

# El dilema de crecer

Los actuales proyectos de modernización permitirán al Canal alcanzar el máximo aprovechamiento de su capacidad operativa, pero ésta enfrenta ya las exigencias del transporte mundial que cada vez utiliza buques de mayor tamaño. ◆ 2 y 3



## Listos para prevenir



Con el fin de actualizar al personal, se realizó un ejercicio de simulación de un accidente en el Canal de Panamá.

PAG>12

## En la región oriental de la Cuenca



Se informó del adelanto de proyectos en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado.

PAG >7

## Tema del momento



Funcionarios de la ACP vieron la situación de la Caja de Seguro Social con representantes de la institución.

PAG >3

**B/.183.7 millones...**  
**Pagó la ACP como excedente de la operación del Canal en el AF 2004.**

## CORRESPONDENCIA

Deseo expresarles mi reconocimiento por los magníficos espectáculos que nos brindan en la temporada de verano. Allí también se refleja la organización y eficiencia de ustedes, para orgullo y deleite de los panameños.  
 Adviel Centeno

El motivo de este e-mail es para felicitarlos por el Programa Cultural de Verano 2005, ayer fui por segunda vez a ver "Maestra Vida" de Rúben Blades y déjenme felicitarlos nuevamente, ya que fue todo un éxito; me encantó, es una actividad para toda la familia. Espero que éste no sea el último año que decidan realizar este tipo de eventos. Gracias por el regalo tan lindo que le han dado al pueblo panameño.  
 ¡Felicidades!  
 Novo Film

Me dirijo a usted para agradecerle todo el apoyo que nos brindaron a los profesores de El Maestro en Casa de Panamá y Nicaragua, en la gira por las esclusas de Miraflores el viernes 4 de marzo.

P. Fernando Guardia Jaén, s.j.  
 Director  
 Radio Hogar

## La foto

Omar Rodríguez



Vecinos de la comunidad de Santa Elena bailan La Fachenda.

## De la Administración

## Modernización y capacidad



## JUNTA DIRECTIVA

**Ricaurte Vásquez M.**  
 Presidente

**Adolfo Ahumada**  
 Eloy Alfaro  
**Norberto R. Delgado D.**  
**Antonio Domínguez A.**  
**Mario Galindo H.**  
**Guillermo Quijano Jr.**  
**Eduardo Quirós**  
**Alfredo Ramírez Jr.**  
**Abel Rodríguez C.**  
**Roberto R. Roy**

**Alberto Alemán Zubieta**  
 Administrador  
**Manuel E. Benítez**  
 Subadministrador  
**Stanley Muschett I.**  
 Gerente de Administración Ejecutiva

**Fernán Molinos D.**  
 Gerente de Comunicación y Medios  
**Maricarmen Sarsanedas**  
 Jefa de Información  
**Myrna A. Iglesias**  
 Editora  
**Redacción**  
 Ariyuri Mantovani  
 Manuel Domínguez  
 Octavio Colindres  
 Julieta Rovi  
 Maricarmen de Ameglio

...la capacidad  
 operativa de la vía  
 es un desafío  
 determinado,  
 básicamente, por  
 las necesidades  
 del mercado  
 marítimo mundial.

La modernización es un objetivo constante de toda empresa que pretenda mantener una presencia competitiva en su mercado.

Así, en los últimos años el Canal de Panamá ha invertido alrededor de mil 500 millones de balboas en la modernización y actualización de su infraestructura original. Pero la capacidad operativa de la vía es un desafío determinado, básicamente, por las necesidades del mercado marítimo mundial.

De hecho, el agotamiento de tal capacidad ha sido siempre preocupación de sus administradores. Eso explica que ya en 1939 Estados Unidos emprendiera obras para ampliarla, trabajos que fueron suspendidos con el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

En la actualidad la ruta de Panamá tiene una capacidad de tránsito entre 280 y 290 millones de toneladas CP/SUAB, esperándose que el actual programa de modernización le permita alcanzar una capacidad máxima entre 330 y 340 millones de toneladas. De no ampliarse tal capacidad, la calidad de los servicios que ofrece el Canal, entre ellos el estratégico de reserva de cupos para transitar la vía, se verá seriamente afectada. Se trata, entonces, de un riesgo y un reto para el país.



**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.

<b>Telemetro Canal 13</b> Sábados 8:00 a.m.	<b>Hosanna Visión</b> Domingos 10:00 p.m. Miércoles 6:00 p.m.	<b>FETV Canal 5</b> Lunes 8:30 p.m.	<b>RTVE Canal 11</b> Miércoles 5:30 p.m. Domingos 5:00 p.m.
--	---	--	---

# Canal alcanza nuevas marcas

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

El mes de febrero fue para la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) de marcas importantes, tanto en operaciones como en recaudación. Y es que en ese mes logró un nuevo récord en el promedio diario de toneladas totales transitadas, así como en los promedios diarios de tránsitos totales con reservación, al igual que números sobresalientes en el aspecto financiero.

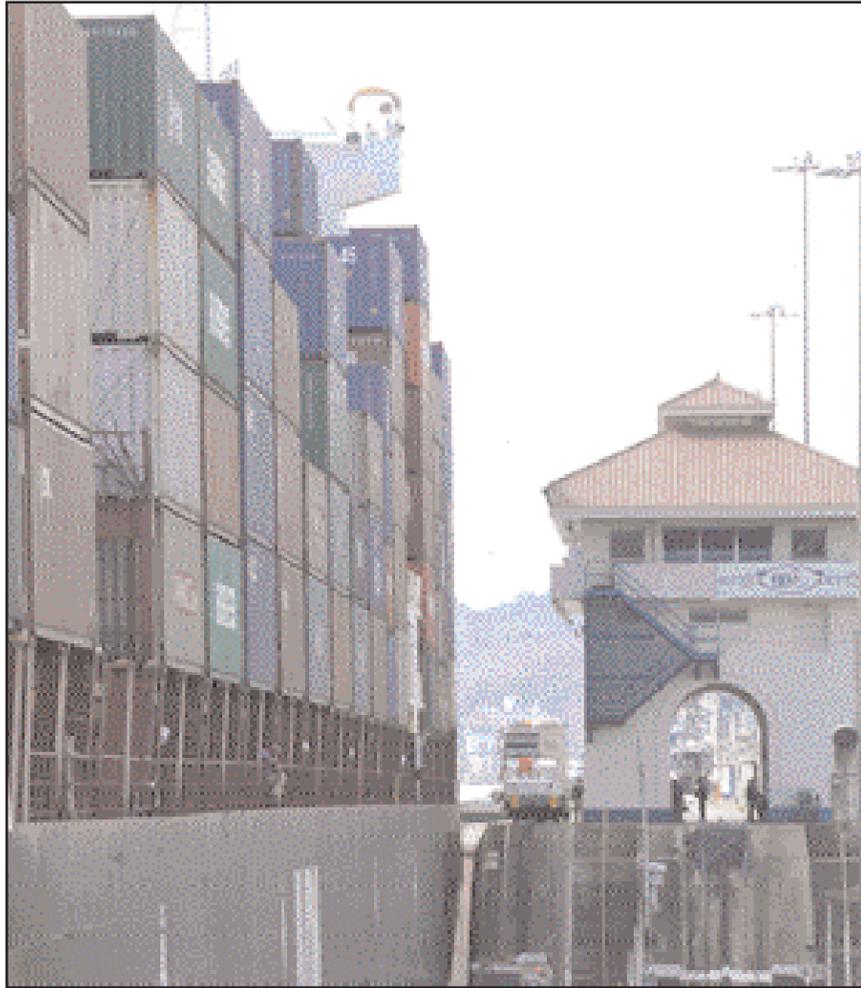
Durante febrero transitó la vía acuática un promedio diario de 786.4 toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), lo que representa un promedio diario de B/.2.24 millones y un nuevo récord para el Canal de Panamá tanto en el área de operaciones como en la financiera.

El récord anterior se registró en el mes de noviembre de 2004 cuando transitó un promedio diario de 778 mil 200 toneladas CP/SUAB (para un promedio diario de B/.2.20 millones).

En el mes de febrero de este año también se logró un nuevo récord en cuanto a un mayor promedio diario de tránsitos con reservación, al registrarse 20.04 tránsitos. Ello produjo igualmente una marca en recaudación diaria para este rubro de B/.250 mil (el récord anterior fue de B/.249 mil en enero pasado).

