

Transparencia genera ahorros

La manera altamente exigente y transparente con que se conduce la administración de la ACP ha representado sustanciales ahorros y beneficios para el país como resultado de las licitaciones de obras para dragar las entradas en el Pacífico y el Atlántico de la vía interoceánica. ◆ 3

Armando De Gracia



Trabajo comprometido



Por segunda vez este año colaboradores de esclusas rompen récord

PAG>3

A la vanguardia



Reconocen a la ACP como una de las cinco empresas más grandes de la región

PAG >7

Lanzamiento de ISO



Inician campaña de calidad en Electricidad y Acueductos.

PAG >4

Una segunda oportunidad



Trabajadores demuestran que la discapacidad no es obstáculo para un trabajo eficiente

PAG >8

CORRESPONDENCIA

Panamá, 12 de noviembre de 2004.

Ingeniero
Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Autoridad del Canal de Panamá
E. S. D.

Estimado señor Alemán Zubieta:

Reciba usted a nombre de nuestra organización, un respetuoso saludo, oportunidad que aprovecho para agradecerle su participación y apoyo en la actividad Primer Festival Folklórico-cultural y del agua realizada el día 16 de octubre del presente año en la comunidad de Coclé del Norte que, gracias a su apoyo, fue todo un éxito. Mil gracias.

Personas como usted hacen grande a nuestra nación.

Atentamente,

Efraín Gutiérrez H.
Comisión para la Defensa de los Derechos de los Campesinos de la Cuenca Occidental del Canal de Panamá y su zona de amortiguamiento.

La foto

Néstor Ayala



Lo que trajeron las aguas....Después de una fuerte lluvia, este cocodrilo apareció en el paso vehicular de la represa Madden de donde fue rescatado y devuelto a su hábitat.

De la Administración

La solidaridad hecha Teletón

El país se moviliza una vez más en apoyo de la Teletón. Y es que pocas causas motivan tanto la simpatía de los panameños como esta actividad que anualmente se lleva a cabo con el fin de recaudar fondos para brindar asistencia a nuestros niños.

Entre los muchos y serios problemas que plantea el desarrollo en el Tercer Mundo sobresale de manera especial una atención a los niños que permita su crecimiento en condiciones apropiadas en cuanto a salud y a alimentación. Se trata, en consecuencia, de derechos fundamentales que deben ser garantizados por los Estados. Obviamente la magnitud de éstas y de las demás necesidades nacionales sobrepasa las capacidades de solución de los gobiernos lo que exige una amplia participación del conjunto de la sociedad. La Teletón es un magnífico ejemplo de todo cuanto puede alcanzar una sociedad empeñada en realizar propósitos de interés colectivo.

Uno de los elementos que ha contribuido al éxito sostenido de la Teletón es la materialización del esfuerzo que anualmente despliegan sus organizadores, y que respaldamos todos los panameños, en resultados concretos para mejorar la calidad de vida de miles de niños panameños.

Todo esto permite augurar a la Teletón de este año el mayor de los éxitos. Para el Club Activo 20-30 un gran reconocimiento por hacer posible, una vez más, que la solidaridad exprese lo mejor de los panameños.

La Teletón es un magnífico ejemplo de todo cuanto puede alcanzar una sociedad empeñada en realizar propósitos de interés colectivo



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 Collindres

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

Ahorro millonario en licitaciones

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) registró ahorros de alrededor de 40 millones de dólares producto del proceso de licitación pública internacional para adjudicar trabajos de dragado en las entradas del Canal. Los ahorros se verán reflejados en el presupuesto del Año Fiscal 2004. Además, los trabajos serán terminados antes de lo estimado lo que permitirá a la ACP ofrecer mejores servicios a corto plazo.

El Administrador de la (ACP), Alberto Alemán Zubieta, indicó durante un foro organizado por la Comisión legislativa de Asuntos del Canal que los proyectos de dragado incrementarán el valor de la vía, ya que con ellos podrá ofrecer a sus clientes la posibilidad de transportar mayor cantidad de carga.

La licitación implicó reuniones intensas de homologación, con una gran interacción de las compañías de dragado con el fin de establecer los términos más convenientes para ejecutar los trabajos de manera eficiente y al menor costo. Además se analizaron licitaciones semejantes llevadas a cabo recientemente en Guayaquil, Ecuador, y en Panama City, Florida.

Para minimizar los riesgos relacionados con dicha contratación, la ACP llegó a la conclusión de que las investigaciones geofísicas deberían correr por parte de los contratistas, ya que se contaba con información geológica limitada. Las condiciones geológicas son de extrema importancia porque de ellas deriva la metodología para ejecutar los



Draga Francesco de Giorgio realizando labores de dragado en el Atlántico

trabajos; se determinan los tipos de equipos más adecuados, producción y costos operacionales.

Como resultado, las licitaciones públicas resultaron ser todo un éxito con la participación de las cinco firmas más grades de dragado del mundo y el logro de precios muy competitivos y favorables para Panamá. “Se alcanzaron así los objetivos deseados en un proceso de licitación totalmente transparente que genera beneficios concretos al país y a su Canal”, indicó Alemán Zubieta. También recalzó que este proceso permitirá una valiosa transferencia de tecnología y conocimiento para la fuerza laboral de ACP.

En esta licitación de la entrada en el

Pacífico se presentaron seis propuestas. La empresa ganadora fue Coastal & Inland Marine Services, con la propuesta más baja de B/.11,674,393.25.

Por otro lado, en la licitación de la entrada en el Atlántico participaron cinco compañías. El contrato contemplaba dos trabajos: movimiento y desmovilización; y dragado y disposición del material. La empresa belga Jan Nul, N.V. ganó el contrato al presentar la propuesta más baja por B/.6,786,773.72.

Actualmente, explicó el Administrador, se llevan a cabo trabajos de profundización del cauce de navegación en el Lago Gatún y de enderezamiento en el Corte Culebra; estos proyectos son desarrollados por

personal de la institución. Con esto el equipo de dragado de la ACP se mantendrá completamente ocupado las 24 horas del día, los 365 días hasta más allá del año 2007.

Estas obras permitirán que se aumente el calado para los barcos en tránsito, lo cual incrementará el valor actual de la ruta del Canal.

Los programas de dragado que permitan el uso continuo de los 40.5 pies de calado (profundidad) requieren de mejoras en los canales de acceso en las entradas en el Pacífico y en el Atlántico del Canal. De no dragarse estos canales, el calado variaría según las mareas, lo que traería grandes dificultades en el manejo de la programación de tránsitos en el Canal.

En la actualidad, los barcos Panamax transitan bajo restricciones de calado -profundidad- que no les permiten aprovechar al máximo el valor de la ruta. Muchos Panamax tienen calados superiores a los 39.5 pies que permite el Canal. El hecho de ofrecer mayor capacidad de carga por viaje aumenta el valor de la ruta por el Canal; ello permitirá obtener mayor rentabilidad de las operaciones de la vía en beneficio del país.

“Estas mejoras permitirán que el Canal, además de continuar ofreciendo un servicio competitivo, confiable y seguro, garantice la más óptima rentabilidad para su gestión de negocios y así, en consecuencia, generar más beneficios para el país”, sostuvo el ingeniero Alemán Zubieta.

Fuerza laboral logra nuevo récord

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Las Esclusas de Pedro Miguel cuentan con un nuevo récord: 60 días consecutivos sin demoras en el tránsito por causas atribuibles a las esclusas.

Esta es la segunda ocasión en este año en que las Esclusas de Pedro Miguel alcanzan nuevos récords. El primero se dio del 13 de Junio al 17 de Agosto de 2004 con 64 días consecutivos sin demoras y el más reciente se registró del 24 de Septiembre al 22 de Noviembre; los 60 días sin demoras.

El récord anterior de días consecutivos sin demoras lo tenían las Esclusas de Miraflores con 58 en el año 2002.

El gerente de Mantenimiento de las Esclusas de Pedro Miguel, Gustavo Gómez, explicó que el récord “se debe a varios factores, entre ellos; los proyectos de inversión tales como las nuevas locomotoras Mitsubishi generación 2000, y la conversión hidráulica de compuertas entre otras inversiones”.

Adicionalmente, según Gómez, “ha sido significativo el cambio cultural con énfasis en análisis de causa - raíz de los problemas y la toma de acciones preventivas para corregir los problemas de base”.

De acuerdo con el gerente este cambio cultural no sería posible “sin el compromiso de la fuerza laboral que apoya día a día estas iniciativas”.

Gómez explicó que con la creciente demanda se deben destinar mayores esfuerzos e iniciativas y añadió que “de hecho lo estamos haciendo de forma eficiente, como podemos verlo en estos logros, con la



ayuda de la tecnología y de nuestro equipo de trabajo”.

Además precisó que se están viendo los frutos de una gestión de mantenimiento más integral, buscando mejoras en áreas de seguridad, productividad, imagen, etc. y de seguimiento a través de métricos de desempeño.

Esta formación integral está siendo aplicada de igual forma en las áreas operacionales y administrativas.

Según Gómez, lo que se busca es “una mayor capacidad de paso de buques sin demora”.

