



Más cruceros en el Canal



Los cruceros, cada vez más grandes, han aumentado a 225 tránsitos en ocho meses.

PAG>6

Camarón que se duerme...



Existen planes para establecer servicios de línea que conecten al puerto de Yangshan con el puerto de Norfolk utilizando la ruta de Suez.

Las oportunidades no esperarán indefinidamente por el país.

PAG >9

Unos 20 mil estudiantes y profesores conocen el Canal gracias a El Canal de Todos

Ingresos récord

Mientras se completan los proyectos para llevar el Canal a su aprovechamiento máximo, el presupuesto de la ACP registra este año fiscal un nuevo récord en los ingresos provenientes de sus servicios al comercio marítimo mundial, lo que representa una contribución creciente a los distintos órdenes del desarrollo nacional ◆2

Archivo



CORRESPONDENCIA

14 de junio de 2005

Licda. Myrna A. Iglesias
 Autoridad del Canal de Panamá

Mis saludos y respetos. Excelente su artículo de AA. Solamente con decidir acudir y buscar ayuda de cualquier índole, es el inicio terapéutico hacia el cambio. Somos una nueva alternativa en Panamá. Estamos a sus órdenes para cualquier actividad que podamos colaborar, emprender juntos y/o cooperar.

Gracias por permitirme escribirle.

Walter L. Silvera
 QH Centro de Consejería y
 Orientación

26 de febrero de 2005

Webmaster
 Autoridad del Canal de Panamá

¡Gracias por su elegante sitio de Internet! Todos los días visito el enlace de la cámara en vivo (<http://www.pancanal.com/eng/photo/camera-java.html>)

Saludos de Oscar, desde
 Dinamarca.

La foto



De práctica, en el simulador.

De la Administración

Transparencia y responsabilidad

Un presupuesto es ante todo la expresión y resumen de una visión proyectada en el tiempo, a cuyo servicio se ponen recursos que utilizados adecuadamente habrán de garantizar el logro de los objetivos contemplados.

Pero además, todo presupuesto lleva implícito un sentido de rendición de cuentas, ya que comprometer recursos, planear proyectos y ejecutarlos se hace en un marco de responsabilidad que culmina con la explicación sobre su manejo. La Autoridad del Canal de Panamá, en cumplimiento de lo establecido en la ley, ha presentado el proyecto de presupuesto para el Año Fiscal 2006, que se inicia el 1 de octubre del presente año.

Aún cuando es dable recibir con entusiasmo y satisfacción un presupuesto que contempla beneficios al estado panameño por un monto de B/. 455 millones, no debe pasarse por alto el hecho de que este proceso, que ya cumplió con el primer debate legislativo, se realiza en estricto apego a la tarea de rendición de cuentas por parte de la ACP y de fiscalización por parte de los órganos competentes del Estado en esta materia.

No hay, entonces, secretismo ni aislamiento. Antes bien, transparencia y responsabilidad en el manejo de la empresa más estratégica de Panamá: su canal. Eso espera el país, y la ACP cumple con ello.

Estricto apego
 a la tarea de
 rendición de
 cuentas por
 parte de
 la ACP



JUNTA DIRECTIVA

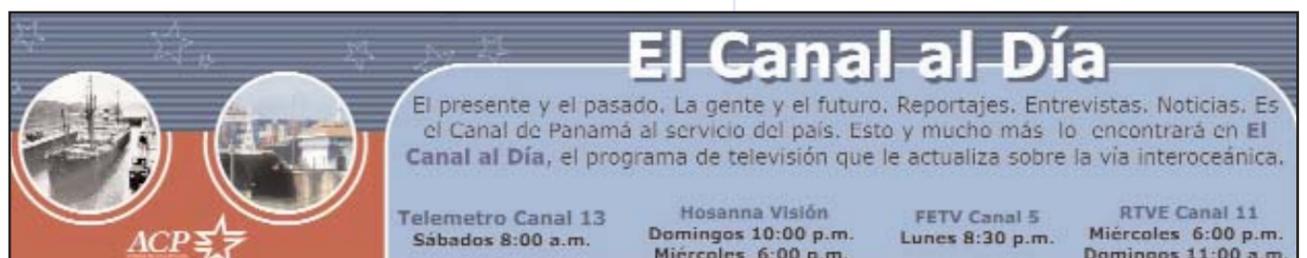
Ricaurte Vásquez M.
 Presidente

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.

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.
--	---	--	--

“Superándome” en el Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Miles de estudiantes panameños han tenido la oportunidad de visitar el Canal y conocer más sobre su funcionamiento gracias al programa El Canal de Todos que la ACP ejecuta conjuntamente con el Ministerio de Educación.

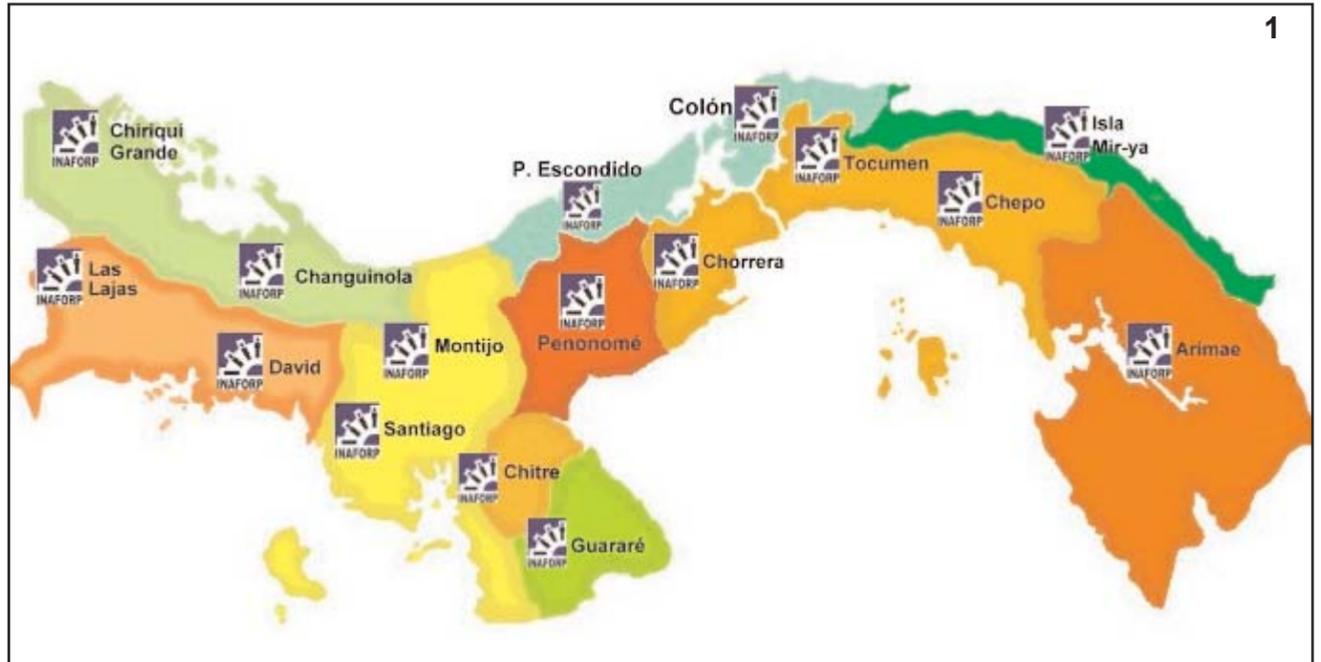
A este amplio grupo se unieron los jóvenes que participan en el programa Superándome, que lleva adelante el Instituto Nacional de Formación Profesional (INAFORP) de la provincia de Coclé. En este grupo también participó personal de los ministerios de Educación, la Juventud, la Niñez y la Familia y de Salud de la provincia de Coclé que colaboran con los jóvenes del programa.

El grupo llegó al edificio de Administración del Canal donde fueron recibidos por Stanley Muschett, gerente de la Oficina de Administración Ejecutiva, quien les explicó la importancia de la vía para el comercio mundial. Iván Berrío, guía del Centro de Visitantes de Miraflores, se encargó de hablarles sobre la historia de la construcción del Canal, presentada gráficamente a través de los murales.