## El compromiso es mayor: Alemán Zubieta

De acuerdo con el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, el aumento en el tonelaje al igual que el



Cada vez es mayor la demanda por la ruta del Canal. Ello plantea un desafío enorme en términos de que cumplamos las expectativas de nuestros clientes y usuarios.

número de buques transitados a través del Canal supone un esfuerzo mayor para cumplir con los clientes de la vía.

“Cada vez es mayor la demanda por la ruta del Canal. Ello plantea un desafío enorme en términos de que cumplamos las expectativas de nuestros clientes y usuarios. De allí el valor del empeño que cada día ponen los trabajadores de la vía por hacer de esta ruta un paso confiable y eficiente para beneficio del país”, señaló.

Alemán Zubieta recordó que los aumentos en el número de tránsitos y en el volumen de carga se deben a los crecientes movimientos comerciales entre Asia y la costa este de Estados Unidos.

## Tratamos de maximizar la capacidad: Quijano

De acuerdo con el ingeniero Jorge L. Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP, “en el Canal se han invertido casi mil 500 millones de balboas en la actualización de las infraestructuras y equipos. Se tienen contemplados y en marcha otros proyectos, como el enderezamiento de las curvas en el Corte Culebra, la profundización del cauce en el lago y en las entradas de la vía y la iluminación de las esclusas entre otros”.

Quijano reiteró que “la ruta marítima panameña en la actualidad tiene capacidad para el tránsito de 280 a 290 millones de toneladas CP/SUAB, pero con los proyectos de mejoras, su capacidad puede alcanzar progresivamente entre 330 y 340 millones de toneladas en el 2012, cuando se estima alcanzar su capacidad máxima”.

# Discuten futuro de la CSS en la ACP

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

Por invitación de la administración y de los sindicatos del Canal de Panamá, el director de la Caja de Seguro Social (CSS), René Luciani, y otros directivos de esa institución, presentaron un resumen de la situación financiera actual de la CSS y sus tendencias a los trabajadores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). El grupo de trabajadores de la ACP estuvo encabezado por el presidente de su Junta Directiva, Ricaurte Vásquez; el administrador, Alberto Alemán Zubieta, y el subadministrador, Manuel Benítez.

El ministro de Trabajo, Reynaldo Rivera, señaló que el tema de la CSS es tan importante como lo fue en su momento la lucha por la recuperación del Canal de Panamá. “En el caso de la Caja de Seguro Social, se trata de la vida misma”, manifestó.

“Es un problema que viene conociéndose desde la década del ochenta. Ahora se sabe que colapsará el programa de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM). En pocos años también lo hará el de Maternidad. Lo debimos haber solucionado en el '80 y no tuvimos el valor de hacerlo por el costo político que

implicaba. Esa es la verdad sincera y real”.

La doctora Elzebir de Castillero, directora de Planificación de la CSS, presentó los detalles de la crisis. El Programa de IVM necesita B/.6 mil millones para garantizar las jubilaciones y solamente cuenta con B/.1,681.27 millones. Se estima que en el año 2013 se habrá agotado la reserva para las jubilaciones. El panorama también es sombrío para los programas de Maternidad y de Riesgos Profesionales. Sus fechas de quiebra son 2006 y 2011, respectivamente.

Las preguntas y respuestas dieron la oportunidad a los trabajadores de intercambiar opiniones con los representantes de la CSS. El director René Luciani destacó como favorable que desde noviembre el Banco Nacional reconociera el rendimiento de los fondos de la CSS en condiciones de mercado. Pero advirtió que, aunque se duplicaran las reservas, no se resolvería el problema de la CSS. En cuanto a la morosidad, en diciembre el Estado se puso al día, pero están pendientes B/.138 millones de la empresa privada. En cuanto a la evasión y subdeclaración, Luciani dijo que se podrán controlar en cuanto se permita cruzar archivos con el Ministerio de Economía y Finanzas. En



El director de la Caja de Seguro Social, René Luciani, habla ante un nutrido grupo de funcionarios de la Autoridad del Canal.

cuanto a las propuestas para resolver la crisis, Luciani comentó que existen esquemas mixtos con componentes privados, pero que Panamá se mantendrá en un esquema solidario.

Un trabajador preguntó: ¿Se podrían asignar recursos del Canal a las reservas de la CSS? Luciani respondió que el Canal es de todos los tres millones de panameños y la CSS es de dos millones de asegurados y beneficiarios. Además, habría que encontrar una renta sustituta para el Estado si esto fuera posible.

La doctora de Castillero explicó que

la crisis se debe mayormente a cambios demográficos, concretamente a que las personas viven más y tienen menos hijos.

Se explicó además que se trabaja en una ley para constituir en delito la evasión de cuotas; también hay inspectores en la calle y se están logrando resultados positivos al evitar la fuga por morosidad patronal.

Finalmente, Luciani agregó que el presidente Torrijos está considerando que el Estado asuma parte de los gastos de los beneficiarios.

# Novedades en sistema para solicitar empleo en la ACP

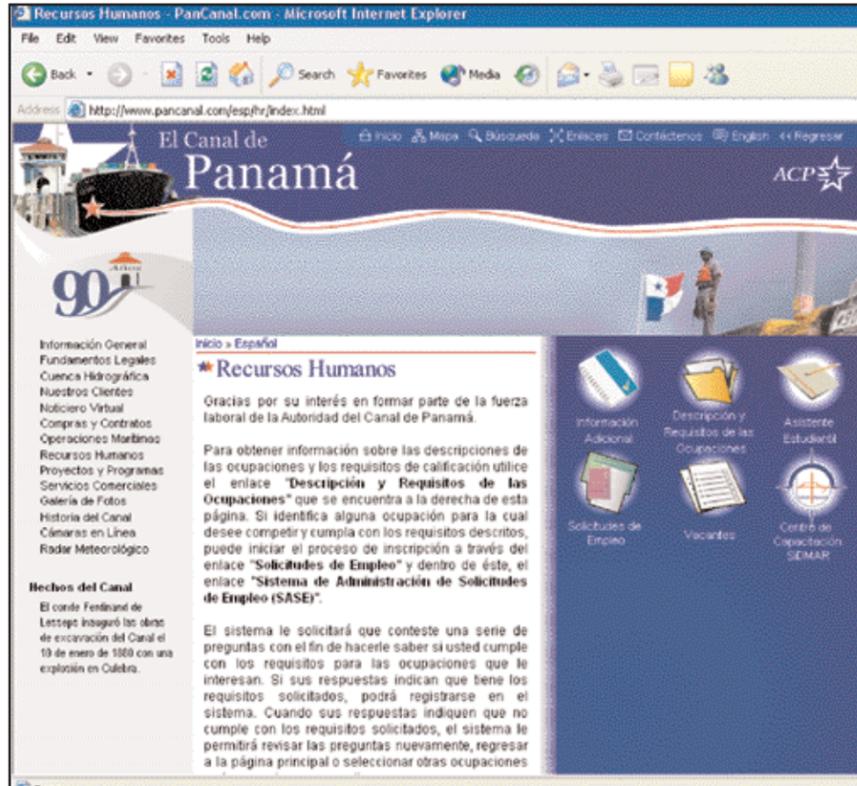
Octavio Colindres

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

Los procesos se han agilizado: ahora es mucho más fácil gestionar una solicitud de empleo en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Sólo basta con ingresar a la página web [www.pancanal.com/esp/hr](http://www.pancanal.com/esp/hr) y, acceder el ícono de Solicitudes de Empleo.

Todos los panameños, incluso aquellos que residen fuera de la capital y en el extranjero, que estén interesados en ser considerados para oportunidades de empleo en la ACP, pueden utilizar esta herramienta. “Ciertamente va a ser mucho más sencillo procesar las solicitudes de empleo que recibimos”, explica la gerente de Reclutamiento y Colocación de la ACP, Dalva Arosemena. El Sistema de Administración de Solicitantes Externos (SASE) es un esfuerzo conjunto de los departamentos de Recursos Humanos e Informática y Tecnología que brinda a todos los panameños interesados la oportunidad de ingresar su experiencia y datos personales “de forma automatizada y desde cualquier punto del país”.

Anteriormente, muchas personas interesadas en solicitar empleo en la ACP visitaban las oficinas de reclutamiento para retirar una solicitud, completarla y enviarla por correo. El proceso de revisión de estas solicitudes era prácticamente manual en su totalidad, por lo que podía transcurrir un periodo prolongado antes de poder confirmarle por correo regular a los candidatos si cumplían o no con los requisitos básicos de las ocupaciones para las cuales deseaban ser considerados.



Al acceder a la página web del Canal, basta ingresar en la sección de recursos humanos para encontrar el ícono de solicitudes de empleo.