Lanzamiento de ISO

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Con la asistencia de Esteban Sáenz, director interino del Departamento de Servicios Industriales, se lanzó oficialmente la campaña de calidad en la División de Electricidad y Acueductos. Ernst Schnack, gerente de la División de Electricidad y Acueductos, y Lorenzo Chan, gerente de la Sección de Generación, anunciaron a los trabajadores de Balboa y Gatún, respectivamente, el inicio oficial del proyecto de desarrollo e implantación de un sistema de gestión de calidad bajo la norma ISO 9001. Los ingenieros Ramón Fernández, gerente de Acueductos; Narciso Olayvar, gerente de Interiores y Eric Delgado, gerente de Exteriores, también estuvieron presentes.

El ingeniero Schnack presentó al equipo de implementación para el proyecto, cuyos miembros son Omar Calvo, Lavinia Camarena, Pedro Pittí y Carlos Felipe Landau. "Nuestro compromiso es facilitar e impulsar el proyecto de calidad ISO 9001 en nuestra división", explicó Landau, quien es el coordinador del equipo.

Las oficinas que participarán en este proceso son la Gerencia y las secciones de Acueductos, Electricidad de Interiores, Electricidad de Exteriores y Generación. El proyecto involucra a los 480 trabajadores de la división. Los



Un grupo de trabajadores durante la presentación de la campaña de calidad en Colón. A la derecha, el director interino del Departamento de Servicios Industriales, Esteban Sáenz.



procesos principales identificados en la gestión de calidad son: generación de electricidad, producción de agua potable, climatización y servicios de mantenimiento eléctrico (Alto Voltaje, Bajo Voltaje, Taller de Instrumentos y Taller de Embobinados).

La política de calidad de la División de Electricidad y Acueductos fue dada a conocer a los trabajadores:

Nuestra política es brindar de forma continua, confiable y expedita generación de electricidad, servicios de mantenimiento eléctrico, producción de agua potable y climatización, garantizando la satisfacción de nuestros clientes, apoyados en una fuerza laboral comprometida y capacitada.

Estamos comprometidos con la revisión y mejoramiento continuo de

nuestros procesos para seguir siendo un apoyo vital a la operación del Canal de Panamá.

"La meta que nos hemos propuesto es estar listos para la certificación en agosto del 2005", dijo Landau. El equipo de implementación espera desarrollar un sistema de gestión que ayude a dirigir y controlar todo lo relativo a la calidad de los productos y servicios de la división, con miras a lograr la más alta satisfacción de nuestros clientes.

No se trata de copiar el sistema de calidad de otra organización y adaptarlo. "Para que sea efectivo debe tomar en cuenta las características, circunstancias y necesidades particulares de cada organización, además de su cultura organizacional, entre otros aspectos. La finalidad es lograr un sistema de gestión

de calidad diseñado a la medida de la división", manifestó el ingeniero Landau.

El Departamento de Operaciones y la División de Capacitación pusieron el ejemplo, abrieron la trocha. "Nosotros nos estamos valiendo de la experiencia que ellos han vivido para caminar un sendero más seguro y directo a la certificación. Durante su intervención en los eventos de lanzamiento en Balboa y Gatún, Sixta de Rodríguez, ingeniera y especialista en administración de la calidad del Departamento de Operaciones Marítimas, presentó a los trabajadores una introducción básica al concepto de sistemas de gestión de la calidad.

Educación ambiental llega a 75.000 estudiantes

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Para involucrar a las personas en la conservación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá es necesario empezar con los más jóvenes, desde los colegios. Por ello la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) llevó a cabo, en conjunto con otras organizaciones, una serie de programas dirigidos a capacitar estudiantes así como a sus docentes en la conservación del ambiente en la cuenca hidrográfica.

De esta manera entre el año 2002 y el 2004 se beneficiaron con estos programas 74.737 estudiantes de todo el país.

Los programas de educación ambiental estaban divididos en el proyecto de "Educación Ambiental en la comunidad Educativa" que incluía los programas de Educación ambiental en centros escolares, Guardianes de la cuenca y Nuestro Canal y su Cuenca.

Adicionalmente se desarrolló el proyecto de "Educación Ambiental en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá", que consistía en la participación en distintas ferias y eventos ambientales, y por otro lado el proyecto de "Educación ambiental Corporativa" que involucraba la capacitación y participación de los colaboradores de la ACP.

Los resultados de estas iniciativas son elocuentes. Por ejemplo, en el programa de Guardianes de la Cuenca, cuyo propósito es el de sensibilizar a la población estudiantil para conservar la cuenca; participaron 55 escuelas; 165 docentes fueron capacitados y se beneficiaron 1.650 estudiantes de nivel primario e intermedio.

En el desarrollo del programa "Nuestro Canal y su Cuenca 2004", que tiene como objetivo promover el



Vista general de entrega de certificados de participación a los colaboradores del programa de Educación Ambiental en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.



espíritu emprendedor y el uso responsable de los recursos naturales entre los estudiantes de escuelas primarias, se desarrollaron 20 cursos, participaron 13 escuelas y se beneficiaron 577 estudiantes.

Esta labor, que también consistió en la entrega de materiales didácticos, fue llevada adelante con una colaboración estrecha entre la ACP, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) y el Ministerio de Educación.

Sobre estos resultados, presentados recientemente por la División de Administración Ambiental de la ACP, el gerente interino de la sección de Manejo de Cuenca, Alberto Bourdett, afirmó que "esto es un tremendo impacto puesto que la mayoría de estas escuelas beneficiadas están en áreas altamente inaccesibles donde los maestros no tienen una gran gama de herramientas didácticas para poder ejecutar el

proceso de enseñanza y aprendizaje".

Genoveva Quintero de Cárdenas, jefa de departamento de educación ambiental de la ANAM señaló que "este programa de colaboración con la ACP para nosotros es un placer continuarlo y además de brindar nuestra ayuda en la capacitación para los campesinos".

En tanto la directora general de Educación del MEDUC, Vielka Ríos, señaló que el papel del Ministerio de Educación es brindar su apoyo incondicional a la labor que se desarrolla y afirmó que "nosotros hemos podido palpar la acción mancomunada que se ha dado entre todas las instituciones que es un ejemplo vivo de las nuevas tendencias de gerencia estratégica".

El Canal y su efecto económico multiplicador

Unidad de Inteligencia e Investigación Económica del Departamento de Mercadeo y Planificación Corporativa de la ACP.

Desde el inicio de las operaciones del Canal en 1914 se fue estructurando un sistema económico alrededor de la vía acuática denominado Sistema Económico del Canal (SEC). Las actividades dentro de este sistema económico se pueden considerar como transacciones de exportaciones de bienes y servicios que generan "dinero de alto poder" que fluye a través de diferentes maneras.

Estos flujos a la economía se agrupan en diferentes categorías llamadas contribuciones o impactos: impacto directo (salarios, pagos al Gobierno Nacional y las compras locales); impacto indirecto (servicios de las agencias navieras, la reparación y mantenimiento de barcos y otros); e impacto inducido (actividades en la Zona de Libre de Colón (ZLC) y en los puertos).

Estos tres impactos, principalmente, conforman el impacto total de lo que se denomina el SEC.

Del mismo modo existen actividades económicas que han prosperado estimuladas por la posición geográfica y por las condiciones legales, fiscales y monetarias del país, tales como la marina mercante, el centro bancario internacional, el centro aéreo y los servicios legales internacionales.

Tales actividades se clasifican como impacto paralelo. En años recientes, con la integración gradual de la antigua Zona del Canal al proceso de desarrollo nacional y finalmente del Canal mismo en 1999, un número creciente de interconexiones está surgiendo entre el SEC y las actividades paralelas. Las interconexiones son impulsos de crecimiento que una actividad crea en otras como resultado de generar demanda para sus bienes y servicios.

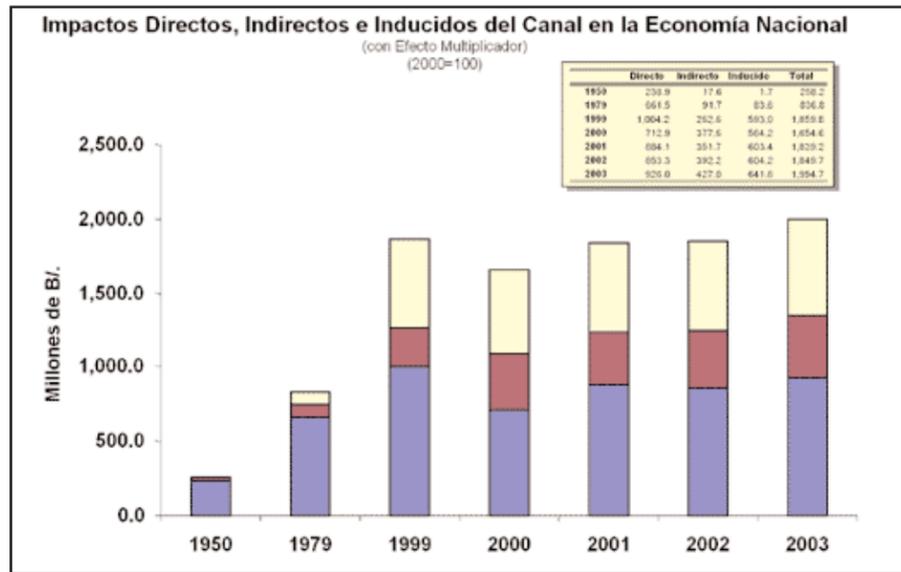
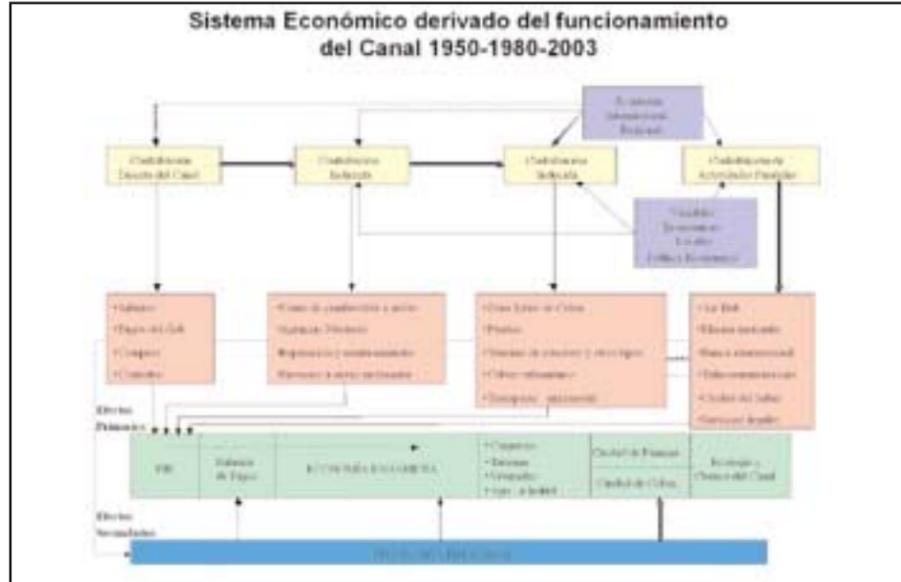
El Conglomerado Marítimo del Canal, constituido por el SEC y las actividades paralelas, genera divisas a través de las exportaciones de bienes y servicios. Estos ingresos, al circular, generan demandas por otros productos y servicios.

