



El Faro



Vol. II, No. 16

www.pancanal.com

Viernes 10 de agosto de 2001



Vista aérea del Corte Culebra

Directiva aprueba nombramientos

En reunión de Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), el pasado 7 de agosto, se aprobó el nombramiento de Agustín A. Arias como director del Departamento de Ingeniería y Proyectos. Además, se anunció el nombramiento de Manuel E. Benítez como director del Departamento de Servicios Industriales. James E. Ferrara anunció su jubilación para el mes de octubre y se nombró a Rodolfo J. Lammie como gerente de la Oficina de Administración Ejecutiva.

En la agenda de la directiva también se discutió el ensanche del Corte y se confirmó que se completará en un ciento por ciento en diciembre de este año, tal como se había previsto.

La excavación seca en el Corte ha requerido la remoción de 23.2 millones de metros cúbicos de tierra, faltando sólo por concluir la excavación subacuática, realizada ya en un 96 por ciento. El ensanche del Corte Culebra es parte de un programa más amplio de modernización y mejoras de la capacidad del Canal a un costo de mil millones de balboas.

La buena noticia fue anunciada por el administrador, Alberto Alemán Zubieta, quien además informó sobre los avances en otros proyectos, entre ellos, el reemplazo de los tableros de alimentadores eléctricos de las locomotoras, el reacondicionamiento de las Esclusas de Pedro Miguel y la rehabilitación de locomotoras.

Otra buena noticia también fue dada a conocer. La seguridad en el Canal bajo administración panameña está a punto de alcanzar un récord histórico, dado que en los primeros nueve meses

del año fiscal 2001 sólo ha habido 14 investigaciones de accidentes versus 26 en igual período del año fiscal anterior. Esta cifra representa apenas un 0.12 por ciento de los 11,660 tránsitos realizados en estos nueve meses.

Alemán Zubieta también indicó que se ha logrado disminuir el tiempo de estadía en aguas del Canal, para los barcos en tránsito, a 22 horas, un 20 por ciento por debajo del récord alcanzado el año anterior.

Las cifras presentadas son una clara muestra de la eficiencia de la administración panameña en la operación del Canal.

En relación con los tránsitos, se informó que 3,363 buques Panamax transitaron durante los primeros nueve meses del año fiscal 2001, los cuales constituyen el 35.9 por ciento del total de tránsitos de buques de alto calado.

Este incremento en los Panamax ha contribuido significativamente en la recaudación de los B/.444.6 millones en ingresos por peajes, B/.400 mil por encima del monto presupuestado y B/.6.6 millones más que lo recaudado en igual período del año fiscal anterior. El año fiscal completo se extiende de octubre del 2000 a septiembre del 2001. Si bien el monto de la recaudación estuvo por encima de lo presupuestado (debido al incremento en los tránsitos de Panamax) el tránsito de buques de alto calado totalizó 9,378, registrándose una

Continúa en la página 3 . . .

Conmemorando el 87 aniversario del Canal

Al celebrar un año más de grandes logros en el Canal de Panamá, nos enorgullece poder decir que contamos con un equipo humano de excelencia que ha permitido a esta vía acuática afrontar con éxito los grandes cambios vividos en sus 87 años de historia.

Vivimos en medio de un proceso de globalización y los constantes avances tecnológicos están revolucionando el comercio y el transporte. Conscientes de la evolución que se está dando en el comercio internacional, trabajamos juntos en asegurar la capacidad necesaria para cumplir y adaptarnos a estos cambios. El éxito de esta institución se debe a la dedicación y profesionalismo de los canaeros, quienes han sabido manejar la vía acuática, manteniéndola como empresa de clase mundial.


Los panameños asumimos la operación y administración del Canal hace 20 meses y hemos probado que continuamos sirviendo eficientemente a la comunidad marítima internacional. Con la introducción de un nuevo modelo de gestión, la vía acuática ha incorporado su visión de ser líder, piedra angular y modelo de excelencia en sus quehaceres, como parte primordial de su cultura empresarial.

Confiamos plenamente en que los trabajadores del Canal continuarán consagrados a su misión de servicio internacional, tal como lo han hecho durante estos 87 años. Este laborioso equipo humano garantiza la calidad de servicio que el Canal brinda a sus usuarios. Cada uno de ustedes ayuda a cumplir la misión de producir en forma sostenible el máximo beneficio de nuestra posición geográfica para el bienestar de nuestro país.

Debemos continuar superando las marcas de seguridad, así como procurar que sigan en aumento los tránsitos, la carga y los ingresos que genera para nuestro país esta arteria de transporte internacional.

Canaleros, reciban nuestras felicitaciones por un año más de seguir dando lo mejor de ustedes con esmero y orgullo, para beneficio de Panamá y del mundo al que servimos.


Alberto Alemán Zubieta
Administrador


Ricarte Vásquez M.
Subadministrador

Campesinos y ACP inician programa de reforestación

El pasado sábado 28 de julio, en la comunidad de La Conga, corregimiento de El Cacao, distrito de Capiña, miembros de la Unión Campesina Capireña (UCC), en conjunto con funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y de la Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ANCON), realizaron la

primera siembra de plántones, que forma parte del Programa de Reforestación Selectiva en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. La actividad contó con la presencia de representantes de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM).

Continúa en la página 9 . . .



Vista aérea de las Esclusas de Pedro Miguel

Canal y sociedad

Por considerarlo de interés, reproducimos este artículo del Dr. Adolfo Ahumada, el cual fue publicado en el diario "La Prensa" el 28 de junio del 2001.

Por Adolfo Ahumada

Miembro de la Junta Directiva de la ACP

Cuando llegue el momento exacto de resolver si se aprueba o no la construcción de una nueva línea de esclusas, habrá que considerar el sensible tema de la relación entre el Canal y la sociedad. Es obvio que hubo una determinación colectiva del país: esforzarse por asumir el control del Canal. Se sabe que el trauma histórico principal radicaba en la Zona del Canal, cuya gravitación sobre el orgullo nacional era superior a la de las bases militares y la vía interoceánica propiamente dicha, pero la administración del Canal concitó también el interés patriótico de muchas generaciones y personalidades.

Al 31 de diciembre de 1999, el panorama era el siguiente: la Zona del Canal había desaparecido 20 años antes, el mismo día en que entraron en vigencia los tratados Torrijos-Carter. Las instalaciones militares, por otra parte, habían experimentado un proceso gradual de significativa disminución, a tal punto que el primero de diciembre, es decir, 30 días antes de la reversión final, sólo se encontraban 41 soldados norteamericanos en territorio panameño. El mismo día 31 ya no quedaba ninguno. Los que estuvieron ese día en el Edificio de la Administración eran agregados de la Embajada, que se quedaron en Panamá para participar en el acto protocolar. O sea, que la presencia militar norteamericana en Panamá, que muy a principios de los noventa era masiva, ya a mediados de esa década era francamente un mito.

Sin embargo, quizás hizo falta generalizar una reflexión profunda: en qué grado de estimación pública debía colocarse el Ca-

nal y, en consecuencia, hasta dónde la colectividad panameña estaba dispuesta a entrelazarse con la evolución y el destino del paso interoceánico.

Algunas decisiones se adoptaron y pueden ser útiles para formarse un criterio: la Constitución y la ley contienen normas que le confieren al Canal un grado importante de protección. Se partió de la premisa de que el Canal tiene que funcionar con reglas distintas al resto de la institucionalidad. Su autonomía es tan funcional, que su presupuesto tiene vigencia especial y las finanzas del Canal no pueden confundirse con las comunes de la estructura gubernamental, a tal punto que la deuda pública nacional no afecta el estado de las finanzas canaleras y que se encuentra textual y absolutamente prohibido que el Estado recurra al Canal para préstamos u otros auxilios de carácter financiero, aun a pretexto de solventar necesidades de interés público. Igualmente, se estableció que la realización de cualquier proyecto en el área que circunda al Canal requiere la aprobación previa de sus autoridades. Del mismo modo, la propia Constitución responsabilizó al Canal por la protección de los recursos de agua que requiere para su funcionamiento. Así, se tiende a garantizar que el impulso que lleva al bienestar alcance sus objetivos en armonía con la actividad canalera y nunca en contradicción con ella. Esa es la concepción que nos rige, la que la Nación acogió en la década pasada, mediante dos Asambleas, cada una de las cuales estaba dirigida por

clara mayoría de signo político distinto.

Lo anterior significa que los fundamentos jurídicos para la ampliación del Canal están allí, pero no son suficientes para ahorrarnos la reflexión: en materia de Canal, ¿hasta dónde la República de Panamá está dispuesta a llegar?

En la búsqueda de la respuesta, habrá que considerar si para el país, el Canal es una bendición o una desgracia. La frase de Octavio Méndez Pereira ("Que se lleven su canal, comeremos dignidad") perdió cualquier sentido que hubiese podido tener, dado que ahora el Canal es panameño. Su destrucción o aniquilamiento por haberlo dejado enano sería una especie de inmolación colectiva cuya responsabilidad nadie — creo yo — está dispuesto a asumir.

Por eso, la discusión no podrá evitar la consideración de este extremo: si, para su crecimiento y desarrollo, a fin de enfrentar con éxito la tendencia mundial de los clientes, el Canal llegara a necesitar más áreas territoriales, a fin de asegurar el caudal de agua que requiere en un sistema que seguirá siendo por esclusas y no a nivel, ¿estaríamos dispuestos a concedérselas? Y si eso significa que esas tierras dejarían de ser agrícolas o ganaderas, ¿aun así habría voluntad para destinarlas al funcionamiento del Canal? O, por el contrario, ¿queremos Canal, pero no mucho? Esto es, si el funcionamiento del Canal implica este tipo de decisiones difíciles, ¿habrá conciencia colectiva suficiente como para asimilarlas?