Hoy día las cosas son distintas: al enviar la solicitud completa por Internet, los solicitantes reciben confirmación inmediata si cumplen o no con los requisitos mínimos para las ocupaciones de su interés. Según Arosemena, este sistema “nos ayudará a optimizar nuestro proceso de reclutamiento, brindándonos la oportunidad de procesar los datos recibidos de una manera expedita y tenerlos a disposición de las distintas unidades de la empresa al momento que requieran llenar una vacante”.

La supervisora de la Unidad de

Sistemas de Información de Recursos Humanos de la ACP, Leonor Arrocha, explica que para facilitar a los solicitantes el ingreso de sus solicitudes en el sistema, se ha incluido un Manual de Usuario en el que el proceso “está detallado paso a paso, con ejemplos de las pantallas, para que el solicitante tenga toda la información que necesita para acceder al sistema”. Una vez que ingresa su información, el sistema envía al solicitante una confirmación de recibo de su solicitud al correo electrónico que haya utilizado para crear su cuenta de usuario del SASE. La

Ing. Arrocha señaló que “algunos cargos requieren exámenes, por lo que en el correo electrónico de confirmación se le informa al solicitante cuándo será su examen y se le presentan ejemplos del examen que recibirá”. En la confirmación del recibo de solicitud también se le envía al solicitante instrucciones sobre las copias de los documentos que deberá enviar a la oficina de Reclutamiento, como por ejemplo, copia de su cédula, títulos académicos y cartas de trabajo, o bien depositarlos en el buzón destinado para tal efecto.

Para la Ing. Arrocha existen múltiples ventajas con la utilización de este nuevo sistema. Una de ellas es que los requisitos mínimos de las diferentes ocupaciones están descritos en el sistema, de manera que el solicitante puede leerlos y saber de antemano si cumple o no con ellos. Por otro lado, la solicitud permanece vigente mientras los solicitantes entren al sistema y la actualicen cada cierto tiempo, a diferencia del pasado cuando esta actualización debía hacerse anualmente.

Este nuevo sistema por Internet para optar por empleos en la ACP puede ser consultado en la actualidad las 24 horas del día, desde la comodidad de su hogar, desde cualquier Internet café, Infoplaza de Senacyt, o desde el Salón de Computadoras del Centro de Atención a Solicitantes de la ACP, ubicado en el edificio 726 en Balboa, previa cita. Hasta el momento, los comentarios recibidos de los más de 1,200 usuarios que han enviado su solicitud de empleo a través de este nuevo sistema han sido muy favorables.

## Reconocen talentos

Redacción de El Faro

[aep-ed@pancanal.com](mailto:aep-ed@pancanal.com)

La Autoridad del Canal de Panamá ofreció un reconocimiento a 47 colaboradores y dependientes que participaron voluntariamente en el Programa Cultural de Verano que organizó la institución por tercer año consecutivo.

Este año el Programa de Verano se enmarcó en la celebración de los 90 años del Canal de Panamá y de los 5 años de administración panameña. El programa se extendió del 22 de febrero al 10 de marzo.

La apertura de esta serie de espectáculos estuvo a cargo de la presentación de “Cantos y Ritmos de Nuestra América”, que dirigió Dino Nugent.

Prosiguió con la puesta en escena de “Maestra Vida”, obra del cantautor y ministro de Turismo, Rubén Blades.

Esta obra subió a escena bajo la dirección de Bruce Quinn, con la participación de más de 50 artistas



Algunos colaboradores y dependientes que participaron como invitados en los espectáculos presentados (izq.). A la derecha, la colaboradora Silvia Tom recibe su certificado de participación por parte del subadministrador de la ACP, Manuel Benítez, durante el reconocimiento que se organizó para quienes hicieron despliegue de su talento durante las siete noches de verano que la ACP ofreció en forma gratuita a todo el público panameño.

entre músicos, actores, cantantes y bailarines, incluyendo algunos colaboradores de la ACP.

La tercera semana estuvo a cargo de la Orquesta Sinfónica Nacional, bajo la dirección de Jorge Ledezma

Bradley y del Conjunto Folclórico de la ACP dirigido por José Manuel Médica.

Néstor Ayala



# Importancia mundial del río Chagres

Armando De Gracia



*En celebración al lanzamiento del Decenio Internacional para la Acción, "El agua, fuente de vida".*

Colaboración de la Sección de Meteorología e Hidrología de la ACP.

El río Chagres es, sin lugar a dudas, una de las unidades hidrológicas más importantes de la República de Panamá. Los aportes hídricos de este río son utilizados en múltiples formas: consumo municipal en las ciudades de Panamá, Colón y alrededores; funcionamiento del Canal de Panamá; y generación de energía hidroeléctrica por la Autoridad del Canal de Panamá en las plantas de Gatún y Madden. Si tomamos en cuenta que el Canal de Panamá es una vía interoceánica de relevancia internacional, diríamos entonces que este río es uno de los más importantes del mundo.

Para optimizar la administración de los recursos hídricos del Chagres, la ACP compila, estudia y publica la



información hidrológica y climatológica del área; mantiene redes de estaciones hidrológicas y climatológicas (telemetría); opera sistemas generales de información del tiempo (satélite) y de condiciones atmosféricas locales (radar); realiza estudios hidrológicos y meteorológicos; ejecuta programas de análisis de sedimentos; maneja los niveles de los lagos Gatún y Alhajuela; distribuye eficientemente el agua disponible entre los diferentes usuarios (consumo humano, operación de las esclusas,

generación hidroeléctrica); y desarrolla, actualiza, mejora e implementa un programa para la minimización de daños por inundaciones.

El buen diseño, el continuo mantenimiento y la operación científica de los elementos artificiales del complejo sistema de recursos hidráulicos operados por la Autoridad del Canal de Panamá han jugado un papel preponderante en el exitoso aprovechamiento del río Chagres. Estos elementos artificiales, incluyen: represas, vertederos, compuertas, reservorios y canales. Sólo una

correcta armonización de estos elementos artificiales con los elementos naturales de la Cuenca — quebradas, ríos, valles, bosques, naturaleza, flora, fauna, etc. — garantizará un suministro ininterrumpido de agua para el consumo humano y para la eficiente operación del Canal.

El agua del Chagres es el recurso natural más importante para el funcionamiento del Canal. ¡Aún más, para la vida misma de los panameños!

## PARA LEER

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

**Fundamentos de bases de datos** / Abraham Silberschatz; Henry Korth; S. Sudarshan. 4a. ed. Madrid: McGraw-Hill, 2002. 641 p. Incluye: tratamiento extendido del modelo ER, y la notación UNL; tratamiento extendido de SQL 1999, ODBC y JDBC; apartado sobre QBE; capítulo sobre XML; tratamiento extendido de los almacenes de datos, OLAP y data mining y mucho más.

**El arte del protocolo: manual práctico** / Fernando Fernández. Madrid: Oberon, 2002. 231 p. Muestra de manera sencilla y clara el mecanismo y funcionamiento del protocolo, al igual que la teoría y la práctica de las ceremonias.

**Instalaciones eléctricas** / Enric Morán i Boix. Barcelona: Ediciones CEAC, 2002. 223 p. Pretende ofrecer al técnico en construcción conocimientos básicos para enfrentar problemas que surjan en instalaciones eléctricas de obras en construcción y desenvolverse con facilidad fuera de los ámbitos estrictamente de albañilería.

**Evaluación de proyectos de inversión en la empresa** / Nassir Sapag Chain. Buenos Aires: Prentice-Hall, 2001. 416 p. Incluye: comportamiento del mercado; costos relevantes en proyectos de cambio; costos e inversiones; cálculo de beneficios del proyecto; evaluación de inversiones ante incertidumbre; cálculo y análisis de la viabilidad económica; estudios de casos.

**Trabajo en equipo y dinámica de grupos** / Greg L. Stewart; Charles C. Manz; Henry P. Sims. México, D.F.: Limusa, 2003. 234 p. Ayuda a entender las complejidades relacionadas con los equipos y también a adquirir las herramientas necesarias para aumentar su eficiencia como diseñadores, líderes y miembros de equipos. Analiza algunas de las fuerzas que han llevado a la amplia adopción de los equipos de trabajo en las organizaciones empresariales.

## ABC del Agua

El Día Mundial del Agua 2005 (22 de marzo) dio comienzo al Decenio Internacional para la Acción bajo el tema "El agua, fuente de vida". La década 2005-2015 fue proclamada del agua por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Los diferentes Estados celebrarán este día con actividades como el fomento de la conciencia pública a través de la producción y difusión de documentales, conferencias, seminarios y/o eventos relacionados con la conservación y desarrollo de los recursos hídricos.

