

Año de logros extraordinarios

Con un nueva marca histórica en cuanto a su desempeño en seguridad, el Canal cerró su Año Fiscal 2004 durante el cual incrementó también sus aportes al Tesoro Nacional. Todos estos logros son resultado del compromiso y la dedicación de los hombres y mujeres que operan, administran y cuidan el activo más valioso del país. Abajo, pasacables en acción. ◆ 3

Néstor Ayala



Mil horas con el Artes y Oficios



Funcionarios del Canal comparten un objetivo con artesanos.

PAG>6

Gatún y la navegación en el Canal



La profundización del lago garantizará el suministro de agua por muchos años.

PAG >9

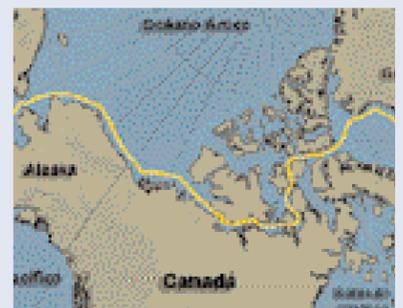
Visitan el Canal



Más de cuatro mil panameños llegaron al Canal durante el AF 2004

PAG >3

Un mito sobre el ártico



Las inversiones requeridas para hacer posible la ruta desalientan la idea.

PAG >5

CORRESPONDENCIA

Ingeniero
Alberto Alemán Zubieta
Administrador

Estimado Ing. Alemán:

El 17 de septiembre de 2004 la población panameña fue afectada por un desastre natural causando inundaciones donde miles de panameños residentes en el área de Panamá Este fueron afectados sufriendo pérdidas de familiares, viviendas, enseres y bienes materiales, causando dolor, desesperanzas, angustias y traumas. Ustedes, con esa gran sensibilidad humana, sin egoísmo, y desinteresadamente, brindaron su colaboración a las instituciones gubernamentales y en este caso al Ministerio de Obras Públicas.

Quiero dejar constancia de nuestro agradecimiento, tanto personal como de nuestro equipo de trabajo a ustedes y al personal que labora en la Autoridad del Canal de Panamá por tan loable acción demostrada, en beneficio de los miles de panameños que vivieron momentos de angustia.

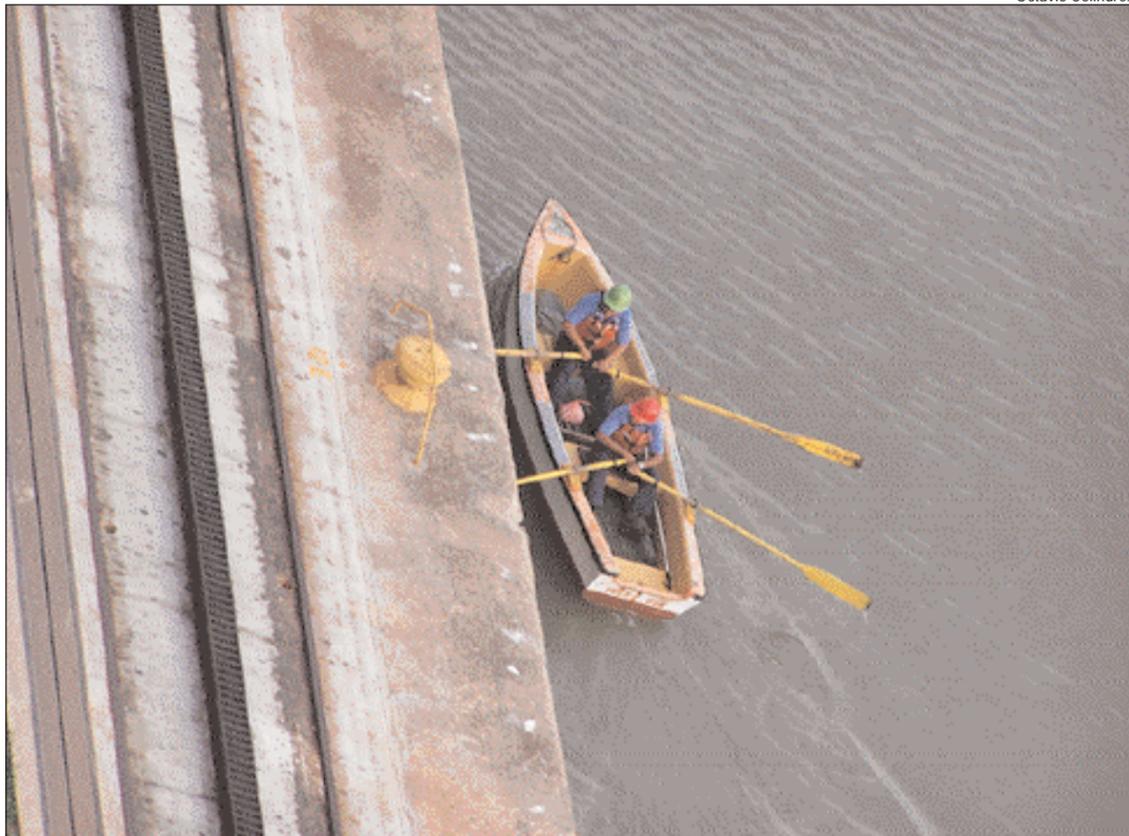
Los felicito y exhorto a continuar con el espíritu altruista que siempre los ha caracterizado.

Con muestras de nuestra consideración y aprecio,

Lic. Carlos Alberto Vallarino
Ministro de Obras Públicas

La foto

Octavio Colindres



Vista aérea . . . desde un buque.

De la Administración

Rendición de cuentas

Lo que no se mide, sostiene la filosofía gerencial en boga, no existe. El principio es aplicable al concepto de la transparencia en lo relativo a la rendición de cuentas que la ACP hace de sus acciones a la opinión pública nacional.

Ello explica que a través de sus órganos de divulgación - El Canal al Día, programa que se emite por diferentes canales de TV, y El Faro, que dos veces al mes se inserta en los medios impresos de mayor circulación- la entidad informe de manera permanente al país sobre su quehacer cotidiano. En tal sentido la ACP reconoce y privilegia en la información un instrumento que permite al ciudadano panameño, accionista de la empresa, auditar la gestión de ésta con elementos de referencia que puedan ser medidos.

Y además de medidos, cuantificables. Tal es el caso de los muchos logros alcanzados por la entidad durante el año fiscal recién concluido, y de los cuales la ACP rinde cuentas en esta edición.

Así, al tiempo que los aportes de la vía al Estado registran cada año incrementos sustanciales, llamados a impactar las inversiones públicas para impulsar el desarrollo nacional, la entidad supera sus propias marcas de desempeño en áreas que, como la seguridad en sus aguas, confirman la capacidad de los panameños para operar una ruta estratégica del comercio mundial.

La información al servicio de la rendición de cuentas para que el ciudadano audite. De eso se trata.

La información al
servicio de la
rendición de
cuentas para que
el ciudadano
audite.



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo Quirós

Alfredo Ramírez Jr.

Abel Rodríguez C.

Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta

Administrador

Manuel E. Benítez

Subadministrador

Stanley Muschett I.

Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.

Gerente de Comunicación y Medios

Maricarmen Sarsanedas

Jefa de Información

Myrna A. Iglesias

Editora

Redacción

Ariyuri Mantovani

Manuel Domínguez

Octavio Colindres

Julieta Rovi

Maricarmen de Ameglio



El Canal al Día

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

FETV Canal 5 Lunes, 8:30 p.m.	Telemetro Canal 13 Sábados 8 a.m.	RTVE Canal 11 Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.
----------------------------------	--------------------------------------	---

Marca histórica de seguridad

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

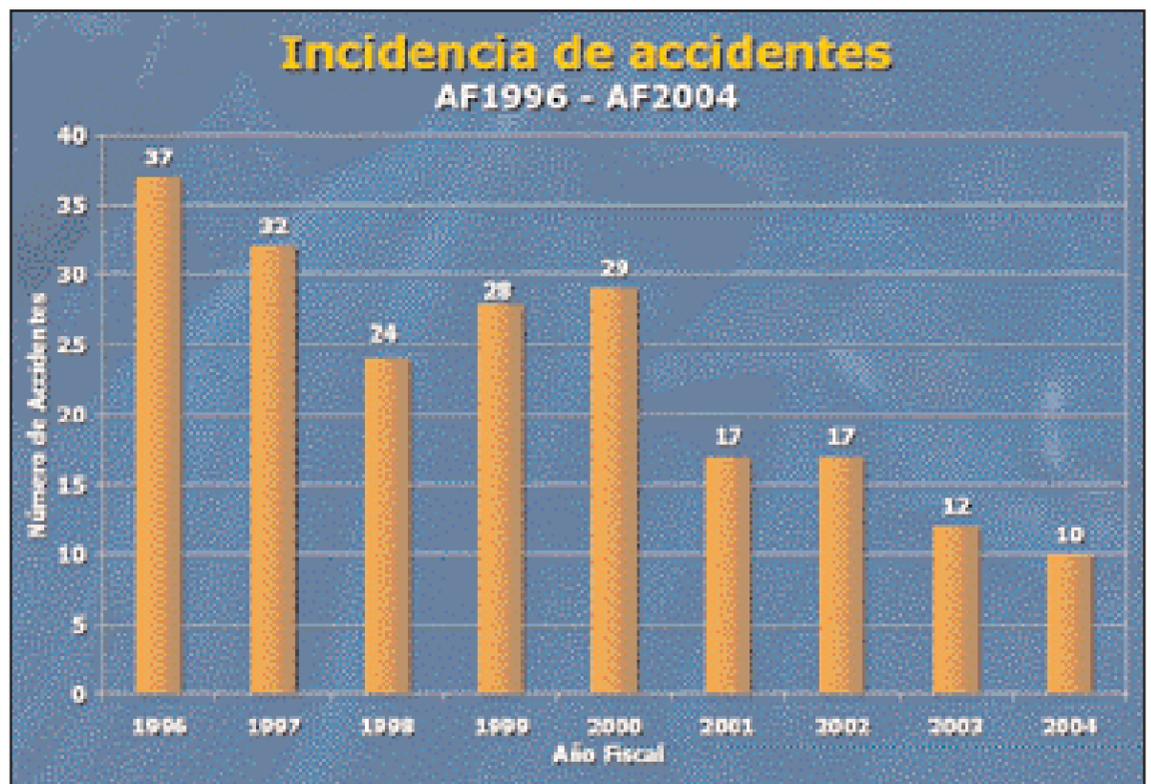
La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció el establecimiento de una marca histórica en materia de accidentes en sus aguas: 10 accidentes durante el Año Fiscal 2004; dos menos que lo registrado el año fiscal pasado (2003).

