

Tecnología satelital en la Cuenca

El programa de catastro y titulación de la región occidental de la Cuenca ha completado en un 70 por ciento los trabajos de medición de fincas y en un 100 por ciento la medición de ejidos municipales y pueblos rurales gracias a una novedosa tecnología satelital que ha permitido a personas como Luisa Alonso Pérez (abajo) obtener su título de propiedad sobre la tierra que heredara de su padre hace más de 70 años.

◆ 4
Néstor Ayala



Institutores en el Canal



Por primera vez la generación del 64 transitó las esclusas de Miraflores

PAG >3

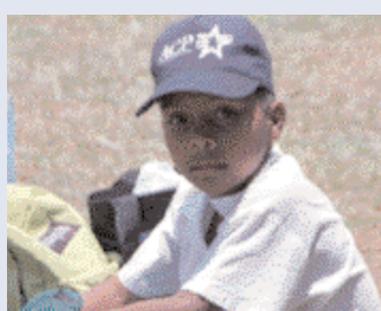
Constancia de seguridad



La ACP cumple las exigencias del Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias

PAG >12

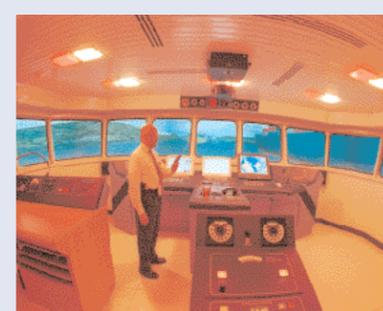
Una visita inolvidable



144 niños de la Cuenca vivieron la experiencia de conocer la vía interoceánica

PAG >6 y 7

Exportamos conocimiento



Panamá será líder regional en capacitación del sector marítimo

PAG >10

CORRESPONDENCIA

Sr. Octavio Colindres

Muy estimado Octavio:

Esta nota es para agradecerle a usted y la revista El Faro el artículo sobre el Laboratorio Marino de Punta Galeta, acerca del trabajo científico y educativo que realizamos sobre los ecosistemas marinos y costeros de Colón y a corta distancia de la entrada atlántica del Canal.

Dr. Stanley Heckadon-Moreno
 Director, Communications and Public Programs



Señores
 Autoridad del Canal de Panamá

Estimados señores:

En nombre de la Cámara Junior de Panamá manifestamos nuestro agradecimiento a la Autoridad del Canal de Panamá por su apoyo al proporcionarnos materiales para la preparación del stand de Panamá en la Conferencia Internacional de las Cámaras Juniors del Área de las Américas, del 27 de abril al 1 de mayo en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, y en el que aproximadamente unos 1,200 Juniors de todo el continente podrán apreciar y conocer nuestro mejor y más importante recurso nacional: el Canal. Yaribell M. Ruiz
 Coordinadora Stand

En el próximo número daremos a conocer el resultado del Concurso de Redacción sobre la importancia de los recursos naturales de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

La foto

Néstor Ayala



Niños de escuelas ubicadas en la cuenca del Canal construyen un globo terráqueo como parte de las actividades organizadas por Administración Ambiental para celebrar el Día de la Tierra. Participaron las escuelas Gatuncillo, Augusto Samuel Boyd y Elisa viuda de Garrido. En la oportunidad se hizo el lanzamiento del programa Guardianes de la Cuenca en el que toman parte niños comprometidos con la conservación de los recursos naturales.

De la Administración

La seguridad en los mares

El concepto de seguridad ha desbordado en los últimos años sus significados más conocidos para implicar hoy un entramado de elementos y de factores correspondientes con sus alcances y con sus impactos.

Esto ha impuesto al transporte mundial la necesidad de adoptar controles cuyos procedimientos de ejecución – notoriamente visibles por ejemplo en la aviación comercial- no son menos exigentes en el sector marítimo.

Así, el próximo 1 de julio entrarán en vigencia las normas incorporadas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por su sigla en inglés), uno de cuyos componentes de ejecución es el nuevo Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS, por su sigla en inglés).

Como se informa en esta edición, y de manera consecuente con el liderazgo que ostenta en su mercado, el Canal de Panamá ha sido la primera instalación del país y una de las primeras en América latina en instrumentar el cumplimiento del ISPS.

De esta manera la ACP cumple con su responsabilidad de garantizar para el Canal las condiciones que aseguren, además de la eficiencia, la competitividad y la rentabilidad, la máxima seguridad posible, en este caso de acuerdo con las disposiciones adoptadas por los organismos mundiales del sector.

El Canal de Panamá
 ha sido la primera
 instalación del país y
 una de las primeras en
 América latina en
 instrumentar el
 cumplimiento
 del ISPS



JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
 Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

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

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Editora
Redacción
 Ariyuri Mantovani
 Manuel Domínguez
 Octavio Colindres
 Julieta Rovi
 Maricarmen de Ameglio



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

Generación del 64 en el Canal

Néstor Ayala

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

Uno de los más recientes tránsitos del buque escuela Atlas por el Canal fue uno de los más emotivos y significativos ya que sus pasajeros eran los alumnos de la generación de 1964 del Instituto Nacional.

En un día lleno de sol abordaron el buque y emprendieron el tránsito por las esclusas de Miraflores.

Junto a amigos y familiares, los ex alumnos rememoraron sus días de juventud cuando cursaban estudios en el Nido de Águilas.

La emoción era evidente, puesto que para muchos de ellos era su primer tránsito por la vía acuática cuarenta años después de la gesta patriótica del 9 de enero de 1964 en la que fueron actores principales.

Noris Batista no olvida esos días cuando dice “se me ha cumplido el sueño; me siento muy emocionada”.

Yolanda de Benítez, en su primera travesía por la vía acuática, dijo sentirse orgullosa “de que el Canal sea nuestro”.

Por su parte, Bolívar Enrique Donado Sánchez afirmó “lo que la gente no creía es lo que vemos hoy”.

Para Luis Alberto Vergara “es emocionante regresar 40 años después de graduarse. Agradezco la cortesía que la ACP ha tenido para con nuestra generación al permitirnos compartir con nuestra familia este momento”.

Su hijo Luigi Vergara dijo saber por lo que su padre había pasado. “Sé que él luchó por esto, y ahora nosotros tenemos el privilegio de estar aquí. Quisiera saber qué pasa por la cabeza de mi papá en este momento”.

También fue la primera travesía por el Canal para Marcelina Chávez de Arosemena, madre de Ascanio Arosemena, primer mártir en aquella fecha.

Apenas podía contener la emoción de estar en aquel barco apreciando una de las maravillas del mundo, y motivo por el que su hijo dio la vida.

“Esto es algo grande para Panamá. Ahora que estoy aquí me siento maravillada de ver tantas cosas. Dios



hubiera querido que mi hijo lo hubiera visto”, declaró Marcelina.

En su paso por el Canal los ex alumnos fueron recibidos en el edificio de la administración del Canal por el subadministrador, Ricaurte Vásquez.

“Esta generación representa la piedra angular sobre la cual cambió el sentido de la lucha panameña para rescatar la zona y rescatar el Canal”, declaró el subadministrador.

Vásquez añadió “nos sentimos privilegiados de tenerlos en estos claustros que son suyos, y compartir este tránsito por el Canal que es de ustedes y de todos los panameños”.

Los ex alumnos visitaron el monumento a los mártires del 9 de enero, en el centro de capacitación Ascanio Arosemena, antigua escuela de Balboa, donde se inició la gesta histórica.

Allí tuvieron la oportunidad de recibir respuestas a algunas de sus inquietudes en torno al presente y el futuro de la vía, y aplaudieron la gestión panameña del

Canal.

Rimsky Sucre, quien preside la asociación de ex alumnos de la generación de 1964, señaló que tanto él como sus colegas se emocionaron mucho cuando al ser recibidos en el edificio de la administración se les dijo “bienvenidos a su Canal”.

“Fue muy emotivo. La verdad es que casi quisimos llorar de la emoción, porque ahora está bajo administración panameña”.

Sobre el tránsito, Sucre indicó que “es sumamente significativo para nosotros. Cuando salimos, espontáneamente el 9 de enero de 1964 hacia la escuela de Balboa, no imaginamos las repercusiones tan grandes que iban a tener esa caminata y ese acto” precisó.