El estudio

La ACP comisionó a la firma INTRACORP (que trabajó junto con el Instituto del Canal de la Universidad de Panamá y con profesores del Centro de Transporte de la Universidad de Northwestern, en Chicago, y del Programa de Transporte de la Escuela Wharton de la Universidad de Pennsylvania), para realizar un estudio que permitiera cuantificar el impacto del Canal en la economía panameña.

Los resultados de este estudio indican que cada dólar de exportaciones generado por el Sistema Económico del Canal tiene un efecto multiplicador, de \$1.27 en la actividad económica.

Para el año 1999 la contribución del SEC (medido a los precios del año 2000), incluyendo el efecto multiplicador, se estimó en B/.1,859.8 millones representando el 18.6% del PIB de ese año. Este total está conformado por B/.1,004.2 millones o el 10.0% del PIB en concepto de impacto directo; B/.262.6 millones o el



2.6% del PIB en impacto indirecto; B/.515.7 millones o el 5.2% del PIB en impacto inducido; y B/.77.3 millones en ingresos generados por activos transferidos o 0.8% del PIB.

La contribución al Estado sumó cerca de B/.586.5 millones, o sea alrededor del 28.6% de los ingresos corrientes, y generó empleo a 196,635 personas, cerca del 20.4% del empleo total nacional. En su conjunto, el estudio en sus resultados preliminares concluye que el conglomerado marítimo del Canal registró alrededor de B/.3,258.5 millones en contribuciones al país, lo que representó el 32.0% del PIB del año.

Durante los años 2000-2003, periodo transcurrido de la administración del Canal en manos panameñas, la contribución del SEC al comportamiento y conformación de la estructura de la economía ha sido significativa. En este periodo, la contribución del SEC sumó B/. 1,654.6 millones, en el 2000, representando 16.1% del PIB, B/. 1,994.7 millones en el 2003, o el 18.4% del PIB, reflejando así una tasa promedio anual de 6.2% en los tres años.

La estructura de las contribuciones directas, indirectas e inducidas ha ido cambiando su importancia relativa con relación al total, durante los años transcurridos. Sin embargo, los aportes directos del Canal a la economía continuaron como el principal elemento del SEC con mayor contribución al PIB del país. Con respecto al aporte a los recursos del Estado, éstos sumaron B/.490.0 millones en el 2000, es decir alrededor de 25.4% de los ingresos corrientes, mientras

que al 2003 estas contribuciones alcanzaron a B/.630.0 millones o 29.7% de los ingresos corrientes.

En el área de empleo resalta la gran incidencia que tiene el SEC al ser un elemento dinámico con una ocupación directa, indirecta e inducida de unas 197,744 personas laborando en promedio anual, es decir, aproximadamente 18.9% de la fuerza laboral del país.

El análisis de la contribución del SEC durante los periodos 1950-1999 y 2000-2003 en la conformación de las actividades económicas del país revelan que en la eventualidad de una expansión del Canal (previa aprobación popular) y realizando una comparación entre el impacto económico en el PIB nacional del Canal existente y uno con el Canal expandido, se podría estar registrando una diferencia en el PIB bastante significativa en los años venideros.

Tales beneficios resultarían de la gran diversidad de actividades económicas estimuladas por el Canal expandido como sería el desarrollo de los puertos y de industrias relacionadas; ampliación de servicios de logística; comunicaciones, servicios bancarios y financieros que tendría un efecto catalizador expansivo en el PIB futuro de la economía.

El Estudio de Impacto Económico del Canal a Nivel Nacional está por concluir y posteriormente se podrá disponer con cifras más precisas de la contribución de la vía para los casos de un Canal con expansión o sin ella.

PARA LEER

La lámpara mágica: cómo definir objetivos, para las personas que detestan definir objetivos / Keith Ellis. Barcelona: Urano, 2001. 241 p.

Muestra diferentes herramientas que le permitirán establecer metas y concentrarse en sus objetivos para lograrlos. Trata de conectar nuestros deseos con nuestros objetivos pues aquellos tienen la fuerza de las emociones, dan la libertad de soñar y el poder para hacer realidad los objetivos.

La organización pensante: cómo convertir una visión de futuro en soluciones creativas para los negocios / Moshe F. Rubinstein, Iris R. Firstenberg. México: Oxford, 2001. 186 p.

Proporciona una perspectiva accesible de la organización como un organismo vivo e interconectado. Los autores comparten un concepto profundo de cómo deben ser las organizaciones exitosas del siglo XXI si desean sobrevivir y crecer.

Proyecte una imagen positiva / Marilyn Pincus. Barcelona: Gestión 2000, 2001. 149 p.

La clave del éxito estriba a menudo en la imagen que ofrecemos a los demás. Una apariencia firme y segura suscita credibilidad; por el contrario, una actitud vacilante siembra desconfianza.

Proyectos eléctricos: planos y esquemas / Jesús Trashorras Montecelos. Madrid: Paraninfo, 2000. 395 p.

Este libro ofrece planos y esquemas que se pueden utilizar en los proyectos eléctricos para las instalaciones de distribución electrotécnica en los edificios.

Seis sigma: una iniciativa de calidad total / Enric Barba, F. Boix, Luis Cuatrecasas. Barcelona: Gestión 2000, 2000. 209 p.

Su contenido es similar al material que se imparte en cursos sobre Seis Sigma. Aborda la metodología y los aspectos organizativos de dicha iniciativa así como sus técnicas más habituales.

ABC del Agua

¿Cuánta agua necesita una persona para vivir?

El agua representa aproximadamente el 70% del peso corporal de los seres humanos. Si una persona pierde 10% del agua de su cuerpo, su vida está en situación de riesgo. Y si pierde 20%, la condición es tan grave que puede conducir a la muerte. Se sabe que una persona debe ingerir diariamente una cantidad de agua que represente por lo menos 3% de su peso, lo que significa que el promedio necesario de agua por persona es de aproximadamente 2 litros por día.

¿Cuándo se considera que el agua escasea?

Se afirma que un país tiene escasez de agua si dispone de menos de 1.000 metros cúbicos por persona al año.

Comprender el negocio del Canal

Ing. Jorge L. Quijano
Director de Operaciones Marítimas

Leí con interés en el Diario La Prensa artículo del médico neurocirujano Keith Holder, titulado El Negocio del Canal. En su escrito el autor llega a conclusiones muy simplistas y apresuradas de temas que, para los que trabajamos en el Canal todos los días, son mucho más complejos de cómo él los presenta.

Antes de entrar en materia quisiera comentar sobre una unidad de medición mencionada en el artículo que no es correcta y que considero debo aclarar a los lectores interesados en los temas del Canal. El autor usa la tonelada métrica larga, medida que no existe, pues o es una tonelada métrica o es una tonelada larga. Una tonelada larga equivale a 2,240 libras, mientras que una tonelada métrica equivale a 1,000 kilogramos.

En el sector marítimo se usa la tonelada métrica o la tonelada larga, pero no una mezcla de las dos. Además, quisiera aprovechar esta ocasión para explicar que aunque la tonelada larga de carga es una medida importante para analizar los flujos de mercancías que llevan los buques que transitan por el Canal de Panamá, la ACP cobra por volumen (espacio) del casco, su superestructura y por parte del volumen total que generan los contenedores que llevan sobre cubierta. Esta medida de volumen (y no de peso) que utiliza el Canal y por la cual se cobra el peaje de los buques se denomina la tonelada CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques) y no guarda relación directa con las toneladas de carga que llevan los buques.

