

Revista informativa de la
Autoridad del Canal de Panamá ACP

EL CANAL Y LA TECNOLOGÍA

Preparados para el Siglo XXI y más allá

MAYO 2008



InfoCentro

Para crecer como comunidad.

Coclé

Aguadulce, Ave. Rodolfo Chiari y Ave. Alejandro Tapia, edificio Ideal
Administradora Denia Torres 997-0151

Herrera

Chitré, Edif. Nueve Mares, Ave. Pérez y calle Manuel M. Correa
Administradora Emilly Pineda 996-7634

Los Santos

Las Tablas, Ave. Rogelio Gáez.
Administradora Rita Nieto 994-0924

Guararé, Biblioteca pública, Virgilio Angulo
Administradora Estefanía Vargas 994-5543

Colón

Biblioteca Mateolturralde, calle 2da ciudad de Colón
Administradora Osiris Lan 441-4373

Darién

Agua Fría, Casa de la Cultura.
Administradora Edigna de Gutiérrez
6653-8726

Chiriquí

David, Biblioteca pública, Santiago Anguizola, Ave. Pérez Balladares
Administrador Jeremías Núñez
775-4314

Concepción, Bugaba, Biblioteca Nacional
Administradora María Lucero 770-5896

Coclé

Penonomé, Biblioteca pública, Fernando Guardia
Administrador David Saira 997-1047

Bocas del Toro

Changuinola, Gran terminal de Transporte Sincotavecop, Planta Alta, edificio 03, local 9 y 10. Ave. 17 de abril
Administrador Bidonel Díaz 758-7240

Veraguas

Santiago, calle 8va edificio Don Juan local 2 y 3.
Administrador Milton Serrano 998-3160

Panamá

Arraijan, Vista Alegre, Centro Comercial María Eugenia local 9
Administrador Luís Suárez 251-9434

Centro Comercial Los Andes, local B-42 arriba de Wendy's
Administradora Odalis Aldeano 237-7218

24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña, local G-17
Administradora Irlanda Tuñón 295-7243

Chilibre, Frente al colegio Presidente Kennedy.
Administrador Xavier Saira 216-7545

La Chorrera, Biblioteca Hortensio De Icaza
Administradores Aquiles Almanza y Ricardo Juárez 253-7646



Responde al país.

ampliación



ambiente



travesía



abordaje

ambiente pág.5-6-7

Una década de reforestación.

abordaje pág.19-20

La Bastilla intenta volver a la ruta.

ampliación pág.8-9

Presentación del Sexto Informe

compás pág.21-22-23

No se le puede perder el paso a la industria marítima.

tecnología pág.10-11

Con casi un siglo de vida y no se detiene.

reseña pág.24-25

Las noticias de la vía interoceánica.

brújula pág.12

La opinión del mayor usuario del Canal.

travesía pág.17-18

Sobrevuelo transistmico por una gran causa.

trayectoria pág.26

Date una oportunidad laboral.

EL FARO

Mayo 2008 - No.4

JUNTA DIRECTIVA:

Dani Kuzniecky (Presidente)

Adolfo Ahumada

Guillermo Chapman

Ricardo de la Espriella

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo A. Quirós B.

Abel Rodríguez C.

Alfredo Ramírez Jr.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

José Barrios Ng
Subadministrador



Fernán Molinos
Vicepresidente
de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
Jefe de Redacción

Fotógrafos
Armando de Gracia
Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Alejandro Caballero

Diseño y diagramación
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

AMPLIACIÓN: SEXTO INFORME AL PAÍS

Los argumentos sostenidos por la ACP en su propuesta para ampliar el Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas son sólidos en virtud de los estudios y análisis que los sustentan. Así lo confirma el sexto informe sobre los avances de dicha ampliación, presentado a los poderes Ejecutivo y Legislativo, a la Contraloría General y a la Comisión Ad-hoc que da seguimiento al proyecto.

Además de detallar los pormenores de los contratos adjudicados para llevar a cabo las primeras fases de las obras correspondientes, y de los trabajos emprendidos, el informe registra cómo la ampliación genera ya cerca de mil empleos directos a través de las empresas ganadoras de las licitaciones respectivas.

Algunos otros e importantes valores agregados de la ampliación tienen que ver con la transferencia de tecnología y la capacitación de personal panameño en la operación de modernos equipos,

llegados al país para tomar parte en labores en campo abierto. A medida que avance el programa, tanto los equipos por llegar como las exigencias para operarlos serán más complejos y, consecuentemente, el nivel de capacitación requerida.

Aún así, el aspecto más trascendente de este sexto informe, al igual que el de los anteriores, es el papel que cumple como constancia de rendición de cuentas a efecto de que la sociedad panameña constate qué se hace y cómo se hace en todo con relación al hecho de haber aprobado mayoritariamente la ampliación de la vía interoceánica. Eso explica la amplia y profusa divulgación que acompaña la presentación de tal informe, disponible en todo momento, además, a través de la dirección electrónica www.pancanal.com

Así lo exige el desarrollo de este estratégico objetivo nacional. Así responde la ACP.

En 1998, dos años antes de tomar las riendas administrativas del Canal, la ACP emprendió un programa integral para recuperar y proteger los bosques de la cuenca de la vía interoceánica. Hoy, el proyecto complementa la ampliación como muestra del balance ambiental en la construcción del tercer juego de esclusas.

LA DÉCADA VERDE





Por Myrna Iglesias

El programa abarca mucho más que planes de reforestación. Contempla la recuperación ambiental en armonía como el desarrollo de actividades humanas. Hoy la cuenta va por 622 hectáreas reforestadas, más de 680 mil árboles plantados y decenas de comunidades involucradas. El trabajo apenas comienza.

La recuperación ambiental busca la conservación de los recursos agua y suelo, a través de la reforestación y preservación de los bosques. Aquí se incluyen aquellas áreas que presentan condiciones en las cuales los bosques están ausentes, deteriorados o carecen de una cobertura vegetal adecuada.

El Departamento de Ambiente, Agua y Energía de la ACP, por intermedio de su División de Ambiente, ejecuta el programa. Naira Camacho, ingeniera agrónoma de la Sección de Manejo de Cuenca, explicó que la reforestación comunitaria tiene el objetivo de proteger los recursos hídricos en armonía con el desarrollo de las actividades humanas en la Cuenca del Canal.

La idea de la reforestación comunitaria es restaurar la cobertura protectora en zonas circundantes a las tomas de agua de acueductos rurales o de los nacimientos de los cauces naturales de agua, y a lo largo de las áreas adyacentes a ríos y quebradas, áreas de rastrojos recientes y en potreros. De esta manera se proporciona una opción productiva para las comunidades, al involucrar sistemas agroforestales con el desarrollo y mantenimiento de las plantaciones forestales de especies nativas y de especies agrícolas perennes.