Reunidos en la antigua escuela de Balboa, los ex alumnos se despidieron con la esperanza repetir esta experiencia.

Líderes del transporte marítimo portuario en Panamá

Ariyuri de Mantovani

amantovani@pancanal.com

Líderes del transporte marítimo portuario de Centroamérica y del Caribe se reunieron en Panamá para analizar el desarrollo del sector de cara al comercio internacional. El evento sirvió además como plataforma para presentar nuevos proyectos y posibilidades de inversión privada en el proceso de modernización marítimo portuaria de Centroamérica y los Estados del Caribe.

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y la Asociación de Estados del Caribe (AEC) realizaron su primera reunión Mesa de Donantes en el Auditorio de la Autoridad del Canal de Panamá.

COCATRAM es una organización de prestigio internacional dedicada a fortalecer el proceso de integración centroamericano, apoyando la gestión de las empresas portuarias de la región en la implementación de normas y políticas, así como el mejoramiento de la calidad a través de la capacitación sistemática.

En la inauguración del evento participaron el Subadministrador del Canal, Ricaurte Vásquez, el presidente



Armando De Gracia

de COCATRAM, Rogelio Tovar, y el director de la Asociación de Estados del Caribe, Carlos Dávila.

“Las oportunidades que vienen son grandes y comparables con el papel que nuestro país jugó en el tiempo de la conquista. Esperamos que aquí se pueda ver a la región bajo una óptica diferente, para las oportunidades de desarrollo que buscamos para nuestros países”, resaltó Vásquez en su intervención.

Por otro lado, el presidente de COCATRAM y Vice Ministro de Transporte de El Salvador, Rogelio Tovar comentó, “la región está inmersa en esfuerzos importantes por

modernizar todas las infraestructuras y los elementos relacionados con el sector marítimo... Si combinamos eficientemente los elementos para tener puertos con condiciones favorables podemos ser competitivos a nivel mundial”.

“Hoy nos encontramos en Panamá, puente del mundo, donde se hizo realidad el esfuerzo de culturas y sociedades diferentes de unir los dos grandes océanos. El trabajo en conjunto logra resultados impensables, ya que la unión hace la fuerza. Enfrentemos los retos y sigamos trabajando juntos”, señaló Carlos Dávila.

Durante dos días se trataron temas de importancia como los proyectos de seguridad y de capacitación y formación. En este último aspecto, la ACP, a través de su Centro de Capacitación Ascanio Arosemena presentó una novedosa propuesta. “Uno de los proyectos más importantes es el de mejorar la capacidad en las instalaciones para cumplir con los requisitos establecidos por la Organización Marítima Internacional, con las normas del Código Internacional para la Protección de Buques y Facilidades Portuarias y esa es la propuesta que presenta la ACP. Tenemos un completo centro de capacitación, apoyado por un Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo Portuario que nos permite ofrecer capacitación a toda la región latinoamericana relacionada al nuevo código”, dijo Orlando Allard, gerente de Capacitación.

También asistieron a esta actividad representantes de empresas navieras y portuarias del área, representantes del Bando Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial y de la Organización Marítima Internacional, entre otros.

A paso de satélite

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El programa de titulación de tierras en la región occidental de la Cuenca del Canal registra un avance del 70% en cuanto a la medición de fincas agropecuarias y forestales que constituyen la mayor parte de las 197 mil hectáreas a titular.

Además de las fincas, se titulan pueblos rurales y ejidos municipales. El levantamiento catastral de los ejidos ya se terminó y actualmente se procesa la información para proceder a la entrega de los títulos pendientes.

“Es la primera vez que se hace la titulación masiva de un área, no esporádicamente, sino sostenida; esto ha permitido reducir el tiempo de titulación de entre 7 y 9 años a 3 o 4 meses”, señaló Luis Alvarado, gerente de la División de Administración Ambiental de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Los beneficiarios del programa corroboran la información.

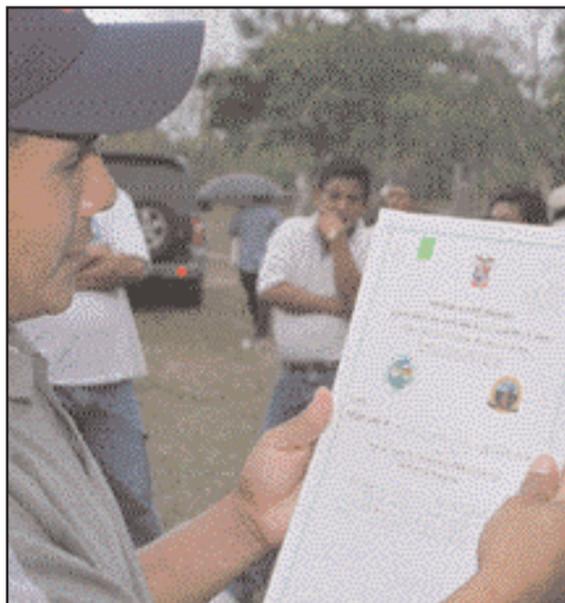
María Centeno, residente en San Pedro de Penonomé, dijo que no le tomó mucho tiempo titular su lote con este programa.

“Mi esposo murió y no me dejó la tierra titulada. Incluso algunas personas me querían sacar de ahí pero ahora con mi título estoy segura”.

La señora Luisa Alonso Pérez, residente en La Martillada de Toabré tiene 86 años de edad. Desde hace más de 70 años su padre le heredó un terreno que no había podido titular. Hoy día, gracias al programa, puede dejarle un legado a sus hijas; “sin tener que esperar mucho”, comentó.

Para el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, el programa se lleva a cabo a solicitud de los propios campesinos que en una de las primeras reuniones con las autoridades en Cerro La Vieja, plantearon la necesidad de llevar a cabo un programa masivo de titulación que pusiera en manos de los verdaderos dueños de la tierra el título de propiedad.

Por ello, la ACP aporta los fondos para que Reforma Agraria y la Dirección Nacional de Catastro ejecuten el programa de catastro y titulación en la región occidental de la Cuenca.

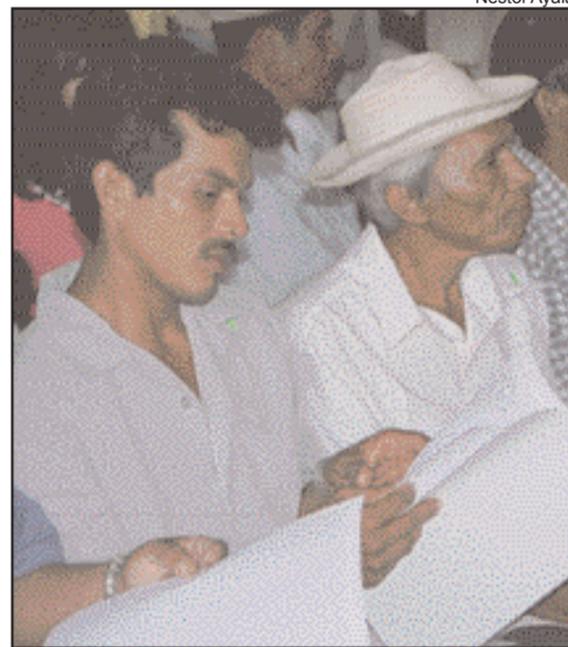


Los beneficios del programa no se miden únicamente en la cantidad de títulos a entregar (15 mil en total).

“Estoy seguro que las lecciones aprendidas podrán ser aplicadas en otros proyectos”, subrayó Alvarado.

Y es que, en su opinión, el programa ha dejado enseñanzas valiosas que podrán ser aplicadas en otras partes del país.

Por ejemplo, se ha creado la figura de compromiso de pago, en la que el interesado que no cuenta con los



Néstor Ayala

recursos para hacerlo inmediatamente asume el compromiso de pagar sus tierras a plazo.

Por otro lado, se ha incorporado tecnología punta lo que ha permitido la agilización del proceso. Dado que el área es de alta nubosidad durante el día, la tecnología utilizada permitió captar fotografías satelitales durante la noche. Luego se hace el levantamiento de las ortofotos que son una especie de mapas de la región utilizados para llevar a cabo la titulación.

Este sistema reemplazó al tradicional método de medición, finca por finca.

