



Ampliación: decisión trascendental



La comunidad marítima reconoce la formalidad que la ACP ha demostrado.

PAG>9

Padres e hijos unidos por la Cuenca



La ACP apoya un programa de reforestación en la región oriental.

PAG >7

Dos locomotoras fueron ensambladas por artesanos panameños sin supervisión japonesa.

La clave para el futuro

Los trabajos de mantenimiento en el Canal han sido pieza clave para el funcionamiento eficiente de la vía acuática a lo largo de más de 90 años; parte esencial en este mantenimiento han sido los artesanos panameños comprometidos con el reto de hacer de nuestro Canal líder en servicios a la industria marítima. ◆3

Armando De Gracia



CORRESPONDENCIA

Panamá, 25 de julio de 2005

Señores
 Autoridad del Canal de Panamá
 E.S.D.

La presente nota es para desearles éxitos en sus delicadas funciones y a la vez extenderle nuestro agradecimiento por la invitación hecha a nuestro Colegio Elena Ch. de Pinate para realizar la visita a las oficinas del Canal y a la travesía de la esclusa de Miraflores.

Los estudiantes del turno vespertino deseamos manifestarles que la experiencia en esta gira fue muy provechosa para nosotros; por lo cual deseamos que continúen con esta labor tan fructífera y beneficiosa para todos los estudiantes del país.

Los felicitamos por su excelente organización y su trabajo en equipo.

Sin más que decirle se despiden de usted, muy atentamente,

Los estudiantes del turno vespertino de VI D Ciencias.

La foto

Armando De Gracia



Héroes anónimos.

De la Administración**Concepto y compromiso****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

... la ACP desarrolla
 numerosos programas
 que impactan de
 manera positiva en
 diferentes sectores del
 país.

El concepto "responsabilidad social" cobra cada vez más importancia. Alude fundamentalmente al compromiso que las corporaciones deben desarrollar en beneficio de su entorno humano inmediato. Busca corregir la distorsión consumada por el divorcio que prevalece entre los intereses de las empresas y los de sus comunidades vecinas.

La iniciativa del llamado Pacto Global, promovida por Naciones Unidas, impulsa una cultura empresarial definida por la solidaridad. Esto es, por la identificación con las necesidades más sentidas de la sociedad. Se trata, en lo fundamental, de que los conglomerados económicos reviertan a la población respectiva parte de los muchos beneficios que ésta les ha generado. Tal reversión debe darse, obviamente, en apoyo de los sectores menos favorecidos.

Aun desde antes de suscribir, como otras importantes empresas nacionales el Pacto mencionado, la ACP desarrollaba numerosos programas que impactan de manera positiva diferentes sectores del país. En especial, a la educación nacional, al facilitar sus instalaciones para el entrenamiento y la capacitación en diversos campos profesionales. A ello se suma la labor de voluntariado de buena parte de su personal, quienes en su tiempo libre también hacen su aporte a la comunidad.

Lo anterior, sumado a una creciente contribución económica al Estado en concepto de aportes por tonelada transitada y excedentes anuales de sus operaciones define a la ACP como una corporación para la cual la responsabilidad social es sinónimo de compromiso con el desarrollo de Panamá y la calidad de vida de su población. ✨

El Canal al Día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de
TODOS LOS PANAMEÑOS: El Canal al Día.
No te lo pierdas en los siguientes horarios:

	Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	RTVE Canal 11 Domingos 11:00 a.m. Lunes 7:30 p.m.	Hosanna Visión Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.
			FETV Canal 5 Lunes 9:00 p.m.

Mantenimiento: la clave para una larga vida

Armando De Gracia

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Una de las pocas veces en que se puede apreciar la magnitud de la construcción del Canal es cuando se visita las esclusas durante trabajos de mantenimiento con la cámara seca.

Estos trabajos incluyen la reparación y el reemplazo de estructuras y equipos, así como la inspección del resto del equipo expuesto.

Este año se implementó un nuevo concepto en la vía este de las esclusas de Miraflores: dividir el trabajo de mantenimiento en dos fases.

La primera fase se efectuó del 19 al 23 de julio, y consistió en la remoción de los platos, batiente de concreto y rótula inferior de las compuertas 108 y 109. También se modificaron las batientes de las compuertas 112, 113, 116 y 117 para la posterior instalación de sellos redundantes. La batiente es el sello de concreto en donde se ajusta la compuerta, mientras que los sellos redundantes son aquellos adicionales que se instalan en la parte inferior de la batiente de concreto. Su misión es proveer mayor seguridad y hermetismo a la cámara y se han estado instalando en algunas compuertas para ayudar en el sellado.

“Uno de los objetivos principales de dividir los trabajos en dos fases es causar menor impacto a los clientes. Este concepto también nos permite prepararnos mejor para la segunda fase, en caso de encontrar un problema relevante durante las inspecciones realizadas en la fase inicial”, nos comenta Fernando Sucre, ingeniero de reacondicionamiento de equipo sumergido de la División de Esclusas.

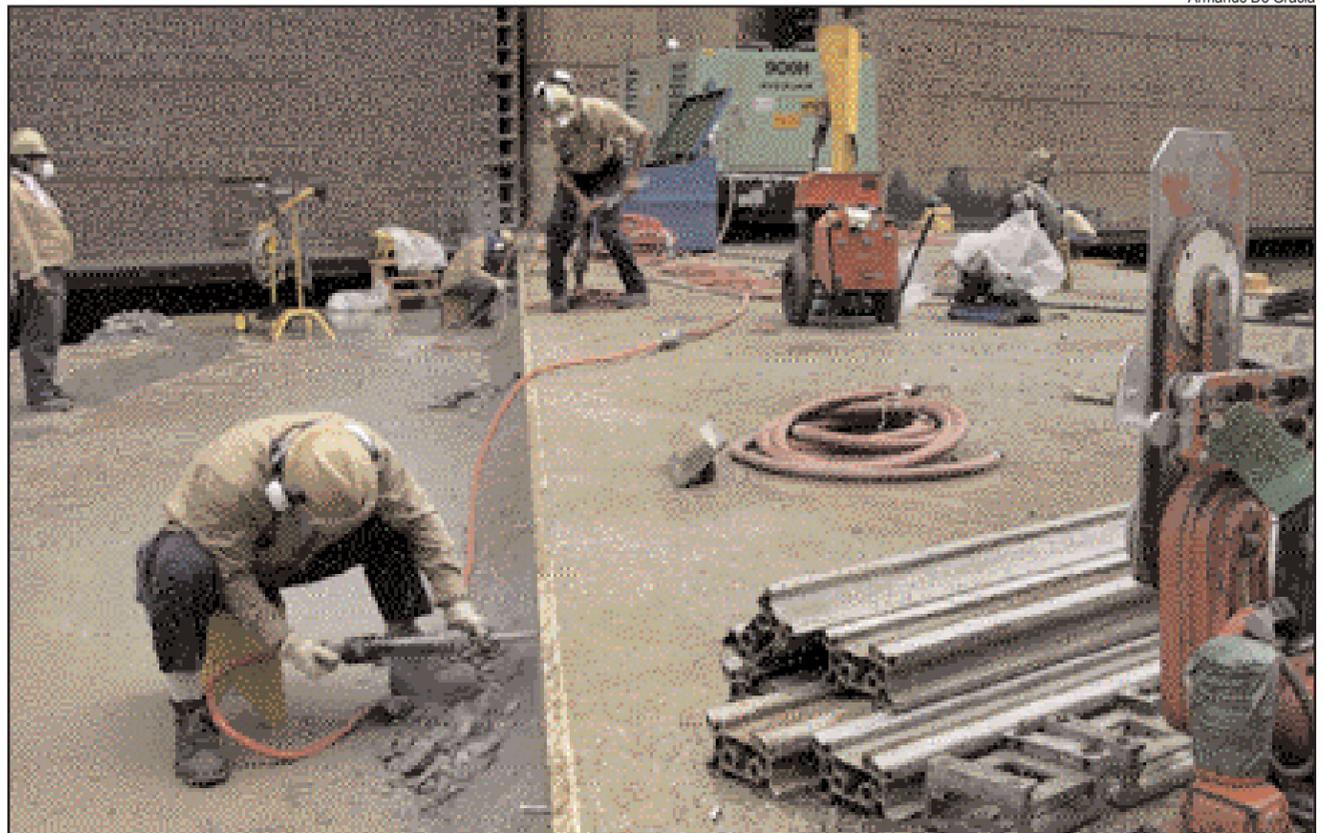
Trabajadores especializados de las divisiones de Esclusas, Mantenimiento, Electricidad, Astilleros Industriales e Ingeniería son los encargados de hacer las labores, en un ambiente que requiere de muchas medidas de seguridad, esfuerzo y dedicación.

