

2004 ¡Felicidades, Panamá! 2005

Concluye 2004 con un registro de logros sobresalientes para el país a través de la gestión del Canal de Panamá. Estos resultados son posibles gracias al compromiso de los hombres y mujeres que constituyen el recurso humano de la ACP, quienes este año, una vez más, compartieron la Navidad con niños de la Cuenca Hidrográfica. ◆

Ana Laura Harris



**A consulta pública
el pago por carga
sobre cubierta**



Hasta el 6 de enero la ACP recibirá opiniones y recomendaciones sobre la propuesta.

PAG>3

**Comparten
experiencia**



Instituciones estatales conocieron el sistema de contrataciones públicas de la ACP.

PAG >6

**Veraguenses
en el Canal**



Estudiantes de archivología analizan sistema de archivos del Canal.

PAG >7

**Primer bimestre
positivo**



Más buques de alto calado en tránsito y mayores ingresos en la primera etapa del año fiscal 2005.

PAG >4

CORRESPONDENCIA

David, 18 de noviembre de 2004

Licenciada Gina Tapiero
Comunicación y Medios
Autoridad del Canal de Panamá

Respetada licenciada Tapiero:

En primera instancia el personal docente y administrativo del Colegio Comercial de Tolé, en especial la delegación atendida el viernes 12 de noviembre de los corrientes, presenta a usted y a su equipo de trabajo, nuestro profundo agradecimiento por la gentileza y deferencias que tuvieron para con este grupo de panameños que desde tierras marginadas dentro del país tuvo la oportunidad de conocer la ciudad capital y diversos lugares históricos y turísticos como también, la Asamblea Legislativa, sitios que únicamente mediante la prensa, la radio y la televisión tienen conocimientos de ellos.

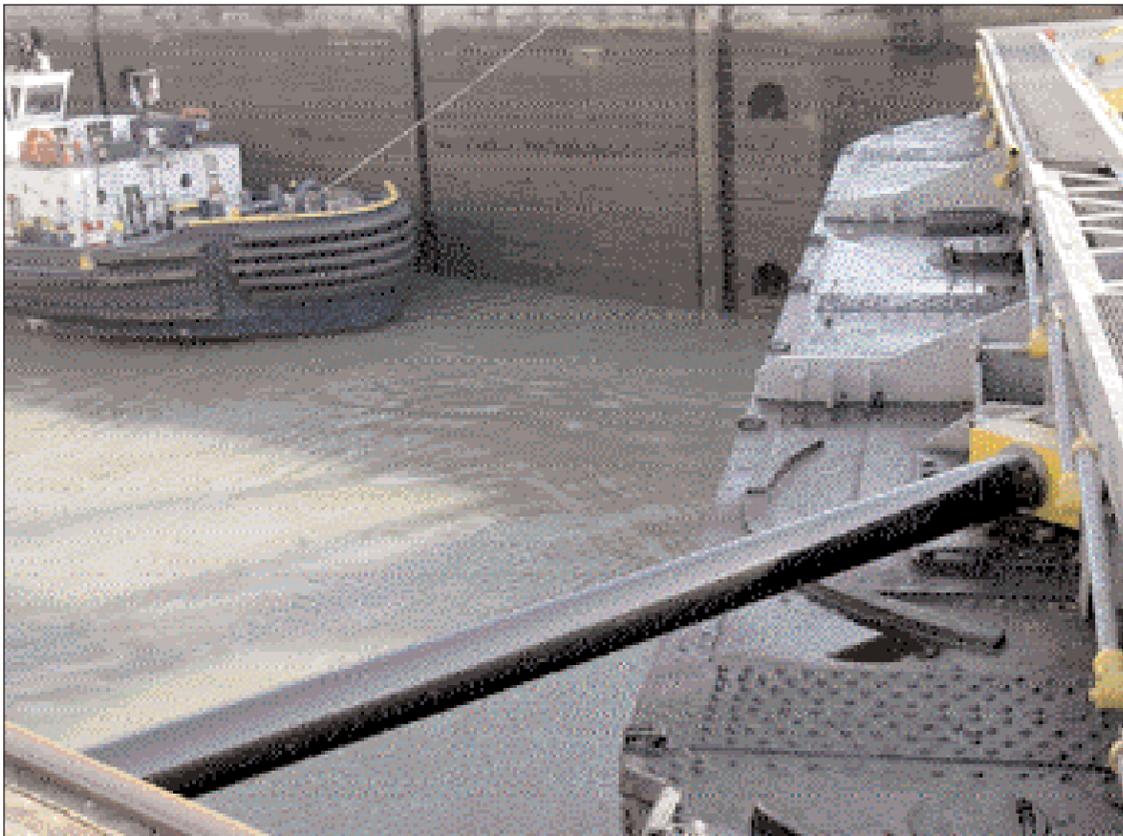
Es placentero contar con personas altruistas, que brindan oportunidades de aprender a nuestros conciudadanos y sobre todo a este grupo de estudiantes que en un 50%, son indígenas con deseos de superación. Reiteramos nuestro agradecimiento en nombre de los participantes en este evento.

Nuestra consideración y respeto.

Atentamente,

Profesora
Jeannie Leslie Villarreal De Gracia
Colegio Comercial de Tolé

La foto



Un brazo muy poderoso: Los brazos hidráulicos, un importante elemento del plan de modernización llevado a cabo por la Autoridad del Canal, abren y cierran las compuertas para dejar pasar los barcos que transitan el Canal.

De la Administración

Soberanía y dividendos

La adopción de medidas con relación a los precios que fije por la prestación de sus servicios a los buques que cruzan la vía, constituye una de las expresiones más concretas que Panamá puede hacer del ejercicio de su plena soberanía sobre el Canal de Panamá. El aumento de peajes adoptado en el período fiscal 2002-2003, y la propuesta para actualizar el sistema de arqueo y la política de precios para buques portacontenedores y otros buques con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta, son una manifestación contundente de dicho ejercicio.

En el caso de la propuesta que se menciona, la Administración de la vía busca desarrollar para el país las oportunidades que representa la actual tendencia de un mercado marítimo que opta de manera creciente por el transporte de contenedores. Al punto de habilitar, en buques no fabricados expresamente para ello, facilidades que les permitan llevar contenedores sobre cubierta y bajo ella. De no modificar la política vigente, Panamá dejará de percibir lo que en justicia le pertenece en virtud del valor que la ruta reporta a los transportistas de carga en contenedores.

Y hay más, la revisión de la política en la materia permite al Canal de Panamá una flexibilidad que, al identificar segmentos específicos del mercado, hace posible que por una parte la vía no dependa de un esquema único de precios para productos y servicios, sino que además haga competitiva la ruta para sus clientes.

Y lo que no es menos importante, la propuesta – al igual que lo hecho con la primera revisión de peajes bajo administración panameña – se discutirá con la participación amplia, en una audiencia pública y con un proceso previo plenamente transparente, de los interesados en todo lo que esto representa. En resumen, ejercicio de la soberanía para obtener mayores recursos del bien más estratégico del país.

De no modificar
la política vigente,
Panamá dejará de
percibir lo que
en justicia le
pertenece



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.	

