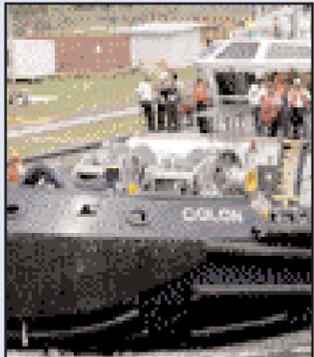




## Un hecho en la historia



A los 90 años del primer esclusaje en el Canal.

PAG >12

## El trabajo que no se ve



Se trabaja sin parar en el reacondicionamiento de las esclusas de Gatún.

PAG >6

## Recuerdos de un coloso



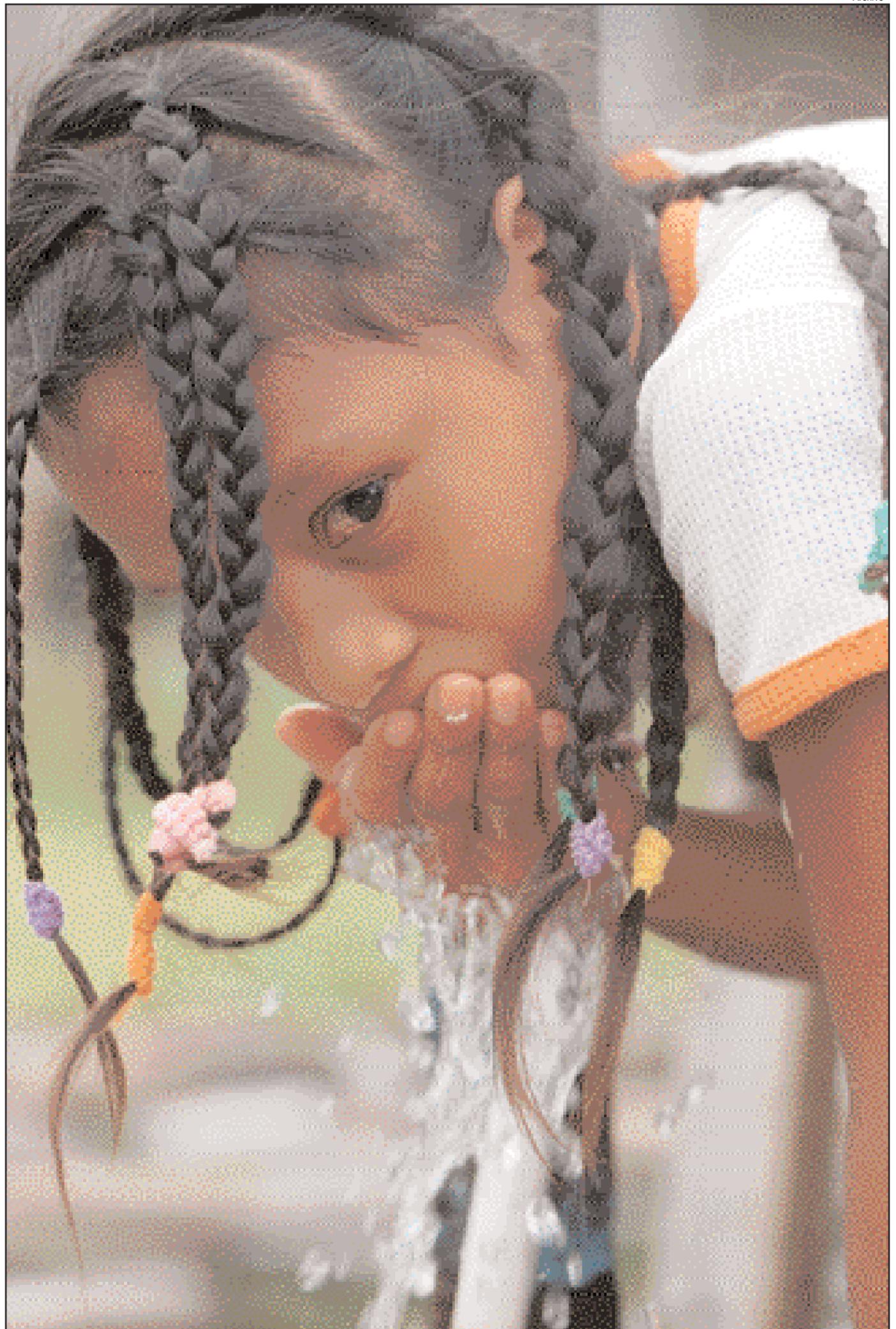
Mientras avanza la construcción de una segunda vía sobre el Canal, el Puente de las Américas cumple 41 años.

PAG >9

# El agua nuestra de cada día

El establecimiento en Panamá del Centro Internacional de Desarrollo Sostenible (CIDES) va en vías de ser realidad con el respaldo de varios países y distintas organizaciones ecologistas. Este proyecto de Estado recibe el impulso decidido de la ACP, entidad que tiene la responsabilidad de administrar los recursos hídricos de la Cuenca del Canal (foto abajo). ♦ 6 y 7

Archivo



**CORRESPONDENCIA**

Doctor Fernán Molinos  
Autoridad del Canal de Panamá

Tengo el agrado de dirigirme a usted en oportunidad de expresarle mis más entusiastas felicitaciones por la publicación del artículo "Discriminación y apartheid en la Zona del Canal", del Dr. Omar Jaén Suárez, en El Faro No. 19, que no tiene precedentes en los medios informativos del Canal de Panamá.

Hasta el momento, el contenido y estilo de los medios informativos de las distintas administraciones del Canal de Panamá se han caracterizado por expresar mensajes eminentemente técnicos y casi publicitarios, en los cuales se omiten aspectos significativos de la historia, como es el caso de la discriminación y el racismo de la historia laboral, militar y administrativa del Canal.

Otro gran ausente de la historiografía del Canal de Panamá ha sido, sin duda, la sociedad y la cultura de los panameños, que podremos rescatar ahora que se ha abierto este nuevo camino en la comunicación del "destape", la convergencia, la integración y el reencuentro entre los diferentes actores sociales del Canal, en el que todos los grupos humanos que históricamente participaron en la construcción, operación, seguridad y eficiencia de la vía interoceánica recuperarán la visibilidad que el etnocentrismo norteamericano les había negado.

Es indudable que una nueva fase, o proceso de "panameñización" del Canal, se ha iniciado ya. Y que rompe tabús históricos, abriendo paso a la reflexión histórica científica, valiente, honesta y digna que identifica problemas e injusticias, así como logros, donde los hubiere. Esta nueva orientación de las publicaciones de la Autoridad del Canal de Panamá no sólo eleva su excelencia científica e intelectual, sino que reafirma la identidad nacional de Panamá.

Atentamente,  
Ana Elena Porras  
Doctora en Antropología Cultural  
Profesora del Depto. de Historia de la Universidad de Panamá

**JUNTA DIRECTIVA**

**Jerry Salazar**  
Presidente

**Adolfo Ahumada**  
**Eloy Alfaro**  
**Antonio Domínguez A.**  
**Mario Galindo H.**  
**Emanuel González-Revilla**  
**Moisés D. Mizrachi**  
**Guillermo Quijano Jr.**  
**Alfredo Ramírez Jr.**  
**Abel Rodríguez C.**  
**Roberto R. Roy**

**Alberto Alemán Zubieta**  
*Administrador*  
**Ricaurte Vásquez M.**  
*Subadministrador*  
**Stanley Muschett I.**  
*Gerente de Administración Ejecutiva*

**Fernán Molinos D.**  
*Gerente de Comunicación y Medios*  
**Maricarmen Sarsanedas**  
*Jefa de Información*  
**Myrna A. Iglesias**  
*Editora*  
**Redacción**  
**Maricarmen de Ameglio**  
**Julieta Rovi**  
**Manuel Domínguez**  
**Ariyuri Mantovani**  
**Ana Ramona Castillo**  
**Eileen de Boyd**

**La foto**

Néstor Ayala



La rapidez de la película fotográfica congela el vuelo de la niña hacia el agua.

**De la Administración**

**Del agua y el CIDES**

La importancia del agua como recurso estratégico es cada vez más creciente. Al punto de que no pocos anticipan que el control de sus fuentes naturales puede ser la razón de conflictos globales futuros.

Además de su relación con la evolución de las especies, el agua ha sido factor de primer orden en el surgimiento, desarrollo y supremacía de importantes civilizaciones, lo que la convierte en referente de la historia del hombre sobre la Tierra. Esta edición de El Faro corresponde precisamente a la semana durante la cual se celebra el Día Interamericano del Agua.

Privilegiados con el don de su abundancia generosa y permanente, los panameños hemos hecho de la indolencia para con el agua una cultura generalizada de derroche. Casi nunca pensamos – y por supuesto no nos atrevemos a imaginar siquiera – cuál sería nuestra suerte si algún día llegara a escasear, y a faltarnos.

Como entidad responsabilizada por la Constitución de administrar los recursos hídricos de la Cuenca, la ACP impulsa de manera decisiva el establecimiento en Panamá del Centro Internacional para el Desarrollo Sostenible (CIDES), iniciativa adoptada en la pasada Cumbre del Ambiente en Sudáfrica.

Los avances de tal proyecto, acerca de los cuales se informa en estas páginas, deben alentar entre nosotros el propósito de revisar actitudes y reformar conductas con relación al agua. Ello se corresponderá con el liderazgo que la comunidad internacional reconoce a Panamá al apoyar el establecimiento aquí de tan importante organismo internacional.

