimensiones superiores a los buques ya existentes es administrar recursos con miras hacia el futuro. La mejor prueba de ello es el diseño adoptado en 1914 cuando se construyó el Canal existente. Al final del día, será Panamá y los panameños quienes decidiremos el futuro de nuestro Canal.

¹ Fairplay Ship Register – noviembre 2003

² Global Insight, Ocean Shipping Consultant, Drewry Consultant, Clarkson Research, PIERS, US Chamber of Commerce

³ Dynamar de 28 de noviembre 2003



Resumen de hechos sobresalientes de la ACP en el período 2000-2003

2000

-Se adopta el Sistema de Comunicación, Administración de Tráfico y Navegación, el cual contribuye a mejorar considerablemente los niveles de seguridad y eficiencia en la vía.

-Se instrumenta el Sistema Mejorado de Control de Tráfico Marítimo que convierte al Canal en líder mundial en la programación y monitoreo del tráfico marítimo.

-Se inaugura el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena.

-Se instala la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH)

-La ACP recibe múltiples reconocimientos, entre ellos el de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles que declara al Canal "Monumento de Ingeniería Civil del Milenio" y el premio Logro Especial en Sistema Geográfico de Información, otorgado por el Instituto de Investigación de Sistemas Ambientales

2001

-Se inaugura el Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) de la Autoridad del Canal de Panamá.

-Primer Encuentro Campesinos-ACP

-Se establece el nuevo sistema descentralizado de compras que asegura la transparencia de los procesos de licitación pública de la institución

-El Ministerio de Educación y la ACP suscriben Convenio de Cooperación con el fin de fortalecer la identidad nacional del Canal, e integrar el conocimiento sobre su gestión a los programas de educación básica y media del país.

-Se adjudica al consorcio belga-francés Tractebel Development Engineering, Coyne-et-Bellier, Technum N.V. y Copagnie Nationale du Rhone, el contrato para el diseño conceptual de las esclusas post-panamax.

-La empresa internacional Det Norske Veritas (DNV) otorgó la certificación internacional ISO al Departamento de Operaciones Marítimas y la División de Capacitación y Desarrollo del Departamento de Recursos Humanos.

2002

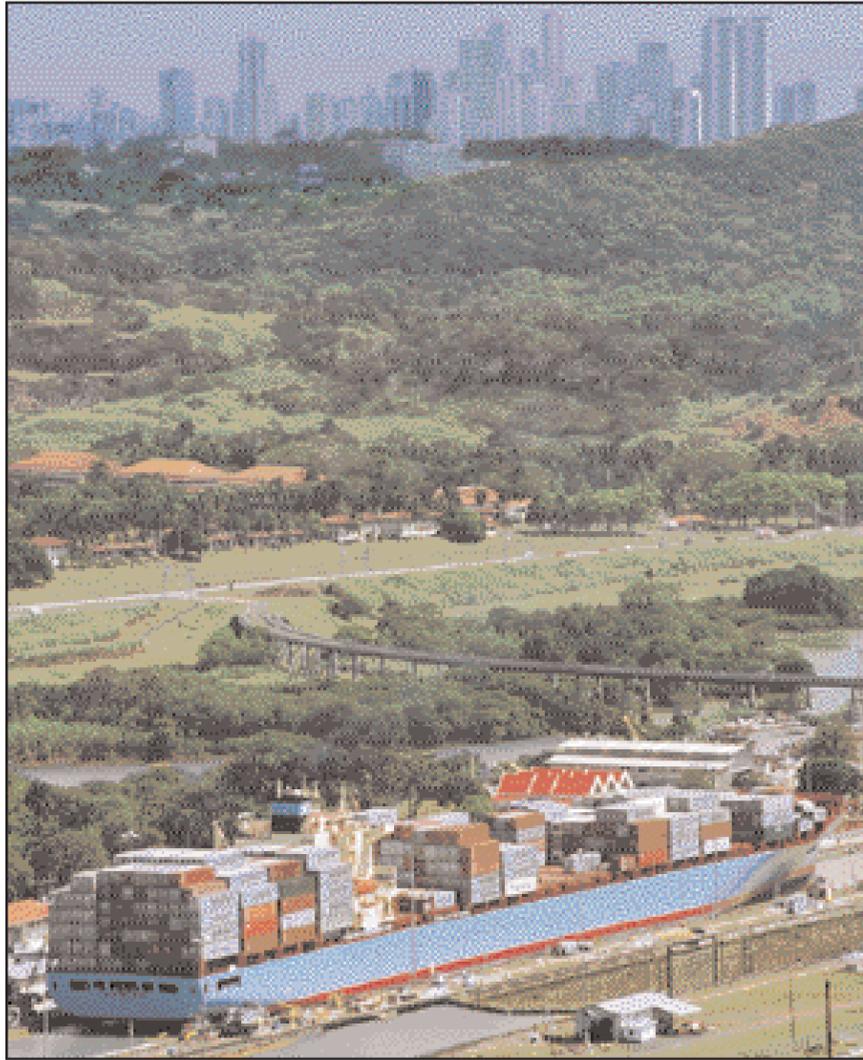
-The Nature Conservancy y la ACP suscriben carta de intención para impulsar programas de conservación en la Cuenca del Canal de Panamá.