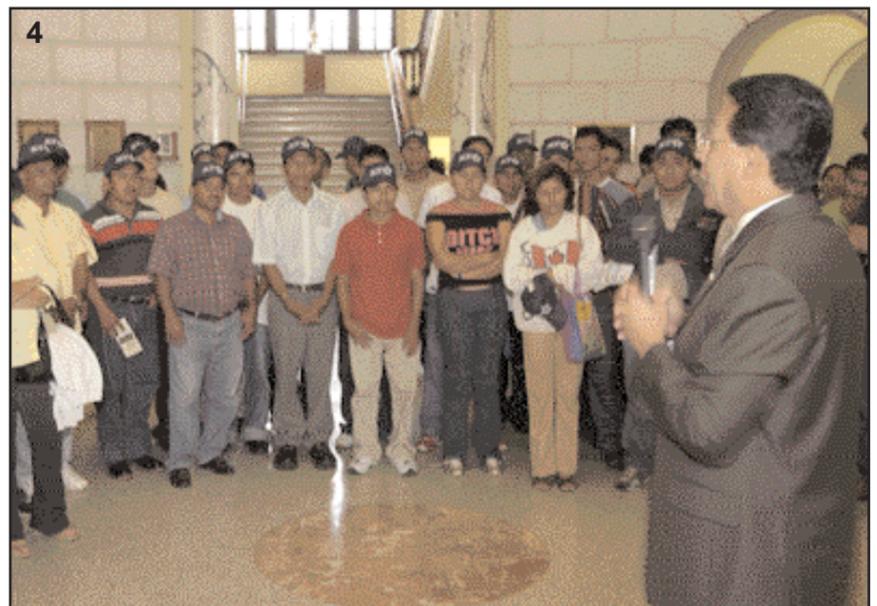
Además les explicó sobre el funcionamiento de las esclusas y los equipos de apoyo mientras transitaban a bordo del buque Atlas por las esclusas de Miraflores. Esta es quizás la experiencia más emocionante de la jornada puesto que los pone en contacto directo con una de las obras de ingeniería más importantes de todos los tiempos, y de trascendencia vital para el país.

Betsy Corrales, del Ministerio de Educación, comentó: “es una experiencia grandiosa la que ellos han vivido. Han visto realizado un sueño y serán agentes transmisores de lo que significa mantener esta obra. Aquí hay estudiantes de la comunidad de Río Indio, Chiguirí Arriba, en fin, comunidades que pertenecen a la cuenca y les interesa saber sobre el Canal y lo que para ellos representa”.

Una vez finalizada la travesía, regre-



1. Mapa de las diferentes instalaciones del INAFORP en todo el país.
 2 y 3. Los jóvenes salen del edificio de la Administración del Canal para dirigirse a abordar el buque escuela Atlas.
 4. Los estudiantes y profesores fueron recibidos por el gerente de Administración Ejecutiva, Stanley Muschett quien les dio la bienvenida al Canal.



Aprender para vivir

“Superándome” es un programa ejecutado por el INAFORP que permite aprender oficios manuales a jóvenes campesinos de escasos recursos que solo pudieron completar hasta sexto grado de educación primaria.

El programa incluye albergue y comidas en el instituto. Además de las clases formales también se organizan charlas de superación y motivación que los incentiven a mejorar su modo de vida en el campo. Cuando terminan su capacitación, las instituciones organizadoras (Ministerio de Educación, Salud, MINJUMFA, INAFORP) les buscan oportunidades de trabajo con fundaciones, organizaciones no gubernamentales y otras que realizan proyectos agropecuarios, ganaderos, etc. en el área en que residen, para que puedan tener una entrada económica que les permita mejorar su calidad de vida.

Durante el año se capacitan tres grupos de 40 estudiantes en diversas disciplinas, por períodos de cuatro meses cada uno. Actualmente solo el INAFORP de Coclé desarrolla este novedoso programa.

El Instituto Nacional de Formación Profesional (INAFORP) se creó mediante la Ley No. 18 del 29 de septiembre de 1983. Su objetivo primordial es propiciar el desarrollo técnico del trabajador sin descuidar los aspectos económicos, sociales, culturales y humanos, de conformidad con sus aptitudes y las posibilidades de empleo u ocupaciones productivas que requiere el país.

El INAFORP cuenta con 16 centros de formación profesional que brindan oportunidad de especialización técnica y profesional de corto y mediano plazo.

saron al Centro Ascario Arosemena donde participaron en una interesante dinámica que les permitió aclarar dudas acerca de la empresa más importante del país.

Zoraida Hernández nos contó cómo se sentía: “Yo vengo de la comunidad del Jobo, que es parte de la cuenca del Canal y hoy me siento contenta y en nombre de todos quiero darles las gracias porque he conocido más el Canal y estoy segura de que todos se sienten así”.

Un grupo especial y visiblemente

emocionado por tener la oportunidad de conocer el Canal de Panamá, regresa a la provincia de Coclé con una visión más amplia sobre la operación y funcionamiento del Canal, conociendo los beneficios que aporta, y que contribuye con el desarrollo y progreso del país.

El programa educativo El Canal de Todos se realiza en coordinación con el Ministerio de Educación. Hasta el momento ha atendido a cerca de 20 mil estudiantes y profesores de toda la geografía nacional.

Avanza profundización del cauce en el Pacífico

Armando De Gracia

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Los trabajos de dragado del lado Pacífico del Canal de Panamá continúan. Allí la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) lleva adelante el proyecto de profundización del cauce con la empresa contratista Inland and Coastal Marine Services, que pertenece al grupo holandés Boskalis.

Los trabajos de dragado que ejecuta la draga de tolva Barent Zanen empezaron en una primera etapa el 13 de enero pasado y continuarán hasta el 31 de julio de este año. En esta parte del proyecto se extraen materiales suaves del fondo y también se adelantan trabajos de nivelación. Posteriormente se procederá a una segunda etapa que involucra la remoción de material de dureza moderada con una barcaza de perforación y voladura.

El trabajo es arduo. El equipo de la draga contratista trabaja de cerca con diferentes divisiones de la ACP como la de Contratos, que se encarga de manejar todo el contrato en sí y de velar que las condiciones sean seguidas por el contratista, y la de Dragados, y cuenta con un equipo de entre 25 y 30 personas a bordo. El oficial de contratos es el ingeniero Efraín Isaza quien tiene a su cargo un grupo de profesionales encargados del manejo del contrato.

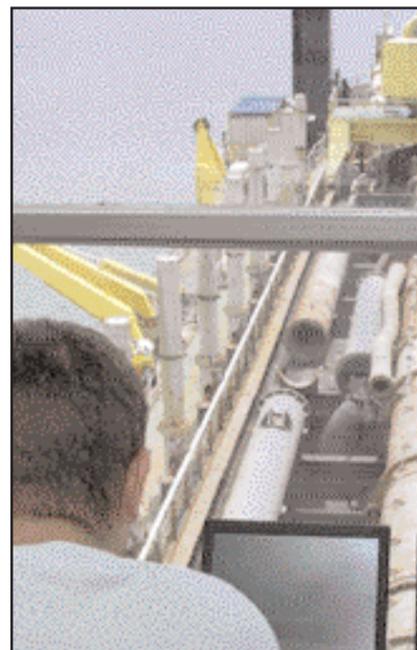
Mientras las dragas Christensen y Mindi de la ACP trabajan a máxima capacidad, dos empresas contratistas agilizan la profundización del cauce en el Atlántico y el Pacífico.

En el lado Atlántico estos trabajos estuvieron a cargo de la empresa belga Jan Nul, N.V.

Raúl Figueroa, de la división de Dragados quien ha sido asignado a la División de Contratos para el proyecto especial de dragados, explica que “el proyecto de profundización del cauce en el lado Pacífico abarca desde las áreas cercanas a las esclusas de Miraflores hasta las boyas 1 y 2 de la entrada del Canal. Son aproximadamente 14 kilómetros de recorrido del Canal”.

Hasta la fecha el proyecto ha avanzado en poco más de un 40 por ciento, y se ha removido cerca de un millón de metros cúbicos de materiales sueltos y sedimentario del fondo del Canal. Con este proyecto se busca llevar la profundidad de la vía acuática en el Pacífico hasta 14.2 metros en referencia al Nivel Medio de Mareas Bajas, y con una tolerancia de dragado de 0.60 metros por debajo, es decir hasta 14.8 metros de profundidad, explica Figueroa.

Querube Oduer de Sinclair, una de las especialistas en Contratos de la ACP a cargo del proyecto, manifestó que “nosotros llevamos el monitoreo del contrato hasta el final, cuando le demos cierre a las actividades”. Ahora mismo estamos haciendo la coordinación de las actividades contractuales y trabajando de cerca con la división de dragado que se encarga de la coordinación física del proyecto”.



Aspectos administrativos y Operacionales del proyecto

Administración del Contrato:

La División de Contratos, a través del oficial de contrataciones Ing. Efraín Isaza, del ingeniero del proyecto, los especialistas de contratos y los representantes técnicos, verifica el cumplimiento del contrato, evalúa las condiciones que pueden afectarlo y en consulta tanto con unidades de la ACP como con el contratista, establece y toma las decisiones. Está también encargada del manejo de las notificaciones oficiales, las coordinaciones, evaluación del proyecto con referencia al contrato y las relaciones oficiales con el contratista y a lo interno de la ACP.

