



Graneles líquidos en pleno crecimiento



La tendencia de crecimiento en el segmento ha continuado en el año fiscal 2005.

PAG>4

Gabinete aprueba proyecto de presupuesto



Es el presupuesto de ingresos más alto en la historia de la vía acuática.

PAG >12

En el año fiscal 2006 la ACP aportará al Estado B/. 455 millones.

Desafíos y oportunidades

Los inminentes nuevos congestionamientos en puertos de Estados Unidos, y el aumento de la carga en contenedores y en buques post Panamax, retan a Panamá a consolidar su Canal en las rutas del transporte mundial. ◆9

Archivo



CORRESPONDENCIA

1 de junio de 2005

Señores de la ACP:

Asunto: Felicitaciones

Lleguen a ustedes mis modestas felicitaciones por la toma de las esclusas de Miraflores de la hora 12:15, hora de Panamá, mostrando la fauna (pájaro) durante el llenado de una de las esclusas.

Digo modestas felicitaciones ya que soy un fanático de vuestro Canal y estoy permanentemente conectado, viendo el movimiento de barcos por esa esclusa.

Vivo en la República Argentina en la ciudad de Río Gallegos, en el extremo austral de nuestro país.

Atentamente,

Juan Manuel Miró

La foto

Ana Laura Harris V..



Un nuevo amanecer, desde la Avenida Balboa.

De la Administración

Sentido de la oportunidad



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

Se trata, en consecuencia, de hacer una lectura correcta de las tendencias a mediano y largo plazo del mercado mundial del transporte de bienes . . .

Los signos que anticipan el futuro de la industria marítima constituyen una clara oportunidad para Panamá. No verlo así representa un riesgo de altos costos que más temprano que tarde terminaríamos por lamentar.

Dichos signos resultan obvios en el horizonte. Así, se espera que el congestionamiento registrado el año pasado en el sistema intermodal en la Costa Oeste de Estados Unidos se repita en virtud de factores que no sólo pueden persistir, sino inclusive agravar la situación.

El hecho de que un número considerable de empresas comercializadoras de Estados Unidos hayan establecido sus centros de producción en Asia para abaratar sus costos, al tiempo que se da la agresiva incursión de China en los mercados occidentales, marca la creciente importancia del transporte en contenedores como sinónimo de eficiencia y rentabilidad en la actual hora de la economía mundial. Estas realidades ponen de manifiesto la importancia de Panamá como bisagra de la ruta toda agua entre los puertos del Lejano Oriente y los de la Costa Este norteamericana, sobre todo cuando la industria se mueve en la dirección de construir buques tipo post Panamax, capaces de movilizar en un solo viaje toda la carga que hoy requiere varias naves.

Se trata, en consecuencia, de hacer una lectura correcta de las tendencias a mediano y largo plazo del mercado mundial del transporte de bienes y potenciar con ello la explotación más ventajosa posible para los panameños del recurso más estratégico del país: su privilegiada localización geográfica. En resumen, sentido de la oportunidad.

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.

Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	Hosanna Visión Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	FETV Canal 5 Lunes 8:30 p.m.	RTVE Canal 11 Miércoles 6:00 p.m. Domingos 11:00 a.m.
--	---	--	--

Se celebra V Conferencia de Mercadeo

Marco González

Colaboración del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo

El Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) llevó a cabo su V Conferencia de Mercadeo el pasado 20 de mayo en las instalaciones del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena (CCAA).

Dicha conferencia tuvo como objetivo informar al equipo gerencial de la ACP sobre el desempeño y los pronósticos a corto plazo de los diferentes segmentos de mercado que utilizan el Canal. El segmento de servicios de línea sigue liderando el tráfico por el Canal, seguido por el de graneles secos. Del 2001 al 2005, el número de servicios de línea que utilizan la vía acuática creció en un 70% (de 20 en el año 2001 a 34 en el 2005).

La demanda por el servicio del Canal sigue en aumento a pesar de que los clientes están percibiendo el problema de capacidad ya que cada día se les hace más difícil obtener reservaciones para el tránsito. A corto plazo, el Canal está tomando acciones dirigidas a aumentar la capacidad, tales como la iluminación

de las esclusas que permitirá extender las horas de tránsito diurno y la nueva estación de amarre en Pedro Miguel, que permitirá el tránsito de un buque Panamax adicional.

Hoy día la flota de buques que transportan contenedores tiene una capacidad de 7 millones de TEU. De este total, los buques celulares de contenedores, o portacontenedores, representan el 80% de esa capacidad, mientras los buques post Panamax participan con el 27%. En cuanto a los pedidos de buques, la capacidad en órdenes es de 4.2 millones de TEU, de los cuales 49% corresponde a buques post Panamax.

La Conferencia también contó con la



Entre los participantes estuvieron el subadministrador de la ACP, Manuel Benítez, a la derecha, y el asesor jurídico Alvaro Cabal.

participación del Dr. Nicolás Ardito Barletta, quien presentó las conclusiones cualitativas del estudio sobre el impacto del Canal en la economía panameña en el periodo 2000-2025.

Ventana internacional

Cosco restó importancia a los aumentos del Canal e introdujo un nuevo servicio por la ruta toda por agua

CONTAINERISATION INTERNATIONAL

Por Rainbow Nelson
23 de mayo de 2005

Al restarle importancia al impacto de un aumento del 31% en los costos para transitar el Canal de Panamá, Cosco anunció el lanzamiento del quinto servicio directo entre Asia y la Costa Este de Estados Unidos.

Cosco es la primera línea que anuncia un servicio regular a través de la vía acuática desde que la Autoridad del Canal de Panamá introdujo cambios en el sistema de cobros a los buques portacontenedores al aumentar los costos de tránsito de este tipo de buques entre aproximadamente \$32 y \$42 por contenedor (TEU).

Parte de los planes de la compañía es redistribuir sus buques panamax una vez reciba la orden de un grupo de buques post-panamax esta temporada. En la actualidad Cosco opera cuatro servicios semanales en conjunto con Yang Ming, Hanjin y K Line, pero el Capitán Meijiang Cai, gerente general de Cosco Panama Maritime, dice que la compañía tal vez solo necesite un socio para manejar este nuevo servicio.

'Probablemente solo tendremos uno o dos socios', dijo Cai. Con cinco buques panamax que utilizaremos en este servicio, se requeriría que el socio destinara cuatro buques adicionales para garantizar una programación semanal.

Coalición "Waterfront" recomienda ampliar el Canal

La Coalición "Waterfront" es una organización sin fines de lucro que realiza actividades de cabildeo en Estados Unidos y la cual ha trabajado con importadores, exportadores, líneas navieras, operadores ferroviarios y autoridades portuarias en promover el transporte eficiente de carga internacional. Este grupo ha publicado sus opiniones en un artículo titulado "El Sistema Nacional de Transporte del Contenedor Marítimo: Un Llamado a la Acción".

Dicho artículo afirma que los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos no deben cargar por sí solos el peso del comercio proveniente de Asia y sostiene que los puertos de la Costa Este y el Golfo tienen capacidad disponible para el comercio de Asia. El artículo recomienda, entre otras cosas, la inmediata expansión del Canal de Panamá a fin de promover y mejorar la infraestructura de apoyo al comercio de Asia a la Costa Este y el Golfo de Estados Unidos. Dado que el Canal está muy próximo a operar a su capacidad máxima, el artículo sostiene que el mismo debe ser expandido para permitir un mayor tráfico y el tránsito de la siguiente generación de buques portacontenedores. De igual manera recomienda a las líneas navieras a expandir y mejorar el servicio de Asia a la Costa Este de Estados Unidos a través del Canal de Suez.

Algunos de los miembros más conocidos de la coalición son:

The Home Depot
Best Buy Co., Inc.
Mattel
Target Stores
Nike, Inc.
Chiquita Brands International
Payless Shoesource, Inc.
Sony Electronics, Inc.
Toyota Motor Sales U.S.A., Inc.
Liz Claiborne Inc.