Canal de Panamá: motor de la economía

Armando De Gracia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El presidente de Panamá, Martín Torrijos, afirmó que el Canal de Panamá se convertirá en el motor de la economía del país.

Las palabras del presidente se dieron luego de una reunión que sostuvo con la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y en la que también participaron representantes de algunas entidades del gobierno.

Al concluir la reunión con la Junta Directiva, el presidente dijo a la prensa que “no hay dudas de que el Canal está siendo muy bien administrado y se va a convertir en la máquina que impulse la economía y mejore las condiciones de vida, no sólo de las personas que viven en las ciudades de Panamá y Colón, sino de las que residen en el resto del país”.

Torrijos indicó que esta reunión, que se celebró en el Edificio de la Administración del Canal, tuvo como propósito conocer cómo marcha el funcionamiento de la vía acuática y cuáles son sus potencialidades para el futuro.

El presidente añadió que el Gobierno quiere estar al tanto de los avances de los estudios sobre la modernización y



A su llegada al edificio de la administración del Canal, el Presidente Torrijos es acompañado por el Presidente de la Junta Directiva de la ACP y Ministro de Economía y Finanzas, Ricaurte Vásquez, y por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.

ampliación del Canal, por lo que mantendrá una estrecha colaboración con la administración de la vía y la Junta Directiva.

Además precisó que en la medida en que se concluyan los estudios sobre una posible ampliación de la vía- en especial los que tienen que ver con los aspectos financieros, ambientales, sociales y de

ingeniería- se hará una evaluación en conjunto y los resultados se presentarán al país para su consideración.

El mandatario anunció que seguirá reuniéndose con la Junta Directiva de la ACP porque está consciente de su potencial para generar “empleos, riquezas y oportunidades valiosas para Panamá”.

En la reunión participaron el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, el presidente de la Junta Directiva y ministro de Economía, Ricaurte Vásquez, el administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y vicepresidente de Panamá, Rubén Arosemena, y el canciller panameño, Samuel Lewis Navarro.

A consulta pública nuevo sistema de arqueo para buques portacontenedores

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Luego de nueve meses de consultas informales con sus clientes y la industria marítima internacional, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció su propuesta formal para actualizar su sistema de arqueo y la política de precios para buques portacontenedores y otros buques con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta. Esta propuesta reemplazará el sistema utilizado hasta ahora por el Canal de Panamá para el segmento de buques portacontenedores y cambia el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) al estándar utilizado por la industria marítima, el cual se basa en el TEU (por su sigla en inglés), unidad equivalente a un contenedor de 20 pies (TEU – twenty-foot equivalent unit).

El nuevo sistema de arqueo y de precios brindará a la ACP un modelo en concordancia con los estándares internacionales, a la vez que permitirá una medición más confiable; ofrecerá mayor transparencia a sus clientes y usuarios, y garantizará que la vía reciba el precio justo por el servicio que ofrece.

El 23 de noviembre pasado la Junta Directiva de la ACP autorizó proceder con el anuncio formal de la propuesta. De ser aprobado, el nuevo sistema será implementado de forma gradual durante un periodo de tres años, iniciando en el segundo cuatrimestre del 2005.



Armando De Gracia

El plan de peajes propuesto será implementado de la siguiente manera:

Peaje por TEU	Fecha de Implementación
\$42	1.º de mayo de 2005
\$49	1.º de enero de 2006
\$54	1.º de enero de 2007

La ACP sostuvo consultas informales con sus clientes y representantes del Consejo Mundial de Transporte Marítimo (World Shipping Council) y de la Cámara Internacional de Transporte (International Shipping Council). La ACP ha buscado incluir las recomendaciones de estos clientes en la nueva propuesta.

Las consultas formales sobre la propuesta ya iniciaron y concluirán el 6 de enero de 2005. La ACP revisará todas las sugerencias y recomendaciones de las

partes interesadas, por lo que agradece el envío de datos estadísticos, opiniones y declaraciones por escrito (en inglés o español) antes de la fecha límite indicada. Adicionalmente, la audiencia pública se realizará el 7 de enero del 2005 en el auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, ubicado en Balboa, Ciudad de Panamá, República de Panamá, 9:00a.m, EST. Para obtener mayor información o solicitar una copia electrónica de la propuesta, favor visitar la página electrónica de la ACP,

www.pancanal.com.

De acuerdo a la propuesta, se aplicarán los siguientes sistemas de arqueo para los buques porta-contenedores y para aquellos buques con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta y bajo ella:

Para buques portacontenedores : el nuevo sistema de arqueo se actualizará a fin de que refleje los estándares internacionales para un contenedor – la unidad equivalente a un contenedor de 20 pies (TEU, por su sigla en inglés), cuyas dimensiones son 20 pies x 8 pies x 8.5 pies. Estos buques pagarán de acuerdo a su capacidad para llevar contenedores sobre cubierta y bajo ella, reemplazando el tonelaje del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB). El sistema TEU tomará en consideración las limitaciones de visibilidad impuestas por el Canal de Panamá.

Para otros buques con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta: los buques distintos a los portacontenedores, con capacidad para llevar contenedores sobre cubierta, seguirán utilizando el tonelaje del CP/SUAB para medir los espacios cerrados y los espacios bajo cubierta. El peaje a pagar por estos buques será el cargo de volumen CP/SUAB de la nave, más el TEU de los contenedores que se transporten sobre cubierta en cada tránsito.

Buenos resultados



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

En los dos primeros meses del Año Fiscal 2005, el Canal de Panamá ha registrado aumentos importantes, tanto en el tránsito de buques de alto calado, como en los ingresos por peajes.

Así se desprende del informe presentado por el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, a su junta directiva, que abarca los primeros dos

meses del Año Fiscal 2005, octubre y noviembre de este año. El Año Fiscal del Canal se extiende del 1 de octubre al 30 de septiembre.

Según cifras preliminares, en los meses de octubre y noviembre de este año los tránsitos de buques de alto calado totalizaron 2,054, lo que representó un aumento del 6.0% con relación al mismo período del Año Fiscal 2004, cuando transitaron por la vía 1,938 buques de alto calado.

Los tránsitos de buques Panamax aumentaron en 9.2%; de 893 tránsitos en los dos primeros meses del Año Fiscal 2004, a 975 tránsitos en el mismo período del Año Fiscal 2005.

Durante el mismo período, se registraron 133.3 millones de dólares en ingresos por peajes, es decir, 6.7% más que en los dos primeros meses del Año Fiscal 2004, cuando esta cifra alcanzó los 124.9 millones de dólares.

En este período también se registró un

aumento en la cantidad de toneladas CP/SUAP (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) transitadas.

En los dos primeros meses del Año Fiscal 2005, transitaron por la vía acuática 47 millones de toneladas CP/SUAP, 7.1% más que en el mismo período del año fiscal anterior, cuando transitaron por el Canal 43.8 millones de toneladas CP/SUAP.

Nuevo récord de tonelaje

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

En el mes de noviembre de este año el Canal de Panamá rompió el promedio diario de tonelaje transitado.

Según un informe de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en el mes de noviembre transitaron un promedio diario de 778,176 toneladas CP/SUAP (Sistema de Arqueo de Buques del Canal de Panamá).