# Nuevas locomotoras en Gatún

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

Diez nuevas locomotoras fueron incorporadas a la flota de la Autoridad del Canal de Panamá en las esclusas de Gatún.

Fabricadas por la Corporación Mitsubishi, conjuntamente con Toyo Denski y Kawasaki Ltd., las nuevas unidades forman parte del equipo de apoyo para la movilización de los buques en su tránsito por la vía interoceánica.

Las locomotoras llegaron a finales del mes de enero y fueron sometidas a inspecciones en sitio antes de entrar en operación.

“Cuando las locomotoras llegan hay que instalarles los sistemas eléctricos y de comunicación. Luego se someten a varias pruebas antes de ponerlas en servicio. Una vez se completa el tiempo estipulado, son aceptadas por la ACP”, comenta Ricardo Paz, supervisor de locomotoras en Gatún. “Las inspecciones se realizaron del 15 al 22 de febrero y entraron en operaciones a partir de esa fecha, para poder evaluar su desempeño. Fueron aceptadas como parte del equipo de locomotoras el 21 de marzo”, añadió Alejandro Soto, ingeniero del Proyecto de Locomotoras.

Un equipo de técnicos japoneses, perteneciente a las compañías fabricantes, verifica que las locomotoras cumplan con los requisitos del fabricante, al tiempo que los especialistas panameños comprueban que observen estrictamente las especificaciones locales.

Las nuevas locomotoras pesan aproximadamente 50 toneladas y tienen dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una.

Este modelo es más liviano, fuerte y



Las nuevas locomotoras pesan aproximadamente 50 toneladas y tienen dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una.

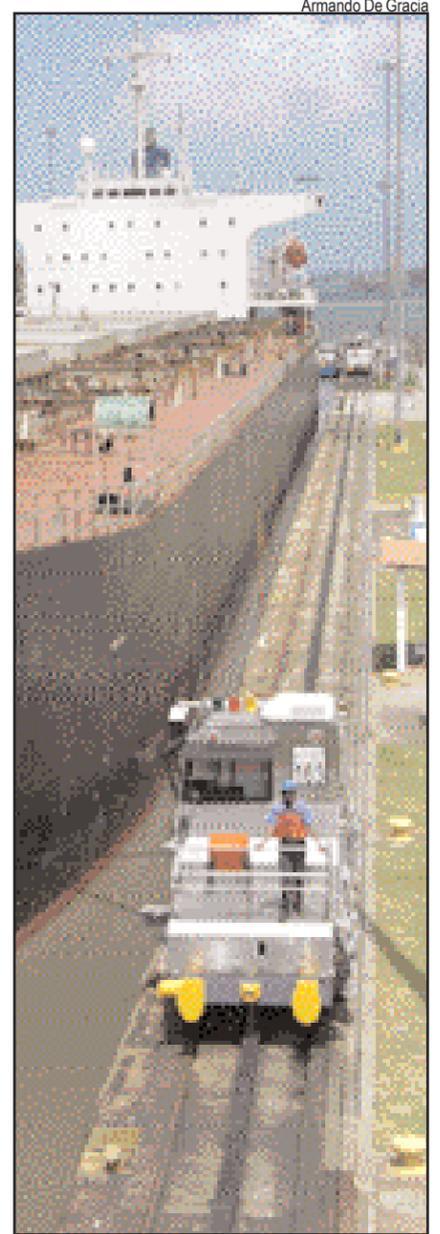
veloz que los anteriores. Su nuevo diseño ha permitido reducir los tiempos de esclusajes, además de registrar ahorros significativos en su mantenimiento periódico.

Actualmente hay 66 locomotoras de nueva generación funcionando en el Canal: 28 en Miraflores, 18 en Pedro

Miguel y 20 en Gatún.

De acuerdo con el programa de adquisición de locomotoras, para finales del año fiscal 2006 la flota del Canal habrá sido reemplazada en su totalidad por locomotoras de la nueva generación.

A principios de abril y según lo



estipulado, serán enviadas desde Japón las partes para ensamblar otras seis locomotoras, las que llegarán al Canal, específicamente a las esclusas de Pedro Miguel, donde serán armadas por técnicos panameños.

# Visitantes distinguidos

Néstor Ayala



El Canal de Panamá recibió recientemente la visita de Caroline Kennedy, hija del asesinado presidente de los Estados Unidos, John Kennedy, quien estuvo acompañada por uno de sus hijos. La señora Kennedy recorrió las salas del Centro de Visitantes de Miraflores y además apreció el

tránsito de un crucero. El Canal de Panamá tiene un significado especial para la señora Kennedy pues su abuela, Rose Kennedy, estuvo en la inauguración del Canal junto con el Presidente Teddy Roosevelt en 1914.

Armando De Gracia



Su Alteza Imperial, la Gran Duquesa María Romanov, heredera del trono de Rusia, visitó las esclusas de Miraflores. En el Centro de Visitantes tuvo la oportunidad de recorrer las salas de exhibición y conocer la historia de la vía acuática. Posteriormente estuvo en la terraza-mirador desde donde pudo ver de cerca la operación de las esclusas en compañía de su hijo.

# Avanzan proyectos en la Cuenca

Omar Rodríguez

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

Los nueve proyectos que se ejecutan en las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado en la región oriental de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá avanzan positivamente.

Los proyectos son financiados a través del Fondo para la Conservación y Recuperación de los Recursos Naturales en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá y fueron presentados recientemente a las autoridades locales, representantes de instituciones públicas y a otros actores sociales con presencia en las subcuencas mencionadas.

La participación ciudadana a través de los comités locales y otras instancias representativas de la comunidad como las juntas administradoras de agua, y la participación directa de la mujer en todo el proceso son componentes básicos del programa.

Durante la reunión realizada en la comunidad de La Zanguenga de La Chorrera, voceros de nueve organizaciones no gubernamentales que tienen la responsabilidad de ejecutar los diferentes proyectos presentaron sus avances, alcances y limitaciones.

Además de compartir información relacionada con los proyectos, se escucharon comentarios y recomendaciones de parte del público.

Entre los proyectos que se ejecutan figuran, entre otros, el Silvopastoril y Manejo Ambiental de la Ganadería. También se destaca el Proyecto de Agua y Saneamiento denominado Chispa de Vida.

El Proyecto de Planificación de Uso



Voceros de las organizaciones no gubernamentales responsables de ejecutar los proyectos presentaron un informe recientemente en reunión celebrada en La Zanguenga de La Chorrera.

y Conservación de Suelos en Áreas Piñeras, así como el Proyecto Implementación de Buenas Prácticas Agrícolas para el Uso Seguro y Sostenible de Agroquímicos en fincas productoras de piñas, constituyen otras de las iniciativas que están en marcha.

Los proyectos tienen varios componentes importantes, entre ellos impulsar prácticas agrícolas más amigables con el ambiente propiciando la conservación del suelo, las fuentes de agua y los bosques.

Por otro lado se busca mejorar el aspecto de saneamiento ambiental en las comunidades beneficiadas mediante la construcción de acueductos, tomas de



agua y letrinas.

Un tercer componente tiene que ver con un plan de vigilancia y control para resolver el problema de los basureros clandestinos.

El fondo para la Conservación y Recuperación de los Recursos

Naturales en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá fue creado mediante memorando de entendimiento suscrito entre la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo (USAID).

## Alegría en Peña Blanca



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

Los niños y padres de familia de la escuela de Peña Blanca están de fiesta. Este año muchos pequeños pudieron ir a la escuela desde el primer día de clases gracias al aporte de un grupo de empleados canaleros quienes

entregaron un total de 72 mochilas con útiles escolares en esa comunidad. La comunidad de Peña Blanca pertenece al distrito de Capira, más allá de la comunidad de El Cacao, al final de un camino que en invierno se vuelve intransitable. La recolección de útiles escolares fue organizada por la unidad de Sistemas de Radio y contó con donaciones del personal de

Telecomunicaciones, de Informática y de la unidad de Operaciones Ambientales. Cada mochila tenía cuadernos de 200 páginas, lápices de colores, reglas, lápices, plumas, gomas, sacapuntas y tijeras. Para complementar el apoyo, también se entregaron algunos útiles a los maestros como maletines, calculadoras, tiza y engrapadoras.