En la naturaleza de la respuesta también influirá la percepción pública sobre la condición actual del Canal. No conozco ninguna medición sociológica que indique con claridad si ya se encuentra debidamente arraigada una conciencia de "Canal panameño", en el sentido de que las opiniones que se generan sobre el tema admiten — sin esfuerzo consciente o voluntario — que el Canal dejó de ser administrado por Estados Unidos.

Además, todavía se escuchan voces que proclaman con mucha firmeza la idea de que satisfacer la demanda internacional es intrínsecamente reprobable. Señalan que la propuesta de ampliación, sobre todo la de la tercera línea de esclusas, es criticable porque le otorga seria importancia a los requisitos de los dueños de los barcos y de la carga que va dentro o encima de los mismos. En el planteamiento se olvidan elementos clave: si el transporte marítimo internacional — que es un instrumento del comercio entre individuos, empresas y naciones — encuentra que, por el tamaño de los barcos la ruta de Panamá ya no tiene la misma utilidad histórica de otros tiempos, entonces otras rutas vendrán a reemplazarla. Dicho de otro modo, si el Canal no escudriña en la dinámica de la economía mundial y no se detiene a estudiar las perspectivas del intercambio de mercancías, estamos perdidos, porque la posición geográfica sin Canal no es lo mismo que la posición geográfica con Canal colocado a las alturas de los tiempos que corren.

Desde luego, habrá que examinar todos los temas vinculados a la materia. La estructura de peajes tendrá que modificarse, pero con el cuidado de no pasar ese límite lógico de prudencia que está tan ligado a la competitividad de la vía y al triunfo que ha logrado — hasta ahora — sobre otros mecanismos de transporte mundial. La cuestión ecológica tendrá que formar parte de la propuesta y, sobre todas las cosas, el destino de los moradores de las áreas que pudieran utilizarse, siempre con el enfoque de una ampliación canalera que, para los campesinos, signifique un verdadero salto cualitativo en sus vidas. Al final, sin embargo, el grado de acuerdo público que pueda lograrse dependerá de la manera como nos definamos frente a los interrogantes sobre el rol del Canal con respecto a la sociedad. O sea, si llegamos o no a admitir que si el Canal crece, el país también.



JUNTA DIRECTIVA
Ricardo Martinelli B.
Presidente

Adolfo Ahumada
Moisés Mizrahi
Roberto Roy

Eloy Alfaro
Emanuel González Revilla
Raúl Montenegro Vallarino
Alfredo Ramírez

Luis Anderson
Samuel Lewis Navarro
Abel Rodríguez

ALBERTO ALEMAN ZUBIETA
Administrador

Mercedes Morris García
Gerente, División de Comunicación Corporativa

Teresa Arosemena
Editora Encargada

RICARTE VASQUEZ
Subadministrador

El Faro es una publicación oficial quincenal de la Autoridad del Canal de Panamá. Los artículos que en ella aparecen pueden ser reproducidos sin pedir autorización, únicamente acreditando la fuente. Toda colaboración debe ser entregada antes del mediodía del jueves anterior a la semana de su publicación o antes del mediodía del miércoles, si hay algún día feriado durante la semana de publicación. El Faro se reserva el derecho de publicar o modificar el contenido de la información recibida. Las opiniones expresadas en las colaboraciones no reflejan necesariamente la posición de la Autoridad del Canal de Panamá, sus directores o gerentes. Para información sobre suscripciones, llame al 272-3202 ó 272-3165 o envíe un mensaje por correo electrónico a AEP-ED@pancanal.com.

Tránsitos de buques Panamax continúan en aumento

El año fiscal de la Autoridad del Canal de Panamá se extiende de octubre a septiembre y la empresa canalera continúa superando las proyecciones. En este año fiscal, el Canal ha generado un total de B/.444.6 millones en el período que abarca hasta junio, B/.7.8 millones más que en el mismo período el año anterior.

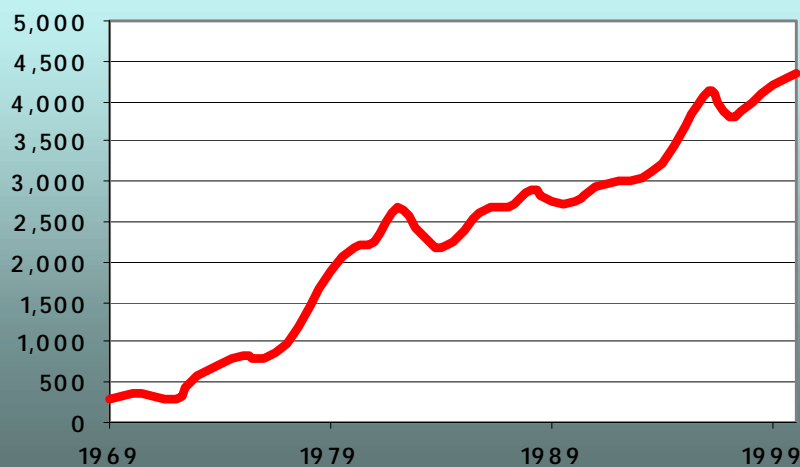
Una particularidad importante es que han transitado menos buques que el año fiscal anterior, pero transitaron barcos más grandes y por ello se dieron resultados más favorables. El total de buques de alto calado

alcanzó 9,378, para un promedio de 34.4 tránsitos diarios.

Hubo un incremento en el tránsito de buques Panamax, aquellos con más de 30.5 metros de eslora, los cuales totalizaron 3,363, es decir el 35.9 por ciento del total de buques de alto calado. Durante este período, la carga transportada por el Canal alcanzó 146.4 millones de toneladas largas.

Actualmente, los buques graneleros y portacontenedores constituyen más del 50 por ciento de los buques Panamax que utilizan la vía.

Tránsitos Históricos de Buques Panamax por el Canal de Panamá



Preparado por la Sección de Investigación Económica y Pronósticos de la División de Mercadeo del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo (CPME).

Ensanche del Corte Culebra

... viene de la página 1

baja de 0.5 por ciento en relación con igual período en el año fiscal previo. Esta baja en el tránsito de buques de alto calado es atribuible a la desaceleración económica a nivel mundial.

En torno a la carga transportada, Alemán Zubieta indicó que durante estos nueve meses se movilizaron 146.4 millones de toneladas largas, lo que representó un aumento de 0.3 por ciento en comparación con el año anterior, en igual período. Sin embargo, mientras se reporta un crecimiento sostenido en los rubros de los productos de petróleo y la carga por contenedores, se ha dado una baja en los rubros de químicos y petroquímicos, carbón y coque, productos de madera y manufacturas de hierro y acero.

El Administrador también notificó a la Junta Directiva las actividades que se han realizado como parte de los estudios en la región occidental de la Cuenca del Canal. Estas incluyen giras a la región por parte de los consorcios responsables de los estudios, encuestas de población y vivienda, talleres a funcionarios de campo y el proyecto de reforestación selectiva en la Cuenca del Canal.

Rincón del idioma



3

La Sección Técnica de Idiomas presenta este "Rincón", en un esfuerzo por asistir a los empleados de nuestra institución y a ayudarlos a mantener los dos idiomas separados. Puede consultarnos sus dudas por correo electrónico (AESL-SEC) o por teléfono (272-3488). Por Internet, puede consultar al Departamento de Español Urgente: deu@efe.es o a la Real Academia Española: consu2@rae.es

La evolución de nuestro idioma

¿Se ha detenido alguna vez a pensar cómo evoluciona el idioma? Sin siquiera darnos cuenta, nosotros contribuimos a que se den cambios, sea por utilizar una palabra que ya existía dándole otro significado, o por inventar una y repetirla tantas veces que el mundo termina por aceptarla.

Por supuesto, no debemos confundir nuestras contribuciones con la degeneración del idioma. Aunque este tema parezca a veces demasiado subjetivo, generalmente podemos darnos cuenta de la diferencia entre la creación de una nueva palabra y el asesinato de otra ya existente.

Hemos amoldado infinidad de palabras, del castellano o de otro idioma, a nuestra conveniencia y casi sin darnos cuenta hemos creado nuevas palabras. Debido a la influencia que ha tenido Estados Unidos en nuestro país, este fenómeno se ha dado mucho con palabras del inglés, y fue común durante la época de la construcción del Canal.

El origen de la palabra "tinaco", con el significado que tiene en Panamá de "tanque para la basura", se remonta a esos días de la construcción. Resulta que la compañía estadounidense que fabricaba los tanques para los desechos se llamaba Tin & Co. (Tin and Company). Como los panameños leían corrido "tinanco", decidieron adoptar la palabra "tinaco" para referirse al bote de la basura.

Lo mismo ocurrió con el nombre del poblado de Arraiján. Como era lógico, a los miles de estadounidenses que residían en Panamá se les hacía difícil comunicarse en español y aquellos que residían o trabajaban del otro lado del Canal, al tratar de explicar la dirección a la que se dirigían, decían "take a right hand", o sea, gire a la mano derecha. Sin embargo, el oído criollo sólo escuchaba "arraján" y fue así como el poblado terminó llevando ese nombre.

Igual ocurrió con el vecindario de Perejil, en Calidonia. Como parte de esa loma era propiedad de un estadounidense de apellido Perry, al referirse al lugar, los estadounidenses decían "Perry's Hill" o la loma de Perry. Los panameños escucharon tantas veces el nombre, que decidieron no complicarse la vida con la pronunciación y fue así como terminó llamándose Perejil.