Esta cifra rompe el récord de tonelaje promedio diario de 774,014 registrado en el mes de abril de 2004.

En total durante los dos primeros meses del año fiscal 2005 se movilizaron por la vía acuática 47 millones toneladas CP/SUAP, 7.1% más que el tonelaje registrado en el mismo período del año anterior.

“Este récord es una muestra de la rentabilidad y eficiencia del Canal de Panamá. Una vez más vemos los beneficios de las inversiones que hace el Canal en mejoras y modernización y el esfuerzo que realizan los profesionales que aquí laboran”, expresó el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta.

El año fiscal del Canal transcurre del 1 de octubre del 30 de septiembre.

Arroba de Oro para sitio Web del Canal



El sitio Web de la Autoridad del Canal de Panamá (www.pancanal.com) recibió el premio Arroba de Oro 2004 en la categoría “Gobierno”.

Este es el segundo año consecutivo que la ACP recibe este premio, cuya versión en Panamá es organizada por el diario La Prensa.

En la foto, el director de Informática, Francisco Loaiza, recibe el premio de manos del administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, quien felicitó al personal que hizo posible este logro.

El año pasado la ACP recibió la Arroba de Oro 2003 en las categorías de “Gobierno” y “Mejor Proyección de Panamá” y la “Arroba Mayor” (mejor sitio del concurso), así como el premio Arroba de Oro de “Mayor Votación en Línea” del concurso en El Salvador.

De un piloto sin condecoraciones del Canal de Panamá

Efrain Hallax

Cuando entré a la recámara del capitán Freddy Zegears, no lo reconocí. Su cara era la de otro hombre y sus ojos

hundidos eran diferentes. En la parte de arriba de su cama había una Biblia, mientras que a la izquierda, estaba la muerte muy tranquila jugando solitario.

Miré a Freddy intentando que me reconociese, al tiempo que de sus labios salió una sonrisa que iluminó el cuarto. La muerte dejó de jugar y por respeto, se apartó silenciosa a otra habitación.

Me acerqué tranquilo y me acosté al lado de Freddy, por un instante; lo abracé y dejé que mis lágrimas salieran y le dijeran "hola... adiós, te quiero... te extrañaré".

Freddy podía hacer reír a un lagarto. Era alto, panzón y con un sentido del humor inigualable. Con más historias y cuentos que un político en campaña, Freddy el holandés, era todo un personaje. Además de su gran humanidad, Freddy era uno de los mejores pilotos del Canal de Panamá.

Su padre marchó en la infame caravana de la muerte en la península del Batán. Y, entre los prisioneros japoneses, se encontraban Freddy de solo cuatro años y su madre. Su padre murió en la marcha y Freddy pasó su infancia en un campo de prisioneros. Como me dijo una vez, "en un campo de prisioneros japoneses... aprendes o aprendes".

Una tarde mientras

acompañaba a Freddy, fui testigo de su pericia como solo lo hacen los mejores del mundo. Al acercarnos a la boya 62 y sin poder dar la curva debido a mala visibilidad, Freddy hizo una maniobra espectacular, largando sus dos anclas y saliéndose del Canal como si de ir a un café se tratase. El tráfico contrario no sufrió daños, debido a su ingenio y pericia como piloto del Canal de Panamá, su maniobra una obra de arte.

Después de fumarse tres cigarrillos y mantener el puente totalmente bajo su carismática personalidad, ordenó media máquina atrás, cobró sus anclas y prosiguió con su trabajo como si nada hubiese pasado.

Impresionado, pero en tono de broma, le dije que lo iba a recomendar para una condecoración. Y, en respuesta, Freddy me hizo el mejor halago de mi vida, al compararme con él. "Hombres como tu y hombres como yo, Hallax, nunca recibiremos ni medallas ni premios... pero al morir, morimos con amigos. Nuestros amigos son nuestras medallas".

Altiva Lázaro, todos le ordenamos a su risa que se levantase y caminase nuevamente entre nosotros.

Ya casi no hay pilotos gringos en el

Canal... poco a poco se han

ido

retirando. Son otros los tiempos; es otro el momento. De ellos

aprendimos todo lo que sabemos. Ellos fueron los maestros y nosotros, los panameños, fuimos los alumnos.

Los pilotos panameños hemos superado a nuestros maestros y hemos reducido los accidentes a niveles históricos. Y aunque sabemos que jamás recibiremos medallas, de todas formas somos los mejores pilotos del mundo. Eso, nadie nos lo puede quitar.

Hemos hecho que todo Panamá y todo el mundo marítimo, se sienta orgulloso de que el Canal está mejor... mucho mejor que antes. Aunque duela, el Canal es lo único que está mejor en este circo llamado Panamá.

Por supuesto que esto es así no solo por el trabajo de los pilotos del Canal de Panamá, sino por el maravilloso trabajo de todos.

En donde estés amigo mío, espero que haya buen scotch; espero que la mar te sea benigna, que el sol acaricie con amor tu cara y que el viento te lleve a descansar lejos, en un cielo donde la maldad de aquellos que no ríen, jamás te pueda tocar.

Tomado de la columna *El Último Cromagnón de La Prensa del 13 de diciembre*.

PARA LEER

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca de la ACP:

Psicología organizacional: el comportamiento del individuo en las organizaciones / Adrian Furnham. México: Oxford, 2001. 748 p.

En este libro se adopta una perspectiva psicológica desde la cual se analiza el comportamiento organizacional. El texto es enriquecido mediante una serie de cuadros y tablas; además, se proporcionan las herramientas necesarias para atender la psicología organizacional.

Ética del ejercicio profesional / Nora María Berumen, Silvia Gomar Ruíz, Pedro Gómez Danés. México, D.F.: CECSA, 2001. 142 p. *Define y ubica a la ética según su objeto de estudio, seguido de un recorrido por algunos de los más importantes momentos de la reflexión filosófica sobre la dimensión moral del hombre y de algunos aspectos del acto moral. Sitúa a la persona en su realidad cultural, social y personal, buscando el fundamento de los actos morales.*

Rediseñando el futuro / Russell L. Ackoff. México: Limusa: Noriega Editores, 2001. 332 p.

Examina una muestra de la crisis más importante que confronta la sociedad e intenta generar ideas respecto a cómo se podría tratar con mayor eficiencia. Es un escrito para quienes no están satisfechos con el camino que la humanidad se ha trazado.

Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera: ADR 2003: (Acuerdo, Protocolo de la firma, anexos A y B con las enmiendas en vigor a partir del 1 de enero de 2003) / España. Ministerio de Fomento. Madrid: Ministerio de Fomento, 2003. 1005 p.

Contiene las acciones necesarias para remitir una mercancía antes de realizarse el transporte en sí mismo y establece las condiciones para efectuar el transporte. Proporciona una lista de mercancías peligrosas por orden de número.

ABC del Agua

¿Qué es el ciclo del agua?