En todos estos proyectos se planta una mezcla de hasta 60 especies nativas para reproducir la diversidad de la naturaleza y recuperar áreas intervenidas, cubiertas de paja blanca. "Se trata de reestablecer lo natural, por eso la utilización de mezclas de especies nativas del área como el amarillo, cedro espino, cedro amargo, caoba, roble, jacarandá, amarillo o corotú", detalló Camacho.

En los proyectos comunitarios no solo plantan árboles para protección, sino también cultivos agrícolas, como café y achiote, e incluso árboles frutales y cultivos agrícolas de subsistencia, que dejan beneficios económicos a las comunidades.

Durante la ejecución de los proyectos de reforestación las comunidades también son capacitadas a fin de involucrarlas con estas iniciativas.

Recuperación de áreas continuas

Formación de una cobertura vegetal.

Aumento de la biodiversidad.

Disminución de la erosión

Mejoras en el escurrimiento superficial.

2000



2001



2005



Plantar para el futuro

La meta es reforestar 250 hectáreas por año. El área de los proyectos es definida en colaboración con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM). En el caso de las comunidades, se selecciona con base en diagnósticos socioambientales. Son aquellas en donde la presión humana y las condiciones de calidad de aguas y otros aspectos contaminantes son más preocupantes que en otras.

Este año el programa incluye proyectos en el Parque Nacional Soberanía; en Ciudad del Árbol en Chillibre y en El Cacao, Distrito de Capira. Próximamente se realizará otro en la comunidad de Agua Salud dentro de un convenio entre el Instituto Smithsonian (STRI) y la ACP. Serían 325 hectáreas entre los cuatro proyectos y de éstas, 80 hectáreas son para agroforestería.

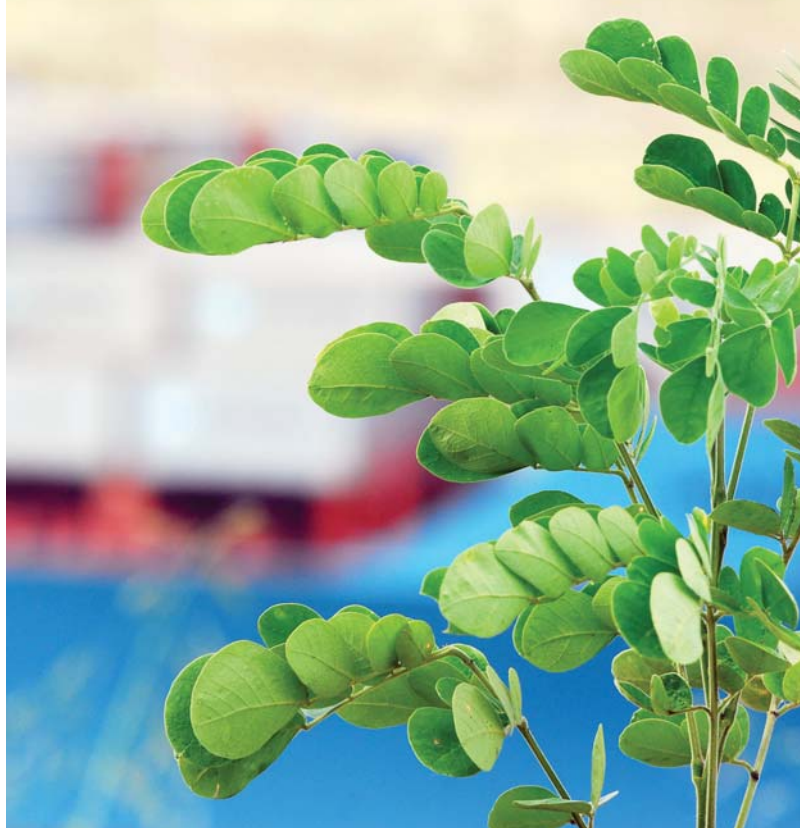
Ampliación ambientalmente responsable

Igualmente, y como parte del compromiso de la ACP en hacer que el Programa de Ampliación del Canal sea ambientalmente viable, se han adoptado las medidas de mitigación requeridas. Como parte de estas medidas, la ACP entregó a la ANAM, B/.639,285.00 en concepto de indemnización ecológica por el desmonte de cobertura vegetal que se verá afectada por los trabajos ejecutados en los dos contratos iniciales de excavación seca.

También como parte de esta compensación ecológica, la ANAM estableció como requisito la reforestación y el mantenimiento por cinco años del doble de las hectáreas de bosque afectadas. De esta manera, por la ejecución del primer contrato de excavación seca, la ACP celebró un contrato para la reforestación de 115 hectáreas en el Parque Nacional Camino de Cruces. Este contrato fue adjudicado a la empresa Geoforestal, por B/.177,150.50, y se espera que la siembra comience en junio próximo.

El segundo contrato de excavación seca contempla la reforestación de 145 hectáreas, de las cuales se ha coordinado con la ANAM la reforestación de 30 hectáreas en el Parque Nacional Altos de Campana, la cual debe comenzar en los próximos meses. Este contrato, por B/.46,500, fue adjudicado a la Sociedad Nacional para el Desarrollo de Empresas y Áreas Rurales.

Para el próximo año se planifica la reforestación de 300 hectáreas las cuales son parte de la compensación del segundo contrato de excavación seca y el resto de otros proyectos que son parte del Tercer Juego de Esclusas.



Programa de Reforestación

Recuperación y protección de la cobertura boscosa, para la conservación del recurso hídrico en armonía con las actividades.

- Recuperación ambiental de sitios intervenidos dentro de áreas protegidas y similares.
- Metodología: uso de especies nativas en una mezcla que busca reproducir la diversidad de la naturaleza. Abonamiento orgánico y químico. Manejo del sotobosque y de la regeneración natural.
- Reforestación para la protección ambiental, seguridad alimentaria y alternativas económicas.
- Mantener y asegurar la estabilidad, durabilidad, funcionamiento e integridad de los taludes a largo plazo.
- Conservación con desarrollo. Protección de fuentes de agua. Planificación de fincas. Sostenibilidad.
- Conformación de una cobertura vegetal para el control de erosión en áreas operativas del Canal.





La remoción de tierra en cerro Paraíso no se detiene.

MAR A LA VISTA



El presidente Martín Torrijos y el administrador Alberto Alemán Zubieta, durante la inspección de los trabajos.

Han transcurrido ocho meses desde el inicio oficial de la ampliación. Mucha agua ha corrido desde entonces. Más bien mucha tierra, tanta como para hacer posible que pueda verse, desde el actual nivel de los trabajos en cerro Paraíso, el cauce que seguirá la nueva vía. Las obras fueron inspeccionadas por el presidente de la República, Martín Torrijos E., con motivo de la presentación del Sexto Informe sobre los avances de los trabajos.