Lleva a cabo el control de la información resultante de la administración del contrato y del pago al contratista.

Administrador del Proyecto:

La administración del proyecto la lleva el Departamento de Ingeniería y Proyectos a través del administrador designado del proyecto por la División de Dragado Señalización y Grúas, ingeniero Luis Santanach.

Representante Técnico del Oficial de Contrataciones:

Los representantes técnicos del oficial de contrataciones se encargan de las inspecciones operacionales, revisión de los documentos presentados por el contratista y de hacer las recomendaciones requeridas para el desarrollo adecuado y seguro del proyecto en referente a los procesos operacionales y los equipos. Le corresponde la coordinación con los inspectores y asesores de tránsito a bordo de los equipos y el manejo del personal de campo asignado al proyecto. Se encarga de la coordinación en lo referente a las operaciones e inspecciones, así como de los apoyos requeridos de distintas secciones de la ACP y sus especialistas. Mantiene comunicación constante con el oficial de contrataciones, especialistas de contratos y el contratista.

Según la especialista en Contratos este tipo de coordinaciones entre divisiones se ha hecho en el pasado para desarrollar proyectos diversos. Además afirmó que en esta ocasión el apoyo “ha sido muy fructífero porque es innegable que sin la colaboración de las otras divisiones no podríamos trabajar de la man-

era como lo estamos haciendo”.

Para la empresa contratista que desarrolla la parte mecánica del proyecto se trata de un trabajo sin descanso. Gerben Turkstra, gerente del proyecto por la empresa contratista, dice que su equipo trabaja 24 horas al día, los siete días de la semana, en turnos de ocho horas.

Ellos trabajan, comen, duermen y hacen todo aquí a bordo del buque. Empezamos el trabajo en el mes de enero pasado y hasta la fecha ha habido una excelente cooperación con la ACP durante el desarrollo de todo el proyecto”.

Las maravillas de visitar el Canal de Panamá

Shawn Kilner

El Canal de Panamá es definitivamente una de las maravillas del mundo.

Hay algunos buques que atracan en las inmediaciones del Canal de Panamá, lo cual ofrece a los turistas dos experiencias: el tránsito por el Canal y la oportunidad de poner pie sobre el territorio de Panamá.

Si usted desea desembarcar y disfrutar de una gira vespertina, aquí hay algunas alternativas.

Las esclusas de Miraflores son el último juego de esclusas que el buque debe transitar antes de entrar al Océano Pacífico. En la gira tendrá una oportunidad para observar las esclusas durante la operación nocturna durante aproximadamente 30 minutos.

Su guía oficial panameño le explicará el proceso completo mientras usted se sienta y se maravilla a medida que el buque se abre paso por las esclusas iluminadas. También verá una corta película sobre el Canal de Panamá y observará el impresionante modelo a escala que abarca desde el Océano Atlántico al Pacífico.

Ahora que ha experimentado al Canal de Panamá desde a bordo de un buque, estará impresionado al observar la operación desde tierra firme.

Con un total de 18,000 metros cuadrados, el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM) está ubicado en el lado este de las Esclusas de Miraflores. Las exhibiciones incluyen objetos históricos de las operaciones del Canal, modelos interactivos, presentaciones en vídeo y modelos del Canal de Panamá.

Cuatro salas de exhibición, organizadas por temas, constituyen el corazón del CVM.

Sala 1 – Historia del Canal.

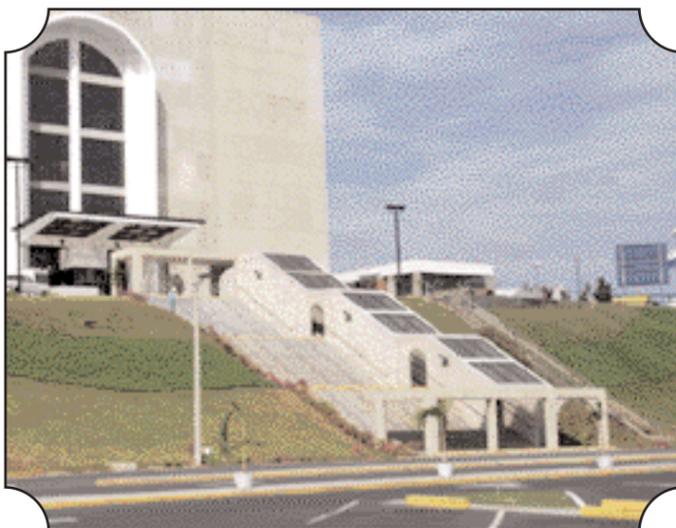
Retrata los antecedentes, innovaciones tecnológicas e iniciativas sanitarias que fueron de la mano con la construcción del Canal. Esta sala rinde tributo a los cientos de hombres y mujeres que hicieron posible este logro.

Sala 2 – El agua, fuente de vida.

Enfatiza la importancia del agua, la conservación del ambiente, protección de la Cuenca del Canal y la diversidad de fauna y flora. Subraya el com-



Su guía oficial panameño le explicará el proceso completo mientras usted se sienta y se maravilla a medida que el buque se abre paso por las esclusas iluminadas.



promiso de la Autoridad del Canal de Panamá con el manejo sostenible de este recurso y de la región interoceánica.

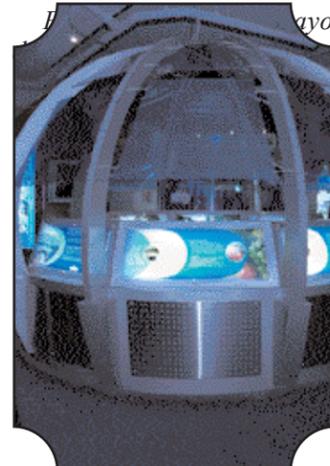
Sala 3 – El Canal en acción.

Esta sala de exhibición plasma de forma entretenida cómo opera el Canal y nos permite vivir la experiencia de estar dentro de un simulador de navegación y de una alcantarilla de las esclusas. Esta sala es una vitrina de los proyectos de mejora, modernización y mantenimiento.

Sala 4 – El Canal del mundo.

Esta sala brinda información sobre la importancia del Canal para el comercio mundial, describe las rutas comerciales que sirve y las principales mercaderías, identifica a sus principales usuarios y permite que los visitantes conozcan los diferentes tipos de buques que transitan por la vía interoceánica. Además, presenta algunos de los criterios que se estudian para garantizar la competitividad futura del Canal y los beneficios para la República de Panamá.

Archivo



PARA EXPERTOS

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

Comportamiento organizacional: impacto de las emociones / Eduardo Soto. México: Thomson Learning, 2001. 252 p.

Pone en contacto con un tema que ha sido fuertemente negado en la literatura sobre la gestión empresarial: las emociones. Este libro no sólo nos lo muestra en los diversos ámbitos de la conducta organizacional, sino que además lo hace de manera didáctica y bien documentada.

Dirección de equipos de trabajo: una estrategia para el éxito / Nicky Hayes. Madrid: Thomson, 2002. 193 p.

Explora cómo funcionan los equipos, el por qué son tan eficaces y cómo influyen en una organización. El autor combina ejemplos prácticos, sus experiencias en las organizaciones y los mecanismos psicológicos inherentes a los equipos para describir cómo podemos mejorar el trabajo y la dirección en una organización

Diseño en ingeniería mecánica / Joseph Edward Shigley; Charles R. Mischke. 6a. ed. México, D.F.: McGraw-Hill, 2002. 1257 p.

Aborda la naturaleza del diseño en particular en la ingeniería. Analiza los métodos para determinar los esfuerzos y las deflexiones en elementos de máquina. Hace un estudio de los procesos de la toma de decisiones con el cual los ingenieros mecánicos planean la realización física de máquinas, dispositivos y sistemas.

Introducción a la ciencia ambiental: desarrollo sostenible de la tierra / George Tyler Miller. 5a. ed. Madrid: Thomson, 2002. 458 p.

Aborda los progresos más importantes y de mayor actualidad de la ciencia medioambiental. Se refiere a ésta como un estudio interdisciplinario, combinado con información de las ciencias naturales y sociales para mostrar cómo actúa la naturaleza y cómo se relacionan las cosas entre sí. Introduce los conceptos claves y los principios que gobiernan el funcionamiento de la naturaleza y los aplica a posibles soluciones de problemas ambientales y de recursos.