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, recordó que la administración panameña ha roto todas las marcas de seguridad en la historia de la vía. Así, sucesivamente durante los años 2001 y 2002 sólo se registraron 17 accidentes dejando largamente atrás récords establecidos en los años 1919 y 1921 durante los cuales el Canal operaba únicamente en horas del día y cuando en promedio sólo se registraban apenas 2,500 tránsitos al año.

Alemán Zubieta expresó su satisfacción por el logro e indicó que ello solo es gracias al empeño y al compromiso que los panameños dedican al manejo del Canal. "Sin duda que esta es una marca histórica. Y es también la confirmación de que el Canal es operado con responsabilidad y especialmente con mucha dedicación de parte de los hombres y de las mujeres que a diario hacen posible alcanzar estos logros", subrayó.

Cabe destacar que el término accidente representa en la ACP un incidente ocurrido en aguas del Canal que se considere lo suficientemente importante para reportar y ser objeto de investigación por la Junta de Inspectores de la entidad.

El número de incidentes para el año fiscal que acaba de terminar (2004) es especialmente significativo, dado el incremento en el tránsito de buques. Según



Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP, este logro cobra aun más relevancia ya que se da a la vez que el Canal muestra un aumento en tránsitos de 13,154 durante el año fiscal 2003 a 14,035 en el año fiscal 2004. El aumento se observa principalmente en los buques Panamax, que registraron un crecimiento de 592 tránsitos equivalentes a un 12.5% más en comparación con el

año pasado.

En opinión del Ing. Quijano la obtención del nuevo récord de seguridad se puede atribuir a una combinación de factores, entre ellos: los proyectos de modernización del Canal y sobre todo, al personal, que desempeña su trabajo con responsabilidad, orgullo, motivación y sentido de equipo.

Vienen al Canal

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Leer que el 31 de diciembre de 1999 el Canal de Panamá pasó a manos panameñas es completamente distinto a abordar un barco y cruzar las esclusas. Es muy diferente. Saliciano Garay Pineda, estudiante del Colegio Secundario de Kankintú en Bocas del Toro, lo expresa: "Lo que más me ha gustado fue el viaje en el barco. Nunca había visto una esclusa. Sólo había escuchado hablar y visto la figura del Canal y hoy he visto cómo se llenaba de agua y se nivelaba para que el barco pudiera transitar".

Por eso se estableció El Canal de Todos, un programa educativo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) con el apoyo del Ministerio de Educación para que aquellos que no conocen la vía acuática puedan verla y palparla. Así lo hacen. Desde el buque Atlas en su paso por las esclusas de Miraflores; los visitantes tocan las paredes de la cámara que aloja al barco antes de que pase al siguiente nivel para reanudar el viaje.

Durante el año fiscal 2004, como parte de este programa educativo, 4.286 personas, divididas en grupos de entre 70 y 90, entraron al edificio de la Administración del Canal, visitaron el Monumento a los Mártires del 9 de enero e hicieron un recorrido parcial por el Canal a bordo del Atlas.

Para muchos de los participantes, fue la primera vez en un recorrido similar. Un 78.7% visitaba por primera vez el Monumento a los Mártires del 9 de enero, un 75.9% hizo su primer tránsito en el Canal de Panamá, y un 67.4% visitó el



Estudiantes de Kankintú de Bocas del Toro (arriba) y Macaracas (abajo) han tenido la oportunidad de vivir de cerca la experiencia del Canal. A la derecha, la alegría de "tocar" el Canal.



edificio de la Administración por primera vez.

Fue también el primer tránsito por la vía acuática para Marcelina Chávez de Arosemena, madre de Ascanio Arosemena, primer mártir de los incidentes del 9 de enero de 1964.

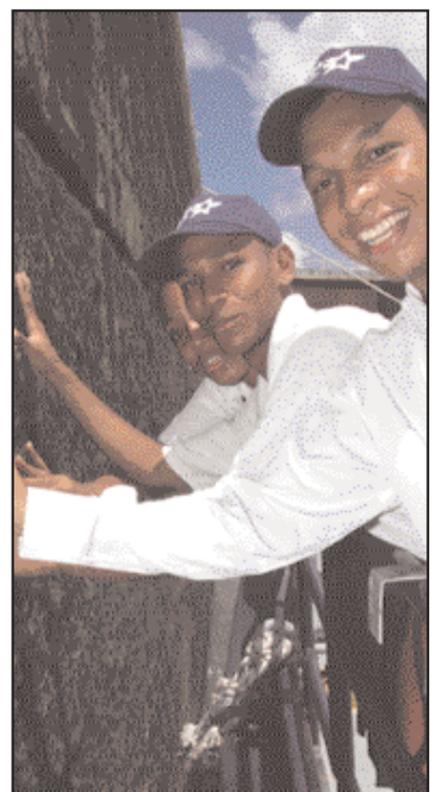
En aquel recorrido Marcelina acompañó a los antiguos compañeros de su hijo, la generación institutiva de 1964.

"Me siento demasiado maravillada de ver tantas cosas. Dios hubiera querido que mi hijo lo hubiera visto", dijo emocionada.

Y todos participaron

Entre febrero y septiembre de este año se desarrollaron 41 giras de El Canal de Todos en las que participaron 3.408 invitados. De este total, el 65% fueron estudiantes de colegios secundarios y universidades; 16% fueron docentes de todo el país; y el 19% restante fueron asociaciones y grupos de interés.

En estas jornadas educativas participaron estudiantes de todas las escuelas de educación media dentro de la Cuenca Hidrográfica del Canal de provincias como Coclé, Colón, Panamá Este y Panamá Oeste, cumpliéndose uno



de los objetivos principales de este programa.

El mismo programa permitió en el 2003 que más de 700 profesores de geografía e historia de todo el país palparan las realidades del Canal del que hablan en sus aulas de clases.

Este acercamiento masivo para conocer la vía acuática reafirma el nombre del programa "El Canal de Todos", porque se trata de que una gran cantidad de personas, en especial los jóvenes, visiten el Canal, administrado por los panameños desde hace cuatro años.

Lecciones del año fiscal 2004

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

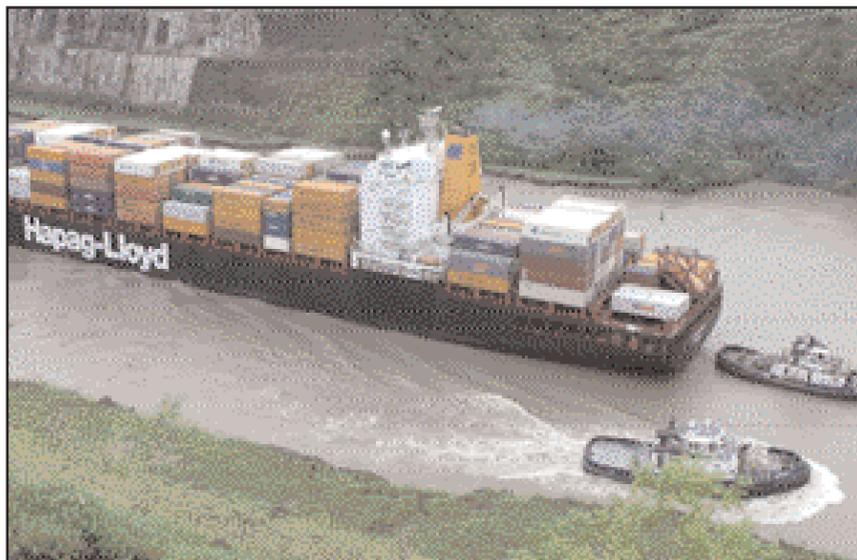
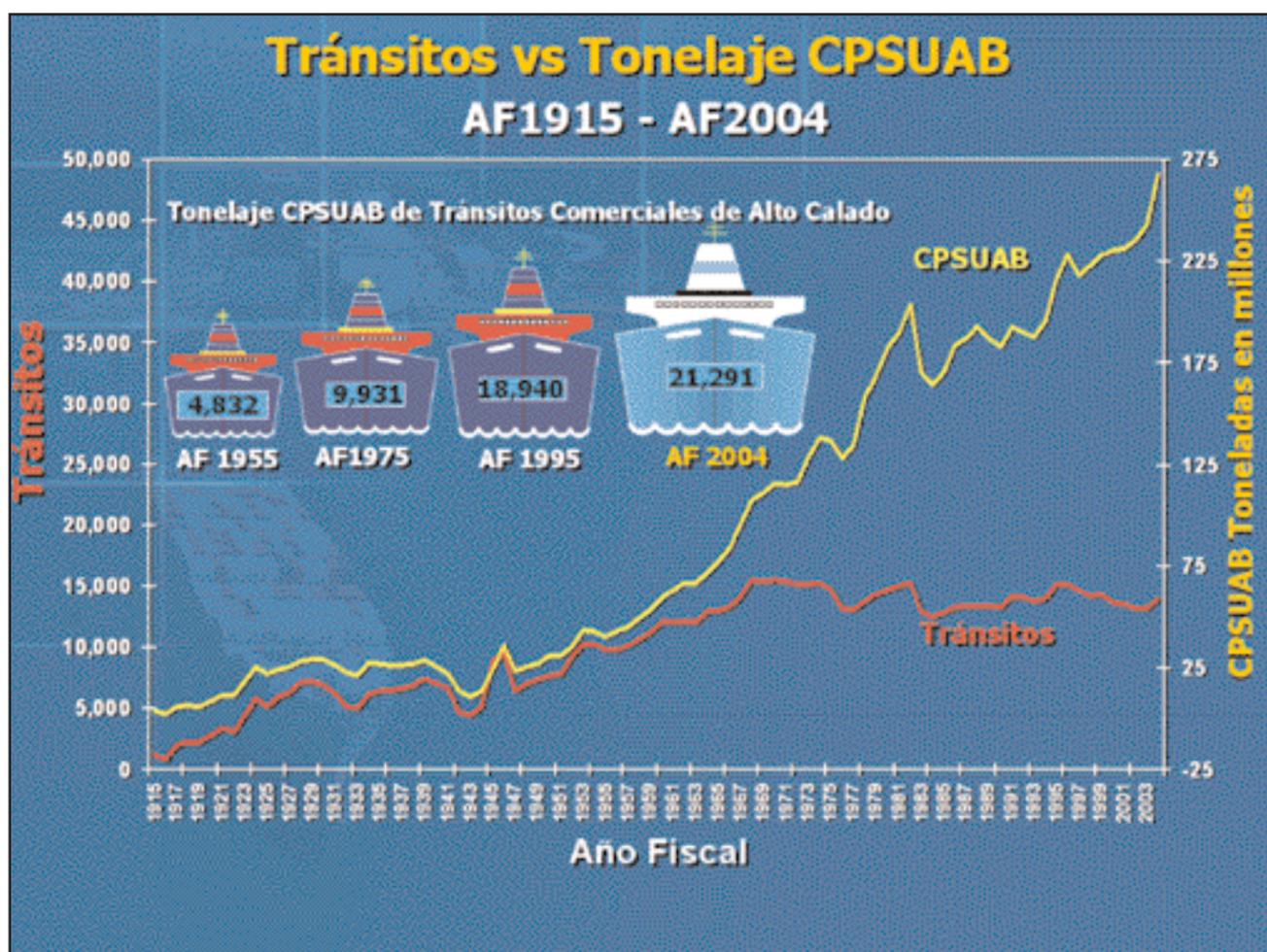
El Año Fiscal 2003-2004 trajo al Canal buenas noticias. Una de las mejores fue haber sobrepasado la marca de los mil millones de dólares en ingresos totales. Ello supuso, al mismo tiempo, una mayor dedicación de la fuerza laboral en mantener la calidad del servicio que presta la vía acuática. El ingeniero Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) cuenta desde su perspectiva, en entrevista con El Faro, cómo fue el pasado año fiscal y qué se espera para el que acaba de iniciar el 1 de octubre.