El conjunto de todas las aguas, atmosféricas, superficiales y subterráneas constituyen una unidad que posibilita el ciclo hidrológico. El agua absorbida por la energía solar de las grandes superficies marinas se eleva a la atmósfera y se condensa en las nubes. Luego se precipita sobre las áreas continentales e inicia el recorrido desde las altas cumbres a través de los ríos hasta regresar al océano. El agua llega a la atmósfera mediante el fenómeno conocido como evaporación; la precipitación le permite llegar de nuevo a la tierra y al estado líquido. La etapa de descenso del agua de los nevados hacia el mar se denomina escorrentía.

Estudian sistema de compras de la ACP

Marco González

Octavio Colindres

ocolindres@pancanal.com

Una de las características más sobresalientes del sistema de contrataciones públicas de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) es su accesibilidad.

No importa en dónde se encuentre, si cuenta con una computadora y acceso a internet puede ingresar al sistema de contrataciones públicas de la ACP e incluso puede participar a distancia de la gran mayoría de los concursos de precio y las licitaciones.

Así lo explicó el gerente de la División de Contratos del Departamento de Finanzas de la ACP, Enrique Sánchez, a un grupo de 30 funcionarios de los departamentos de contratos públicos de los ministerios de Salud, Desarrollo Agropecuario y Economía y Finanzas; y de la Dirección de Aeronáutica Civil que participaron en una reunión en la que compartieron opiniones y experiencias.

Sánchez indicó que a petición de estas instituciones se compartieron ideas y conceptos “en torno a las contrataciones públicas y las formas como lo ejecutamos las instituciones del Estado, en particular como lo hacemos en la Autoridad del Canal de Panamá”.

De acuerdo con el gerente de esta División el sistema de contrataciones de la ACP se destaca por su descentralización. Tenemos un reglamento muy ágil que ha evolucionado conforme a nuestras necesidades y a los lineamientos y políticas establecidas por la Junta Directiva del Canal”.

Lo que más interesó a los representantes de las instituciones públicas del sistema de la ACP en la reunión celebrada en días pasados, según Sánchez, fue “la plataforma tecnológica que utilizamos para nuestras licitaciones que es aparte y en adición al sistema reglamentario, porque nosotros estamos haciendo una gran cantidad de licitaciones utilizando internet y eso facilita la participación y agiliza los procesos”.

Esta utilización de la tecnología permite que incluso el conocimiento de propuestas se dé por internet para todas las licitaciones públicas cotizadas a través del Internet, de manera que no es necesario acudir a un punto de reunión para sentarse a abrir sobres, sino que se hacen aperturas de propuestas virtualmente, una vez llegada la hora y fecha establecida para el conocimiento de las propuestas. Así tanto los proponentes como el público en general puede presenciar el resultado de la licitación pública



desde sus respectivas computadoras, en el lugar de su preferencia.

De hecho esta herramienta tecnológica es la que permite esa accesibilidad del sistema de contrataciones de la ACP, ya que ofrece la oportunidad de cotizar a través de internet en casi todas las licitaciones. En virtualmente todos aquellos casos en los que no está disponible la facilidad de cotizar en línea, existe la facilidad de obtener por internet los pliegos, las enmiendas, el reglamento mismo de contrataciones de la ACP y los puntos de contacto - tanto su teléfono como correo electrónico - con los cuales uno tiene que comunicarse para una licitación.

“Nuestro sistema es totalmente abierto”, explica Sánchez, “eso contribuye a la transparencia y la equidad con que estamos tratando de manejar las licitaciones de la ACP”.

Para Marissa Echevers, directora encargada de Contrataciones Públicas del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), conocer cómo funciona el sistema de contrataciones públicas de la ACP es muy importante.

“La ACP tiene un sistema de compras más avanzado y ha incorporado los medios tecnológicos”, afirma Echevers.

Según la funcionaria “una de las prioridades del

gobierno nacional es mejorar el sistema de compras públicas y por eso estamos en el momento propicio para captar todas las innovaciones que han hecho países vecinos así como la propia ACP”.

Carlos Salcedo, asesor del ministro de Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), quien también participó de la reunión, explicó que el sistema de contrataciones de la ACP es “extraordinario, transparente, participativo, dinámico y permite mantener a la institución en los niveles de competitividad del mercado internacional”.

Sobre la reunión Salcedo afirmó que “hemos intercambiado aquí con los funcionarios del sector público para homologar criterios y modificar los procedimientos que normalmente obstaculizan un desarrollo ágil y dinámico dentro de la gestión pública”.

Humberto Aranguren, director nacional de administración y finanzas del Ministerio de Salud, afirmó que para su institución resultó importante conocer el sistema de contrataciones de la Autoridad del Canal de Panamá.

“Estamos mirando desde nuestra base del Ministerio de Salud algunos elementos que podemos rescatar para mejorar nuestro propio sistema de contrataciones”, concluyó el directivo.

Visitan potabilizadora de Miraflores

Armando De Gracia

Redacción de El Faro

aep-ed@pancanal.com

El director del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales, Juan José Amado III, visitó las instalaciones de la Planta Potabilizadora de Miraflores de la Autoridad del Canal de Panamá para conocer de cerca su funcionamiento.

En esta visita acompañaron al director del IDAAN, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, el Subadministrador, Manuel Benítez, el director de Servicios Industriales, Esteban Saénz y la superintendente de la planta, Luz de Meneses.

Durante el recorrido, Amado III conoció los programas de control que se utilizan en la planta para vigilar los procesos de potabilización y distribución del agua.