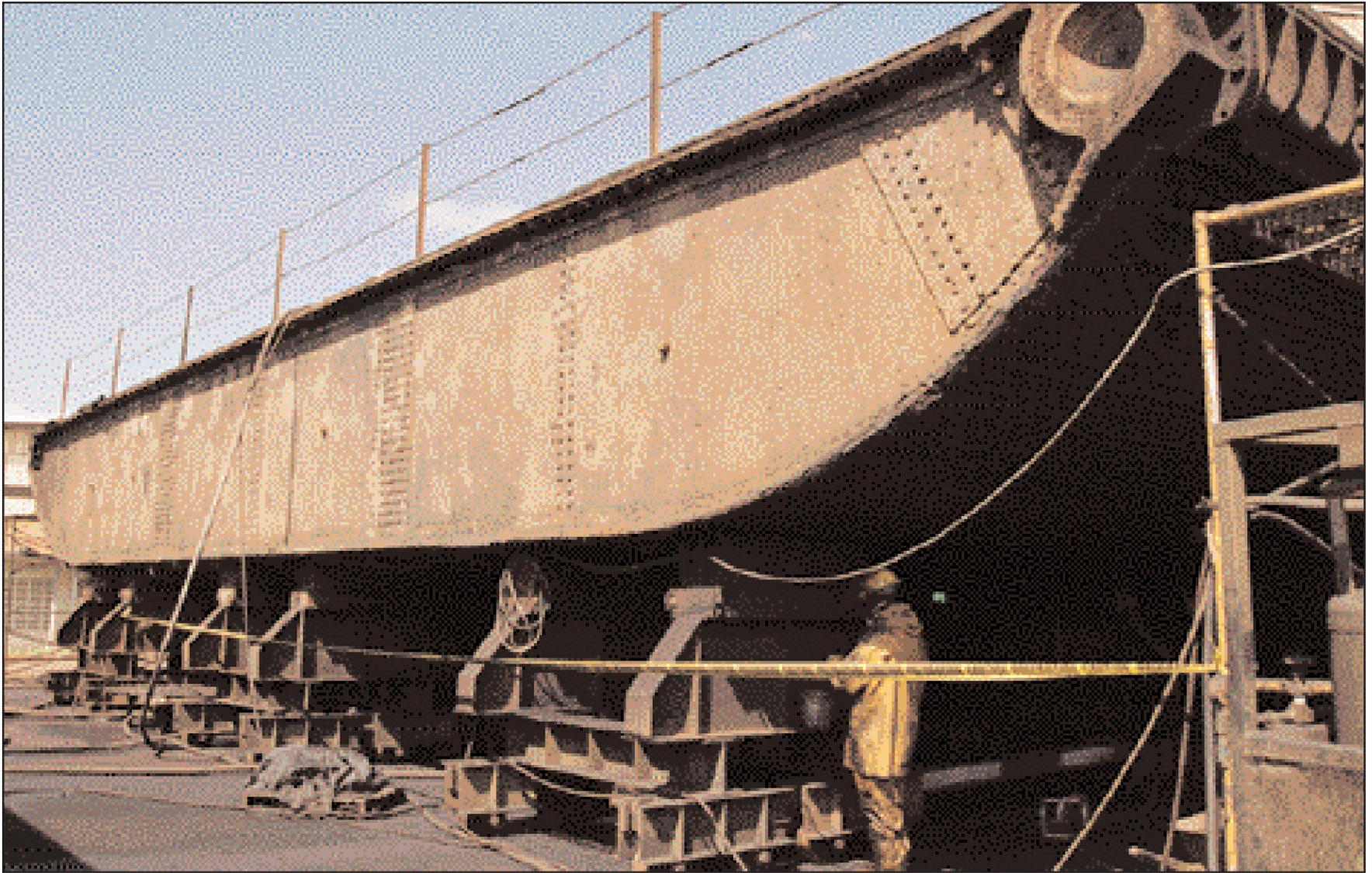
Responsabilizada por la Constitución de administrar los recursos hídricos de la Cuenca, la ACP impulsa el establecimiento en Panamá del Centro Internacional para el Desarrollo Sostenible (CIDES)

**Monumento a Los Mártires del 9 de enero de 1964**  
Horario de visitas: 24 horas - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena

**ACP** AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

**Premio Obra Excelsa - SPIA 2002**

# Un gigante dócil



Maricarmen Sarsanedas  
[MSarsanedas@pancanal.com](mailto:MSarsanedas@pancanal.com)

Cuando un visitante observa abrir o cerrar las compuertas de las esclusas, seguramente jamás pasa por su cabeza la idea de que esta gigantesca estructura pueda ser removida y puesta en posición horizontal para recibir mantenimiento como lo haría con cualquier puerta de su residencia. Claro que lo que haría en su casa sólo requiere de herramientas simples y un par de brazos disponibles, mientras que mover una compuerta requiere de la fuerza de un sincroelevador de 1700 toneladas netas de capacidad.

Cada año, entre cuatro y seis compuertas son removidas de su ubicación permanente en las diferentes esclusas y transportadas por agua hasta la División de Astilleros Industriales de la ACP. Allí, por espacio de 10 meses, serán sometidas a un completo reacondicionamiento estructural.

Personal altamente calificado e idóneo garantiza los resultados de la operación. Es el mismo personal que dará el mantenimiento adecuado a las 82 compuertas, 12 compuertas-puentes y 2 compuertas de repuesto con que cuenta el Canal. La imagen del astillero en operación es similar a la que veíamos en nuestros libros infantiles de Gulliver en el país de los Liliputienses: estas compuertas pesan entre 420 y 750 toneladas y sus dimensiones van desde 47'4" hasta 82 pies de altura, el equivalente a un edificio de 8 pisos.

El reacondicionamiento completo de estas compuertas se realiza con una frecuencia que oscila entre los 15 años para las compuertas principales y los 20 años para las secundarias. Este reacondicionamiento tiene un costo aproximado de B/2,000,000.00 por cada compuerta.

La primera etapa de los trabajos requiere la apertura de huecos de ventilación y remoción de pintura así como de la rótula superior, los sellos laterales, las defensas de madera y los sellos de caucho omega. Se procede a una minuciosa

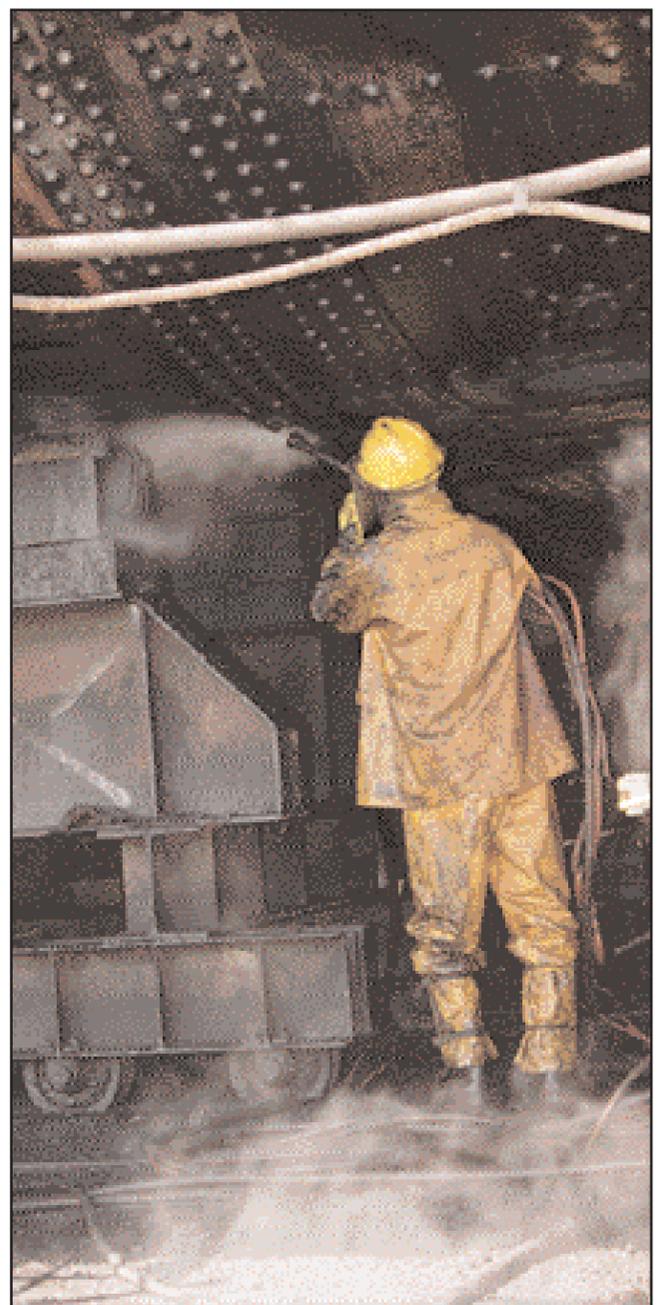
inspección tanto interna como externa para determinar las áreas estructurales que serán reemplazadas junto con otras partes vitales.

En una segunda fase se procede a los trabajos de alineamiento y medición de las compuertas utilizando instrumentos especializados. Luego se da la preparación de superficie en los interiores de las compuertas y la aplicación de un recubrimiento que garantiza la preservación de las estructuras internas de las compuertas por un mínimo de 20 años. Completado el 90% de la aplicación interior de pintura se sueldan las 52 aberturas de ventilación por compuerta cortadas originalmente para cumplir con todas las regulaciones de trabajo seguro en espacios confinados que determina el manual de seguridad. Durante este trabajo se realizan inspecciones constantes por parte de los departamentos de seguridad y bomberos.

Una vez terminados los trabajos de pintura, se instalan los nuevos sellos de caucho, las defensas de madera, la protección catódica externa e interna, y se sella completamente la compuerta. Finalmente se harán pruebas para garantizar que la compuerta flote y que esté herméticamente sellada las cámaras de flotación durante los años futuros de operación.

Pasados los 10 meses, las compuertas son transportadas hacia el Lago Gatún donde permanecen flotando hasta la fecha de instalación.

Este complejo proceso requiere de largas horas de coordinación y ejecución en la que intervienen trabajadores de la sección de Planificación así como de las divisiones de Esclusas, Dragado, Contratos y el departamento de Cartografía y Topografía de la ACP.



# La información es la llave para la eficiencia

Maricarmen Sarsanedas  
[MSarsanedas@pancanal.com](mailto:MSarsanedas@pancanal.com)

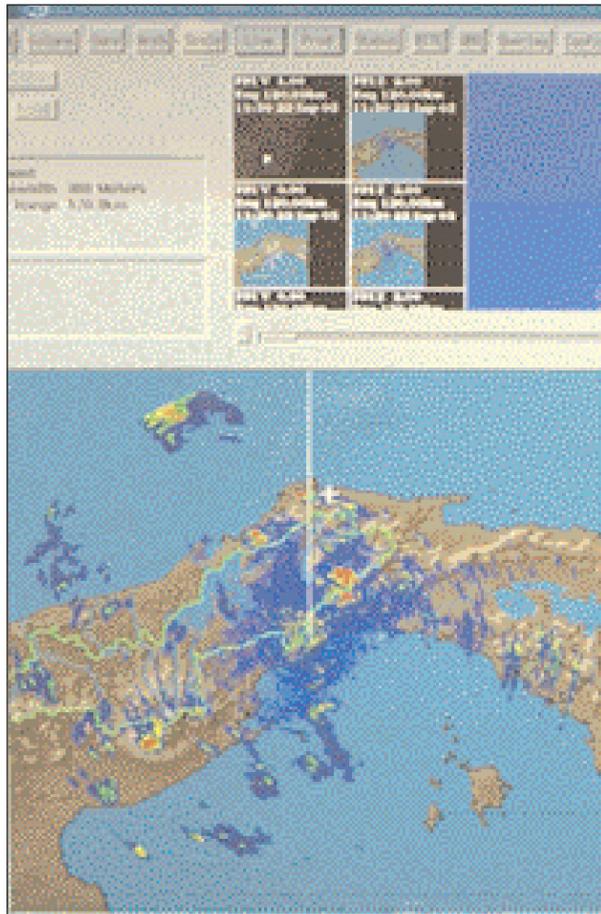
La sección de Meteorología e Hidrología de la Autoridad del Canal es la encargada de manejar los recursos de agua de la Cuenca Hidrográfica del Canal.