La tonelada CPSUAB es aproximadamente equivalente a 100 pies cúbicos de espacio. Un buque sin carga (0 toneladas largas de carga) que transita por el Canal paga peaje en base a su capacidad en toneladas CPSUAB a una tasa más baja. El 11.5% del tonelaje CPSUAB que pasa por el canal proviene de buques que no llevan carga. El autor también concluye que el Canal sólo maneja el 3.6% de las toneladas de carga a nivel mundial y por ende ésta "no es una ruta principal". El Canal no puede pretender manejar carga que por su posición geográfica no está en su ruta o área de influencia como es el caso del petróleo, que principalmente se mueve desde el Golfo Pérsico en buques tan grandes (ULCC - Ultra Large Crude Carrier) que algunos no pueden transitar por el Canal de Suez cuando van totalmente cargados. Ese no es nuestro negocio y no podemos aspirar a él. Lo que sí podemos hacer es afianzar nuestra ruta con un servicio de la más alta calidad y confiabilidad y ofertar nuevos productos. El Canal de Panamá principalmente atiende la ruta Asia - Costa Este de EU y el Golfo de México. En cuanto a la carga contenerizada, por ejemplo, en los últimos años hemos ido acaparando más del mercado (market share) en esa ruta dominada por el sistema intermodal de los EEUU. En estos momentos tenemos el 35% de ese



mercado mientras que el sistema intermodal de EEUU acapara el 64% y el Canal de Suez el 1%. Hasta hace apenas unos 4 años la porción nuestra de ese mercado era de tan sólo el 11.3%. Cabe señalar que esta ruta representó más del 36% del tonelaje CPSUAB (peajes) total del año fiscal 2003.

Es justamente esta ruta y otras como la de la Costa Oeste de Suramérica a la Costa Este de EU y la de Europa a la Costa Oeste de Suramérica, entre otras, las que queremos potenciar.

En el artículo se aborda otro tema: el paso del noroeste del Canadá que, según el autor, supuestamente abrirá en 15 años. Nada más alejado de la realidad. Basta con echar una mirada a los resultados de la Evaluación sobre el Impacto Climático en el Ártico: la navegación (120 días al año) en el área tendrá que esperar alrededor de 100 años. Y digo navegación, no navegación comercial (ver artículo en la pág. # de esta edición).

Algo que también deja de mencionar el autor, tal vez por desconocimiento, es que la ventaja que tendría ese paso en el 2100 sobre el Canal de Panamá es únicamente en rutas de Asia al Norte de Europa, rutas no principales de nuestra vía acuática. Un viaje de Yokohama (Japón) a New Orleans (EU), ruta importantísima para la ACP, vía el paso del Noroeste de Canadá es más largo en distancia que por el Canal de Panamá. Y si le sumamos a esto que los buques probablemente tendrán que reducir su velocidad de seguridad de la navegación y contar con naves rompe hielos, nuestra ruta sería aún más ventajosa en tiempo.

El autor también emprende el tema de capacidad del Canal e indica que "el Ing. Jorge Quijano de la ACP ha señalado que los tránsitos por el actual Canal de Panamá se saturarían (más de 24 horas para transitar) cuando lo hicieran 41 barcos Panamax largos en un día". Quiero aclarar que difícilmente pude haber presentado tal información ya que en estos momentos, con la infraestructura actual, el Canal sólo es capaz de transitar 10 a 11 de

estos buques de manera sostenida. A diario transitamos en promedio casi 4 buques porta contenedores con estas dimensiones máximas y además transitamos otros 5 buques con iguales restricciones que requieren un tránsito durante horas del día.

Es por ello que seguimos mejorando el Canal en búsqueda de capacidad adicional a corto y mediano plazo para poder hacerle frente a la creciente demanda. Sin embargo, estos esfuerzos sólo nos rendirán un aumento marginal en capacidad. Sí es cierto que podemos transitar 41 buques en un día, pero de una mezcla rica en buques pequeños, medianos y con hasta 24 Panamax. Y de estos 24 buques Panamax solo 11 pueden ser de 900 pies de eslora (largo) muy lejos del número (41) que indica el doctor Holder.

Hace unos meses publiqué un artículo en el que tocaba el tema de capacidad del Canal. En dicho artículo hice hincapié en que si bien la capacidad del Canal usualmente se define en términos de tránsitos de buques en un día, el verlo de esa manera unidimensional nos puede llevar a conclusiones equivocadas. Y así ha sucedido. Existen otros impulsores, como tonelaje y nivel de servicio (Tiempo en Aguas del Canal -TAC), que también definen su capacidad. Hay consideraciones elementales, como la geografía del Canal y la configuración física de sus cauces y de sus esclusas que, igualmente, juegan un papel en la determinación de su capacidad diaria. Ésta también es afectada por el día y la noche, ya que la visibilidad diurna es mejor que la nocturna y, por ende, se imponen algunas restricciones a los buques más grandes que los califican para que sólo puedan transitar de día en ciertas áreas del Canal, mientras que otros buques más pequeños pueden transitar en cualquier momento.

Por otro lado, acontecimientos meteorológicos, como la neblina, pueden provocar la suspensión de los tránsitos a través del Corte Culebra. Y, como si esto fuera poco, están aquellos

factores que los establecen nuestros clientes: el tamaño del buque, si lleva o no carga peligrosa y la visibilidad desde el puente del buque, debido a su configuración. Aunado a todo esto, tenemos la estacionalidad de los distintos segmentos a lo largo del año y la extrema variabilidad diaria en número y mezcla de buques con variantes de todos los factores antes mencionados. Por eso es que el tonelaje CPSUAB que transita en un día puede variar significativamente, aún si el número de tránsitos es igual. Mientras más buques Panamax transiten en un día, el número total de tránsitos será inferior pero el tonelaje será mayor.

El nivel de servicio medido en TAC -la suma del tiempo de espera más el tiempo de tránsito-, es otro factor que define la capacidad, ya que los buques no pueden esperar tres o cuatro días para pasar. Típicamente, los buques hoy día esperan un servicio de 24 horas y algunos segmentos como los porta contenedores y los de pasajeros esperan que sea menos de 18 horas. Es por eso que estos buques son los que más usan el sistema de reservaciones del Canal que les aseguran un paso el día de su elección. El problema está en que en la medida en que no podamos tener más holgura en la capacidad, no podremos ofrecer más cupos de reservación porque no podremos cumplir con el servicio pactado. Este año no pudieron satisfacerse el 22% de las reservas solicitadas y en muchos casos estos buques tuvieron que esperar varios días para lograr su tránsito. Este es un indicador importante de la falta de capacidad para poder brindar un servicio confiable y expedito de manera sostenible a nuestra exigente clientela.

No perdamos de vista que el Canal ya cumplió 90 años y que las mejoras y proyectos de modernización lo han mantenido vigente; pero ¿por cuánto tiempo más? ¿Qué negocio puede mantener su relevancia por un centenario sin un cambio sustancial en los productos que ofrece? Lo que responsablemente hace la ACP es forjar opciones para el futuro que vemos venir para no ser sorprendidos. En este negocio (Canales) los cambios sustanciales en infraestructuras toman de 8 a 10 años para ejecutarse, mientras que en otras actividades dentro del sector marítimo los mismos se pueden efectuar en tan sólo dos o tres años. Las ventanas de oportunidad se presentan y no se mantienen abiertas indefinidamente.

Es por eso que el Canal de Panamá, consciente de la creciente demanda que hemos experimentado en años recientes, en especial debido a la evolución de los buques portacontenedores, tiene que proyectarse muchos años en el futuro y prever que el negocio esté preparado en su infraestructura y equipamiento para capturar la demanda más probable, y así mantener el Canal como una ruta marítima de gran importancia para beneficio de las futuras generaciones de panameños.

A la vanguardia en la región

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La revista regional Estrategia y Negocios, en su edición especial del año 2004 que analiza por sector a las principales corporaciones de la región, reconoció a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) como una de las cinco principales empresas de Centroamérica.

La revista destaca a la ACP como una de las cinco principales de un listado total de 121 empresas grandes, públicas y privadas, de Centroamérica. Las otras empresas que comparten este sitio con la ACP son la Corporación Castillo Hermanos de Guatemala, el Grupo Amanco de Costa Rica, la regional América Móvil Centroamérica y Aguazul de Honduras.

La ACP aparece como uno de los líderes en este listado (ranking) por contar con ventas por más de 500 millones de dólares al año y más de 5 mil empleados. “El hecho de que la ACP sea considerada como importante entre grandes empresas del área es un reconocimiento que habla del trabajo y la dedicación de los hombres y mujeres que día a día administran la vía”, indicó

el ingeniero Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP.

En esta edición especial la ACP también aparece de número 21 entre las 73 empresas generadoras de energía eléctrica en la región.

El director de la unidad de investigación de la revista, José Ignacio Claros, destaca en un editorial de esta edición especial que se hicieron distintos rankings sobre diversos sectores que en total suman 1000 empresas de la región con una facturación superior al millón de dólares. También plantea que para organizar estos listados se escogieron elementos propios de cada sector, “que nos indican de alguna manera el nivel de actividad o capacidad instalada de cada empresa”.

La ACP cerró el Año Fiscal 2004 con un récord en ingresos al superar por primera vez en la historia de la vía los B/. 1,000 millones en ingresos totales. Igualmente recibió la Certificación de Cumplimiento con los requerimientos del nuevo Código Internacional de Protección de Buques y Facilidades Portuarias (ISPS por su sigla en inglés).