-Se inaugura el nuevo Centro de Simuladores de Navegación que incluye tres sofisticados simuladores de alta tecnología utilizados en el adiestramiento y capacitación del personal marítimo.

-La ACP pone en operación la primera sonda para la medición de la calidad del agua, de manera automática, en el río Trinidad.

-Delegados de 104 comunidades participaron en el II Encuentro Campesinos-ACP

-El Ministerio de Educación, la Autoridad Nacional del Ambiente, la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y la ACP firman acuerdo sobre el programa de educación ambiental "Guardianes de la Cuenca del Canal" el cual inicia en escuelas de la



	AF 2000	AF 2001	AF 2002	AF 2003	Total AF.00-AF.03
Total de ingresos	B/. 768.8	B/. 781.2	799.8	920.8	B/. 3,270.6
Aportes:					
Derecho por tonelada	134.6	150.5	152.8	157.8	595.7
Pago por servicios	26.5	29.0	29.0	29.0	113.5
Excedentes	37.5	35.8	88.8	106.8	268.9
Total de aportes	B/. 198.6	B/. 215.3	B/. 270.6	B/. 293.6	B/. 978.1

región oriental de la Cuenca del Canal con 700 alumnos.

-Se instala formalmente el Comité Técnico Permanente de la CICH.

-La ACP adhiere al Pacto Global, iniciativa del Secretario General de Naciones Unidas, Kofi Annan, que promueve la Responsabilidad Social Empresarial en todo el mundo.

-La ACP reduce su flota vehicular con base en un estudio dirigido a optimizar recursos y racionalizar gastos operativos.

-La ACP adjudica el contrato de Servicios de Asesoría en Administración de Programas al consorcio constituido por las firmas Parsons Brinkerhoff International, Inc. y Montgomery Watson-Harza.

-Se realiza la audiencia pública durante la cual los usuarios del Canal presentan sus argumentos y opiniones sobre la nueva estructura de peajes de la entidad. La nueva estructura entró en vigencia en octubre.

-La ACP entrega, a título de transferencia sin reembolso monetario, 100 computadoras personales completas a la Secretaría Nacional de Ciencia y

Tecnología (SENACYT).

-Siete empresas internacionales participan en el proceso de contratación para suministrar servicios de asesoría dirigidos a mercadear globalmente la vía panameña. El contrato se adjudica a Edelman Public Relations Worldwide.

-Más de 500 niños de Coclé y Colón reciben mochilas y útiles escolares por iniciativa del Club Kiwanis Canalero y funcionarios de la ACP.

2003

-Se inaugura el Monumento a los Mártires del 9 de enero de 1964, designado por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA), por unanimidad, "Obra Excelsa del Año".

-Nuevo récord de tiempo en aguas del Canal: 22.7 horas

-La División de Administración Ambiental recibe certificación de su sistema de Gestión Ambiental bajo la Norma mundial de calidad ISO 14001-1996.

-Primer programa cultural de verano en ocasión del Centenario de la República.

-La ACP presenta al país los resultados

de los estudios Socio-económico y Cultural-ambiental desarrollados para cumplir su responsabilidad de proteger y conservar el recurso hídrico en la región occidental de la Cuenca Hidrográfica del Canal. Los estudios fueron presentados previamente a los representantes campesinos.