La segunda fase del reacondicionamiento está programada para el mes de agosto, durante cuatro días. Nuevamente se secará la cámara, se instalarán otros equipos y se repararán los problemas relevantes detectados durante la primera fase.

Tradicionalmente, los trabajos de cámara seca demoran de 9 a 10 días consecutivos. Durante este período, los buques transitan por un solo carril. Las demás esclusas continúan operando de manera normal.

El Canal de Panamá tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros entre el océanos Atlántico y Pacífico. Construida en una de las áreas más estrechas del continente, la vía interoceánica une a Norte América con Sur América.

El Canal utiliza un sistema de esclusas -compartimientos con puertas de entrada y salida. Las esclusas funcionan como elevadores de agua: suben las naves desde el nivel



Estos trabajos incluyen
la reparación y el
reemplazo de estructuras
y equipos.

del mar (ya sea Pacífico o Atlántico) hacia el nivel del Lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar); así, los buques navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Las cámaras -escalones- de las esclusas tienen 33.53 metros de ancho

por 304.8 metros de largo. Las dimensiones máximas para los buques que deseen transitar a través el Canal son: 32.3 metros de ancho; calado -profundidad que alcanza- 12 metros de

largo (dependiendo del tipo de buque).

Recordemos que el mantenimiento preventivo que se da a estas estructuras es lo que ha permitido su funcionamiento eficiente por más de 90 años. ✨

Pensar en la seguridad

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

En la entrada del Canal de Panamá en el Pacífico se encuentra un buque en espera de transitar por la vía acuática.

Antes de empezar su tránsito, un grupo de trabajadores de operaciones marítimas de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), agencias navieras y la Autoridad Marítima de Panamá bajo el liderazgo del Capitán de Puerto del Canal y la Unidad de Arqueo inspecciona cada detalle para garantizar la seguridad de quienes aborden al buque durante su tránsito, como los prácticos, oficiales de inspección y seguridad, químicos, los pasacables y otros. Además se revisa el cumplimiento de las normas internacionales de navegación marítima.

Este equipo también debe cerciorarse de que se cumplan los requisitos de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido como SOLAS (Safety of Life at Sea), así como el Código Internacional de Protección de Instalaciones Portuarias (ISPS) y los requisitos reglamentarios y estándares de la propia vía acuática.

Como una muestra del compromiso del Canal de Panamá con sus colaboradores que diariamente deben abordar estos buques se celebra la Semana del Embarque Seguro.

Esta es una actividad en la que



durante una semana (en esta ocasión del 25 al 28 de julio pasados) se reconoce la importancia de la seguridad.

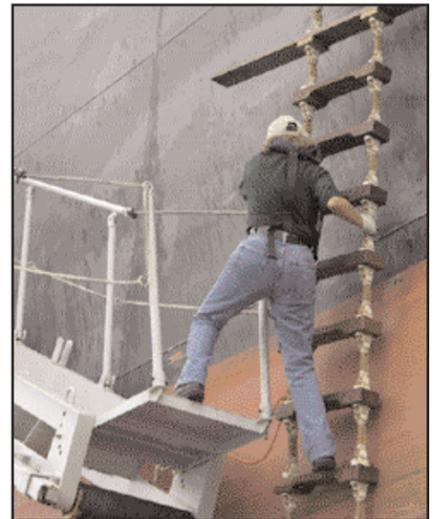
El director de Operaciones Marítimas de la ACP, Ing. Jorge Quijano, explicó que se trata de una iniciativa para crear “un ambiente seguro para nuestros trabajadores, que incluyen a todo el personal de operaciones marítimas y otros que realizan las inspecciones de los buques a diario”.

El propósito y el trabajo en estas inspecciones especiales, según explica Quijano, es determinar “cuándo los barcos están o no en la mejor posición de ofrecer una condición de embarque y desembarque segura”.

Para esta labor se inspeccionan las

escaleras de acceso al buque, la altura sobre el agua de las mismas, disponibilidad de aro de salvavidas con luz, buena comunicación por radio del personal del buque que recibe a nuestro personal, iluminación del área, “todo esto es esencial porque recordemos que no solamente se abordan los buques de día, sino también en la oscuridad de la noche y bajo las inclemencias del tiempo. Estas inspecciones garantizan que esta actividad se de regularmente con la mayor seguridad para el bienestar de nuestros trabajadores”, añadió.

También se efectúan inspecciones regulares en la cubierta principal, la cocina, las facilidades sanitarias y el equipo de navegación en el puente de mando por los Oficiales de Inspección, con el fin de detectar



anomalías y deficiencias en los buques antes de su tránsito.

Quijano señaló que en esta Semana de Embarque Seguro se otorgan certificados “a los buques que tienen las mejores instalaciones que aseguran la debida protección a nuestros trabajadores”.

Con esta actividad también se busca concienciar a las agencias navieras y todos los involucrados de que es muy importante una colaboración estrecha en materia de seguridad personal.

Los Oficiales de Inspección de la Unidad de Arqueo recomiendan a todo el personal que deba embarcar un buque que se cerciore de que se cumplan las regulaciones en materia de seguridad de las facilidades de embarque.★

Ventana internacional

Sólo agregue dinero a la mezcla de México

El jefe marítimo de México cree que la oportunidad de realzar el sistema portuario nacional es tan vívida hoy como un mural de Diego Rivera. El Canal de Panamá y la costa oeste de Estados Unidos están congestionados, pero ¿podrá Reyes alinear las considerables necesidades de financiamiento de México para explotar esta ventaja?

México está apostando su futuro marítimo a la congestión del sur de California y a que el Canal de Panamá está casi a máxima capacidad, dice el capitán de su sector marítimo a Fairplay. César Patricio Reyes Roel, coordinador general de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), apunta hacia el extenso crecimiento de Lázaro Cárdenas, el puerto más profundo de México, cuyo calado es de 18 metros. Aquí Maersk y un número creciente de transportistas internacionales están desarrollando rápidamente el enlace directo del puerto con el centro de Estados Unidos, acotó el jefe de la SCT en entrevista exclusiva.

El ferrocarril de la Kansas City Southern corre directamente desde el puerto de la costa pacífica hasta Kansas City, en Missouri, esquivando la congestión de los rieles del suroeste de Estados Unidos, explica Reyes. “Este es un método increíblemente eficiente de mover carga desde el Pacífico hasta el corazón del oeste estadounidense”, aclara, agregando que los transportistas, incluyendo a Wal-Mart, han encontrado una alternativa viable en el puerto.

Reyes tiene planes intermodales similares para Altamira en la costa este de México. A él le gustaría ver un enlace ferroviario desde el puerto del Golfo de México a la región de Los Ángeles-Long Beach para atender a los buques de la ruta oeste desde Europa que buscan evitar costosos tránsitos por el Canal de Panamá. Pero tal plan depende de varios supuestos: inversión privada de mucho peso y la construcción de un enlace ferroviario a través de la

México está apostando su futuro marítimo a la congestión del sur de California y a que el Canal de Panamá está casi a máxima capacidad

vasta cordillera continental de México.