Los graneles líquidos en pleno crecimiento

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El segmento de Graneles Líquidos del Canal de Panamá agrupa buques que transportan crudo y sus derivados, químicos y petroquímicos, y gas licuado de petróleo, conocido como LPG. Estos buques se clasifican dentro de este segmento de acuerdo con las especificaciones y normas internacionales que, a la vez, son consonas con los estándares de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Silvia de Marucci, especialista en el análisis del segmento de Graneles Líquidos del Departamento de Mercadeo y Planificación Corporativa de la ACP, indicó que el año fiscal 2004 fue particularmente bueno para este segmento luego de una tendencia negativa que inició en el 2001 y que se agravó visiblemente en el 2003. En el 2004 experimentó una recuperación significativa.

Los números de tránsitos y de tonelaje neto CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) incrementaron 19% y 30% respectivamente con relación al 2003. Los ingresos en concepto de peaje crecieron un 34% con respecto al año anterior, apoyados por el incremento en peajes que se completó en julio de 2003.

El aumento en tonelaje neto fue mayor que el registrado en número de tránsitos, lo cual refleja el incremento en el tamaño promedio del buque. En el año fiscal 2004 el 49% de los tránsitos de este segmento fue Panamax, un aumento importante cuando se compara con el 43% observado en el año fiscal 2003.

Alrededor de 17% de la carga a granel líquida utiliza buques Panamax, los más grandes que pueden transitar el Canal. Los buques tanqueros, que son los que transportan este tipo de mercancías, son relativamente grandes, especialmente los petroleros que mueven petróleo y sus derivados.

“Cada año vemos un crecimiento en el tamaño promedio del buque. En el caso de los buques tanqueros petroleros, veíamos el año pasado un promedio de 19.000 toneladas CP/SUAB y este año vemos un promedio de más de 22.000 toneladas CP/SUAB”, afirma Marucci.

La tendencia de crecimiento en el segmento ha continuado en el año fiscal 2005. En el transcurso de los primeros siete meses de este año fiscal, el segmento de Graneles Líquidos observó un crecimiento cercano al 12%, hasta el pasado mes de abril, en términos de toneladas CP/SUAB y peajes, con relación al mismo período del año fiscal 2004.

Marucci explicó que “en el mes de abril sobrepasamos todos nuestros pronósticos”. “Habíamos pronosticado alrededor de 68 tránsitos de buques Panamax (del segmento de Graneles Líquidos) y pasaron 98, de un



**Alrededor de 17%
de la carga a
granel líquida que
transita por el Canal
utiliza buques
Panamax**

total de 152 graneleros líquidos que transitaron el Canal ese mes”, precisó. Este aumento en el segmento de Graneles Líquidos fue generado por distintos factores.

La causa principal fue el alto nivel de importaciones de gasolina de la Costa Oeste de Estados Unidos, donde, a pesar de contar con altos inventarios, el mercado continuó comprando.

“Lo que nos indicaba que el mercado se encontraba a la expectativa de que los precios a futuro fuesen más altos que los precios actuales. Así que muchos estaban aprovechando lo que consideraron un precio relativamente bueno a lo que podían esperar para más adelante”, precisó Marucci. Gran cantidad de petróleo y sus productos derivados; principalmente gasolina y diésel, entró por la Costa Oeste de Estados Unidos procedente de diversas partes del mundo como Venezuela, Inglaterra, Noruega y Finlandia, entre otros países.

Adicionalmente, el inicio de la época de zafra en Centroamérica aumentó la demanda de diésel y gasolina para el equipo agrícola. Este fue otro de los factores que provocó el aumento de tránsito de buques del segmento de Graneles Líquidos por el Canal de Panamá.

Para el presente año fiscal se espera que este aumento en el segmento de



Graneles Líquidos se mantenga. “Nuestra perspectiva para el cierre del año fiscal 2005 es que sea mejor aún que el año 2004”, explica Marucci. Se estima que las importaciones de hidrocarburos de los Estados Unidos se mantengan altas, ya que la utilización de sus refinерías se encuentra en niveles superiores al 90%. Además, debido a que la capacidad de expansión del sistema de refinерías en los Estados Unidos se encuentra limitada como consecuencia de restricciones legales y

políticas de protección al ambiente, no se espera que ésta mejore a corto plazo.

El crudo y sus productos derivados utilizan mayormente buques Panamax. Por lo tanto, dentro de la premisa de que estos productos continúen su tendencia al alza en sus movimientos a través del Canal, se estima que los tránsitos Panamax del segmento se mantendrán por encima del 50% del total proyectado para el año fiscal 2005.

Las lecturas de CADE



Esclusas de Miraflores

Oscar Castillo G.

La pasada Conferencia Anual de Ejecutivos de Empresa (CADE) dejó claro, a mi juicio, dos temas: la seriedad con que las autoridades del Canal están llevando a cabo los estudios y la necesidad de ver hoy la ampliación del Canal como el proyecto del futuro para el país.

De las presentaciones de la ACP destacó el hecho de que la lógica de los estudios de la ampliación descansen no solamente sobre la construcción de buques post Panamax, sino en los pronósticos de flujo comercial entre Asia y América. Me parece que ello es clave para comprender con amplitud la relevancia de este proyecto. Entender que las fuerzas que mueven el sector marítimo, y por consiguiente nuestro Canal, son internacionales es fundamental.

Como lo sostuvo en artículo reciente acertadamente don Roberto I. Eisenmann, "el Canal de Panamá es una macro empresa panameña de primer mundo, con una clientela 100% internacional, manejada por panameños en forma comprobadamente superior al manejo que le dio el poder mundial". Los movimientos internacionales de comercio,

especialmente aquellos provenientes de China, están revolucionando los sistemas de transporte. Por un lado los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos (Los Ángeles) no se dan abasto para la cantidad de carga que llega de China, especialmente aquella transportada en contenedores. Dado que ese sistema multimodal se atasca, con los consiguientes costos, el comercio comienza a ver alternativas. El Canal que tenemos hoy, el mismo de hace 90 años, no entra entre las alternativas dados sus problemas de capacidad. Entonces se ha comenzado a considerar la alternativa de Suez, que aunque es más cara y distante, admite capacidad casi sin límites.

La oportunidad de que Panamá siga siendo una ruta importante pasa, entonces, porque nos decidamos a emprender la ampliación. Y entiendo por ampliación la concreción definitiva de todos los elementos que componen el conglomerado marítimo del país: puertos (Pacífico y Atlántico), Zona Libre, Howard, servicios multimodales, turismo, capacitación, ventas, etc.

El comercio asiático, según coinciden los economistas, seguirá creciendo por lo menos por las próximas dos



Administrador Alberto Alemán Zubieta

décadas. Esto marca para el país una oportunidad valiosa de capitalizar una demanda creciente. Si el Canal no se amplía entonces nos quedamos fuera de todo el beneficio comercial que viven otras regiones del mundo por los patrones que imperan en el comercio. Consecuentemente, ese no-crecimiento ahuyenta las posibilidades de expansión y desarrollo de los otros sectores del país como las terminales portuarias, la Zona Libre, el centro bancario y legal.

Con la puesta en marcha de la Estrategia Marítima, con la ampliación del Canal como piedra angular, 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.

Queda preguntarnos: ¿qué significa, al final, darle la espalda a esto? Tal como lo planteó Eisenmann tan claramente, no afectaría mucho a los ricos, pero "para nuestros hermanos pobres sería la total desesperanza".

El autor es publicista.
Tomado de La Prensa del 19 de mayo de 2005.

PARA EXPERTOS

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari:

Sistemas de gestión del conocimiento: teoría y práctica. Stuart Barnes, editor. Madrid: 2002. 304 p. Se centra en las nuevas líneas de investigación como son los sistemas de gestión del conocimiento. Es una guía fundamental para todos aquellos interesados en la aplicación de las nuevas tecnologías en este campo.

Conceptos de administración estratégica. David, Fred R.9a. ed. México: Pearson Educación, 2003. 336 p. Ofrece una perspectiva general de la dirección estratégica, define las actividades y términos básicos y analiza la importancia de la ética de negocios. Trata sobre el comercio electrónico y aborda el hecho de que el ambiente natural se ha vuelto asunto estratégico. Examina las herramientas y los conceptos necesarios para conducir una auditoría externa de dirección estratégica.