-El Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos (IEEE), con afiliados en más de 150 países, reconoce los aportes del Canal de Panamá al desarrollo de la tecnología eléctrica mundial.

-Más de mil títulos de propiedad son entregados a campesinos de la región occidental dentro del programa de titulación y catastro del Ministerio de Desarrollo Agropecuario, con apoyo de la ACP.

-La ACP firma memorándum de entendimiento con los puertos de Nueva York & Nueva Jersey, Massachusetts, Virginia, Carolina del Norte, Miami, Nueva Orleans y Houston.

-Expertos de la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA) establecen que el transporte de material radiactivo a través del Canal de Panamá se lleva a cabo de manera segura y en cumplimiento de las normas mundiales.

-Más de mil estudiantes y profesores de todo el país participan en el programa El Canal de Todos.

-La profundización del cauce de navegación del lago Gatún se completa en 40% en tiempo y costos menores que los presupuestados. El proyecto aumentará la capacidad de almacenaje de agua del Lago Gatún e incrementará el rendimiento de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

-Concluye la instalación de los brazos hidráulicos en las compuertas de las esclusas

-El Canal de Panamá rompe la anterior marca de seguridad en sus aguas logrando un índice de sólo 0.09% de incidentes marítimos (sólo 12 accidentes) frente a un total de 13,154 tránsitos.

-Se da continuidad al Programa de Ejercicios Conjuntos para ensayar planes de respuesta y contingencia ante situaciones que atenten contra la seguridad del Canal y el libre tránsito de naves por el mismo. Esta acción concuerda con la nueva estructura reglamentaria emitida por la Organización Marítima Internacional.

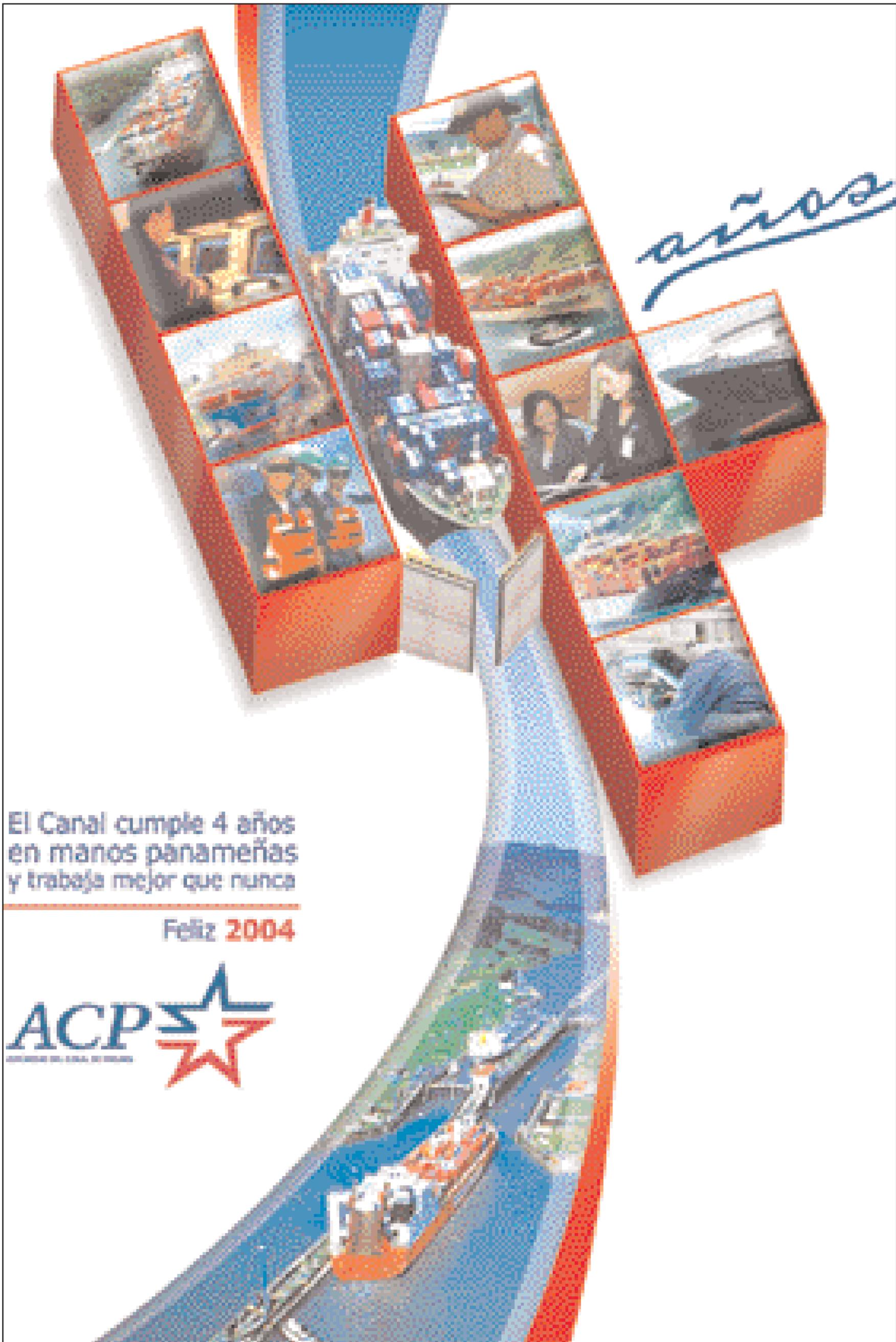
-Se firma Memorando de Entendimiento entre la ACP y Junior Achievement - Panamá para la ejecución del Programa "Nuestro Canal y su Cuenca".