Silverio Di Costanzo, de la división de transporte marítimo especializado del Grupo TMM, dijo a Fairplay que un plan semejante marcaría una separación de las tradicionales rutas de ferrocarril mexicanas, que corren de norte a sur. Di Costanzo considera que aunque el concepto del ferrocarril de Altamira podría ser lucrativo para los puertos y para los transportistas marítimos, su construcción sería increíblemente costosa.

Otra ruta este-oeste contemplada por Reyes es una propuesta de transbordo que enlazaría Salina Cruz en el Pacífico con Coatzacoalcos en el Golfo. Según Reyes, el enlace de 320 kilómetros de rieles y carretera ofrecería una alternativa de transbordo al Canal de Panamá. “Si pudiéramos atrapar al menos un 1% de la carga del Canal, esto sería un gran éxito”, medita Reyes.

Los inversionistas aún están considerando el proyecto que ha sido objeto de discusión durante varios años. El proyecto otorgaría derechos exclusivos de desarrollo en ambos puertos a quien gane la licitación. En la actualidad Salina Cruz es una instalación petrolera utilizada por Pemex que necesitaría mejoras extensas a su pequeña operación de contenedores para complementar el ya floreciente puerto de Coatzacoalcos. “Hay varios grupos interesados ahora mismo”, confirma Reyes. El jefe de la SCT dice que hay 324 hectáreas en Salina Cruz listas para desarrollar y 40.5

hectáreas en Coatzacoalcos. “Por supuesto, el enlace ferroviario también tendrá que ser rehabilitado y ampliado, pero eso sería fácil”, predice.

Reyes también llama a Guaymas, más al norte sobre la costa pacífica, el “Puerto de Arizona”. Reyes señala que Arizona se está convirtiendo rápidamente en otro Silicon Valley, con una amplia mezcla de empresas de alta tecnología, que ansían una nueva conexión con centros de computadoras de Asia.

Expansión necesaria

“Guaymas ofrece esa conexión”, sugiere Reyes, ya que cuenta con una vía ferroviaria y una ruta por carretera a través de la frontera. Primero, sin embargo, el puerto de cinco muelles necesitaría una considerable ampliación de su capacidad para manejar contenedores en la actual instalación para carga general. “Hay más de 11 hectáreas listas para desarrollar y más de 112,000 metros de depósitos ya en el sitio”, revela Reyes. Más allá del servicio transoceánico, Reyes predice un creciente transporte marítimo a corta distancia para México, con énfasis en los puertos de la costa pacífica de Guaymas, Mazatlán y Ensenada y los puertos de Progreso y Tampico en el Golfo.

Una flota de cargueros de bandera mexicana podría usarse como alternativa al transporte mediante camiones y vagones de tren. Sería más barato, más eficiente y tendría más sentido ecológicamente hablando que las alternativas, declara Reyes. Este plan también necesita del inversionista apropiado. “Yo veo a México convirtiéndose en un actor marítimo de primer orden en los próximos años”, dijo Reyes a Fairplay. “Las oportunidades están claramente allí. Solamente tenemos que aprovecharlas”.★

Tomado de Fairplay Internacional Shipping Weekly del 7 de julio de 2005.

Mas allá de los Panamax



La era postpanamax llegó. China prepara gigantescas infraestructuras portuarias para recibir estas embarcaciones el próximo año. ¿Qué hace Panamá?

Movida por el enorme flujo del comercio mundial y la globalización de servicios, la industria marítima marcha a todo vapor en una implacable etapa de cambios que presiona la actividad canalera.

Lo que hasta ahora se había manejado como una especulación —la toma de los barcos postpanamax— es una tendencia en la que se han montado los grandes de la industria marítima.

El comercio mundial parece haber dictado la línea a seguir. Todos quieren transportar más carga en menos tiempo y los postpanamax son la clave. Estas embarcaciones tienen capacidad para transportar 10 mil contenedores de 20 pies, doblando la capacidad de los panamax, que son los que actualmente pueden pasar por el Canal de Panamá.

Las navieras tienen planeado atestar el mercado y dominar el 50% de la flota mundial a mediano plazo. Las primeras grandes entregas se han programado para el 2006.

El camino lo abona el volumen de contenedores, que a nivel mundial está en la cresta de una ola de 15 pies, impulsado principalmente por la feroz competencia China, que según el Journal of Commerce, aumentará en un 50% el movimiento de carga en los próximos cinco años.

Siguiendo con la brújula puesta en Asia, las inversiones portuarias también salen al paso. Hay un nuevo mega proyecto que definitivamente marca un hito en la era postpanamax.

Se trata del proyecto de Yangtze, en el que se invierten 12 mil millones de dólares para unir a través de un puente marino de 32 kilómetros tierra firme con una isla.

En la isla estarán ubicadas las instalaciones portuarias que tendrán capacidad de movimiento anual de 20 millones de TEU.

La inversión tiene un solo propósito: tener infraestructura portuaria con suficiente profundidad para recibir embarcaciones postpanamax. Para ser más exactos podrá recibir 54 barcos

postpanamax al mismo tiempo. Pero el punto clave es que no se trata de un proyecto a largo plazo. La primera fase estará lista a finales de este año.

Paralelamente, algunos puertos de la costa este de Estados Unidos también hacen lo propio para no quedarse atrás.

Así, en el 2010 el puerto de New York tendrá profundizada su entrada a 50 pies, mientras que Virginia tendrá calado para recibir los postpanamax este mismo año.

En síntesis, el mercado se prepara para consolidar el uso de buques más grandes, principalmente por el volumen de contenedores que se mueven desde China y Hong Kong hacia Estados Unidos, que dicho sea de paso aumentó el año pasado en un 28%.

¿Y el Canal de Panamá?

La pregunta que muchos se hacen es qué papel juega Panamá en toda esta tendencia marítima.

Como dice Cai Maijiang, gerente de Cosco Panamá, la vía acuática es el portal de China para exportar e importar hacia el este de Estados Unidos, el Caribe y el este de Suramérica.

Maijiang enfatiza que el 60% del comercio marítimo se ha desarrollado a través del Canal.

Sin embargo, a pesar de ser la piedra angular de la relación comercial de ambos continentes, es sabido que no hay capacidad para manejar los barcos que se construyen actualmente.

Desde hace unos años se había escrito en las bitácoras de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) lo que pasaría, pero ahora parece haber llegado la hora cero.

Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la (ACP), vislumbra a corto plazo una falta de competitividad en la ruta “toda agua”, pues obviamente se verá una evolución de servicios que se moverá entre Asia y Estados Unidos, utilizando el Canal de Suez.

La situación se estudia de cerca en estos momentos, en los que además la naviera Maersk-Sealand adquirirá a su competidora P&O Nedlloyd, formando la naviera más grandel mundo.

Sabonge indicó que Maersk Sealand es uno de los principales clientes del Canal y su futura operación —si se

concluye la compra— incluirá la adquisición de buques postpanamax que están en proceso de construcción, los cuales tomarían de forma directa la ruta Shanghai-Estados Unidos utilizando el Canal de Suez.

Según Sabonge, el impacto de todos estos elementos se empezará a ver entre el 2007 y 2008.

Ello pone en el tapete nuevamente la necesidad de ampliación del Canal. Para él estos trabajos son urgentes si se quiere sobrevivir y seguir creciendo.

Por ahora, la vía acuática tiene la opción de maximizar su capacidad a través de las mejoras que constantemente se realizan en la zanja canalera.

Las decisiones de ruta, flota y comercio mundial que se tomen o descarten en los próximos años dependerán en gran medida de la decisión de ampliar o no la vía.

Mejoras en la vía

En el Canal se han invertido alrededor de mil 500 millones de dólares en la actualización de las infraestructuras y equipos de esta vía acuática.

Se ha planeado poner en marcha otros proyectos, como el enderezamiento de las curvas en el Corte Culebra, la profundización del cauce en el lago y en las entradas de la vía, y la iluminación de las esclusas.

Además, durante los próximos siete años, se contempla la construcción de una estación de amarre para dos buques Panamax, inmediatamente al norte de las esclusas de Pedro Miguel, en la orilla oeste del Corte Culebra, con miras a maximizar la capacidad de la vía.