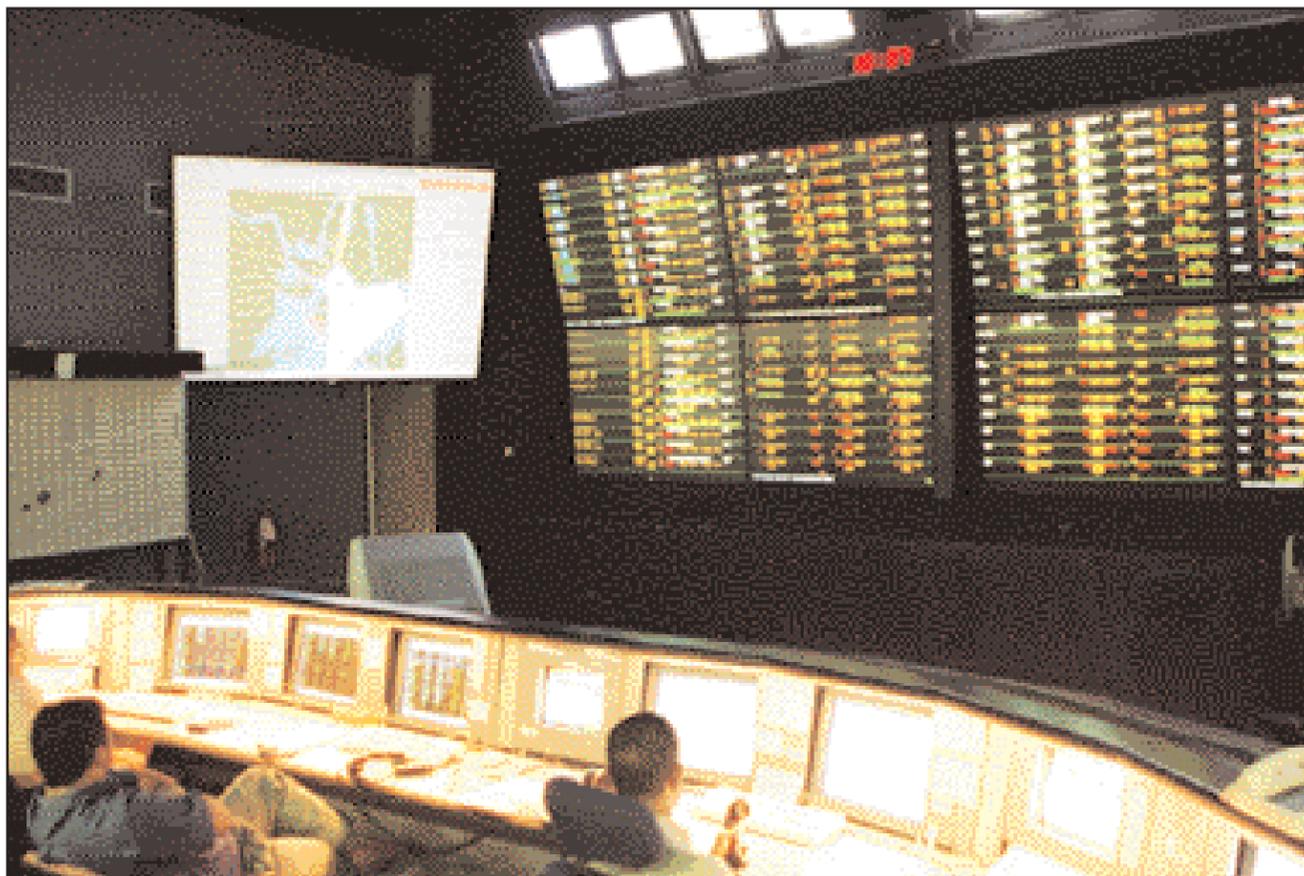
Un lustro al servicio del Canal

Cristina Lee
cleee@pancanal.com

En diciembre de 1999 entró en servicio el Sistema de Información de Tráfico Marítimo (SiMAT), también conocido como el EVTMS, por su sigla en inglés, y un mes después el Sistema de Comunicación, Rastreo y Navegación (CTAN). La dedicación y profesionalismo del personal responsable ha hecho posible el mejoramiento continuo de estos sistemas.

La nueva generación de sistemas de información de tráfico marítimo nació con muchas expectativas por parte de sus usuarios, y en forma prematura por la necesidad de reemplazar el anterior Sistema de Control de Tráfico Marítimo (MTCS, por su sigla en inglés), el cual era incompatible con el año 2000 y muy limitado ya por su antigüedad, casi quince años. Por la complejidad de las operaciones del Canal, se requirió de casi dos años de intensa labor para incluir adecuaciones y mejoras al sistema inicial, a fin de lograr un sistema de plataforma abierta y escalable que brindara la flexibilidad de incluir ágilmente las nuevas funcionalidades para cumplir con los nuevos retos del Canal.

Desde su implementación, se han incluido nuevas reglas como resultado del pasado contrato de prácticos, nuevas reglas de restricción de visibilidad de ACP, nuevas reglas en el módulo de reservaciones de tránsito, nuevo módulo estadístico de asignaciones de prácticos, nuevas reglas de facturación por segmentación por tipo de buque, nuevo módulo para el control de unidades portátiles CTAN-AIS, integración del CTAN al Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS) de la Organización Marítima Internacional (OMI), integración con el DataWarehouse, acceso en línea por



Centro de Control de Tráfico Marítimo. Al fondo a la izquierda, pantalla con el sistema CTAN.

Internet a los clientes externos, y más recientemente, el nuevo Sistema de Recolección Electrónica de Datos para permitir a nuestros clientes el envío a través del Internet de información requerida para transitar, transferencias electrónicas de negocio a negocio, en formatos XML/EDI, o a través de un proveedor de servicio agregado (VAN). Próximamente se estará implementando el Sistema de Recolección Móvil de Datos a través de la red inalámbrica, que permitirá a los Oficiales de Inspección y a los oficiales de vigilancia de Protección del Canal el acceso a la información desde los fondeaderos, a través de dispositivos móviles.

Otras iniciativas para el

mejoramiento de los sistemas de información de tráfico marítimo incluyen la implementación del nuevo módulo de administración de servicios marítimos que incluyen lanchas, remolcadores, inspecciones, y otras asistencias; la integración de la información meteorológica al CTAN, la integración del sistema de análisis de riesgos de Protección del Canal, y mejoras en el acceso de la información en línea para el cliente externo, entre otros.

A medida que la cobertura de la red inalámbrica se extiende a otras áreas del Canal, la información llegará a los prácticos en tránsito, remolcadores, lanchas y a todo el personal que requiera el acceso a la información para hacer

más eficiente y efectivo el desempeño de sus funciones conectados en forma segura a la red de información corporativa, a través de dispositivos portátiles.

El mejoramiento continuo de los sistemas de información de tráfico marítimo brinda nuevas soluciones para el desempeño de las funciones cotidianas que son vitales para la operación del Canal, permitiendo al personal dedicarse a otras actividades de valor agregado para el negocio. Estas mejoras son posibles a través del uso de la tecnología, pero más que nada gracias al esfuerzo, dedicación excepcional, profesionalismo y compromiso del personal que brinda mantenimiento, asistencia y asesoría a los usuarios.

En los archivos históricos

E. Ariel Camargo
eacamargo@pancanal.com

La Sección de Administración de Archivos recibió la visita de los estudiantes de primer año de la Escuela de Archivología del Centro Regional Universitario de Veraguas quienes mostraron su interés en conocer de primera mano el manejo y preservación de los archivos administrativos, históricos y clínicos de la Autoridad del Canal de Panamá.

Los estudiantes, liderados por la Profesora Natsina Castillo, escucharon una charla en la que el personal de la Unidad de Evaluación de Archivos explicó las prácticas, normas y procedimientos que le han permitido a esta organización preservar sus 90 años de historia.

Durante la presentación, el Gerente de la Sección, Ariel Camargo felicitó a los estudiantes por seleccionar una carrera que tiene la finalidad de establecer las normas y procedimientos que aseguran a cualquier empresa el debido manejo, uso, disposición y preservación de toda la información de carácter administrativo, legal, operativo, técnico e histórico que genera diariamente para el desempeño

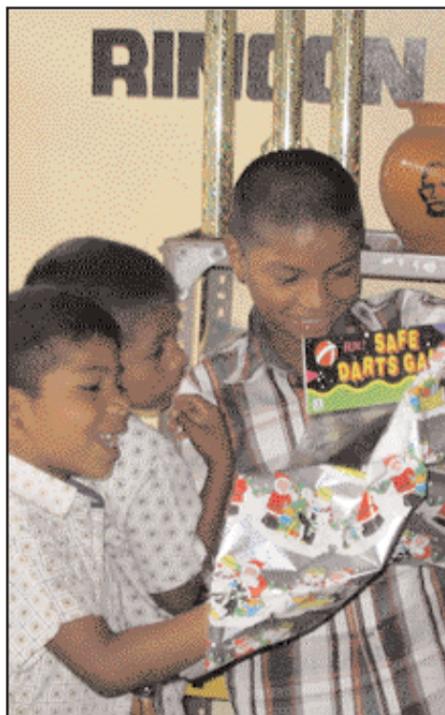


Marco González

de sus funciones y la toma de decisiones. La Enfermera Supervisora, Teresa Maurelli de la División de Salud Ocupacional, y la Bibliotecóloga Aleyda Aguilar del Centro de Recursos Técnicos también participaron explicándole a los estudiantes de archivología los métodos y sistemas de archivos utilizados para el manejo de los expedientes clínicos de los empleados y los archivos históricos que se preservan en la Biblioteca de la ACP.