-La ACP participa como miembro y delegado en la reunión anual del Consejo Mundial para el Desarrollo Sostenible en Washington, DC.

-Inserción de "El Faro" en los medios escritos de mayor circulación

- "El Canal al Día" se transmite en tres canales de televisión.

-Se inaugura el nuevo Centro de Visitantes de Miraflores.



El Canal cumple 4 años
en manos panameñas
y trabaja mejor que nunca

Feliz 2004



El verano que trajo a Matías

Marco González

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Llegó, vio y se enamoró. Matías Young, un estudiante de ingeniería de la Universidad Adolfo Ibáñez de Chile que está por terminar su periodo de práctica profesional en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), quedó deslumbrado con la calidez de los panameños y la magnitud de la vía acuática. “Ha sido un impacto tremendo”, dice.

Con 21 años, Matías se encuentra en el comienzo de su carrera de ingeniería civil en la Facultad de Ciencias y Tecnología de la Universidad Adolfo Ibáñez. Como parte de sus obligaciones tiene que desarrollar una práctica operativa como obrero de campo. Dado que su padre es panameño y luego de leer sobre el Canal en El Faro, Matías quiso venir a Panamá a tomar la práctica mencionada. Otro lazo lo une a Panamá: Chile, su país natal, es el quinto usuario más importante del Canal.

De modo tal que durante un mes ha ido asimilando mucho de la cultura e identidad panameñas. Había estado en Panamá pero durante periodos cortos. De hecho acompañó unos días al Canal 13 de Chile durante filmaciones en el Caribe panameño.

Acostumbrado al clima chileno, que cambia estacionalmente, Matías lucha por adaptarse al verano panameño. Pero es otro el calor que más le ha llamado la atención.

“La gente de Panamá es super cálida; cada cual trata de saber si todo anda bien con su familia; sus hermanos y primos. Eso es un poco diferente en Santiago”. Mientras habla, el ruido incesante de las maquinarias brinda una buena idea de la intensidad del trabajo en el taller donde realiza su práctica.