La vía acuática reportó un incremento en el tonelaje y la cantidad de tránsitos de buques panamax de enero a marzo del 2005.

Las toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) aumentaron un 3.9%.

Los tránsitos totales disminuyeron 2.9%, de tres mil 842 tránsitos en el segundo trimestre del año fiscal 2004 a tres mil 730 tránsitos en el mismo período en el año fiscal de 2005.

Extracto del artículo publicado en La Prensa 21 de junio de 2005.

PARA EXPERTOS

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

Administración de ventas: cómo convertir las ventas en utilidades/ Salvador Mercado H. México, D.F.: Thomson Learning, 2002. 354 p.

Explica el modelo del proceso de administración de ventas, así como las funciones administrativas de una gerencia de ventas. Proporciona los lineamientos básicos de reclutamiento, selección y capacitación para el desarrollo de una fuerza de ventas.

Aprenda a tratar con personas conflictivas/ Arthur Henry Bell; Dayle M. Smith. Barcelona: Gestión 2000, 2001. 129 p.

Proporciona herramientas fáciles de usar que permiten resolver, o sencillamente mejorar, las relaciones empresariales que no funcionan. Enseña a lidiar con la gente más intratable aplicando estrategias sencillas y viables basadas en la comprensión, la astucia y la anticipación.

Evaluar la gestión y la calidad: herramientas para la gestión de la calidad y los recursos humanos/ Andrés Senlle. Barcelona: Gestión 2000, 2003. 133 p.

Las organizaciones, los dirigentes y sus técnicos necesitan herramientas para la gestión de la calidad y los recursos humanos. Insiste en que no se tomen decisiones, ni se hagan cambios sin haber medido previamente las variables correspondientes. Incluye formularios, test y cuestionarios que permiten diagnosticar, evaluar y calibrar las variables para luego tomar medidas que aseguren el logro de resultados.

Mercadotecnia Internacional/ Richard L. Sandhusen. México, D.F.: CECSA, 2002. 545 p.

Aborda el concepto metodológico a nivel global, considerando los cambios políticos, el surgimiento de mercados competitivos y el desarrollo tecnológico que crea nuevas y mejores formas de distribuir y desarrollar productos y servicios.

ABC del Agua

No sorprende que estemos oyendo hablar de una “crisis de agua”. Considerando el aumento de la población del mundo, no es exageración sostener que solucionar los problemas de agua es el desafío primordial en el siglo XXI, si hemos de proteger nuestra Madre Tierra. La atención del mundo está centrada en los temas vinculados con el agua. La comunidad internacional acordó en la Cumbre de Johannesburgo que existe urgente necesidad de un nuevo enfoque: para el año 2015 “debemos reducir en la mitad la proporción de personas” carentes de acceso a agua segura y servicios sanitarios.

Foro Mundial del Agua, Japón, 2003.

Las enseñanzas de un accidente

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Los accidentes algunas veces traen consecuencias nefastas. Sin embargo, con el paso del tiempo, a través de la investigación y el análisis de sus causas, los accidentes pueden evitarse y sus efectos reducirse al mínimo.

Recientemente el profesor de la Universidad de Cádiz (España) y asesor de la Organización Marítima Internacional (OMI), Francisco Montero Llacer, habló sobre la importancia de la investigación de accidentes y siniestros marítimos en una conferencia celebrada en el marco de la Semana del Marino.

Al curso asistieron altos funcionarios de 17 países de América Latina, quienes entre sus funciones investigan siniestros marítimos.

De acuerdo con el experto, desde hace más de 5.000 años el hombre ha utilizado al mar como un medio de transporte, pero tomó conciencia de la gravedad del impacto de los siniestros marítimos hace unos 150 años.

Desde aproximadamente 1850 se establecieron las pautas para investigar las causas, con un objetivo muy claro, explica Montero. "No para penalizar o criminalizar a nadie, sino para extraer lecciones que permitan en un futuro que esos accidentes no vuelvan a ocurrir".

Montero agregó que en la industria marítima se han producido y se producen siniestros de una gravedad extraordinaria.

"Si nos remontamos al Titanic, aquí se han producido grandes siniestros que normalmente han servido para producir normas y para intentar mitigar ese impacto nefasto".

En los últimos tiempos, según el experto, estamos siendo sometidos al azote de grandes siniestros de contaminación marina con un ataque y agresión al medioambiente marino realmente importante.



El profesor Francisco Montero, asesor de la OMI, habló sobre la importancia de investigar los accidentes marítimos.

Precisamente debido a siniestros como los del Exxon Valdéz, el Erika o el Prestige, se están produciendo normas cada vez más avanzadas para reducir los riesgos del transporte de petróleo.

También se ha avanzado en la investigación de siniestros marítimos de buques de transporte con carga sólida a granel, lo que ha permitido reducir la siniestralidad en ese tipo de buques y el impacto en los buques de pasajeros, añadió Montero.

"Es necesario investigar por qué se producen los siniestros para extraer enseñanzas y evitar caer en situaciones como las anteriores".

Al ser consultado sobre cómo observaba el desenvolvimiento del Canal en este tipo de situaciones, Montero señaló que "con mucho orgullo puedo decir que el Canal jamás se manejó con los niveles y altos estándares de seguridad que se están manejando desde que pasó a manos panameñas".

También indicó que en el Canal de Panamá "hay gente muy profesional, gente muy dedicada con un entrenamiento continuo que está dando resultados".

En el año fiscal 2004 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) registró el más bajo número de accidentes en los últimos años: solamente diez accidentes en 14,035 tránsitos.

Ello es especialmente importante porque la marca se da mientras el Canal enfrenta el aumento sostenido de tránsitos de buques Panamax y de los niveles de tonelaje (carga).

La última vez que el Canal alcanzó un margen de accidentes tan bajo fue en 1923, cuando solo transitaban 3,967 buques, todos durante el día.

El curso sobre investigación de accidentes marítimos en el que participó Montero tuvo como objetivo enseñar a investigar siniestros para establecer las causas y extraer lecciones que permitan corregir las normas vigentes, a fin de reducir el impacto de la siniestralidad de los buques.

Esta actividad fue organizada por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), con el auspicio de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el apoyo del Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la Autoridad del Canal de Panamá.

Analizan futuro del "bunkering"

Redacción El Faro
aep-ed@pancanal.com

La industria del *bunkering*, que provee combustible a los buques, está en crecimiento. Con inversiones que alcanzan los 20 millones de dólares en los últimos cinco años, según la Cámara Marítima de Panamá, esta industria es significativa para el desarrollo del país como centro de servicios marítimos.

Para analizar este tema, la Cámara Marítima de Panamá organizó un foro, en las instalaciones de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en el marco de la Semana del Marino, celebrada recientemente.

El presidente de la Cámara Marítima, Rommel Troetsch, explicó que esta industria "en sus tiempos fue líder mundial en Panamá y buscamos ir aumentando su potencial".

Troetsch señaló que el objetivo del foro fue "llegarle a todo el grupo de empresas dedicadas a la industria de bunker, dentro y fuera de la Cámara, con temas de actualidad como las nuevas reglamentaciones".

Añadió que el tema del *bunkering* "es muy relevante porque es una industria que presenta algunos riesgos en cuanto a contaminación y derrames. Por ello el foro se denominó 'El *bunkering* Seguro', para que todos estemos conscientes de la importancia de esta industria, de lo segura que ha sido y de lo profesional que es".



La Cámara Marítima de Panamá analizó la industria del "bunkering" en la Semana del Marino.

Además, indicó que se trata de la primera iniciativa de la Cámara Marítima en materia de foros de grupos industriales marítimos.

"Luego tendremos otros foros de agencias navieras y de reparadores navales, con el objetivo de que la información marítima que se maneja dentro de la industria y de la Cámara Marítima se disperse a la comunidad marítima nacional".