Hasta el momento, se han entregado títulos de propiedad en diferentes comunidades de la Cuenca, siendo los últimos poblados visitados Tambo y San Pedro, en el distrito de Penonomé.

Los que han recibido su título de propiedad y quienes están en proceso de recibirlo se encuentran muy satisfechos por la forma ágil como se ha desarrollado el proyecto.

“Prácticamente se ha concluido el trabajo de campo y ahora lo que queda es procesar la información en las entidades respectivas”, concluyó Alvarado.

Labor social



Más de un centenar de pares de zapatos escolares fueron distribuidos en las comunidades de San Vicente, Boca de Tulú y Boca de La Encantada en la región occidental de la Cuenca del Canal. Este es un aporte de funcionarios de la División de Proyectos de Capacidad del Canal como parte de la labor social que han venido desarrollando. Gaby Russo fue la funcionaria encargada de hacer entrega a los pequeños estudiantes.

Legisladores visitan el Canal

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Legisladores de la Comisión de Asuntos del Canal de la Asamblea Legislativa visitaron el Canal en una jornada en la que intercambiaron opiniones e información con funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

La visita legislativa se enmarca en el esfuerzo de la ACP por mantener informados a los distintos sectores de la vida nacional acerca de todo cuanto acontece en el Canal de Panamá.

Los legisladores mostraron especial interés en conocer detalles de los trabajos que la ACP ejecuta en el Corte Culebra. Fueron transportados allí a bordo del buque escuela Atlas. En el lugar los visitantes recabaron información sobre este y otros proyectos.

Acompañados de asesores y de personal administrativo de la Comisión Legislativa de Asuntos del Canal, los legisladores también visitaron las esclusas donde tuvieron la oportunidad de conocer las salas de exposición sobre la historia del Canal inauguradas recientemente.

¿En qué estado se encuentra el programa de modernización de la vía? ¿Cuál es la capacidad actual del Canal? ¿Cómo evoluciona el manejo panameño del Canal? ¿Qué hace la ACP con relación al futuro de la vía marítima?

Estas y muchas otras preguntas son contestadas por directivos de la ACP en encuentros que, como el llevado a cabo con los miembros de la Comisión de Asuntos del Canal, han tenido lugar con los candidatos presidenciales; organizaciones cívicas, profesionales y educativas, al igual que, hasta ahora, con más de 20 mil estudiantes de todo el país a través del programa El Canal de Todos.

En el puente de mando de la “Chiquita Bremen”

Luis Rubén Paz Perdomo

En la mañana del lunes 2 de febrero recibí una llamada de Ms. Goedele Schrijvers, de las Oficinas de GWF en Antwerp. Me comunicó que tenía que viajar a Cristóbal, en el lado Atlántico del Canal de Panamá. Debía abordar la M/V “Chiquita Bremen”, a cargo del Capitán Andrzej Ruszczynski. A pesar de que sería mi tercer viaje como cadete de la GWF, sentí la emoción natural en un joven de 22 años que se embarca para adquirir los conocimientos y experiencia exigidos a un futuro oficial de la marina mercante. Mi emoción era aún más grande pues sería la primera vez que atravesaba nuestro Canal como cadete de la GWF, aunque ya lo había hecho en las prácticas habituales de la Escuela Náutica de Panamá, mi “Alma Mater”, donde ahora cursaré el cuarto y último año de estudios para Oficial de Cubierta.

A las 14:20 abordé la nave. El Capitán Ruszczynski me instruyó que estuviera listo a las 16:00 para esperar nuestro tránsito, del Atlántico al Pacífico. El práctico o piloto, con muchos años de experiencia en estos tránsitos, fue puntualísimo. Todo en el Canal de Panamá debe serlo.

Al ver a todos los miembros de la tripulación, incluyéndome a mí en el puente de navegación, mi pulso se aceleró. El Capitán instaló su computadora portátil provista de antena satelital y de un programa especial conocido como S.I.T.A.N. que determina con precisión absoluta la posición de nuestro buque y de todos los que se encuentran en tránsito o dentro de las áreas del Canal. Además indica la velocidad a la cual transitan las naves. Los tránsitos nocturnos no fueron autorizados sino hasta 1966.

A las 19:15 ya estábamos en la primera esclusa del lado Atlántico, la de Gatún. Al hacer este trayecto de norte a sur, como en nuestro caso, el buque se eleva para el recorrido por el Río Chagres y el Corte Culebra o Gaillard. Todos en el buque éramos conscientes de que al atravesar el Canal se tiene un itinerario programado de antemano con una exactitud extraordinaria para permitir el máximo número de buques posibles diariamente. El tránsito toma entre ocho a diez horas, dependiendo de las condiciones climáticas y el tipo de embarcación. Hay que



Néstor Ayala

anotar que el índice de eficiencia ha aumentado al pasar el Canal a manos de los panameños. Esto fue reconocido por el mismo Colin Powell, actual Secretario de Estado de Estados Unidos. Como panameño me siento muy orgulloso de este detalle. Mientras transitábamos el Canal no pude dejar de pensar en lo mucho que costó construirlo; los enormes sacrificios en vidas humanas que se pagaron para hacer posible esta maravilla del mundo. También pensé, viendo las luces que indican la ruta, pues era de noche, que la historia de la construcción del Canal está muy ligada a la Great White Fleet y la Chiquita, que antes se conocía como United Fruit Company. Los antiguos vapores de la GWF, con sus chimeneas pintadas de blanco y el conocido diamante, estuvieron entre los primeros y más importantes clientes de la vía acuática. De hecho, una de las primeras plantaciones de banano en Panamá fue establecida por los señores Bendiburg y Snyder en Bocas del Toro a partir de 1880. El último fundó la Snyder Banana Company en 1890, que pasó a ser parte de la United Fruit Company en 1899. La United Fruit Company fue fundada por Lorenzo Dow Baker y Andrew Preston, pero el nombre de Great White Fleet fue inspirado por la armada del mismo nombre creada en 1907 por Teddy Roosevelt, el cual tuvo un rol decisivo en la construcción del Canal de Panamá. Por eso estoy feliz y orgulloso de ser cadete de la

GWF, empresa que me ha dado la oportunidad de realizarme como futuro oficial de marina mercante. Debo decir que, en mi opinión, aquellos vapores eran muy hermosos.

Cerca de las 00:30 ya estábamos en las esclusas de Pedro Miguel, nombre tomado de una antigua población de las riberas del Canal. Muchos de esos pueblos desaparecieron para hacer allí el Lago Gatún. Al llegar aquí puede verse a personal de la ACP amarrando los barcos a las locomotoras conocidas como “mulas”. Esta maniobra es realizada por los “pasacables”, encargados de evitar que los buques rocen las paredes de las esclusas. Las naves permanecen en promedio entre 20 y 30 minutos en cada esclusa.

La última esclusa en la ruta al Océano Pacífico es la de Miraflores, que tiene un hermoso mirador al cual muchas personas acuden a ver el paso de los barcos y a visitar un moderno centro de exposiciones alusivas a la historia del Canal.

Nuestro destino era el singular Puerto de Guayaquil, Ecuador. Allí embarcaríamos el banano para transportarlo a puertos del Mar Mediterráneo. De regreso, atravesaríamos una vez más el Canal de Panamá. Tampoco en esa ocasión lo apreciaríamos en toda su belleza ya que la travesía sería nocturna. Si el tránsito hubiese sido en el día podríamos haber apreciado los numerosos islotes y el esplendor del Lago Gatún y de la Isla de Barro Colorado, centro de investigación ecológica de relevancia

mundial. También podríamos ver los trabajos que se realizan para ampliar el Canal y permitir el paso simultáneo de dos buques tamaño Panamax y los de la construcción de un nuevo Puente que cruzará el Canal, ya que en la actualidad sólo existe uno muy congestionado por el paso vehicular. Finalmente comprenderíamos, mediante observación directa, la importancia de mantener los bosques de la Cuenca Hidrográfica del Canal ya que hacen posible las lluvias para mantener un nivel de agua adecuado en el vital Lago Gatún.