La capacitación: un recurso dinamizador de las organizaciones. Blake, Oscar Juan.4a. ed. Buenos Aires: Macchi, 2003. 162 p. Permite entender el problema, sus manifestaciones y los cursos de acción a tomar en materia de capacitación. Dirigentes empresarios, capacitadores y educadores han valorado esta obra por más de una década, a punto tal que se ha constituido en el libro básico para quienes se aproximan a la capacitación.

Diccionario de economía. Greco, Orlando.2a. ed. Buenos Aires: Valletta, 2003. 491 p. Ofrece un pequeño aporte a la literatura económica al sistematizar miles de términos y expresiones que, cada vez con más intensidad nos llegan directa o indirectamente en este mundo globalizado.

ABC del Agua

Según la ONU y la Organización Mundial de la Salud, el 80% de las enfermedades en los países en vías de desarrollo provienen del consumo y de la exposición al agua no potable, que provoca la muerte de más de 25.000 personas cada día. No importa en qué país te encuentres, la calidad del agua es un problema importante.

Divulgan implementación del EDCS

Colaboración del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo

En el marco de las actividades realizadas por el Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP para la divulgación de los esfuerzos relacionados a la implementación del Sistema Electrónico de Recolección de Datos (EDCS), el ingeniero José G. Carrasco, especialista en estrategia y gerente del proyecto, habló sobre el tema en la conferencia "International Data Users Conference (International Trade Dynamics & Trade Flows)", realizada del 5 al 6 de mayo en Nueva York.

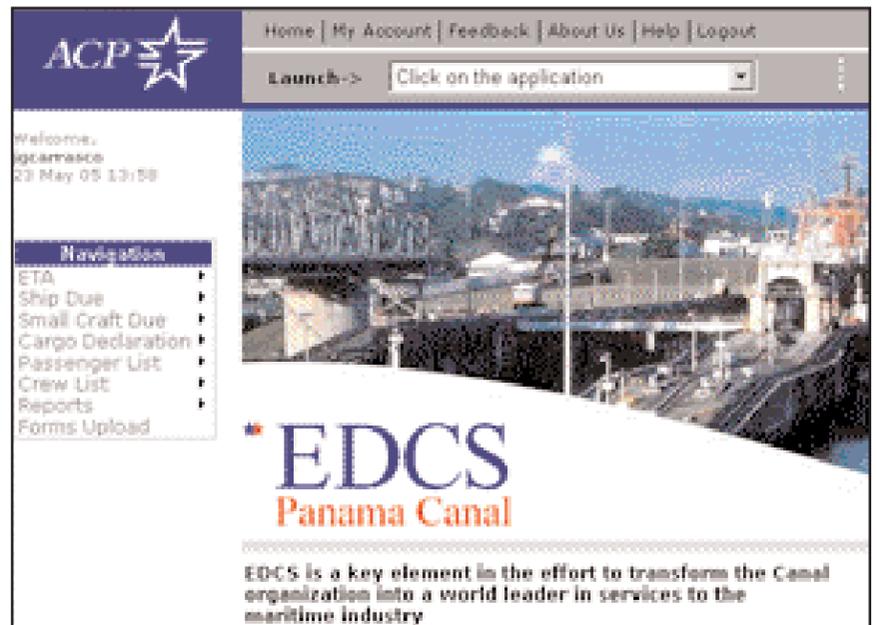
Durante su presentación, Carrasco explicó el procedimiento utilizado por la ACP para lograr la implementación exitosa del EDCS, sistema que opera desde el 1 de julio de 2004 y que permite que toda la información requerida para el tránsito por el Canal (tanto operativa como de protección) sea enviada directamente a la ACP de manera electrónica. El EDCS es uno de los sistemas electrónicos de recolección de datos más avanzados en el ambiente marítimo, y utiliza tecnología punta

altamente reconocida y aplicada en lugares como Singapur, Canadá y Malasia.

Carrasco expuso las dificultades más significativas encontradas durante el proceso de implementación del sistema para lograr el cumplimiento de los reglamentos y de los estándares mínimos de la información solicitada. Esto incluye el cumplimiento de la regla de las 96 horas (toda la información requerida debe ser entregada 96 horas antes del arribo del buque a aguas del Canal) y la exactitud de la información provista, principalmente relacionada con los detalles de la carga abordo del buque.

Explicó que a ocho meses de implementado el sistema, el nivel de cumplimiento va en franco aumento, obteniéndose información cada vez más confiable y dentro de los parámetros de tiempo establecidos. El tiempo dedicado al proceso y captación de la información se ha logrado reducir en más de siete días con un nivel de detalle superior, lo que permitirá una operación más eficiente y análisis más confiables.

Dentro de los logros alcanzados aún queda trabajo que hacer ya que la



información sigue siendo enviada con errores y fuera del tiempo establecido en nuestros reglamentos. Con el objetivo de lograr los niveles requeridos por nuestro plan de protección y nuestros estándares de servicio, se han aprobado nuevas tarifas para servicios de inspección y protección, las cuales entrarán en vigencia a partir del 1 de julio de 2005, indicó Carrasco.

El apoyo recibido por los agentes navieros y los usuarios ha hecho posible la implementación y continuo mejoramiento del sistema. Ha sido un proceso de trabajo arduo el cual, al día de hoy, presenta los frutos esperados y en el futuro nos ayudará a mejorar la eficiencia total de los procesos operativos y de protección y análisis gerencial de nuestro Canal.

La enfermedad de la negación

Myrna A. Iglesias
maiglesias@pancanal.com

El alcoholismo es una enfermedad crónica producida por el consumo incontrolado de bebidas alcohólicas que interfiere en la salud física, mental, social y/o familiar, así como en las responsabilidades laborales de quien la sufre. Se le llama a la enfermedad de la negación, porque los enfermos son los últimos en reconocer que tienen un problema.

Una vez que el enfermo ha reconocido el problema, la abstinencia del alcohol es el único tratamiento. Esto no es fácil y para algunos es imposible. Sin embargo, existe un programa de apoyo que ha ayudado y continúa ayudando a miles de personas alrededor del mundo. Este es el Programa de Alcohólicos Anónimos (AA), que cumple 70 años a nivel internacional. Es una comunidad formada por hombres y mujeres que comparten sus mutuas experiencias, fortaleza y esperanza para mantenerse sobrios y ayudar a otros a alcanzar la sobriedad. Se calcula que hay alrededor de 100,000 grupos en 150 países. Uno de estos es el Grupo Canalero, que en mayo cumplió 17 años.

Rafael P. es un trabajador del Canal en recuperación desde hace 22 años. Junto a dos compañeros ya jubilados, fundó el Grupo Canalero de Alcohólicos Anónimos con el apoyo de la División de Salud Ocupacional del Canal. El grupo está formado por empleados del Canal, que se han unido unos por su propia voluntad mientras que otros han sido referidos por el

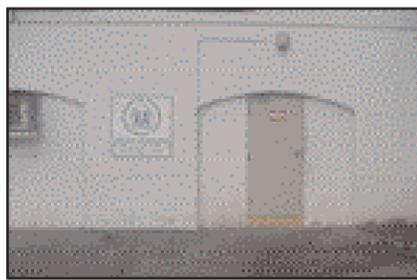


Reunión del Grupo Canalero de AA. A la derecha, fachada del local en el edificio 742, Balboa.

Programa de Psicología Corporativa de la División de Salud Ocupacional.

Pero, ¿qué sucede en una reunión regular del Grupo Canalero de AA? Rafael P. explica que a medida que van llegando, las personas se van anotando en una lista para dar su testimonio sobre sus últimas 24 horas, pues en AA se trabaja en la recuperación un día a la vez. Si en el grupo hay alguien nuevo, entonces la persona no se limita a hablar sólo de las últimas 24 horas, sino que hace un recuento de cómo se sentía antes y cómo se siente ahora. "Esto se hace para que la persona se identifique con el testimonio. Mentalmente uno dice esto me pasó a mí y así la persona nueva se va identificando con el grupo". Los nuevos no tienen que hablar enseguida; ellos escuchan y se les pide que pongan mente receptiva y que asistan a la mayor cantidad posible de reuniones. "Cuando se sienten preparados, como a los cinco o 10 días, piden la palabra y dan su testimonio", agrega.