Esta sección recoge y mantiene archivos de información sobre niveles de lluvia, utilización del agua, fenómenos atmosféricos, y nivel de los lagos Alhajuela y Gatún. Esta información es procesada y analizada para proveer información básica que se requiere conocer para el manejo eficiente y eficaz del Canal.

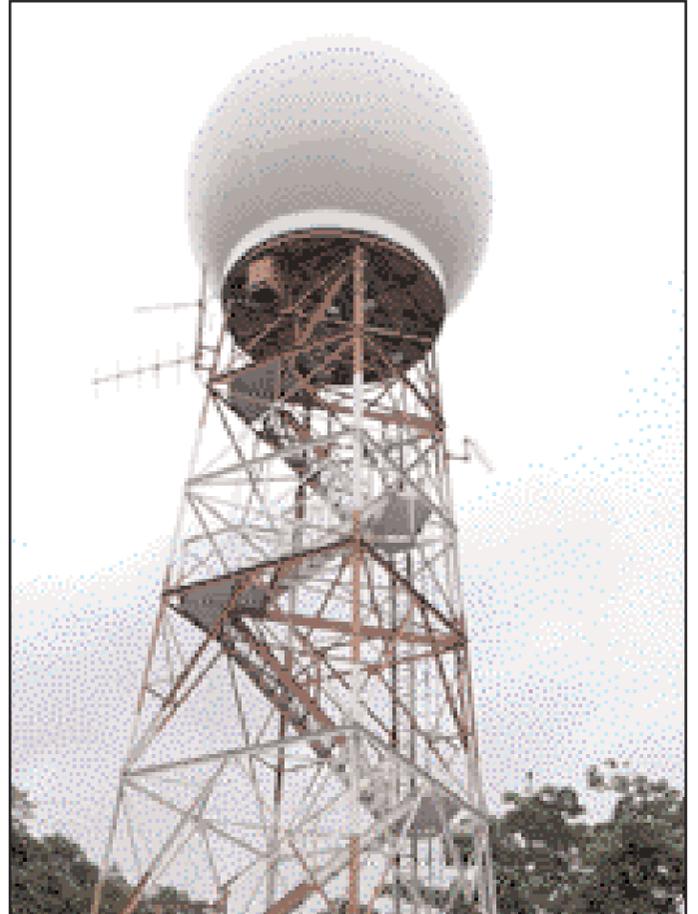
Esta importante función no es la única que cumplen. Día a día la sección de Meteorología e Hidrología cumple con otra función igual de importante: atiende a gran cantidad de público, local e internacional, que solicita información sobre temas diversos.

“Debido a que la institución cuenta con una sólida base de datos de aproximadamente 100 años, son muchas las entidades internacionales que nos consultan”, explica el gerente de la sección, Carlos Vargas. “Ejemplo de ello es la información sobre las mareas que brindamos al Servicio Meteorológico Nacional de los Estados Unidos, y al Foro Climático de Centroamérica”.

Otra gran cantidad de información es brindada a solicitud de las universidades para



A la izquierda, imagen del radar. A la derecha, la torre en donde se instaló recientemente la nueva radiosonda que suministra información a la sección de Hidrología y Meteorología.



la elaboración de tesis o estudios de postgrado. Tal es el caso de las Universidades de Panamá, Tecnológica y Santa María la Antigua.

La data que se produce gracias a los instrumentos con que cuenta esta sección también permite diseñar con mayor precisión obras hidráulicas al proveer información sobre la

duración e intensidad de las tormentas.

Por otro lado, los datos que aporta la Radiosonda son ofrecidos a la Organización Meteorológica Mundial y al Departamento de Administración Oceanográfica y Atmosférica de Estados Unidos donde es analizada globalmente para producir cartas meteorológicas que

luego realimentan a la ACP.

Esta sección también aportó la información de vientos, precipitación y nivel del lago Gatún que permitieron el diseño apropiado del segundo puente sobre el Canal y la programación de sus obras de construcción.

## Reconocen manejo panameño del Canal

Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La revista BunkerNews, que cubre mundialmente la industria del petróleo, otorgó a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) el Premio BunkerNews 2003 durante su octava Conferencia Internacional celebrada en nuestro país.

De acuerdo con BunkerNews, la ACP obtuvo este galardón en reconocimiento al profesionalismo con que los panameños administran y operan el Canal.

En la octava Conferencia Internacional de BunkerNews participaron especialistas y representantes de importantes empresas de la industria del petróleo.

Según Silvia Marucci, Líder del Segmento de Graneles Líquidos de la ACP, “el 20% de los buques que transitan por el Canal de Panamá se abastecen de bunker en aguas panameñas. Los graneles líquidos, que incluyen el petróleo y sus productos derivados, químicos y petroquímicos son la tercera carga de mayor importancia que transita la vía acuática”.

Durante la conferencia de Bunkernews se



destacó la participación del Capitán Miguel Rodríguez, el cual representó al Administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, y cuya presentación fue seleccionada como la mejor del evento, por los más de 300 participantes.

Rodríguez expuso sobre los proyectos de modernización del Canal. De igual manera habló sobre el desempeño de la vía interoceánica bajo administración panameña. Además, presentó los logros y metas que la ACP ha alcanzado en cuanto a la seguridad, el tonelaje de carga, y el número diario de tránsitos de buques Panamax, entre otros.

Otras participaciones sobresalientes incluyeron las del Capitán Orlando Allard, Gerente de la División de Capacitación y Desarrollo, y Antonio Michel, Gerente de la División de Protección del Canal, quienes expusieron ampliamente lo desarrollado en la ACP en cuanto al Código ISPS. Por su parte Diovane Francis, de la División de Administración de Emergencia y Contingencias, presentó algunos adelantos sobre los planes de la ACP con relación a la prevención y control

de la contaminación por petróleo. El reconocimiento conferido por BunkerNews se suma a otros que la ACP ha recibido por el desempeño destacado de sus trabajadores en la administración del Canal de Panamá.

# Confiable:

## clave del éxito de la ruta toda agua

*Extracto del artículo de Eugene Galligan, Journal of Commerce, 11 de agosto de 2003:*

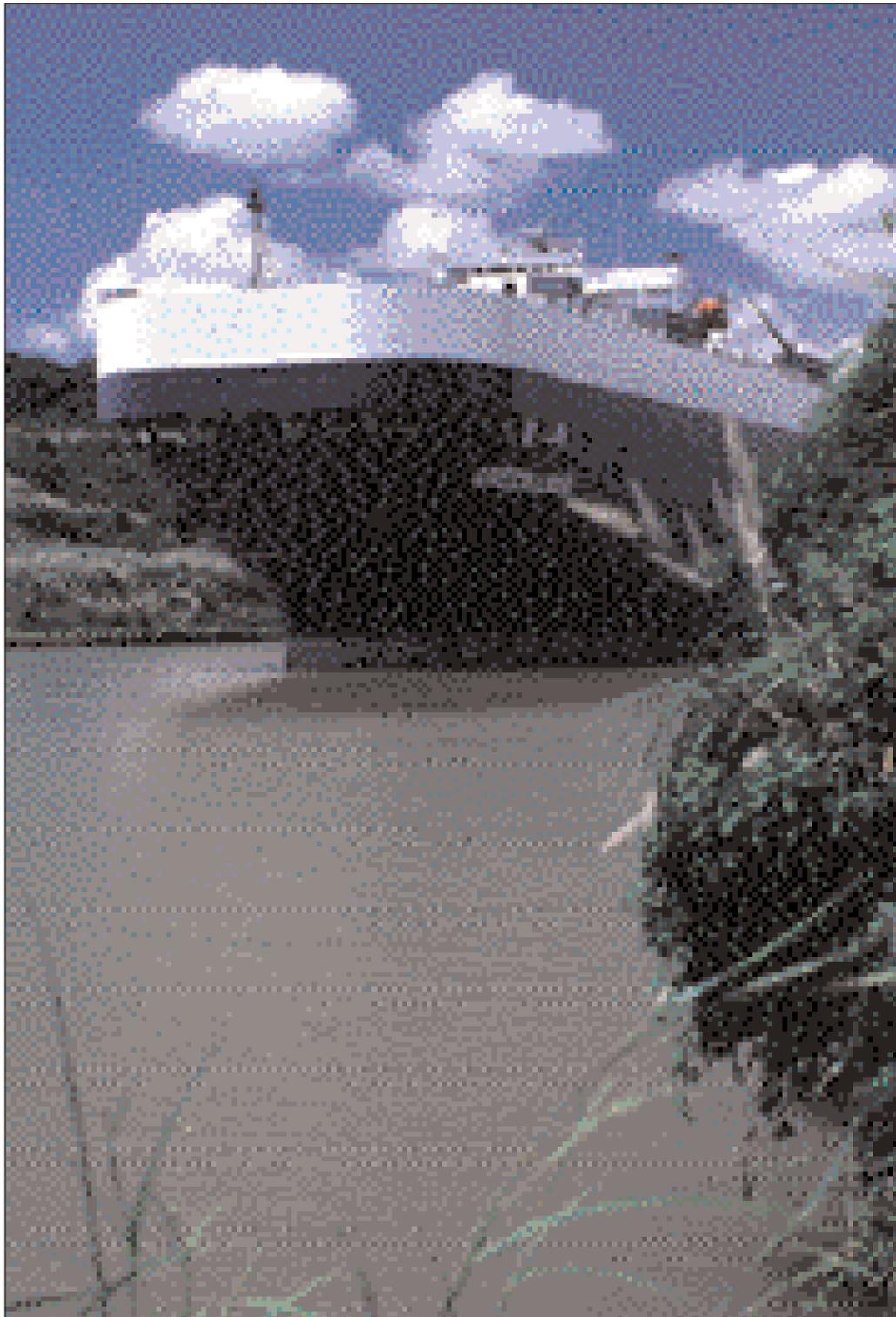
Rob Shepard, director de transporte de Reebok, cree firmemente que la confiabilidad es la principal fortaleza que brinda el servicio de la ruta por agua por los canales de Panamá y Suez, desde Asia hacia los puertos de la costa del este de los Estados Unidos. Dos tercios de la carga de Reebok tiene como destino la costa este de los Estados Unidos, con un 50 por ciento dirigido a su centro de distribución en Massachusetts.

Advierte que ha fortalecido su compromiso de utilizar los servicios en la ruta por agua cuanto le sea posible, dada su mala experiencia el año pasado con los atrasos relacionados a incendios forestales en la costa oeste y la huelga laboral del pasado otoño en los puertos de la costa oeste.