El nombre de las "chivas", que se convirtieron en toda una institución del transporte público en el área canalera, surgió también de transformar la marca del vehículo "Chevy", y amoldarlo a nuestro léxico. Y los tan comunes "camarones", o trabajos eventuales, surgieron cuando los panameños iban a buscar trabajo y los estadounidenses les decían "come around", o "vengan por acá" para hacer un trabajito.

Existen, pues, innumerables panameñismos que se han derivado de otros idiomas, cuyo significado es perfectamente conocido y aceptado en nuestro país, aunque podría ser que al escucharlas, los extranjeros nos miren con cara de pocos amigos. Sin embargo, debemos tener pendiente que aunque el registro hablado perdona muchas cosas, resulta inadmisibles utilizar ciertas palabras en el registro escrito, por cómodas o cómicas que parezcan. Aquí les dejamos algunos ejemplos. Esperamos que los disfruten.

Bonchao

Buchi

Clipsadora

Chance

Chipi-chipi

Esprin

Friforol

Chuta

Guachimán

Buay

Quantú

Naitafón

Yacama

Pai

Plantaintá

Ponchi

Ripiado

Yinyerel

del inglés "bunch" (gran cantidad de personas o cosas).

persona venida del interior a las ciudades terminales del Canal.

del inglés "clip" (engrapadora).

del inglés "chance" (oportunidad).

del inglés "cheapy" (persona avara o barata).

del inglés "spring" (resorte).

del inglés "free for all" (tumulto callejero).

del inglés "chute" (tubo para tirar basura).

del inglés "watchman" (vigilante o guardián).

del inglés "boy" (muchacho).

del inglés "one two" (juego combinado de lotería con un número base).

del inglés "night of fun" (fiesta o rumba).

del inglés "jackhammer" (martillo hidráulico).

del inglés "pie" (dulce con relleno).

del inglés "plantain tart" (empanada de banano)

del inglés "punchy" (aturdido).

del inglés "ripped off" (arruinado).

del inglés "ginger ale" (bebida con sabor a jengibre).

Maersk cada vez utiliza más infraestructura de Panamá (“The Billion Dollar Box”)

Tomado de la Revista Latin Trade (www.latintrade.com), junio del 2001.

4 Por Andrew Bounds

Posiblemente una menor cantidad de buques de la compañía Maersk Sealand esté transitando el Canal de Panamá, pero siendo la línea de contenedores más grande del mundo, ahora utiliza más infraestructura de Panamá que anteriormente.

Maersk desembarca carga en el lado Pacífico, que se transporta por carretera y pronto por rieles a través del istmo hasta Colón, o se transfiere a otro buque en Balboa. El mismo proceso funciona a la inversa, debido a que los contenedores se pueden desembarcar en Colón, en el lado Atlántico. Luego barcos más pequeños distribuyen la carga por las islas caribeñas y Centroamérica.

“Panamá ya es un centro de trasbordo con gran importancia global”, señaló Hans Stig Moller, director administrativo de Maersk Panamá. “Este modelo funciona para nosotros. No sé si otras líneas adoptarán esta modalidad”.

Más de 14,000 buques utilizan el Canal cada año, pero la mayoría tienen que esperar hasta 14 horas para transitar, y las restricciones de calado y visibilidad se traducen en que los buques más grandes no pueden transitar cargados a su máxima capacidad. Pero eso no está obstaculizando necesariamente el movimiento de carga. En los últimos años, las grandes inversiones que se realizan en las terminales están convirtiendo al Canal en la “caja de los mil millones de dólares” por movilizar contenedores entre barcos, camiones, pronto en trenes, y aviones.

“Traemos todo de Korea y podemos dividir o consolidar la carga aquí para su distribución”, señaló Sergio Barrios, director regional de mercadeo para Samsun, que almacena en la Zona Libre de Colón para distribuir productos en Colombia, Venezuela, Ecuador, Centroamérica y el Caribe. “Es muy flexible y ahorra dinero”, dijo.

Adelantos en el Atlántico. Las cinco terminales de contenedores en Panamá han sido exitosas desde que el sector portuario se privatizó a mediados de la década de 1990. Se espera que la reapertura del ferrocarril en junio o julio como línea de carga, a un costo de B/.80 millones, atraerá aún más movimiento, principalmente de contenedores entre barcos que toman diferentes rutas de comercio. También existen planes para utilizar los aeropuertos que dejó la Fuerza Aérea de los Estados Unidos como

centros de distribución.

El año pasado, la Terminal Internacional de Manzanillo se convirtió en el primer puerto de contenedores de Latinoamérica, al movilizar un millón de TEU (“twenty foot equivalent unit” o unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), el tamaño estándar de un contenedor. Entre las terminales de Manzanillo, Cristóbal y Colón se transportaron 1.35 millones de TEUs, por encima de los 1.18 millones de 1999, según la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Latinoamérica y el Caribe (ECLAC).

Manzanillo opera por un esfuerzo



Maersk
Un buque de la compañía Maersk Sealand transita las Esclusas de Gatún.

conjunto entre Stevedoring Services International y las familias Motta y Heilbron y ha crecido cinco veces desde que se construyó en 1995 por más de B/.300 millones. Carlos Urriola, presidente de mercadeo de la Terminal Internacional de Manzanillo dice que hay tres razones para este sobresaliente crecimiento: “Ubicación, ubicación y ubicación”.

“Por eso aquí existía el ferrocarril en 1855 y luego el Canal. Antes de que los barcos pasaran por aquí, la única necesidad era tener puertos confiables, eficientes y razonables”, dijo Urriola, quien asegura que Manzanillo es el puerto que más rápido ha revolucionado la ruta de los barcos, incluyendo los puertos estadounidenses. “Una vez que Panamá pudo hacer esto, la carga fluye naturalmente por aquí”.

Manzanillo está invirtiendo unos B/.30 millones más para expandir operaciones, luego de comprar una antigua escuela para ahí almacenar más contenedores.

El año pasado se decía que la compañía Evergreen estaba

buscando un comprador para su Terminal de Contenedores en Colón, pero aparentemente ya no es así. Esta compañía taiwanesa ha anunciado una expansión de B/.80 millones que aumentará la capacidad de 400,000 de TEUs a un millón. Esta terminal también ha comenzado a brindar servicio a barcos que no pertenecen a Evergreen.

La Compañía Panama Ports, una subsidiaria de la firma de Hong Kong Hutchison-Whampoa, ahora tiene concesiones por 25 años renovables de los puertos en ambos lados del Canal. Cristóbal está ubicado en Colón, un área de rápido crecimiento. En el Pacífico, ya se está planificando

marítimo de ECLAC, señala que un carguero en la costa oeste de Suramérica probablemente preferiría enviar carga a Balboa en uno de los servicios diarios y luego embarcarla hacia Estados Unidos o Europa, en lugar de tener que esperar el servicio directo que sale semanalmente. “Todos estos avances, combinados con la gran ventaja de tener el Canal, sugieren que el papel de los puertos de Panamá como centros de trasbordo adquirirán aún más importancia”, dijo Hoffman. “Existe una tendencia creciente hacia el trasbordo”.

Otros cuestionan los ambiciosos pronósticos. Panamá tiene la capacidad para mover anualmente 2.2

millones de TEUs, pero el año pasado sólo manejó 1.35 millones. Neil McColl, director de proyectos de Maritime Transport, una compañía naviera y de puertos, dijo que las rutas existentes de carga pueden limitar el número de contenedores que se movilizan a través de Panamá. “El Canal es un lugar caro para mover carga”, agregó, al explicar que la cantidad de carga granelera que cruza el Canal está declinando a medida que los costos aumentan.

“El Canal jugará un papel importante en el desarrollo de Panamá como centro de trasbordo”, dijo Alberto Alemán Zubieta, administrador del Canal. “El Canal es parte de 144 rutas globales. La estrategia es hacer de Panamá el lugar más importante de trasbordo en Latinoamérica y opino que funcionará”.

“El Canal jugará un papel importante en el desarrollo de Panamá como centro de trasbordo”, dijo Alberto Alemán Zubieta, administrador del Canal. “El Canal es parte de 144 rutas globales. La estrategia es hacer de Panamá el lugar más importante de trasbordo en Latinoamérica y opino que funcionará”.

En la actualidad, se ejecuta un programa de modernización y expansión en el Canal por mil millones de dólares, pero el Canal alcanzará su capacidad máxima en unos 10 años. Las señales indican

millones de TEUs, pero el año pasado sólo manejó 1.35 millones. Neil McColl, director de proyectos de Maritime Transport, una compañía naviera y de puertos, dijo que las rutas existentes de carga pueden limitar el número de contenedores que se movilizan a través de Panamá. “El Canal es un lugar caro para mover carga”, agregó, al explicar que la cantidad de carga granelera que cruza el Canal está declinando a medida que los costos aumentan.

“El Canal jugará un papel importante en el desarrollo de Panamá como centro de trasbordo”, dijo Alberto Alemán Zubieta, administrador del Canal. “El Canal es parte de 144 rutas globales. La estrategia es hacer de Panamá el lugar más importante de trasbordo en Latinoamérica y opino que funcionará”.

En la actualidad, se ejecuta un programa de modernización y expansión en el Canal por mil millones de dólares, pero el Canal alcanzará su capacidad máxima en unos 10 años. Las señales indican

que la Autoridad del Canal, una entidad autónoma del gobierno, construirá un tercer juego de esclusas a un costo de B/.3.9 mil millones para servir a los barcos más grandes que están siendo construidos en los astilleros.

Las cosas pequeñas importan. “Tenemos que estar listos”, dijo Alemán. “La industria naviera ha tomado la decisión de construir barcos más grandes. Podemos revisar los libros de órdenes y ver que Nueva York-Nueva Jersey y Nueva Orleans están aumentando el calado de sus puertos”.