¿Cómo se explica el aumento de carga transportada y tonelaje CPSUAB en el AF 2003-2004?

Si nos remontamos al año 2001, el segmento de los buques graneleros era el principal en carga y tonelaje CPSUAB (Canal de Panamá, Sistema Universal de Arqueo de Buques). Ese segmento ya venía mostrando un decrecimiento en comparación con el de portacontenedores desde hace varios años. En el 2002 los portacontenedores sobrepasaron a los graneleros en tonelaje CPSUAB y la tendencia para ambos se mantuvo aún para el 2003. En el 2004 hemos presenciado, no solo un crecimiento sostenido del segmento de contenedores sino que a su vez se ha dado un repunte en el segmento de los graneleros por la carga que va desde el Golfo de Méjico hacia China, y de carbón metalúrgico hacia Japón, desde la costa este de los EEUU. De manera similar hemos percibido un aumento sustancial en los tanqueros que también habían sufrido una baja en los últimos años pero que en este año vio el resurgimiento de la actividad petrolera tanto en Venezuela como en Ecuador. A esta demanda también se sumó un aumento importante en tránsitos y tonelaje del segmento de buques de pasajeros. Al cierre del año fiscal 2004 hemos registrado más de 12,518 mil tránsitos de alto calado en comparación con los 11,725 del año pasado, y de éstos el 42.6% han sido Panamax (tamaño máximo que puede acomodar las esclusas actuales) dando como consecuencia un aumento sustancial en toneladas CPSUAB, 266.7 millones versus 242.5 millones el año pasado. Las cifras para el total de tránsitos son 14,035 en el AF2004 y 13,154 en el AF2003.

¿Qué observa en el futuro inmediato?

Vemos buenas perspectivas para los próximos años. Cada vez que hablamos con nuestros clientes del segmento de contenedores nos indican que tienen interés en añadir nuevos servicios semanales a través del Canal. Cada servicio puede representar alrededor de 4 millones de toneladas anuales. Vemos en el área de contenedores una tendencia fuerte de crecimiento siempre y cuando el canal mantenga un buen nivel de servicio medido en términos de seguridad, en tiempo en aguas del Canal



y la habilidad de poder garantizar un tránsito en la fecha que exige el cliente. Igualmente observamos que los tanqueros y graneleros también parecen indicar que seguirán aumentando en cuanto a tránsitos y tonelaje CPSUAB a través de la vía.

¿Hay posibilidades de que la competencia capitalice lo que comienza a delinarse como falta de capacidad?

No estamos en una situación de monopolio. Competimos primordialmente contra el sistema intermodal norteamericano en la ruta del Este de Asia hacia la costa Este de los EEUU, ya que ese sistema ofrece una ventaja en ahorro de tiempo de 10 a 12 días. Igualmente tenemos al Canal de Suez, un importante actor que todavía no ha logrado competir con nosotros directamente, al menos en lo que se refiere a la Costa Este de EU y en cuanto al segmento de portacontenedores debido a que nuestra ruta ofrece un ahorro en tiempo, y el tiempo es dinero. Sin embargo tenemos que observar con

cautela el uso que las navieras puedan darle a los buques PostPanamax de mediano tamaño (entre 5,200 y 7,000 TEU's), cuando los de 8,000 a 10,000 que están en construcción empiecen a desplazar a los de menor tamaño, del servicio de la ruta noreste de Asia a la costa oeste de los EEUU (Los Angeles/Long Beach, Portland, Seattle/Tacoma, etc.). Es posible que estos buques los empiecen a utilizar en la ruta del noreste de Asia a la costa este de los EEUU vía el Canal de Suez, pero en servicio expreso, o sea sin ninguna parada antes de llegar a la costa este de los EEUU. Aunque el Canal mantiene una ventaja en tiempo sobre el canal de Suez para servir a los puertos de la costa este, las economías de escala de estos buques más grandes que pueden llevar hasta un 75% más que un Panamax. Esto constituye un potencial riesgo para el Canal de Panamá ya que en estos momentos hemos logrado capturar un 34% de esa ruta mientras que Suez solo ostenta un 1% y el resto es del Sistema Intermodal norteamericano. También es evidente que el Sistema Intermodal norteamericano también está sufriendo

de congestiónamiento lo que hace que nuestra ruta y la de Suez se conviertan en opciones reales y es aquí en donde tendremos que competir fuerte para lograr capturar más de ese mercado mediante una oferta de servicio de la más alta calidad, confiabilidad y competencia.

¿Qué hacer hoy frente a esa realidad?

De manera estratégica estamos enfocando todos nuestros proyectos de modernización y mejoras a nuestros procesos para lograr mayor capacidad a corto y mediano plazo que le garantice a nuestros clientes un servicio de calidad y justo a tiempo. Igualmente buscamos ofrecer algunos nuevos productos como el permitir el tránsito de buques con un calado de 40.5 pies, un pie más de lo que se ofrece en estos momentos; además estamos considerando aumentos en el número de cupos de reservaciones y flexibilización de sus reglas, todo esto con el claro propósito de agregarle más valor a nuestra ruta. Con este norte operativo y de mercado seguiremos capturando una parte importante de la demanda que existe, sin embargo estamos conscientes que los segmentos de línea que son los que más ingresos están aportando al Canal y por ende al Estado, son los más exigentes de la industria y para ello tenemos que continuar generando más capacidad. Es por ello que como parte del Plan Maestro, que ya incluye las mejoras que he mencionado, éste propone la posibilidad de la construcción de un tercer juego de esclusas que le dé un impulso significativo en capacidad y confiabilidad que tanto necesita el Canal para seguir capturando mercado y las divisas que tanto benefician a nuestro país por las próximas décadas.

Los mitos de la ruta Ártica



Julio Villalobos

He leído algunos artículos que en el fondo plantean que la posible apertura de la ruta Ártica (por efectos del deshielo del Polo Norte) significará el fin de las posibilidades futuras de Panamá como ruta marítima. Lo cierto es que hasta hoy, de acuerdo con evidencia científica, las posibilidades de que se genere un alto tráfico marítimo por el pasaje Noroccidental descansan más en la imaginación de Hollywood que en la realidad. Veamos porqué.

Para empezar, aún entre las más respetadas comunidades científicas hay desacuerdos profundos en cuanto a la situación real del Ártico. Según el doctor Rick Lee, director de aplicaciones para el Instituto Canadiense para Estudios Climáticos, los datos en los que tradicionalmente se basaron las proyecciones de deshielo, tomados de investigaciones submarinas, no parecen ser hoy muy precisos.

Según Lee, tales observaciones submarinas, analizadas con modelos actuales, indican que solamente se ha registrado un deshielo del 3% en cada década los últimos 30 años, una medida considerada dentro del desarrollo natural en Ártico. El científico plasmó en un ensayo para la Comisión Polar Canadiense su escepticismo en el sentido de que el deshielo sea lo rápido que una corriente se ha empeñado en hacer notar.

El asunto se complica cuando tratamos de entrar en detalle de lo que sería la navegación en el Ártico. Desde la visión de Gary Sidoc, del servicio canadiense de Guarda Costas en la región Ártica y Central, ciertamente hay consenso en cuanto a que la cobertura de hielo en el Ártico ha estado disminuyendo, principalmente producto del aumento de las temperaturas (calentamiento global).

Pero decir que por esto en 10 o 20 años se generará una ruta marítima comercialmente sustentable es, por lo menos, exagerar.

Sidoc, responsable de los rompe-hielos canadienses, indicó a la prestigiosa revista marítima Fairplay que aun cuando el deshielo permita tránsitos en cierta época

del año los barcos tendrán que lidiar con enormes peligros. El caso es que "si el hielo de primer año se desintegra, entonces un peligro mayor se presentará para la navegación: el denominado hielo-multi-años (multi-years-ice)". El mayor temor de las tripulaciones marítimas que trabajan en el Ártico en misiones científicas es enfrentarse al hielo multi años, ya que es extremadamente sólido, tanto como el concreto estructural.

"Hemos visto todo tipo de personas haciendo mapas que muestran rutas marítimas más cortas desde Asia a través del Ártico y hacia Europa, todas con grandes proyecciones de crecimiento. Vemos eso con un ojo de incredulidad; una vez que lo miras desde la perspectiva del comercio, los números empiezan a caer rápidamente. Seríamos afortunadas si tuviéramos un tránsito al año", planteó el científico Gary Sodic.