ABC del Agua

América Latina y el Caribe tienen sólo 15 por ciento de la tierra firme y 8,4 por ciento de la población mundial, pero reciben el 29 por ciento de las lluvias que se registran en el planeta, y cuentan con un tercio de los recursos hídricos renovables. Sin embargo, la dotación de agua es irregular. Para tratar el problema del agua, México será sede en el 2006 del Foro Mundial del Agua que por primera vez se celebrará en un país de América.

Aumenta tránsito de cruceros tipo Panamax

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los cruceros están creciendo de tamaño. Eso es lo que se ha observado en el transcurso de los primeros ocho meses del Año Fiscal 2005, según un análisis de este segmento preparado por el Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo dedicado al estudio del segmento de servicios especializados que incluye tanto a los buques de pasajeros como a los portavehículos.

De acuerdo con este análisis, durante los ocho primeros meses del presente año fiscal se han contabilizado en la vía acuática 224 tránsitos, los cuales generaron 27.6 millones de balboas en ingresos peajes, y un tonelaje CP/SUAB (Sistema de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) de 9.6 millones.

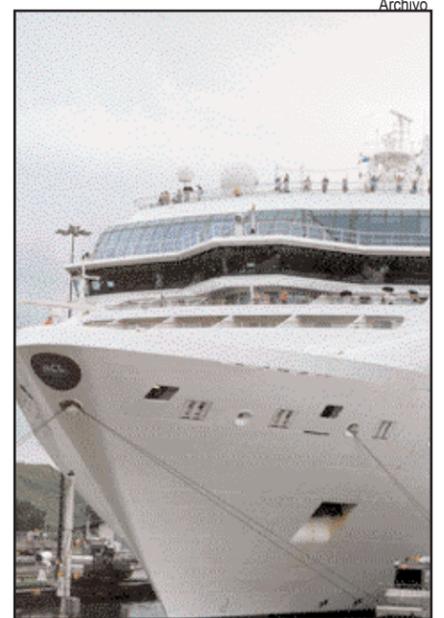
Las embarcaciones que transitaron durante este período por el Canal de Panamá llevaban a bordo 248.4 mil pasajeros.

Ricardo González, uno de los especialistas de este segmento en la ACP, explica que tres de los principales usuarios de los cruceros que utilizaron la ruta por Panamá contribuyeron con cerca del 50 por ciento de los tránsitos y el 75 por ciento de los ingresos por peajes.

También añadió que los cruceros han mostrado una tendencia de crecimiento hacia buques Panamax, es decir aquellos con más de 100 pies o más de ancho. Los buques de pasajeros con estas dimensiones participan en la actualidad con un 54 por ciento de los tránsitos por la vía acuática.

Durante el período analizado (del mes de octubre de 2004 a mayo de 2005) se registraron los tránsitos inaugurales de los buques Norwegian Spirit, Silver Shadow, Insignia, MSC Opera y Disney Magic.

Todas estas embarcaciones aprovecharon el atractivo turístico que representa el Canal de Panamá. Para finales de este mes, de acuerdo con



Cruceros en tránsito por el Canal.

González, se espera que el buque Pride of America realice su tránsito inaugural.

Por el aumento de la demanda en este tipo de turismo, los precios de los cruceros han subido paulatinamente, con lo que, al subir los precios, aumenta el tiempo de las reservas previas.

Las reservaciones para viajes en crucero están recobrando los niveles que se observaban antes de los acontecimientos del 11 de septiembre, lo cual es una muestra de que los estadounidenses, principales usuarios de este tipo de servicios turísticos, se sienten más confiados para viajar por mar.

Por otro lado los agentes de viajes han reportado que se están haciendo reservaciones de viajes con antelación de seis meses a un año; e incluso hasta de 18 meses.

Debido a esta situación, explica González, este año probablemente se verán menos descuentos en los viajes en cruceros, aparte de las gangas de última hora que se ofrecen para llenar los buques.

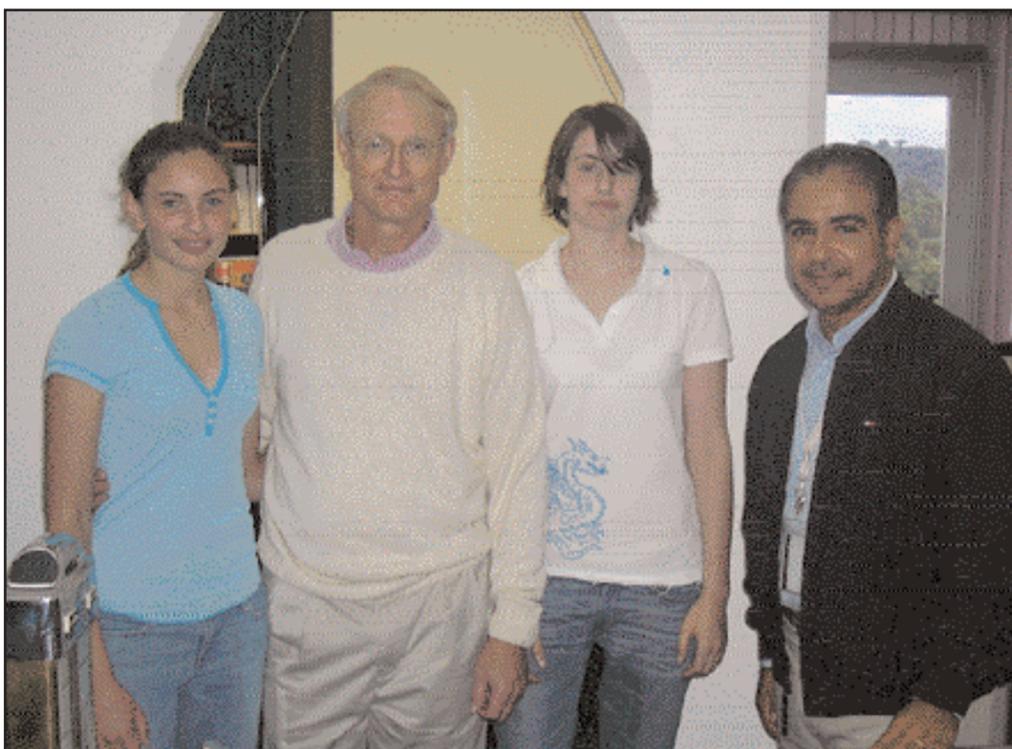
Sin embargo a pesar de estas circunstancias en el mercado, la demanda por



este tipo de servicios de turismo se mantiene favorable.

Según proyecciones de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (Cruise Lines International Association - CLIA) más de 11.1 mil-

lones de pasajeros tomarán cruceros durante este año. El factor más importante detrás del crecimiento del sector ha sido el marcado aumento de salidas de buques de puertos casa "close to home".



Michael Porter en el Canal

El Canal de Panamá fue visitado recientemente por el Dr. Michael E. Porter, Profesor de la cátedra de Administración de Negocios C. Roland Christensen de la Escuela de Negocios de la Universidad de Harvard y una destacada autoridad en estrategia competitiva y en competitividad internacional.

Porter ha publicado 16 libros incluyendo *La Ventaja Competitiva de las Naciones*, *Ventaja Competitiva: Crear y Mantener un Desempeño Superior*, y *Estrategia Competitiva: Técnicas para Analizar Industrias y Competidores*.

El Dr. Porter estuvo acompañado por sus hijas y fue recibido por el director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP, Rodolfo Sabonge.

Trabajar juntos por la Cuenca

Ariyuri Him de Mantovani
Omar Rodríguez

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) tiene la responsabilidad constitucional de la protección, uso, mantenimiento y conservación del recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá; reconociendo, además, que la protección y conservación de los recursos naturales de la Cuenca son críticos para garantizar la calidad de vida de sus habitantes y una operación del Canal ambientalmente responsable.

Igualmente, la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (por su sigla en inglés USAID) administra los programas oficiales de asistencia económica del gobierno de los Estados Unidos y apoya a los países receptores para realizar su máximo potencial nacional. La asistencia llevada a cabo en la Cuenca se enmarca en el Objetivo Estratégico, "Panamá Maneja la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá y sus Áreas de Amortiguamiento en Forma Sostenible".

Ambas instituciones, la ACP y la USAID-Panamá, coinciden en que el desarrollo de programas, aplicados en subcuencas piloto dentro de la Cuenca brindará una oportunidad para desarrollar y ejecutar soluciones, a menor escala, de cara a los problemas ambientales identificados. Por eso, en 2003, la ACP y la USAID-Panamá unieron esfuerzos y firmaron un Memorando de Entendimiento. Así se crea el Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, con aportes económicos provistos por USAID-Panamá y la ACP y cuyo monto es de cinco millones de dólares, comprometido a partes iguales.