Para hacer más divertidos los recreos, los niños recibieron además dos docenas de pelotas y dos bombas de aire. La entrega de las mochilas fue celebrada entre bebidas, galletas y pastillas para los pequeños. Peña Blanca es una comunidad humilde en donde la mayoría de las familias no se pueden comprar útiles escolares para sus niños.

# El motor que impulsa al Canal

Maricarmen V. de Ameglio  
[mdameglio@pancanal.com](mailto:mdameglio@pancanal.com)

¿Qué hace que el Canal funcione? ¿El agua? ¿Las máquinas? ¿La tecnología? Sí y no. Aunque todo eso es esencial, sin la fuerza laboral sería como un automóvil sin motor. El Canal se mueve por una fuerza laboral técnica en las áreas marítimas e industrial, y un componente administrativo y gerencial que la lidera hacia el logro de sus objetivos.

La chispa que enciende ese motor es un programa de capacitación que responde a las necesidades del momento y a los retos del futuro. “Mediante la capacitación, nos aseguramos que el Canal sea más eficiente y logre los objetivos de que más buques transiten en menos tiempo y con menor número de accidentes”, afirma el capitán Orlando Allard, gerente de la División de Capacitación y Desarrollo.

El enfoque empresarial de la ACP está dirigido hacia una gestión cada vez más eficiente y competitiva. Es por ello que los programas de capacitación corporativa, marítima y técnico industrial están encaminados a proporcionar a la fuerza laboral las destrezas necesarias para mantener al Canal como una empresa de clase mundial. En el año fiscal 2004, la ACP destinó 251,560 horas instancias a capacitar al personal en tecnologías de vanguardia.

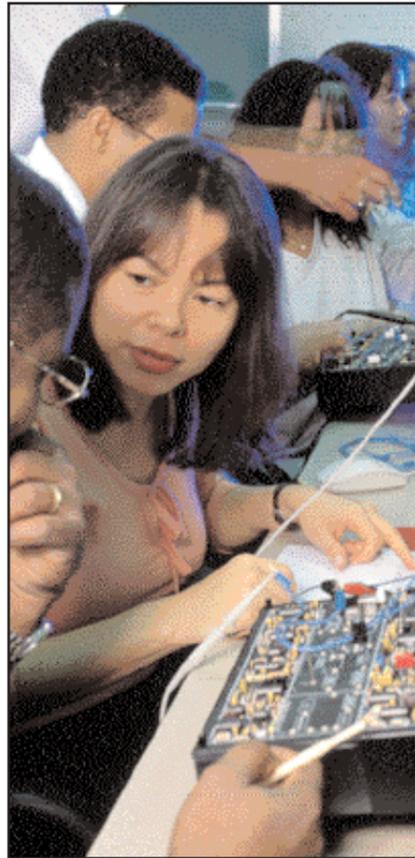
La fuerza laboral canalera cumple con un pensum o currículo de cursos de adiestramiento para hacer frente a los desafíos del siglo XXI. En ese sentido, la capacitación gerencial corporativa, liderada por Lilia de Morales, es de gran impacto porque prepara a los supervisores y gerentes para ser líderes en la ejecución de los proyectos

presentes y futuros. De igual forma, la capacitación marítima enseña a los prácticos, capitanes de remolcadores, operadores de equipos flotantes y marineros a utilizar los nuevos equipos que incorporan los adelantos tecnológicos.

El simulador marítimo de la ACP es una valiosa herramienta de adiestramiento. El Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) ofrece certificación internacional en cursos de simulación, navegación electrónica, código de protección ISPS y en cursos para operadores de embarcaciones menores. Todos ellos están regidos por un sistema de calidad ISO, que cumple con los estándares del STCW (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar) y de la Autoridad Marítima de Panamá.

Pero, no basta con aprender a operar equipos sofisticados. Es indispensable una capacitación técnico industrial que garantice su funcionamiento y seguridad. Es lo que permite a los mecánicos, electricistas, soldadores y torneros de la ACP dar mantenimiento y preservar la vida de los nuevos equipos. “Nosotros tenemos programas de actualización que aseguran que el empleado esté al día en los conocimientos y las habilidades de las nuevas tecnologías”, aseguró Bryant Teal, supervisor de capacitación industrial de la División de Capacitación y Desarrollo.

Más aún, es necesario capacitar a clientes y contratistas del Canal. Para el capitán Rogelio Altafulla, coordinador de adiestramiento de prácticos, es importante un trabajo conjunto. “Hemos implementado todo digital para hacer la reservación y la programación de los



tránsitos. Tuvimos que dar esa capacitación, tanto interna como externa, para que el cliente dé un trabajo de sinergia y no haya retrasos”, indicó.

Los esfuerzos de capacitación son múltiples y de diferentes formas. La ACP contrata instructores idóneos y envía personal a cursos fuera del país para que sirva de agente multiplicador. El programa de “e-learning” es un recurso adicional que ofrece a los empleados cursos fraccionados en períodos cortos, fuera de horas de trabajo. La biblioteca “Presidente Roberto F. Chiari” también atesora información valiosa para la capacitación de empleados y estudiantes. En el AF 2004, este centro permitió llevar a cabo

casi 6,900 investigaciones.

La ACP además fomenta un programa de asistencia económica que promueve el desarrollo continuo. En el AF 2004, la empresa reembolsó a los empleados el importe de más de mil cursos relacionados al trabajo, que tomaron en diversas instituciones educativas del país.

Los trabajadores son la fuerza viva que hace que el Canal funcione. Su dinamismo y destrezas lo impulsan hacia mayores niveles de excelencia. A través de esta fuerza, el Canal reitera su compromiso con Panamá y el mundo de brindar un servicio de calidad.

## Interés por el SIDMAR

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

El Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo de la Autoridad del Canal de Panamá recibió la visita de un grupo de 35 padres de familia de estudiantes de primer ingreso de la Columbus University, interesados en el programa de entrenamiento que este centro ofrece a sus hijos. Los visitantes hicieron un recorrido por las instalaciones del Centro y recibieron una demostración de la práctica que reciben los estudiantes de esta Universidad en los simuladores de buques con que cuenta la Autoridad del Canal de Panamá.

El Centro SIDMAR se ha encargado de capacitar a más de 5,000 empleados de operaciones marítimas del Canal, por más de 20 años. Esta capacitación incluye desde programas de formación, hasta cursos de actualización y mejoramiento.

A través de los años, el Centro SIDMAR ha ido mejorando sus instalaciones, hasta convertirse en un moderno módulo de simuladores, el cual cuenta con tres unidades, todas con tecnología punta. Estos modernos simuladores son utilizados no sólo como plataforma de capacitación, sino como herramienta de investigación y desarrollo de proyectos para puertos y canales.

Los programas que se ofrecen van dirigidos a capitanes, prácticos, capitanes de remolcador, operadores de embarcaciones menores, personal



portuario y de agencias navieras y cadetes de instituciones de formación marítima, entre otros.

La posición geográfica de Panamá, al igual que ser parte de la Autoridad del Canal de Panamá, permite que el Centro SIDMAR se convierta en sede de capacitación

integral marítima para la región, ofreciendo siempre las últimas tendencias, tecnologías y reglamentaciones de la industria marítima internacional.

Algunos de los cursos y programas que se ofrecen son los siguientes:

- Maniobra de Buques
- Plan de Reacción a Emergencias
- Gestión de los Recursos del Puesto de Mando
- Introducción al Uso del Radar
- AIS (Sistema de Identificación Automática)
- Introducción al Código de Protección Marítima ISPS
- Oficial de Protección del Buque y de las instalaciones portuarias
- Auditor Interno del Código de Protección Marítima ISPS
- Introducción a la Industria del Transporte Marítimo
- Introducción a las Operaciones Marítimas del Canal de Panamá
- Familiarización con las Operaciones de Tránsito del Canal de Panamá
- Preparatorio para el Examen para la Licencia de Operadores de Embarcaciones Menores
- Curso para Operadores de Embarcaciones Menores
- Curso para Facilitadores Marítimos
- Programa de Formación para Prácticos y
- Programa de Formación para Capitanes de Remolcador.

## Bitácora del Canal

# Invasión de los megabuques



Bill Mongelluzzo

Veinte millas de camiones y seis trenes de doble estiba. Eso es lo que Ed DeNike estará mirando cada vez que un buque de 8,000 TEU (unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies) descargue en la terminal de SSA Marine en Long Beach. Estos grandes barcos, que reemplazan en el comercio transpacífico a los buques con la mitad del tamaño, están arribando a los puertos de la costa oeste por primera vez este año.