Sin embargo, Urriola, del Puerto de Manzanillo, no enfatiza el Canal como uno de los cambios que se necesitan para que Panamá tome el mayor provecho de su ubicación. “Hemos sido exitosos hasta ahora por el bajo costo de nuestros puertos”, dijo, al indicar que se deben revisar los pequeños detalles que dificultan la competitividad de Panamá, como los procedimientos de cuarentena, aduanas y la burocracia. “Las navieras analizan el costo total y éstos equivalen a costos”, dijo.

Una preocupación de muchas compañías es privatizar el pilotaje – la práctica de cambiar el capitán por un práctico local que conoce bien el área – en Balboa y en Cristóbal. Hoy, los puertos utilizan los costosos prácticos del Canal.

Pero los intentos para obtener eficiencia han avanzado lentamente. Por ejemplo, la Autoridad Marítima, entidad encargada de los puertos, estableció el uso de rayos X para inspeccionar todos los contenedores que entran a Panamá y, por ello, recibió vociferantes protestas. Los opositores dijeron que el contrato fue otorgado sin un proceso competitivo de licitación y que se tradujo en la privatización de los servicios. Las compañías se quejaron que esta inspección aumenta sus costos.

“Nosotros creemos que los procedimientos de aduana se deben realizar en los puertos de origen y destino”, señaló Charles Langman, agente naviero y vicepresidente de la cámara de la industria marítima del sector privado del país. “Mientras el contenedor llegue a Panamá sellado y salga sellado, es suficiente”. Pronto será claro si estos impedimentos son menores o reflejarán una tendencia hacia la incapacidad de mantener a Panamá competitivo en cuanto a otros centros de logística. Como señaló Urriola de Manzanillo, “Panamá está incursionando en las grandes ligas de los puertos de contenedores y para poder continuar, debemos mantener el mismo promedio o mejorar”.

Actividades del Día de la Familia Canalera

Domingo 26 de agosto del 2001

Todos los empleados del Canal y sus dependientes están cordialmente invitados a participar del "Día de la Familia Canalera", a celebrarse el domingo 26 de agosto en el Estadio de Balboa, de 10 a.m. a 4 p.m.

Habrà comida, refrescos, juegos (globos saltarines, videojuegos, caballos), deportes, música (de discoteca y en vivo), premios y mucha diversión, totalmente GRATIS para los empleados y sus dependientes.

ACTIVIDADES DEPORTIVAS Y RECREATIVAS

	Adultos solamente	Niños y adultos	Individuales	Equi
Arco y flecha		X	X	
Billar	X		X	
Competencia de halar sogas		X		X
Tenis de mes		X	X	X
Dominó	X			X
Barajas		X	X	
Baloncesto		X		X
Fulbito		X		X
Carreras libres y con sacos		X	X	X
Ajedrez		X	X	
Damas		X	X	
Voleibol		X	X	

ACTIVIDADES ARTÍSTICAS

11:30 a.m. a 1 p.m.	Presentaciones de Payasos y Magos en tarima
1 p.m. a 2 p.m.	Espectáculo de Talento Canalero (dependientes)
2 p.m. a 4 p.m.	Presentación de Nenito Vargas y los Plumas Negras

PUNTOS IMPORTANTES

El Día de la Familia Canalera es una actividad exclusiva para empleados del Canal y sus dependientes directos. En la entrada el empleado, acompañado por sus dependientes, deberá presentar su carné de identificación. En caso de que un dependiente no pueda estar acompañado del empleado, éste deberá presentar su carné de identificación como dependiente. Los empleados que no tienen dependientes registrados (hijos (as), esposo (a) o cónyuge) podrán ir acompañados de una (1) persona.

La entrada al estadio está ubicada frente al Edificio 726 (Tesorería).

Se recomienda utilizar los estacionamientos de: la División de Electricidad, el Centro de Recursos Técnicos, la Oficina de Igualdad de Oportunidades, la División de Contabilidad, la Sección de Prácticos, El Prado, el Centro de Capacitación Ascario Arosemena (lateral al McDonald's) y el Círculo de Stevens. Se le agradece no obstruir las entradas y salidas de las vías principales y de acceso.

En la entrada, cada uno de los asistentes recibirá boletos para canjear por refrescos y comida.

Habrà sanitarios portátiles en el campo del estadio.

Por ser un evento familiar, se prohíbe ingresar al estadio con:

- cualquier tipo de arma
- bebidas alcohólicas
- hieleras (coolers)
- envases de vidrio
- mascotas

Columna Marítima



5

Agentes navieros elogian traspaso del Canal

Tomado de Fairplay, 12 de julio del 2001

La red de agentes navieros en Panamá ofrece una perspectiva única en cuanto a la manera en que Panamá está manejando la vía acuática. Su veredicto sobre las operaciones, a partir del traspaso el 31 de diciembre de 1999, ha sido extremadamente positivo. "Completamente libre de la influencia política", dijo el presidente de Boyd Steamship Corp, William Boyd. "Existe más flexibilidad con un enfoque mucho más comercial".

Wilford & Mackay, que maneja tanqueros en el puerto Atlántico de Cristóbal, ha notado una mejor actitud en la administración canalera desde que los estadounidenses partieron. "Estamos muy complacidos con el servicio amistoso que brindan", dijo el presidente John Bamber. "Nos escuchan. Antes sólo decían: ¿No ha leído los reglamentos?".

Otro agente de Cristóbal indicó que la nueva administración tiene la capacidad de reducir la acumulación de buques muy rápidamente, luego de cierres de vía. "Hemos presenciado acumulación de hasta 100 buques que disminuyeron en tan sólo 12 días, comparado con tres o cuatro semanas bajo administración estadounidense", dijo el administrador de operaciones de CB Fenton & Co., Adrian Holmes. Agregó que el Canal está más orientado hacia la comercialización bajo administración panameña.

Sin embargo, los agentes señalaron que el nuevo enfoque empresarial ha dictado nuevos cobros y aumentos en las tarifas de inspectores, por ejemplo, costo que el agente le atribuye a los dueños y operarios de los barcos.

"Nuestras tarifas no han aumentado en 15 años", dijo un agente. Sin embargo, comentó que los costos operativos sí han aumentado. "La competencia entre suplidores de servicios y equipos, fuera de la Autoridad del Canal, es aún más evidente. Algunos agentes han disminuido sus tarifas simplemente para obtener más cuentas, lo que resulta en recortes de su salario".



Campeones

El equipo de la División de Electricidad de la ACP obtuvo el primer lugar en la Liga Empresarial de Bola Suave Copa BellSouth. Los equipos participantes fueron: Banco Sudameris, Felipe Motta, Arango Software, la Embajada de los Estados Unidos, BellSouth, la División de Contabilidad de la ACP, Cagsa, Fundación Panamá y Solusoft.



Secuencia fotográfica de la última voladura del ensanche del Corte Culebra, que se realizó el pasado 4 de julio.

Inversiones por mil millones de balboas

Modernizando y mejorando el Canal de Panamá

Por Julieta Rovi

El Programa de Modernización y Mejoras del Canal de Panamá tiene entre sus más importantes componentes el ensanche del Corte Culebra, la modernización de las maquinarias de las esclusas y sus controles, la adquisición de nuevos remolcadores y locomotoras, la rehabilitación de los rieles de remolque, la modernización de

los sistemas informáticos y las mejoras a la red de telecomunicaciones.

El programa del Corte Culebra consiste en el ensanche de dicho tramo, de 152 metros a un mínimo de 192 metros en las rectas y hasta 222 metros en las curvas. Esto permitirá el tráfico simultáneo de dos buques de manga ancha, tipo Panamax, sin comprometer la seguridad de la

navegación. El 4 de julio se detonó la última carga de explosivos del programa de ensanche del Corte, concluyendo así en un ciento por ciento el programa de perforaciones y voladuras a cielo abierto. Hasta el momento, la excavación seca se ha completado totalmente y la subacuática ha sido completada en un 99 por ciento. El proyecto total de ensanche se ha ejecutado en un 97 por ciento en cuanto al volumen. La fecha de culminación del dragado está programada para fines de diciembre, aunque la señalización del Corte continuará durante cuatro meses más, antes de empezar a hacer uso total de la ampliación del Corte.

La modernización de las maquinarias y los controles de las esclusas avanza a todo vapor. Con la nueva tecnología de controles incorporada a las nuevas maquinarias hidráulicas y extendida a los mecanismos existentes, se logrará una operación más segura y confiable por medio de controladores electrónicos robustos, fibra óptica y herramientas informáticas. En Pedro Miguel, para diciembre del 2001 se estima el inicio de pruebas de un prototipo de consola de control compuesta de monitores de pantalla plana, en la Caseta de Control. Simultáneamente, habrá estaciones de diagnóstico, estadística y auditoría remota, que serán utilizadas para el mantenimiento de toda la maquinaria de las esclusas. Con el éxito del prototipo se extenderá

esta tecnología a las demás esclusas para septiembre del 2002. Hasta la fecha, se ha convertido al sistema hidráulico la maquinaria electromecánica de 54 compuertas y faltan 26 por instalar. Además, se construyeron dos laboratorios hidráulicos, los cuales cuentan con una maquinaria hidráulica de compuerta para pruebas, ensayos y adiestramiento del personal.

En septiembre del 2002, cuando concluya este proyecto, el total de maquinarias convertidas será de 80 compuertas operativas. Paralelamente, en el 2002 se iniciará la compra de las primeras 18 maquinarias hidráulicas para el reemplazo de 116 válvulas de vástago ascendente electro-mecánicas. Seguidamente, para el año 2003, se convertirán los 12 brazos de las compuertas de paso vehicular y 20 maquinarias

hidráulicas de válvulas de vástago ascendente de las esclusas del Canal de Panamá.