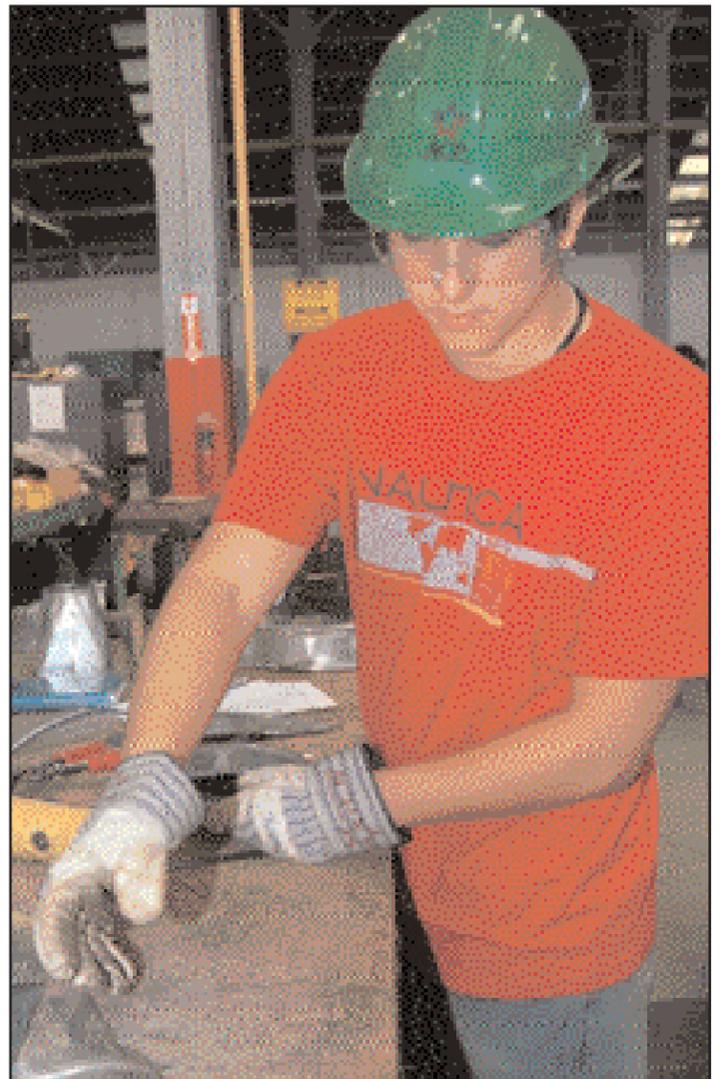
Matías ha logrado incorporarse sin problemas al

equipo de hojalatería de la División de Ingeniería. “Los compañeros me han dado las facilidades para aprender; me han brindado mucho apoyo. Pienso que hay aquí un gran nivel de profesionalismo”.

“Ha demostrado buen manejo de las matemáticas, sobre todo de la geometría, que es esencial para este trabajo. También sabe usar muy bien las herramientas. En dos semanas y media ha hecho ya seis piezas. Eso es muy bueno”, indica Carlos Jackson, mecánico laminador con 11 años de experiencia.

El modo en que el equipo de trabajo intercambia opiniones y habla sobre situaciones particulares de cada día ha impresionado al estudiante: “Las reuniones de seguridad y productividad son una buena oportunidad para que los trabajadores den a conocer sus ideas acerca de cómo corregir problemas que han detectado y cómo mejorar la productividad”.

Al igual que Matías, una gran cantidad de estudiantes, especialmente panameños, han logrado realizar sus prácticas profesionales en el Canal. Con ello no solo tienen la oportunidad de aprender a utilizar equipo de última tecnología, sino que además les es posible adquirir la experiencia de trabajadores que durante años se han desempeñado en el Canal.



Rescate en el Lago

Martín Fierro
 Colaboración

Al fin acordé llevar a mi padre y a mi hijo Martincito de 12 años a pescar.

Aquella mañana del sábado 3 de enero de 2004 me parecía perfecta para compartir un día familiar de pesca: tres generaciones en el imponente lago Gatún del Canal de Panamá. Extremadamente distantes del muelle, metidos muy adentro, bordeando los recodos selváticos de la Cuenca en busca de los voraces “Sargentos”, ¿qué creen? El motor Suzuki 30 HP, de celoso mantenimiento, ¡falló!. Sí, falló pero no por la máquina, sino por la propela.

El cojinete o “bushing” cedió por un invisible desgaste del caucho, ocasionando que la hélice patinara a mayores revoluciones.

No nos permitía avanzar a más de 0.5 HP, casi nada. Además las algas paraban totalmente la propela, desgastando el caucho aún más por la fricción, y ni pensar en la fuerte brisa que encestaba las aguas de por sí ya agitadas, por el constante cruce de cargueros por la vía acuática.

Bueno, muchachos, salgamos de ésta, comenté, sin mayor preocupación.

En el lago la ribera está generalmente siempre cerca. Además nunca falta un pescador que se ofrezca a ayudarte cuando estás en apuros. En el mar, donde acostumbro a pescar, sería diferente; es abierto y lejos de la costa, además de que la corriente te alejará irremediabilmente de ella.