Nuevas rutas en el Ártico?, los riesgos son altos

BUSINESS TIMES

Reuters / El deshielo -más rápido de lo esperado- del Ártico trae posibilidades para la apertura de nuevas rutas entre los océanos Pacífico y Atlántico, pero expertos temen que los témpanos de hielo y los altos costos prevengan cualquier explosión de transporte a través de esa región. “Habrá oportunidades para el transporte marítimo, pero aún en el verano, los barcos necesitarían cascos reforzados y rompe hielos”, dice Arne Instanes, científico noruego quien se ocupó del tema transporte en la investigación que ocho países llevaron a cabo sobre los impactos del calentamiento global en el Ártico.

El estudio, presentado el pasado 8 de noviembre en una conferencia en Islandia, proyecta que la Ruta Marítima Ártica a lo largo de la costa Rusia es probable que sea navegable durante 120 días al año para el 2100 en comparación con los 30 días actuales, si el hielo continúa reduciéndose. Plantea además que el Océano Ártico podría quedar sin hielo para el año 2100 y que la acumulación de gases en la atmósfera está calentando el Ártico dos veces más rápidamente que el resto del globo. Pese a todo esto, las rutas entre los océanos Pacífico y Atlántico, un cementerio congelado para exploradores durante siglos, es poco probable que la situación estimule la navegación comercial. Al mismo tiempo con el derretimiento del hielo se pueden generar más témpanos y aún más niebla.

“El uso intenso de las rutas transporlares no pasará en breve porque hay demasiadas incertidumbres”, indicó Walter Parker, presidente de la Fuerza de Tarea para la Infraestructura Circumplar del Consejo Ártico. “La banca no está interesada en hacer préstamos al menos que los gobiernos no se impliquen también en el financiamiento. Las grandes navieras tampoco están todavía interesadas”, sostiene. El Consejo del Ártico lo componen Estados Unidos, Rusia, Canadá, Finlandia, Suiza, Noruega, Islandia y Dinamarca.

A largo plazo, Estados Unidos y otras naciones



podrían encontrar en esta ruta remota una alternativa más seguras a aquellas del sur en donde el terrorismo o la piratería podría ser riesgos crecientes. A través del Ártico se podría transportar carga tal como desechos nucleares.

“Tal vez las rutas árticas serán utilizadas más que todo por situaciones de seguridad en otras rutas”, explica Lawson Brigham, sub director de la Comisión de EU para la Investigación del Ártico. “Tal vez a los terroristas no les gusta el frío”.

Estados Unidos no tiene hoy día ningún buque de guerra protegido contra témpanos con excepción de los submarinos nucleares que pueden emerger a través de la superficie del hielo. La ruta polar es atractiva para los navieros de Osaka, Japón, a Róterdam, Holanda, un viaje a través del mar polar podría ahorrar aproximadamente dos semanas en comparación con los 45 días que representan rutas como el Canal de Suez y el Canal de Panamá.

Sin embargo, el informe de ACIA también plantea que el deshielo puede añadir otras complejidades. Por ejemplo, el Pasaje del Noreste a través de un amasijo de islas en el norte de Canadá podría congestionarse

más si los puentes de hielo que bloqueen los canales del norte se deshielan hacia fuera.

Brigham recordó que la región polar ha sido utilizada con anterioridad para el paso de buques, 52 de ellos han encontrado la forma de hacerlo con la ayuda de una rompe hielo nuclear soviético desde 1977. el principal beneficio para el transporte marítimo, añadió, estaría en ayudar a transportar minerales como el níquel desde Rusia, zinc desde Alaska o petróleo y gas de posibles yacimientos en el Ártico. Los buques de pesca o las naves de travesía podían también conseguir un acceso más fácil. Pero los gobiernos tendrían que hacer frente a problemas enormes de cómo rescatar a equipos en caso de que de accidentes, o de cómo limpiar derramames de petróleo o derivados.

“El Ártico podría ser un nuevo Oeste Salvaje”, señala Samantha Smish, directora del Programa de Conservación del Ártico del Fondo Mundial para la Naturaleza. “Cuando el hielo se derrita habrá allí un gran valor en abrir la región para la navegación. Lo que tememos es que esto se haga sin regulación”.

En apoyo mutuo

Maricarmen V. de Ameglio
mdemeglio@pancanal.com

Trabajar es una utopía para las personas discapacitadas, si no se les da la oportunidad. Es por ello que las Naciones Unidas, en su esfuerzo por reconocer las necesidades y los méritos de estas personas, en 1992 proclamó el 3 de diciembre como "Día Internacional de los Discapacitados". Algunas empresas, como la Autoridad del Canal de Panamá, se hacen eco de este llamado. Su Departamento de Recursos Humanos implementa programas de apoyo a los empleados con discapacidad.

La Oficina de Igualdad de Oportunidades de la ACP ofrece programas que protegen los derechos humanos de los empleados y previenen la discriminación, incluyendo a personas con discapacidades físicas o mentales. Tilcia McTaggart, especialista en Igualdad de Oportunidades, expresó: "Nuestros programas y objetivos están en consonancia con los programas de la República de Panamá. Estamos dándole el apoyo y el asesoramiento a nuestra fuerza laboral que tiene discapacidades".

Por su parte, la División de Salud Ocupacional ofrece el Programa de



Empleados con discapacidades reciben premio por su desempeño en el 2004.

Fortalecimiento para el Trabajo, que permite el reintegro de la fuerza laboral que ha sufrido alguna discapacidad o que fue empleada con discapacidades. La doctora María Ana de Antoniadis, gerente de la División de Salud Ocupacional, señaló: "Hay que darle valor al discapacitado. A las personas que por algo que les ha pasado en la vida han perdido un poco de función, no se les puede cerrar las puertas".

El Programa de Fortalecimiento para el Trabajo de la ACP consta de varios servicios. La evaluación médica permite conocer la condición del empleado, su movilidad, tipo de marcha, fuerza muscular, equilibrio, áreas dolorosas y molestias. Las terapias de

rehabilitación le proporcionan una atención personalizada, que combina ejercicios de fortalecimiento y flexibilidad.

Un fisioterapeuta evalúa el área de trabajo y recomienda las modificaciones para que el discapacitado pueda desenvolverse en forma apropiada. En caso de que no pueda regresar al trabajo regular por sus limitaciones, la División de Operaciones de Recursos Humanos le reubica en otra posición de acuerdo con sus destrezas y pericias en ese momento. Si fuere necesario, el empleado también puede recibir apoyo psicológico mediante el Programa de Asistencia a los empleados.

Javier Córdoba, fisioterapeuta

especialista en ergonomía de la División de Salud Ocupacional, indicó: "Nunca el empleado queda abandonado, sino que se le da continuidad. Si él en un momento dado escala a otra posición laboral, ese ambiente de trabajo vuelve a evaluarse y se le puede volver a desarrollar una rutina de ejercicios o tratamientos adecuados a esa posición".

Las personas con discapacidades son parte de la fuerza laboral del Canal. Ellas poseen valiosos conocimientos y años de experiencia, que hacen de sus servicios una contribución muy preciada para el Canal y para nuestro país. Sólo necesitan que se les dé la oportunidad de demostrar que pueden ser excelentes en su desempeño.

Una segunda oportunidad

Maricarmen V. de Ameglio
mdameglio@pancanal.com

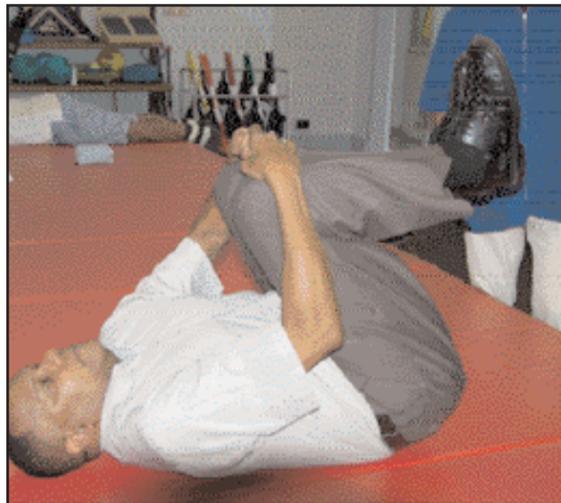
Al tratar de levantarse una mañana para ir al trabajo, Robert Young, agente interino de compras de la División de Recursos de Tránsito, se cayó y perdió el conocimiento. Al abrir los ojos, había sido operado de la columna por una lesión en la médula y estaba paralizado de sus cuatro miembros.

Con el tiempo, Robert fue recobrando la movilidad y desde su silla de ruedas mantenía viva la esperanza de caminar y volver al trabajo. Un año y medio de intensas terapias físicas en el Programa de Fortalecimiento para el Trabajo de la ACP, le dieron una segunda oportunidad. Con la ayuda de muletas y luego de un bastón, sus piernas echaron a andar. Pero la meta era valerse por sí mismo y no vivir dependiente de un bastón.

Las terapias se intensificaron hasta que el día esperado llegó y Robert regresó al trabajo por sus propias piernas, aunque con dificultad. Ahora su mejor terapia sería el apoyo moral de sus compañeros y supervisores. Con satisfacción, Robert recuerda: "No me trataron como un discapacitado, sino como un compañero de trabajo y eso fue lo que más influyó en mí para seguir adelante".

La experiencia de Juan Koliopoulos, especialista en computación de la División de Ingeniería de Sistemas, fue similar. Un tumor en el cerebelo lo dejó en silla de ruedas, pero su fuerza de voluntad lo impulsó a luchar. Después de dos años en el Programa de Fortalecimiento para el Trabajo, con fisioterapias de hasta cuatro horas diarias y una hora de natación, tres veces por semana, Juan volvió a caminar y al trabajo. "Me dieron todo el apoyo aquí para hacer mi terapia en la instalación de la ACP. Fue una de las ventajas de mi pronta recuperación", expresó.