Otro componente del programa, la adquisición de siete remolcadores adicionales, aumentará la flota a 24 remolcadores. En 1996, el Canal contaba con una flota de 17 remolcadores. En 1997, se añadieron dos remolcadores: *Gilberto Guardia F.* y *Cecil Haynes*. En 1998, se unió a la flota el remolcador *Cacique*.

En septiembre del 2000 se licitó la compra de dos unidades adicionales. De éstas, el *Colón* llegará a Panamá a fines de agosto y el *Coclé*, a fines de septiembre. El 3 de julio de este año se dio la orden de proceder con la construcción de dos remolcadores más, con lo cual la flota alcanzará la meta de 24 unidades para el año fiscal 2002.

El proyecto de adición de nuevas locomotoras consiste en

Rem...
Los...
más...
re...
asi...
rem...
aprox...
las...
trav...
Corte...

la com...
Ocho...
gener...
fueron...
y en ju...
varias...
tas por...
se dio...
produc...
Esta...
de ter...
con do...
de 29...
puede...
veloci...
por ho...
casi el...
de las...
ocho...
orden...
Miraf...
septie...
están p...
en abr...
ha ap...
instan...
la flo...



Maquinaria hidráulica

El proyecto de modernización de las maquinarias y los controles de las esclusas ofrecerá una operación más segura y confiable.

Fuerza laboral capacitada

Empleados aprenden sobre las nuevas maquinarias en los laboratorios de hidráulica.



Trabajos de hidrodemolición y reemplazo de rieles en las esclusas. Este proyecto permitirá adecuar las vías de remolque de las locomotoras a la

Volcador

barcos de
de 80 pies
de manga
quieren la
istencia de
volcadores
para su
imación a
esclusas y
esía en el
e Culebra.



á

mpira de 26 locomotoras.
prototipos de una nueva
ación de locomotoras
recibidas a fines de 1999
nio del 2000. Luego de
modificaciones propues-
la ACP a los fabricantes,
la orden de proceder a la
cción de las 18 restantes.
as nuevas locomotoras,
cera generación, operan
os unidades de tracción
0 caballos de fuerza, y
en remolcar a una
dad de ocho kilómetros
ora, que corresponde a
l doble de la capacidad
actuales. Las primeras
de las 18 que se
aron llegarán a
lores a fines de
mbre. Las 10 restantes
rogramadas para llegar
il del 2002. También se
robado, en primera
cia, el reemplazo total de
ta a locomotoras del

nuevo tipo.

El objetivo del proyecto de rehabilitación de rieles de remolque es remover y reemplazar los rieles y cremalleras sobre los que operan las locomotoras, con un sistema más robusto estructuralmente que pueda soportar las cargas que les impartan las nuevas locomotoras, al dar respuesta a las presentes y futuras demandas de fuerza y tolerancia. Esto se debe a que el tránsito de buques Panamax requiere que las locomotoras tengan mayor fuerza y velocidad, y éstas, a su vez, producen mayor desgaste en los rieles y las cremalleras. Este proyecto comenzó en Miraflores en el año fiscal 1997, con un prototipo de 24.38 metros. Al 20 de julio del 2001, se habían rehabilitado 2,020.21 metros en las Esclusas de Gatún, 2,227.78 metros en las Esclusas de Pedro Miguel y 1,883.05 metros en las

Esclusas de Miraflores, lo cual representa una ejecución del 37.88 por ciento del proyecto.

En cuanto a los avances en los proyectos de modernización de los sistemas informáticos, el Sistema de Control de Tráfico del Canal fue reemplazado por el Sistema Mejorado de Administración de Tráfico (SiMAT) y se le añadió la capacidad de rastreo de buques en aguas del Canal como ayuda a la navegación y control de tráfico marítimo; los subsistemas financieros por la plataforma electrónica de administración financiera ORACLE y los sistemas de Recursos Humanos, Captación de Tiempo y Planilla serán reemplazados este año por los módulos de ORACLE integrados al sistema financiero.

Además, se desarrolló el Sistema de Información Geográfico para la administración de los bienes patrimoniales del Canal, y este año se terminará la primera fase del Sistema de Soporte de Decisiones Gerenciales. Éste es un sistema de información gerencial que proveerá a los usuarios información financiera y operativa integrada, para analizar el comportamiento histórico y hacer proyecciones de los diferentes servicios del Canal.

Otra parte importante del programa de modernización y mejoras del Canal de Panamá son las mejoras a la red de telecomunicaciones.

Los trabajos de rehabilitación del sistema de ductos transísmicos, programados

Prototipo de locomotora



Cortesía de la División de Esclusas

Del diseño a la realidad

Estas nuevas locomotoras, de tercera generación, operan con dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza, y pueden remolcar a una velocidad de ocho kilómetros por hora.



Esclusas del Canal

demanda futuras de fuerza y tolerancia.

para concluir en septiembre del 2001, junto con la adquisición e instalación de un cable de fibra óptica, fortalecen la infraestructura subterránea de la red de telecomunicaciones del Canal.

Estos proyectos, valorados en B/7.9 millones, permitirán al Canal contar con velocidades de transmisión y ancho de banda suficiente para integrar servicios de vídeo, voz y datos a lo largo de las principales instalaciones del Canal, desde el Pacífico hasta el Atlántico.

Este programa de inversiones permitirá a la ACP continuar satisfaciendo con seguridad y eficiencia la demanda proyectada de tráfico a mediano plazo, brindando así mayores beneficios a los usuarios del Canal y a la República de Panamá.



Excavaciones del ducto transísmico

Con este proyecto se fortalece la infraestructura subterránea de la red de telecomunicaciones.

Compromiso con la calidad

Logros del Canal en cuanto a la certificación ISO 9001

8

El 15 de mayo, luego de completar la auditoría de certificación, la empresa internacional Det Norske Veritas (DNV) otorgó la certificación internacional ISO 9001 a dos importantes dependencias de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Esta importante certificación internacional reconoce la calidad de los servicios que brinda el Canal a sus clientes y usuarios, al tiempo que reitera el compromiso de continuar operando para satisfacer las necesidades y expectativas de sus clientes. Con esta certificación la empresa se comprometió a brindar un servicio expedito, seguro, confiable y competitivo.

La certificación abarca al Departamento de Operaciones Marítimas, eje del funcionamiento del Canal de Panamá, y a la División de Capacitación y Desarrollo del Departamento de Recursos Humanos, encargada de la preparación y adiestramiento del personal que opera y mantiene la vía. Estas dos dependencias aglutinan unos 5,200 empleados, lo que representa casi el 60 por ciento de la fuerza laboral del Canal de Panamá.

El esfuerzo por obtener la certificación ISO 9001 se inició en 1999 con la capacitación de aquellos empleados que participarían en el desarrollo e implementación del

sistema de calidad. El proceso incluyó elaborar toda la documentación del sistema, siguiendo los requisitos de la norma ISO; desarrollar el manual de calidad; redactar cientos de procedimientos, instrucciones de trabajo, formularios, registros e informes, y orientar y capacitar a todos los empleados involucrados en la certificación. Para este monu-



mental proyecto la ACP también contó con la asesoría de la empresa STAT-A-MATRIX (Grupo SAM), con amplia experiencia en procesos de certificación ISO, para guiarla con relación a los diversos requisitos de la norma ISO. La auditoría de certificación por parte de la empresa DNV se llevó a cabo del 26 al 30 de marzo del año en curso.

El Canal de Panamá es el área

geográfica más grande certificada por ISO, además de ser la única "maravilla del mundo" sometida a este proceso, según explicó Alan Marash, presidente de la empresa Stat-A-Matrix.

"El esfuerzo de certificación ISO 9001 es un gran logro, producto directo del compromiso de todos los empleados involucrados, quienes conscientes de la importancia de este proceso, pusieron todo su empeño en capacitarse y cumplir con las intensas exigencias de la norma en el diario desempeño de sus funciones y tareas", aseguró el director del Departamento de Operaciones Marítimas, Jorge L. Quijano. "Estamos convencidos de que la calidad del servicio que brindamos depende de cada uno de nosotros y nos hemos embarcado en un programa estratégico de mejora continua que cada día agregará más valor a los servicios que proporcionamos a nuestros clientes", agregó Quijano, quien además es el presidente del Comité Ejecutivo ISO 9001 de las dependencias certificadas y ha sido el responsable de este esfuerzo durante los últimos dos años.

Esta certificación permite a la empresa canalera brindar más confianza a sus clientes, al tener procesos bien definidos y documentados para planificar y controlar la calidad de los servicios que presta, lo que caracteriza al Ca-

nal de Panamá como una corporación con estándares de clase mundial. También promueve una mejor comunicación con los clientes, en cuanto a posibles desmejoramientos en la calidad del servicio y se enfoca en la utilización de los recursos, con el consiguiente aumento en la eficiencia. Todo esto facilita y está dirigido al cumplimiento del mandato constitucional de rentabilidad y de contribución con el desarrollo y progreso de nuestro país.

ISO 9000 contiene una serie de estándares internacionales voluntarios que han servido como método para establecer y mantener un sistema de administración de calidad para organizaciones involucradas en la manufactura de productos y para proveedores de servicios. Las entidades certificadas de la ACP utilizan la norma ISO 9001, que exige la revisión y mejora continua de todos los procedimientos utilizados.