Por Vicente Barletta

El cerro Paraíso es por ahora el símbolo más visible de la ampliación del Canal. La reducción de su elevación marca de alguna manera los avances del proyecto, y quienes transitan con frecuencia por los alrededores de las esclusas de Pedro Miguel han podido percatarse del progreso de las obras de construcción del tercer juego de esclusas.

La explosión del 3 de septiembre del 2007 en el Cerro Paraíso quedó grabada en el calendario de la historia. Ese día el cerro registraba una elevación de 136 metros. Ocho meses después se encuentra en aproximadamente 72 metros, lo que equivale a un edificio de 21 pisos.

Durante este tiempo fueron excavados y removidos alrededor de 1.9 millones de metros cúbicos de materiales del cerro Paraíso.

El objetivo es dejar el cerro en 46 metros para el próximo año. Esta tarea requerirá de la excavación, remoción y disposición total de 7.4 millones de metros cúbicos de materiales.

El cerro Paraíso está formado principalmente de roca y arcilla. Para removerla es necesario "suavizarla". Con ese propósito se programan explosiones o voladuras similares a las del 3 de septiembre. Hasta la fecha van alrededor de 15 explosiones.

Ampliación al día

Los trabajos en el cerro Paraíso forman parte del primero de los tres contratos de construcción adjudicados dentro del Programa de Ampliación, que tal como está plasmado en el VI Informe Trimestral de Avances (www.pancanal.com/esp/ampliacion/informes/informes-trimestrales) marcha dentro de lo planificado y lo presupuestado.

Dos de los tres contratos corresponden a proyectos de excavación seca para construir el Cauce de Acceso del Pacífico (CAP) que unirá las nuevas esclusas con el Corte Culebra, mientras el tercero está relacionado con el dragado de la entrada del Canal en el Pacífico.

El informe trimestral da cuenta de la adjudicación



Un barco transita por el Canal, mientras que las maquinarias continúan su labor de remoción de tierra.

de contratos por B/.109, 024,938 hasta al 31 de marzo del 2008, aunque a este número hay que sumar B/. 177, 500,676.78 del contrato de dragado del Pacífico otorgado el pasado 1 de abril. La mano de obra para la ampliación del Canal llegará a unas 1,500 personas este año, entre las que han sido empleadas en los contratos adjudicados y los que se licitarán para su ejecución en 2008.

Excavación del Cauce de Acceso del Pacífico Fase 2

El CAP-2 fue adjudicado al consorcio mexicano Cilsa María-Minera. Desde el inicio de la ejecución del contrato el pasado 22 de marzo, la empresa lleva un adelanto de 1% con la remoción de 44,000 de los 7.5 millones de metros cúbicos de materiales contemplados dentro de su contrato.

El contratista también adelantó trabajos de limpieza y desbroce, rescate de vida silvestre, y relocalización de líneas eléctricas y de agua.

Contrato de dragado del Pacífico

Es hasta ahora el contrato de mayor monto adjudicado dentro del Programa de Ampliación del Canal.

El proyecto consiste en el ensanche a 225 metros y la profundización a 15.5 metros debajo del nivel

medio de las mareas bajas del cauce de navegación de la entrada del Pacífico, así como el dragado del nuevo acceso sur del tercer juego de esclusas, lo que implicará la remoción de 9.1 millones de metros cúbicos de materiales del fondo del mar.

Los trabajos permitirán la navegación segura y expedita de los buques pospanamax desde y hacia el nuevo juego de esclusas en el lado Pacífico. El contratista tiene programado traer a Panamá sus primeros equipos en septiembre próximo. Dentro de la ejecución del proyecto, la empresa utilizará los equipos más avanzados de la industria.

Rendición de cuentas

Desde hace unas semanas está disponible para consulta de todo el país el VI Informe Trimestral de Avances de la Ampliación, mediante el cual la ACP cumple de manera puntual con la Ley 28 de 2006.

El documento ya fue entregado a las instancias fiscalizadoras como la Asamblea Nacional, el Ejecutivo y la Contraloría General de la República, además de los miembros de la Comisión Ad-hoc creada por la Ley 28 para evaluar el proceso de contratación y ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas.

Principales contratos de construcción adjudicados

Contrato

Excavación del Cauce de Acceso del Pacífico Fase 1
Excavación del Cauce de Acceso del Pacífico Fase 2
Dragado de los Cauces de Navegación de la Entrada Pacífica

Empresa

Constructora Urbana S.A.
Cilsa Minera-María
Dredging International

Monto

B/. 41,094,000
B/. 25,489,200
B/. 177, 500,676.78

TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

A simple vista el Canal de Panamá mantiene la misma estructura de inicios del siglo pasado, cuando fue inaugurado. Sin embargo, las apariencias engañan. La vía interoceánica utiliza tecnología de punta; donde la mecánica fue reemplazada por la hidráulica y la tarjeta por el micro chip.

Por Luis Vásquez

Desde los gigantes camiones Caterpillar 785, la pala excavadora RH-120 TEREX y hasta los microchips están presentes en las operaciones diarias del Canal de Panamá y sus trabajos de ampliación.



Mónica del C. Roldán, asistente de computación de la Unidad de Informática y Tecnología, del Departamento de Operaciones.

Con el inicio de la construcción del tercer juego de esclusas, hay una intensa actividad a lo largo del Canal. Al igual que las operaciones normales de mantenimiento y seguridad, las obras de ampliación requieren del intercambio de información con las oficinas principales y del uso de equipos de computación. Esto hace necesario un sistema que permita una comunicación fluida, las 24 horas, los 365 días del año, entre los sitios de trabajo en el cauce y las instalaciones en tierra.

Entre esas necesidades de comunicación destacan los trabajos de profundización del cauce de navegación, ya que cada vez que la draga termina su labor en un determinado sector, hay que verificar el trabajo hecho. Una labor nada fácil, si se toma en cuenta que debido a la turbiedad del agua, es imposible ver el fondo a simple vista. Allí entra a operar el equipo de hidrografía, con equipo especializado para determinar, mediante mediciones, si la draga puede ser movida a otro sector o continuar su trabajo en esa área.

La interpretación de estas mediciones requiere del uso de equipos de cómputo que están en tierra, ya que una comunicación rápida y confiable permite que la draga, y demás equipos flotantes asociados, hagan las correcciones necesarias, minimizando el costo de reposicionarse, lo que a su vez contribuye a mantener los proyectos avanzando, a tiempo y dentro del presupuesto.

Jorge Ruiz, de la División de Tecnología, es el responsable de implementar el novedoso

sistema de comunicación inalámbrica WiMax --Worldwide Interoperability for Microwave Access-- en áreas de trabajo de difícil acceso en las diferentes unidades operativas del Canal.