Luego de la presentación, los estudiantes visitaron las instalaciones de la Sección de Administración de Archivos ubicadas en Corozal Oeste. Terminada la visita los estudiantes emprendieron el viaje de regreso a su provincia no solo con la satisfacción de haber visitado el Canal de Panamá, sino también de tener un panorama más completo en cuanto a la importancia y complejidad de la gestión de administración de archivos en una empresa importante para el país.

Una Navidad feliz



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Colaboradores canaeros disfrutaron este año la alegría de compartir obsequios con niños de comunidades apartadas en diversos puntos del país.

Arriba de estas líneas, colaboradores de las Esclusas de Gatún entregaron ropa, juguetes, comida y golosinas a los niños de la Escuela Los Guarumos en Cañazas de Veraguas.

A la derecha, arriba, una colecta realizada por colaboradores de diversos departamentos permitió la entrega de juguetes a niños de las comunidades de Boquerón Arriba y Santa Librada, en la cuenca del río Boquerón.

Abajo, otros colaboradores de Gatún organizaron una fiesta navideña para los niños de la comunidad de Peñas Blancas, en el corregimiento de Buena Vista de Colón.



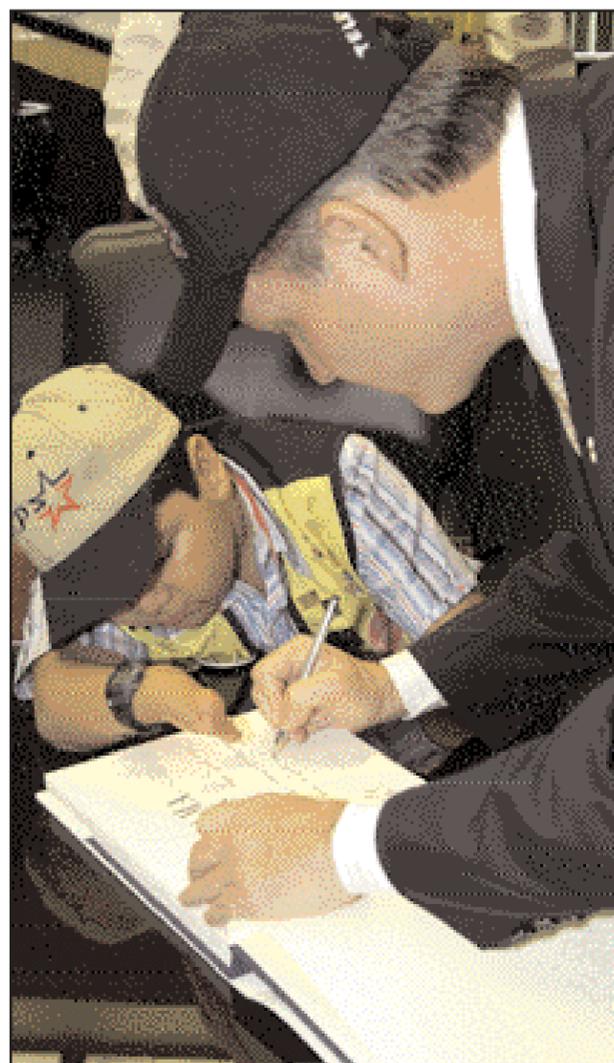
El Niño símbolo en el Canal



El niño símbolo de la Teletón, José Luis González, visitó el Canal de Panamá. El pequeño fue recibido por el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, y la directora de Recursos Humanos, Ana María de Chiquilani, en el Edificio de la Administración, en donde compartió su alegría de representar este año la Teletón 20-30.

El pequeño José Luis de 9 años, nacido en Veraguas, también fue atendido por el sub administrador, Manuel Benítez, y recibió información sobre el funcionamiento de la vía acuática.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) apoyó la Teletón 20-30 que este año tuvo como propósito recaudar los fondos necesarios para construir y equipar cuatro Centros de Rehabilitación Integral para Impedidos, ubicados en Chitré, David, Santiago y Colón. Además pretende equipar a la sala de neonatología del Hospital del Niño.



Bitácora del Canal

Panamá se orienta



Ilustrativa

Cinco años después del traspaso, el Canal funciona en óptimas condiciones

Jenalia Moreno
6 de noviembre de 2004
Houston Chronicle

El próximo 31 de diciembre Panamá celebrará cinco años de demostrar que sus críticos estaban equivocados.

En 1999, en la víspera del Año Nuevo, los Estados Unidos realizó el traspaso del Canal de Panamá, construido casi en su totalidad por la nación estadounidense, en cumplimiento a lo acordado en el pacto que firmara el ex presidente Carter.

Esta decisión fue tomada en 1977, cuando Carter firmó un tratado con el general panameño Omar Torrijos, a fin de que Panamá asumiera gradualmente el control de la vía acuática de aproximadamente 50 millas de extensión.

No obstante, muchos estadounidenses y panameños dudaban que este país en vías de desarrollo tuviera la capacidad para operar con éxito una de las vías marítimas más importantes del mundo, a la vez que se refleja una nueva tendencia hacia buques que sobrepasan la capacidad del Canal.

"La gente pensaba que si nosotros lo habíamos construido, debíamos quedarnos con él", afirmó Vince Ryan, ex concejal de la ciudad de Houston y miembro de la Junta Directiva de la Comisión del Canal de Panamá de 1995 a 1999. "La gente pensaba que los panameños lo llevarían al descalabro".

Por el contrario, a partir de su traspaso el 31 de diciembre de 1999, los panameños han logrado disminuir el número de accidentes marítimos, reducir

el tiempo en aguas del Canal en un 20 por ciento y continúan realizando mejoras a la infraestructura del mismo.

"El traspaso del Canal se dio de forma imperceptible", señaló Joe Reeder, miembro de la Junta Asesora del Canal de Panamá y accionista gerente a cargo de las oficinas regionales del bufete Greenberg Traurig en el Atlántico Medio de los Estados Unidos.

Operación más eficiente

Desde su apertura en 1914 cuando su primer buque, el Ancón, transitó la vía, los Estados Unidos básicamente administró el Canal como una operación militar; sin embargo, Panamá ahora enfoca su valor comercial.

"En la actualidad el Canal tiene el sólo propósito de generar ingresos para la República de Panamá", afirmó Julio Sosa, ex cónsul general de Panamá en Houston. "Para lograr esto, tiene que ser eficiente".

Bajo la administración de Alberto Alemán, egresado de Texas A&M University, el Canal emplea actualmente a 8,978 personas, en comparación a los 9,087 que se empleaban antes del traspaso.