Pudimos avanzar hasta distinguir a lo lejos las boyas. Mi intención era alejarme de la orilla donde revientan con fuerza descomunal las olas generadas por los enormes buques y alcanzar la marcación flotante de color rojo que señala el



rumbo hacia el Pacífico en escala ascendente y esperar alguna lancha rápida para pedir apoyo.

Ese día el lago parecía estar desierto; ningún pescador frecuentaba las zonas usuales de pesca, y como ya el reloj marcaba las 12:30 del día, mi padre, de 67 años, me enseñó en ese momento por qué las canas y las horas de vuelo, en sentido literal, enseñan en la vida. ¡el celular!, claro, (el mío lo había dejado en el auto, como el GPS en la casa); lo mejor sería llamar a mi hermano mayor, Roberto, para que alertara a las autoridades del Canal de Panamá sobre el inconveniente, ya que la situación empeoraba en todo aspecto: tiempo, distancia, brisa fuerte y ya prácticamente cero avance del motor. Por suerte el celular marcó dos rayitas de cobertura, suficiente para intentar la comunicación, la cual fue inmediata.

Alertado de que la Pitipua, de 16 pies de eslora quedaba varada en una zona de difícil avistamiento de otras motonaves y que el tiempo ya no nos favorecía, Roberto logró hacer el reporte a la Autoridad del Canal de Panamá, donde fue atendido por el capitán Manfredo, quien inmediatamente se comunicó con nosotros para

coordinar el rescate de la Pitipua y sus tres ocupantes.

“Manténganse cerca de la ribera del Canal”, nos dijo, “en poco tiempo serán asistidos por una patrullera de la Autoridad”.

Fue en menos de 20 minutos que el oficial de la ACP, Jaime Webley, capitaneando la patrullera “Guardián” y asistido por un miembro de la Fuerza Pública de apellido De Gracia, nos asistió orientado por nuestras referencias visuales y las instrucciones desde tierra del capitán Manfredo: cerca del faro negro frente a las Boyas 60 - 60 1/2, y que bien pude haber precisado con mi sistema de posicionamiento satelital (GPS), que como dije, ese día decidí concientemente no llevar.

Martincito fue trasladado a la patrullera para su más inolvidable experiencia, mientras que la Pitipua era atada a ésta.

Un poco más de hora y treinta minutos llevó a la “Guardián” remolcarnos “Guardián” hasta el puente de una vía de la comunidad de Gamboa, recibiendo en todo momento directrices desde tierra de quien estaba al mando.

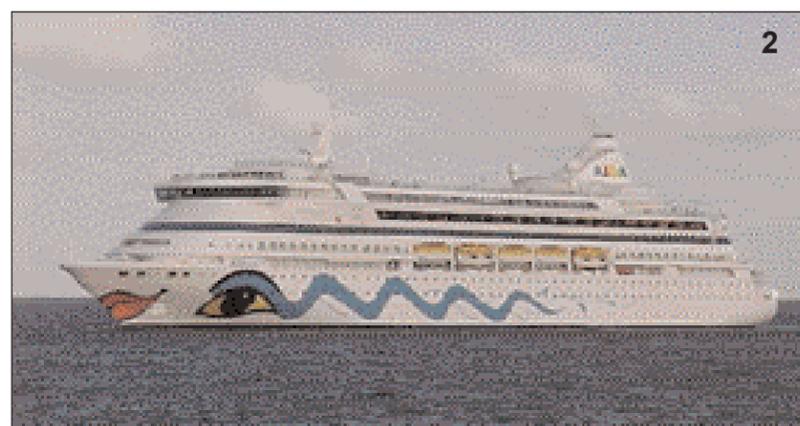
Finalmente, luego de tomar algunos datos personales que exigen las normas y procedimientos del ente responsable de la seguridad de la gran vía interoceánica, nos despedimos de nuestros rescatistas agradeciéndoles el gran profesionalismo demostrado durante el operativo de apoyo a la Pitipua y su tripulación familiar: padre, hijo y nieto.

Nuestro eterno reconocimiento y agradecimiento al capitán Manfredo y al oficial Jaime Webley de la Autoridad del Canal de Panamá y al Miembro de la Fuerza Pública, de apellido De Gracia, por su oportuna y excelente asistencia.

¡Salud!