Ruiz explicó que el programa se desarrollará en dos etapas. La primera inició con la instalación de la nueva red inalámbrica 802.16d, para aplicaciones fijas y portátiles. Con este sistema, el usuario portátil inicia y termina su comunicación en un lugar fijo, pero puede cambiar de posición en las áreas de cobertura de la red. En esta fase, el proyecto cubrirá las áreas principales de trabajo incluyendo el puerto de Cristóbal en Colón, partes del lago Gatún, el Corte Culebra y la entrada Pacífica del Canal. Los primeros equipos entrarán en operación a partir de este mes y el proyecto debe estar completado en septiembre de este año.

La segunda fase será la instalación del equipo WiMax 802.16e, para aplicaciones móviles, tipo celular, que proveerá de comunicación ininterrumpida mientras el usuario viaja en un vehículo con velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora a grandes distancias. Según Ruiz, esta segunda etapa estará completada en septiembre de 2009.

Una vez instalada toda la red, las unidades operativas del Canal podrán conectarse a su red de telecomunicaciones, facilitando el acceso a los sistemas de información, tales como correo electrónico, compra de repuestos, planilla, seguridad, procesamiento de datos, Internet, bases de datos Oracle y señales de video.

Cualquier usuario dotado de una computadora portátil podrá acceder, en cualquier momento y en el lugar de trabajo que se encuentre, al sistema de la ACP; mantener comunicación fluida con la unidad que lo desee, incluyendo telefónica, vía Internet, ya sea a través del sistema portátil, o bien del sistema móvil. Este último será de gran apoyo para los operadores de lanchas, barcasas o remolcadores.

¿Por Qué WiMax?

El proyecto de instalación de la red inalámbrica WiMax nace de la necesidad de mantener una comunicación permanente las áreas de trabajo de difícil acceso del Canal de Panamá, como las dragas, remolcadores, barcasas y lanchas, así como con los demás centros de trabajo de la ACP.

En esa constante búsqueda del mejor sistema, la división tecnológica se decidió a utilizar tecnología WiMax por su largo alcance, gran capacidad y confiabilidad, sobre todo, tras largas y exitosas pruebas, explicó Ruiz.

El WiMax es tecnología de punta, de fabricación canadiense, pero de estándar mundial, o sea, se acopla a todos los sistemas vigentes en la industria.

Este novedoso sistema de comunicación inalámbrica será permanente, y no se limitará únicamente a las obras de ampliación de la vía acuática, ya que es una necesidad en las operaciones diarias del Canal, que cada vez más, exigen el uso de tecnología de punta.

SABIA DECISIÓN

Por William A. Eaton

En mis dos años y medio como Embajador de Estados Unidos en Panamá, he tenido la gran oportunidad de poder compartir con mis visitantes la historia y el éxito del Canal de Panamá. Cuando los estadounidenses piensan en Panamá, lo primero que se les viene a la mente es justamente el Canal; pero pocos de mis compatriotas reconocen lo importante que es el Canal de Panamá para nosotros hasta que lo ven con sus propios ojos.

Nuestros intereses en el Canal van más allá del papel histórico que jugamos durante la construcción y la operación del mismo por casi cien años. Nuestro enfoque actual es sobre el presente y el futuro, el cual se ve más y más prometedor. El Canal de Panamá es un fiel reflejo del lema de nuestra Embajada: "Estamos Unidos." Es un ejemplo de lo madura que es nuestra relación con Panamá. Es más, "estamos unidos" se podría interpretar de muchas maneras. Podrían ser las extensas investigaciones del Instituto Smithsonian dentro y en los alrededores del Canal; la asociación de la USAID con la ACP y otros para promover el desarrollo sostenible en la Cuenca del Canal de Panamá, o nuestra actual cooperación con varias entidades gubernamentales, para proteger el Canal.

Ya sea a través de lazos familiares, sociales, comerciales o académicos, estadounidenses y panameños han disfrutado una larga historia de profunda amistad y cercana cooperación. Muchas empresas estadounidenses y grupos voluntarios privados trabajan a diario con socios panameños para mejorar el bienestar y el desarrollo de Panamá. Compartimos valores como nuestro compromiso en apoyar la democracia y el libre mercado. Hoy, un Panamá democrático se sitúa como miembro del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Se ha convertido en un socio confiable en este hemisferio en la lucha contra el crimen internacional, con resultados record de incautaciones de narcóticos y mayor habilidad para combatir el lavado de dinero.

Les decimos a nuestros visitantes que Panamá ofrece el "mejor atajo del mundo". Los panameños han promocionado efectivamente la ubicación geográfica de este bello país. Han abierto el camino para que el sector privado construya sobre las ventajas ofrecidas por el Canal para que, hoy en día, el ferrocarril a lo largo del Canal, los diferentes puertos, y los aeropuertos hagan de Panamá un importante eslabón en la cadena de logística y abastecimiento global.

Mientras que el Canal representa un importante motor para la prosperidad y desarrollo de Panamá, también es fundamental para el comercio y desarrollo de Estados Unidos, ya que entre 11% y 15% del producto interno bruto de Estados Unidos transita anualmente por el Canal. Aproximadamente dos tercios de todos los barcos que atraviesan el Canal o vienen de o van hacia Estados Unidos; de hecho Estados Unidos es el mayor usuario del Canal. De esta manera, el tráfico e



ingresos del Canal están fuertemente ligados al comercio estadounidense con otros países en el hemisferio y en Asia. Dada la sabia decisión de los panameños de aprobar la expansión del Canal de Panamá, muchos puertos en el Golfo de México y en la costa este de Estados Unidos están adecuando sus facilidades para mejorar el manejo del crecimiento en el tráfico de contenedores que generará un Canal rejuvenecido.

Claro que el éxito de Panamá con el Canal no fue ningún accidente. Desde que asumieron total autoridad sobre el Canal el 31 de diciembre de 1999, los panameños han demostrado su habilidad para manejar el Canal de una manera segura, eficiente, y rentable. La Autoridad del Canal de Panamá disfruta de una bien merecida reputación como una entidad de clase mundial. Con frecuencia, empresas estadounidenses nos dicen que muchas agencias en Estados Unidos y en otras partes del mundo deberían emular los estándares de profesionalismo y transparencia de la Autoridad del Canal de Panamá.

Asimismo, el presente auge económico de Panamá fue posible por el valor y duro trabajo de muchos panameños en la última década y media para reconstruir las instituciones democráticas y crear un clima estable y atractivo para los inversionistas extranjeros y turistas que llegan a Panamá. No es ninguna sorpresa, entonces, que veamos un creciente número de empresas y ciudadanos estadounidenses trasladándose a Panamá. Y por supuesto que estamos complacidos de ver empresas estadounidenses cooperando con la ACP en hacer del proyecto de la expansión del Canal de Panamá una realidad.