"Aquí hemos visto milagros", comenta Rafael P. "Hemos visto personas que han buscado ayuda en muchos lugares, que han tomado medicamentos y han visitado médicos,



pero nunca han podido mantenerse sobrios; recaen una y otra vez, pero en AA se han ido recuperando". Explica que al principio llegan tímidos, con miedo, algunos incluso llegan sucios, sin afeitarse ni bañarse y poco a poco van cambiando; recuperan su autoestima, comen y duermen mejor; dejan de sentir miedo. "Se van recuperando sólo con decirle no a esa primera copa. Ver eso, vivir eso, es algo extraordinario".

En la actualidad el grupo tiene entre 18 y 22 miembros, algunos de ellos con 8 ó 12 años de ser parte del mismo. Algunos miembros del Grupo Canalero, incluyendo a Rafael P., se están preparando para asistir en Toronto, Canadá, a una convención mundial de AA que se realiza cada cinco años, y a la cual asisten más de 85,000 alcohólicos de todas partes del mundo.

El grupo se mantiene con sus propias contribuciones. La ACP les da el local y el mantenimiento. Durante los aniversarios del grupo se invita a psicólogos y expertos para que les den charlas sobre el tema del alcoholismo y el Programa de Psicología Corporativa da un seguimiento regular a la recuperación del trabajador que ellos

refirieron y le ofrece tratamiento psicoterapéutico de terapia de grupo e individual como parte de un plan de tratamiento integral en el cual se tratan los aspectos clínicos de la enfermedad y donde los grupos de autoayuda, como AA, ofrecen el vehículo ideal para modelar, ejercitar y mantener la sobriedad. Después de cumplir con el programa que se les recomendó, algunos se quedan, pero lo hacen por su bienestar, porque ven cómo, incluso en el trabajo, los toman más en cuenta; los ascienden y hasta les dan premios de incentivo. "Volvemos a nacer en AA", dice orgulloso Rafael P.

"A las personas que ahora están sufriendo, les digo que se den esa oportunidad. Que asistan aunque sea a 90 reuniones y si no ven ningún cambio en sus vidas, entonces AA no es para ellos". Agrega: "Yo tengo 22 años de estar en recuperación, y muchos me dicen que no tengo necesidad de estar viniendo. Pues, yo les digo que para mí es un honor ir al grupo. Allí siento que me ayudan a diario. Con esta enfermedad siempre existirá el peligro de que vuelvas a caer. Nunca se cura, pero sí se puede detener". Según Rafael P., se ha comprobado que cuando las personas se alejan de los grupos tarde o temprano recaen.

En Panamá existen unos 54 grupos activos de AA. Algunos se reúnen tres veces por semana. Otros, como el Grupo Canalero, se reúne todos los días: de lunes a viernes de 4:30 a 6:30 p.m. y sábados y domingos de 3 a 5 p.m., en el edificio 742 en Balboa. El grupo está abierto para hombres y mujeres.

La Titán recibe mantenimiento

Marco González

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El mantenimiento es un factor esencial para que los equipos y estructuras del Canal de Panamá se mantengan en condiciones óptimas y operen según las exigencias de la empresa. Por eso, cada cuatro años, la grúa flotante Titán, la más grande del Canal, es sometida a trabajos especializados de soldadura y mecánica para mantenerla operando eficientemente.

Jorge Santiago, representante técnico del oficial de contratos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) explica que por políticas de la ACP estos trabajos deben hacerse cada cuatro años. "En la actualidad se realizan labores de pintura del casco, así como reparaciones estructurales en dicho casco y en la proa, al igual que en los costados de la grúa", comenta. Junto a él se encuentran el jefe de máquinas encargado de grúas flotantes, Benny Cortés, el arquitecto naval Júpiter González y el oficial de dragas Allen Sheppard. La Titán mide 205 pies de largo por 108.5 pies de ancho y tiene capacidad para levantar hasta 350 toneladas. Su altura de trabajo es de 170 pies, por lo que se le distingue con facilidad cuando se desplaza por el Canal.

Los trabajos, que se realizan en Astilleros Braswell debido a la anchura de la grúa, iniciaron a principios del mes de mayo, estimándose que concluyan en 45 días. En este dique seco las inspecciones permiten concentrarse en

aquellas áreas que no se observan a simple vista por estar sumergidas.

"Estos trabajos nos permiten darle una larga vida al equipo. Se están reemplazando algunas válvulas y revisando áreas sensitivas. Por ejemplo, el espesor del casco, el cual está en buena condición. También, como el casco es remachado, que los remaches estén en buen estado. Y es que en esta clase de equipos el estado físico tiene una importancia de primer orden", añade Santiago.

La grúa Titán se utiliza para remover y transportar las compuertas fuera de las esclusas para su sellado y posterior transporte hacia la División de Astilleros Industriales en los ciclos de acondicionamiento. Este equipo inició su carrera histórica en el Canal en 1999 cuando permitió remover las compuertas 118 y 119 de las Esclusas de Miraflores.

La Titán, junto a otras 3 grúas idénticas, fue construida por orden del dictador alemán Adolfo Hitler y, cuando terminó la segunda guerra mundial, pasó a formar parte de la Armada de los Estados Unidos como botín de guerra.



Sesión del Comité de Seguridad Marítima



Del 11 al 20 de mayo se realizó en la sede de la Organización Marítima Mundial (OMI), en Londres, la 80a. Sesión Regular del Comité de Seguridad Marítima (MSC80). En dicha reunión participaron por la ACP el Ing. Antonio Michel, gerente de Protección del Canal, y el Cap. Miguel Rodríguez, presidente de la Junta de Inspectores. Desde la izquierda, aparecen Michel, Rodríguez, S.E. Liliana Fernández, embajadora de Panamá ante el Reino Unido y representante permanente ante la OMI; Alfonso Castillero, subdirector del Departamento de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP); Joaquín Carrasquedo, asesor legal de la Misión de Panamá ante la OMI; el Cap. Ian Finley, asesor técnico de la Misión de Panamá ante la OMI; Napoleón Smith, director de la Oficina de SEGUMAR en Nueva York, AMP, y el Ing. Ramón Pérez, asesor de la Misión de Panamá ante la OMI

ACP en Congreso de Contadores



La Autoridad del Canal de Panamá participó como invitada del XIV Congreso Nacional de Contadores en una jornada informativa el día 13 de mayo, con el tema "La Ampliación del Canal de Panamá y sus Aspectos Relevantes." El capitán Arcelio H. Hartley, gerente de la División de Tránsito Marítimo, presentó a la audiencia la importancia de la ruta para el hemisferio; la significativa participación económica de la ACP en nuestro país, y las cifras de las nuevas construcciones de buques en el ámbito mundial.

Proyecto Guayacán embellece parque

Edgar Mora

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Conscientes de la necesidad de embellecer la ciudad de Colón, un grupo de trabajadores de las esclusas de Gatún decidió organizarse y llevar a cabo lo que ellos denominan "Proyecto Guayacán". Este proyecto tiene como objetivo plantar árboles en diversos parques de la ciudad atlántica y devolverle así aquel resplandor del que gozó en el pasado.

La primera fase del Proyecto Guayacán terminó el 21 de mayo, cuando se sembraron 60 plántones de árboles, entre ellos 10 isoras, 10 palmeras, 10 ornamentales y el resto maderables: acacias y guayacanes hasta de 10 pies en el Parque de la Juventud, localizado en calle Primera, ciudad de Colón.

El proyecto, impulsado por Amarelis Rentería y Guadalupe Solís, cuenta con la participación de muchos colaboradores de las esclusas de Gatún, quienes dieron el aporte económico para comprar los plántones sembrados y pintar los botes de basura que se colocaron en el área. También colaboraron otros trabajadores del Canal, así como el Ministerio de Educación, que también aportó varios plántones y pintura; el Municipio de Colón, que brindó la mano de obra de ornato y los estudiantes y profesores de los colegios José Guardia Vega, Rufo A. Garay y el Instituto Profesional y Técnico de Colón (IPTC), quienes se unieron a este gran equipo de trabajo.