Otros empleados comenzaron a laborar en el Canal con una discapacidad. Delia María Johnson, trabajadora manual de la Unidad de Administración de



Arriba, a la izquierda, Robert Young, y a la derecha, Delia Johnson, realizan sus terapias físicas. Abajo, Juan Koliopoulos en su área de trabajo.

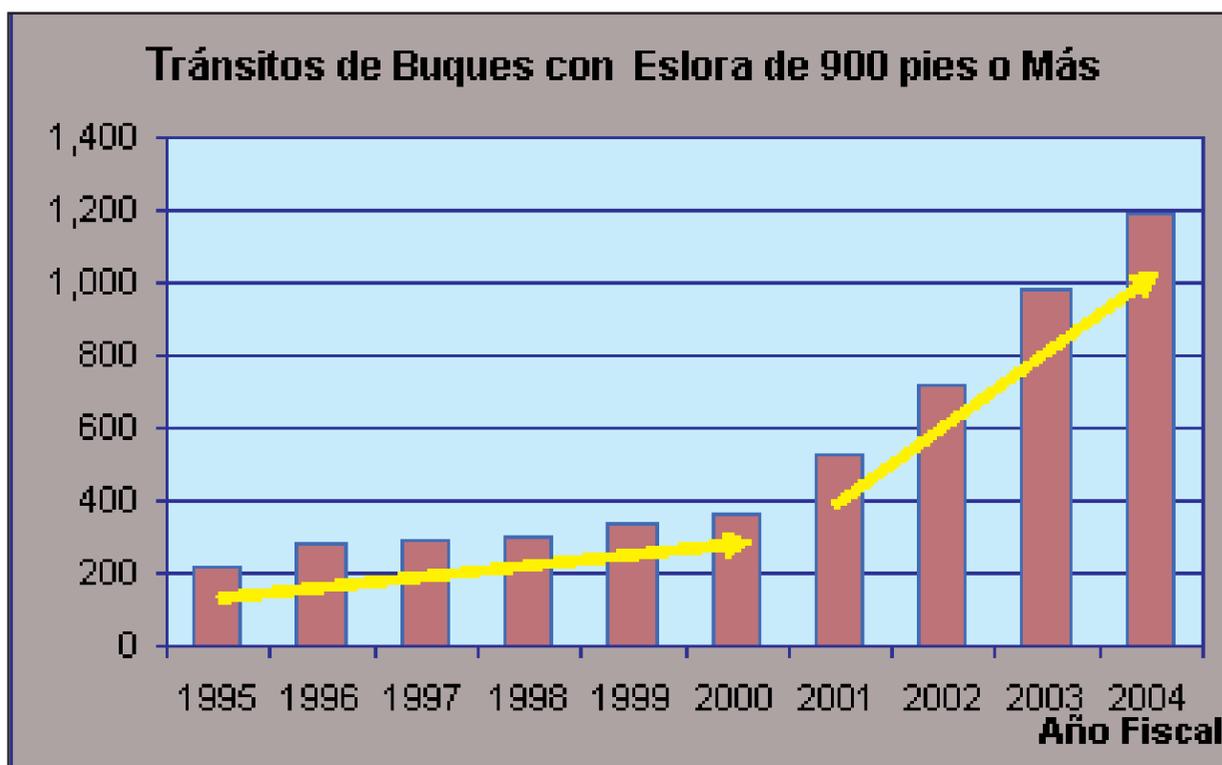
Instalaciones, enfermó de polio cuando era niña, lo que afectó su movilidad. Pero su deseo de superación le impuso metas, y hace 20 años ingresó a la fuerza laboral del Canal. Delia comentó: "He agradecido mucho la labor y el privilegio que a mí se me ha brindado. Desde que me inicié aquí, siempre he tenido

una mano amiga, un impulso para seguir adelante".

Para una persona con discapacidad, el apoyo de sus compañeros y de la empresa donde labora es importante. Es lo que permite poner al servicio talentos, que de otra forma se perderían.

Bitácora del Canal

Pronósticos de Tráfico: herramienta para planificar



María Eugenia de Sánchez
mesanchez@pancanal.com

Los pronósticos de tráfico son un elemento clave en el proceso de planificación financiero y operativo de la Autoridad del Canal. Los estimados de los ingresos por peajes esperados por el tránsito de buques apoyan la tarea de programación financiera de la institución, mientras que los estimados de número y tamaño de buques proveen información valiosa para la programación de los recursos necesarios para atender el tráfico esperado. Por su parte, los pronósticos de tráfico a más largo plazo que se extienden hasta 25 años son una importante herramienta para la toma de decisiones sobre inversiones potenciales para mejorar la infraestructura de la vía acuática.

El Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo tiene bajo su responsabilidad la preparación de las premisas presupuestarias y proyecciones de tráfico del Presupuesto Anual de la Autoridad del Canal de Panamá. Para ello cuenta con un selecto equipo de analistas especializados en la investigación, análisis y proyección de los factores que inciden en la demanda y en la oferta de las principales mercaderías que se movilizan por vía marítima, así como los patrones en la construcción de buques y el mercado de fletes de los principales tipos de buques que transitan el Canal. La investigación está apoyada en la contratación de servicios de consultoría y bases de datos especializadas, junto a una excelente base de suscripciones de publicaciones de la industria marítima. También se beneficia del conocimiento de la industria con la asistencia a conferencias internacionales, y comunicaciones directas con agentes navieros, portuarios, e instituciones gubernamentales, privadas y educativas

internacionales.

El punto de partida para las proyecciones de tráfico del Canal de Panamá es el mercado de la carga ya que el transporte por el Canal de Panamá es una demanda derivada del comercio internacional. Las proyecciones de carga usan de base varios escenarios macroeconómicos mundiales que toman en cuenta diferentes condiciones de las principales economías que inciden en el tráfico por el Canal. El volumen de toneladas métricas de carga es transformado en capacidad de carga (toneladas CP/SUAB - Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) y en número de buques con el fin de proyectar el nivel de ingresos por peajes. En esta transformación se utilizan modelos estadísticos y econométricos que toman en cuenta la evolución histórica de la carga, y los tránsitos de buques por rutas comerciales, así como premisas sobre el comportamiento futuro de los principales impulsores de tráfico de los distintos tipos de buques. Un importante ingrediente en este proceso es el análisis cualitativo de las tendencias y patrones que se perfilan a futuro, lo que se traduce en un refinamiento de los pronósticos basado en criterios cuidadosamente estudiados.

La labor de pronóstico conlleva además un proceso constante de revisión y ajuste, ya que las condiciones de tráfico pueden variar repentinamente, por ejemplo por efecto de la Crisis Asiática y los atentados del 11 de Septiembre, entre otros. Normalmente las proyecciones se realizan con cerca de un año de antelación, por lo que durante la ejecución del presupuesto se hacen los ajustes que reflejan las tendencias vigentes del tráfico.

Durante los últimos cinco años, las proyecciones reflejan un margen aceptable de error. Por ejemplo, las

proyecciones de toneladas netas CP/SUAB han observado una desviación promedio de alrededor del 1.1 por ciento en comparación con las cifras reales, lo que muestra un buen grado de predictibilidad. Sin embargo, en los últimos tres años el diferencial se ha incrementado como resultado del extraordinario auge que ha experimentado el tamaño de los buques portacontenedores en la ruta del Asia con destino a la Costa Este de Estados Unidos, especialmente de buques con dimensiones de eslora de 900 pies o más, como se aprecia en la gráfica adjunta.

Después del año fiscal 2001 se han observado tasas de crecimiento entre un 20 por ciento a un 45 por ciento en los tránsitos de esta categoría de tamaño. El desvío del patrón que se observaba en los años anteriores se ha acrecentado significativamente, lo que ha representado un fuerte reto a nuestra capacidad predictiva y a la capacidad operativa del Canal.

A la fecha todo indica que esta tendencia se mantendrá. La creciente congestión en los puertos de la Costa Oeste de EEUU, el crecimiento esperado del comercio mundial con tasas por encima del siete por ciento anual y la preferencia de las líneas navieras por la confiabilidad de la ruta del Canal, indica que esta tendencia se solidificará.

Confiamos que la fortaleza de la capacidad analítica de los investigadores a través del entrenamiento continuo, conjugado con adecuadas metodologías de la investigación, una moderna infraestructura tecnológica y excelentes herramientas de análisis, seguirán contribuyendo a robustecer la capacidad de pronóstico de este equipo de personas comprometido con proveer una luz certera sobre el futuro de esta importante vía.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1914 - Hace 90 años

El uso comercial del Canal empezó el 18 de mayo de 1914 cuando tres grandes barcasas de la compañía American Hawaiian Steamship cargadas de azúcar se desviaron de la ruta de Tehuantepec, llegaron a Balboa y fueron remolcadas hasta Cristóbal. Para el 1 de junio, el total de los peajes pagados fue de \$7,356.00.

El SS Allianca de la línea Panama Railroad Steamship pasó por las esclusas de Gatún, desde el Atlántico hasta el Lago Gatún, y regresó el 8 de junio de 1914, haciendo de éste el primer buque de pasajeros de altamar que pasó por las esclusas del Canal.