Como un cruce de comercio, Panamá ofrece dinámicas oportunidades para aquellos con visión y energía. El Acuerdo de Promoción Comercial que firmamos con Panamá en junio pasado, cuando sea ratificado por el Congreso de los Estados Unidos, será una reafirmación de nuestra antigua asociación con Panamá. Es más, seguimos unidos en diferentes maneras y miramos al futuro hacia el día cuando este Acuerdo solidifique aún más nuestra sociedad y fomente los elementos que van a hacer de Panamá aun más acogedor para que estadounidenses y otros puedan hacer negocios en este país.

El autor es Embajador de EEUU en Panamá.



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Un lugar como ninguno en el mundo.

Horarios:

Abierto lunes a domingo, incluyendo días feriados.

Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquerías y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.

Restaurante abierto de 12:00 p.m. a 11:30 p.m.

Contáctenos al 276-8325 ó 276-8449 para más información
sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá.
Escribanos a cvm@pancanal.com

UNA NOCHE DE AMPLIACIÓN

El cerro Paraíso, ubicado al frente de las esclusas de Pedro Miguel en el lado Pacífico del Canal, ha sido reducido de sus 136 metros originales a aproximadamente 72 metros –la altura equivalente a un edificio de 21 pisos– desde que se inició el Programa de la Ampliación el 3 de septiembre de pasado. Los trabajos incluyen operaciones nocturnas para avanzar con el objetivo de reducir al cerro Paraíso a 46 metros.





TU
CANAL
AL DÍA

Una ventana al Canal de Panamá desde tu televisión.

...PRONTO.



Ocho meses de preparación, 80 kilómetros de recorrido, dos horas de travesía, mil emociones y una gran causa. Ocho pilotos de Alemania, Australia, Estados Unidos, Nueva Zelanda y Panamá sobrevolaron el Canal en sus paramotores. Aquí uno de sus testimonios.

Foto: Jeff Goin

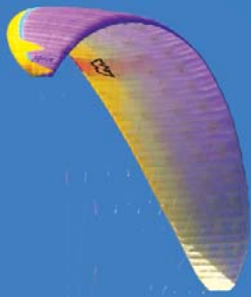
VUELO POR LA VIDA

Por Remy Swaab

El Despertar

Sábado 3 de mayo del 2008. Hoy es el día que culmina el planeamiento del evento más grande de mi vida. Toda la logística y las docenas de personas involucradas en este evento esperan mi llamada. Milagrosamente el día amaneció más bello que nunca. Los cielos están despejados y una leve brisa acaricia las grandes extensiones de agua del Lago Gatún. La emoción de los ocho pilotos aumenta al ver que el vuelo va ser una realidad.





El despegue

Todos los pilotos se alinean en la pista de aterrizaje del Fuerte Sherman en Colón. Esos tres nudos de viento van a hacer nuestro despegue mucho más fácil. Aunque podemos despegar sin viento es más difícil lograrlo. Uno tras otro los pilotos comienzan a despegar, todos sin fallas. Yo soy el quinto, mi turno llega, comienzo a correr para inflar la vela detrás de mí. Mientras la vela se levanta del piso, acelero el motor. Ya percibo la diferencia del jalón inicial de la vela, ahora la siento colocarse cómodamente encima de mí. No titubeo más y acelero a toda potencia el motor. Corriendo unos pasos, siento mis pies levantarse del suelo. Luego de unos ocho pasos ya no tocaré más tierra hasta llegar al otro océano.

El vuelo

Desde Sherman hasta las esclusas de Gatún pasamos sobre el mar que está detrás del rompeolas. No es la primera vez que disfruto de una vista aérea de las esclusas de Gatún, pero ahora sentí como si fuera la primera vez. Estar sentado en el aire y volar a una velocidad no mayor a los 30 kilómetros por hora, me permite observar cada detalle de lo que ocurre. Es una impresionante maravilla. En la radio todos los pilotos comentan su admiración y emoción. Ahora cambiamos la dirección del vuelo para sobrevolar el ferrocarril a lo largo del Lago Gatún. Con el viento tan sutil, el gran lago se convierte en un espejo, reflejando cada nube que lo sobrevuela. Mirar hacia abajo produce un efecto increíble. Ver la vegetación selvática cubrir cada centímetro de tierra adyacente al lago y luego ver que el lago se convierte en el cielo que refleja: la sensación es una que necesitaría varias páginas para describir. Al pasar una hora de vuelo, llegamos a Gamboa, un punto de reabastecimiento de combustible. Al recibir la confirmación por radio de que nadie lo necesitaba, cruzamos nuevamente el Canal para volar al lado oeste.

La llegada

Al llegar cerca del Corte Culebra el grupo estaba ahora dividido en dos. La comunicación se hacía más difícil por la distancia entre los pilotos. El viento aumentaba su fuerza y las turbulencias ya se percibían. Elevar la altitud era nuestra única opción. El sobrevuelo de las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores iba a tener que ser a 1500 pies. El viento del este que nos acompañó en nuestra travesía se convirtió lentamente en un viento sur al llegar al Puente de las Américas. Pudimos bajar nuevamente a una altura de 500 pies y preparamos para nuestro descenso. Llegar al puente fue para mí la sensación más bella de todas. Este puente que es nuestro emblema y orgullo nacional, lo crucé con el respeto que se merece. Finalmente llegamos a nuestro destino. La playita de Farfán nos esperaba con vientos leves. Al ver que algunos aún tenían combustible decidimos circular el área hasta que llegaran los pilotos faltantes. La celebración por radio era efervescente.



Estos son los ocho pilotos que volaron por la vida.

La bienvenida

Definitivamente fue la travesía más espectacular que cualquier piloto de paramotor podría soñar. Fue una aventura extrema. Los paisajes que sobrevolamos permanecerán en nuestra memoria para siempre. Pero, al voltear la mirada hacia el pequeño puente junto a nuestro lugar de aterrizaje, vi las caras familiares de los niños de FANLYC (Fundación de Amigos de Niños con Leucemia y Cáncer), quienes sonreían todos al vernos, recordándome una vez más, que el logro más grande fue la pequeña diferencia que hicimos en sus vidas.

EL PROYECTO DE TODO UN PUEBLO

Nubia Aparicio S.

Pierre Henri Guignard parece latinoamericano, pero es francés de pura cepa. Habla perfectamente el español, es periodista, y conoce mucho de nuestro continente. Ejerce como embajador de Francia en Panamá desde hace un año. Manifiesta estar impresionado por este país que, según él, se vislumbra como una pequeña potencia mundial. Le apasionan los temas marítimos y expresa que lo más llamativo es que la ampliación del Canal de Panamá no sea el proyecto de unos pocos, sino de todo un pueblo.

“Significa que Panamá lleva a cabo una obra de la que, estoy seguro, dentro de 100 años muchos dirán ‘qué sabios fueron los panameños’: eso es muy importante, dice.

Muchos franceses estamos fascinados por la magia del reto que constituye para este pequeño país la construcción de un tercer juego de esclusas, agrega el diplomático.