Hoy día, veintiocho líneas navieras ofrecen servicios de línea hacia el Puerto de Nueva York y Nueva Jersey a través del Canal de Panamá. Estas navieras brindan 13 servicios separados. Este año se han incorporado tres servicios en la ruta por agua desde Asia hacia la Costa Este de los Estados Unidos, a través del Canal de Panamá y se hubiesen incorporado aún más de haber existido mayor disponibilidad en el mercado de buques.

Steven Petracek de Booz, Allen, Hamilton, señala que una disminución a largo plazo en los costos de los buques, debido principalmente a los pocos buques con abanderamiento de Estados Unidos, con una tripulación estadounidense relativamente costosa; mejoras en la eficiencia de combustibles de los buques; y aumentos en los costos de terreno, han convertido a los servicios de la ruta por agua en una mejor opción que en el pasado. El rápido crecimiento de grandes centros de distribución por menor en la costa este es otro indicador determinante.

En el 2002 la participación de mercado de la costa este de la carga proveniente de Asia aumentó de 18.6 a 21 por ciento. En el Puerto de Nueva York/Nueva Jersey, el más importante de la costa este, los volúmenes de carga aumentaron cerca de 20 por ciento entre enero y abril. Entre enero y junio, la carga en contenedores a través de las terminales de la Autoridad Portuaria de Virginia aumentó en un 19.7 por ciento y



Charleston experimentó un 12 por ciento de crecimiento en contenedores en los primeros 11 meses de año fiscal 2003, el cual finalizó el 30 de junio. En la actualidad el puerto de Savannah maneja el 30 por ciento del negocio de importación de Wal-Mart, y el Puerto de Norfolk el 10 por ciento.

Sin embargo, el crecimiento del comercio proveniente de Asia hacia los puertos de la costa este no ha sido fácil ya que los puertos no anticiparon el incremento en el volumen de carga que surgió a raíz de la huelga de los estibadores de la costa oeste. Algunos analistas manifiestan dudas sobre la capacidad de los puertos en el manejo a largo plazo del volumen de carga de los embarcadores y líneas navieras.

Brian Maher, quien preside

Maher Terminals -la terminal más grande en el Puerto de Nueva York/Nueva Jersey- en su discurso en la convención de la Asociación Internacional de Estibadores realizada en julio, señaló que "mientras que casi la gran mayoría de los puertos tienen planes de expansión y nuevas instalaciones, no serán muchos puertos los que puedan doblar sus instalaciones antes del 2010, triplicarlas antes del 2020 y doblarlas otra vez antes del 2040 para adecuar el crecimiento en el volumen".

Según Maher, el aumento futuro será en contenedores y se requerirá el manejo de 35 contenedores por hora como el estándar de productividad del buque, y la productividad de tierra requerida será de 4,500 contenedores por acre por año. El estándar actual en el puerto de Nueva York/Nueva Jersey

es de 1,500 a 2,500 contenedores por acre por año. Maher Terminals maneja aproximadamente 5,000 camiones diarios, con proyecciones de aumentar a 7,500 a 8,000 al día dentro de un par de años.

Por su parte, los ejecutivos de los puertos de la costa este confían que podrán manejar los volúmenes de carga que esperan para la temporada festiva así como la carga que es desplazada de la costa oeste en forma permanente. Los ejecutivos señalan que han aprendido del congestionamiento del año pasado, y las inversiones crecientes en mano de obra, tecnología y equipo los tienen preparados para la temporada alta de envíos.

### SABÍA USTED...

- Con el material excavado del Corte Culebra se podrían haber construido unas 63 pirámides como las de Egipto

- El material excavado del Canal podría alcanzar para construir una réplica de la Gran Muralla China, desde San Francisco hasta Nueva York

- La Calzada de Amador fue construida con tierra y roca excavadas del Corte Culebra

- El concreto usado para construir las esclusas es una mezcla de cemento de Nueva York, piedra de canteras de Portobelo y el Cerro Ancón, y arena de las playas de Punta Chame y Nombre de Dios.

- Se usaron más de 61 millones de libras de dinamita en la construcción del Canal.

- George Bernard Shaw, célebre escritor, y el genio de la física Albert Einstein visitaron el Canal de Panamá

- En 1966 se dio inicio a los tránsitos nocturnos por el Canal de Panamá

- Los principales productos que se transportan por el Canal son: granos, carga en contenedores y petróleo y sus derivados

- Las principales naciones usuarias del canal son: Estados Unidos, Japón, República de China Popular, Chile y Canadá.

- Más de 880 mil buques han transitado el Canal desde su inauguración en 1914.

- La ruta principal del Canal es desde la costa oriental de los Estados Unidos hacia el lejano Oriente.

- La represa de Gatún fue la represa de tierra más grande del mundo hasta 1937.

- El cemento utilizado para construir las compuertas, mientras más tiempo permanece sumergido en el agua, más se endurece

- En el Canal: Cucaracha es un cerro; Culebra, un estrecho y Hércules, una grúa.

- El edificio de la administración del Canal fue construido en los terrenos de un antiguo cementerio francés.

- Gatún es el nombre del remolcador que realizó el primer esclusaje de prueba antes de la inauguración del Canal.

### ABC del Agua

Las historias de la Mesopotamia y Egipto, como la del Imperio Inca, están estrechamente ligadas al riego. Los reyes babilonios y sirios fueron, antes que nada, constructores de obras hidráulicas. Los imperios de regadío se expandieron también gracias a una tecnología perfeccionada de la metalurgia de hierro forjado. A ello agregaron máquinas hidráulicas, molinos movidos por el agua, acueductos, la noria, la muela rotativa, cabrestantes y guías, así como los faros marítimos.

# Día Interamericano del agua

Manuel Domínguez

[modominguez@pancanal.com](mailto:modominguez@pancanal.com)

*Agua: no la demos por sentado.* El lema es la punta de lanza para la conmemoración este 4 de octubre del Día Interamericano del Agua. Hace ya 11 años que se acordó celebrar este día cada primer sábado de octubre.

En noviembre 1992 tres Organizaciones, la Asociación Interamericana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental (AIDIS), la Asociación Caribeña de Agua y Aguas Residuales (CWWA), y la Organización Panamericana de la Salud (OPS), firmaron una Declaración en el XXIII Congreso Interamericano de AIDIS, en La Habana, Cuba, por la cual se estableció el Día Interamericano del Agua (DIAA).

De acuerdo con la AIDIS, la celebración del "Día Interamericano del Agua" unirá a los países del Continente en la temática de los recursos hídricos.

Una de las mayores preocupaciones de los promotores del Día del Agua es que en muchos países de las Américas el agua no está disponible las 24 horas en los sistemas de distribución. De hecho muchas personas que no reciben regularmente este servicio lo consideran normal. Ello hace que no se valore adecuadamente todo lo que implica el proceso de obtención, tratamiento y distribución de agua. Igualmente existe preocupación por el derroche de agua.

La mayor parte de las actividades



humanas demandan el uso de agua dulce. Sin embargo, tan sólo el 3 % del agua del planeta es dulce o fresca; de eso el 70% se encuentra en los casquetes polares, mientras que el 29% en acuíferos subterráneos, algunos inaccesibles. Solo el 1% del agua dulce restante se encuentra en fuentes superficiales (ríos, lagos, lagunas, arroyos, etc.).

Como resultado de este balance contamos con menos del 1 % del agua total del planeta disponible para su uso.

Para Panamá el Día Interamericano del Agua también representa una fecha importante, no solo por su Canal, sino

también dadas las necesidades de consumo de sus habitantes. Por ello le fue concedida a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) la responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la Cuenca del Canal.

Esto se debe a la importancia que tiene el agua para el suministro puntual de agua potable a varias poblaciones así como para el funcionamiento de la vía acuática.

Para coordinar los esfuerzos de entidades gubernamentales y la ACP en cuanto a la conservación de estos recursos naturales, la Ley Orgánica del

Canal establece la creación de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH). Su objetivo principal es integrar los esfuerzos, iniciativas y recursos para la conservación y manejo de la Cuenca y promover su desarrollo sostenible.

Esta comisión es presidida por la ACP. La integran además el Ministerio de Gobierno y Justicia, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, el Ministerio de Vivienda, la Autoridad Nacional del Ambiente, la Autoridad de la Región Interoceánica, la Fundación NATURA y Caritas Arquidiocesana.

## La esclusa que no se ve

Manuel Domínguez

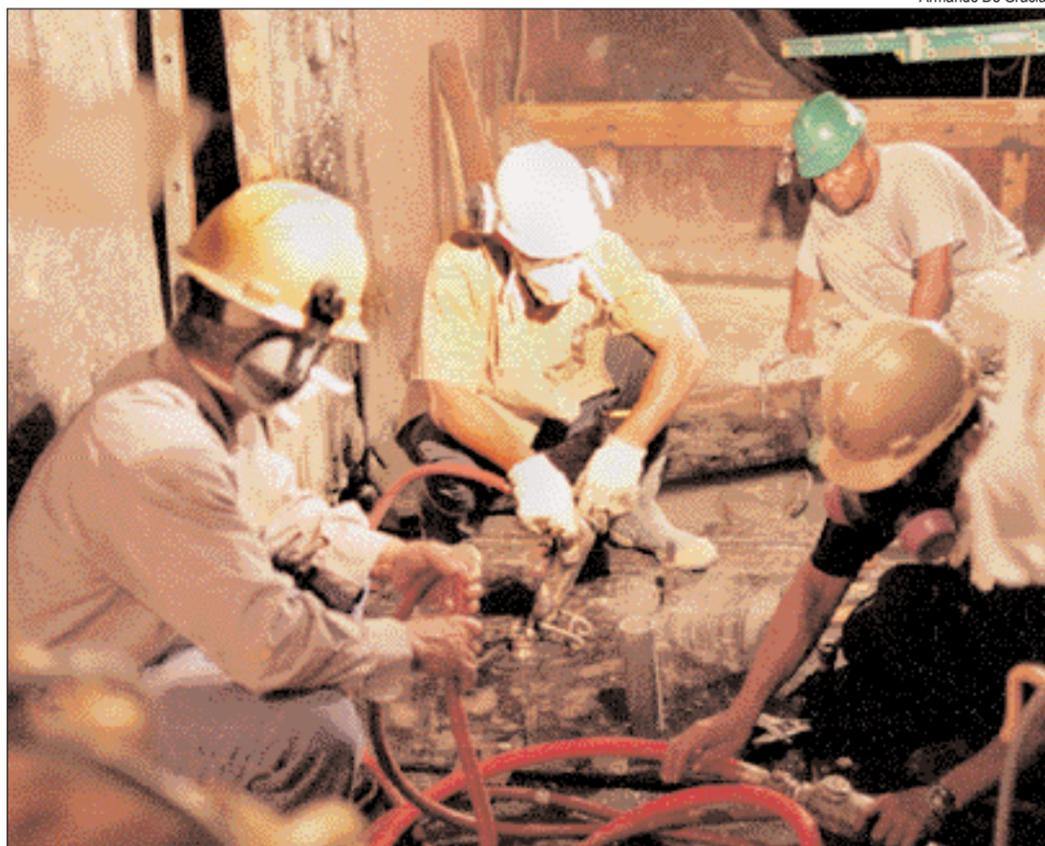
[modominguez@pancanal.com](mailto:modominguez@pancanal.com)

Repican los taladros. Hombres y mujeres trabajan sin parar. Mientras tanto, un enorme buque avanza hacia el Pacífico. Es una mañana de viernes: decenas de personas participan del reacondicionamiento de las cámaras de las esclusas de Gatún, en la provincia de Colón.