Hasta el momento, la industria marítima no ha mostrado ninguna prisa por moverse hacia el Ártico, ni siquiera. "Lo que hemos visto son numerosas incursiones dentro del Ártico, pero no tal cosa como tránsitos", indicó Sidoc. Otras limitantes, como el Acta para la Prevención de Contaminación en el Ártico, por ejemplo, prohíbe el paso de cierta carga líquida como petróleo o sus derivados. Con toda seguridad, añade el científico, "no vamos a estar viendo cientos de barcos transitando el pasaje Noroccidental, aun cuando tengamos áreas libres de hielo durante algunos periodos de la temporada".

Las inversiones que requerirían los buques para sortear las condiciones del Ártico tampoco son alentadoras a la actividad comercial: cascos dobles de gran resistencia y naves rompe-hielo como escoltas, por citar algunas (para que tengan una idea de los costos, Canadá, la potencia mundial más interesada, solo tiene cinco naves rompe-hielos). Ello dispararía los seguros a la carga, lo que a su vez hace subir los fletes.

El Estudio del Impacto Climático en el Ártico, tal vez el más serio intento por determinar la situación real en el Polo Norte, entregará en noviembre próximo un documento de mil 800 páginas. Su presidente, el doctor Robert Corell, dijo

hace unos meses que los resultados preliminares del estudio muestran que no será hasta el año 2050 que la ruta Norte podría comenzar a ser considerada para cierto tipo de navegación... aunque solamente 100 días del año.

Lo que busca hoy la industria marítima es confiabilidad al menor costo: que la carga llegue a su destino según lo programado y sin inconvenientes. En este sentido, es poco lo que la ruta Ártica podría ofrecer en materia de seguridad: se trata de un paso de gran riesgo, desprotegido y vulnerable incluso a acciones terroristas.

Otro ingrediente que está por dilucidar es el tema político entre Canadá y Estados Unidos por la soberanía del Ártico. Por años Canadá ha reclamado como suya esta parte del mundo. Sin embargo, Estados Unidos ha disputado esto e incluso ha tomado pasos para desafiarlo: en 1969, con la ayuda del rompe-hielos Polar Sea, hizo navegar al tanquero Manhattan sin comunicárselo a Canadá. Obviamente este es un asunto que entraña mucho contenido político (no olvidemos que Rusia también tiene intereses en el área). No en vano los principales impulsores de la ruta Ártica son organismos de corte estratégico o militar.

Cierto es que este tema de la ruta Ártica, visto sensacionalistamente, podría ser vendido como catastrófico para Panamá y su Canal. Creo no obstante que lo responsable es verlo en su justa proporción; y para ello es preciso debatir antes que nada las consecuencias que el calentamiento global, el deshielo de los polos y el cambio climático tendrían sobre nuestro país, especialmente en términos ambientales y sobre todo en otros sectores importantes del país (por ejemplo, las posibles inundaciones, efectos en la agricultura y en la pesca). Siempre habrá quien plantee competencia, especialmente en torno a Panamá como ruta marítima de importancia mundial. Somos los panameños los responsables de buscar, hoy, el verdadero sentido de esa nuestra posición geográfica y evitar distraernos con las cortinas de humo que de vez en cuando lanzan los grandes intereses.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

Normas internacionales de contabilidad 2001: texto completo de las Normas Internacionales de Contabilidad y las Interpretaciones SIC existentes a 1 de enero de 2001 / Suárez Arana, Jorge; International Accounting Standard Committee Foundation. London: International Accounting Standards Committee, 2001. 1799 p.

Contiene las normas internacionales de contabilidad bajo un organismo conocido por IASC.

Metrología: manual de implementación: normalización y control de calidad ANSI/ISO/ASQC Q9000 / C. Robert Pennella. México, Limusa: Noriega Editores, 2002. 180 p.

Proporciona un sistema paso a paso para el establecimiento, mantenimiento y documentación de un sistema de calibración eficaz. Ayuda en la adaptación de mejores métodos para comunicar las ventajas que puede obtener la gerencia al invertir en los recursos adecuados.

Calidad, modelo ISO 9001. Versión 2000: implantación, certificación, transición, auditoría y acreditación / Albert Badia Jiménez. Bilbao: Deusto, 2002. 394 p.

Describe desde un punto de vista práctico las acciones necesarias para implantar un sistema de gestión de la calidad según la Norma ISO 9001: versión 2000. Expone el entorno político y organizativo de la calidad.

Teorías de la personalidad / James Fadiman, Robert Frager. 2a. ed. México, D.F.: Oxford University Press, 1998. 624 p.

Plasma el análisis de la personalidad más apropiado, accesible y amplio que se dispone en la actualidad. Proporciona una amplia explicación de los modelos de personalidad elaborados por tres disciplinas psicoespirituales: el yoga, el budismo zen y el sufismo.

ABC del Agua

El agua es un recurso vital de nuestro planeta. La mayor parte de las actividades humanas demandan el uso de agua dulce. Sin embargo tan sólo el 3% del agua que está presente en nuestro planeta es dulce o fresca, de los cuales el 70% se encuentra en los casquetes polares, el 29% en acuíferos subterráneos, algunos inaccesibles para su extracción y en la humedad del suelo, y el 1% del agua dulce restante, en fuentes superficiales (ríos, lagos, lagunas, arroyos, etc.). Como resultado de este balance contamos con menos del 1% del agua total del planeta disponible para su uso. El ahorro del agua en cantidad contribuye a preservar la calidad del recurso.

Mil horas con el Artes y Oficios

Armando De Gracia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Hace aproximadamente 16 meses un grupo de estudiantes del Colegio de Artes y Oficios Melchor Lasso De La Vega visitó el Canal de Panamá, invitado por el programa educativo El Canal de Todos. Durante esa visita fueron recibidos por exalumnos artesanos quienes compartieron con ellos sus experiencias y cómo los conocimientos adquiridos en el plantel les habían servido en su trabajo como profesionales.

A partir de ese momento un grupo de egresados del Artes y Oficios emprende la tarea de devolver a su alma mater el brillo y prestigio que por años la caracterizó y crear conciencia en los estudiantes de que el país necesita que ellos se preparen profesionalmente. La tarea consiste en dictar clases especializadas de manera voluntaria, siempre teniendo como base el trabajo que se realiza dentro de los talleres de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El pasado sábado 25 de septiembre se cumplieron mil horas de gestión en apoyo de los estudiantes del Artes y Oficios. Durante estas mil horas unos 40 trabajadores canaleros han ofrecido de manera voluntaria su experiencia y conocimientos a los estudiantes de segundo ciclo, con el propósito de que aprendan más sobre cómo se trabaja en el Canal.

Los talleres se desarrollan con la participación de estudiantes y profesores. Luego los grupos se dividen y visitan los talleres en la ACP, reforzando los conocimientos que han adquirido en las aulas y durante las sesiones especiales.

El proyecto piloto fue ideado por José Northover, mecánico de la sección de teléfonos, en conjunto con Víctor Mendoza, Críspulo Ruiz, José Chirú y Jorge Mason. Otro colaborador de este



Los jóvenes artesanos participan con entusiasmo de las visitas a instalaciones del Canal para conocer lo que antes han estudiado en las clases teóricas dictadas por trabajadores de la ACP comprometidos con el proyecto.

proyecto educativo es Enrique Guevara, de la sección de Seguridad, quien ha ofrecido seminarios sobre primeros auxilios, resucitación cardiopulmonar y manejo defensivo a unos 50 profesores del plantel.

Abel Cevallos, rector del Colegio, afirma que este proyecto es importante para los estudiantes porque les servirá en el futuro. También habló del compromiso y entusiasmo de los jóvenes por asistir a los seminarios cada sábado.

La asistencia sabatina, según Cevallos, "la pedimos como un requisito al estudiante que está por graduarse para que el día de mañana haga su práctica profesional en la ACP, porque con ello estamos preparándolos para su vida futura".

Esta no es la única labor que el equipo de Northover lleva adelante. Además



tienen un objetivo más ambicioso: ofrecerles un salón de teoría, un remodelar un edificio en el colegio para laboratorio y una biblioteca técnica.

El Canal y su Cuenca

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Quinientos setenta y siete estudiantes (577) de nivel primario en doce centros escolares ubicados en las subcuencas de los ríos Gatuncillo y Boquerón de la región oriental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá se benefician con el programa "Nuestro Canal y su Cuenca". Este programa ha sido desarrollado por el equipo de educación ambiental de la División de Administración Ambiental del Departamento de Seguridad y Ambiente en conjunto con la ONG Junior Achievement de Panamá. El programa cuenta con el apoyo de veintiún (21) colaboradores de la ACP, quienes fueron capacitados para actuar como asesores-maestros, durante un periodo de seis semanas.

El curso tiene la finalidad de despertar el espíritu emprendedor de los jóvenes y los introduce, a través de una metodología lúdica, a conceptos básicos de economía utilizando los recursos regionales existentes en sus distritos, corregimientos y comunidades, como elemento de gestión de negocio. Además de incentivar el espíritu emprendedor en el establecimiento de empresas



Un trabajador de la ACP hace las veces de asesor-maestro en un aula de clases de la Cuenca.

limpias, también se les enseña la importancia del cuidado de los recursos naturales haciendo énfasis en el recurso hídrico, que permite que el Canal continúe funcionando de manera eficiente.

Ventana internacional

Al máximo de su capacidad

Extracto tomado del
Journal of Commerce
27 de septiembre de 2004
Bill Mongelluzzo

Los puertos estadounidenses están aprendiendo lo que significa aquel adagio chino que reza, "Que te toque vivir tiempos interesantes", a medida que luchan por manejar volúmenes de carga que cada año exceden los pronósticos de los analistas de la industria. La ironía radica en que los problemas de capacidad de los puertos son el resultado directo del creciente comercio con China.

La escasez de mano de obra de estibadores en los puertos de Los Ángeles y Long Beach que se viene dando desde mediados de junio ha tenido como resultado una acumulación diaria de hasta 30 buques. Este congestionamiento en los puertos se ve aún más agravado por los problemas de capacidad de los ferrocarriles de la Costa Oeste, lo cual redundará en una aglomeración de contenedores intermodales en los muelles.

Aunque este año los puertos de la Costa Este pudieron lograr que la carga se moviera sin problemas, continúan esforzándose por construir nuevas terminales para acomodar el volumen de carga que, se calcula, para el 2020 se habrá duplicado. Si las compañías de contenedores a nivel mundial hubieran logrado su cometido de contar con suficientes buques este año para así agregar ciertos nuevos servicios completamente acuáticos en la ruta asiática, los puertos de la Costa Este también se hubiesen visto afectados por restricciones de capacidad.