Por su parte, el líder del clúster de

bunkering y director de la Cámara Marítima de Panamá, José Digerónimo, señaló que esta industria "a partir de la reversión de las áreas canaleras ha comenzado una nueva etapa de desarrollo".

La iniciativa de celebrar este foro, añadió, "coincide con los objetivos del sector de *bunkering*, que son mejorar la competitividad de Panamá".

También indicó que uno de los objetivos de la actividad fue ayudar al

personal de esta industria "que está creciendo y que está inscrita en la estrategia marítima nacional".

Señaló, además, que en esta industria es importante la seguridad porque se trabaja con elementos contaminantes en áreas costeras, por lo que siempre se busca tener el mejor desempeño con las embarcaciones.

Según precisó, en los últimos años ha habido fuertes inversiones como nuevas terminales y nuevas barcasas. "Hay un sector privado invirtiendo fuertes sumas, podemos hablar de unos 20 millones en los últimos cinco años en este sector".

Digerónimo advirtió que el *bunkering* "definitivamente es uno de los sectores que se podría ver beneficiado con una ampliación del Canal, con mayor número de barcos transitando y con buques más grandes".

Este foro fue dirigido a las empresas y terminales petroleras y barcasas, con el objetivo de ilustrar a los participantes en temas de actualidad relacionados con la industria del búnker.

Los participantes también visitaron el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para observar la simulación de maniobras de emergencia para controlar derrames de hidrocarburos.

Padres e hijos reforestan

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Como parte de la gestión para el manejo integral de la subcuenca del río Gatuncillo que viene desarrollando la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desde hace un par de años, se llevó a cabo una jornada de reforestación en algunas escuelas de esa región.

Alumnos, padres de familia y trabajadores de la Sección de Manejo de Cuenca de la División de Administración Ambiental de la ACP se involucraron en las tareas de preparación del terreno, abonamiento y siembra de los plántones.

“La reforestación es una de las tantas actividades que realizamos junto a la comunidad como parte del cuidado de la calidad ambiental”, señaló Emilio Messina, miembro del Equipo Social y de Relaciones con la Comunidad de la ACP.

Para Elí Assuncao, del Equipo de Educación Ambiental de la ACP, lo que se busca es promover el concepto de manejo integrado de cuenca entre los padres de familia y estudiantes.

Arturo Cerezo, especialista en reforestación indicó que con la siembra de árboles los menores y sus padres colaboran con la ACP en la tarea de preservar el recurso hídrico.

“El agua es un elemento vital para las personas; por ello nosotros creemos que es importante sembrar árboles ya que tenemos un río en la comunidad y el mismo se está secando, dijo por su lado Gladis González, una madre de familia.

Magali Álvarez, otra madre que participó activamente en la jornada de reforestación, puntualizó que es



La alegría reinó entre niños y adultos. A la derecha, Elí Assuncao de la ACP ayuda a una pequeña a sembrar un plánton, al igual que lo hace una madre de familia.

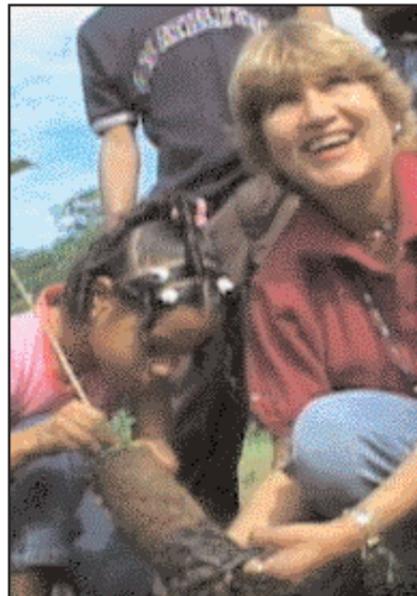
necesario cuidar los árboles porque ellos nos proporcionan oxígeno.

Los niños por su parte dijeron estar felices.

“Sin árboles no tenemos sombra y sin ellos la naturaleza se daña”, comentó Benjamín Valdés, alumno del VB de la escuela Gatuncillo.

Su compañera Lina Rangel consideró que es importante el sembrar y cuidar los árboles para tener un ambiente más acogedor.

La jornada de reforestación en la subcuenca del río Gatuncillo se realizó con el apoyo del Ministerio de Educación. ☆



Veraguas en el Canal

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Visitar el Canal de Panamá y conocerlo es una experiencia que muchos estudiantes panameños han vivido.

Desde Bocas del Toro hasta Darién, estudiantes graduandos de casi todas las escuelas oficiales del país han sentido el Canal, lo han tocado y lo han conocido.

Desde la tierra del indio Urracá, la provincia de Veraguas, los estudiantes graduandos del Instituto Urracá, de la Escuela Normal Juan Demóstenes Arosemena y del Colegio José Bonifacio Alvarado, del distrito de Soná, se unieron a los más de 25 mil estudiantes panameños que han participado en el programa educativo *El Canal de Todos*.

Veraguas es la única provincia de nuestro país que posee costas en ambos mares. Además, la construcción de la Escuela Normal Juan Demóstenes Arosemena, inaugurada el 5 de junio de 1938, significó una gran oportunidad para la población del interior del país, además de constituirse como centro oficial de formación de los docentes panameños.

Estos estudiantes conocieron la historia del edificio de



Estudiantes del Instituto Normal Juan D. Arosemena (arriba); el administrador Alemán Zubieta junto a jóvenes del Colegio Secundario de Calobre (der.) y abajo, estudiantes del Instituto Urracá.

Administración, conocieron la operación de la vía acuática y sintieron el agua fluir en las cámaras de las esclusas de Miraflores, cuando transitaron a bordo del buque Atlas.

“Hemos venido de un área tan lejana a conocer el Canal. Estamos orgullosos”, dice Suajey Gómez. Para Luis Martínez, no importaron las horas de viaje ni haberse levantado temprano, “estoy muy contento de poder recorrer el Canal”.

Así como ellos, todos los



estudiantes que nos visitan nos ofrecen la oportunidad de compartir con ellos nuestras experiencias y trabajos en el Canal.

Ellos serán los futuros

administradores de la vía acuática y por eso es esencial que conozcan su operación, funcionamiento y los beneficios que aporta al desarrollo de nuestro país. ☆

Marco González

Competir con los ojos abiertos V

Los próximos tres años

Cada año, EIU ("Economist Intelligence Unit") realiza una encuesta a ejecutivos senior para conocer las perspectivas que enfrentarán las compañías en los próximos tres años. En diciembre del 2004, EIU encuestó a 500 ejecutivos senior de 75 países. Además, entrevistó a líderes del mundo de los negocios para conocer en detalle sus impresiones.

La encuesta abarca aspectos específicos como que país representa mayor oportunidad de crecimiento y aquel que representa más riesgo; las industrias más prometedoras; las fuerzas críticas en el mercado mundial y las estrategias prioritarias para desenvolverse en el actual ambiente de negocios.

Las características y cualidades abordadas en la encuesta y en las apreciaciones por los altos ejecutivos están acordes con los lineamientos y estrategias desarrolladas por el Canal de Panamá para mantenerse competitivo en un mundo dinámico, como lo es la industria del transporte. Entre ellas aplican medidas como: la disminución de los costos de operación, el aumento de la satisfacción de los clientes y la mejora en la eficiencia operativa. Los resultados de estas estrategias, por parte del Canal son claros: disminución en tiempos de tránsito y del índice de accidentes, instalación de equipos modernos en las esclusas, implementación de sistemas de calidad (ISO) mayores aportes al tesoro nacional, entre otros aspectos.

A continuación presentamos algunos de los resultados de esta encuesta:

Optimismo para el futuro pero existen riesgos

El 65% de los ejecutivos consideran que sus compañías tendrán un buen desempeño en los próximos años. Sin embargo, consideran que el ambiente de negocios es incierto, principalmente por los riesgos que implica la caída del dólar de EEUU, el precio del petróleo y el impacto de los desbalances económicos que siguen latentes.