Al cruzar las esclusas de Miraflores, ya en el Océano Pacífico, decidí salir del puente y mirar hacia atrás para ver la Bahía de Panamá y las luces nocturnas de la capital de mi país. La noche estaba clara y tachonada de estrellas. Me sentí dichoso de ser panameño y de estar a bordo de la “Chiquita Bremen”, rodeado de personal tan eficiente que compartía conmigo sus experiencias y me ayudaba en mi formación profesional. Respiré la brisa marina a la que ya me estaba acostumbrando y que será parte de mi vida. Entonces dirigí mi mirada hacia la inmensidad del Océano Pacífico y sonreí pensando que dentro de algunas horas iba a cruzar por primera vez la Línea Ecuatorial. Sería una experiencia para añadir a mi cuaderno de bitácora personal. Y otro de mis sueños convertido en realidad.

PARA LEER

Nuevos títulos a disposición del público en el Centro de Recursos Técnicos de la ACP:

La inteligencia emocional en el trabajo / Hendrie Weisinger. Madrid: Suma de Letras, 2001. 343 p.

El autor plantea cómo utilizar la inteligencia emocional en una gran variedad de empresas: desde grandes corporaciones hasta pequeños negocios.

Recursos mundiales / Instituto de Recursos Mundiales. Madrid: Ecoespaña, 2002. 407 p. Una evaluación integral del estado actual de los cinco ecosistemas principales: las tierras agrícolas, los bosques, las praderas, las zonas costeras y los sistemas de agua dulce.

Administración de recursos humanos / David A. DeCenzo, Stephen P. Robbins. México: Limusa: 2003. 546 p. Examina los conceptos básicos de la ARH y tópicos como diversidad de la fuerza laboral, trabajo a distancia, participación del empleado, reingeniería de la organización, trabajo en equipo y diseño de puestos.

Ingeniería geológica / Luis I. González de Vallejo. Madrid: Prentice-Hall, 2002. 715 p. Este libro constituye una referencia básica para el ingeniero geólogo o geotécnico, el geólogo, el ingeniero civil y en general para profesionales relacionados con cimentaciones, excavación de taludes, túneles, minería, presas y obras de tierra.

Electrónica: teoría de circuitos y dispositivos electrónicos / Robert L. Boylestad, Louis Nashelsky. México: Pearson Educación, 2003. 1020 p. Presenta un enfoque de sistemas para conocer en profundidad la aplicación de los sistemas encapsulados; y técnicas de localización de fallas, necesarias para un entendimiento completo de las situaciones que prevalecen en el mundo real.

ABC del Agua

Los problemas de contaminación del aire, el agua y la erosión de los suelos agravan el creciente problema mundial del abastecimiento de agua. La mayoría de los problemas en este campo se dan en las regiones semiáridas y costeras del mundo. Las poblaciones humanas en expansión requieren sistemas de irrigación y agua para la industria; esto agota hasta tal punto los acuíferos subterráneos que empieza a penetrar en ellos agua salada a lo largo de las áreas costeras en Estados Unidos, Israel, Siria y los estados árabes del Golfo.

Diccionario del Agua-Aguamarket, Chile, 2004

Niños de la cuenca de visita en la capital

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

Ciento cuarenta y cuatro niños esperaron con ansias la llegada de aquel martes 13 de abril. Muchos no durmieron. Otros lo hicieron, pero muy poco, en espera de aquella jornada que durante tres días los llevaría a conocer por primera vez algunos sitios de los que sólo habían oído hablar.

El día acordado representantes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se trasladaron a través de ríos sinuosos y caminos pedregosos a las comunidades de Tres Hermanas, Santa Rosa N° 1 y Boca de Río Indio, donde se encontrarían con los niños que participarían del programa "Visita de los niños de la cuenca".

Las expectativas

Las expectativas de niños, maestros y padres de familia antes de partir eran grandes. Algunos nunca habían visitado la ciudad capital.

Aurelis Liseth Alabarca de Uracillo Centro con voz tenue atinó a decir "yo me siento bien alegre porque voy a conocer el Canal de Panamá". Tiene 9 años y ocho hermanos, y según su madre, Viviana Sánchez Chirú, este viaje significaba mucho para ella.

Una de las aspiraciones de Celideth Ruiz, de la misma comunidad, era conocer el Canal de Panamá y ver los barcos.

Esta niña de 14 años relató que luego de un desayuno en casa viajó a caballo por algunas horas antes de llegar a la comunidad de Tres Hermanas.

Muchas familias partieron desde sus comunidades en la madrugada para estar a tiempo en los tres puntos de encuentro desde donde abordarían buses y otros transportes que los trasladarían hasta El Espino, en el distrito de La Chorrera, y a Gatún. Desde estos sitios partieron finalmente hacia la capital.

La visita es parte de un programa institucional de la ACP que este año cumplió su tercera versión. El programa procura honrar el sentido de responsabilidad social empresarial y encarna otra forma de expresión de los valores de la institución.

El viaje y la bienvenida

Durante el trayecto los pequeños no sabían qué esperar. Cada kilómetro recorrido los alejaba de su hogar y los adentraba en nuevos lugares.

El Puente de las Américas, que para algunos es un paso obligado para llegar cada día al trabajo, para los niños fue todo un acontecimiento. Los barcos pasando y el mar, inmenso, extendiéndose hasta donde sus ojos podían ver.

Más tarde se encontraron todos en el gimnasio de Balboa. Niños de comunidades tan distantes entre sí como San Cristóbal, La Mina, Alto Silencio, Boca de Uracillo, El Jobo, El Límite, Las Marías, Los Uveros, El Ahogado, El Chilar, Guayabito y La Encantada se vieron por primera vez.

Allí también conocieron a quienes serían sus anfitriones o "padrinos" durante su corta estadía de aprendizaje y diversión.

Enoris Rodríguez acogió en su hogar a Celideth Ruiz. Enoris dijo sentirse "muy contenta por darle la oportunidad a una niña de la cuenca de compartir con mis hijos todas las cosas bellas de la ciudad".

Las expectativas de Celideth iban en aumento. Ahora acompañada de su madrina afirmó que además de conocer el Canal, quería tener nuevos amigos.

Algunos empleados acompañados por sus hijos buscaban a sus pequeños huéspedes.

El subadministrador del Canal, Ricaurte Vásquez, dio las palabras de bienvenida a los pequeños. "Creo que es una extraordinaria experiencia para que los niños conozcan mucho de un pedazo de su país que los aprecia", declaró.

Vásquez añadió "confiamos que de la experiencia de vivir y conocer el Canal de Panamá y un poco de la ciudad, podamos apreciar que todos somos parte de la misma familia, que todos nos movemos por los mismos intereses y que aspiramos lo mejor para cada uno de nosotros".

El primer día había terminado, y apenas empezaba el viaje.

De visita al Canal

Al día siguiente, los pequeños expedicionarios tuvieron un programa bastante ajetreado.

Conocieron el Nuevo Centro de Visitantes de Miraflores. Allí quedaron deslumbrados con la enormidad de las esclusas, como toda persona que las ve por primera vez.

Y no sólo eso. Ver por dentro las exhibiciones de la historia del Canal, los peces y otros animales que habitan la cuenca, y estar en un simulador de un barco, fue una experiencia nueva y divertida.

Hacia el mediodía los niños conocieron el complejo turístico Los Pueblitos en donde recorrieron los "pueblitos" antillano, indígena y típico.

El centro de exhibiciones marinas de Punta Culebra del Instituto Smithsonian en Amador fue la siguiente parada. En este sitio algunos pequeños vieron de cerca por primera vez el mar y muestras de numerosas especies animales.

De regreso al gimnasio de Balboa los esperaba una fiesta. En este lugar compartieron entre risas y juegos sus experiencias durante este paseo.

Más tarde regresaron a casa de sus padrinos.

Estela Méndez, una de las madrinas del programa, acogió a una niña y a un niño en su hogar. Es la segunda ocasión que participa, en los tres años del programa.

"Para mí ha sido una experiencia muy gratificante porque además de permitirme compartir con otras personas, mis hijos también han aprendido lo que es vivir con otros niños", dijo.

Explicó que al principio los



Armando De Gracia

pequeños estaban un poco aprehensivos, pero que sus hijos los integraron a sus juegos por lo que dejaron atrás los temores y empezaron a jugar.

Al final del segundo día los niños habían conocido muchísimas cosas nuevas.