El futuro de los puertos de la Costa Este dependerá en gran medida del crecimiento del comercio asiático.

Las importaciones provenientes de Asia en el 2003 ascendieron a 9.1 millones de unidades equivalentes a veinte pies (TEU, por sus siglas en inglés), en comparación con 2.4 millones de TEU provenientes de Europa y el Mediterráneo.

Los puertos de las Costas Este y Oeste le hacen frente al problema del crecimiento de diferentes maneras. Sin embargo, este panorama bien pudiera cambiar entre el 2008 y el 2010 si las importaciones procedentes de Asia continúan creciendo a una tasa de 10 por ciento o más al año. Según Douglas Tilden, ejecutivo en jefe de Marine Terminals Corp., de persistir las condiciones de operación actuales, para el 2010 los puertos de Los Ángeles y Long Beach habrán agotado su capacidad física y, para ese entonces, podrán experimentar una desviación de 8 millones de

TEU al año,

El reto de los puertos de la Costa Este consiste en construir más capacidad física. El Puerto de Charleston tiene proyectado construir una nueva terminal en los predios de una antigua base naval, y se estima que la culminación de esta obra tomará aproximadamente cinco años.

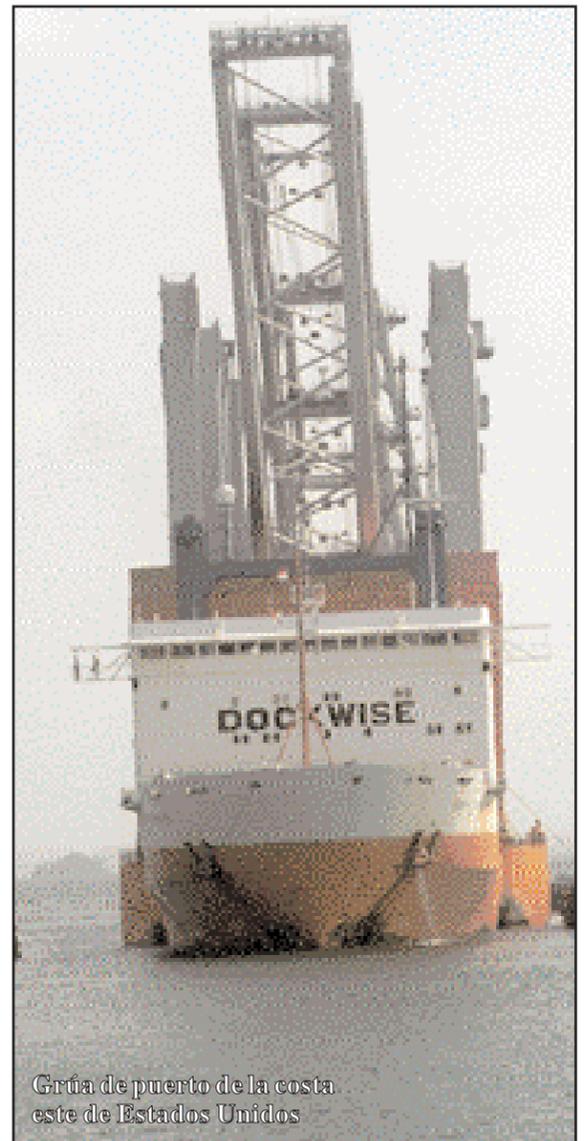
El Puerto de Savannah tiene suficiente espacio disponible para acomodar el crecimiento a corto plazo. La Autoridad Portuaria de Georgia avanza con un proyecto de expansión de 85 acres que prevé finalizar en dos años.

El Puerto de Nueva York y Nueva Jersey está a punto de concluir uno de los programas más costosos de construcción jamás realizado. Aunque la expansión de la capacidad física de los puertos y la introducción de tecnología de la información en los muelles abordan los retos que encaran los puertos en relación con sus zonas de agua, a la industria del transporte aún le resta mucho por hacer en el ámbito terrestre. Los puertos de la Costa Oeste – y en grado creciente los puertos de la Costa Este – dependen de un ferrocarril intermodal eficiente para transportar los contenedores desde el muelle hasta su destino tierra adentro.

Los operadores portuarios e intermodales necesitan actuar ahora para mejorar la productividad. Este año las líneas navieras comenzaron a introducir una nueva generación de buques de 8,000 TEU en la ruta transpacífica, y estos megabuques colocan una fuerte presión en las terminales marítimas, los ferrocarriles y autotransportistas que sirven los puertos. Este año se iniciaron cuatro servicios transpacíficos con buques de 8,000 TEU y las líneas navieras han encargado la construcción de aproximadamente 150 buques del mismo tamaño para el 2007.

Los buques de 8,000 TEU de capacidad solo pueden llegar a los puertos de la Costa Oeste dadas las actuales limitaciones de profundidad de los canales de acceso de los puertos de la Costa Este y las restricciones de capacidad del Canal de Panamá. Sin embargo, los puertos de la Costa Este anticipan que a sus terminales llegarán buques cada vez más grandes de los que operan los servicios asiáticos a través del Canal de Suez.

Por el Canal de Suez pueden transitar buques de 8,000 TEU, a pesar de que ningún puerto de la Costa Este de los Estados Unidos dispone de suficiente profundidad para recibir buques de ese tamaño. La mayoría de los puertos de la Costa Este puede acomodar buques de 5,500 TEU de capacidad mínima. A medida que los operadores introduzcan buques de



Grúa de puerto de la costa este de Estados Unidos

8,000 TEU de capacidad en la ruta transpacífica y en la de Asia-Europa, estos reemplazarán a los buques post-Panamax medianos que pueden ser desplazados a otras rutas comerciales, como la ruta hacia la Costa Este de los Estados Unidos a través del Canal de Suez.

Los puertos también están considerando la puesta en marcha de creativas y costosas soluciones a los problemas de congestionamiento, como el establecimiento de servicios ferroviarios de lanzadera de recorridos de corta distancia desde las instalaciones portuarias hasta los centros de almacenamiento, para así desplazar por ferrocarril parte de la carga que actualmente se transporta en camiones.

Celebran el Día Marítimo Mundial



Armando De Gracia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Bajo el lema "La Protección Marítima como Objetivo" la comunidad marítima internacional celebró recientemente el Día Marítimo Mundial. Como parte de esta celebración, el segundo vicepresidente de la República y administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Rubén Arosemena, visitó el Centro de Simuladores de la Autoridad del Canal de Panamá.

Durante su visita Arosemena pudo ver en operación el equipo de simuladores con el cual se capacita el personal del Canal y conoció sobre los programas de adiestramiento que desarrolla la división de Capacitación y Desarrollo de la Autoridad del Canal de Panamá.

La actividad contó con la participación del subadministrador del Canal, Ing. Manuel Benítez.

Por un país marítimo

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

“Este evento está llamado a convertirse en uno de los más importantes para la industria marítima porque Panamá es un país marítimo por múltiples razones: tiene la flota mercante más grande del mundo; uno de los pasos marítimos más importantes del mundo, y un área de comercio substancial”. Así se expresó Alberto Alemán Z., administrador del Canal, durante el lanzamiento del Panama Maritime VII World Conference & Exhibition realizada recientemente.

Al evento acudieron representantes de medios locales e internacionales y distinguidos de la Asociación Panameña de Derecho Marítimo y de la Cámara Marítima de Panamá.

En 1999 sectores de la industria marítima mundial tenían grandes dudas sobre la capacidad de los panameños de administrar y manejar esta importante ruta del comercio mundial. “Las apuestas en Las Vegas creo que andaban cien a uno y no eran a favor de Panamá. Hoy, no solamente hemos demostrado que los panameños tenemos amplia capacidad de administrar esta ruta como lo estamos haciendo. También la industria ve la posibilidad real de que esta ruta también se pueda expandir y seguir, no solamente brindando eficiencia y seguridad, sino sobre todo una enorme capacidad durante los siguientes cien años”, explicó el administrador del Canal de Panamá. “Esto podría lanzar a nuestro país a ser ese centro de logística y transporte mundial que soñamos”.

El Canal tiene grandes retos pues ciertamente está trabajando muy cerca de su capacidad operativa, indicó Alemán Zubieta. Es por ello que se están haciendo estudios para su ampliación y esta será una decisión de todos y cada uno de los panameños. “Los accionistas del Canal tomaremos una decisión – estoy seguro de que será la más indicada – para determinar qué vamos a hacer para convertir esta ruta de transporte mundial en una ruta de comercio, transporte



El ingeniero Alemán Zubieta durante la presentación de Panama Maritime VII junto a otros invitados especiales.

y de beneficios para todos los accionistas del Canal”, destacó Alemán Zubieta.

Autoridad Marítima de Panamá

En el evento también participó el segundo vicepresidente de la República de Panamá y director de la Autoridad Marítima de Panamá, Rubén Arosemena. Al tiempo que se mostró complacido de participar en el lanzamiento de Panama Maritime VII, explicó que esta conferencia es una oportunidad para reflejar la multiplicidad de nuestros servicios y el empuje de nuestro país. Para Arosemena este es un foro de consulta y divulgación que consolida la

posición de Panamá en el mundo marítimo.

Asociación Panameña de Derecho Marítimo

Tomás Ávila, uno de los organizadores de Panama Maritime VII, manifestó que el foro reunirá a todos los actores de la industria marítima nacional con actores internacionales para seguir desarrollando a Panamá como un país marítimo. Según Ávila, Panama Maritime VII World Conference & Exhibition es una vitrina de lo que Panamá es y de lo que puede llegar a ser. Como prueba del éxito de estas conferencias, que se realizan desde 1991, está la apertura de oficinas en Panamá de importantes empresas navieras a raíz de contactos establecidos en Panama Maritime.

Cámara Marítima

Por su parte, Charles Langman, de la Cámara Marítima, dijo que se trata de un esfuerzo por engrandecer la industria marítima en nuestro país.