Pierre Henri Guignard nos recibe en su oficina, un hermoso y antiguo inmueble ubicado en la Plaza de Francia, donde se encuentra una imponente

estatua de Fernando de Lesseps, el ingeniero francés que un día intentó hacer un canal en Panamá.

Bernardino Freire, veterano de la fotografía, le dice al diplomático que le gustaría tomarle una foto en la plaza, a lo él accede inmediatamente al señalar: *très bien* (está muy bien).

Pero primero la entrevista...

-¿Embajador, ¿qué significa hoy día el Canal para los franceses? ¿Todavía representa un elemento referente de la historia moderna de su país, y qué tanto le dice a las actuales generaciones?

-El Canal, antes que todo, representa un elemento esencial para la globalización que hace que el mundo esté más abierto y tenga más capacidad para los intercambios entre los continentes. Hay grandes grupos franceses que están compitiendo por los contratos para la ampliación del Canal y todo eso indica que este pequeño país, de 3 millones de habitantes, es una de las potencias económicas del mundo, así lo vemos.

El segundo aspecto es histórico, porque, efectivamente, el nombre de Panamá para los franceses, estuvo asociado con la palabra ‘escándalo’, porque el fracaso del canal francés para nosotros es un tema que aun duele mucho.

Nuestros abuelos perdieron sus ahorros, y a pesar de que la visión de Fernando de Lesseps era genial, no pudo ir hasta el final de su obra, debido a fallas en los cálculos, por mala evaluación del terreno y por haber tratado de hacer en Panamá un canal como el que ya había hecho en Egipto (Canal de Suez). Quizás era demasiado mayor y no se percató de las dificultades que lo llevaron al fracaso.

Las familias francesas fueron duramente golpeadas por ese fracaso financiero, lo que explica en parte que durante varias décadas las empresas de los franceses no estuvieran tan presentes en Panamá como hubieran podido estar. Los Estados Unidos terminaron el Canal en Panamá con la intervención de otro francés llamado Philippe Jean Bunau-Varilla, quien tuvo una visión diferente a la de Fernando De Lesseps, especialmente porque compartió la idea de las esclusas, un elemento muy importante en todo ese proceso.



Pierre Henri Guignard

Quiero manifestarle que a mí me fascinó, al llegar aquí, darme cuenta de que para los panameños el Canal francés no es un fracaso, sino más bien la colocación de la primera piedra para la realización de una gran obra.

Francia, como ya dije, se había distanciado de Panamá, igual que de toda la región latinoamericana. Aunque la industria tradicional francesa (como ropa y perfumes), siempre ha estado presente en la Zona Libre de Colón, por lo tanto, no ha dejado de pasar por las aguas del Canal.

Cuando la globalización empezó a tomar cuerpo, nuestras empresas empezaron a descubrir los grandes mercados latinoamericanos. Y específicamente en cuanto a Panamá estamos muy impresionados con dos elementos importantes que definen nuestra nueva relación con este pequeño país: el profesionalismo que los panameños han demostrado por la eficiencia con la que están manejando el Canal; y el compromiso adquirido mediante un referendo para ampliar la importante vía acuática.

-¿Qué papel está llamado el Canal a jugar en el futuro del transporte mundial?

-No soy especialista en el tema, pero me interesa mucho y siempre leo cualquier información referente al Canal. Estoy convencido de que de el futuro del Canal está garantizado por mucho tiempo gracias, precisamente, a ese compromiso de los panameños de hacerlo más amplio. Si este pueblo hubiera dudado en hacerlo de esa manera, estoy seguro que el Canal hubiese perdido poco a poco su importancia, porque todos vemos cómo los barcos son cada más anchos y más largos y era evidente que si los panameños no se adaptaban a esa evolución, los buques iban a pasar a otro lado. Así que el futuro de la vía interoceánica, en mi opinión, está garantizado a largo plazo. No puedo imaginar que quienes se han comprometido con el trabajo de ampliar el Canal no lo hayan hecho con los datos objetivos del crecimiento del comercio internacional que justifica esa ampliación.

-A propósito, ¿con qué grado de interés Francia ve el proyecto, tanto el Estado como la sociedad en su conjunto?

-Lo vemos a través del interés que nuestras empresas tienen para la ampliación. Varias compañías francesas han competido ya para algunas de las licitaciones, aunque hasta la fecha no hemos ganado.

Ahora, la construcción de la obra genera *per se*, en todo el mundo, un gran interés, pues se trata de un proyecto con un valor de 5 mil 250 millones de dólares.

Hay interés de empresas de mi país en participar en la licitación de lo que se refiere al componente más importante de la obra. De hecho, un



Pierre Henri Guignard en la Plaza de Francia, ubicada en el Casco Antiguo.

consorcio francés es uno de los precalificados para la contratación de la empresa que realizará la construcción del tercer juego de esclusas. Todo eso genera un gran interés, no solo para Francia, sino para el mundo entero, por tratarse de una obra de una gran magnitud.

Genera interés también a nivel de la ingeniería el hecho de que se vaya a construir unas esclusas que permitirán al Canal funcionar, aun mejor que hoy día, durante muchos años más. La mayoría de los franceses estamos fascinados por la magia del reto que constituye la obra de la ampliación del Canal.

-Embajador, hay una crisis alimentaria ¿cómo se puede enfrentar esta crisis?, ¿qué soluciones se pueden ofrecer?

- No podemos dejar que gran parte de la población se quede sin alimentos porque los precios de la canasta básica suben cada vez más. La crisis alimentaria está provocada por el crecimiento de algunos mercados que se abren al mundo, particularmente en Asia donde hay gente que tiene mayor acceso a consumos que no eran los suyos antes, lo cual hace que la demanda sea muy superior a la oferta.

Hace algunos años la oferta era muy superior a la demanda, en particular en la Unión Europea se producía demasiado y no había mercado para vender... hoy estamos en la situación opuesta y creo que, con un poco de sentido común, una concertación entre los países de cara a la producción podría evitar que haya especulación en algunos productos; esa es la solución.

Hay un tema interesante al que deseo referirme que tiene que ver con su pregunta y que demuestra que cuando queremos podemos hacer

las cosas. Somalia enfrenta una situación muy grave de desórdenes, de falta de estructura de Estado y, por lo tanto, ahí hay una población que está muriéndose de hambre.

La comunidad internacional decidió unirse a través del Programa Mundial de Alimentos para enviar comida a Somalia y evitar que la gente muera de hambre. Pero resulta que los barcos que llevaban la ayuda humanitaria eran atacados por los piratas, tal y como sucedió hace poco con un barco francés que fue víctima de un ataque de esa naturaleza.