"Queremos eliminar el pensamiento de que todos los problemas deben ser resueltos por los demás; queremos

aportar nuestro grano de arena para que en pocos años todos disfrutemos de un Colón más bello", comentó Amarelis Rentería, una de las organizadoras del proyecto.

En este parque también se encuentra una locomotora de las esclusas y el engranaje mecánico que utilizaban las esclusas antes de su reemplazo por uno hidráulico, que fueron donados como parte de las celebraciones del Centenario de la República. "En este momento queremos ponerle una cerca y reparar la locomotora, pues lastimosamente ha sido objeto de vandalismo y estamos conscientes de que éste será un legado para locales y extranjeros, por lo que debe estar en su mejor condición", añade Rentería.

Además de la siembra de árboles, para embellecer el parque se repararon y pintaron sus columpios y vaivenes. También se pintó un puente que une el área de la ACP con el adyacente y varios tanques que servirán de tinacos.

El Parque de la Juventud se encuentra junto al mar y cuando los árboles crezcan, todos los habitantes podrán disfrutar de la belleza de este singular paisaje. "Nuestros hijos disfrutarán mucho de este esfuerzo, especialmente cuando los árboles florezcan", comenta muy orgullosa Rentería.

1. Miembros del grupo de trabajo dan mantenimiento a los columpios y vaivenes del Parque de la Juventud en la ciudad de Colón.
2. El Proyecto Guayacán contó con el apoyo de la Alcaldía de Colón, especialmente de la Sección de Parques Municipales, y de los estudiantes y profesores de los colegios José Guardia Vega, Rufo A. Garay y el IPTC.
3. El grupo sembró árboles ornamentales y maderables.



Congreso mundial de Olimpiadas Especiales

Cortesía de Olimpiadas Especiales

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Ciudad del Saber, en Clayton, se convirtió en la sede del segundo Congreso Global de Olimpiadas Especiales en el que participaron unos 30 países del mundo, incluyendo a Panamá.

En este congreso más de 60 atletas de todo el mundo analizaron temas medulares para Olimpiadas Especiales como los estándares mínimos de entrenamiento, la recaudación de fondos, el desarrollo de estrategias para que atletas líderes participen en las relaciones con los gobiernos para que apoyen a la organización.

La presidenta del congreso, Loretta Claiborne, una atleta destacada de esta organización, afirmó que "el congreso es una oportunidad para que los atletas de Olimpiadas Especiales mostremos al mundo nuestras habilidades mientras prestamos servicio como líderes de un movimiento al que estamos comprometidos a servir".

"Con más de 170 millones de personas en el mundo con discapacidades intelectuales, es crítico

que aquellos de nosotros que tenemos un papel de liderazgo influyamos en políticas futuras", añadió Claiborne.

El primer Congreso Global de Olimpiadas Especiales se celebró en Holanda en el año 2000. En aquella ocasión alrededor de 67 atletas del mundo avanzaron en la creación de una nueva terminología y los primeros códigos conducta para atletas y entrenadores.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha brindado su apoyo a Olimpiadas Especiales Panamá prestando las instalaciones del gimnasio en Balboa para los entrenamientos de los atletas locales.

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

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



Los miembros del equipo de hockey sobre pasto de Veraguas son un orgullo para nuestro país. Con mucha determinación, estos jóvenes y sus familias han dado la cara por Panamá y son un ejemplo digno de imitar por deportistas de hoy y de mañana.

Bitácora del Canal

Para el principal competidor del Canal

Anticipan nuevos congestionamientos

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

“Volverá a pasar”. Con esta advertencia la revista American Shipper comienza un análisis sobre los problemas de congestión registrados el año pasado en el sistema de transporte intermodal de Estados Unidos (Costa Oeste de EU, Los Angeles), y la posibilidad más que cierta de que ello se repita durante la temporada alta de movimiento de carga este 2005.

Nada hace pensar que la situación no se presentará nuevamente. De hecho, la revista lo da por descontado y dice que al respecto solo caben tres preguntas: ¿Qué tan malo será?, ¿Qué tanto se extenderá?, y si ¿Habrán las navieras y los operadores portuarios planificado lo suficiente para cuando el congestiónamiento alcance su máximo?

La situación es impulsada principalmente por el crecimiento sostenido del comercio entre Asia y Estados Unidos. Y dentro de esto despunta el uso de contenedores. De hecho, la capacidad global de contenedores subirá con tasas de crecimiento mundial de 12% para este año y 14% para el 2006, de acuerdo con pronósticos independientes.

Un factor determinante en el incremento de los volúmenes de carga transportada ha sido el crecimiento del mercado en el noreste de Asia y el auge comercial como consecuencia de la incorporación de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Además, los importadores de Estados Unidos (las grandes cadenas de tiendas y almacenes) están trasladando sus centros de manufactura a Asia dado que así abaratan los costos. De manera que toda esa mercancía que se manufactura allí es transportada vía marítima a Estados Unidos a través de dos rutas: el sistema intermodal de Estados Unidos; y el Canal de Panamá.

Cada año aproximadamente 7.9 millones de contenedores de 20 pies (TEU) son transportados de Asia a Estados Unidos. Más del 20% de estos tienen como destino final la Costa Este (región clave para el Canal).

Solo el Gobierno de China pronostica que el movimiento de carga en sus puertos incrementará en 50% entre 2005 y el 2010; el puerto de Shanghai pasará de manejar 14.5 millones de contenedores al año a 20 millones de contenedores en el 2007, la mayoría de ellos con destino a Estados Unidos.

Temporada alta

El tema preocupa porque el año pasado se registraron pérdidas importantes dado que durante la temporada alta (cuando se importa gran cantidad de mercadería para la época de consumo de finales de año) el sistema intermodal de EU se vio superado por la cantidad de carga que llegó. Mucha de la mercadería llegó a destiempo. Esto también tuvo un impacto en el Canal. La carga en contenedores aumentó de 78.7 millones de toneladas de CP/SUAB (2003) a 86.5 millones de toneladas de



La Segunda Revolución Industrial

La subcontratación (outsourcing) de la manufactura de Estados Unidos ha constituido un impulsor revolucionario de la actual explosión en el uso del contenedor, y un nuevo estudio confirma lo importante que ha sido este cambio en los negocios. Según una investigación de Deloitte Research, las inversiones extranjeras de Estados Unidos subieron el año pasado 92% a \$54 mil millones, estableciéndose así un nuevo récord y resaltando lo mucho que los fabricantes de EE.UU. están dependiendo de zonas de manufactura extranjeras.

La encuesta de Deloitte entre compañías de manufactura encontró que el 38% de los fabricantes planea expandir operaciones hacia China durante los próximos tres años. Producto de esta estrategia, el impacto en el comercio de carga en contenedor ha sido significativo: de todo el comercio de Estados Unidos en el 2004, 42% (o \$950 mil millones) no se dio entre productores y distribuidores, sino entre empresas establecidas en Estados Unidos y sus divisiones extranjeras, y viceversa.

Entre Estados Unidos y Singapur esta forma de negocio representó el 74.6% de todo el comercio el año pasado. En una reciente conferencia, el presidente de P&O Nedlloyd de Norteamérica, Michael White, dijo que el cambio hacia la subcontratación (outsourcing) de la manufactura ha posicionado al segmento de los contenedores como un facilitador vital en lo que no es menos que “la segunda Revolución Industrial”. / FAIRPLAY DAILY NEWS

CP/SUAB (2004), una tendencia que se ha confirmado con el paso de los años desde el momento en que la carga contenerizada se colocó como la mercadería número uno transitada a través del Canal en el 2002.

“Nuestras capacidades logísticas serán puestas a prueba, y nos estamos preparando para los retos que vamos a enfrentar en el 2005”, dice Gary Osterbach, vicepresidente de BAX Global, una de las principales empresas de transporte logístico de EU.

Xavier Demay, director regional de Panalpina Norte América, sostiene que “es más que probable que la situación termine en atrasos tan largos o quizás peores que los de la temporada pasada”. “Ni el sistema de ferrocarriles ni el puerto de Long Beach (Los Angeles) tienen proyectados planes de desarrollo a corto plazo para construir la infraestructura que se necesita para manejar los volúmenes crecientes de carga”.