Entre los temas que abordará la conferencia están: Desempeño del abanderamiento panameño desde la perspectiva de un dueño de buque, Impacto del terrorismo sobre el seguro marítimo, Seguridad, E-Shipping, Oportunidades de negocios y servicios en el sector marítimo panameño, Arbitraje, Pronóstico de demanda en la ruta del Canal, Capacidad a corto y mediano plazo y estudios de modernización del Canal, Proyecto de expansión para atender la demanda a largo plazo, Impacto económico de la ruta de Panamá, Impacto de la expansión del Canal de Panamá, Financiamiento de megaproyectos, Reclamos en el Canal de Panamá, y Haciendo negocios en China.

Panama Maritime VII World Conference & Exhibition se realizará del 20 al 23 de febrero de 2005. Para mayor información puede llamar a Juan David Morgan Jr., presidente del Comité Organizador, al teléfono 507-265-7777, escribir al correo electrónico juanda@morimor.com o visitar el sitio Web en <http://www.maritime-panama.com>.

La clasificación: un reto corporativo

Sergio A. Castillo S.
Especial para El Faro
aep-ed@pancanal.com

En el mundo corporativo los sistemas de remuneración de las empresas se ven influenciados no sólo por el salario base de los mismos o el nivel de grado de los puestos, sino también por los niveles de oferta y demanda del mercado laboral, o la calidad del desempeño, entre otros factores.

De conformidad con el artículo 316 de nuestra carta magna, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) posee de un Sistema de Clasificación de Puestos como parte fundamental de su Plan General de Empleo, el cual promueve la capacidad, estabilidad y productividad del personal.

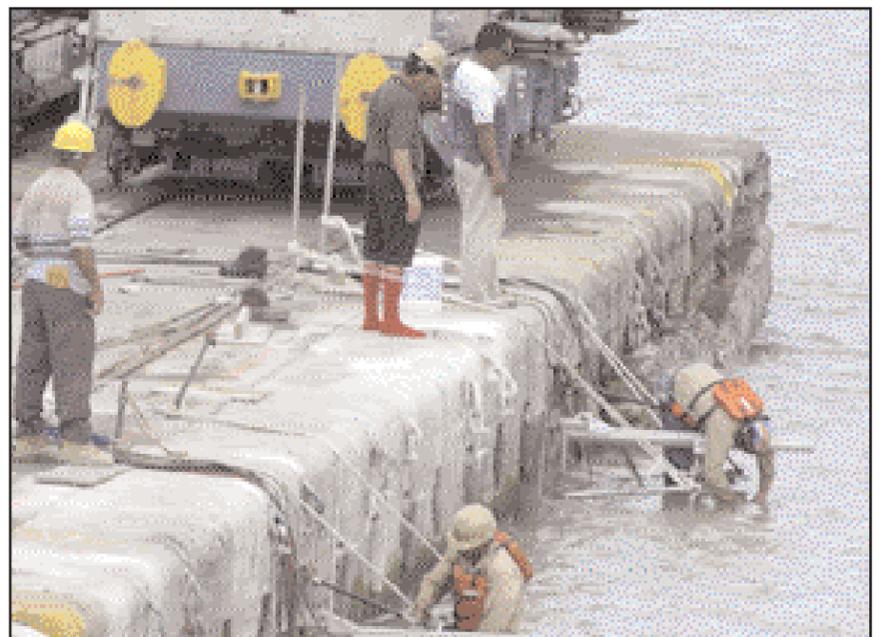
Este sistema administra de forma científica la clasificación de puestos y establecimiento de grados para todos los puestos de la ACP, y a su vez representa una pieza importante del sistema salarial de la empresa.

En términos generales, involucra la comparación de funciones y responsabilidades de los puestos contra estándares de clasificación a fin de determinar el título, serie ocupacional y grado de los puestos con base en el alcance, nivel de complejidad de las funciones y responsabilidades asignadas.

Aunque el sistema de clasificación de la ACP no es un sistema de remuneración, éste se constituye en la base de la estructura salarial de la organización, ya que el grado asignado determina el salario base de los puestos a partir de tablas predeterminadas.

El proceso de clasificar puestos involucra establecer los títulos, series ocupacionales y grados apropiados para los mismos, a partir de estándares de clasificación establecidos para las diferentes series ocupacionales vigentes al momento de la transición del Canal. También se utilizan estándares desarrollados localmente para evaluar puestos únicos de la ACP, los cuales toman en cuenta la peculiaridad, la misión, y las funciones específicas de ocupaciones que generalmente se desarrollan solamente en el Canal.

El sistema de clasificación de puestos de la ACP ha probado ser efectivo al brindar una base científica en el establecimiento de los grados de los puestos. En tal sentido, el sistema de clasificación de puestos está constantemente evaluando alternativas para modernizar y utilizar criterios cónsonos con la realidad de las funciones que realiza la empresa. También busca mantener esa uniformidad de criterios en la evaluación de los puestos, lo que promueve una utilización óptima de sus recursos.



Trabajadores del Canal en su labor diaria.

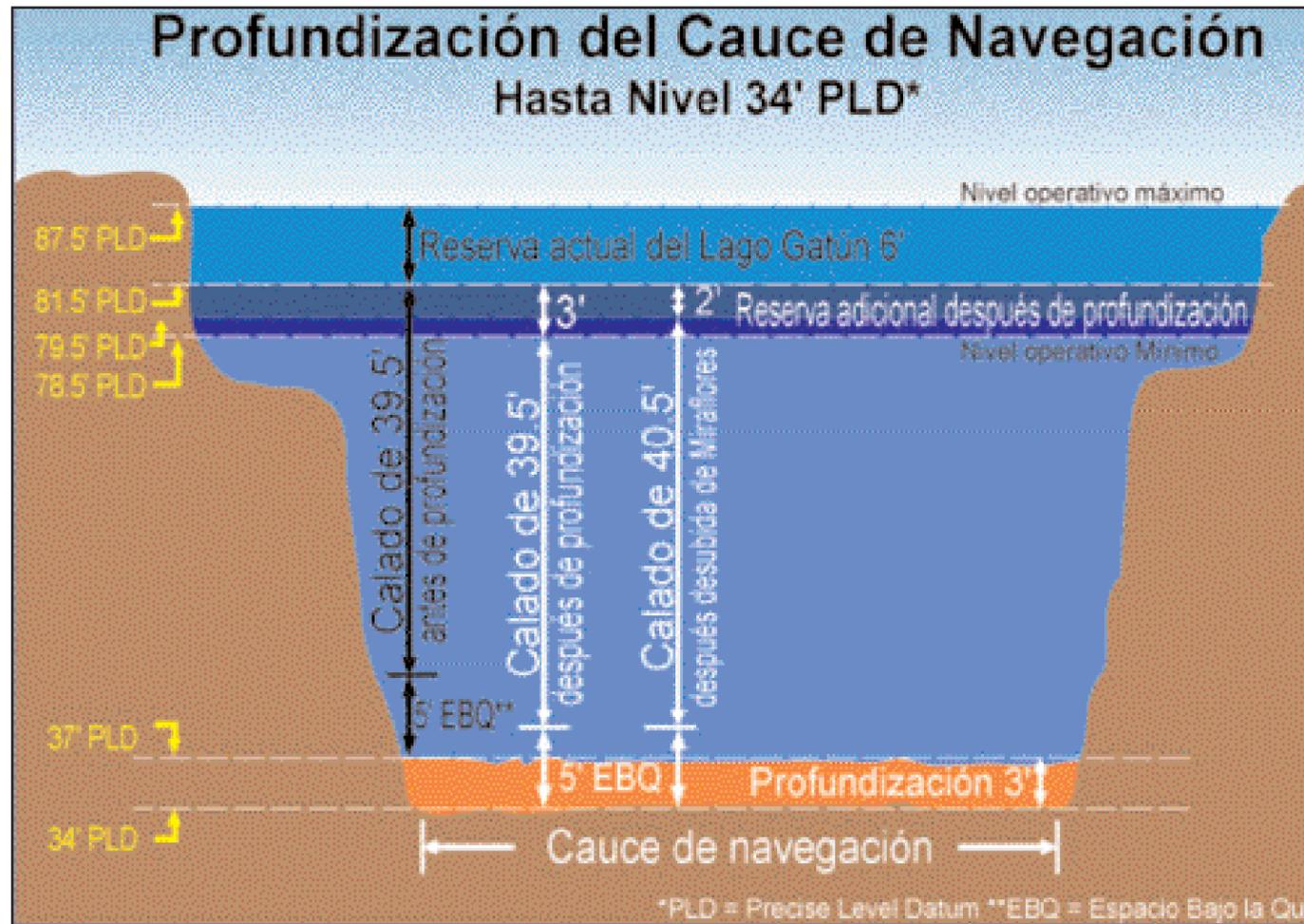
La ACP, dentro de las exigencias corporativas de hoy y en fiel cumplimiento de la ley, busca aumentar la productividad mediante la excelencia en el desempeño y el bienestar del recurso humano.

El nuevo modelo de gestión corporativa de la ACP exige una administración flexible y estratégica de los puestos para motivar la proactividad, fomentar la innovación e incrementar la productividad de la fuerza canalera.

Las descripciones de puestos sirven como uno de los instrumentos utilizados en la administración del desempeño, que en combinación con las competencias esperadas, los indicadores de gestión, y los objetivos establecidos por la gerencia, deben producir una remuneración anual apropiada para cada empleado con base en su desempeño y su nivel de productividad.

Bitácora del Canal

El lago Gatún y la navegación en el Canal



Ing. Agustín Arias
Director de Ingeniería y Proyectos de la ACP.

La navegación en el Canal es limitada principalmente por las dimensiones de las esclusas. El calado máximo de tránsito ha estado limitado a 39.5 pies debido a las características al sur de las esclusas de Pedro Miguel. Allí el lago Miraflores tiene un nivel máximo de operación de 54.5 pies PLD (Precise Level Datum), mientras que el umbral de las compuertas se encuentra a 13 pies PLD de elevación. Esto da una profundidad navegable de 41.5 pies. PLD es el nivel de referencia preciso del Canal establecido para su construcción (se localiza a un pie sobre el nivel medio del Pacífico). Dicha condición, al sur de Pedro Miguel, resulta en un espacio de sólo dos pies por debajo del casco del barco. El Canal ha operado siempre en esas condiciones.

En el caso de los canales de navegación, la profundidad requerida para el tránsito seguro es de 44.5 pies, que corresponde al calado de 39.5' más el espacio bajo el casco para cubrir el fenómeno del hundimiento de los barcos (squat) cuando navegan en el Corte Culebra a velocidades mayores de 6 nudos, que puede alcanzar 3' y un margen de seguridad de 2'. El fenómeno de hundimiento depende de la velocidad de navegación y va desapareciendo cuando la nave reduce su velocidad para entrar en las esclusas.