Resulta que el Programa Mundial de Alimentos fletó buques de bandera panameña para llevar esos alimentos, pero para que no fueran atacados se firmó un acuerdo con Francia para que tropas francesas estuvieran a bordo de esos barcos panameños y los escoltaran con otra nave para llevar comida a la gente de Somalia. Lo que quiero destacar es que a través de un acuerdo firmado entre Francia y Panamá se pudo entregar durante un período de tres meses a Somalia varios cargamentos de comida, lo cual permitió al Programa Mundial de Alimentos volver a constituir sus reservas en ese lugar y garantizar durante seis meses alimentación para ese sufrido pueblo. El acuerdo se firmó el 21 de diciembre pasado y el programa se llevó a cabo entre enero y febrero.

El hecho de que dos países miembros del Consejo de Seguridad de la ONU tuvieran la capacidad, en muy pocos días, de firmar un acuerdo para juntos permitir que la población de Somalia contara con alimentos, significa que juntos podemos.

SEGMENTOS DEL CANAL DE PANAMÁ

Desde el 31 de diciembre de 1999 Panamá administra la vía interoceánica como un negocio rentable que en siete años ha significado más de B/. 3,000 millones de ingresos para el Tesoro Nacional. Para lograrlo, el Canal está al tanto de los constantes cambios de la industria marítima internacional, a fin de brindar un servicio de excelencia mundial.

Colaboración de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la ACP

A través de los siglos, la industria marítima experimentó cambios constantes en la manera de manejar y movilizar las mercancías. Hace más de 2,000 años, grandes embarcaciones de remos surcaban los mares transportando pasajeros y carga entre una región y otra. En la Edad Media, fueron reemplazadas por buques de vela, y a comienzos del siglo XIX, durante la Revolución Industrial, se desarrolló la propulsión a base de la combustión del carbón y así, el buque de vapor reemplazó al buque de vela.



La especialización en la industria marítima se remonta a la antigua Roma, donde se utilizaban buques de remos diseñados especialmente para la importación de granos procedentes del norte de África. No obstante, no fue sino hasta mediados del siglo XIX cuando la incorporación de nueva tecnología creó las condiciones para el desarrollo de los buques graneleros que se conocen hoy día. La primera mercancía transportada en un buque granelero especializado fue el carbón, cuya demanda estaba en auge como generador de energía.



En 1956 ocurrió un cambio radical en la industria del transporte marítimo, cuando el norteamericano Malcom McLean combinó dos medios de transporte, el terrestre y el marítimo. McLean, había sido camionero y fue fundador de una de las empresas de transporte en camiones más grandes de los Estados Unidos, y estaba familiarizado con las demoras que ocasionaba cargar y descargar las mercancías en los muelles, y de allí surgió su idea de llevar la mercancía al muelle ya empacada en la furgoneta del camión, de tal forma que esta se montara directamente en la cubierta del buque, que había sido acondicionada especialmente para fijar las furgonetas. Con ello nació el concepto del contenedor.

Este invento revolucionó la forma de explotar comercialmente el buque. El uso del contenedor redujo los costos en el manejo e inspección de la

carga, permitió el envío de mercancía de puerta a puerta, minimizó las pérdidas y reclamos, y proporcionó un sistema más seguro para transportar carga especializada y productos manufacturados de alto valor. Uno de los resultados más trascendentales del nuevo invento fue la reducción de tiempo del buque en puerto lo que redundó en una mejor utilización del mismo y en una mejor rentabilidad para su operador.

El nivel de especialización alcanzado por la industria marítima impactó en las industrias auxiliares que le brindan servicio a los buques. A medida que los buques evolucionaron, surgieron terminales portuarias especializadas para el manejo de diferentes tipos de carga, como petróleo, granos, cemento y contenedores, entre otros. El mayor reto que enfrentan algunos puertos en la actualidad es adecuar sus

instalaciones para el recibo de los buques denominados pospanamax.

Con la transferencia del Canal en el año 2000, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) inició los estudios para segmentar su mercado con el fin de tomar en consideración la heterogeneidad del mercado de la industria tanto en los servicios como en los precios. La segmentación se implementó por primera vez en el cambio de peajes que se aprobó en el año 2002. Este cambio de filosofía corporativa dio paso a la transformación de un sistema de precios basado en la recuperación de costos, a un sistema fundamentado en el valor de mercado del servicio de calidad que el Canal brinda a sus clientes.



En el año 2005, después de amplias consultas con la industria marítima, la ACP modificó el sistema de medición del segmento de buques portacontenedores y adoptó el TEU (contenedor de 20 pies) como la unidad de medida para el cobro de los peajes a este tipo de buques, facilitando a las navieras traspasar el costo por el uso del Canal a sus clientes finales. De esta manera, se implementó un sistema que calcula los peajes sobre la base de la capacidad máxima de contenedores que un buque pueda llevar, ajustada a las limitaciones de visibilidad del Canal. También se inició la aplicación de la tarifa por TEU para aquellos buques con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta, cobro que se basa en el número real de contenedores que lleva el buque.

En el 2007, se hizo otro cambio sobre la base de la segmentación del mercado, esta vez aplicable al segmento de los buques de pasajeros, los cuales pasaron del sistema CP/SUAB para el cálculo de sus peajes, a uno basado en una tarifa por litera. Este cambio se hizo a raíz de una solicitud de los miembros de "Florida Caribbean Cruise Association", la cual representa los intereses de las principales líneas de cruceros de los Estados Unidos, para poder traspasar a sus clientes el costo de transitar el Canal de Panamá de una manera más transparente.

LOS SEGMENTOS DEL MERCADO DEL CANAL POR TIPO DE BUQUE SON:



Portacontenedores

transportan productos procesados, por lo general de alto valor; operan en itinerarios regulares y son extremadamente sensibles a demoras (tiempo).



Graneles secos

transportan granos, minerales, carbón y otros graneles por lo general de bajo valor y son sensibles a precio.



Graneles líquidos

transportan petróleo, productos derivados de petróleo, gas y productos químicos, entre otros, por lo general de bajo valor y son sensibles a precio.



Buques refrigerados

transportan productos perecederos tales como: frutas, carnes y productos lácteos, por lo general de valor moderado y son sensibles tanto a precio como a demoras (tiempo).



Portavehículos

transportan productos de alto valor tales como automóviles, camiones y vehículos para proyectos (equipo pesado). Operan en itinerarios regulares y son sensibles a demoras (tiempo).



Pasajeros

son conocidos como verdaderos hoteles flotantes que transportan pasajeros en viajes de recreo y turismo y son extremadamente sensibles a demoras (tiempo).

Otros

incluyen todos aquellos buques que no se pueden categorizar dentro de los segmentos previamente descritos tales como: dragas, barcasas y buques de guerra, entre otros.





ACP y Autoridad del Puerto de Virginia reafirman alianza

Con la renovación del Acuerdo de Cooperación Mutua suscrito en 2003, la Autoridad del Canal de Panamá y la Autoridad del Puerto de Virginia (VPA) reafirmaron su alianza estratégica con el fin de aumentar el comercio, compartir información y promover la utilización de la ruta "toda agua" que comprende de Asia a la Costa Este de Estados Unidos, vía el Canal de Panamá.