"El objetivo del fondo es que se generen proyectos y conocimientos, se validen metodologías y se pueda documentar los resultados para que pueda ser repetido en otras subcuencas", dice Bolívar Pou, de la Academia para el Desarrollo Educativo (AED), administrador del fondo por la USAID-Panamá.

Se estableció un mecanismo de financiamiento para apoyar el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos a cumplir con el objetivo de un manejo integral de esta importante área y la selección de las actividades a ejecutar, principalmente en las subcuencas piloto de los ríos Gatuncillo, Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado, actividades que son coordinadas por la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), evitando de esta forma la duplicidad de esfuerzos y recursos.

"Consideramos que este programa es importante sobre todo por el proceso que ha tenido; se han identificado las necesidades de estas áreas específicas y se está involucrando a la comunidad y autoridades en todo el proceso, y ahora, durante la ejecución de proyectos, a través de las ONG y grupos comunitarios. Vemos esto como el inicio de acciones que se puedan replicar a lo largo y ancho de toda la



La participación comunitaria en el proceso es importante



La capacitación es importante para mejorar las prácticas agrícolas y hacerlas más amigables con el ambiente.



Se han identificado las necesidades de estas áreas específicas y se está involucrando a la comunidad y autoridades en todo el proceso, y durante la ejecución de proyectos, a través de las ONG y grupos comunitarios.

Cuenca lo que nos lleva a un manejo integrado, concepto tan importante y necesario para todo el país", añade Zuleika Pinzón, de Fundación Natura, una de las ONG participantes.

Para Alberta Saénz, moradora de la comunidad de Zanguengas, en la subcuenca del Río Caño Quebrado, el desarrollo de varios proyectos pilotos en la región es como una promesa cumplida, "Nosotros estamos viendo un fruto para nuestra comunidad; la cosa es en serio, y vamos hacia delante".

Se han identificado nueve grandes áreas en las que se trabajará durante los tres años que dura el convenio. Entre éstas están:

1. Normas para el Manejo de Desechos Sólidos: Las subcuencas de los ríos Los Hules-Tinajones y Caño Quebrado enfrentan un serio problema ambiental resultado de recolectores informales que sirven a las áreas urbanas aledañas, y que ingresan a las subcuencas para depositar la basura. El proyecto pretende minimizar el impacto de esta contaminación.

2. Plan de saneamiento de las subcuencas de Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado:

El propósito es la implementación de infraestructuras sanitarias que mediante tecnologías apropiadas, edu-

cación y promoción sanitaria en higiene y ambiente y fortalecimiento de OBCs (Organizaciones de Base Comunitarias) garantice su funcionamiento y uso sostenible.

3. Proyecto silvopastoril y manejo ambiental de la actividad ganadera en la subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado:

Se elaboró un estudio de pre factibilidad para la ejecución de un proyecto silvopastoril que integra el manejo de estiércol en fincas ganaderas, la construcción de bebederos, el manejo de pastos y la protección y reforestación de riberas de ríos y quebradas en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado.

4. Planificación y manejo de suelos en áreas de producción de piña: El objeto del estudio es determinar la pre factibilidad de un proyecto para la planificación y manejo de suelos en áreas de producción de piña en las cuencas seleccionadas, que incluirá un plan de capacitación y el establecimiento de parcelas demostrativas en fincas de productores.

5. Programa de capacitación en manejo adecuado de agroquímicos en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado. Surge

como respuesta a la necesidad de la comunidad de modificar comportamientos sobre el uso y manejo de agroquímicos, un problema identificado durante los distintos talleres de consulta que se realizaron en el año 2002.

6. Perfil del Proyecto de Fortalecimiento Organizativo de una Instancia de Manejo Integrado de Subcuencas:

La conservación de los recursos naturales de las subcuencas de Los Hules-Tinajones y Caño Quebrado depende de las actividades humanas que se desarrollan en estas subcuencas. Actualmente el uso de los recursos naturales en las subcuencas está determinado por decisiones individuales de actores económicos y sociales que, actuando en la subcuenca, no cuentan con un marco de políticas orientadoras que establezca cual es la forma más adecuada de realizar las diferentes actividades humanas.

El establecimiento del Fondo reafirma el compromiso de la ACP con el desarrollo sostenible para la conservación de la cuenca, como ente responsable de la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico allí presente.

Ventana internacional

Navieros se comprometen

Algo sabemos sobre cómo importar desde Asia por contenedor y es que, dada la oportunidad, los navieros buscarán alternativas al sur de California sobretodo cuando la congestión en Norte América está en su peor forma. El año pasado y, hasta ahora en este año también, las importaciones a través de los puertos de Oakland, Seattle y Tacoma crecieron más rápido que en Los Ángeles-Long Beach. Wal-Mart dice que importa más de la mitad de sus contenedores de los puertos accedidos por el Canal de Panamá, y los puertos de la costa este han colocado cifras impresionantes en años recientes debido a la carga de Asia que llega por la ruta de Panamá.

Considere las nuevas terminales que se están planificando en México y Canadá. Y la pregunta que debe hacerse: ¿Podemos solucionar la congestión mediante la diversificación? La respuesta: tal vez por el momento, pero no en el largo plazo. “El Canal está casi en el límite de lo que puede manejar hasta que sea ampliado”, dijo Ron Widdows, ejecutivo en jefe de APL Ltd., en entrevista reciente. “Las demoras en cruzar el Canal apenas comienzan a acumularse, y eso comenzará a tener un efecto significativamente negativo sobre la operación de la ruta totalmente por agua de los servicios de la Costa Este de Estados Unidos”.

El punto está muy claro. A pesar de lo tranquilo que ha sido el 2005, para esta época el año pasado la costa oeste era un desastre, la nación está inevitablemente encaminándose a un tranque descomunal en sus puertos.

Los problemas en el sur de California, o en cualquier parte del país, no pueden ser ignorados. Los problemas deben ser resueltos de frente, ya sea mediante portones nocturnos, depósitos para camiones fuera de los muelles u otras soluciones. Una mirada al abultado libro de pedidos para buques de 8,000 TEU (Twenty Equivalent Unit —unidad equivalente a un

“Las demoras en cruzar el Canal apenas comienzan a acumularse, y eso comenzará a tener un efecto significativamente negativo sobre la operación de la ruta totalmente por agua de los servicios de la Costa Este de Estados Unidos”.

contenedor de veinte pies) o más que probablemente entrarán al servicio transpacífico hace esto perfectamente claro. Afortunadamente, los problemas están comenzando a ser reconocidos y por una razón principal: los navieros se están involucrando directamente. Widdows mismo puede tomar parte del crédito por ello.

Desde principios de 2003, Widdows ha estado en una persistente cruzada para llevar los problemas de los puertos marítimos a la atención de la gente que importa en Washington — funcionarios en los departamentos de Transporte, Tesoro y Comercio y en el Capitolio. Sus esfuerzos han sido asistidos en gran medida por la participación entusiasta de los importadores principales, quienes han dado la bienvenida a la oportunidad de contar sus experiencias.

Una serie de reuniones en Washington en abril incluyeron a representantes de Nike, Dell, Newel Rubbermaid, Target, y Toys “R” Us. Una reunión por separado en Hong Kong con el secretario de Transporte, Norman Mineta, incluyó a Sears, J.C. Penney, Icon, Macy’s, Helen of Troy y The Limited. En conjunto, las empresas representan más de 250 mil millones de dólares en ventas anuales. El punto que salió alto y

claro fue el alto costo económico de la congestión.

“Algunos clientes no pueden pasar los costos más adelante, porque compiten contra los mayores distribuidores de los Estados Unidos y tienen que mantenerse competitivos,” dijo Widdows. “Lo que ellos compartieron con los departamentos de Transporte y Comercio es que no tienen más remedio que mantener sus márgenes de ganancia reduciendo costos, lo que significa reducir el número de personas que ellos emplean”.

¿Adónde llevará todo esto? Widdows reconoce, como hacen muchos, que los fondos tradicionales desde Washington no son la solución. “La aportación económica para lograr un resultado más significativo no es algo que existe dentro de las competencias de Washington,” dijo. Pero eso no implica que Washington sea un espectador indefenso, como parece ser en cuanto al tema de la congestión portuaria. La solución emergente es una serie de iniciativas autofinanciadas en las cuales no hay posibilidad de que los fondos sean utilizados para propósitos ajenos al transporte. Tales sistemas de financiamiento cerrado fueron utilizados en el corredor Alameda y el sistema PierPass que se implementa en el sur de California para desviar los movimientos de carga a horas de la noche. Otras oportunidades serían la creación de incentivos fiscales para la inversión en sistemas ferroviarios, legislados federalmente, que motivaría a los transportistas a invertir a mayores niveles que en la actualidad. “Si usted se fija en cuál es el reto más significativo, está relacionado con el transporte ferroviario,” dijo Widdows.