Otro factor que preocupa a la industria es la llegada de nuevos buques post Panamax. De acuerdo con la firma de investigación Drewry Shipping Consultants, este año entraran al mercado 60 nuevos de estos buques.

“Con el volumen estimado de carga para este año y todos los nuevos buques de 8 mil contenedores (post Panamax) llegando solamente a la Costa Oeste de EU, seguramente enfrentaremos la misma congestión portuaria que tuvimos en la temporada alta de 2004, sino peor”, dice George Chien, de DGX/DHX.

Con la llegada de nuevos buques de entre 8 mil y 10 mil contenedores, indica Stephen Ng, vicepresidente de OOCL, y los congestiónamientos sin precedentes en la red ferroviaria, no auguramos algo bueno para el futuro.

¿Y Panamá?

Para el Canal, el aumento del comercio significa incremento en la demanda por su servicios. Desde una perspectiva inmediata, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) enfoca sus proyectos de modernización y mejoras en lograr mayor capacidad a corto y mediano plazo que le garanticen a los clientes de la vía un servicio de calidad y justo a tiempo. Igualmente se busca ofrecer algunos nuevos productos como permitir el tránsito de buques con un calado de 40.5 pies, un pie más de lo que se ofrece en estos momentos. Se analiza también aumentar el número de cupos de reservaciones y la flexibilización de sus reglas, todo esto con el claro propósito de agregarle valor a la ruta y de capitalizar la demanda. Todo ello con la intención de llevar al máximo la capacidad actual del Canal.

A largo plazo, no obstante, la ACP adelanta los estudios necesarios para configurar la propuesta del Tercer Juego de Esclusas. Con el Canal ampliado se buscaría dar un impulso significativo a la capacidad y la confiabilidad que requiere la ruta de Panamá para seguir capturando mercado e incrementar los beneficios de la vía hacia el país.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1919 - Hace 86 años

La División Mecánica del Canal de Panamá estuvo muy ocupada en 1919 reconstruyendo cinco buques de bandera alemana que fueron capturados y encerrados durante la Primera Guerra Mundial en costas suramericanas. El primero fue el vapor Callao, antiguo Sierra Córdoba, del North German Lloyd Steamship Company, que en una época había sido el buque de pasajeros mejor equipado de esta compañía y que navegaba entre los puertos de Bremen y Buenos Aires.

El buque fue remolcado desde Lima, Perú, hasta Balboa por la draga Culebra y reconstruido en Balboa en un período de seis meses. Los cinco barcos habían sido sistemáticamente saboteados por su antigua tripulación alemana. La reparación de EL Callao terminó en abril de 1919.

El nuevo depósito frío de la planta de Monte Esperanza fue utilizado por la División de Comisariatos por primera vez en febrero de 1919. De acuerdo al Panama Canal Record este fue uno de los mejores de su tipo en el mundo.

El número total de buques que transitaron el Canal de Panamá desde agosto de 1914 hasta mayo 1 de 1919, fue de 7,632 de acuerdo a las cifras publicadas por el Panama Canal Record. En el mes de enero de 1919 cruzaron 171 naves sin incluir los buques del gobierno estadounidense, además de los buques que no navegaban en los océanos.

1944 - Hace 61 años

El presidente Franklin D. Roosevelt envió al Senado de los Estados Unidos la nominación del general brigadier Joseph C. W. Mehauffey para que fuera gobernador del Canal de Panamá. El había trabajado como ingeniero de mantenimiento desde septiembre de 1941 y reemplazó al gobernador Glen E. Edgerton, el 19 de abril de 1944. En mayo de 1944 se anunció la designación del coronel Francis K. Newcomer como ingeniero de mantenimiento del Canal de Panamá.

La pintura que se utilizaba en los focos de los carros para mantener las luces de los automóviles a su más bajo nivel, durante los apagones en la época de la Guerra, fue eliminada de los vehículos de la Zona del Canal en abril de 1944.

1959 - Hace 46 años

Con excepción de algunas piezas aisladas, todo el equipo eléctrico para las casas en el Pacífico se había convertido para finales de marzo de 1959 en una operación de 25 ciclos a 60 ciclos de potencia. Los principales usuarios de lo que quedaba de los 25 ciclos de potencia en el área del Pacífico eran las esclusas, en donde la conversión estaba en progreso, y la planta de filtración de Miraflores que estaba fijada para su pronta conversión.

Una Batería cargada de historia

Alfredo Ryan

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Cuando el gobierno de Estados Unidos emprendió la construcción del Canal de Panamá estableció sitios de defensa en la vía interoceánica. Uno de ellos, el fuerte Ferdinand de Lesseps, designado en honor del francés que inició la obra, domina la entrada atlántica del Canal.

Una mole de cemento de casi una hectárea, la Batería Morgan, se destaca en esa fortaleza. Su nombre honra al general Charles Morgan, militante de la Guerra Civil estadounidense, y su artillería defendía la entrada del Canal. Este patrimonio del Estado, que hoy administra la Zona Libre de Colón, defenderá el legado histórico del Canal como un museo.

Jorge Smith, operador de locomotoras de las esclusas de Gatún, y promotor del museo en la Batería Morgan, señaló: “Este proyecto busca concienciar a los ciudadanos sobre nuestras raíces y nuestra cultura. Tendremos exposiciones del Colón de ayer, un espacio audiovisual, de modo que las personas puedan ilustrarse sobre Colón; la construcción del Canal y la parte histórica y turística de nuestras costas”.

Como apoyo a tan loable iniciativa, la ACP ha donado una locomotora de remolque y un brazo mecánico, además de fotografías históricas,



Parte de la colección de fotos y objetos del museo que se exhibieron en el Banco Nacional de Colón.

videos y la colección de libros “Biblioteca de la Nacionalidad”. Otros atractivos incluyen objetos tridimensionales, como monedas, botellas y teodolitos, donados por coleccionistas particulares.

El pasado 30 de mayo parte de la colección de fotos y objetos del museo visitó los pasillos del Banco Nacional de Colón, en homenaje al Día de la Etnia Negra. Los visitantes se transportaron al Colón de ayer y elogiaron las exhibiciones por su enorme significado histórico y educativo.

El interés de Smith en promover los

valores culturales en Colón no es reciente. En la celebración del Centenario propuso que se escogiera a 100 colonenses destacados en los 100 años de vida republicana. A ellos, el Comité Nacional del Centenario entregó una moneda en honor a Justo Arosemena y un certificado de reconocimiento por su valioso aporte a la cultura y al desarrollo nacional.

Smith comentó: “Tenemos colonenses capaces, con mucha calidad humana. Me siento orgulloso de ser un colonense más; de trabajar para una empresa pujante, que es la Autoridad del Canal, y tener el

respaldo de la Zona Libre de Colón”.

El proyecto museográfico avanza a toda marcha y espera ser inaugurado oficialmente en una fecha significativa para la provincia de Colón. Por ahora la meta es recargar la Batería con elementos de exhibición que rescaten los valores históricos y culturales de esa provincia.

Invitamos a los coleccionistas a sumarse al proyecto mediante la donación de objetos históricos que enriquezcan el museo y estimulen el turismo. Para donaciones, llame a Jorge Smith al 638-9495.

La gente, clave del éxito

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Con motivo de celebrarse el pasado 3 de junio el Día Internacional del Profesional de Recursos Humanos, el Departamento de Recursos Humanos de la ACP llevó a cabo su primer Foro de Actualización del Profesional de Recursos Humanos. La actividad ofreció al personal del departamento una variedad de experiencias de desarrollo profesional, acordes con las nuevas tendencias en la gestión del capital humano.

La ocasión fue propicia para felicitar al personal del departamento por su loable trabajo y dedicación, así como promover el intercambio de experiencias con profesionales del ámbito empresarial panameño y propiciar la convivencia entre los miembros del departamento.

La jornada se inició con la invocación religiosa del Reverendo Padre Rómulo Daniel Aguilar, quien agradeció a Dios la ocasión y elevó una plegaria para que impere un espíritu cristiano, fraterno y de concordia entre todos. En sus palabras de bienvenida Ana María de Chiquilani, directora del Departamento de Recursos Humanos, pidió a su personal hacer un alto en las labores diarias para reflexionar en torno al papel del profesional de Recursos Humanos y su impacto en la organización.