Estos barcos más grandes se quedan el doble del tiempo en el puerto en comparación con los barcos que están reemplazando, lo cual constituye una demanda doble sobre la capacidad de los rieles y los camiones. Cuando es posible, SSA pone seis grúas pórticas a trabajar en los barcos las 24 horas. Aún así, toma tres días. Distribuidos aproximadamente 50-50 entre transporte por riel y por camión, cada barco llena media docena de trenes de doble estiba y 2,000 chasis de camión, los cuales junto a sus tractores se extienden por unas veinte millas.

La presión sobre los puertos, terminales y la infraestructura sólo continuará aumentando. El mes pasado China Ocean Shipping Co. encargó cuatro buques de 10,000 TEU para entrega en 2008 y 2009. Otras líneas han colocado órdenes para la construcción de 34 barcos con capacidad entre 9,000 a 9,500 TEU.

En total, las líneas navieras globales tienen órdenes por más de 150 buques con capacidades de al menos 8,000 TEU. A pesar de que estos buques son demasiado grandes para transitar el Canal de Panamá

Las líneas navieras podrían introducir cinco o seis servicios de línea por la ruta todo por agua hacia la costa este vía el Canal de Suez durante los próximos dos años.

y llegar a los puertos de la costa este por esta ruta, los puertos de la costa este anticipan que van a estar dándole la bienvenida a un flujo constante de buques post Panamax para el 2007. Las líneas navieras podrían introducir cinco o seis servicios de línea por la ruta todo por agua hacia la costa este vía el Canal de Suez durante los próximos dos años.

Los puertos de la costa este deben profundizar sus canales a 50 pies y expandir la capacidad de sus terminales si planean hacer efectiva esta bonanza.

Los ejecutivos de las navieras están preocupados porque los puertos estadounidenses no cuentan con las facilidades necesarias para recibir a estos buques. Ron Widdows, presidente de APL, dice que los puertos en ambas costas están luchando para manejar los volúmenes actuales, sin mencionar el crecimiento estimado.

“Las dificultades van a existir por un buen tiempo en la costa oeste de Estados Unidos”, dijo Widdows. Y acotó que los puertos en el noreste están altamente

congestionados y posiblemente tendrán problemas con los servicios todo por agua propuestos desde Asia.

Los primeros buques de 8,000 TEU entraron en el comercio transpacífico en el 2004. Cuatro servicios de buques de gran tamaño están arribando a Long Beach. BRS Alphaliner informa que unos 15 servicios de buques de 8,000 TEU navegarán en el transpacífico para el 2008.

Los nuevos buques concentran una demanda sobre el espacio físico de la terminal, la fuerza laboral y la capacidad de transporte intermodal por rieles y camiones.

El primer grupo de buques de 8,000 TEU arribó a los puertos de la costa oeste el año pasado y fue un contribuyente menor a la congestión portuaria durante la estación alta.

Los operadores portuarios dicen que necesitan de 100 a 140 acres dedicados a un solo buque de ese tamaño. Muchos puertos aún no tienen terminales tan grandes.

Los estibadores también están sobrecargados. Trabajar un buque durante dos o tres turnos cada día requiere docenas de operadores de grúas y de equipo pesado. Los empleadores de los muelles y el sindicato International Longshore and Warehouse Union contrataron 5,000 trabajadores a tiempo parcial y promovieron a 1,750 trabajadores eventuales.

*Tomado de Traffic World del 21 de marzo de 2005.*

## CÁPSULAS HISTÓRICAS

### 1916 - Hace 89 años

La planta de carbón en Cristóbal empezó su operación regular para uso comercial en septiembre, a pesar de que no todo el trabajo de contratación se completó. Hasta entonces, algunos de los clientes del canal tenían problemas con el pañol de carbón. A los buques se les suministraba suficiente carbón para llegar a su próximo puerto en su ruta establecida, donde estaciones de aprovisionamiento de carbón comercial estaban disponibles. A los buques que comerciaban en puertos suramericanos al norte de Valparaíso se les daba suficiente carbón para su viaje de regreso por el Canal.

El Canal completó dos años de operaciones el 14 de agosto. Durante ese período un total de 2,097 buques transitaron con un total de 9,031,613 toneladas largas de carga. Debido a los deslizamientos, la vía estuvo cerrada desde el 15 de septiembre de 1915 hasta mediados de abril de 1916.

### 1941 - Hace 64 años

Los trabajos en el lado Pacífico de la construcción del tercer juego de esclusas fueron inaugurados el 26 de septiembre cuando el coronel Joseph Mehaffey, nuevo ingeniero de mantenimiento del Canal de Panamá inició la excavación del sitio de las nuevas esclusas de Miraflores.

### 1956 - Hace 49 años

El general Charles de Gaulle pasó por el Istmo en agosto y recibió la bienvenida a través de una carta del general William E. Potter, entonces gobernador de la Zona del Canal. El general de Gaulle fue pasajero a bordo del SS Caledonia de bandera francesa; estuvo acompañado por su esposa y una comitiva de tres. De Gaulle no pisó tierra, solo transitó el Canal.

El quincuagésimo aniversario de la apertura del Hotel Tivoli se realizó el 15 de noviembre con muchos de los viejos trabajadores y una fiesta histórica con música fue la nota sobresaliente de la noche. Se recordó a los primeros invitados, el presidente y la Sra. Roosevelt quienes hicieron una visita sin precedentes desde el 14 al 17 de noviembre de 1906. Entre los invitados presentes en el aniversario estaban el presidente Ernesto de la Guardia y su señora, acompañados por oficiales panameños.

### 1965 - Hace 40 años

Entre los visitantes al Canal de Panamá estuvo Marc de Lesseps, bisnieto del Conde Ferdinand de Lesseps, constructor del Canal de Suez e iniciador de los trabajos en el Canal de Panamá. El joven arribó aquí a bordo de un buque de carga en el que trabajaba mientras viajaba alrededor del mundo.

# De supervisores y jefes

Maricarmen V. de Ameglio  
[mdeameglio@pancanal.com](mailto:mdeameglio@pancanal.com)

Aunque sorprenda, Enrique Plummer fue uno de los pocos panameños que trabajó en la construcción del Canal de Panamá. La población istmeña era entonces escasa y, en su mayoría, dispersa y aislada por la falta de medios de comunicación.

Enrique nació en el poblado de Gorgona, junto al futuro Canal, y comenzó a laborar para la Comisión del Canal Istmico en 1905. Como asistente de oficina en Emperador, archivaba los expedientes de los empleados del rol de plata, mientras su supervisor, el Sr. Staley, archivaba los del rol de oro.

Los expedientes eran celosamente almacenados en una bóveda provista de doble puerta de acero. Staley era el único que conocía la combinación. Él abría la puerta en la mañana y Enrique, quien la usaba de último, la cerraba en la noche. Pero, Staley tenía una debilidad a la que sucumbía sin remedio: apostar.