El esfuerzo en Washington continuará, opinó Widdows. Pero el liderazgo pasará de APL al World Shipping Council, asociación que agrupa a las líneas de portacontenedores. Pero los resultados ya se están sintiendo. Oficiales de altos niveles en Washington están ahora mucho más pendientes de los problemas y eso será positivo a largo plazo.

Publicado en el Journal of Commerce el 13 de junio de 2005.

El día que los cerros lloraron

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

La construcción del Canal de Panamá consumió más dinamita que todas las guerras del mundo hasta entonces. El enemigo era el Corte Culebra y los soldados, los miles de trabajadores de más de 20 naciones. Fue un verdadero ejército multinacional en una misión de paz para unir los países hermanos de la Tierra.

Las cajas de explosivos llegaban a Colón en buques de vapor y eran descargadas a mano y colocadas en trenes especiales. Más de 27 millones de kilogramos de dinamita sacudieron las entrañas del Corte Culebra.

Entre los cerros, decenas de antillanos marchaban en fila con las cajas de explosivos sobre sus cabezas hacia los sitios donde serían descargadas. Con gran precaución, estos hombres acomodaban los cartuchos de dinamita en hoyos perforados en la roca. En un mes promedio colocaban a mano 800 mil cartuchos que contenía más de 180 mil kilogramos de explosivo.

Gran parte de la fuerza laboral estaba en contacto directo o indirecto con la dinamita. Mientras unas cuadrillas perforaban los hoyos en la roca, otras introducían la dinamita. Con cierta frecuencia los cerros del Corte eran dolientes testigos de voladuras que arrasaban rocas y vida humanas. Sólo en 1908 presenciaron seis accidentes fatales por voladuras.

El accidente más desgarrador ocurrió el 12 de diciembre de 1908. El ardiente sol anunciaba el mediodía y los trabajadores se disponían a almorzar,



después de llenar 52 hoyos con 20 mil kilogramos de dinamita. Uno de los trabajadores todavía apisonaba la tierra sobre el último hoyo.

De pronto, un sonido ensordecedor estremeció la tierra y lluvias de enormes rocas bombardearon el lado oeste de Bas Obispo. Hombres y palas de vapor quedaron sepultados bajo las pesadas piedras. Por días y noches las excavadoras trataron de remover los escombros, pero ningún hombre bajo las rocas se pudo esconder de la muerte.

El sonido de las sirenas reverberaba entre los cerros, que se corrían la voz de alerta en su eco. Los médicos llegaron al instante y atendieron a los heridos en el hospital de campo de Bas Obispo. Mientras tanto, un tren especial del Hospital Ancón transportó

a los más graves hacia el salón de operaciones. En el lugar de la explosión, hasta los cerros lloraban. Pedazos de cuerpos volaron como pájaros y colgaban de los árboles.

La tragedia dejó 23 muertos, 40 heridos y el luto de miles. Aunque las causas del accidente no quedaron definidas, un examen químico reveló que el agua acumulada dentro de los hoyos era ácida y atacó los cartuchos de dinamita, liberando la nitroglicerina.

Durante la construcción del Canal muchos héroes anónimos entregaron su vida en el cumplimiento del deber. Ellos combatieron con las armas del trabajo férreo y perseverante. Su coraje y tenacidad les ganó el triunfo final en la batalla.

Bitácora del Canal

Camarón que se duerme...

Rodolfo R. Sabonge
Director de Planificación Corporativa y Mercadeo

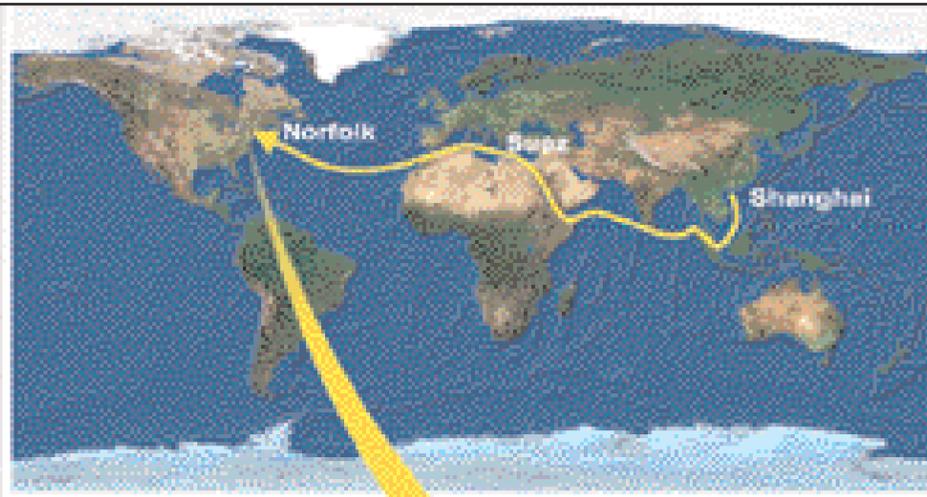
Recientemente, hemos escuchado y leído opiniones respecto a que no hay tal urgencia en ampliar el Canal. Entendemos que algunas de estas opiniones pudieran tener motivaciones políticas y otras pudieran deberse a la falta de información. Independientemente de las motivaciones, como Director del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo, me siento obligado a compartir con la ciudadanía información que considero relevante para que se comprenda un poco más la dinámica del entorno en el cual funciona el Canal y los factores que afectan la competitividad de la ruta por Panamá.

La ruta por Panamá tiene fortalezas y debilidades que dependen en gran medida de los flujos de comercio internacional, y de la forma en que la industria marítima atiende los requerimientos del comercio. En este sentido pareciera obvio que la globalización es un factor muy positivo para la ruta por Panamá, pues, al globalizarse la producción se aumentan los requerimientos de transporte lo que hace que rutas y posiciones geográficas como la de Panamá, aumenten en importancia, valor y competitividad. Frente a tal oportunidad, entonces lo más indicado desde un punto de vista estratégico sería garantizar que la ruta esté posicionada para aprovechar ese crecimiento de la demanda y lograr capturar el mayor beneficio posible para todos los panameños.

Ahora bien, una de las características de este nuevo mundo globalizado es que las oportunidades no esperan indefinidamente. En cuanto a la industria del transporte, la necesidad de movilizar más carga a un menor costo, ha provocado que tanto navieros como puertos se adapten rápidamente y de ahí que se hayan dado inversiones multimillonarias tanto en buques más grandes como en puertos con más capacidad para recibir estos buques. Tal es el caso de los principales puertos de origen en Asia, principalmente en China, y los principales puertos de destino en Estados Unidos y Europa.

Tan sólo hace un mes participé como orador en un simposio auspiciado por la Asociación Marítima de Hampton Roads en Virginia, en el cual se anunció que para fin de este año habrán terminado la profundización de los canales de acceso del puerto de Virginia a 50 pies (15 metros). En el mismo simposio, APM Terminals, la división de puertos de A.P. Moller - también dueños de Maersk-Sealand (el principal operador de buques portacontenedores del mundo) - anunció que para finales del año 2006 va a inaugurar una terminal portuaria en Virginia con capacidad de recibir buques post Panamax.

Hace también apenas una semana, tomé parte en una conferencia anual internacional de puertos que se realizó en Shanghai. Durante el evento, la Autoridad Portuaria de Shanghai aprovechó



para develar el proyecto de Yangshan. Debido a que Shanghai está prácticamente al lado de la desembocadura del río Yangtze, su sedimentación hacía muy difícil que allí se pudiera desarrollar un puerto de alto calado que permitiera recalar buques post Panamax. La solución a este problema la encontraron construyendo un puente marítimo de 32.5 km de largo que conecta tierra firme con un grupo de islas que sirven de base para la construcción de lo que va a ser la mega-terminal portuaria más grande del mundo (tendrá capacidad de hasta 54 buques post Panamax). La primera fase de este proyecto va a estar lista a finales de este año y la segunda a mediados del próximo. En conclusión, buques post Panamax podrán iniciar operación desde y hacia Shanghai a partir del próximo año.

Es interesante resaltar el hecho que de manera simultánea la compañía Maersk-Sealand (MSL) está en proceso de adquirir otra de las principales navieras del mundo (P&O Nedlloyd) con lo que MSL estaría adquiriendo (por cerca de tres mil millones de dólares) una flota de más de 140 buques, incluyendo todos los buques post Panamax

que P&O Nedlloyd tiene en construcción.