La región de mayor oportunidad de crecimiento

Para los entrevistados, la región de Asia-Pacífico representa la de mayor oportunidad de crecimiento con un 72%, donde China es el país que se percibe en el primer lugar. Este resultado no sorprendió a los analistas, ya que la economía china creció en el 2003 y 2004 a un ritmo de 9%. Así como aumenta la importancia de China para la economía mundial como resultado de su incorporación a la Organización Mundial de Comercio, también aumenta el riesgo que representa por el efecto de la sobreinversión (creación de una burbuja) que podría dañar las perspectivas de negocio en el mediano plazo. India es el otro país donde los ejecutivos ven oportunidades de crecimiento por el dominio del idioma inglés, bajo costo de la fuerza laboral y su sistema legal.

El país que representa mayor riesgo para los negocios

Resumen de la encuesta a ejecutivos corporativos

País con mayor crecimiento de negocios:
China

País que representa mayor riesgo para los negocios:
Estados Unidos

Fuerza crítica para el cambio en el ambiente de negocios:
Avances en tecnología

Industrias más prometedoras en los próximos tres años:
Salud y biotecnología, minería, petróleo y sus derivados

Estrategias prioritarias:
Eficiencia de costos, satisfacción de los clientes, optimización de los procesos e innovación

Mayores amenazas:
Aumento de la competencia e incapacidad para responder a las condiciones del mercado

Principales tecnologías corporativas:
Software de inteligencia de negocios, sistemas inalámbricos e integración de la cadena de suministros



¿Cuáles industrias tendrán mayores perspectivas de crecimiento en los próximos tres años?

Minería, petróleo y gas

Productos de la salud y biotecnología

Viajes, turismo y transporte

Telecomunicaciones, software y computadoras

El 23% de los ejecutivos consideran que EE.UU. representa el país de mayor riesgo para los negocios en los próximos años. La preocupación más grande es la caída del dólar que afecta, en particular, a las compañías exportadoras fuera de los EEUU. Los altos niveles de endeudamiento que pueden socavar el consumo (disminución de la demanda), el alza de las tasas de interés y los altos precios del petróleo son otros aspectos que preocupan a los ejecutivos.

Fuerzas críticas que conducen el cambio en el mercado mundial

Los ejecutivos identificaron las fuerzas críticas que conducen el cambio en el mercado mundial y las dos más importantes son:

- Avances en la tecnología: los ejecutivos esperan avances significativos en tecnología en diferentes industrias que traerán consigo nuevos productos para los consumidores y buenos dividendos para las compañías. Entre los avances tecnológicos se encuentran la biotecnología en el desarrollo de nuevos medicamentos y las nuevas aplicaciones del Internet, que permitirán el uso conjunto de voz, data y video para la información y el

entretenimiento.

- "Outsourcing" y "offshoring": los ejecutivos consideran que esta tendencia continuará siendo de mucha importancia para el mercado mundial, en la medida que el trabajo se pueda realizar mejor y a un menor costo por una tercera empresa o en otro país. Los países preferidos para realizar "offshoring" son India y China. India es preferido para realizar "offshoring" de servicios, principalmente centros de llamadas ("call centers") y desarrollo de programas de computadora ("software") por la disponibilidad de recurso humano bien preparado académicamente y por un sistema legal similar al de Estados Unidos. China es preferido en el sector de manufactura principalmente por los bajos costos de la mano de obra y por su proximidad con Taiwán, Hong Kong, Japón y Corea del Sur.

Industrias más prometedoras

Las industrias más prometedoras son las dedicadas a la minería, petróleo y gas, como consecuencia del alto precio del petróleo. Las industrias relacionadas con los productos farmacéuticos y de biotecnología tienen buenas perspectivas debido a los avances científicos en el genoma

humano que prometen en el futuro una nueva generación de medicamentos.

Estrategias prioritarias

La encuesta también identificó las estrategias que los ejecutivos consideran importantes para el devenir de las compañías:

- Disminuir los costos y maximizar las competencias: la estrategia de ser eficiente en costo para que las compañías sean más competitivas en el mercado global.

- Aumentar la satisfacción de los clientes: el proceso de medir y responder es una estrategia para captar los requerimientos de los clientes directamente a través del personal de ventas, mercadeo y relaciones con los clientes.

- Mejorar la eficiencia operativa: la agenda de los ejecutivos por un lado, consiste en estandarizar y hacer transparentes los procesos globales, y por otro lado, hacer los procesos más flexibles para responder a las necesidades del mercado.★

Preparado por la Unidad de Inteligencia Competitiva e Investigación Económica (PMXI) con información de EIU, CEO Briefing Corporate priorities for 2005.

Bitácora del Canal

Reconocen seriedad de Panamá en estudios sobre ampliación



La ampliación del Canal es una decisión trascendental para Panamá y para la comunidad internacional y requiere que se complete el riguroso proceso de estudios que adelanta la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), expresó William A. O'Neil, presidente de la Junta Asesora Internacional de la ACP y ex secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI).

O'Neil se pronunció así luego de conocer los resultados preliminares de un estudio que la consultora Global Insight puso en venta y cuyo contenido especula sobre el programa de financiamiento que podría respaldar el proyecto de ampliación.

“Una gestión sólida agradece los comentarios y críticas constructivas que se fundamentan en información basada en hechos reales. Sin embargo, el estudio de Global Insight, que recientemente ha suscitado considerable atención, no cumple con estos criterios y se basa en suposiciones especulativas que no están fundamentadas en la realidad de la situación”, señaló el ex secretario general de la OMI.

La ACP trabaja en la definición del proyecto que sustentará la propuesta del proyecto del Tercer Juego de Esclusas. Se trata de un proceso que ha involucrado más de 120 estudios diversos y que ha contado con la participación de colaboradores de la ACP, así como instituciones locales y firmas internacionales.

El proyecto requiere de la aprobación de la Junta Directiva de la ACP, que a su vez tiene que presentarlo al Consejo de Gabinete. Éste lo considera, y luego de aprobarlo, lo envía a la Asamblea para su consideración y la respectiva convocatoria de un referéndum nacional, con el fin de que todos los panameños y los panameños tomemos la decisión cumpliendo nuestro papel de accionistas de esta empresa estratégica.

O'Neil recordó que la transferencia de la administración y operación del Canal, de Estados Unidos a Panamá, despertó en algunos círculos la inquietud de que la industria marítima se vería afectada. “La preocupación en torno a la falta de

experiencia necesaria por parte de los panameños para administrar la vía acuática en forma adecuada resultó ser totalmente infundada. De hecho, la comunidad marítima mundial ha elogiado en reiteradas ocasiones el profesionalismo con el que Panamá ha asumido el manejo de la vía interoceánica”.

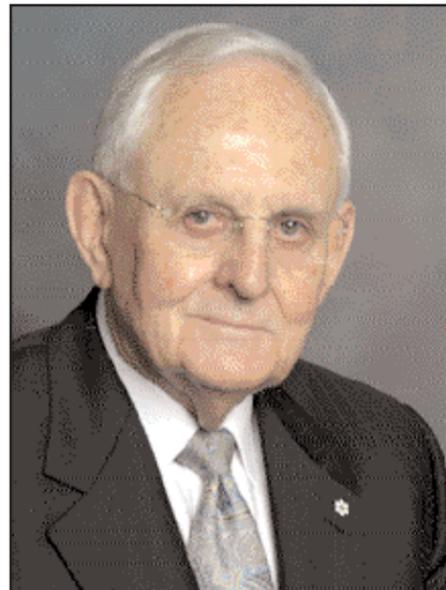
El presidente de la Junta Asesora Internacional señaló, además, que la Administración del Canal ha expresado su satisfacción por el éxito de las operaciones diarias, e igualmente ha reconocido que se vislumbran problemas de capacidad a futuro, los cuales requerirán de su atención inmediata. Desde ese momento se dio inicio a un proceso amplio y exhaustivo que busca alternativas para enfrentar mejor este desafío.