Pero ¿qué fue lo que más les gustó? Para Dayaris Tatiana Torres de Nuevo Limón los barcos que pasan por el Canal fueron lo mejor del viaje. Severiano Valdés, de Los Uveros, coincidió con ella, y dijo que otros aspectos que le llamó la atención fueron los automóviles en la capital.

Rubén Darío Solís, por su parte, dijo haber visitado un centro comercial de la capital y el casco viejo.

El regreso

Finalmente, al tercer día, llegó el momento de despedirse. Era hora de regresar a casa. Los pequeños abordaron los buses con un poco más del equipaje que habían traído. Tras el adiós de sus padrinos y madrinas, emprendieron el retorno.

Los pequeños regresaron a los mismos puntos de encuentro del primer día. Allí los esperaban sus padres y otros familiares.

A su llegada los niños no podían contener la alegría al ver a sus conocidos y contarles emocionados todo lo que habían visto y experimentado.

También los maestros y padres de familia que los habían acompañado expresaron su alegría por esta visita.

Benigno Núñez, presidente del club de padres de familia de la comunidad de Santa Rosa N° 2, explicó que esta ha sido "una nueva experiencia; no pensaba que iba a conocer las instalaciones del Canal de Panamá". Por su parte el maestro Antonio Magallón, de Uracillo Centro, señaló "estamos bien contentos con esta visita al Canal en la que los niños aprendieron y se divertieron al mismo tiempo".



El subadministrador con maestros y padres de familia

Los padres de familia y los maestros que acompañaron a los pequeños fueron recibidos por el subadministrador de la ACP, Ricaurte Vásquez en una reunión en el edificio de administración del Canal.

En un encuentro abierto los visitantes expresaron sus opiniones en torno al Canal y a su cuenca hidrográfica.

Vásquez habló sobre diversos temas, desde la modernización del Canal hasta el programa de titulación de tierras, que financia la ACP.

Además explicó a los visitantes que "la cuenca, en realidad, es propiedad de todos ustedes. Nosotros simplemente nos preocupamos porque el tratamiento de las aguas sea adecuado, que podamos medir los volúmenes de agua, que se preserve el ambiente y que las condiciones de las personas que la habitan se mejoren".

Niños de la cuenca de visita en la capital

Octavio Colindres



Armando De Gracia



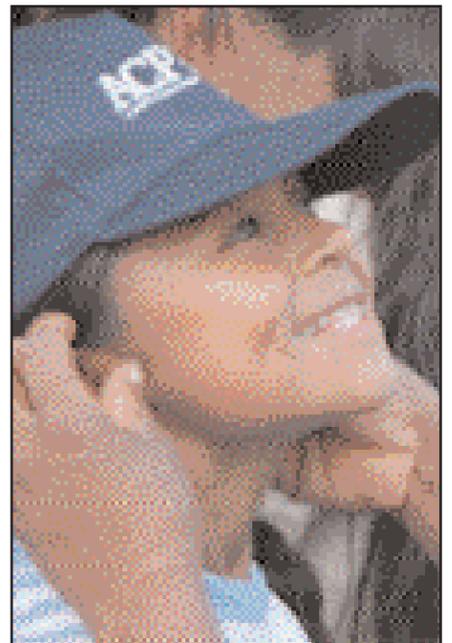
Mirna Rogers



Mirna Rogers



Octavio Colindres



Octavio Colindres



Puerto se prepara para demanda de portacontenedores

Preparado por la Unidad de Relaciones con los Clientes

Panama Ports Company (PPC), compañía que opera los puertos de Cristóbal y Balboa, localizados en ambos extremos del Canal de Panamá, recientemente adquirieron seis nuevas grúas pórticas que forman parte del proyecto de modernización y expansión de sus instalaciones.

Tres de estas grúas fueron instaladas en el muelle "feeder" No. 14 del Puerto de Balboa y serán utilizadas para manejar buques tamaño Panamax ya que tienen la capacidad de atender barcos de hasta 13 filas de contenedores de ancho.

Las otras tres grúas pórticas fueron desembarcadas en el muelle 17 del Puerto de Balboa, contiguo al muelle 16. Con la instalación de estas grúas, en los muelles 16 y 17 se podrán atender dos buques post Panamax simultáneamente.

Estas grúas pueden manejar estos buques ya que tienen una capacidad que les permite atender barcos de hasta 19 filas de contenedores de ancho.

Las nuevas grúas, fabricadas en Corea, junto con las tres adquiridas en el año 2000 aumentan a nueve la cantidad de grúas pórticas en el Puerto de Balboa. Esta expansión y modernización le permitirá a PPC ofrecer un mejor servicio a las líneas navieras de contenedores, facilitando la conexión entre los mercados de Asia, Estados Unidos y Europa con los países de la Costa Oeste de Sudamérica, vía el Puerto de Balboa.

Sobre el Puerto



Panama Ports Company (PPC) opera los puertos de Balboa y Cristóbal localizados en ambos extremos del Canal de Panamá. Estos puertos están equipados con extensas facilidades para el manejo de contenedores, carga general, a granel y pasajeros, sirviendo como centros principales para las rutas comerciales del Atlántico y Pacífico.

PPC es miembro del Grupo Hutchison Port

Holdings (HPH), subsidiaria y propietaria del Conglomerado Multinacional Hutchison Whampoa Limited (HWL). HPH es el líder mundial en inversiones, desarrollo y operación portuaria con intereses en 15 países a través de Asia, Medio Oriente, África, Europa y las Américas. En la actualidad HPH opera 32 puertos junto a otras compañías de servicios de transporte.

Semana de protección del Canal

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

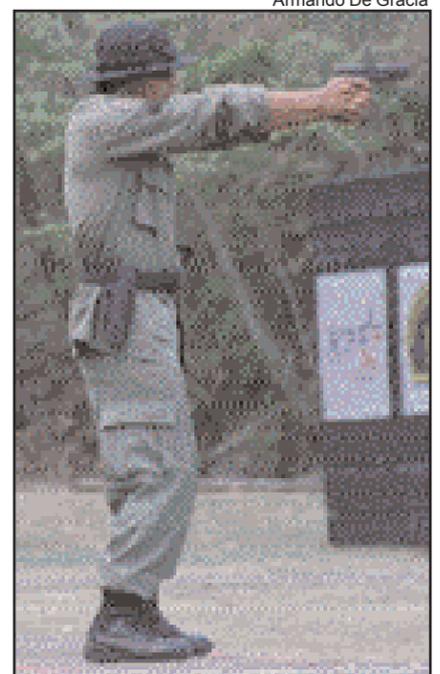
Con el propósito de dar a conocer su labor en materia de protección, vigilancia y defensa del Canal de Panamá, las instituciones de seguridad del Estado y la Autoridad del Canal de Panamá celebraron la Semana de Protección del Canal.

Como parte de esta actividad, que se llevó a cabo en la sede de la División de Protección del Canal en Corozal, se organizaron charlas, presentaciones de vídeos y exhibiciones, así como un ejercicio conjunto entre las instituciones participantes y un concurso de tiro.

En la semana de Protección del Canal participaron únicamente empleados y representantes de las instituciones de seguridad del Estado y del Canal.

La actividad fue organizada por el Departamento de Seguridad y Ambiente y la División de Protección del Canal de la ACP, y en ella participaron la Policía Nacional, la Policía Técnica Judicial, el Servicio de Protección Institucional, la Autoridad Marítima de Panamá, el Servicio Marítimo Nacional, el Servicio de Aéreo Nacional, y el Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional.

El director del departamento de Seguridad y Ambiente de la ACP, Juan Héctor Díaz, explicó que "la protección del Canal es una responsabilidad de todos los panameños, y esto no lo hacemos solos, lo hacemos con el apoyo



Armando De Gracia

de todas las instituciones de seguridad del Estado".

El gerente de la División de Protección del Canal, Antonio Michel, indicó que el propósito de esta actividad es "que las instituciones conozcan cuál es el rol de cada una de ellas en cuanto a la seguridad de la vía acuática, de

manera que se facilite la implementación de los procedimientos y las regulaciones dentro del área del Canal".

Michel añadió que en esta actividad se dictaron algunas charlas sobre seguridad personal, protección electrónica, terrorismo, y las nuevas

medidas establecidas en el Código de Protección de buques e instalaciones portuarias de la Organización Marítima Internacional (OMI), que entrará en vigencia a partir de julio de 2004. Además se realizó un concurso de tiro con participantes de todas las entidades de seguridad del Estado y de la Autoridad del Canal de Panamá.