"Esta norma nos da un método para asegurar que el trabajo se realice siempre de la misma manera en que fue establecido, lo cual ayuda a reducir fallas", explicó Quijano. "Al mismo tiempo, la norma nos obliga a reexaminar nuestros procesos de trabajo regularmente, a fin de resolver irregularidades y mejorar aun lo que ya estamos haciendo bien", agregó.

Det Norske Veritas, empresa encargada de la auditoría y certificación final, es una firma independiente de auditores, acreditada en 22 países para certificar la calidad de los sistemas que se utilizan bajo la norma ISO 9000. Fundada en 1864, DNV cuenta con un total de 5,500 empleados, altamente capacitados, en las 300 oficinas que posee en 100 países alrededor del mundo, y ha certificado cerca de 33,000 compañías. DNV también establece los reglamentos y las pautas para la clasificación de barcos, plataformas móviles operadas en alta mar y otras estructuras flotantes marítimas. En esta actividad se ha colocado entre las tres primeras del mundo, y es reconocida como el líder en la certificación de sistemas de manejo de calidad y seguridad bajo la norma ISO 9000 de compañías marítimas.

Cumplida esta certificación, DNV auditará cada seis meses las entidades certificadas de la ACP de manera que se asegure el cumplimiento con los requisitos de la norma. Paulatinamente, otras dependencias de la ACP iniciarán sus procesos individuales para lograr la certificación ISO 9000, y de esta manera toda la empresa canalera operará bajo procesos de la más alta y rigurosa calidad internacional.

Institutores reforestan las riberas del Canal

Un grupo de 700 estudiantes graduandos del programa de Servicio Social del Instituto Nacional participaron el pasado 27 de julio en una actividad de reforestación en la bordada noreste del Corte Culebra del Canal de Panamá, en la cual estuvieron presentes altos funcionarios de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), del Instituto Nacional y de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Acompañados de algunos profesores, los estudiantes sembraron más de 1,400 plántones de árboles de especies nativas en el área del Corte Culebra.

Luis A. Alvarado K., gerente de la División de Medio Ambiente de la ACP, le dio la bienvenida al grupo, agradeciéndoles su participación en la actividad en pro de la conservación del medio ambiente, especialmente de la cuenca del Canal. Por su parte, Ricardo Anguizola, administrador general de la ANAM, mostró su complacencia por la iniciativa de los estudiantes, a la vez que recalco la importancia de la actividad y su trascendencia histórica.

Por parte del Instituto Nacional, hicieron uso de la palabra la vicerrectora, Noris de Porras y un representante de los estudiantes, quienes agradecieron el apoyo de la ANAM y de la ACP y se comprometieron a conservar el medio ambiente y la Cuenca del Canal de Panamá. Con esta actividad culminó la Semana de Servicio Social del Instituto Nacional, dedicada al medio ambiente y que contó con el apoyo de la ANAM y la ACP.



Reforestan el Corte

Estudiantes graduandos del programa de Servicio Social del Instituto Nacional participaron el pasado 27 de julio en una actividad de reforestación en la bordada noreste del Corte Culebra.

Foto por Néstor Ayala

Inician programa de reforestación en la Cuenca del Canal

... viene de la página 1

Este programa de reforestación se desarrolla en las comunidades de La Conga, Ciri Grande, Cirito Arriba, Peñas Blancas y La Florida, distrito de Capira, y en las comunidades del Lago Ahjuela tales como, San Vicente de Tranquilla, Quebrada Ancha, San Juan de Pequení y Monocongo, distrito de Chilibre.

El objetivo de este programa es la reforestación en la Cuenca del Canal a través de la protección de las zonas circundantes al nacimiento de los cauces naturales de agua,



Trabajo en conjunto

La División de Administración del Medio Ambiente de la ACP y la Unión Campesina Capireña participan en la siembra de plántones.

Foto por Marco González

especies nativas, manejado por las mujeres de la comunidad, quienes manifestaron a la ACP su satisfacción por la oportunidad de trabajar en la preparación y mantenimiento de los viveros del proyecto. La inauguración del proyecto se inició con una ceremonia que incluyó intervenciones de miembros de la UCC, del reverendo del área, Padre Francisco Heinen, de ANCON y de la ACP.

El gerente de la División de Administración del Medio Ambiente de la ACP, Luis A. Alvarado K., resaltó la participación y dedicación de los campesinos en esta actividad y agradeció a la comunidad su compromiso de conservar el medio ambiente y la Cuenca del Canal, reiterando el apoyo de la ACP en la promoción del desarrollo sostenible de la región.

de las áreas adyacentes a lagos, lagunas, ríos y quebradas, y la implementación de una producción económica sostenible para grupos comunitarios residentes en la Cuenca. De esta manera, se capacita a los moradores en actividades relacionadas con la reforestación y técnicas de producción sostenible. La actividad en La Conga inició con un recorrido por el vivero de plántones de



Educando a la comunidad

Foto por Marco González

Mario Him, de la División de Administración del Medio Ambiente, entrega información del Canal a los jóvenes moradores de la Cuenca.

Formularios de actualización de datos están disponibles

Los empleados de las oficinas administrativas de las diferentes unidades entregarán a empleados de la ACP un formulario de actualización de datos. Este formulario tiene como propósito facilitarle a los empleados el proceso de actualizar sus datos personales, al igual que brindarles la oportunidad de documentar información sobre sus conocimientos, destrezas, habilidades y experiencia laboral que pueda ser considerada cuando los mismos soliciten para vacantes anunciadas.

Empleados del Departamento de Recursos Humanos visitarán las diferentes unidades en los sectores Atlántico y Pacífico, el 16 y 17 de agosto del 2001, para brindar asesoría y responder preguntas a los empleados que decidan actualizar sus datos.

Completar dicho formulario es totalmente voluntario. Sin embargo, aquellos empleados que deseen actualizar sus datos y así mantener sus archivos al día en el Departamento de Recursos Humanos, deben devolver el formulario firmado al oficial administrativo de su división a más tardar el miércoles 22 de agosto del 2001. De igual forma, los formularios se pueden enviar a la Sección de Contratación y Colocación (HROE) en un sobre sellado. Si tiene alguna pregunta con relación a este formulario, sírvase llame al 272-3583. A continuación, vea dos ejemplos de distintas partes del formulario lleno.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ
FORMULARIO DE ACTUALIZACIÓN DE DATOS

Este formulario tiene como propósito facilitar el proceso de actualizar sus datos personales, al igual que brindarle la oportunidad de documentar información sobre sus conocimientos, destrezas, habilidades y experiencia laboral en favor de la Autoridad del Canal de Panamá que puede ser considerada cuando solicite para vacantes anunciadas. **EL COMPLETAR EL FORMULARIO ES OBLIGATORIO PARA TODOS LOS EMPLEADOS.** Se deberá completar el mismo, la oportunidad que le ofrecemos que lo devuelva al oficial administrativo de su división a más tardar el 16 de agosto de 2001. Si usted no desea actualizar sus datos que podrá solicitar al **SECRETARÍA DE RECURSOS HUMANOS**. Sírvase llevar a la Sección de Contratación y Colocación al 212-2884 de tener alguna pregunta con relación a este formulario. LE SOLICITAMOS QUE ENTREGUE ESTE FORMULARIO CON TODA SU CORTESÍA Y LETRAS APERTAS LEGIBLES.

1. DATOS PERSONALES
Nombre: PEREZ, GONZALEZ, DOMINGO, ANTONIO número de: 333383
Dirección residencial: LOS COLUMBIOS AZULES, CALLE ANTOLOA, CASA # 29
Dirección Postal: ARRIBA 20333, ZONA 8
Comunidad: ARRIBA Distrito: ARRIBA Provincia: PANAMÁ
Teléfono residencial: 292-3111 Celular: 686-8666 Correo electrónico personal: AGROTON@A.C.P.
Sexo: Masculino Estado civil: Soltero Casado Viudo Tipo de sangre: A+ B+ O+ O-
Punto de contacto sucesor de emergencia: MARIA DE PEREZ 992-9199 Capira
Nombre y apellido de sus dependientes (Indique su edad y su sexo) Fecha de nacimiento (Día/Mes/Año) Parentesco
1. Maria de Perez 21-julio-1985 Esposa
2. Maximo Perez 2-Agosto-1910 Hijo

Borrador

¿Sabe nadar? Sí No
Mensaje/llamada: 40 palabras por minuto con 3 errores. Telegrafía: palabras por minuto con errores
Indique sus conocimientos del idioma inglés. Usar: No sé Con dificultad Bien Excelente
Escribir: No sé Con dificultad Bien Excelente
Hablar: No sé Con dificultad Bien Excelente
Indique cualquier otro idioma que domine fluidamente además del inglés o español: Francés
Indique las aplicaciones para microcomputadoras y los programas para administrar bases de datos y redes en las cuales posee experiencia:
 Microsoft Word Visio Lotus Administración de Ficheros HT
 Microsoft Excel Oracle (programación) Administración de Ficheros Novell
 Microsoft PowerPoint Java (programación) Metatracker (programación)
 Microsoft Project HTML (programación) Metatracker (OS Environment, MS)
 Microsoft Publisher Visual Basic (programación) Databases and Informs
 Microsoft Access Visual Fox Otro:
 AutoCAD Developer Otro:
 Corel Draw Designer Otro:
Indique las habilidades que posee: Borrador
Indique las habilidades que desea adquirir: Borrador
De lo siguiente lista: Alineación Aislamiento Aprender Capacitación Controlador de programación lógica Elementos Electrónica Estructuras Hábitat Hoja de vida Instalación de tuberías Mecánica Neumática Operación de grúas

Historia de la construcción de las esclusas del Canal

10

Esta adaptación, elaborada por Aurora S. de Mora, fue tomada del libro "A History of the Panama Canal, from Construction Days to the Present", por Nan S. Chang.