Desde el piso de la cámara todo se ve diferente. Los grandes muros de cemento dan una buena idea de la magnitud de la obra. Ver la esclusa desde allí es ver otra esclusa, diferente a la que estamos acostumbrados.

Cada juego de esclusas del Canal tiene dos vías cada uno para permitir 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, tienen tres pares de cámaras; y, en el sector Pacífico, la de Pedro Miguel, uno, y dos pares la de Miraflores. Todas las



Armando De Gracia

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. El diseño y la ingeniería de las esclusas fue obra del Teniente Coronel Harry Hodges y dos talentos excepcionales civiles, Edward Schildhauer y Henry

Goldmark.

Los trabajos de cámara seca son ejecutados por trabajadores de varias divisiones. Se trata de una tarea que es desempeñada con mucha precisión y rapidez.

Y es que mientras los operadores de grúa movían carga pesada, los aparejadores prepararon los elevadores, los carpinteros construyeron puentes, andamios y formaletas para los albañiles y pintores.

Los electricistas iluminaron la alcantarilla y el fondo de la cámara. Con taladros personales de demolición rompían concreto para que luego se ubica formaletas y vaciaran el concreto para el sello nuevo. Los albañiles y pintores también trabajaron adentro de la alcantarilla en el repello de las superficies de cemento y de pintura.

La esclusa de Gatún cuenta con tres pares de cámaras. La de Pedro Miguel tiene una cámara y la de Miraflores dos escalones.

# El mundo en Panamá

Armando De Gracia

Maricarmen Sarsanedas  
[Msarsanedas@pancanal.com](mailto:Msarsanedas@pancanal.com)

“Panamá ofrecerá al mundo una oportunidad inigualable de crear un modelo de integración del conocimiento que puede ser replicado en otras latitudes”. Así se expresa el Dr. Rodrigo Tarté, Director del Área Académica de Ciudad del Saber, al referirse a la importancia que tiene para nuestro país y el mundo, el establecimiento en Panamá del Centro Internacional de Desarrollo Sostenible (CIDES).

Recientemente se concentraron en Panamá más de 130 representantes de 60 organizaciones nacionales e internacionales con el fin de consolidar la alianza estratégica que permitirá la conformación del CIDES.

Tarté calificó la reunión de positiva. “Estamos satisfechos con los resultados, ya que se trataba de conciliar los intereses de más de 60 organizaciones de orígenes diversos”. El CIDES permitirá recopilar y sistematizar conocimientos que servirán de apoyo en los procesos de toma de decisión sobre proyectos de desarrollo sostenible.

El proyecto adquiere especial importancia para Panamá puesto que se usará la Cuenca del Canal como ecosistema piloto y la Ciudad del Saber como marco multiinstitucional para la gestión del conocimiento.

Este modelo de integración ya ha despertado el interés de dos países de la antigua Unión Soviética cuyos representantes manifestaron al PNUD su interés en copiar este esquema de alianza estratégica. El interés por el CIDES también trajo a Panamá a observadores de instituciones como la Universidad de Michigan.



El Dr. Rodrigo Tarté, de la Ciudad del Saber, durante su exposición en la reunión del CIDES.

En los primeros meses del próximo año se reunirá en Panamá la Asamblea General Constitutiva para formalizar el establecimiento del CIDES.

El CIDES es un proyecto de Estado que Panamá propuso en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible 2002 realizada en Johannesburgo, Sudáfrica. Está liderado por una alianza de organizaciones no gubernamentales, gobiernos y empresas privadas.

La Autoridad del Canal de Panamá acogió el proyecto con

especial entusiasmo pues ayuda al desarrollo sostenible de la Cuenca.

Además, como socios de la iniciativa participan los institutos de Investigaciones Tropicales Smithsonian; de Investigación Agrícola de Panamá y el Conmemorativo Gorgas; y las universidades de Panamá; Santa María la Antigua; y Florida State University-Panamá, entre otros.

Internacionalmente apoyan la idea prestigiosas instituciones educativas.

## Luz de los navegantes

Colaboración  
Panama Canal Amateur Radio Association

Gran cantidad de faros alrededor del mundo abrieron sus puertas al público recientemente para festejar el Día Internacional del Faro y de los buques-faros.

Sumándose a esta actividad, estaciones de radioaficionados alrededor del mundo se activaron desde la ubicación de los distintos faros. Tal fue el caso de la asociación de radioaficionados PANAMA CANAL AMATEUR RADIO ASSOCIATION.

Nuestro país cuenta con más de veinte faros, entre ellos, los de la isla Flamenco, Miraflores, Gamboa, Gatún, Sherman y Toro Point en el Canal de Panamá, y los faros de Punta Mala, Isla Boná, Isla Burica, Isla Iguana, Chepillo, Farallón Sucio, Isla Galera, y otros más a lo largo del país.

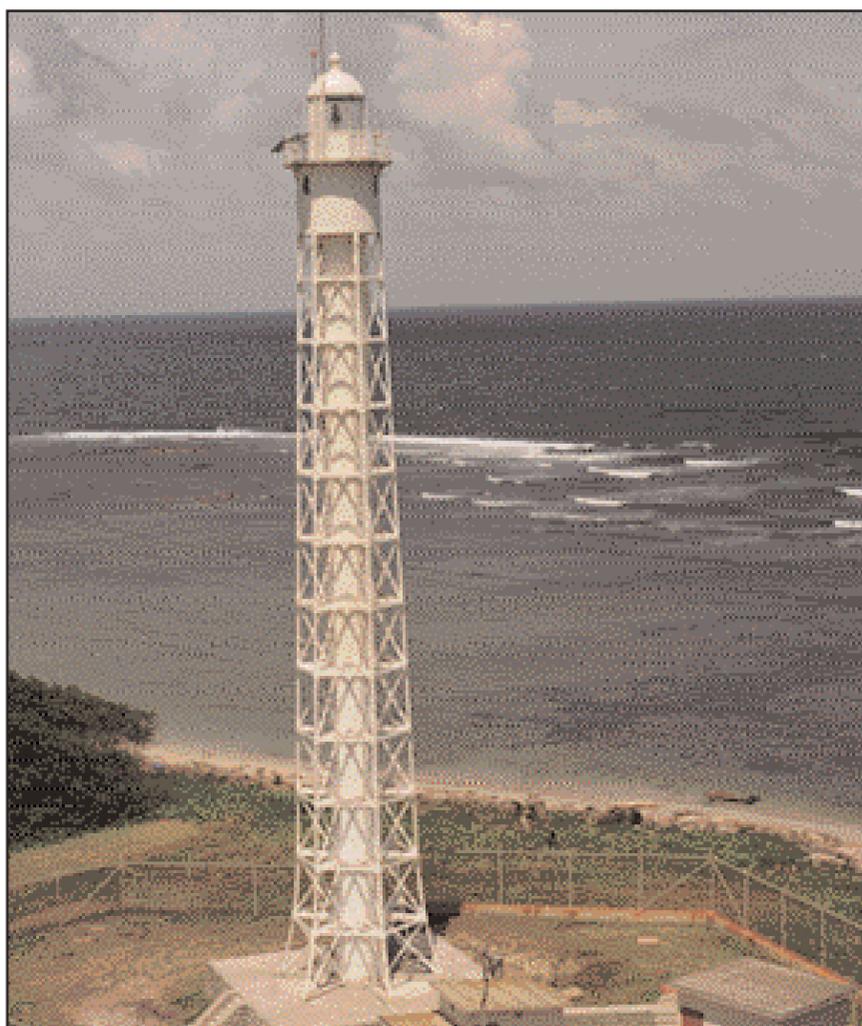
Los miembros de PANAMA CANAL AMATEUR RADIO ASSOCIATION activaron una estación de radioaficionados desde el faro de la Isla Flamenco con el fin de demostrar la importancia de la radioafición. Este es el primer faro que divisan los buques en la entrada del Pacífico del Canal.

Con esta actividad, los radioaficionados incluyeron el nombre de Panamá en la historia de este evento, ya que se realizaron más de doscientas comunicaciones con diferentes países y faros de otros lugares del mundo.

Se destacaron en esta actividad reconocidos operadores radioaficionados como Camilo Castillo (HP1AC), Enrique Preciado (HP1IBF), Rene Fonseca (HP1DCP), Elio Salinas (HP1BYS), Luis Suman (HP1BSL), Antonio Rivera (HP1AML), Octavio Arosemena (HP1OA) y Luis Matieu (HP1ALX) entre otros.

Para la realización de este evento los radioaficionados contaron con el apoyo de las Divisiones de Electrónica y Telecomunicaciones y de Seguridad de la Autoridad del Canal de Panamá.

A la derecha, uno de los veinte faros con que cuenta nuestro país.



# Controversia mundial: Granos Transgénicos

Armando De Gracia

Javier D. Ho  
[jho@pancanal.com](mailto:jho@pancanal.com)

El comercio de granos por la vía acuática representa aproximadamente el 20% del flujo total de mercaderías y de octubre a julio totalizó 741 tránsitos. La principal ruta tiene como origen la Costa Este de los Estados Unidos con destino a Asia.

Estados Unidos, Canadá, Argentina, Egipto y otros países interesados han elevado una queja formal ante la Organización Mundial del Comercio (OMC) en contra de la Unión Europea, debido a la moratoria en la aprobación de la lista de productos genéticamente modificados que pueden ser importados hacia Europa. Estados Unidos y sus co-demandantes consideran esta medida nociva para sus exportaciones agrícolas, sin fundamento científico, y consideran esta moratoria una grave falta a los acuerdos agrícolas de la OMC. De igual modo, durante los meses de julio y agosto, se reportaron retrasos en los desembarcos de frijol de soya en los puertos de China provenientes del Brasil por no cumplir requisitos de información en los formularios de importación. Estos retrasos fácilmente podrían aplicarse a las exportaciones estadounidenses de soya y afectar los flujos de esta oleaginosa por el Canal de Panamá, que se inician en octubre con la cosecha en los Estados Unidos. ¿Por qué tanta controversia con respecto a los productos genéticamente modificados?