“En lo personal, estoy muy familiarizado con el análisis detallado que se requiere, luego de haber pasado por un proceso similar en mi condición de Director de Construcción y, posteriormente, como presidente de la Autoridad de Saint Lawrence Seaway en Canadá, antes de ser nombrado Secretario General de la Organización Marítima Internacional”, explicó.

Entre los muchos temas que necesitan ser abordados —argumentó O'Neil— figuran los relacionados con ingeniería, medio ambiente, navegación, aspectos financieros, sociológicos y otros, con su multitud de impactos conexos, y la ACP lleva años trabajando en ellos para ahora acercarse a la conclusión de los estudios, tomando en consideración todos los hechos e implicaciones.

“Mientras muchos de los estudios ya se han terminado, quedan algunos pendientes que deben finalizarse antes de llegar a conclusiones y presentar recomendaciones a la Junta Directiva del Canal y al Gobierno”, opinó.

En consecuencia, señaló, “es fundamentalmente inapropiado emitir declaraciones que tienen un aura de autenticidad cuando, en realidad, sólo se basan en datos incompletos y meras suposiciones sin sustento alguno. Y es imprudente iniciar un debate sobre los peajes cuando los costos y las



alternativas de financiamiento aún están en estudio”.

William O'Neil llamó la atención en torno al hecho de que la comunidad marítima reconoce la formalidad que la ACP ha demostrado durante los cinco años de su gestión de la vía acuática. “Igualmente, está consciente que ésta es una decisión trascendental que tendrá un gran impacto para Panamá y la industria mundial del transporte”, indicó.

El Canal de Panamá está cumpliendo todos los pasos necesarios para garantizar que seguirá siendo la principal fuente de ingresos para la nación, gracias a su papel clave en el comercio mundial.

El comercio entre las economías mundiales ha aumentado, producto de la globalización. Esto ha producido un aumento en la demanda por los servicios de tránsito del Canal de Panamá, especialmente para los productos que se originan en Asia y cuyo destino es los Estados Unidos.

La posición geográfica del Canal de Panamá — que permite una vía rápida para algunas de las rutas marítimas de mayor crecimiento y de la mayor importancia — es un recurso internacional que se debe continuar desarrollando para maximizar los beneficios para todos los panameños y para el comercio internacional.★

CÁPSULAS HISTÓRICAS

1920 - Hace 85 años

El General John J. Pershing llegó el 29 de abril a Cristóbal, a bordo del buque “Northern Pacific” de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y permaneció allí hasta el 4 de mayo. Transcurría la Primera Guerra Mundial. La misión era inspeccionar las instalaciones militares. Sin embargo, también cumplió con sus compromisos sociales. Viajó desde Gatún hasta Pedro Miguel; asistió a una recepción del Comandante General de las Fuerzas Armadas en el Istmo; atendió a niños de las escuelas de Ancón y Balboa; recibió a cientos de norteamericanos en una recepción pública en el Edificio de Administración en Balboa y fue invitado a la cena ofrecida por el Presidente de Panamá.

El General Mayor William C. Gorgas murió el 4 de julio en Londres, Inglaterra. Gorgas fue el Oficial en Jefe de Sanidad del Canal desde 1904 a 1914. El 8 de julio el Gobernador de la Zona del Canal nombró en honor a Gorgas la calle que pasa frente al entonces Hospital Ancón.

1945 - Hace 60 años

Las ventas de azúcar en los comisariatos de la Zona del Canal fueron restringidas a una libra por persona debido a la escasez en Panamá. Los residentes de la Zona del Canal abarrotaron las tiendas para comprar las frutas y vegetales frescos que llegaron de Estados Unidos por primera vez en varios meses.

1960 - Hace 45 años

En julio se completó una de las fases finales de la instalación de los modernos sistemas de comunicaciones por microondas en la Zona del Canal, con la construcción de un plato de antena de 10 pies, colocado encima del Edificio de Administración en Balboa. Otros similares fueron instalados sobre los edificios de comunicaciones en Gatún y Cristóbal.

Dos policías de la Zona del Canal, con guantes blancos, izaron la bandera de los Estados Unidos y la de Panamá, lado a lado, el 21 de septiembre, implementando así la decisión anunciada cuatro días antes por el entonces presidente Dwight D. Eisenhower, en la Casa Blanca. Las banderas fueron izadas en dos astas gemelas de 40 pies, en la plaza especial en el “Triángulo Shaler”, cerca del Hotel Tivoli.

1969 - Hace 36 años

La última explosión del proyecto de ensanche del Corte Culebra fue el 20 de noviembre, lo que marcó el final del contrato de ensanche de las tres millas en Bas Obispo - Las Cascadas, de 300 a 500 pies, con la compañía Oman Construction Co.

Compromiso, esencial para lograr las metas

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

El colaborador canalero está orgulloso del trabajo que realiza, además del compromiso que tiene con la empresa y con el país. Es este compromiso lo que nos ayuda a destacarnos en cualquiera que sea la tarea que realicemos, ya sea en nuestra profesión o en un pasatiempo.

Yvette Chen es un ejemplo de este compromiso. Acaba de regresar de la ciudad de Duisburgo en Alemania, donde compitió en los World Games, en el área de boliche, logrando clasificar como la número siete del mundo.

Los World Games son considerados el segundo evento más importante en el ámbito deportivo, luego de los Juegos Olímpicos. Nacieron en los años 80, para dar la oportunidad de que todos aquellos deportes que no están incluidos en los Juegos Olímpicos pudieran participar.

Para escoger a los representantes del Continente Americano que competirían en boliche, se dividió el área en tres zonas: la Norte, la Centroamericana y del Caribe y la Sur. Por la zona Centroamericana y del Caribe clasificaban tres países. Estas posiciones se disputaron en el Campeonato Centroamericano del Caribe y México realizado en febrero de este año en Guatemala. En este evento, Panamá logró clasificarse en segundo lugar, siendo los otros dos países República Dominicana y Puerto Rico. Panamá seleccionó por ambas ramas (masculina y



femenina) al jugador y jugadora que lograron mayor puntaje en dicho evento, en este caso, Yvette Chen y Carlo Sing.

“Cuando uno está envuelto en actividades que requieren cierto grado de compromiso y tiempo, se necesita contar con personas que te respalden, de lo contrario la tarea se hace difícil, al punto de llegar a una encrucijada en que debes decidir si se continúa o se deja. Agradezco a mi familia, en especial a mi esposo, pues además de apoyarme es mi “coach”. Luego de las prácticas y desavenencias en el proceso, hoy día han dado un fruto; que si bien es cierto no fue una medalla, para mí fue un gran logro”, nos dice orgullosa Yvette.

Sus compañeros también la animaron y exhortaron a continuar en el duro camino de prepararse física y mentalmente para un evento de la magnitud de los Juegos Mundiales.

“Jorge Castañeda, del Centro de Acondicionamiento Físico, tuvo una participación invaluable. Junto con él, desarrollamos una estrategia a corto plazo, elaboró una rutina de ejercicios que al final contribuyó a que tuviera las condiciones físicas para poder responder en este campeonato. Por otro lado Javier Córdoba del Centro de Fortalecimiento para el Trabajo me ha dado consejos para superar lesiones físicas.

Y por supuesto mis compañeros de trabajo, en especial mi Supervisora, Katia Naranjo, quienes siempre tienen palabras alentadoras”.

El trabajo en equipo, el compromiso y la confianza en el equipo son claves para lograr éxitos en cualquier meta que uno se proponga, por eso los canaleros son especiales y ésto hace la diferencia.★

Una vida en el Canal

Marco González



El jueves 28 de julio se llevó a cabo en el salón de eventos del Centro de Visitantes de Miraflores la ceremonia de reconocimiento a aquellos empleados que cumplieron 30 años de servicio en el Canal de Panamá. Por otro lado, David S. Miller del Departamento de Servicios Industriales cumplió 40 años de servicio en la empresa canalera.

La Autoridad del Canal de Panamá

le invita a celebrar el **91** Aniversario del Canal

Conociendo las Salas de Exhibición del Centro de Visitantes de Miraflores

¡Entrada gratuita para todos los panameños el 15 de Agosto próximo!