La evolución es parte de la vida organizacional y la gestión de Recursos Humanos no escapa a esta realidad. Hacia dónde y cómo evolucionar

dependerá de las características y los retos de la organización donde esta gestión está inmersa, pero siempre hacia mayor protagonismo e impacto. Esto se alcanzará en la medida en que las inversiones en capital humano logren que las estrategias de la organización se transformen de ideas a acciones con un mejor rendimiento del capital humano.

Cualesquiera sean los retos y roles de hoy, Chiquilani destacó que en la ACP laboran hombres y mujeres con un profesionalismo de altura, gran capacidad y comprometidos con su gente. “Debemos sentirnos muy orgullosos de que con nuestra labor dejamos una importante huella dentro del vasto y diverso engranaje de esta organización. Démonos una palmadita en la espalda y digamos: ¡Lo hemos hecho bien y lo seguiremos haciendo mejor!”, exhortó.

Ejecutivas de empresas exitosas compartieron sus experiencias profesionales y perspectivas de éxito en el ámbito de la gestión de recursos humanos. Belinda Bozo, gerente *senior* de desarrollo ejecutivo y organizacional de Copa Airlines, señaló que Recursos Humanos desarrolla el conocimiento y maneja el activo intangible con que produce la empresa.

“Las causas del éxito tienen que ver con el lado humano del negocio. Recursos Humanos, por la naturaleza de lo que maneja, es un socio que puede aportar mucho a que una empresa maximice sus ventajas competitivas”, enfatizó Bozo.



Ana María de Chiquilani, directora de Recursos Humanos, y asistentes al Foro

Carmen Sealy de Broce, gerente general de Konzerta, empresa especializada en la identificación y gestión del talento, precisó que Recursos Humanos es el único departamento dentro de la organización que tiene contacto con el 100% de los empleados. De allí que sea clave en los cambios y programas que se implementen dentro de la empresa.

Por su parte, Estela Pichel, gerente *senior* de Recursos Humanos de Dell Computers, Panama Contact Center, manifestó que los objetivos de una organización se establecen para tener ciertos resultados y la gente es quien los logra.

Interesantes exhibiciones y charlas de secciones de la ACP, en temas de seguridad y ambiente, protección del Canal y salud ocupacional, complementaron el foro. Otras exhibiciones incluyeron empresas

proveedoras de servicios en recursos humanos, como Ahues Vásquez y Asociados, Universidad de Louisville, Transiciones y DBM.

Una conferencia sobre creatividad e innovación en la gestión del recurso humano, ofrecida por Graciela Barría, gerente general de SUMMA Asesores de Recursos Humanos y divertidas dinámicas de creatividad, concluyeron la estimulante jornada.

El Canal es una organización de gente que progresa con sus metas. De allí que la gestión de Recursos Humanos tenga un impacto preponderante en el éxito de la empresa. Chiquilani advirtió: “Debemos ser equilibrados para poder aconsejar y apasionados para poder compartir y propiciar la cultura de cambio que requiere la ACP para continuar su desempeño exitoso y alcanzar las metas ambiciosas que nos proponemos”.

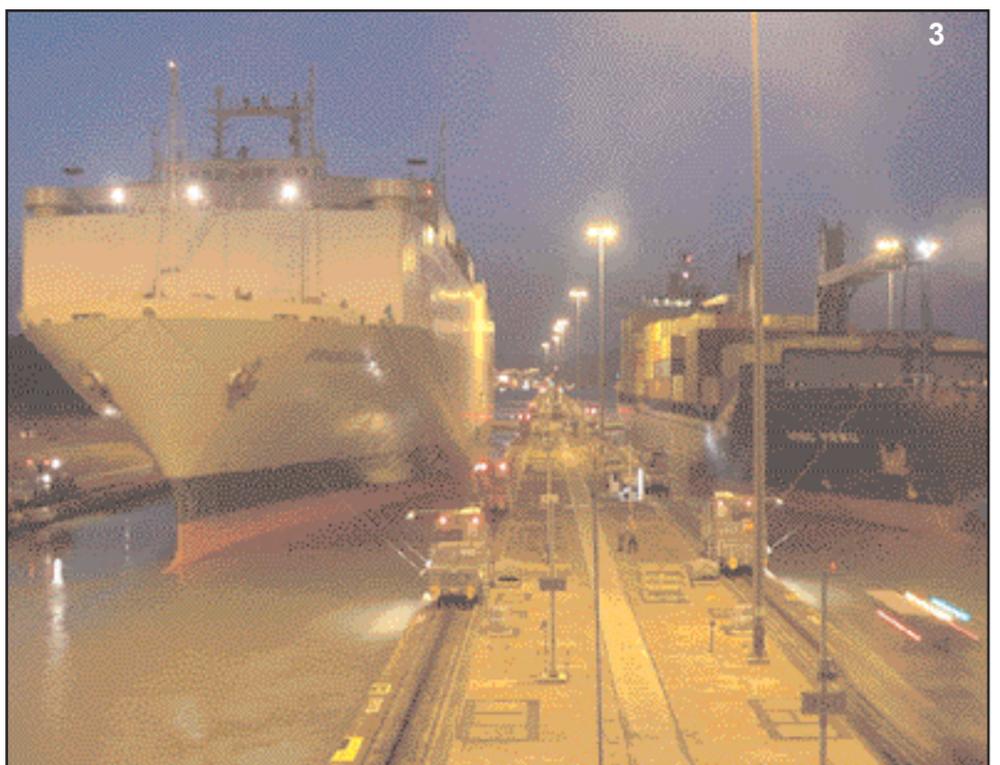
Marco González



El Canal en imágenes

- (1) La última vez que dí mis flores: José Villalaz, Remolcador Unidad.
- (2) Arribando a Pedro Miguel: Mario Richards, operador de locomotoras.
- (3) Tránsito nocturno: Rodolfo Valdés, centro de control de las esclusas.
- (4) Torres de la Barú: Ivette Bourette, Unidad de Sistemas de Radio.

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.



Gabinete aprueba proyecto de presupuesto de la ACP

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El Consejo de Gabinete aprobó el proyecto de presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que asciende a B/.1,275 millones en ingresos, B/.458 millones en gastos de operación y un programa de inversiones por B/.199 millones.

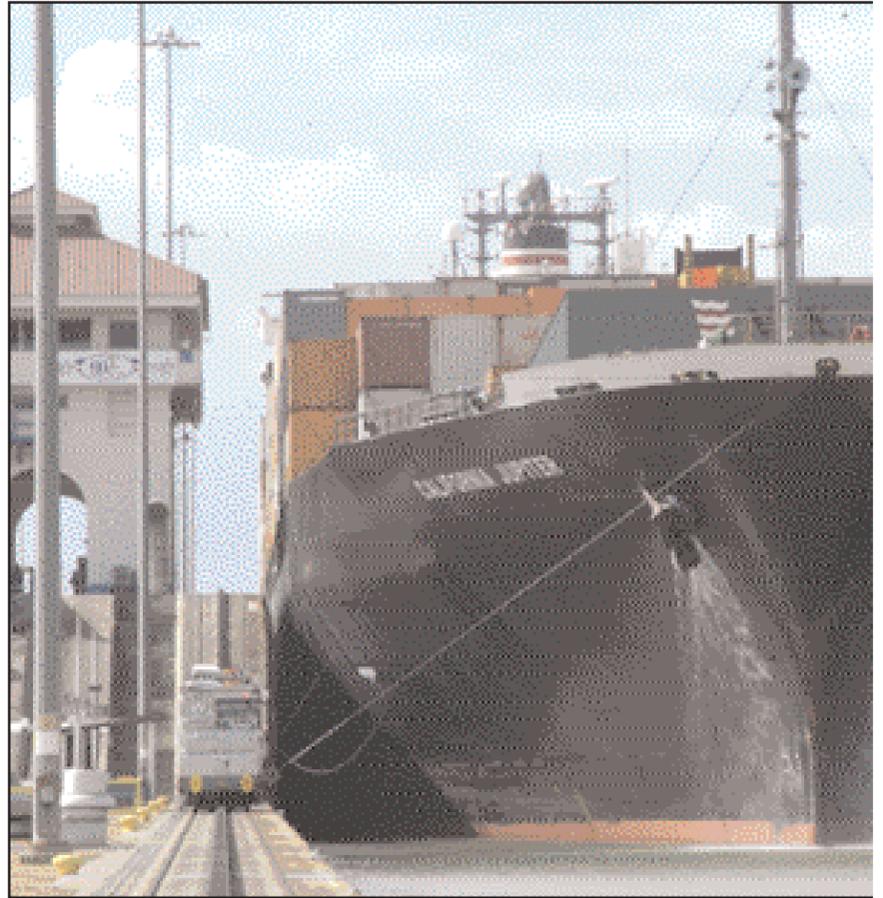
Este es el presupuesto de ingresos más alto en la historia de la vía acuática, ya que supera en B/.214 millones al aprobado para el año fiscal 2005 (B/.1,061 millones).