Los productos transgénicos, en especial los que se refieren a cosechas, son aquellos que contienen genes insertados artificialmente en lugar de ser insertados a través del proceso natural de polinización. Esta secuencia insertada de genes - conocida como transgen- puede darse a partir de una planta de especie distinta o de una especie completamente diferente. A estas cosechas o plantas que contienen transgenes se les llama genéticamente modificado (GM) u organismo genéticamente modificado (GMO por sus siglas en inglés)<sup>2</sup>.

La inserción de genes deseables puede producir características tales como alto rendimiento por hectárea, mejor calidad, resistencia a las



Buque granelero transita el Canal de Panamá

enfermedades, pestes, herbicidas; o tolerancia al calor, el frío o sequías. También se puede utilizar esta combinación genética para mejorar el contenido nutritivo, y hasta el sabor, de muchos alimentos. No obstante, los transgénicos también se asocian con posibles efectos negativos en la salud humana y su impacto negativo en el medio ambiente.

Actualmente los cultivos transgénicos más difundidos son los del frijol de soya, seguidos por el maíz, algodón, canola, tabaco, tomate y papas. Estados Unidos es el país que va a la vanguardia en la adopción de estos cultivos, con 74.8 millones de acres cultivados en el año 2000, seguido por Argentina, Canadá, China, Sudáfrica y Australia. La mayoría de los países de la Comunidad Europea, al igual que México y Uruguay, no han adoptado abiertamente esta tecnología para sus cosechas, debido en gran parte al temor de consumir estos productos.

A largo plazo, los productos transgénicos, aunque todavía controversiales, tienen gran futuro por sus beneficios potenciales que pueden superar de gran manera sus efectos negativos. Por lo tanto, estos productos tienen el potencial de incrementar la producción mundial de alimentos y tendrán un efecto sobre el comercio mundial.

## Meteorólogos reciben entrenamiento

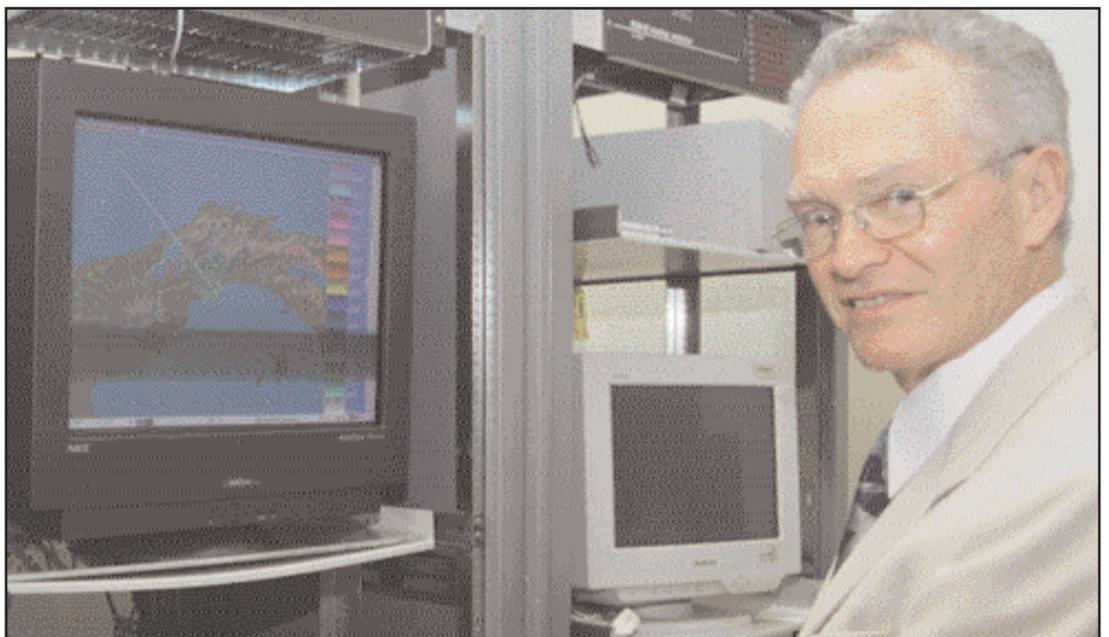
Redacción de El Faro  
[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

Ronald E. Rinehard, Ph.D, científico investigador de la Universidad de Dakota del Norte, brindó entrenamiento al personal de la sección de Meteorología de la Autoridad del Canal de Panamá.

El Dr. Rinehard es autor de varios libros de meteorología entre ellos "RADAR FOR METEOROLOGISTS". Rinehard es considerado una autoridad a nivel mundial en materia de meteorología.

El Dr. Rinehard fue comisionado por el fabricante del nuevo radar (Enterprise Electronics Corp.) para que entrenara al personal de ACP en el uso e interpretación de los productos del nuevo radar.

El entrenamiento consistió en ver la arquitectura del nuevo radar, principios de operación y fórmulas de radar necesarias para programar el uso del mismo en nuestra latitud.



# Recuerdos de un coloso

Maricarmen Sarsanedas  
[msarsanedas@pancanal.com](mailto:msarsanedas@pancanal.com)

Corría 1962. La ciudad de Panamá estaba convulsionada por la novedad. Ese día, coincidiendo con la celebración del descubrimiento de América, sería inaugurada una obra portentosa: el puente que uniría la capital con el interior del país; el puente que uniría las Américas de Colón, separadas por el Canal desde 1914. El "ferry" que desde 1923 sirvió como único enlace con el resto del país, sería ahora reemplazado por un coloso de hierro.

La construcción del puente se inició en 1958 en virtud de la firma del Tratado Remón-Eisenhower (1955). Cuarenta años tardó el gobierno estadounidense en acceder a la construcción de un puente que diera continuidad a la vía terrestre interrumpida por el Canal. Aún tardarían tres años más, después de la firma del Tratado, para decidirse a iniciar la obra.

En mayo de 1962 era colocada la viga de acero de 70 pies de extensión, eslabón final que uniría las dos secciones de la superestructura. En aquella mañana soleada, ciudadanos curiosos llegaron a la ribera para sentirse parte de la historia. Desde allí vieron al Pelican State, primer buque de alto calado que pasó debajo del puente.

No fueron ellos los únicos que presenciaron el hecho histórico. "Cientos de panameños se agolparon a la entrada del puente intentando superar la barrera que había establecido la policía zoneíta, y así poder caminar por el puente", recuerda el ingeniero Oscar Paz Arias, quien fue testigo privilegiado por haber sido inspector de las obras de fundación.

"La gente se tomó el puente; se subieron en las vigas. El Canal envió lanchas abajo del puente porque se temía que la gente cayera", nos cuenta Paz Arias. "Desde mi oficina, en la administración del Canal, se veía a la gente encaramada; era un show". Era un día soleado. "El Presidente Chiari habló. Estaba colorao como un tomate, pero no por el sol sino por lo que estaba sucediendo"

En una ceremonia obligadamente más corta, el puente fue bautizado oficialmente en homenaje al miembro más joven y único sobreviviente de la Comisión del Canal Istmico, Maurice H. Thatcher, a quien correspondió cortar la cinta inaugural. Hasta 1981 se le conoció como Thatcher Ferry Bridge. Fue precisamente ese año cuando los panameños lo

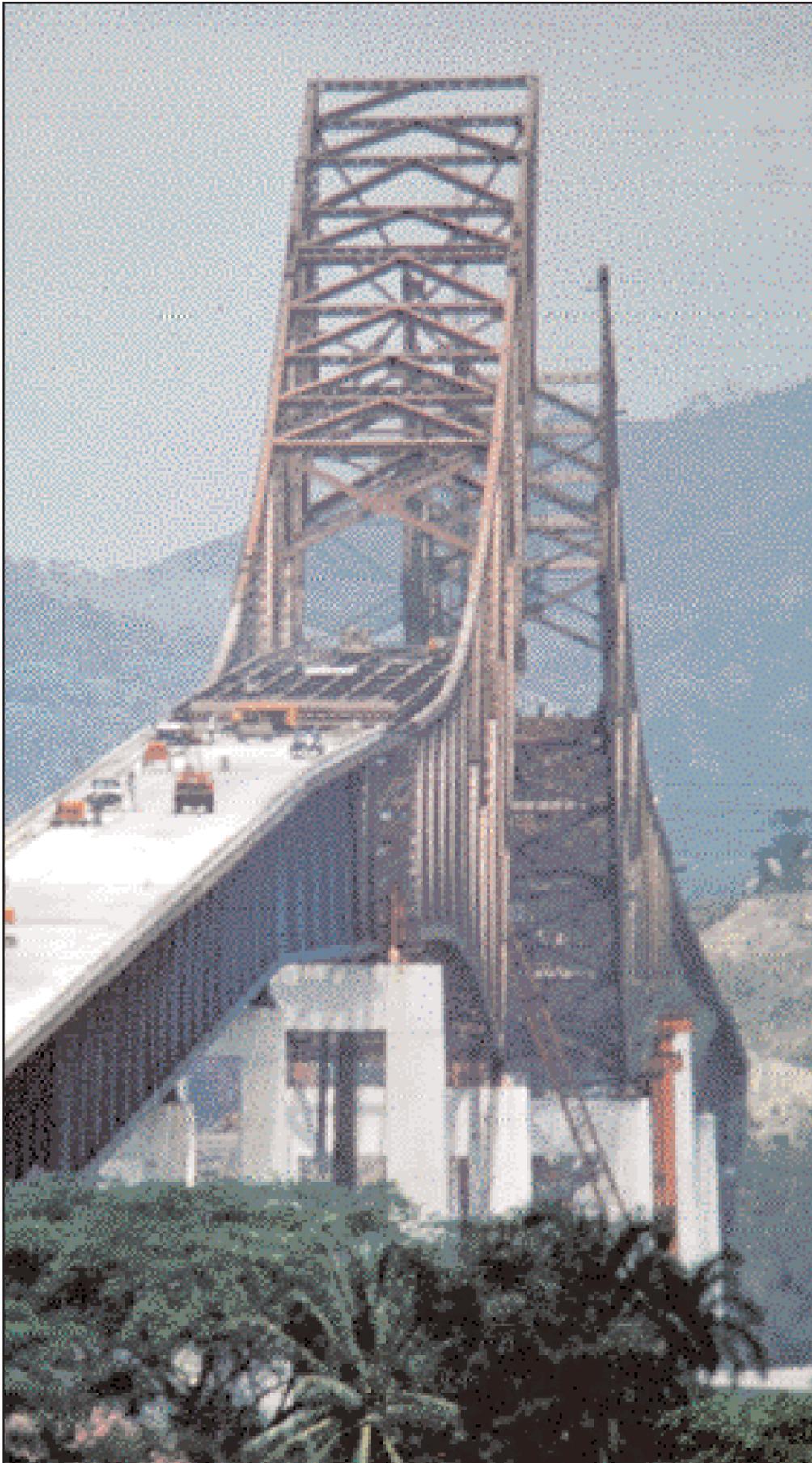
rebautizaron con el nombre de Puente de las Américas

En enero de 1963 Panama Canal Review en español, revista oficial del Canal de Panamá, alababa la solidez del puente: "resiste ventarrones mucho más fuertes que los que jamás se hayan registrado en el Istmo. Su tipo de construcción es de tal naturaleza que no presenta serios problemas de oscilación como acontece con otros puentes colgantes". También reseñaba que en su mantenimiento se gastarían B/.200 mil al

año.