Si bien el número de buques que transitan el Canal anualmente ha disminuido en 301 desde 1999, la cantidad de carga transportada en 14,035 buques de mayor tamaño, ha aumentado en aproximadamente 40 millones de toneladas en cinco años.

La desaceleración económica mundial durante el 2001 y 2002 ocasionó una caída en la demanda de los consumidores y, por consiguiente, en el tráfico de buques por el Canal.

Desde el traspaso, la Autoridad del Canal de Panamá ha aumentado sus peajes en dos ocasiones y tiene programado realizar otra alza a fin de recaudar mayores ingresos.

Atajo estratégico

Según los cálculos de Sosa, "En un

país con una población de apenas 3.2 millones, el Canal representa alrededor del 20 por ciento de la economía nacional.

"En Panamá todos están conscientes de la importancia del Canal", afirmó Ryan. "El mundo entero lo tiene en la mira".

El Canal es de particular importancia para los puertos de la Costa del Golfo, como es el caso del Puerto de Houston, uno de los ocho puertos estadounidenses que recientemente firmara un acuerdo de cooperación mutua con la Autoridad del Canal de Panamá.

El Canal representa un atajo de varios miles de millas para los buques que transitan las rutas marítimas entre Houston y Asia o la costa oeste de América del Sur.

A pesar de esta ubicación estratégica, los panameños enfrentan otro momento crucial en la historia de su Canal en tanto deciden su ampliación para permitir el tránsito de buques más grandes y satisfacer las demandas del comercio internacional. Actualmente, las nuevas construcciones de buques exceden las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá.

¿Hacia dónde vamos?

El gobierno panameño, bajo la administración del presidente Martín Torrijos, otro egresado de Texas A&M e hijo de Omar Torrijos, está considerando la ampliación del Canal.

El gobierno se encuentra revisando los planes, los cuales deben ser presentados a los votantes en un referéndum el próximo año.

El gobierno debe aprobar una ampliación que de alguna forma el país pueda costear y dotar al Canal con la capacidad suficiente para atender las demandas de la industria marítima.

"La construcción del nuevo canal representa un reto tan grande como lo fue la construcción del Canal original", afirmó Ryan.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1914 - Hace 90 años

En agosto de 1914 todo estuvo relacionado con la apertura del Canal. Al término del mes, 18 buques habían transitado del Atlántico al Pacífico y 23 del Pacífico al Atlántico.

Aunque el vapor Ancón tuvo el honor de realizar el primer viaje oficial, fue precedido por otros buques. El vapor Cristóbal tomó 11 horas y media para viajar del muelle 9 en Cristóbal hacia el Puerto de Balboa, el 3 de agosto; el vapor Advance pasó por el Canal el día 9 y el vapor Panamá el 11 de Agosto. Estos buques transportaban hombres y mujeres que ayudaron a construir el Canal de Panamá.

Hubo un gran número de "primerizos" durante el mes. El primer buque de guerra que transitó fue el destructor peruano de 460 toneladas, Teniente Rodríguez. El 22 de agosto pasó el primer buque de carga perteneciente a J. & M. Campbell de Glasgow que iba de Tacoma a Limerick. El tránsito por el Canal le ahorró a este buque cargado de trigo unos 40 días.

El inicio de la Primera Guerra Mundial en Europa tuvo sus efectos. Cuatro buques alemanes permanecieron en el puerto de Cristóbal en lugar de aventurarse al mar. La línea "Hamburg America Line" suspendió temporalmente sus servicios del Caribe hacia Nueva York.

1939 - Hace 65 años

Miles de residentes de ambos lados del Istmo se unieron el 15 de agosto de 1939 para celebrar el vigésimo quinto aniversario de la apertura del Canal de Panamá. Las ceremonias principales se realizaron en el estadio de Balboa. El viejo vapor Ancón repitió su viaje original a través del Canal de Cristóbal hacia Balboa con 800 invitados a bordo.

El estallido de la Segunda Guerra Mundial en Europa el 1° de septiembre de 1939, tuvo un efecto inmediato en el tráfico marítimo del Canal de Panamá, igual que en la Primera Guerra Mundial. El vapor Cordillera se saltó su llamada regular en Cristóbal y navegó directamente hacia Hamburgo. El *Leipzig* de la misma línea arribó de Alemania en ruta hacia Valparaíso con sus colores y su nombre borrados.

1963 - Hace 41 años

El contrato para la construcción de línea principal de agua en Balboa y Ancón fue adjudicado a Cecil A. High, de Panamá, quien sometió la más baja licitación (\$187,960). Las líneas irían de Balboa hacia el reservorio en el Chorrillo y de la bomba de la estación de Balboa hasta el cruce en el Tivoli.

Compilado por el Centro de Recursos Técnicos.

Vivencias inolvidables



Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

John Oswald Butcher era un hombre joven, fuerte y activo que no le temía al trabajo. En 1906 llegó a Colón procedente de Barbados y cuatro días después comenzó a trabajar como ayudante de plomero en el Canal. Como muchos antillanos, salió de su patria en busca de trabajo y fue pionero en tierra extranjera. Una de sus vivencias fue la construcción del Edificio de Administración del Canal.

Al principio del período norteamericano, las oficinas estaban dispersas donde estaba la acción. El departamento de ingeniería se encontraba en Culebra, las oficinas de contabilidad estaban en Emperador y la mayoría de las oficinas de materiales y abastos, en Cristóbal. Para el ingeniero jefe del Canal, el coronel George Goethals, era imperante construir un edificio que centralizara de forma permanente la administración del Canal.

El sitio escogido fue una estupenda colina desde donde se divisaba gran parte del poblado de Balboa. Sin embargo, había que reubicar el cementerio de trabajadores que allí existía. En 1912 se inició el traslado de los restos a un nuevo cementerio en Corozal, y ese mismo año empezó la construcción del nuevo edificio de administración. John trabajaba un promedio de 14 horas diarias en esa obra.

El hermoso edificio al estilo del renacimiento italiano estuvo listo, y las oficinas administrativas de la Comisión del Canal Istmico se mudaron de Culebra a Balboa a mediados de 1914. Al contemplarlo, John experimentaba una enorme complacencia. Para entonces, ya se habían desmantelado los poblados a lo largo del Canal. Cuadrillas de trabajadores cortaban en secciones las casas y las transportaban en vagones planos del ferrocarril a los nuevos poblados de Corozal, La Boca y Balboa. A estos trabajadores les apodaban cuadrillas viajeras porque siempre andaban de un sitio a otro.