Dadas las condiciones en el flujo comercial, en la flota, y en los puertos de origen y destino, lo siguiente es que ya se han iniciado los anuncios de servicios que pudieran comenzar a partir del año 2007 de buques post Panamax en servicio Express desde Shang-



hai hasta Estados Unidos, utilizando la ruta Suez.

En este punto, vale la pena hacer un señalamiento. La ruta más económica para este tipo de flujo comercial, de contar con la capacidad para estos buques, sería la ruta por Panamá. Otro aspecto importante es que, no por existir esta alternativa (la de la ruta por Suez), el Canal de Panamá perderá vigencia. Lo que sí perderemos es competitividad.

Resumiendo, en el mundo de los negocios se producen coyunturas y oportunidades que hay que saber aprovechar. Los panameños debemos ver al Canal y a nuestra posición geográfica como nuestro principal recurso. Por lo tanto, debemos medir y aprovechar las oportunidades que se nos presentan desde un punto de vista de negocios. El desarrollo social y económico del país depende de ello; de aprovechar nuestras fortalezas y de no dejar pasar las oportunidades mientras las tengamos. De modo que no se diga de nosotros, Panamá, "camarón que se duerme, se lo lleva la corriente".

Existen planes para establecer servicios de línea que conecten al puerto de Yangshan con el puerto de Norfolk utilizando la ruta de Suez.



Tanto el Estado como la Autoridad Portuaria de Virginia han incentivado el establecimiento de centros de distribución, que se abastecen en su mayoría, de carga proveniente de Asia. En el puerto de Norfolk, Virginia, se está completando el dragado de los canales de acceso a 50 pies (15 metros) para recibir buques post-Panamax a finales del año.

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1920 - Hace 85 años

El crucero británico Renown, que llevaba al Príncipe de Gales (conocido como el Duque de Windsor) y a su tripulación arribó a Cristóbal en la mañana del 30 de marzo de 1920. Luego procedieron a transitar por el Canal con destino a Balboa. El Presidente de Panamá, el Gobernador de la Zona del Canal y otros oficiales abordaron el Renown en las Esclusas de Gatún e hicieron su tránsito hasta Pedro Miguel. El buque se retrasó tres horas en el Corte Culebra mientras las dragas limpiaban el Canal debido a un deslizamiento de tierra ocurrido el 20 de marzo. El buque llegó a Balboa a las 8:30 p.m. después de haber transitado por espacio de trece horas y media. El Renown era el buque de mayor desplazamiento y mayor eslora que había transitado el Canal en esa época. El buque tenía 795 pies de largo y un desplazamiento de 33,379 toneladas.

1945 - Hace 60 años

Los empleados del Canal de Panamá continuaron con sus cargas pesadas de trabajo tanto en Cristóbal como en Balboa a principios de 1945 debido al agudo incremento del tráfico en el Canal que subió aproximadamente 73% por encima del año anterior. Las limitadas instalaciones portuarias en Balboa, utilizadas como base para la gran flota de tanqueros que llevaban carga de guerra para el Pacífico, ocasionaron que los barcos se fondearan de tres y de cuatro en los muelles y de dos en el atracadero.

EL sistema de convoy que existía hasta terminar las hostilidades en Europa impuso una limitante a la rapidez del servicio por parte del personal y el equipo en Cristóbal. Las precauciones en tiempos de guerra para salvaguardar el Canal y los buques en tránsito continuaron a través del año a pesar de que la guerra llegaba a su fin en Europa.

El Presidente Franklin D. Roosevelt falleció en Hot Springs, Georgia, el 12 de abril de 1945. A finales de abril, mientras las tropas aliadas marchaban hacia Berlín, hubo reportes sobre la muerte de Mussolini en Italia y de Hitler en Alemania.

1960 - Hace 45 años

El incremento en el tamaño de los barcos que utilizaban el Canal se reflejaba en las estadísticas de los buques que fueron emitidas en febrero de 1960. Con la excepción del tráfico de buques, todas las marcas del Canal fueron superadas durante el segundo cuatrimestre del año fiscal 1960. La cantidad de carga transportada por el Canal, el tamaño de los buques que transitaban y lo que se pagaba en peajes al Canal de Panamá durante ese período llegaron a ser las cifras más altas en la historia del Canal. Esto se atribuyó al incremento en el tamaño de los buques, durante un período de tres meses.

Viajeros en serio

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

Los esposos David y Josephine Latham son unos viajeros fuera de serie. David, agrónomo, dejó a su hijo a cargo de la granja familiar en Cornwall, Inglaterra, para conocer el mundo. En 2003 viajó desde su país hasta Ciudad del Cabo, en Sudáfrica. Para esa gira compró un vehículo Land Rover de 1999 de 24 cambios que modificó para las condiciones extremas que enfrentarían. La travesía de 18 meses les permitió recorrer 30 países africanos y unos 70,000 kilómetros que incluyeron las candentes arenas del Desierto del Sahara.

De vuelta en Cornwall, David comentó a Josephine que le gustaría conocer Centro y Sur América en carro. “Me parece bien, pero yo también deseo visitar Canadá y Estados Unidos”, respondió Josephine. Empezaron el viaje desde Inglaterra a Halifax, Canadá, el 21 de abril de 2004. “Canadá es muy lindo, con mucho espacio todavía libre,” explicó David. De Canadá subieron hasta Alaska y notaron que a medida que avanzaban hacia el norte los mosquitos se hacían cada vez más grandes. “Lo gracioso fue ver a David regresar corriendo, creo que rompió una marca de velocidad,” contó Jo. El pobre aventurero había salido de la tienda de campaña a recoger moras silvestres cuando fue atacado por una nube de mosquitos gigantes. De Alaska regresaron a Canadá donde pasaron cuatro meses antes de iniciar el recorrido por la



Armando De Gracia

David y Josephine Latham posan en Miraflores con su vehículo, el cual tiene incorporada una tienda de campaña

parte este de los Estados Unidos. Allí visitaron Washington, Colorado, Utah, Arizona y California durante cuatro meses.

En México, a pesar de que estaban preparados mentalmente, Chiapas los sorprendió con el sistema de cobro de peajes. Trescientos dólares tuvieron que pagar para que retiraran unos pedazos de madera cubiertos de clavos, atados a una cuerda, que utilizaban para abrir y cerrar el camino. El resto de Centroamérica no les dio mayores proble-

mas, pero escogieron no atravesar El Salvador.

“Hemos tenido problemas con las hormigas que deciden anidar en nuestra tienda de campaña, pero gracias a Dios, en el viaje no hemos tenido mayores percances,” comentó Jo.

El 17 de mayo llegaron a Panamá en un ferry que brinda servicio desde Costa Rica hasta Almirante. Visitaron Bocas y se dieron gusto buceando en el hermoso archipiélago. De Almirante subieron las montañas por carretera,

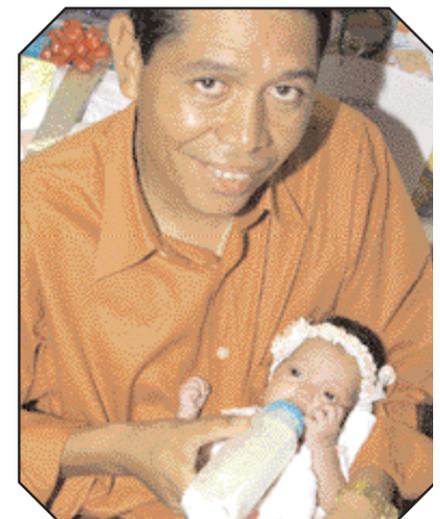
vieron la represa de Fortuna, y bajaron a Chiriquí. Visitaron Boquete y luego siguieron por carretera hasta Azuero. “Me gustó mucho Azuero. Nosotros somos agricultores y nos encantó ver las tierras dedicadas a la agricultura y la ganadería”, manifestó David. Más tarde entraron a El Valle y quedaron encantados. “Me gustó más El Valle que Boquete, y además tuvimos la dicha de asistir a un concierto de jazz de Danilo Pérez”, comentó Jo. En total, de Canadá a Panamá recorrieron aproximadamente 60,000 kilómetros.