Esta actividad se celebró en el marco del 90 Aniversario de la construcción del Canal de Panamá y como parte del Programa de Concienciación y Atención al Cliente de la División de Protección del Canal.

Impacto Inducido del Canal de 1950 a 1999

Este es un extracto del estudio realizado por la Unidad de Inteligencia Competitiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

El análisis que se presenta a continuación está dividido en dos etapas: De 1950 a 1979 y de 1980 a 1999. El estudio detalla el impacto inducido del Canal en el Producto Interno Bruto (PIB), el empleo, los salarios y los ingresos del Estado, así como en otros indicadores económicos.

Impacto Inducido- 1950-1979

La actividad de los puertos de Balboa y Cristóbal se llevó a cabo bajo la administración de la Zona del Canal hasta 1979.

La contribución de los puertos al Producto Interno Bruto del país, a los precios de 1982, fue aumentando paulatinamente de B/. 1 millón en 1950 a B/. 15 millones en 1979.

Por su parte la Zona Libre de Colón creció gradualmente, y a partir de 1970 tuvo un mayor impulso por la entrega a Panamá de France Field. Otros factores que contribuyeron a este crecimiento fueron: el financiamiento del centro bancario y una mayor actividad económica en Sudamérica. La Zona Libre de Colón contribuyó con B/. 10.8 millones al PIB nacional en 1955, con B/. 52.2 millones en 1970 y con B/. 167.2 millones en 1979.

Se estima que entre el 15% y el 20% del desempeño de la Zona Libre de Colón se debe a la existencia del Canal, al mejorar su posición geográfica y tener acceso a ambos océanos. Para 1979 la contribución del Canal a la Zona Libre se estimó entre B/. 25.1 millones (15%) y B/. 33.4 millones (20%) del producto interno bruto de la misma.

El PIB

El impacto inducido del Canal a través de la actividad portuaria y la Zona Libre de Colón se estimó en B/. 1.2 millones en 1950 y B/. 59.9 millones en 1979

El Empleo y los salarios

El impacto inducido del Canal se refleja en el nivel creciente del empleo y de los salarios durante todo el período bajo estudio. El empleo se multiplicó principalmente como consecuencia de la floreciente actividad comercial de la Zona Libre de Colón. La cifra de puestos de trabajo se elevó de 1,058 en 1955 a 8,250 en 1979. El incremento en los salarios es reflejo del mayor número de puestos de trabajo creados, de tal forma que aumentó de B/. 6.1 millones en 1955 a B/. 47 millones en 1979.

Las Recaudaciones del Estado

En cuanto a las recaudaciones del Estado, las generadas por el impacto inducido del Canal durante todo el período bajo estudio sumaron un total aproximado de B/. 53.3 millones.

La Balanza de Pagos

En la Balanza de Pagos el impacto inducido del Canal se refleja en el rubro de las exportaciones de bienes y servicios, el cual representó 0.4% en 1950 y 3.6% en 1979

Impacto Inducido del Canal durante el período 1980-1999

Para este período el impacto inducido comprende, además del desempeño de los puertos y la Zona Libre de Colón, la contribución del turismo.



La contribución de los puertos al PIB, a los precios de 1982, fue de B/. 23.2 millones en 1980 y aumentó a B/. 143.3 millones. El puerto de Manzanillo, el primero bajo administración privada, inició operaciones en 1994. Con este puerto y con la privatización de los puertos de Balboa y Cristóbal y la construcción de Colon Container Terminal por Evergreen; la actividad portuaria nacional tuvo un auge al final de la década de 1990. Esto fue posible por el crecimiento del transporte marítimo por contenedor, el rápido crecimiento del comercio internacional con Latinoamérica y la posición geográfica de Panamá con su Canal.

Otro aspecto importante que contribuyó a este auge fue el aumento de productividad que trajo consigo ahorro en costos y ventaja en competitividad. Así, el desempeño de los puertos con relación al PIB del país mejoró de B/. 89.5 millones en 1996 a B/. 205.9 millones en 1999.

Se estima que la contribución del Canal al desempeño de los puertos en el PIB nacional es de 80% debido a que más del 60% de los arribos a puertos panameños realizaron tránsitos a través de la vía acuática. Además, se estima que el 40% restante es atraído de alguna forma por el primer grupo del 60%. Entonces, la contribución del Canal a la actividad portuaria se estimó en B/. 18.6 millones en 1980 y B/. 164.7 millones en 1999.

Durante este período, el desempeño de la Zona Libre de Colón fue en general creciente de B/. 293.2 millones en 1980 a B/. 479 millones en 1999 y contribuyó al PIB de Panamá con un promedio aproximado del 7%. El desempeño de la Zona Libre de Colón registró un crecimiento moderado por la crisis que vivió Latinoamérica, su principal mercado, en la década de 1980 y en el año 1998.

La Contribución del Turismo al PIB del país

El turismo en Panamá tiene una tendencia creciente. En 1993, el país registró un flujo de 364,217 personas, y para 1999, un flujo de 555,026 personas o sea un incremento de 54%. De este número de turistas, se estima que el 24% visitan el

área del Canal y que el 20% de sus gastos corresponden a estas visitas. Esto representó para 1993, una cifra de B/. 9 millones, y para 1999 una cifra de B/. 19.2 millones.

El PIB

El impacto inducido del Canal en el PIB producto de la actividad portuaria, la Zona Libre de Colón y el turismo totalizó B/. 98 millones en 1980 y B/. 369.6 millones en 1999, a precios de 1982.

El Empleo y los Salarios

Los empleos y salarios inducidos aumentaron durante este período, así los 12,372 puestos de trabajo que fueron creados, generaron salarios por B/. 59.2 millones en 1980. Para 1999, las cifras sumaron 44,138 puestos de trabajo y B/. 215.6 millones en concepto de salarios.

Las Recaudaciones del Estado

Las recaudaciones del Estado derivadas del impacto inducido del Canal continuaron aumentando durante el período de 1980 a 1999 con B/. 14 millones en 1980 a B/. 47 millones en 1999.

La Balanza de Pagos

Entre 1980 y 1999, el PIB creció más rápidamente que el rubro de las exportaciones de bienes y servicios del país de tal forma que la participación de las exportaciones con relación al PIB disminuyó de 62.2% en 1980 a 34.3% en 1999. En cambio, la participación en las exportaciones de bienes y servicios del Impacto Inducido del Canal aumentó fuertemente de 3% en 1980 a 10.6% en 1999.

En conclusión, el impacto inducido del Canal durante este período está fundamentado en las actividades desarrolladas por los puertos y la Zona Libre de Colón. La evolución de dichas actividades fue creciente durante todo el período, lo cual incentivó principalmente la generación de puestos de trabajo hasta alcanzar una cifra de casi 45,000 en 1999, correspondiente al impacto inducido total del Canal.

Fe de erratas: en la edición anterior el título Impacto Inducido del Canal de 1959 a 1999 debió decir 1950 a 1999.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1918 – hace 86 años

Las actividades sociales en la Zona del Canal han sido dirigidas hacia el esfuerzo de la primera guerra mundial. Por tal motivo el Comité Pro-fondo de guerra de la Cruz Roja Americana patrocinó su primer viaje de entretenimiento a través del Canal el 28 de abril, desde Cristóbal hasta Balboa.

Lady Mallet, esposa del Ministro Británico en Panamá y fundadora de la Cruz Roja panameña, hizo un llamado urgente solicitando libros y revistas para los soldados heridos de Nueva Zelanda que transitarán el Canal a bordo de un barco hospital.

De acuerdo con una noticia en el Star & Herald del 17 de mayo, 21 miembros de "Los Incas", celebraron su decimocuarto banquete anual en el Century Club. "Los Incas" es la sociedad más antigua de la Zona del Canal, integrada por "veteranos" que vinieron a trabajar para el Canal dentro de los 3 meses después de la compra de las propiedades del Canal Francés. El menú incluyó bocados exquisitos como canapé de caviar Romanoff, pollo asado y otras delicias.