La renovación del acuerdo fue firmada por el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, y el director Ejecutivo de la VPA, Jerry A. Bridges.

"Nuestra alianza con el VPA es más importante que nunca. Al embarcar en las próximas fases del programa de ampliación, el intercambio de información y estudios de mercado continuará siendo esencial para nuestra colaboración", dijo Alemán Zubieta, y agregó que siendo el único puerto en la Costa Este de Estados Unidos con capacidad para recibir buques Pospanamax, el Puerto de Virginia está preparado para la ampliación del Canal.

Feria de empleo de la ACP

Más de 1,800 panameños participaron en los dos días de la Feria de Empleo organizada por la ACP para considerar aspirantes a 17 áreas de trabajo de la institución.

Durante los dos días, la ACP recibió la documentación de 215 personas que aplicaron para puestos como armador de embarcaciones, electricista de alto voltaje, electricista de planta de generación eléctrica, instalador de tubería de alta presión, mecánico de precisión, de maquinaria de producción, de maquinarias náuticas y de tomería naval, guardias de seguridad, entre otros.

Los panameños interesados en ser considerados para un puesto en la ACP pueden ingresar sus datos a través de Internet en el Sistema de Administración de Solicitantes Externos (SASE) disponible en la dirección www.pancanal.com/esp/hr/formularios



Crecen los Jóvenes Líderes

El benjamín de los programas de la ACP comenzó a generar mística entre sus protagonistas. Alrededor de 70 jóvenes panameños de todo el país han formado hasta ahora parte de esta nueva iniciativa de comunicación con los futuros regentes de la vía interoceánica.

La mayoría de los participantes de Jóvenes Líderes han compartido y multiplicado sus conocimientos sobre el Canal con otros compañeros al servir de anfitriones en actividades como las Ferias de Colón, David y Azuero, además de Expoeduc en la ciudad capital.

Los jóvenes han ofrecido también charlas durante las giras del bus informativo de la ACP que durante el pasado mes de abril llegaron a más de 6,000 estudiantes de 35 colegios en Colón, Chiriquí y Azuero.

Bush reconoce esfuerzo de Panamá por ampliar el Canal

Estados Unidos, país que construyó la vía interoceánica, la administró durante 85 años y es su mayor usuario, reconoció el esfuerzo de los panameños por emprender la ampliación del Canal.

Al recibir al presidente Martín Torrijos en la Casa Blanca, el mandatario estadounidense George W. Bush señaló que el Canal es “una maravilla de la ingeniería”.

“El presidente (Torrijos) ha compartido conmigo los planes de ampliación del Canal y el progreso alcanzado; yo lo felicito mucho por este progreso”, agregó el gobernante norteamericano quien también recordó su recorrido por la vía interoceánica en noviembre de 2005 como parte de su visita a Panamá.



Piratas en la vía

El velero HMS Bounty, conocido por sus apariciones en taquilleras películas como “Piratas del Caribe”, volvió a navegar por las aguas del Canal de Panamá después de su último tránsito hace 18 años. La nave pagó B/. 5,624 por transitar.

La embarcación cruzó la vía interoceánica procedente de Bahamas donde fue utilizada en otra filmación. Luego de Panamá, el velero se dirigió a la costa oeste de Estados Unidos como parte de un recorrido que lo llevará hasta Hawái y Tahití.

El barco fue construido en 1960 a pedido de los estudios MGM para ser utilizado en la película “El Motín de Bounty” que protagonizó el actor estadounidense Marlon Brando.



Exhibición en el Museo del Canal Interoceánico

Hasta el próximo 8 de junio estará abierta en el Museo del Canal (Plaza Catedral) la muestra de 48 grabados y dos placas originales del reconocido pintor barroco holandés Rembrandt.

La colección de piezas del siglo XVII proviene de la Casa Museo Rembrandt localizada en Ámsterdam, Holanda para que pueda ser apreciada por el público panameño.

“Es un privilegio para los panameños apreciar la maestría y el dominio del aguafuerte del maestro Rembrandt”, destacó la directora Ejecutiva y Curadora en Jefe del Museo del Canal Interoceánico de Panamá, Ángeles Ramos Baquero.

Rembrandt van Rijn (1606-1669) es uno de los más grandes pintores en la historia del arte europeo, y el más importante de Holanda.

TRABAJAR EN EL CANAL



En tus manos, literalmente, está la oportunidad de ser considerado para laborar en el Canal.

La ACP ha identificado una serie de ocupaciones con demanda, por lo que la empresa que administra la vía interoceánica desea conocer la disponibilidad de personal calificado con requisitos como cuatro años de experiencia laboral en las áreas escogidas, tener estudios secundarios completos, conocimiento del inglés y saber nadar.

Si sientes que cumples los requisitos para las ocupaciones identificadas aquí presta atención a las siguientes líneas.

Consíguese una computadora e ingresa a la página de la ACP www.pancanal.com. Allí busca la sección de Recursos Humanos y luego Información para Empleo. Aquí encontrarás el Sistema de Administración de Solicitantes Externos (SASE) que te guía para que dejes tu información y seas considerado para a uno de estos y otros puestos en el Canal de Panamá.

Necesitas tener una cuenta de correo electrónico válida y activa para darle seguimiento a tu información.

Una recomendación: antes de iniciar el registro deshabilita los Bloqueadores de Ventanas Emergentes (Pop-up Blocker). Esto facilitará tu navegación por las distintas etapas del SASE.

Recuerda que debes llenar todos los campos para que tu solicitud sea válida, si la dejas incompleta, se perderá después de un tiempo. Sólo sigue los pasos y ábrete la oportunidad a una carrera en el Canal.

Información de Contacto

Teléfono: 272-8584

Correo electrónico: ACP-SASEADM@pancanal.com

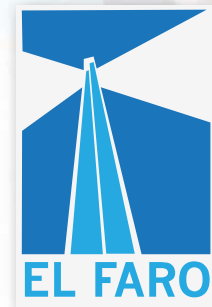
Ocupaciones de mayor demanda

- Armador de embarcaciones
- Electricista (Alto voltaje)
- Electricista de planta de generación eléctrica
- Instalador de tuberías de alta presión
- Mecánico de instrumentos de precisión
- Mecánico de maquinarias de producción
- Mecánico tornero naval
- Operador de equipo de perforación
- Operador de grúa
- Operador de lanchas a motor
- Soldador
- Trabajador de aparejos/aparejador
- Guardia de seguridad
- Auxiliar y técnico en agrimensura
- Auxiliar y técnico en hidrología



Todo lo que quieres saber sobre tu Canal está en

La revista informativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)



**Búscala todos los meses en La Prensa y Crítica,
y en los Infocentros de la ACP.**

Ingrese a:

www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.