Con la apertura del puente desapareció el servicio de transbordadores que había operado a través del Canal en Balboa, y que estuvieron en uso por más de 30 años como única vía de comunicación entre el este y el oeste del país.

Curiosamente han pasado cuarenta años desde su inauguración y hoy otro gigante comienza a elevarse sobre las riberas del Canal: el Puente del Centenario.



## TOME NOTA

### Oportunidad de empleo para universitarios

A partir del 3 de octubre, la Autoridad del Canal de Panamá aceptará solicitudes de empleo de estudiantes universitarios para el Programa de Ayudante Estudiantil que iniciará el 5 de enero de 2004. Para participar, los estudiantes deben observar los siguientes requisitos:

-Estar matriculados a tiempo completo con al menos 15 créditos semestrales o cuatrimestrales.

-No ser graduandos al finalizar el semestre o cuatrimestre en curso. Si a partir de enero del 2004 tienen pendiente su trabajo de graduación (ejemplo: tesis, práctica profesional, seminarios u otros) no son elegibles.

-Índice académico de por lo menos 1.80 en la escala de tres puntos o el equivalente.

Al dorso de la solicitud de empleo, su universidad deberá certificar el índice académico y la cantidad de créditos matriculados en el semestre o cuatrimestre en curso.

Los estudiantes contratados laborarán por un período de 13 semanas (entre el 5 de enero y el 2 de abril del 2004) y en la mayoría de los casos, trabajarán 40 horas por semana en horarios de 7:15 a.m. a 11:45 a.m. y de 12:45 p.m. a 4:15 p.m., o de 7:00 a.m. a 3:30 p.m.

Para ser contratados, los estudiantes deberán estar disponibles para trabajar en uno de estos dos horarios.

Las solicitudes podrán retirarse en las oficinas de la División de Operaciones de Recursos Humanos en el Edificio 706 en Balboa, en horario de 7:15 a.m. a 4:15 p.m., de lunes a jueves sin cerrar al mediodía y en el sector Atlántico, en el Edificio 215 en Gatún, en horario de 7:15 a.m. a 11:45 a.m. y de 12:45 p.m. a 4:15 p.m. de lunes a viernes.

También pueden ingresar en el sitio de internet de la ACP ([www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)) bajo la opción de Recursos Humanos. Se aceptarán solicitudes hasta el 31 de octubre.

Mediante este programa la Autoridad del Canal de Panamá brinda a estudiantes la oportunidad de adquirir experiencia y valiosos conocimientos sobre sus operaciones al tiempo que contribuye a su desarrollo profesional.

### Semana de prevención de incendios

Del 6 al 12 de octubre del 2003, la Autoridad del Canal de Panamá realizará la Semana de Prevención de Incendios con diversas actividades informativas y visitas a lugares de trabajo. Se exhibirán equipos y vehículos de respuesta y se dictarán charlas relacionadas con el lema de este año: En caso de incendio: ¡Sal y quédate afuera!

# Pioneros de la telefonía

Julieta Rovi  
[jrovi@pancanal.com](mailto:jrovi@pancanal.com)

En las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial, Jeremías Pérez Sandoval y su amigo Odoardo Torrazza tuvieron la visión de fundar la primera empresa telefónica de Veraguas. Durante un viaje a la ciudad capital, Torrazza localizó, entre los enormes depósitos de bienes en desuso apilados en las riberas del Canal, teléfonos, conmutadores, postes y alambrado, y procedió a comunicar el hallazgo a su socio.

Los planes avanzaban, pero los visionarios tuvieron que enfrentar una férrea oposición por parte de personas que sostenían que el cableado era peligroso por posibles descargas eléctricas. Aquí fue fundamental el apoyo que recibió la joven empresa de parte del gobernador de Veraguas, profesor Elisondo Tejada.

Jeremías Pérez Sandoval había adquirido experiencia en telegrafía en Chitré, que luego complementó con estudios de telegrafía y telefonía en la ciudad de Panamá con tutores panameños y norteamericanos.

Al completar sus estudios, transmitía y decodificaba comunicación en clave Morse; construía los instrumentos transmisores y receptores de señales y fabricaba acumuladores. Además, tenía amplios conocimientos sobre diseño, instalación,



Jeremías Pérez Sandoval, a la izquierda, y su socio Odoardo Torrazza, en su oficina de la primera empresa telefónica de Veraguas que fundaron utilizando excedentes en desuso del Canal de Panamá.

mantenimiento y operación de redes inalámbricas y teléfonos de sistema de magneto. En los años treinta fundó en Remedios, provincia de Chiriquí, la primera escuela de telegrafía.

Con una inversión de \$5,000 por el lote de materiales, el 6 de diciembre de 1947 mediante la escritura pública # 210, de la sección mercantil de Veraguas, crearon la Empresa Telefónica Pérez y Torrazza. A partir de ese momento comenzaron a

instalar y administrar la primera red alámbrica de teléfonos en Veraguas. La sede de la empresa, que albergaba el taller y el centro de comunicaciones, estaba ubicada en la Avenida Sur esquina de la Placita San Juan de Dios de Santiago.

En aquel entonces no habían teléfonos públicos, solo privados y comerciales. El primer abonado fue el teléfono A-172 del Kiosco La Placita, propiedad de los hermanos Chang Ortiz. Todo aquel que deseaba hacer una llamada podía acudir allí. En 1960 la empresa contaba con 170 abonados. También se logró la interconexión con las provincias de Herrera, Chiriquí y Coclé y la impresión de directorios telefónicos con páginas amarillas y anunciantes.

“Uno de los aspectos que caracterizaba a mi abuelo era el

deseo de ayudar a otras personas. Recuerdo que a sus costas, diseñó y construyó el puente sobre el río Charco Negro, al sur de Veraguas. Todo lo planificaba, documentaba y archivaba. En su casa reposan casi todas sus antigüedades, entre ellas teléfonos construidos por Kellogg-Chicago en 1907 y directorios telefónicos de la época”, dijo Jorge Chong Pérez, especialista en seguridad de la ACP y nieto de Jeremías Pérez Sandoval.

## Cuando la distancia no importa

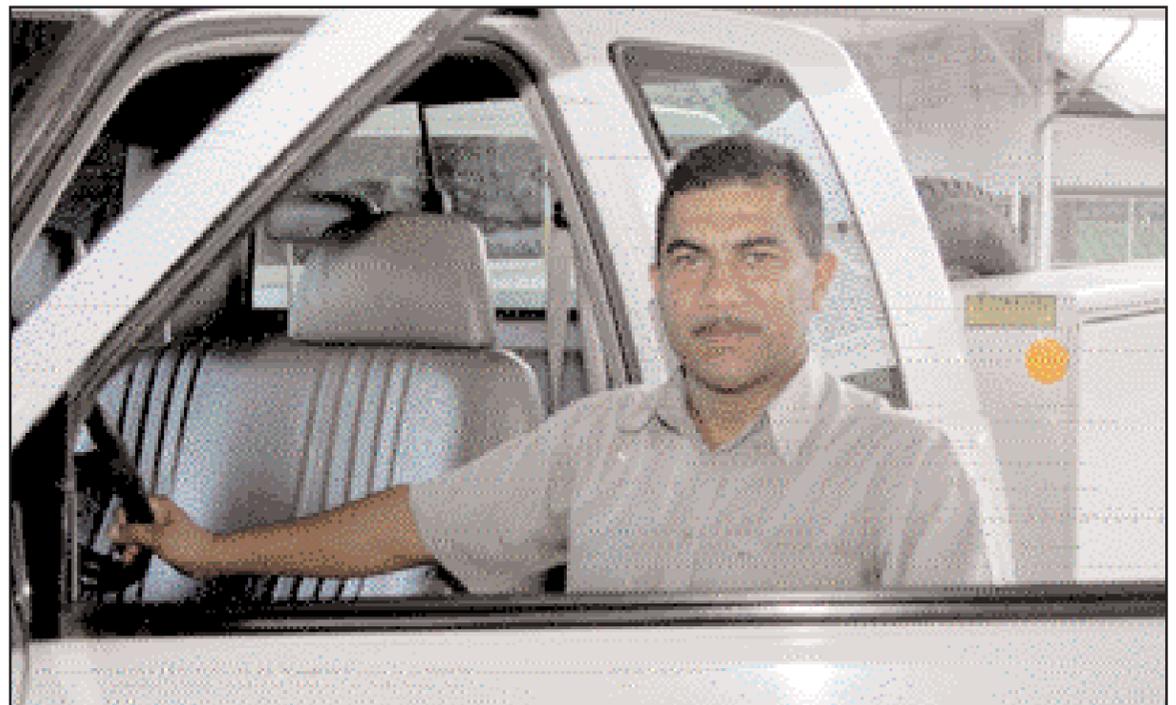
Julieta Rovi  
[jrovi@pancanal.com](mailto:jrovi@pancanal.com)

Evaristo Abad Ramos Vissuette es un conductor de la Sección de Transporte y Mantenimiento que viaja todos los días hasta Ancón para realizar su faena diaria que puede consistir en trasladar pasajeros a Colón. Esto es lo mismo para cualquier trabajador que conozcamos. Lo que hace diferente a Evaristo es que él reside en Vista Hermosa, Penonomé.

Evaristo nació el 11 de diciembre de 1961 en Penonomé. Está casado con Celinita Gordón. Tiene dos hijas mellizas, Briseida y Griselda, de 10 años. “Por ellas viajo todos los días”, dijo. Cuando consiguió el trabajo en el Canal de Panamá, Evaristo se hospedaba en casa de un hermano en la ciudad capital. Pero la separación fue muy dura para las niñas: comenzaron a manifestar problemas en la escuela. Es por ello que su padre tomó la decisión de hacer el sacrificio y viajar todos los días y así poder estar con ellas. “La familia es lo primero”, enfatizó.

Evaristo viaja en transporte de pasajeros normalmente y solamente utiliza su carro cuando está apurado y no quiere gastar tiempo en las múltiples paradas que hace el autobús. El viaje le toma dos horas, pero Evaristo sale tres antes de su casa para poder tener una cuando llega para salir a caminar y estirar las piernas. También cuida su salud corriendo todas las mañanas antes de salir a trabajar para mantenerse en forma.

“Estoy consciente de que mi trabajo es peligroso y que debo tener cuidado no solamente por mí, sino por los pasajeros que llevo. Por eso



camino y cuido mi salud para poder estar lo más alerta posible”, explica.