Aunque no había muchos restaurantes en esos tiempos, a John no le faltó comida. Los trabajadores del Canal acudían a comedores a lo largo de las áreas de trabajo. Cada empleado presentaba su boleto de comida y recibía un plato de arroz cocido con salsa y un trozo de carne. Esto lo complementaban con un pedazo de pan y una taza de café. Las tres comidas diarias costaban 27 centavos. En los comedores no

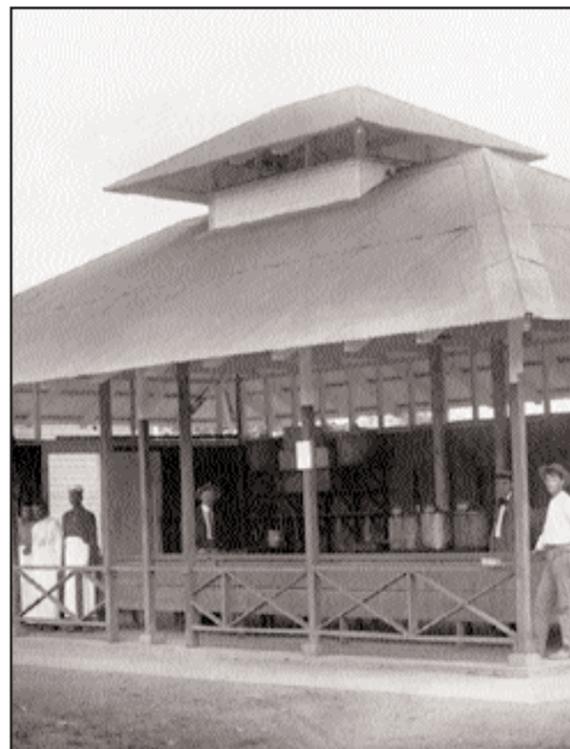


Trabajadores del Canal comen junto a los rieles del ferrocarril (arriba); el Edificio de Administración del Canal en construcción, junto al cementerio de Ancón (centro); y el comedor de Gorgona (abajo).

había lujos ni mesas. Los trabajadores comían en el suelo, parados o sentados en los rieles del ferrocarril.

El tiempo de almuerzo era de dos horas, y después de comer algunos trabajadores tomaban una siesta, lo que ocasionó varios accidentes lamentables. En una ocasión tres hombres se sentaron a almorzar bajo la sombra de un vagón del ferrocarril. Como les sobró tiempo, dispusieron tomar una siesta. No se habían despertado aún, cuando el operador de la locomotora arrancó el motor y, sin saberlo, los aplastó. En otra ocasión la víctima se despertó, pero demasiado tarde. Con profundo dolor, John escuchó sus gemidos bajo las ruedas.

John Oswald Butcher trabajó como plomero del Canal hasta que se jubiló. Durante 44 años de servicio, nunca recibió un broche o recordatorio oficial de apreciación que pudiera mostrar con orgullo. Su satisfacción fue saber que participó en la construcción del Canal y que pocas casas de la Zona del Canal él no ayudó a edificar.





El Canal en imágenes

- (1) Draga Mindi: Jair Yau Chaw, primer oficial de máquinas, Mindi.
- (2) Centro de Visitantes de Miraflores y crucero: Rogelio G. Robles Villarreal, Contratos.
- (3) Perforando en el Corte Culebra: J. Francisco García D., Ingeniería Geotécnica.
- (4) Pedro Miguel a las 6:30 a.m.: Jaime Massot, hidrólogo.

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.



Plan para derrames entrará a regir en 2005

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

A partir del 1° enero de 2005 los buques que transporten 400 toneladas métricas o más de combustibles para su propulsión o como carga deberán cumplir con el Plan para Contingencias de los Buques por Derrames de Hidrocarburos en Aguas del Canal (PCSOPEP) diseñado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El objetivo de la implementación del PCSOPEP es disminuir los riesgos y consecuencias de los derrames de combustible tanto para las personas como para el ambiente y asegurar la operación continua de la vía acuática.

El plan de emergencia requiere que los buques describan las medidas específicas que tomarán en aguas del Canal, el programa de adiestramiento de su tripulación, los ejercicios destinados a afianzar el conocimiento del plan y la identidad de la Persona Autorizada a consignar fondos a satisfacción de la ACP en caso de derrames.

Una vez en efecto este reglamento, todo buque que reúna los criterios antes expuestos debe someter su plan a más tardar 96 horas antes de arribar a aguas del Canal. En este período la ACP les informará el resultado de la verificación de los mismos.

Esta medida ha sido notificada adecuadamente a las navieras cuyos buques transitan por el Canal de Panamá y es de amplio conocimiento en las organizaciones marítimas, ya que participaron de las consultas para la elaboración del documento final.



Ventana internacional

Aumentarán tarifas en el Canal de Suez

Jim Mulrenan
Tomado de Tradewinds- Londres

El costo de transitar por el Canal de Suez aumentará un tres por ciento a partir de febrero a pesar de que los ingresos de Egipto provenientes de la vía acuática muestran un crecimiento saludable.

El aumento de tres por ciento será el primero en tres años ya que la Autoridad del Canal de Suez ha mantenido las tarifas estáticas para impulsar el tráfico.

Transitar el Canal de Suez se está volviendo más costoso. Las concesiones otorgadas a los súper tanqueros VLCC (Very large crude carrier) que realizan viajes en lastre desde las Américas hasta el Golfo Pérsico serán recortadas.

La concesión para los VLCCs que vienen del Golfo de México sufrirá un recorte a 35 por ciento; la reducción era de 45 por ciento de la tarifa regular.

El descuento para los VLCCs dedicados al comercio caribeño será de 40 por ciento en vez de 55 por ciento.

El peaje mínimo pagado por un tanquero que ha descargado carga para bombear a través del oleoducto de Sumed aumentará de \$90,000 a \$130,000.

Las tarifas por uso de remolcadores aumentarán de acuerdo a un plan anunciado previamente.

La Autoridad del Canal de Suez estima que ganará unos \$3.000 millones en peajes este año, arriba de los \$2.600 millones del año pasado, como resultado del aumento en el



número de buques de mayor tamaño que utilizan la vía acuática.

El tanquero de 155,000 DWT de la naviera rusa Sovcomflot, Tropic

Brilliance, construido en 1992, bloqueó el Canal de Suez en noviembre, pero esto parece haber tenido muy poco impacto sobre los ingresos.

Honduras creará terminal de exportación

Tomado de Business News Americas

El gobierno de Honduras ha decidido crear una terminal de exportación en el aeropuerto de Palmerota en Comayagua, a unos 200 kilómetros al norte de la capital en Tegucigalpa.

“Es parte del programa del gobierno para modernizar el Estado y crear un sistema logístico interoceánico”, dijo Edgardo Maradiaga de la Comisión Presidencial para la Modernización del Estado a BN Americas, ampliando un reportaje del Tiempo Digital. “Se trata de un puerto seco en Comayagua”.

Las autoridades están examinando planos del prediseño para el aeropuerto, el cual es actualmente una base militar, explicó. Una vez se tengan planos más definidos, el gobierno va a llamar a licitación internacional para construir la terminal de exportación. Maradiaga calcula que esto sucederá a mediados del 2005.

El sistema logístico pretende ofrecer un sistema integrado de carreteras, puertos marítimos, aeropuertos y puertos secos para brindar una alternativa al Canal de Panamá en cuanto a comunicaciones, transporte y carga, según un documento del gobierno citado por la prensa local.

El gobierno también busca modernizar puerto Cortés, en el Atlántico, un proyecto de 50 millones de dólares y ha sometido una iniciativa legislativa al Congreso para ese fin, dijo Maradiaga a BN Americas.