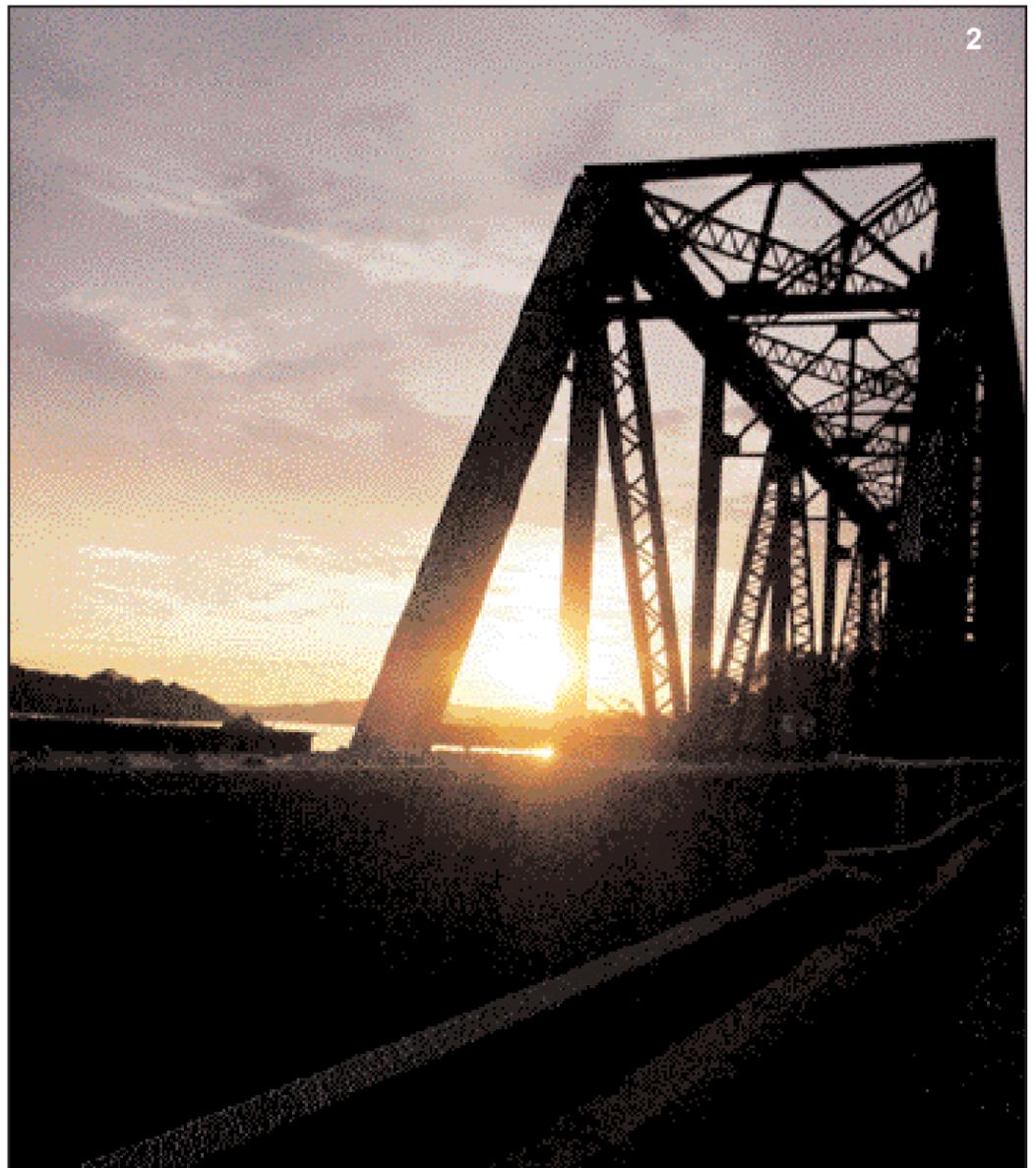




El Canal en imágenes

- (1) Con y sin agua: Rodolfo Valdés, Centro de Control de Miraflores.
- (2) Un atardecer más para el vigilante del Chagres: Rolando Checa Campos, División de Administración Ambiental.
- (3) Amanecer en Diablo: José Villalaz, remolcador Unidad.
- (4) Nuestro más preciado activo: Manuel Cheng P., Construcción y Mantenimiento de Estructuras.

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.



100% manos panameñas

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Llegaron desarmadas en mayo. Hoy las locomotoras 166 y 167 inician las pruebas finales para entrar en servicio.

Recordemos que dentro del contrato que la ACP firmó con la Corporación Mitsubishi, para la fabricación de nuevas unidades, hay una cláusula que permite ensamblar 16 unidades en los talleres localizados en Pedro Miguel. Las dos primeras se hicieron el año pasado, bajo la supervisión de los técnicos japoneses. Éstas trabajan en las esclusas de Miraflores; son las locomotoras 154 y 155, y hasta la fecha su desempeño ha sido excelente.

Este año, la cuadrilla especial que trabaja en el ensamblaje debe armar seis locomotoras. Ya completaron las dos primeras unidades, pero éstas son más especiales porque todo el proceso ha sido desarrollado “en casa”, sin supervisión japonesa.

“Ellos en Japón están muy pendientes de los resultados. Los técnicos japoneses, después habernos visto trabajar, no tienen la menor duda de que nosotros podemos realizar este proyecto de forma exitosa”, comenta orgullosa María Ruíz, gerente de este proyecto.

Esta nueva generación de locomotoras pesa aproximadamente 50 toneladas y tiene dos motores de tracción de 290 caballos de fuerza cada uno. Es un modelo más liviano, fuerte y veloz que los anteriores. Cuando se reemplace el total de la flota, este nuevo diseño permitirá reducir los tiempos de esclusajes. Con la compra de estos equipos se han registrado ahorros significativos en los costos del mantenimiento periódico.

“Estamos muy orgullosos del personal que ha ensamblado estas locomotoras. Han hecho un trabajo fantástico y, como panameños, es una muestra de lo que podemos hacer”, dice Enrique



El equipo liderizado por la ingeniera María Ruíz, al terminar su labor de ensamblaje. Les acompaña en la foto el ingeniero Enrique Márquez, gerente interino de la División de Esclusas

Márquez, gerente interino de la División de Esclusas.

Los artesanos tomaron aproximadamente 10 semanas en ensamblar estas dos unidades. En el proceso detectaron muchas oportunidades de mejorar, sin afectar la calidad. “Por ejemplo, hemos variado un poco la secuencia del proceso para asegurarnos que haya más fluidez en las actividades y también la mejor utilización de los recursos”, comenta Ruíz.

Actualmente hay 66 locomotoras de nueva generación funcionando en el Canal: 28 en

Miraflores, 18 en Pedro Miguel y 20 en Gatún.

El proceso de ensamblaje continúa, y mientras se ensamblaban las unidades 166 y 167, se comenzaron a armar las cabinas de las siguientes dos unidades. Para el grupo de artesanos que participa en esta labor, trabajar en el Canal y participar en el proyecto los llena de orgullo y es una prueba más de que los panameños podemos hacer trabajos con calidad de primer mundo.

“Es un mensaje para los panameños, podemos hacer este y otra clase de trabajos de ensamblaje”, añade Ahmet Samaniego, líder de la cuadrilla. ★



EL FARO

te invita a celebrar

91

Años del Canal

Con un sencillo concurso en el que podrás ganar una **Travesía Parcial por el Canal** contestando la siguiente pregunta:

¿Cómo se conoce a los barcos que no pueden transitar el Canal porque su tamaño se lo impide?

Envía la respuesta correcta al correo electrónico aep-ed@pancanal.com con tu nombre, cédula y número de teléfono. los participantes deben ser mayores de edad.

Los ganadores serán escogidos mediante sorteo entre todos los participantes.

Cierre del Concurso: 16 de Agosto

Para más información, llamar al 272-7602