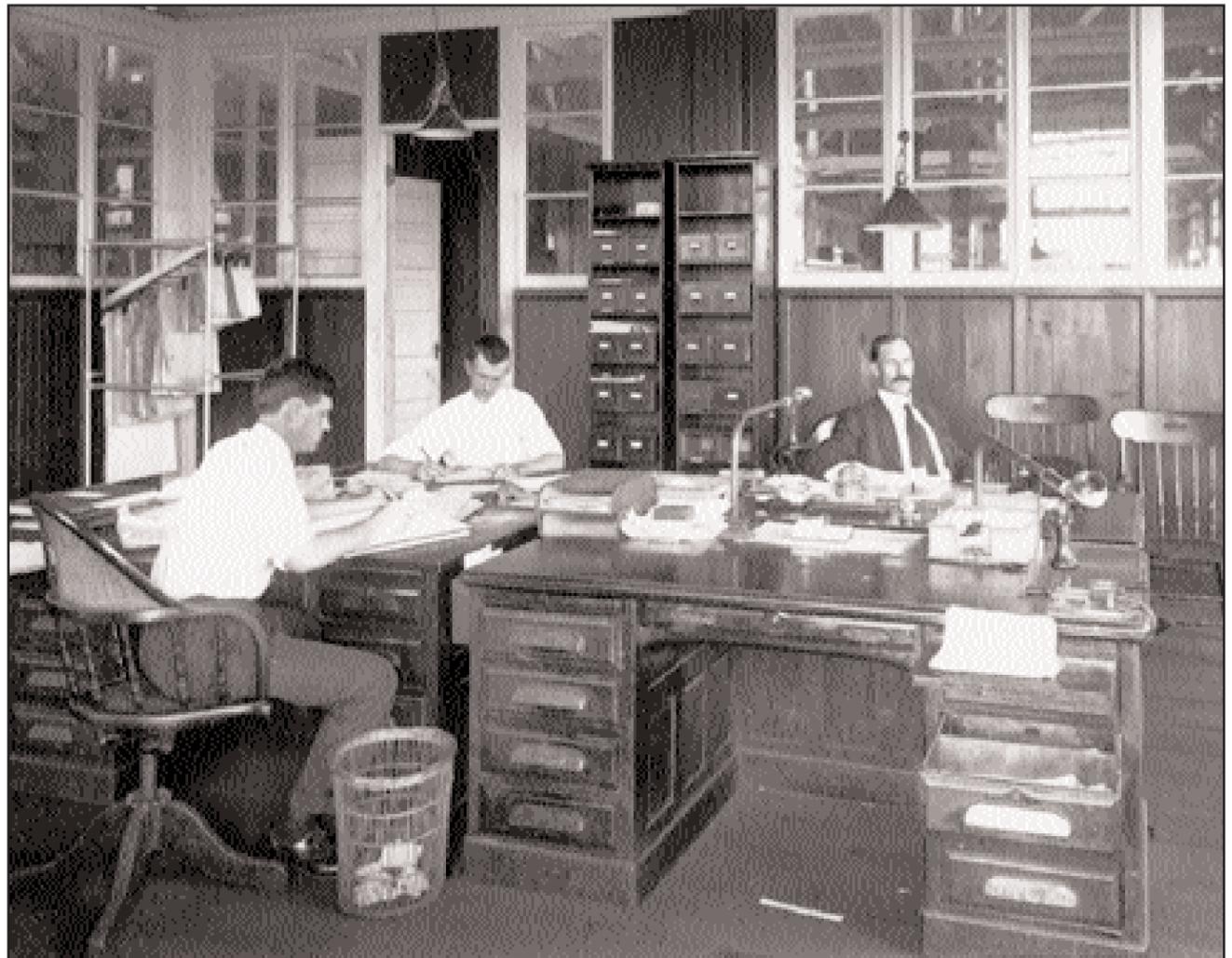
Una de esas tardes en la que Staley caía bajo el hechizo del vicio y mataba el tiempo jugando, se ocultó en la bóveda con unos amigos para apostar cara o sello con una moneda. Tan entretenido estaba, que le llegó inadvertidamente la noche. Al terminar la jornada, Enrique trancó la pesada puerta de la bóveda y partió tranquilo para su casa. No había transcurrido mucho tiempo, cuando fuertes golpes en su puerta presagiaron problemas. “¡Hay alguien encerrado en la bóveda!”, gritaba sin aliento el guardia de seguridad.

Enrique corrió a la oficina como si llevara alas en los pies. Por fortuna, la puerta interna de la bóveda -a un metro de la externa- no había quedado cerrada. Desde adentro, Staley y sus compañeros de apuestas aporreaban frenéticamente el acero. Con sus gritos, se jugaban el aire que quedaba. “¡Auxilio! ¡Auxilio! ¡Sáquenlos de aquí!”, se desgargantaban.

La llegada de Enrique fue el premio gordo de la lotería. Staley le dictó los números ganadores para abrir la puerta y Enrique le regaló su libertad. El susto fue tal, que el supervisor no volvió nunca más a convertir la bóveda en casa de juego.

Durante sus labores, Enrique tuvo la oportunidad de conocer a algunos jefes muy importantes, como el coronel David Dubose Gaillard. Éste era un hombre impecable, modelo de caballerosidad y cortesía. Nunca hablaba con una dama sin quitarse el sombrero y sus modales no podían ser más perfectos. Como jefe de la División Central encargada del Corte Culebra, el coronel Gaillard había dado la instrucción de que nadie abordara el tren con material excavado, sin un pase.

Coincidió que Gaillard tuvo que abordar el tren en misión oficial. El conductor, recién trasferido a la sección del Corte Culebra, le pidió el pase. “Soy el coronel Gaillard”, respondió con suavidad. El conductor lo miró de arriba a abajo y le espetó indignado: “¿Qué usted es el coronel Gaillard? Hace una semana un hijo de . . . se subió



Arriba, oficina de Emperador donde Staley laboró archivando expedientes. Abajo, trabajadores en el Corte Culebra y el coronel David Dubose Gaillard en su oficina.

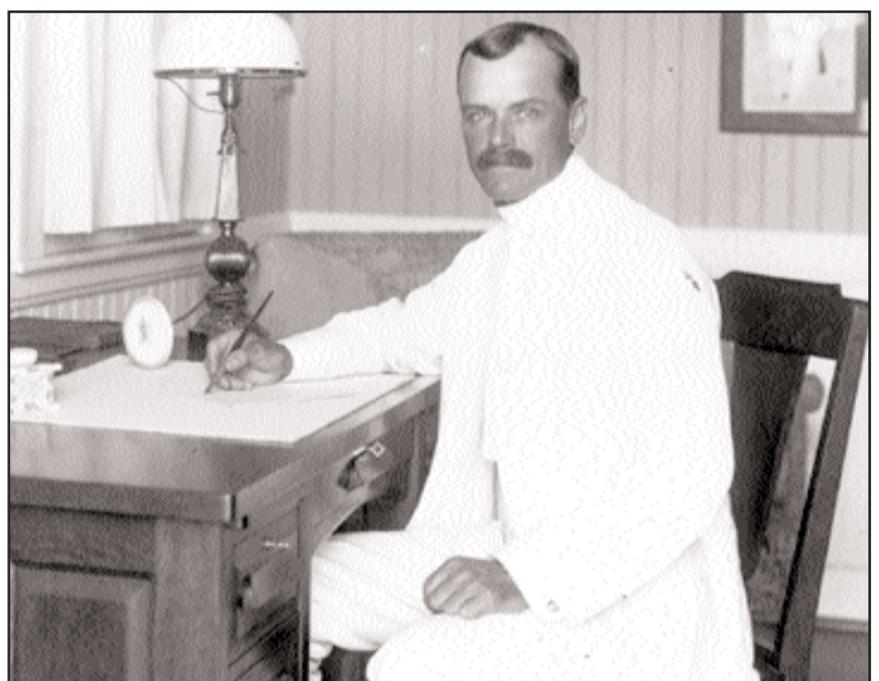
**Con sus gritos,  
 se jugaban el aire que  
 quedaba.  
 “¡Auxilio! ¡Sáquenlos  
 de aquí!”,  
 se desgargantaban.**



a mi tren y dijo que él era el coronel Gaillard. ¡Ahora usted dice que es el coronel Gaillard! Me importa un comino si no puedo tomar un día libre, pero averiguaré quién diablos es Gaillard. ¡Mientras tanto, bájese usted de mi tren!”.

Al día siguiente, el conductor se fue a buscar al Coronel. Frente a él se encontró al mismo hombre a quien había insultado. En ese momento, hubiera deseado que una enorme culebra del Corte se lo tragara. Aquellas palabras le costaron una suspensión temporal y un cambio radical en sus modales por el resto de su vida.

La experiencia de Enrique Plummer con los supervisores y jefes estadounidenses terminó con la construcción del Canal. Al finalizar las obras, decidió decir adiós al Canal y buscar nuevos horizontes en la tierra que lo vio nacer.