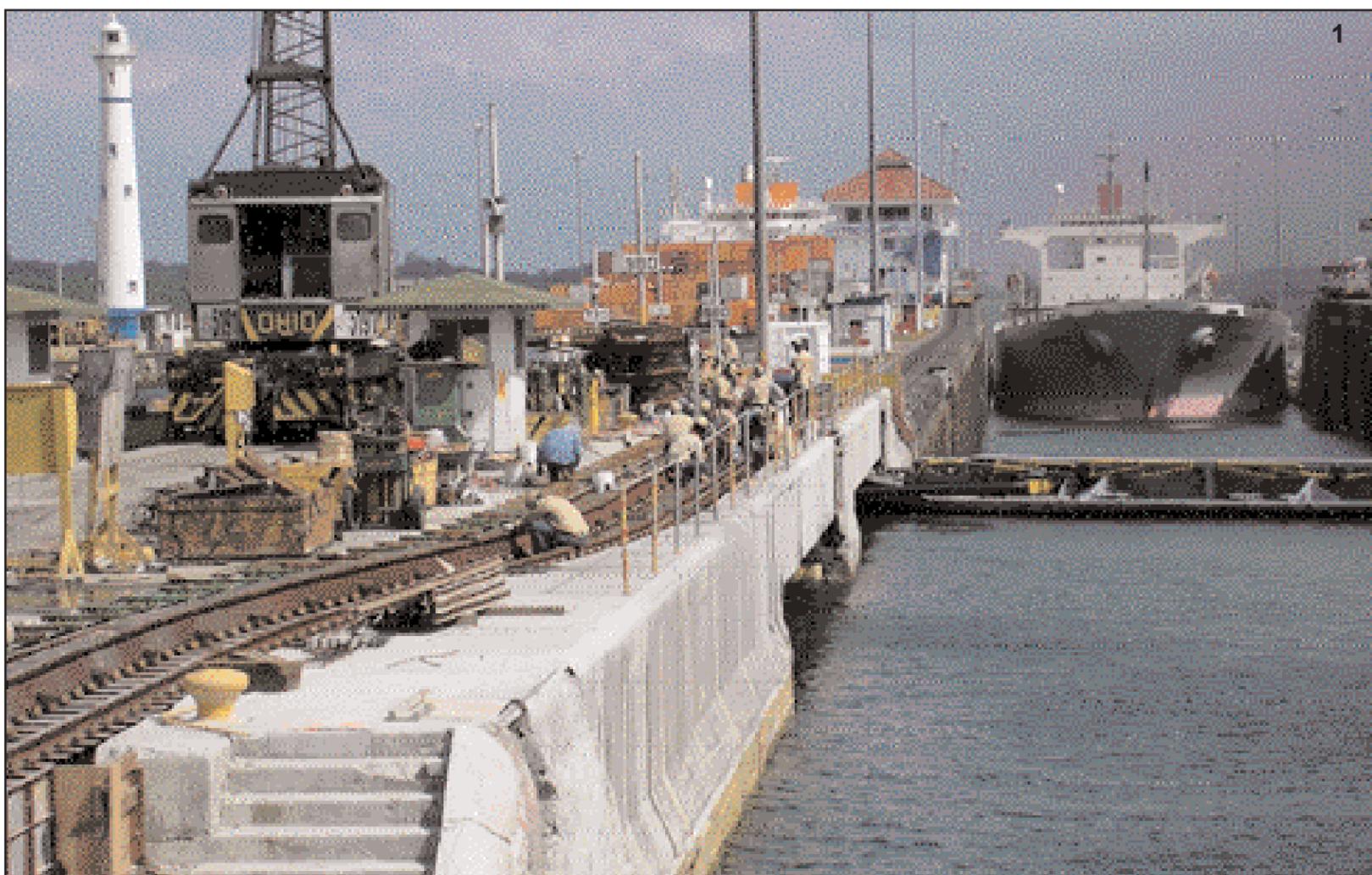
La atracción principal de Panamá es, sin lugar a dudas, el Canal de Panamá. Llegaron al Centro de Visitantes de Miraflores el 29 de mayo y quedaron fascinados. David y Josephine están curiosos por saber cuándo se hará la ampliación del Canal. “¿Pueden ampliar las esclusas aquí mismo?”, preguntó David.

Para ir a Colombia desde Panamá, los Latham descubrieron que no hay carretera ni un ferry que preste ese servicio. “Hemos tenido que hacer arreglos con agentes navieros, corredores de aduana y de seguros, además de realizar trámites con las autoridades de policía, porque no podemos viajar con el carro”, dijo David. A partir de Colombia pasarán un año conociendo diferentes culturas, recorriendo carreteras y, tal vez, un tramo del río Amazonas. Planean ir a Argentina, Brasil y Chile hasta la Patagonia. De allí desean subir por la costa atlántica hasta Recife, Brasil, para tomar el barco que los llevará de regreso a Inglaterra.

Solidaridad canalera

El 17 de junio se realizó la entrega de las donaciones y aportes recolectados para el colaborador Denis Vásquez quien labora como guardia de seguridad en el Departamento de Seguridad y Ambiente, y su esposa María de Vásquez, padres de los cuatrillizos Francisco Arturo, Gabriel Arturo, Denis Arturo y María Denise. La entrega se realizó en presencia de colaboradores de diferentes departamentos de la Autoridad del Canal de Panamá quienes recibieron con mucha alegría a la familia Vásquez y a los cuatro bebés. Además de donaciones en efectivo se entregaron artículos tales como pañales desechables, leche, ropita, abanicos, jabones de baño y de lavar, y demás enseres necesarios para el cuidado de los bebés. Se disfrutó de un momento muy bonito compartiendo con los esposos Vásquez anécdotas de los cuatrillizos.





El Canal en imágenes

(1) Rehabilitación de rieles en el muro central, esclusas de Gatún: Rodolfo H. Herrera V., Mantenimiento Estructural y Rieles.

(2) Compañeros al atardecer: César Kiamco, Proyectos de Capacidad del Canal.

(3) Agarrando los mangos bajitos: Ricardo A. Lawrence C., Unidad de Medición.

(4) Por un nuevo Canal: Rogelio A. Manning, División de Ingeniería.

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



Capacitación intensiva

Armando De Graci

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Doce colaboradores canaeros tomaron parte en el primer programa de adiestramiento realizado por la División de Administración de Emergencias y Contingencias.

Durante dos meses los trabajadores aprendieron técnicas de salvamento y de rescate mediante arduos entrenamientos y una capacitación intensiva.

Los nuevos bomberos están orgullosos y satisfechos de haber participado en este programa y haber cumplido con los requisitos físicos y mentales que exige el curso.

“Este curso ha llenado mis expectativas. He aprendido que los bomberos hacen más de lo que creemos. El entrenamiento es muy físico y me gustó mucho. Quiero pertenecer a este cuerpo de bomberos porque son una familia”, comenta Manuel Ríos, de la división de Recursos de Tránsito.

Por su parte, José Félix González, ayudante mecánico tornero de las esclusas de Gatún, disfrutó mucho el curso, especialmente cuando trataron el tema de manejo de materiales peligrosos; “todo tenía un grado de dificultad, además del esfuerzo físico, me gustó



Los nuevos bomberos posan con sus certificados en compañía del gerente de Operaciones Marítimas, Jorge Quijano, y de otros funcionarios de la ACP.

aprender sobre el manejo de materiales peligrosos, la técnica que se utiliza y el esfuerzo que conlleva enfrentar una situación así”.

Los bomberos del Canal están capacitados para atender emergencias marítimas en los barcos que transitan la vía acuática.

También se desempeñan en rescates en espacios confinados como las com-

puertas de las esclusas y los túneles, al tiempo que se entrenan en el manejo de sustancias peligrosas. “El bombero canaero es polifacético. Nosotros podemos desarrollarnos en cualquier área: cuerdas, mangueras, derrames; tomando en cuenta las prioridades del caso, nuestra seguridad y la de los trabajadores de ACP en los barcos, al igual que la de la tripulación”, comenta Abel

Gutiérrez, jefe de Estación.

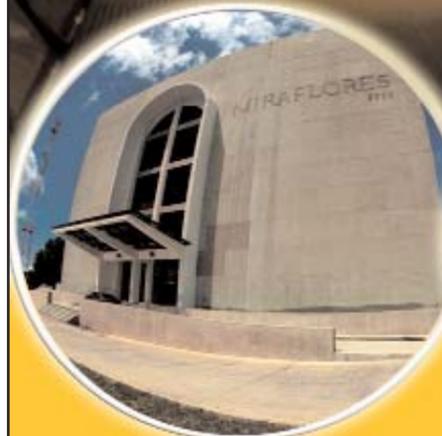
Su misión es muy importante puesto que tiene que ver con salvaguardar vidas y proteger propiedades y el ambiente en las áreas de operación del Canal.

Por eso las prácticas y los entrenamientos son de vital importancia. Muchos de estos ejercicios se realizan simulando accidentes que podrían afectar en algún momento la seguridad del Canal.

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/. 5.00
Menores de 5 años.....	B/. GRATIS

Horarios:

Taquilla:9 a.m. - 4:30 p.m.

Exhibiciones, refresquerías y
 Tienda de recuerdos9 a.m. - 5 p.m.

Restaurante.....11:30 a.m. - 11:30 p.m.