1939 - Hace 65 años

Los problemas de defensa y capacidad se encontraban bajo estudio de las autoridades del Canal y el Gobierno de Estados Unidos. El gobernador Clarence S. Ridley explicó a un subcomité de la Casa de Representantes que era importante proveer \$25,000,000.00 inmediatamente para avanzar con los planes para incrementar la capacidad del Canal al agregar un tercer juego de esclusas. Dijo que este proyecto no solo estaba íntimamente relacionado con la defensa del Canal sino que la capacidad adicional supliría las futuras necesidades comerciales. En Washington, los expertos militares dijeron que el tercer juego de esclusas haría al Canal más seguro.

1954 - Hace 50 años

Audiencias sobre la operación del programa de reorganización del Canal de Panamá empezaron en Washington en julio. El Gobernador John S. Seybold, declaró que la organización estaba funcionando bien. Recomendó que el diferencial de pago se hiciera libre de impuestos y que los alquileres se redujeran en un 50%. Dijo que el éxito de la organización dependía de la habilidad de reclutar y retener personal competente.

1963 - Hace 41 años

El Canal de Panamá operó durante 24 horas el 12 de mayo de 1963, para poder manejar de manera más eficiente el creciente número de barcos que transitaban la vía. El cambio fue el resultado de la evaluación continua de las necesidades del tráfico.

Dieciséis astronautas incluyendo a seis que ya habían viajado al espacio, arribaron al Istmo en 1963 para aprender como sobrevivir en la densidad de la jungla. Ellos pasaron cuatro días de entrenamiento en la base aérea de Albrook y cuatro días en la jungla tropical.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

Un trabajo de profundidad

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Bajo el agua a veces no se ve casi nada. Apenas con el tacto pueden guiarse los buzos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) cuando llevan a cabo algunas tareas en la profundidad de las esclusas de Miraflores o Pedro Miguel.

Una de las funciones de este equipo es darle mantenimiento a los equipos del Canal que permanecen sumergidos bajo el agua. En este sentido se dan mantenimientos preventivos y correctivos, según explicó recientemente Milton Sanjur, capataz de equipos sumergidos de las Esclusas de Pedro Miguel y Miraflores.

De acuerdo con Sanjur con el mantenimiento preventivo se detectan en ocasiones algunos daños, como sucedió en días pasados cuando se reemplazó una tuerca de una válvula cilíndrica que estaba corroída en las esclusas de Pedro Miguel.

Cuando necesitan sumergirse en las esclusas deben esperar las "ventanas" en el tránsito de buques. Se conoce como ventanas al tiempo que transcurre entre el paso de los buques que viajan con dirección norte o sur.

"El mantenimiento de las esclusas de cámara seca o vía seca es costoso,



entonces aquí es donde entramos nosotros a hacer reparaciones bajo el agua", explica Sanjur.

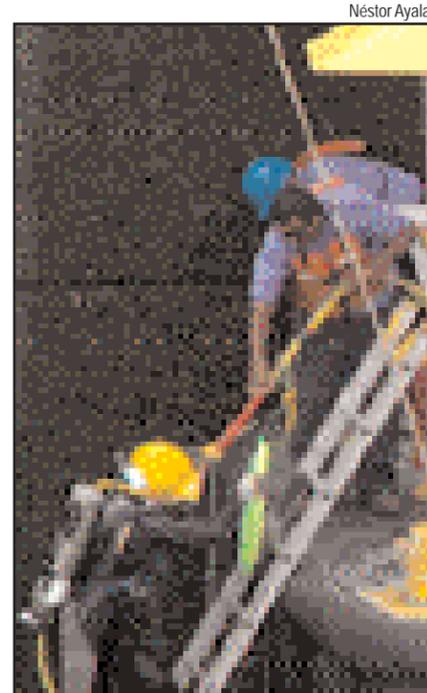
En el lado del Pacífico (en las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel) trabaja un equipo de nueve buzos, un supervisor y cuatro ayudantes.

La labor de este equipo transcurre por lo general en alrededor o dentro de las esclusas, y en algunas ocasiones,

cuando es necesario por trabajos grandes brindan su apoyo a las esclusas de Gatún.

"También damos apoyo a la división de Astilleros Industriales cuando ellos tienen trabajos grandes de reparación de buques", añade Sanjur.

A los buzos, que son todos mecánicos torneros, se les exige tener buenas condiciones físicas, de acuerdo



con el capataz de buzos. "El buzo es como un deportista, así que nos exigen condiciones físicas excelentes".

¿Qué es lo mejor de este trabajo poco tradicional? Para Sanjur se trata de algo distinto a las labores de oficina o taller regulares. Es un trabajo que, según afirma, disfruta todo el equipo.

"Para mí es divertido trabajar y sobre todo contar con un excelente equipo de buzos con basta experiencia" añade.

Deportistas canaleros victoriosos

Ariyuri Mantovani
amantovani@pancanal.com

Los colaboradores del Canal se distinguen por su capacidad y empeño en el trabajo y los excelentes resultados en seguridad y operaciones son muestra de esta labor. Ellos trabajan en equipo, como uno solo, para lograr metas comunes en beneficio de la empresa y por ende, del país.

Así también comparten momentos de diversión y competencia. Recientemente tres equipos canaleros lograron victorias deportivas, demostrando este espíritu de grupo.

En la provincia de Colón, el equipo masculino de voleibol ganó el primer lugar de la Liga Gubernamental, Industrial y Comercial de Colón, mientras que el equipo femenino llegó en segundo lugar.

En Panamá, el equipo femenino de bola suave obtuvo el primer lugar de la Liga Gubernamental Metropolitana. Además, dos de sus miembros fueron galardonadas como Campeona Bate y Campeona Jonronera.

Para Augusto Espino, director del equipo femenino de bola suave, "este es un equipo luchador, con muchas garras, capaz de salir airoso de las adversidades y nos sentimos muy felices porque esa era nuestra meta; lograr el trofeo". Muchas de las colaboradoras trabajan turnos, estudian y atienden deberes con sus familias, así que el esfuerzo realizado ha sido premiado con el logro obtenido.

La compañera Briceida Herrera, mecánica de la Planta de Aire Acondicionado, fue seleccionada como Campeona Bate, con un promedio de .714. "Fue difícil al principio dirigirlas, pero luego nos compenetramos muy bien y pienso que pueden dar mucho más en el futuro", añade Espino.

En la Liga Gubernamental, Industrial y Comercial de Colón, los equipos de voleibol femenino y masculino obtuvieron sendas victorias, consiguiendo primero y segundo lugar en sus categorías.

"Me siento sumamente complacido por el triunfo de



Satisfechos por los triunfos obtenidos, los deportistas canaleros entregaron sus trofeos al administrador Alberto Alemán Zubieta, el subadministrador, Manuel Benítez y a la Directora de Recursos Humanos, Ana María Chiquilani, en presencia de otros altos ejecutivos.

ambas ramas. Este triunfo no es solo de los integrantes del equipo; es de los nueve mil colaboradores que en ese momento representábamos", dice Roberto Cowen, director de ambos equipos.

El equipo masculino tiene cuatro años de participar en esta liga, quedando siempre entre los cinco primeros lugares. Por otro lado, el equipo femenino participa por primera vez, obteniendo un segundo lugar. Ambos equipos se han ganado el derecho a representar a la

Autoridad del Canal de Panamá en el VI Campeonato Nacional Gubernamental que se celebrará en la provincia de Bocas del Toro en febrero del próximo año.

"Pienso que tenemos la llave para seguir cosechando éxitos en el futuro porque nuestra organización no solo pasa barcos, también tenemos grandes deportistas que quieren demostrarlo", añade Cowen.