El Canal en imágenes



Buque portavehículos se dirige al anclaje del Pacífico con la ayuda del remolcador Esperanza (1): Hugo Tapiero, ingeniero del Esperanza.
 Crucero Aida Aura (2): Héctor Roberts, arqueador.
 Puente de las Américas iluminado, desde el Cerro Sosa (3): Miguel Narbona, Topografía y Cartografía.
 Remolcador prueba su equipo contra incendios (4): Mario Richards, operador de locomotoras

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.



Un sueño de jóvenes

Teresa Arosemena

tarsemena@pancanal.com

Luego de la expedición que llevó al hallazgo del Titanic, el Dr. Robert Ballard inició el Proyecto JASON en 1986 y creó la Fundación JASON para la Educación, la cual administra el proyecto. La misión del JASON Project es inspirar a los estudiantes y fomentar en ellos la pasión por las ciencias, las matemáticas y la tecnología a través de expediciones. El Dr. Ballard ideó este concepto luego de recibir cartas y llamadas de niños de escuelas de todo el mundo que estaban fascinados con el descubrimiento del Titanic y querían saber cómo participar en futuras expediciones.

Desde sus inicios, el JASON Project ha crecido hasta convertirse en uno de los programas de aprendizaje a distancia más extensos del mundo al incorporar un currículo profesional para capacitación de maestros, la interacción con los científicos en línea a través del Internet, videos pre-producidos y transmisiones en vivo. Durante los últimos 14 años JASON ha llevado a millones de estudiantes en expediciones virtuales para explorar las Islas Galápagos, el Mediterráneo, el Mar de Cortéz, los Cayos de Florida, el Parque Nacional de Yellowstone e Islandia, la Bahía de Monterrey y Bermuda, la Amazonía Peruana, Hawai, el Centro Espacial de la NASA en Houston, las costas de Alaska y las islas de California del Sur.

El programa de este año tendrá como destino los bosques tropicales de nuestro país e involucrará a estudiantes y maestros en una travesía emocionante de descubrimiento para explorar el rol del Istmo de Panamá y sus selvas tropicales y así realzar nuestro



Isla Barro Colorado

conocimiento del intercambio entre los sistemas dinámicos de la Tierra. Se enfocará en la investigación, monitoreo y administración de la región para comprender mejor cómo funciona y cómo cambia a través del tiempo. También le dará un vistazo a cómo la tecnología ha influido en la geografía, hidrología y biología de Panamá—y cómo, a su vez, la tecnología es utilizada para discernir cómo funciona el mundo.

Cada año participan aproximadamente 30 estudiantes y seis maestros que se unen a científicos e investigadores en estos sitios y trabajan con ellos mientras realizan experimentos y estudios, y comparten sus experiencias con audiencias en salones alrededor del mundo. Unos 1.5 millones de estudiantes y 35,000 maestros en Estados Unidos, Australia, Japón, México, Bermuda y en Europa sintonizarán el programa en vivo durante sus dos semanas de duración. Este año las transmisiones serán traducidas

al español.

Durante 11 días, a partir del 26 de enero, cinco transmisiones diarias de una hora se realizarán desde la Isla Barro Colorado donde investigadores y estudiantes trabajando en el Instituto de Investigaciones Tropicales del Smithsonian examinarán la historia geológica de la región, específicamente la formación del istmo, y cómo se dio la biología y ecología de la región. Los estudiantes podrán hacer preguntas a los científicos mientras ellos realizan su trabajo de investigación. Ellos también explorarán la increíble historia de la humanidad y la cultura de la región, el Canal de Panamá, y explorarán la región donde convergen las rutas, clave para el comercio mundial.

El equipo de JASON filmará en áreas del Canal en grupos pequeños para realizar reportajes especiales sobre la vía acuática. Además, estudiarán la importancia de la Cuenca del Canal, de los ecosistemas y de la urgencia de su conservación; la biodiversidad, la capacidad de adaptación de los animales y la climatología, entre otros temas.

Acompañados de científicos reconocidos, niños panameños también participarán en el JASON Project de este año. María Victoria Ferrara, hija de la analista de presupuesto de la ACP, Olga de Ferrara, y estudiante de la Academia Interamericana de Panamá, será una de los argonautas que experimentarán la ciencia de primera mano durante esta expedición para descubrir la reserva biológica de Barro Colorado.