Para muchos, la construcción de las esclusas fue lo más interesante en cuanto a la hazaña del esfuerzo estadounidense. El triunfo estructural en todas sus dimensiones, en el mecanismo y el ingenioso control incorporado en su diseño, sobrepasaban cualquier estructura similar en el mundo. Como siempre se decía, las esclusas son los poderosos portales de la vía acuática en Panamá.

El construir algo tan grande como las esclusas de concreto en Panamá fue un reto sin precedentes, debido al clima donde todo, incluido el concreto, podría deshacerse. Construir las esclusas tomó cuatro años, desde el momento en que la primera loza de concreto fue colocada en las Esclusas de Gatún, el 24 de agosto de 1909.

Originalmente se pensó en construir las Esclusas de Miraflores en el área de Cerro Sosa, pero debido a la pobre condición de este terreno, la ubicación de la represa y el juego de esclusas fue cambiado al lugar actual, ya que éste ofrecía una formación más estable para una represa y en parte porque ofrecía mayor protección en caso de bombardeo desde el mar. El plan original para las Esclusas de Pedro Miguel no fue alterado.

Los tres juegos de esclusas del Canal tienen dos vías cada uno para acomodar el tráfico en ambas direcciones. Las esclusas en ambos lados del Istmo elevan las naves entre el nivel del mar y el del Lago Gatún. Las Esclusas de Gatún, en el Atlántico, tiene tres pares de cámaras; y, en el sector Pacífico, la de Pedro Miguel, uno, y dos pares la de Miraflores. Todas las cámaras de las esclusas tienen las mismas dimensiones, de 33.5 metros de

ancho por 305 metros de largo.

Excepto por las Esclusas inferiores de Miraflores, cada cámara de esclusa tiene su propio juego de compuertas intermedias, y su objetivo es acomodar los barcos por una cámara de 182.9 metros o menos y de esta manera ahorrar agua.

La anchura original de las cámaras de las esclusas fue cambiada de 28.9 a 33.5 metros para satisfacer las necesidades de la Armada de los Estados Unidos.

Ninguna otra fuerza, más que la fuerza de gravedad, es requerida para elevar o bajar el nivel del agua en las esclusas (así como los barcos que están en tránsito). El agua se hace entrar o salir a través de túneles gigantes, o alcantarillas, que se deslizan a lo largo de los muros centrales y laterales de las esclusas con 5.5 metros de diámetro.

Se puede decir que el Canal fue finalizado cuando se concluyó la



Construcción de la Esclusa de Pedro Miguel, 1911

El reto técnico de las compuertas estaba en su ingeniería mecánica, en el diseño y la manufactura de todos los aparatos necesarios para hacerlos abrir y cerrar.

Los constructores del Canal tomaron extraordinarias precauciones para proteger las compuertas de las esclusas de algún daño que podría permitir que el agua del lago saliese hacia el mar, porque esto sería lo que podría pasar ya que el lago Gatún está a 26 metros sobre el nivel del mar y el Lago Miraflores a 16.5 metros sobre el nivel del mar.

El diseño y la ingeniería de las esclusas se le atribuyen a tres grandes hombres: el Teniente Coronel Harry Hodges y dos excepcionales civiles, Edward Schildhauer y Henry Goldmark.

construcción de las esclusas. Las esclusas del Pacífico se finalizaron primero, la única esclusa de Pedro Miguel en 1911; Miraflores en mayo 1913, y la última plancha de concreto fue colocada en Gatún el 31 de mayo de 1913.

Los cambios de ubicación de esclusas, ensanche de las cámaras y otros cambios en el plan original, aumentaron el costo estimado del Canal en \$36,500,000.

En 1909, la Comisión Ístmica entregó un presupuesto total de \$375,000,000, que incluía los \$40,000,000 pagados a la compañía francesa y \$10,000,000 pagados a Panamá. El costo final se ajustó a esta cifra y el Canal fue inaugurado casi cinco meses antes de la fecha señalada, que había sido el primero de enero de 1915.

Cursos de septiembre

Envíe el formulario electrónico 2827 vía E-mail a HRTE-NOM o al fax 272-3245. Para mayor información, llame al 272-4167.

Curso	Fecha	Hora	Lugar
Técnicas para dar instrucciones en el trabajo (6100)	3-4/9	8-4	704
Manejo de personal dirigido a supervisores: Programas de asistencia al empleado (6035)	10/9	8-4	704
Desarrollo de la supervisión: Liderazgo situacional (6034)	13/9	8-4	704
Herramientas básicas para el mejoramiento de la calidad (8664)	13/9	8-12	Gatún
Clima laboral creativo (8251)	17/9	8-12	704
	4/9	8-12	Gatún
	19/9	8-12	704
Cómo manejar conflictos (0444)	5/9	8-12	Gatún
	26/9	8-12	704
Técnicas para el mejoramiento de la competencia lectora (8535)	10-11/9	8-4	704
Comunicación efectiva: La clave del éxito (6032)	12/9	8-12	704
	18/9	8-12	Gatún
Profesionalismo en la oficina (8420)	14/9	8-12	704
Atención al cliente por teléfono (0623)	18/9	8-12	704
Administración de archivos (6716)	20/9	8-4	702
Resolución de problemas (8250)	21/9	8-4	704
Mi responsabilidad en el trabajo de equipo (6021)	24/9	8-12	704
Orientación para empleados nuevos (0581)	24/9	8-4	704
Planificación de la jubilación (6704)	27/9	8-4	704
Manejo de la conducta humana (8666)	28/9	8-4	704

CURSOS DE COMPUTADORAS

Envíe el formulario electrónico 2827 vía E-mail a HRTE-MIC o al fax 272-7607. Para mayor información, llame al 272-7448.

Introducción a microcomputadoras (6637)	3/9	8-12	701
Windows: Introducción (8350)	4/9	8-4	701
Word: Introducción (8340)	6/9	8-4	701
Outlook: Introducción al correo electrónico (8406)	7/9	8-4	701
Excel: Introducción (8351)	10/9	8-4	701
Excel: Gráficas (8428)	11/9	8-12	701
Access: Introducción (8434)	13-14/9	8-4	701
	24-25/9	8-4	Gatún
PowerPoint: Introducción (8433)	20/9	8-4	701
Internet: Introducción (8538)	27/9	8-12	701
Oracle: Cuentas por pagar (8794)	17-18/9	8-4	701
Oracle: Aprobación de compras (8778)	21/9	8-12	701
Oracle: Consultas y reportes (8789)	24/9	8-12	701
Oracle: Entrada de tiempo en contabilidad por proyectos (8832)	25/9	8-4	701
Oracle: Transferencia de costos y tarifas internas (8942)	26/9	8-12	701

Tome nota

Del 25 al 28 de octubre, se celebrará la primera "Feria del Agua de Centroamérica y el Caribe" en el Centro de Convenciones del Hotel Panamá. Las actividades a realizarse incluyen la primera Cumbre de Ministros de Ambiente de Centroamérica y el Caribe; la primera Cumbre de Presidentes de las Comisiones de Ambiente de los Parlamentos de Centroamérica y el Caribe; la cuarta Cumbre de Información sobre el Agua/WIS4; el Simposio Agua, Clima y Salud; el Foro sobre Manejo Integrado de Recursos Hídricos: Perspectivas para el Siglo XXI, y la Exposición Comercial Agua 2001.

Para más información, escriba un correo electrónico a info@feriadelagua.org, o consulte el sitio <http://www.feriadelagua.org>.

Vacantes

Para hacer solicitud, presente el Formulario 443, "Solicitud de Traslado", a más tardar el próximo viernes a la Sección de Contratación y Colocación, Edificio 366, Ancón.

Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto.

Para algunos puestos de series con intervalos de un grado donde no existe un puesto en la línea de ascenso normal, los empleados permanentes podrán calificar con un mínimo de un año de experiencia especializada en el primer o segundo nivel inmediatamente inferior.

Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

Las pruebas de que el solicitante reúne los requisitos específicos del puesto (como saber nadar y tener licencia de conducir), deben archivarse en el Expediente Oficial de Personal o adjuntarse al Formulario 443.

Los salarios citados son los salarios mínimos y máximos por hora, correspondientes a los grados de las vacantes anunciadas. Los empleados seleccionados serán colocados en el escalón, grado y salario básico correspondientes de conformidad con los reglamentos.

Los solicitantes podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (Edificio 38, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Contratación y Colocación al 272-3583.

Ascenso o asignación temporal (que no exceda un año)	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Ingeniero industrial, NM-9/12 ^{1,2} (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar).	B/.15.13/28.52	Recursos de Tránsito	P	1
Ascenso temporal (que no exceda seis meses)				
Especialista en clasificación de puestos, NM-11 ¹ (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.18.30/23.80	Operaciones de Recursos Humanos	P	1
Anuncio abierto y continuo / ascenso temporal, traslado temporal y asignación temporal (que no exceda un año)				
Secretaria (E/O), NM-6 ^{1,3} (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés. Estenografía 80 ppm).	B/.11.13/14.47	Adm. de Bienes Patrimoniales	P	1
Especialista en administración de inventarios, NM-7/9 ^{1,3} (Requiere saber hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/19.67	Transporte Terrestre y Almacenes	P	2

Nota aclaratoria:

En la publicación de vacantes anunciadas en El Faro del viernes 27 de julio, inadvertidamente se omitieron los siguientes encabezados: **Anuncio abierto y continuo** para el puesto ubicado en la unidad de contratos, **Anuncio abierto y continuo / ascenso temporal** para el resto de las vacantes. La fecha de cierre para esta publicación ha sido extendida hasta el 17 de agosto de 2001. Aquellos que entregaron una solicitud en respuesta al anuncio anterior, no tendrán que solicitar nuevamente.