1943 – hace 61 años

Las leyes y reglamentaciones del tránsito en la Zona del Canal fueron modificadas el 19 de abril haciendo efectivo el cambio del manejo por la mano izquierda a la mano derecha en las calles y carreteras de la Zona del Canal. El cambio se hizo simultáneamente con la República de Panamá. La explicación aceptada del origen del manejo a la mano izquierda en el Istmo es que fue establecido por conductores de coches de las Antillas Británicas que vinieron al Istmo en los primeros días de la construcción del Canal.

Coincidente con el establecimiento del manejo a la derecha en Panamá y la Zona del Canal, se abrió oficialmente al público el 15 de abril de 1943 la Carretera Transistmica que unió las dos áreas terminales del Canal.

1958 – hace 46 años

Un trabajo de reparación urgente en aproximadamente 8.000 pies cuadrados en las losas del piso de la cámara oriental de las Esclusas de Pedro Miguel restringió las operaciones de tránsito por primera vez en 44 años de operaciones del Canal.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá.

Panamá exporta conocimiento

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

Panamá, a través de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aspira a convertirse en líder regional en capacitación del sector marítimo. Para ello la entidad desarrolla alianzas estratégicas que le permitan poner a disposición de la industria regional su experiencia y capacidades en el área de entrenamiento y capacitación.

El capitán Orlando Allard, gerente de Capacitación y Desarrollo de la ACP y ex representante de Panamá ante la OMI, habla en la siguiente entrevista sobre cómo el Canal se prepara para convertirse en protagonista regional a través de su Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR).

¿Qué enfoque le da hoy la ACP a su experiencia en capacitación?

OA- Nuestros esfuerzos en capacitación se centraron por muchos años en preparar a nuestro personal técnico, marítimo, industrial y gerencial para la transición del Canal. Después de ello, cuando completamos el 100% de panameños en las áreas marítimas, reenfocamos el trabajo hacia la capacitación y actualización de los conocimientos. Eso nos permite ofrecer muchos de los servicios externamente; nuestra capacidad excedente la podemos ofrecer a personal marítimo local o al que labora en Centro América, que ha sido nuestro principal enfoque.

Este aspecto se desarrolla más que todo por el interés de los diferentes países de esa región en que les brindemos algunos de los cursos de capacitación que ofrecemos.

¿Ha surgido algún acercamiento en particular?

OA- Sí, surgió un convenio entre la ACP y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), para que a través de esta organización - que agrupa a todos los países centroamericanos- enfocada en la industria portuaria, le brindáramos nuestros servicios de capacitación. Cuando conversamos primeramente con COCATRAM sus principales necesidades estaban dirigidas hacia el programa de actualización y desarrollo de prácticos. Había necesidad de establecer programas de control de contaminación para las costas porque ellos tienen muchos programas que cumplir al igual que Panamá. Sin embargo, últimamente el enfoque de esa necesidad ha sido principalmente hacia el cumplimiento del Código de Protección Marítima, que entra en vigor el 1 de julio. Los países centroamericanos están muy al tanto de cumplir con las exigencias del Código para permitir que el desarrollo portuario generado en los últimos años se mantenga y siga creciendo.

¿Qué necesidades específicas tiene la industria en Centro América?

OA- Una de las primeras acciones que tomamos después de firmar el convenio de cooperación fue realizar un análisis de necesidades de toda el área



centroamericana. Y esto se hizo enviando encuestas puntuales a las autoridades portuarias y a las administraciones públicas para recoger sus necesidades específicas. Recientemente, en Guatemala, les presentamos el resultado de esas encuestas. Tal como lo esperábamos, las empresas portuarias del istmo centroamericano tienen un gran interés por casi todos los cursos que nosotros ofrecemos. Ya tenemos un contrato con el puerto de Santo Tomás de Castilla, en Guatemala, para brindarles cursos de protección marítima. Vamos a desarrollar además cursos de oficial de protección de instalaciones portuarias; y para la Administración Marítima de Guatemala vamos a ofrecer el curso de oficial de protección de la compañía.

Además contamos con otros programas que habíamos comenzado a definir: el programa de prácticos, que se va a impartir en Honduras. Este país también tiene necesidad de programas

de desarrollo de prácticos y allí también tenemos previsto trabajar con el programa de control de contaminación.

¿Qué ventajas comparativas ofrece Panamá?

OA- Es una gran ventaja para la industria marítima del área contar con un centro de capacitación como el que tiene Panamá en su Canal. El lugar más cercano para obtener capacitación de este nivel es Miami (EE.UU.). Esa opción involucra gastos de transporte mayores; además el costo de la capacitación es mucho más alto en comparación con los nuestros, dado que perseguimos también contribuir con el desarrollo de la región. Aparte de todo esto, nuestros clientes cuentan con el aval del Canal de Panamá, cuya experiencia es profunda en este campo. Y a ello hay que añadirle que nuestras operaciones de Capacitación y Desarrollo están certificadas bajo la norma mundial de calidad ISO 9001

versión 2000. Todos nuestros instructores son prácticos o capitanes de remolcadores. Contamos además con el aval de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y cumplimos los requerimientos de modelos diseñados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

¿Con qué herramientas cuenta la ACP para respaldar sus programas de capacitación?

OA- En el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) contamos con la infraestructura y el personal requerido para este tipo de capacitación. Ahora tenemos tres simuladores: uno de 360 grados, otro de 150 grados y un simulador de remolcadores. Los tres se pueden integrar, de manera que los tres oficiales puedan verse uno a otro e interactuar, que es uno de los propósitos principales de este tipo de capacitación.

Aparte de esto, tenemos el simulador de respuesta de emergencias. Este es un sistema al que llamamos de crisis porque integra cualquier tipo de emergencia: temblores, inundaciones, contaminación por derrame, emergencias que van mucho más allá de lo que puede suceder en un buque o en una instalación portuaria. A este sistema se le han integrado módulos dirigidos a la protección marítima en los puertos.

Vale señalar que el centro de simuladores es una herramienta más de capacitación. Nunca va a reemplazar la capacitación práctica en el campo. Contamos con la ventaja de que aparte del Centro de Simuladores tenemos toda la operación del Canal que nos sirve de escenario para muchas de las capacitaciones prácticas. Un caso específico es el buque escuela Atlas, la nave que desde hace muchos años dedicamos específicamente a este tipo de servicio.

¿Cómo ha respondido la industria marítima local?

OA- A diario panameños y extranjeros que laboran en Panamá vienen a capacitarse. De nuestros servicios pueden participar por ejemplo todos los capitanes de las embarcaciones menores que trabajan en las entradas del Canal, o de embarcaciones que llegan aquí a hacer algún tipo de trabajo: hablamos de capitanes, de oficiales, de los ingenieros, de los marinos que trabajan en estas embarcaciones. En cuanto a los cursos de protección marítima interviene otra audiencia.

Ofrecemos el curso de oficial de protección de la instalación portuaria el cual involucra al personal que trabaja en los puertos. Esa capacitación tiene varios niveles: uno más avanzado para las personas que vayan a llevar la responsabilidad y uno general para todo el personal que trabaja en la instalación portuaria porque el Código de Protección Marítima exige que todo el personal esté capacitado. En fin, todo este esfuerzo busca situar a Panamá, a través de su Canal, entre los primeros lugares en cuanto a capacitación en la región.