Ponencias panameñas

Agustín Arias y Rodolfo Sabonge, directores de Ingeniería y Proyectos y de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP, respectivamente, participaron como oradores invitados en un seminario para altos ejecutivos del Puerto de Long Beach, California. Sus ponencias incluyeron el Plan Maestro del Canal y el programa de modernización del Canal.

Durante su visita ambos pudieron conocer las instalaciones de los puertos de Los Angeles y de Long Beach.

En la foto, de izq. a der. Agustín Arias, Richard D. Steinke, director Ejecutivo del Puerto de Long Beach, Geraldine Knatz, directora Administrativa de Desarrollo de dicho puerto, y Rodolfo Sabonge.



Armando De Gracia



De Nueva York a Panamá

Rick Larrabee, Director del Puerto de Nueva York & Nueva Jersey, visitó las esclusas de Miraflores, para conocer de cerca la operación del Canal de Panamá. El Puerto de NY/NJ es la principal terminal portuaria de la Costa Este de Estados Unidos, y la tercera más grande los Estados Unidos. Meses atrás la ACP firmó un memorándum de entendimiento con su Autoridad Portuaria con el fin de promover los beneficios de la ruta exclusivamente marítima a través del Canal de Panamá entre Asia y la Costa Este de Norte América.

El Puerto está realizando inversiones por 1200 millones de dólares para expandir sus instalaciones y recibir la nueva generación de portacontenedores Post Panamax.

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.

Puestos permanentes	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Ingeniero eléctrico, NM-11 ¹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe 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

Ingeniero civil, NM-12 ¹²³ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería	P	1
--	----------------	------------	---	---

Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año).

1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes

Supervisor, ingeniero civil, NM-13 ¹³ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.26.09/33.91	Esclusas	P	1
---	----------------	----------	---	---

Técnico en ingeniería eléctrica, NM-7/8 ¹⁴ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.12.37/17.81	Ingeniería	P	1
--	----------------	------------	---	---

Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año).

2da Fecha de Aceptación de Solicitudes

Supervisor, ingeniero industrial, NM-11/12 ¹⁵⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.18.30/28.52	Esclusas	P	1
--	----------------	----------	---	---

Asistente de trabajos de oficina, NM-5 ¹⁷⁸ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.7.47/9.42	Administración Ambiental	P	1
--	--------------	--------------------------	---	---

Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año).

3ra Fecha de Aceptación de Solicitudes

Ingeniero civil, NM-12 ¹⁹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería	P	1
---	----------------	------------	---	---

Ingeniero civil, NM-11 ¹⁹ (Requiere hablar y leer inglés, debe tener licencia de conducir).	B/.18.30/23.80	Ingeniería	P	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.
- Dominio de planeamiento y programación de presupuesto.
- Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio. La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 16 de enero del 2004. 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 21 de mayo del 2004. La tercera y última fecha de cierre será el 24 de septiembre del 2004.
- La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 16 de enero del 2004. 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 21 de mayo del 2004. La tercera y última fecha de cierre será el 24 de septiembre del 2004. Los empleados que se determinen idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinen no idóneos, deberán entregar otra solicitud para la siguiente fecha de aceptación. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
- Conocimiento en computación.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 11 de julio del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 16 de enero del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
- Requiere experiencia en el manejo de aplicaciones por computadora comúnmente utilizadas en una oficina o su equivalente, por ejemplo: Word, Excel, PowerPoint.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 11 de julio del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 16 de enero 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).
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 2 de mayo del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 16 de enero del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.

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

Día de la Familia Canalera 2004

El domingo 8 de febrero celebraremos el Día de la Familia Canalera, en el Estadio de Balboa, de 9 a.m. a 4 p.m. Habrá mucha diversión y sano entretenimiento. Esta actividad es **EXCLUSIVA** para empleados y sus dependientes registrados. Recuerda actualizar tus datos llenando el formulario 195-S, el cual puede ser obtenido a través de la Infored o en las oficinas de la División de Operaciones de Recursos Humanos. Debes presentar certificado de matrimonio (el del Registro Civil que contiene tomo y partida), certificado de nacimiento, etc., para la toma de foto y recibo del carné, en el primer alto del Edificio 706 del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena ó en el Edificio 215, Gatún. Para mayor información, favor llamar al 272-8038 ó 443-7213.

En las siguientes ediciones te daremos más información.