1

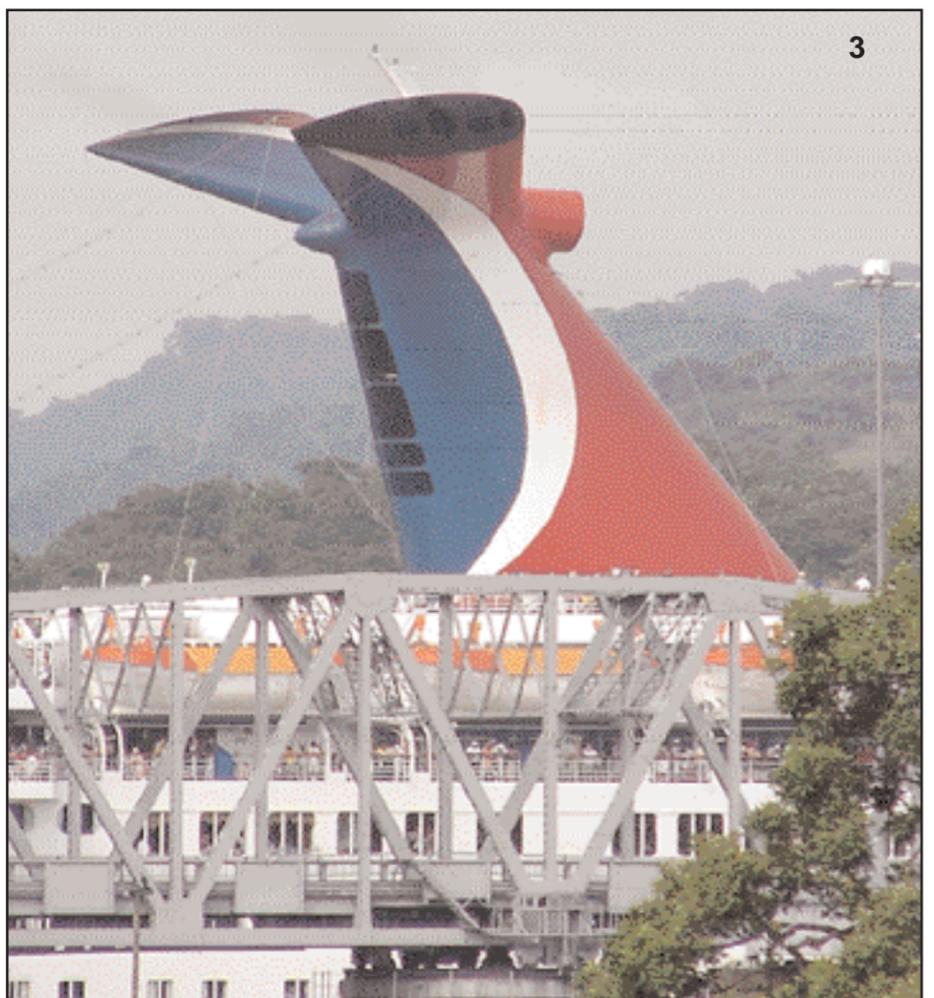
El Canal en imágenes



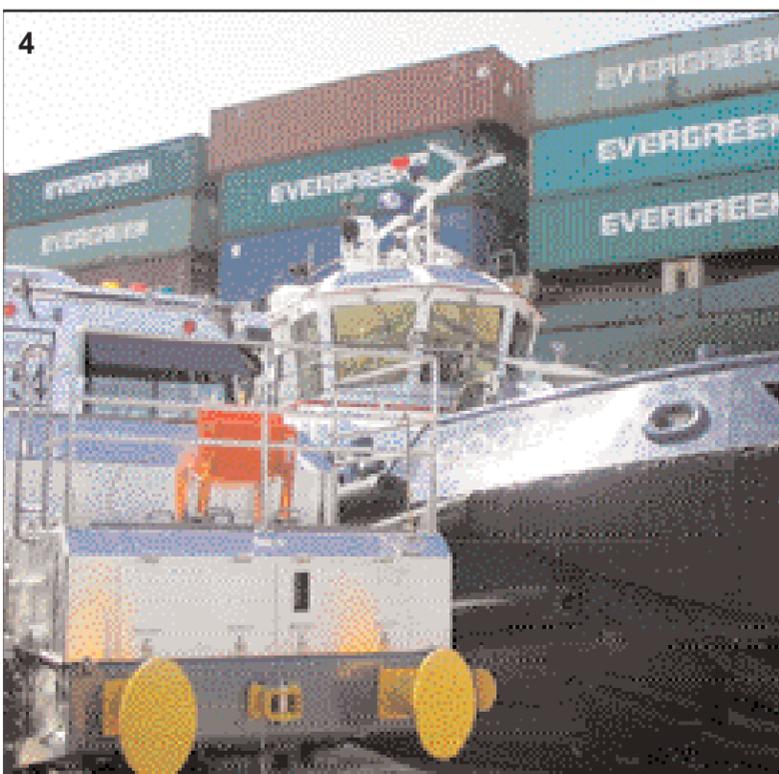
2

- (1) El Guía a la espera: J. Francisco García, Ingeniería Geotécnica
- (2) Centenario iluminado: Miguel Narbona, ingeniero geodesta
- (3) Es una ballena; es un avión; no, es un crucero en Miraflores: Javier Conte, conductor
- (4) Tres grandes: Mario Richards, operador de locomotoras

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



3



4

Analizan impacto del Canal en la economía nacional

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Comisión de Asuntos del Canal de la Asamblea Nacional organizó el foro "La reversión del Canal de Panamá y su importancia para el Desarrollo Nacional" con el propósito de analizar el impacto que ha tenido la reversión de la vía interoceánica y sus áreas adyacentes, en el que participaron representantes del sector marítimo panameño.

Por parte de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) asistieron el presidente de la Junta Directiva y ministro de Economía, Ricaurte Vásquez, el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, la directora de Recursos Humanos, Ana María Chiquilani y el director de Seguridad y Ambiente, Juan Héctor Díaz.

En su intervención relativa a las finanzas del Canal el ministro de Economía y presidente de la Junta Directiva de la ACP Ricaurte Vásquez afirmó que la vía interoceánica "es un contribuyente importante a las finanzas públicas, pero nosotros los panameños por dos asambleas sucesivas decidimos mantenerlo separado, eso no lo hace menos panameño, no lo hace menos parte del sector público".

Según el ministro esa separación ubica al Canal en un sitio privilegiado: "No lo hace menos nuestro pero sigue siendo igual de importante y lo ubica en



El Presidente de la junta directiva de la ACP, Ricaurte Vásquez (arriba a la derecha) y el administrador Alberto Alemán Zubieta (der) durante su participación en el Foro. Arriba, una panorámica de la asistencia.

una posición tal que le permite catapultarse por sí solo al alcance de los objetivos de crecimiento y desarrollo que ahora debemos los panameños desarrollar para los próximos 100 años del Canal de Panamá".

El administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, señaló por su parte que tras casi cinco años de la reversión del Canal "nos sentimos orgullosos de que hemos demostrado al mundo de que no solamente lo hacemos bien sino de que lo seguimos haciendo

bien y de que vamos a hacerlo mejor".

El foro que duró dos días consecutivos también contó con la participación del ex presidente Nicolás Ardito Barletta, el vicepresidente primero y director de la Autoridad Marítima de Panamá, Rubén Arosemena y representantes de los principales puertos marítimos del país y de instituciones como la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) y el Instituto Panameño de Turismo (IPAT), entre otras.

Néstor Ayala



Evaluación y méritos

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Año Fiscal 2004 fue uno de logros importantes para la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Pero detrás de los récords, de las estadísticas y de las marcas alcanzadas está el recurso humano: más de 9 mil panameños y panameñas que todos los días se esfuerzan para que la vía acuática continúe siendo motivo de orgullo y factor de desarrollo del país. De allí la importancia de incentivar el desempeño destacado de la gente.

A partir de este año la ACP decidió que tales incentivos fueran entregados en el mes de diciembre, ya que con anterioridad cada departamento tenía fechas distintas y muchas veces el reconocimiento por desempeño llegaba pasada las fechas en que realmente se necesitaba, como las fiestas del mes de diciembre, por ejemplo.

Gran parte de la tarea recayó en la Unidad de Incentivos del Departamento de Recursos Humanos. El equipo de la unidad trabajó con intensidad y, además de lograr la meta principal, estableció al mismo tiempo un mecanismo eficiente para la recolección de datos que permitirá, en adelante, la tramitación sin trabas de los incentivos.

Desde que comenzó la administración panameña del Canal se ha estado trabajando en el establecimiento de evaluaciones de desempeño que reflejen con mayor objetividad el trabajo de cada colaborador. Las evaluaciones permiten a la

organización medir su rendimiento. Es en este sentido que los incentivos vienen a complementar el proceso de evaluación como una herramienta de reconocimiento y estímulo al trabajo hecho.

De acuerdo con Rolando Montilla, supervisor de la Unidad de Incentivos, el desafío principal era tener listo para diciembre más de 5 mil 500 incentivos. Según el mecanismo que se acostumbraba, insertar la información de cada incentivo manualmente y luego verificarla, la tarea parecía imposible. Fue entonces cuando el equipo de la Unidad de Incentivos puso manos a la obra.

"Lo que hicimos fue utilizar tecnología para que la captura de datos fuera paralela a la verificación. Esto se logró con un sistema de código de barras nunca antes usado en esta labor", explica Montilla.

Dado que este proceso implicaba a su vez todos los otros departamentos de la ACP, la Unidad de Incentivos tuvo que trabajar cercanamente con ellos. "El solo hecho de pedirles que tuvieran listas las evaluaciones en un tiempo mucho menor al que estaban acostumbrados fue un gran cambio; eso sí, tuvimos mucha ayuda de las oficiales administrativas de cada departamento".

La colaboración de personal de los departamentos de Ingeniería e Informática, Finanzas y Recursos Humanos fue clave.

En el fondo, añade, nos movimos un poco en el sentido de cambiar la forma en que se veía el trabajo de esta unidad: de tramitadores de documentos a facilitadores en la concesión de los incentivos de los trabajadores del Canal. Y lo lograron.

Ventana internacional



La ruta por Panamá

APL y MOL inauguran enlace por los Andes

Tomado de la Revista Fairplay
1 de diciembre de 2004

Las escalas semanales y en días fijos en los puertos de la Costa Oeste de Sur América comenzarán en enero cuando las líneas navieras APL y Mitsui OSK inauguren una operación conjunta con tres buques portacontenedores. Pendiente de la aprobación de la Comisión Marítima Federal, el nuevo servicio unirá los puertos de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile con el servicio de conexión a Norte América, Asia y Europa en buques de APL. APL pondrá dos buques y está llamando al servicio el Expreso Panamá-Andino (PAX), mientras que MOL contribuirá con el otro buque y llamará a su servicio Costa Oeste de las Américas (ACW). Esta no es la primera vez que APL y MOL colaboran. Ambos son miembros, junto a la marina mercante de Hyundai, de la Alianza del Nuevo Mundo (New World Alliance). Ray Keene, ejecutivo en jefe de MOL para las Américas, y John Bowe, presidente de APL para la región, elogiaron la nueva aventura comentando que este mercado de alto crecimiento demanda este nuevo servicio.