Evaristo Ramos invierte casi ocho balboas diarios en pasaje. A pesar de todo, está conforme porque le gusta mucho lo que hace. “Me gusta trabajar aquí. Me encanta el trabajo y trato de hacerlo lo mejor posible”, dice.

Siempre quiso trabajar en la ACP. “Aplicué para aprendiz, pero mi problema fue el inglés. Soy electricista de profesión. Después aplicué para conductor y me dieron la oportunidad”, dijo Ramos.

Antes de venir a laborar en el Canal de Panamá lo hizo en mantenimiento y electricidad para las

empresas Industrias Eupan, Alimentos Sarasqueta y Colgate Palmolive. En Penonomé, trabajó para Multi Solutions, las Aldeas Infantiles S.O.S. y como instructor de electricidad en el INAFORP.

El supervisor de Evaristo está muy satisfecho con su desempeño. “Está dando la talla y si tomamos en cuenta la distancia que recorre cada día ... Tiene 100 por ciento de asistencia. No hemos tenido problemas con él, ni hay queja de su desempeño”, comentó Jaime Morgan, supervisor de Transporte.

Evaristo Ramos es un ejemplo de responsabilidad para todos los trabajadores. Su voluntad de trabajar trasciende la distancia.



# El Canal en imágenes



El crucero Carnival Pride en Gatún (1): Angélica de Wong, Sección de Administración de Instalaciones.  
 Taladran una roca excavada por la draga Rialto Christensen (2): Rodolfo A. Bundy, ingeniero de draga.  
 La draga Christensen y el nuevo puente sobre el Canal (3): Jaime Massot, hidrólogo.  
 Puente de las Américas al atardecer (4): Eduardo Vargas, higienista industrial.  
 Verifican las bases de las válvulas de vástago ascendente en una alcantarilla de las esclusas (5): Rogelio Manning, ingeniero civil, supervisor.

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



# Esclusaje del recuerdo

Ariyuri Mantovani  
[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

Para celebrar el primer centenario de la República, el Canal de Panamá recordó en una significativa ceremonia el primer esclusaje completo, hecho en las esclusas de Gatún.

El remolcador Colón y la lancha Gatún hicieron el “esclusaje del recuerdo”, con el que se iniciaron los actos del aniversario número noventa de la vía acuática.

“Quisimos recordar la importancia de este primer esclusaje aquí en Gatún”, comentó Jorge Vásquez, gerente de Mantenimiento de las Esclusas de Gatún y coordinador de la actividad. “Todos los que trabajamos aquí estamos muy contentos y emocionados con este histórico hecho”, añadió.

Al salir de las esclusas, el Colón fue saludado con las sirenas y los pitos de los carros cisternas de los bomberos y de las embarcaciones que se encontraban en el área del lago Gatún.

El 26 de septiembre del año 1913, en las entonces recién construidas esclusas de Gatún, se mezclaban los sonidos de gente y maquinaria trabajando.

Ese día especial se llevaba a cabo la primera prueba para comprobar la operación de esta enorme esclusa con el remolcador Gatún.

El Coronel H. F. Hodges, diseñador del sistema de compuertas y válvulas que opera en las esclusas, accionó los equipos asistido por Edward Schildhauer, creador del sistema mecánico que movía las compuertas del Canal.

Una a una se hicieron las maniobras para abrir y cerrar las compuertas y accionar las válvulas de agua.

Al final, luego de una hora y 51 minutos, el “Gatún” finalizó el recorrido, logrando con éxito el primer esclusaje completo.

Al celebrar el centenario, recordamos con gran emoción aquel acontecimiento que confirmó el genio visionario de los diseñadores y constructores del Canal de Panamá. ☆



## Una cita con la comunidad

La escuela Celestino Del Rosario de Nanzal, en Penonomé, fue elegida por los empleados de la División de Tránsito Marítimo de la ACP para cumplir el sueño de sus 70 alumnos: una cancha de baloncesto. Esta cancha será construida en los terrenos de la escuela.

Un grupo de empleados visitó la comunidad para iniciar la obra y reafirmar su compromiso de culminación de la misma. Allí fueron recibidos por padres de familia, educadores y estudiantes quienes organizaron una presentación folklórica con el apoyo de sus maestros.

La comunidad también será partícipe del proyecto y apoyarán en lo posible para llevar a término este proyecto.

La escuela de Nanzal tiene apenas tres aulas en la que imparten clases tres maestros. Cuenta con un comedor en el cual diariamente se le brinda alimentos a los niños que en su gran mayoría viajan largas distancias para llegar a la escuela. Los padres de familia mantienen con sus propios recursos una granja sostenible (incluyendo cría de pollos) para la alimentación de los niños.

Esta actividad forma parte del programa de asistencia social desarrollado por los empleados canaleros con motivo de la celebración del aniversario del Canal de Panamá.

Se trata de un programa de ayuda social que no se limita a la fecha de aniversario ni a un proyecto específico. ☆



## El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

**FETV Canal 5**  
Miércoles, 9:30 p.m.

**Telemetro Canal 13**  
Sábados 8 a.m.

**RTVE Canal 11**  
Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.

# VACANTES

## VACANTES

Para hacer la solicitud, presente el Formulario 443, Solicitud de Traslado, a más tardar el próximo viernes a la Sección de Reclutamiento y Colocación, Edificio 706, Balboa.

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

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 (CCAA, Edificio 704, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Reclutamiento y Colocación al 272-8583.

| PUESTOS PERMANENTES                                    | SALARIOS     | UNIDAD                  | UBICACIÓN | VACANTES |
|--|--------------|-------------------------|-----------|----------|
| Trabajador en estructuras de hierro, MG-8 <sup>1</sup> | B/.7.74/8.25 | Astilleros Industriales | A         | 1        |

### Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año).

|  |                |                          |   |   |
|--|----------------|--------------------------|---|---|
| Técnico en ciencias físicas, NM-6 <sup>12</sup> (Requiere leer inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir). | B/.11.13/14.47 | Administración Ambiental | P | 1 |
|--|----------------|--------------------------|---|---|

### Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año).

|   |                |          |   |   |
|---|----------------|----------|---|---|
| Supervisor, ingeniero interdisciplinario, NM-13 <sup>13</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir). | B/.26.09/33.91 | Esclusas | P | 1 |
|---|----------------|----------|---|---|

|   |              |                               |   |   |
|---|--------------|-------------------------------|---|---|
| Reparador de equipo en general, MG-8 <sup>14</sup> (Debe saber nadar y tener licencia de conducir. Requiere trabajar turnos rotativos). | B/.7.74/8.25 | Dragado, Señalización y Grúas | P | 1 |
|---|--------------|-------------------------------|---|---|

### Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año).

1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes

|   |                          |              |   |   |
|---|--------------------------|--------------|---|---|
| Técnico en presupuesto, NM-7 <sup>15</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés). | B/.12.37/16.08 del Canal | Plan Maestro | P | 1 |
|---|--------------------------|--------------|---|---|

### Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año).

2da Fecha de Aceptación de Solicitudes

|   |                |          |   |   |
|---|----------------|----------|---|---|
| Asistente de trabajos de oficina, NM-6 <sup>1679</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés). | B/.11.13/14.47 | Finanzas | P | 1 |
|---|----------------|----------|---|---|

### Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 2da Fecha de Aceptación de Solicitudes

|  |                |                      |   |   |
|--|----------------|----------------------|---|---|
| Capataz, operador de lanchas a motor, MS-10 <sup>168</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir). | B/.19.56/22.83 | Recursos de Tránsito | P | 1 |
|--|----------------|----------------------|---|---|

|  |                |                      |   |   |
|--|----------------|----------------------|---|---|
| Capataz, operador de lanchas a motor, MS-10 <sup>168</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir). | B/.19.56/22.83 | Recursos de Tránsito | A | 1 |
|--|----------------|----------------------|---|---|

|  |              |                           |   |   |
|--|--------------|---------------------------|---|---|
| Oficinista, NM-4 <sup>169</sup> (Requiere hablar, leer y escribir inglés). | B/.6.86/8.68 | Capacitación y Desarrollo | P | 1 |
|--|--------------|---------------------------|---|---|

1 De utilizarse este anuncio para llenar la vacante, 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 Este anuncio cancela el que fue publicado el 22 de agosto del 2003 para este mismo puesto. Aquellos que desean ser considerados deben volver a solicitar.

3 Debe ser un ingeniero idóneo en una de las siguientes disciplinas: Mecánica, Civil, Industrial, Eléctrica o Electrónica.

4 Requiere conocimiento básico de hidráulica.

5 La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 10 de octubre del 2003.

Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda y última fecha de cierre que será el 8 de octubre del 2004. Los empleados que se determinen idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinen no idóneos, deberán entregar otra solicitud para la siguiente fecha de aceptación. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).

6 Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 4 de abril del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 10 de octubre del 2003. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).

7 Dominio de los procedimientos de recursos humanos.

8 Requiere licencia para operar lanchas a motor de hasta 65 pies de eslora.

9 Requiere experiencia en el manejo de aplicaciones por computadora comúnmente utilizadas en una oficina o su equivalente, por ejemplo: Word, Excel, PowerPoint.

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

## Participemos de los desfiles patrios

La Autoridad del Canal de Panamá invita a todos los asociados que deseen participar de los desfiles patrios para que se inscriban para el sorteo que se realizará el 22 de octubre ya que, al igual que en años anteriores, el Ministerio de Educación sólo aceptará 10 representantes por día. Para información pueden comunicarse con Giselle Fagette o Siris Tenorio en los teléfonos 272-1871 ó 272-3172, o en los correos electrónicos stenorio o gfagette.

## Celebremos el Día del Niño Canalero

El jueves 30 de octubre celebraremos el "Día del Niño Canalero", actividad en la que podrán participar dependientes de trabajadores de la Autoridad del Canal que tengan entre 7 y 12 años cumplidos.

Por un día, los dependientes escogidos por sorteo, conforman la alta gerencia de la organización y realizan giras por diversas instalaciones del Canal, lo que les permitirá conocer de cerca el funcionamiento de la vía acuática.

Para participar, sólo debes llenar el formulario que acompaña este artículo y enviarlo a más tardar el día **martes 21 de octubre**, a la oficina 100 del Edificio de la Administración. También lo puedes enviar por facsímil al 272-7693.

Para mayor información, puedes llamar a la Oficina de Comunicación al 272-3202.

## Día del Niño Canalero 2003

**¡Trae a tus hijos (entre 7 y 12 años) al Canal!**  
(Sólo un cupón por niño)

Nombre \_\_\_\_\_

Edad \_\_\_\_\_ Escuela \_\_\_\_\_

Acudiente empleado de la ACP \_\_\_\_\_

Unidad donde trabaja \_\_\_\_\_

Teléfonos \_\_\_\_\_ (trabajo) \_\_\_\_\_