La función principal del Lago Gatún es la navegación de los barcos y, la reserva de agua para la operación y suministro de agua a las poblaciones aledañas al canal.

El volumen de almacenaje del agua del Lago incrementará en 45%

Su ciclo normal de operación permite que llegue a su nivel máximo de 87.5 pies PLD al final de la estación lluviosa; luego se aprovecha su almacenamiento para así atender la demanda durante la estación seca.

A finales de los 70, cuando empezaron a transitar buques Panamax, el nivel de fondo del cauce de navegación se encontraba en una elevación de 40 pies PLD. Al sumarle la profundidad requerida para la navegación (44.5 pies) el nivel mínimo del lago para reserva de agua se limitaba a 84.5 pies PLD. Su rango útil de operación para el almacenamiento de agua era de sólo tres pies. Entonces el lago Gatún disminuía por debajo del nivel mínimo cada dos años. Ello afectaba la confiabilidad del Canal y el calado ofrecido a los buques.

La iniciativa de profundizar el cauce del Lago Gatún para aumentar su capacidad de almacenaje útil de agua no es nueva. Ello se consideró en los estudios de la Comisión del Canal en 1978 y en 1982. En 1979 se aprobó la profundización del cauce de navegación del Lago Gatún en tres pies para reducir el nivel del fondo del cauce de 40 pies a 37 pies (PLD) de elevación, esfuerzo que concluyó en 1985 y que permitió enfrentar, sin restricciones de calado, al fenómeno de El Niño (1987-88 y 1994-95).

Esta acción permitió bajar el nivel

mínimo de operación del Lago a 81.5 pies PLD, lo que aumentó su rango para almacenar agua a seis pies.

El Niño de 1997-98 afectó al Canal por falta de agua; el Lago Gatún bajó a niveles récord, y se restringió el calado por varios meses. Esto motivó nuevos estudios orientados a asegurar la disposición de agua. Los estudios de la ACP concluyeron lo mismo que los anteriores y se recomendó la profundización del cauce del lago a 34 pies PLD para garantizar la confiabilidad del calado y enfrentar la demanda de la población metropolitana y el Canal.

Con la profundización del cauce de navegación de 37 pies a 34 pies PLD se podrá bajar el nivel mínimo del lago a 78.5 pies. Esto permite una profundidad de navegación del cauce de 44.5 pies y un espacio mínimo bajo el casco del barco de dos pies en el norte de la esclusa de Pedro Miguel y el sur de Gatún, como se ha hecho durante los 90 años de operación al sur de Pedro Miguel. Esto permitirá aumentar la operación útil para almacenar agua en casi nueve pies. Como resultado, el volumen de almacenaje del agua del Lago incrementará en 45%, lo que garantizará la confiabilidad hídrica por muchos años para suplir tanto las necesidades del Canal como los requisitos de agua potable de las ciudades de Panamá y Colón.

En otro artículo me referiré en detalle al proyecto de aumento de calado que está en proceso de implementar la ACP, el cual añadirá valor a nuestra ruta y por ende a nuestro país.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1914 - Hace 90 años

Para enero de 1914 se visualizaba el final del gran proyecto de construcción del Canal de Panamá. Se dan pasos hacia la consolidación de lo que restaba del trabajo y las comunidades permanentes fueron construidas. En Washington, D.C. el Presidente Woodrow Wilson firmaba una Orden Ejecutiva que abolía la Comisión Istmica del Canal y autorizaba al Presidente que completara, operara y gobernara el Canal por medio de un gobernador.

La primera de las 40 locomotoras remolques ordenadas a la Compañía General Electric, arribó el 27 de enero procedente de Nueva York a bordo del SS Cristóbal. Fue traída al Istmo sobre la cubierta del Cristóbal en una cuna especial amarrada a la bodega No. 4.

1939 - Hace 65 años

A medida que se acercaba la Segunda Guerra Mundial en Europa, el Departamento de Guerra de los Estados Unidos en Washington favorecía la construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá. El Secretario de Guerra Harry W. Woodring dijo que las nuevas esclusas probablemente costarían unos \$200 millones y serían utilizadas exclusivamente por la fuerza naval de los Estados Unidos.

Incluidos en el programa de defensa de emergencia del Presidente Roosevelt se encontraban 27 millones de dólares para el mejoramiento de la defensa del Canal. El Presidente dijo que Estados Unidos debía ayudar a Panamá en la concretización de la carretera nacional y que estaba a favor de mejores carreteras para Panamá, especialmente para servir a los intereses de la defensa del Canal.

1954 - Hace 50 años

Los seguros de hospitalización se hicieron disponibles para los empleados de la organización del Canal a través del pago de primas por descuento directo.

1963 - Hace 41 años

El buque Savannah de 22,000 toneladas arribó al Canal procedente de la costa oeste y fue sacado en el muelle de Balboa. A los visitantes les fue permitido subir a bordo durante su estadía de tres días en el puerto. Esta fue la segunda visita del Savannah al Canal.

Listos para ir a China

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los atletas llegan desde temprano al gimnasio de Balboa. Es sábado y hay un sol radiante. Algunos van a entrenarse en baloncesto, otros sólo se reúnen allí antes de partir a Clayton donde se preparan en disciplinas como la natación y el tenis.

Se trata de un grupo de atletas únicos que han representado a Panamá en diferentes competiciones internacionales y que desde ahora se entrenan para los juegos de invierno en Japón y los mundiales en China en el 2007.

Todos estos atletas son parte de Olimpiadas Especiales Panamá, una organización que tiene como fin proporcionar entrenamiento deportivo durante todo el año en diversas disciplinas olímpicas a personas mayores de ocho años con retardo mental.

Panamá participó por primera vez en unas Olimpiadas Especiales en Baton Rouge, Louisiana (EE.UU.) en 1983. En aquella ocasión cuatro atletas trajeron al país cuatro medallas de oro y una de bronce.

Después de esa fecha Panamá ha participado en los juegos de Notre Dame, Indiana en 1987, de Minnesota en 1991, Connecticut en 1995, en los juegos de Invierno de Alaska en 2001 y el año pasado en Dublín, Irlanda.

Ahora los atletas se preparan para ir a China. Aunque para esto necesitan apoyo.

En 1983 fueron sólo cuatro atletas los que representaron al país; el año pasado fueron 45 y ahora requieren de fondos para continuar con sus programas de apoyo.

Para recaudar la ayuda se ha creado el programa Adopta un Atleta, mediante el que cualquier persona puede donar 20 dólares o más quincenales o mensuales llamando a Olimpiadas Especiales Panamá, según explica Miren Hinton de Barbero, directora de Recolección de Fondos de Olimpiadas Especiales Panamá.

“Este fondo nos permite enviar a nuestros atletas a competencias en el exterior” añade.

Pero esta no es la única ayuda a los atletas. Existen otras, como el programa de integración Olimpiadas Especiales, diseñado para sensibilizar a estudiantes de escuelas primarias, y la Feria de la Salud.

El objetivo de la Feria que se llevará a cabo en



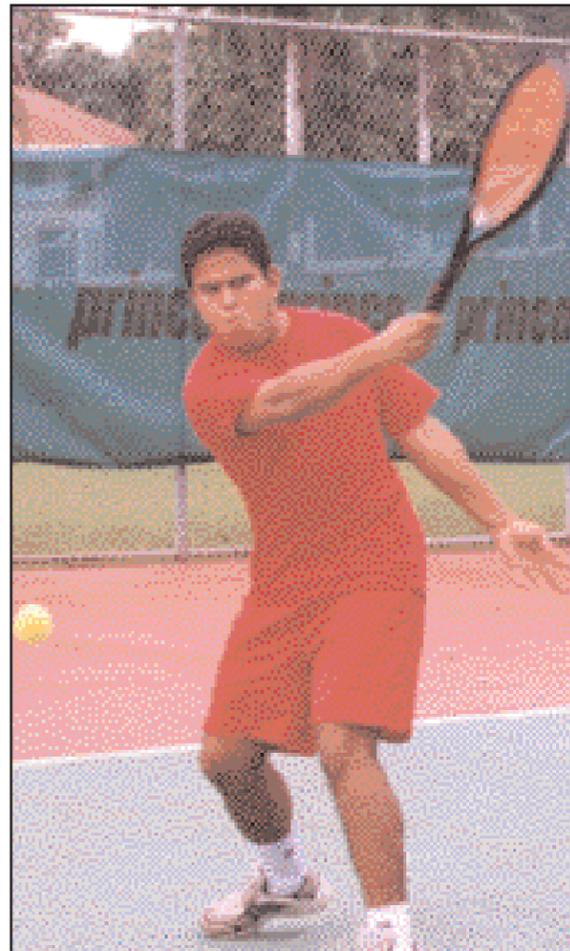
Los atletas entrenan cada sábado durante todo el año para participar exitosamente en sus competiciones internacionales.



noviembre próximo, según explica Sandra Sánchez, directora de Conocimiento Público, “es buscar atletas nuevos que deseen ingresar en Olimpiadas Especiales”.

Sólo existen dos requisitos: tener más de ocho años y un diagnóstico de retardo mental o autismo.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha



Fotos Cortesía

brindado su apoyo a Olimpiadas Especiales Panamá cediendo cada sábado, entre 9 y 11 de la mañana, las instalaciones del gimnasio en Balboa.

Diana Del Cid, directora Nacional de Deportes de Olimpiadas Especiales, explica que la ACP “fue una de las instituciones que nos abrió las puertas en 1999”.

Mientras, en medio de la cancha de baloncesto, Alfredo Grimás, indica durante una corta pausa en su entrenamiento que el equipo se entrena con mucha disciplina.

“Nos estamos preparando para los Juegos Mundiales en China. El equipo está bastante bien, está bastante fuerte, la idea es ir a representar a Panamá”, añadió el baloncestista.

Almeja asiática en el lago Gatún

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

A muchos nos gustan unas ricas almejas en salsa roja o al ajillo. Pero, ¿qué sucedería si descubrimos que las almejas pueden ser un problema para las tuberías de las plantas de agua o de las plantas de generación eléctrica?