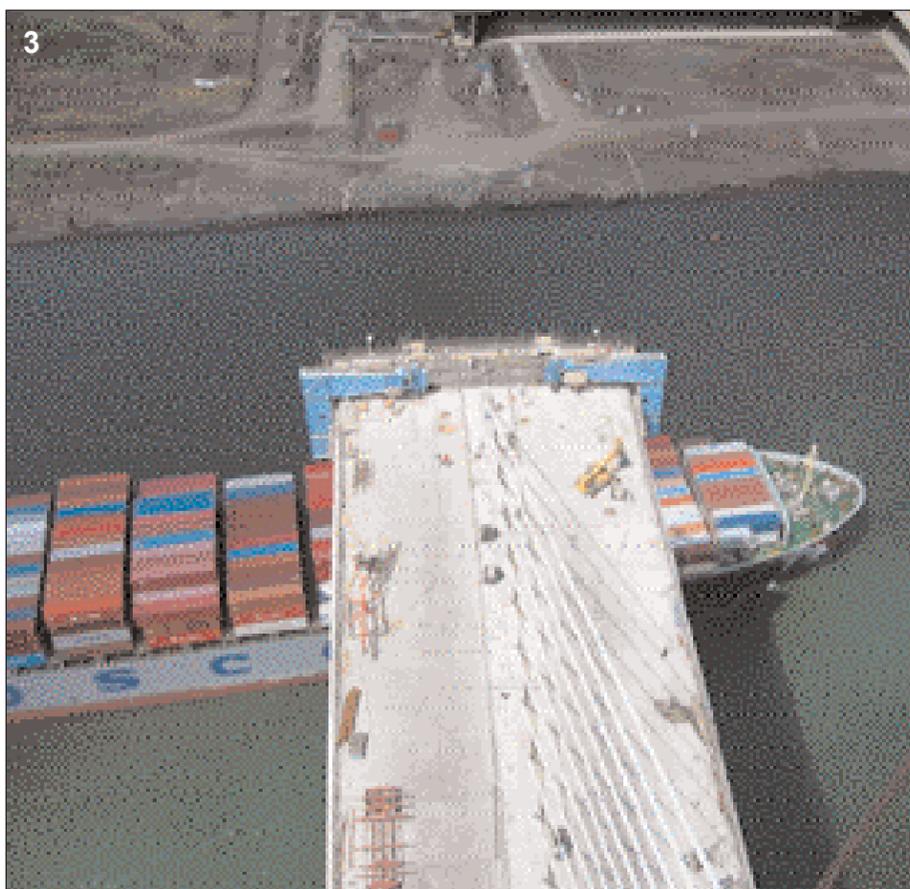
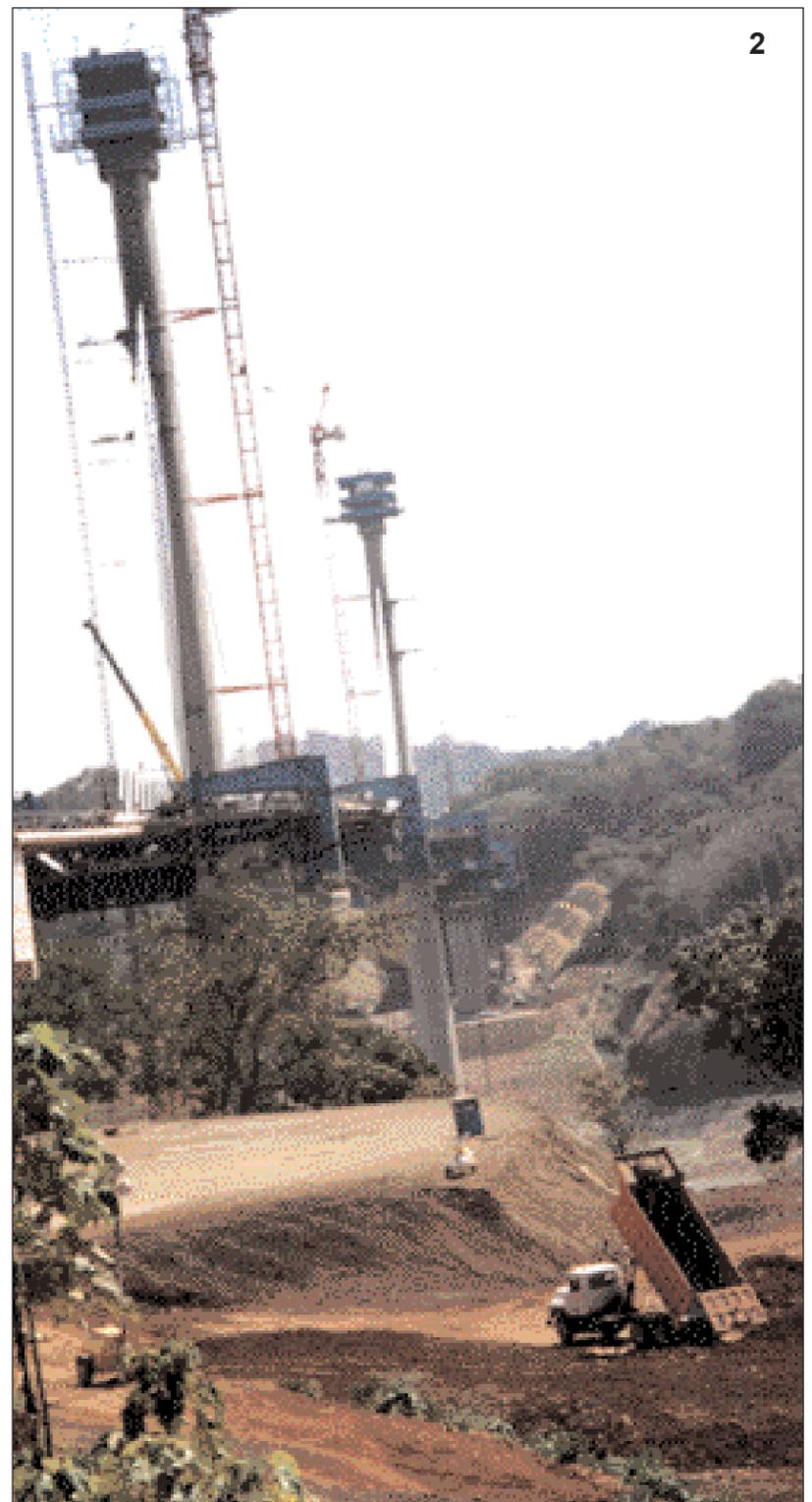
El Canal en imágenes

Reparación de remolcador en los Astilleros Industriales (1): Mauricio Vivies, armador de embarcaciones

Nuevo puente sobre el Canal (2): Venicio Terán, esclusas de Pedro Miguel

Nuevo puente y buque (3): Octavio Franco, ingeniero estructural, División de Ingeniería

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.



Constancia de seguridad marítima

Armando De Gracia



De izq. a der.: Jaime Owens, Rodrigo Cigarruista, Fermín Caballero; Sergio Rodríguez; Alberto Alemán Z., Jerry Salazar, Antonio Michel, Alex Weisselberg (ABS), Juan H. Díaz y Sergio Ostornol (ABS)

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá aseguró el cumplimiento de las exigencias del nuevo Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS por su sigla en inglés), mediante constancia de la empresa American Bureau of Shipping Consulting, subsidiaria de la American Bureau of Shipping (ABS).

Esta constancia significa que el Canal cumple con las nuevas normas establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyo objetivo es asegurar medidas de protección marítima para minimizar los riesgos de incidentes que afecten la

seguridad de los buques o las instalaciones portuarias. Las normas fueron incorporadas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS, por su sigla en inglés) en diciembre del 2002 y se implementarán a partir del 1 de julio de este año.

La constancia fue recibida por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta de manos de Alex Weisselberg, vicepresidente para Latinoamérica de la firma consultora American Bureau of Shipping Consulting. “Esta constancia es una muestra del compromiso de la ACP de realizar de manera segura un trabajo que es vital para las economías del mundo”, comentó Weisselberg.

Por su parte, el Administrador de la ACP resaltó la misión del Canal de contribuir con el bienestar del país. “La misión y visión del Canal es ser líder en la industria marítima. La seguridad es uno de los elementos más importantes para nosotros y la mantenemos con los más altos estándares gracias al trabajo en equipo y la dedicación de los trabajadores panameños. Estamos orgullosos que sea Panamá uno de los primeros en dar este paso”, comentó Alemán.

Esta constancia es producto de la planificación y el seguimiento en la ejecución del plan de seguridad del Canal y de la continua evaluación interna por parte de expertos externos del Canal y de todas las instituciones de

seguridad del Estado y de la Autoridad Marítima de Panamá.

También es importante resaltar la participación de los colaboradores de la División de Protección del Canal, liderados por Antonio Michel, y de la División de Capacitación y Desarrollo, liderados por el Capitán Orlando Allard, quienes con su aporte lograron que la ACP pudiera recibir esta importante aprobación aproximadamente dos meses antes de la fecha de implementación requerida por la OMI.

De esta forma, el Canal demuestra su compromiso de ofrecer a la comunidad marítima internacional y a sus clientes y usuarios un servicio seguro y eficiente que redunde en beneficios para el país.

Tierra

En el universo los humanos
sólo tenemos un planeta*

* *Cuidemos sus recursos*