¹ De utilizarse este anuncio para llenar la vacante anunciada, sólo se considerará a los candidatos que sean empleados permanentes de la Autoridad del Canal de Panamá con estatus de carrera o de carrera condicional.

² Se realizará más de una selección para esta oportunidad. El período de relevo de un año se dividirá entre los empleados seleccionados.

³ La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 17 de agosto del 2001. Las solicitudes que se reciban después de esta fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 15 de febrero del 2002. Los empleados que se determine que son idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determine que no son idóneos deberán entregar otra solicitud para la siguiente fecha de aceptación. [De acuerdo al Contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales]

El régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá se fundamenta en los principios de méritos e igualdad de oportunidades.

El Canal en Imágenes



11

Grúas

Foto por Jaime Espino

Esta foto muestra dos grúas en las Esclusas de Miraflores. Fue tomada por Jaime Espino, supervisor de computas y válvulas de la División de Esclusas para el concurso "El Canal en Imágenes". Se les recuerda que "El Faro" está aceptando fotografías de diversos aspectos de la operación del Canal. Los interesados deben enviar sus fotografías a la División de Comunicación, Edificio de la Administración, oficina 103 o por correo electrónico a AEP-ED.

Clasificados

Se vende

Mini van Nissan Quest, 1996, automático, rines, sunroof, cambiador de CD, frenos hidráulicos, doble a/a, B/. 11,750. 269-1651, 672-3462.

Toyota 4-Runner, 1999, 3.0 turbo diesel, equipo de sonido, rines, B/. 24,500. 269-1651, 616-0806.

Tabla de surf Billabong 6'2", B/. 150. 226-4081.

Bienes raíces

Se vende/alquila apartamento en El Cangrejo, 2 rec., 2 baños, c/b/e, piso 8, hermosa vista, calentador de agua, elevador, conserje, seguridad, tanque de agua, piscina, B/. 530 (alquiler), B/. 68,000 (venta) negociables. 264-5448, 613-5782.

Se vende apartamento, Condominio Tabasará, 240 m², piso 1, 3 rec., 2 baños, estudio, terraza, B/. 132,000 negociables. 269-1651, 672-3462.

Se vende residencia en Los Sauces, 204 m², cerca de la Ave.

12 de octubre, calle sin salida, 3 rec., 2 baños, sala, comedor, cocina, lavandería, terraza frontal, garaje techado para 2 carros, calentador de agua, B/. 62,500. 224-3693, 224-7091.

Se vende residencia en Brisas del Golf, 3 rec., 2 baños (1 tina), garaje techado, portero eléctrico, acabados de lujo en toda la casa. 636-1817, 266-0141.

Se vende residencia en Las Cumbres, 3 rec., 2 baños con azulejos hasta el techo, 1 baño para visitas, sala/comedor, cocina, lavandería, 2 terrazas, garaje techado para 2 carros y patio cercado con verjas de hierro en el frente. Hipoteca pagada, B/. 45,000 (avaluada en B/. 59,000). 268-3654, después de las 5:30 p.m.

Se vende terreno en Altos de Cerro Azul, lote 71, sector de Centinela, 1,640 m², B/. 24,900 negociables. 631-0281.

Se vende terreno en Calzada Larga, Chilibre, 7.1 hectáreas. 226-0897.

INDICADORES DEL CANAL



Tráfico e Ingresos por Peajes del Canal Julio 1-31, 2001

	Real		Presupuesto		AF 2001 ^[b] del año a la fecha	
	Real	Presupuesto	Real	Presupuesto	Real	Presupuesto
Tránsitos:						
Alto Calado ^[a]	945	1,077	10,323	11,012		
Promedio Diario	30.5	34.7	34.0	36.2		
80' o más de manga	59.7%	61.7%	57.4%	59.5%		
100' o más de manga	36.8%	34.8%	35.9%	33.7%		
Ingresos por Peajes:						
Total (millones)	B/.45.4	B/.46.6	B/.489.9	B/.490.8		
Promedio Diario (Miles)	B/.1,463.5	B/.1,504.3	B/.1,611.7	B/.1,614.5		
CP/SUAB.^[c]						
Total Tonelaje Neto (millones)	18.1	18.6	195.7	196.0		
Tonelaje Promedio por Buque (Alto Calado)	19,088	17,254	18,919	17,761		
Balboa (B/.) Promedio por tonelada	2.51	2.50	2.50	2.50		

Resumen de Tráfico e Ingresos por Peajes

Estadísticas preliminares para el mes de julio de 2001 registraron cifras por debajo de lo presupuestado tanto en los ingresos por peajes como en el número de tránsitos por el Canal. En este período, los ingresos totalizaron B/.45.4 millones, lo que representa una diferencia de aproximadamente B/.1.2 millones por debajo de los B/.46.6 millones presupuestados. Por otro lado, el tránsito de naves de alto calado por el Canal totalizó 945 tránsitos para un promedio de 30.5 buques diarios, reflejando 132 tránsitos menos que los 1,077 estimados en el presupuesto, con promedio de 34.7 barcos por día.

Los buques tipo Panamax registraron 348 tránsitos por la vía acuática, siendo un 36.8 por ciento del total de tránsitos de naves de alto calado. Esto significó una diferencia de 27 barcos por debajo de los 375 tránsitos estimados o el 34.8 por ciento del total de naves de alto calado presupuestado.

Del primero de octubre del 2000 hasta el 31 de julio del 2001, los ingresos por peajes acumulados totalizaron B/.489.9 millones, unos B/.900 mil por debajo de los B/.490.8 millones presupuestados. En este mismo período, los buques de alto calado totalizaron 10,323 tránsitos para un promedio de 34.0 naves por día, lo que significó una diferencia de 689 tránsitos menos que los 11,012 estimados en el presupuesto para 36.2 tránsitos diarios.

[a] Se refiere a aquellos buques cuyos peajes son calculados de acuerdo al Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), según el nuevo criterio de clasificación de Embarcaciones Mayores. Excluye las embarcaciones pequeñas que pagan peajes basados en una escala de tarifas mínimas en función de su eslora.

[b] El Año Fiscal 2001 de la Autoridad del Canal empieza a regir del 1 de octubre de 2000 al 30 de septiembre de 2001.

[c] CP/SUAB: El Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá es el sistema que utiliza la ACP para calcular los peajes de los buques, basado en el Convenio Internacional de Arqueo sobre Buques de 1969. Es un método uniforme para la medición de los buques, aplicando una fórmula matemática sobre el volumen o capacidad de carga de la nave.



30 y 40 años de servicio al Canal

Foto por Armando De Gracia

Los empleados canaleros que recientemente cumplieron 30 y 40 años de servicio al Canal posan con sus certificados que recibieron de manos de sus respectivos directores. Desde la izquierda están William H.M. Brunner, Wabverson J. Mascoll, Cecilia S. de Cham, Brian C. Plaisance, Clement S. McFarlane, Errol C. Seales, Federico A. Cockburn, Ana María Troitiño, Ricardo A. Manning (atrás), Alberto Marín, Agustín Delgado, Eduardo L. Collins y Luis F. Shannon. Durante esta ceremonia estuvo presente el subadministrador, Ricaurte Vásquez M., quien entregó el certificado al Sr. McFarlane por sus 40 años de servicio a la vía acuática.



Tome nota

- La Cooperativa de Ahorro y Crédito EDIOACC, R.L. participará en el próximo Día de la Familia Canalera de la Autoridad del Canal, a celebrarse el 26 de agosto. EDIOACC, R.L. dará a conocer las ventajas de los asociados, actualizará sus datos, pedirá información sobre sus cuentas, abrirá cuentas de ahorros y aquellos interesados podrán ingresar a la Cooperativa EDIOACC, R.L. Además de esto, habrá premios y regalos para aquellos que visiten el pabellón.

- Como parte de la celebración del 87 aniversario del Canal de Panamá, a partir del miércoles primero de agosto, se transmitirá el programa "El Canal al Día" en Canal 5-FETV, de lunes a viernes durante todo el mes de agosto, de 9 a 9:30 a.m. "El Canal al Día" es una producción de la División de Comunicación Corporativa. Los invitamos muy cordialmente a sintonizar o grabar estas entregas especiales que marcarán 87 años de excelencia y dedicación de los empleados canaleros.

- La Asociación Nacional de Conciertos anuncia una noche excepcional con la muy virtuosa y reconocida Orquesta de Cámara de la Unión Europea, el 21 de agosto, a las 8 p.m., en el Teatro La Huaca, ATLAPA. Presentará obras de Sweeney, Mozart, Vivaldi y Grieg. Costo de los boletos, Plan 10 x10 (10 % de descuento) e individual, B/. 40; general y estudiantes, B/. 5. Reserve sus boletos con tiempo en Argosy, Allegro, Exedra Books y Lynn's Hallmark. Para mayor información, puede llamar a la Asociación Nacional de Conciertos al 214-7236, enviar correo electrónico a lvmusic@sinfo.net, o consultar el sitio www.conciertospanama.org.

- Les recordamos que el Centro de Despacho para recibir llamadas de emergencias fue transferido a la División de Protección del Canal, edificio 28, Balboa. El número para reportar emergencias continúa siendo 119 para todas las áreas de la ACP. Las líneas telefónicas directas de las estaciones son únicamente para asuntos administrativos y no para reportar emergencias, ya que el personal puede estar fuera de la estación atendiendo otros compromisos o emergencias. El Centro de Despacho tiene los recursos y procedimientos para despachar al personal desde cualquier punto dentro del área canalera.