El joven biólogo e investigador José Simmonds, técnico de la Sección de Vegetación Acuática y Control de Contaminación de la ACP, recientemente completó los requisitos científicos para identificar un tipo de almeja que encontró en 1998 en el lago Gatún como la almeja asiática, *Corbicula fluminea*. Esta almeja fue encontrada también en el río Cascajal, un tributario del río Coclé del Norte por otros investigadores.

La importancia de este hallazgo está en el comportamiento de este molusco en los países donde se le ha observado. El caso más antiguo conocido de efectos negativos de la almeja asiática es del proyecto del Valle Central de California, en Estados Unidos, que se extiende a través de 188 kilómetros. Un estudio de Prokovich y Herbert (1965) indica que las almejas alcanzaron una densidad de 25,000 a 65,000 por metro cuadrado. Las almejas contribuyeron a la deposición de 17,330 metros cúbicos en 48 kilómetros del canal. El mismo estudio señala que uno de los problemas fue la deposición de conchas y la formación de barras de sedimento. Otro informe presentado por Sinclair e Isom en 1961 señala que varias plantas eléctricas en el río Tennessee en Estados Unidos sufrieron bloqueo de las tuberías de enfriamiento.

Hasta el momento, la única medida utilizada para controlarla es el agua clorinada. Las almejas alcanzan el tamaño de una moneda de 25 centésimos y se dispersan rápidamente mediante larvas parasíticas – gloquidias – que pueden haber llegado a Panamá con el agua de lastre de los barcos o adheridas a las carpas y tilapias en los proyectos de acuicultura. Según Simmonds y otros, las almejas



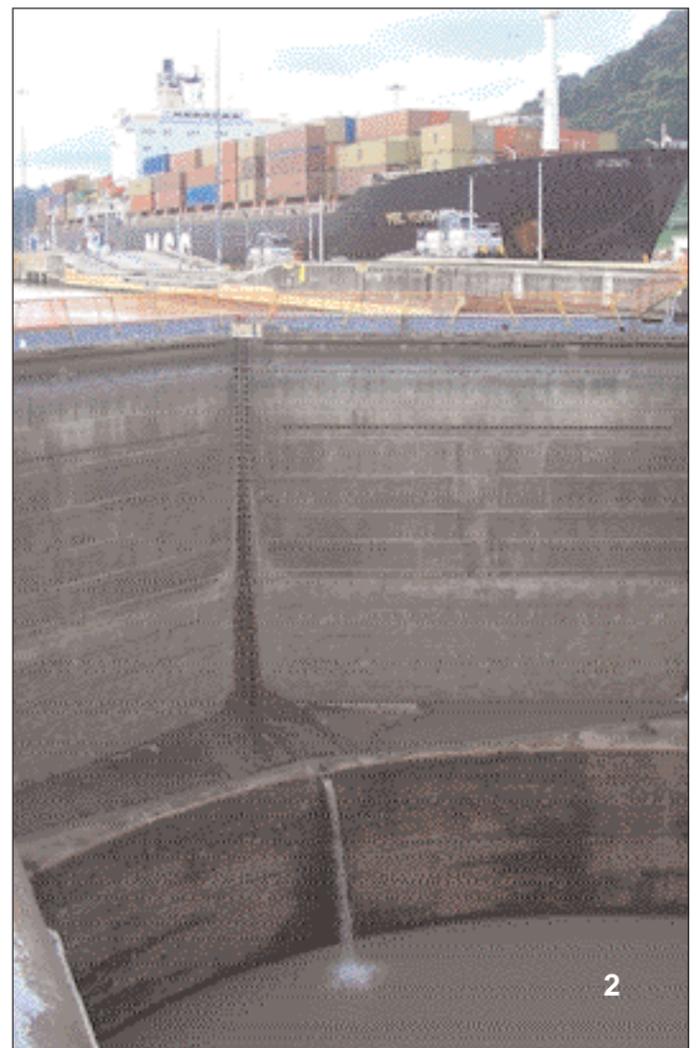
asiáticas tienen aproximadamente 15 años de haberse introducido en Panamá y no han sido estudiadas para determinar si su consumo es seguro.

Los resultados de este estudio serán publicados próximamente en la revista Biología Tropical, de Costa Rica. Su investigación anterior, Parámetros Físico-Químicos y Biológicos en Aguas Circundantes al Canal de Panamá fue publicada en la revista Tecnociencia de la Facultad de Ciencias Naturales, Exactas y Tecnología de la Universidad de Panamá. Simmonds planea continuar estudiando a la *Corbicula fluminea*, esta vez desde el punto de vista genético, para establecer si las precursoras de las almejas identificadas en México y Panamá vinieron de Asia o de Estados Unidos.

El Canal en imágenes

- (1) Buque en el Corte con rumbo Sur: Julissa Sinisterra H., Control de Tráfico Marítimo.
- (2) Un escalón muy alto, esclusas de Pedro Miguel: Virgilio Mirones, supervisor, ingeniero civil.
- (3) Cero impacto en la operación: J. Francisco García D., Ingeniería Geotécnica.

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.



Prevenir, mejor que lamentar

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La mejor manera de combatir un incendio es prevenirlo. Para ello existen diferentes medidas, algunas muy sencillas, con las que se previenen situaciones de riesgo.

En la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se lleva a cabo cada año la semana de prevención de incendios, durante la cual los bomberos de la ACP reiteran tanto a adultos como a los más pequeños las medidas de seguridad para, naturalmente como su nombre lo indica, prevenir incendios.

Equipados con sus materiales de trabajo los bomberos se trasladan a las distintas divisiones, como los Astilleros Industriales en Colón, las esclusas de Miraflores o el edificio de la Administración del Canal, y muestran a los empleados cómo se atienden las emergencias y recuerdan las medidas que deben tomarse en caso de incendio.

En este período algunas escuelas primarias y secundarias del país visitan a los bomberos de la ACP y escuchan sus recomendaciones de seguridad.

En el ejercicio desarrollado este año, un grupo de niños del Centro Infantil Mis Primeros Pasos de La Chorrera visitó el cuartel de bomberos de la ACP en Miraflores.

Los niños, entre uno y cinco años, no salían de su asombro. Estaban en presencia de un bombero. Un tipo vestido con su casco, su ropa aislante de seguridad, botas, y operando una serie de instrumentos para combatir incendios; iguales a los que salen en sus libros de colorear y en la televisión.

“No jueguen con fósforos” les advierten a los niños, que responden ante esta recomendación de manera enérgica y en diferentes tonos: “no hay que jugar con fósforos ni con fuego”. Parece que comprendieron. Al final reciben un casco plástico de bomberito.

De eso se trata; de que sigan las recomendaciones y eviten que en sus hogares se den las condiciones de un incendio.

Abel Gutiérrez, jefe de estación de bomberos de Miraflores y coordinador de la actividad, explica que en esta semana “enseñamos al público lo que hacemos, lo que tenemos en nuestros cuarteles, y cómo podemos dar una respuesta eficiente”.

“Usualmente vienen los adultos, pero los niños



captan muy rápido y nosotros en los últimos casi diez años nos hemos enfocado en los niños para que vengan aquí y aprendan lo que es un bombero” señala.

Para la directora del Centro Infantil, Rosa Montenegro, este tipo de actividades debe repetirse

más a menudo. “Es muy provechoso para los adultos que acompañamos a nuestros niños y para ellos también porque los niños en edades tan pequeñas necesitan aprender a través de la percepción visual y auditiva”.

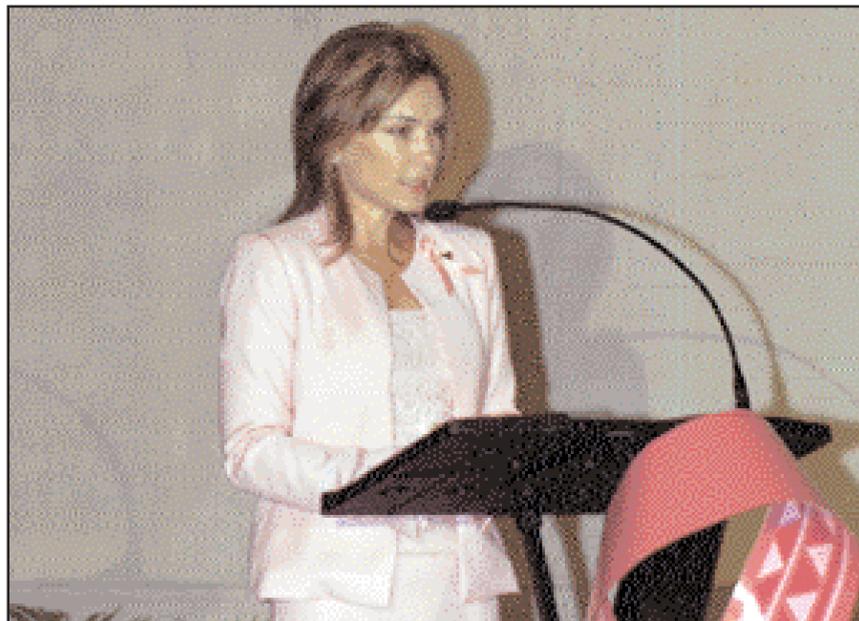
Una causa de todos los panameños

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Primera Dama de la República, Vivian de Torrijos encabeza en Panamá la Campaña de la Cinta Rosada que durante el mes de octubre se celebra en todo el mundo. Esta actividad busca promover entre las mujeres la importancia de hacerse examinar para prevenir el cáncer de mamas.

El símbolo de la campaña es un lazo color rosado. Desde el año 2000, más de 200 monumentos históricos en el mundo son iluminados de rosado durante este mes. Este año Panamá se sumó a esta campaña iluminando el Centro de Visitantes de Miraflores en donde fue encendido un enorme lazo símbolo del mensaje de solidaridad en la prevención de esta mortal enfermedad.

El lazo fue encendido durante una ceremonia realizada recientemente con la participación de autoridades gubernamentales y representantes de asociaciones dedicadas a la lucha contra el cáncer. Durante el acto la Primera



Dama destacó que la participación de todos es importante y por ello los centros de salud, los hospitales y todas las instituciones de gobierno se unirán a la campaña durante todo el mes de octubre.

Como ha sido tradicional los últimos

años la Autoridad del Canal también iluminó de rosado su edificio de Administración. Así, durante el mes de octubre, desde el Canal se transmitirá al mundo el mensaje de que nuestro país también combate el cáncer de mama.