De acuerdo con el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, "se trata de un ejercicio presupuestario que pone de manifiesto el compromiso de los colaboradores de la institución de elevar de manera constante los índices de productividad y de rentabilidad para generar mayores beneficios para el país".

El Canal aportará directamente al Estado panameño B/.455 millones, con los cuales excederá en un 16% el total que aportó Estados Unidos en 86 años. Estos aportes se desglosan en:

En el año fiscal 2006 la ACP aportará al Estado B/. 455 millones con los que excederá, en un 16%, los aportes totales por parte de Estados Unidos.

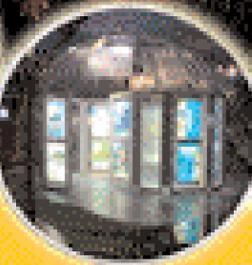
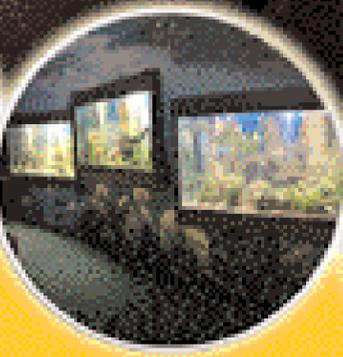
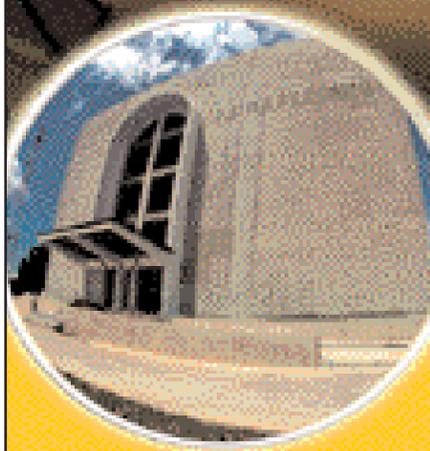
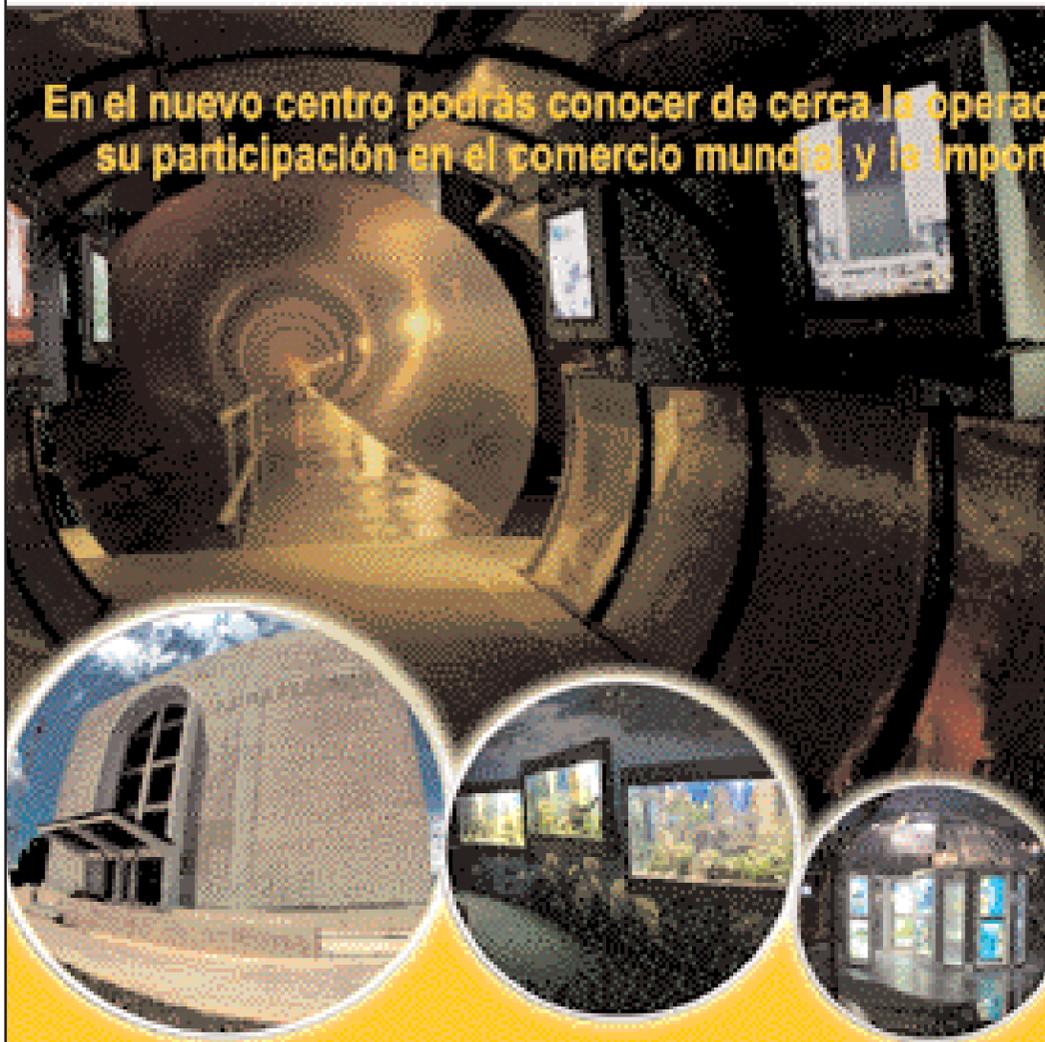
- B/. 229 millones en concepto de derecho por tonelada neta.
 - B/. 2.0 millones en concepto de pago por servicios prestados por el Estado.
 - B/. 224 millones de excedentes que se remiten al Tesoro Nacional según lo estipula el artículo 41, Sección Tercera, de la Ley Orgánica de la ACP.
- Este proyecto de presupuesto será Ley de la República cuando sea considerado y aprobado en tres debates por la Asamblea Nacional.



Archivo

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES UNA NUEVA VENTANA AL CANAL

En el nuevo centro podrás conocer de cerca la operación del Canal de Panamá, su historia, su participación en el comercio mundial y la importancia de su Cuenca Hidrográfica.



Tarifas	
Acceso a terrazas para nacionales y residentes:	
Adultos y niños	GRATIS
Acceso a exhibiciones para nacionales y residentes:	
Adultos	B/. 3.00
Jubilados	B/. 1.50
Estudiantes y menores 5 a 17 años	B/. 2.00
Menores de 5 años	B/. GRATIS
Accesos a terrazas para no residentes:	
Adultos	B/. 5.00
Jubilados	B/. 2.50
Estudiantes y menores 5 a 17 años	B/. 3.00
Menores de 5 años	B/. GRATIS
Acceso a exhibiciones para no residentes:	
Adultos	B/. 8.00
Jubilados	B/. 4.00
Estudiantes y menores 5 a 17 años	B/. 3.00
Menores de 5 años	B/. GRATIS

Horarios:	
Taquilla	9 a.m. - 4:30 p.m.
Exhibiciones, refresqueries y tienda de recuerdos	9 a.m. - 5 p.m.
Restaurante	11:30 a.m. - 11:30 p.m.