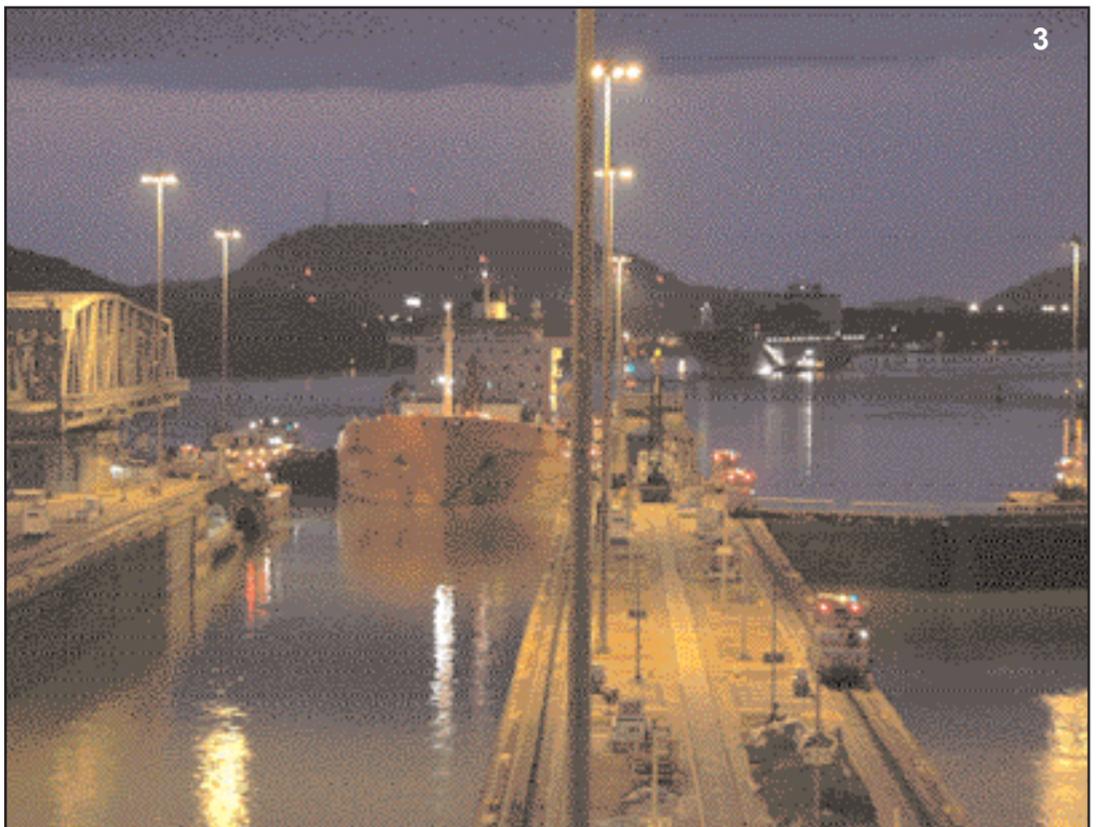
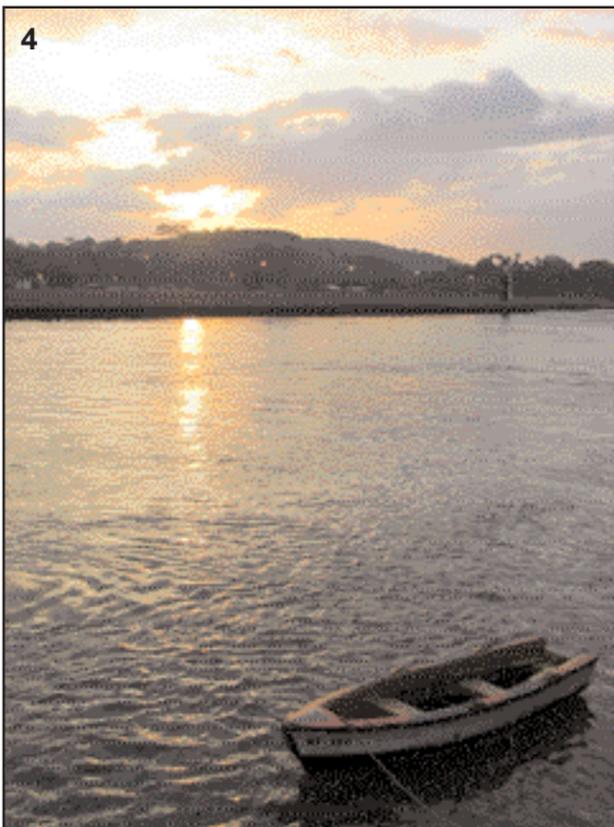




# El Canal en imágenes

- (1) Construcción de la barcaza Barú: Oriel Centeno J., técnico de ingeniería.
- (2) Los marineros Arturo Donado y Williams Dean rescatan un pelicano enredado en un material plástico: Rey A. Barrett, guardia de seguridad.
- (3) Amanecer en Miraflores: Rodolfo Valdés, Centro de Control de Miraflores.
- (4) A la deriva: Mario Richards, operador de locomotoras.

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.



# Preparados para emergencias

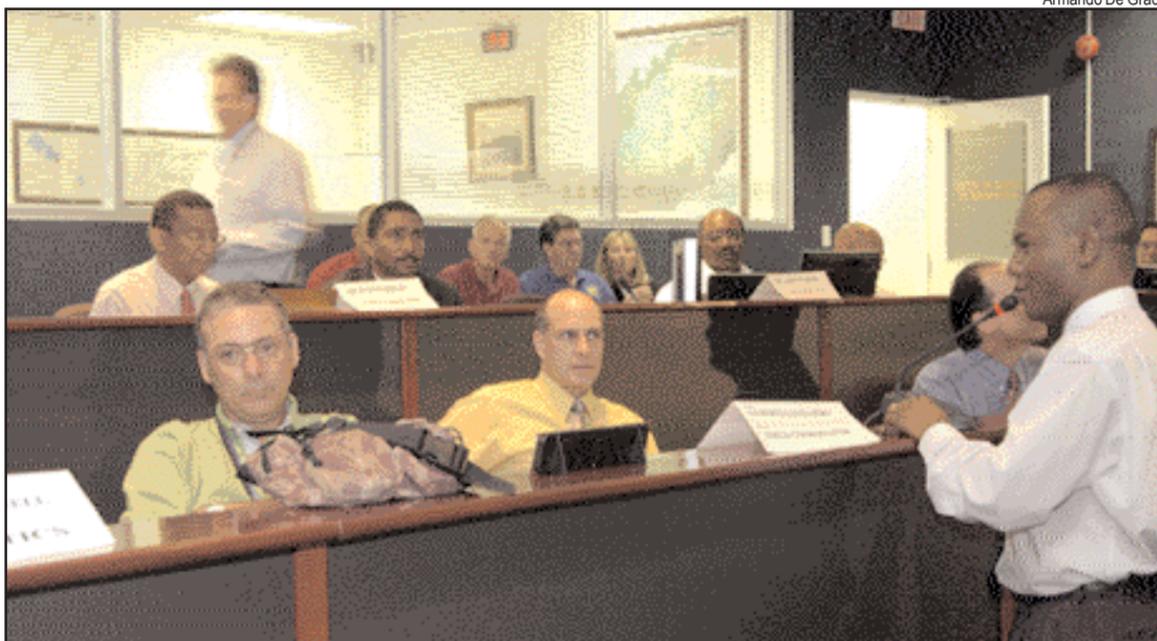
Ariyuri Him de Mantovani  
[amantovani@pancanal.com](mailto:amantovani@pancanal.com)

En el marco del convenio de asistencia firmado entre la Autoridad del Canal de Panamá y el Equipo de Respuesta de Emergencias (NRT) de los Estados Unidos, se efectuó un ejercicio de simulación de un accidente en el Canal.

Este acuerdo, firmado en abril de 2002, permite que el personal panameño se mantenga actualizado con las últimas técnicas y procedimientos en el manejo de accidentes. “Este ejercicio es importante para nosotros porque nos permite prepararnos mejor y estar listos en caso de una emergencia. Hemos dado grandes pasos aquí en el Canal, capacitándonos más, contando con más equipo y perfeccionando los planes de acción. Ha sido un trabajo de muchos años”, comenta Diovane Francis, de la División de Emergencias y Contingencias, organizadores del simulacro.

El equipo de respuesta a emergencias de los Estados Unidos está compuesto por 16 agencias federales que incluyen la Agencia de Protección Ambiental, el Servicio de Guardacostas y el Departamento de Estado, a través de la Armada, y brinda asistencia de respuesta durante emergencias ambientales a numerosos países.

“Nosotros tenemos un acuerdo internacional con la ACP y este ejercicio nos da la oportunidad de examinar cómo trabajamos juntos. Nos permite practicar y conocernos mejor, y esto es crítico e importante en un incidente de mayores proporciones. Si tuviésemos que asistir en una emergencia en Panamá, esto es la base para una respuesta más efectiva, dice Deborah Dietrich, de la Agencia para la Protección del Ambiente y presidente del Equipo de Respuesta de los Estados Unidos.



Armando De Gracia

La foto capta un momento del ejercicio realizado en el Centro de Contingencias.

La Autoridad del Canal de Panamá efectúa ejercicios y simulacros con los que pone a prueba su capacidad de respuesta en situaciones críticas, preparándose para la eventualidad de una emergencia marítima en el Canal de Panamá.

El Canal observa requisitos y controles estrictos de seguridad, y estos ejercicios refuerzan una respuesta rápida y eficiente para proteger vidas humanas, el ambiente y las instalaciones del Canal. “Debemos seguir practicando y preparándonos para dar respuesta a un incidente en el Canal. Si no contáramos con los

recursos para dar la asistencia y solicitáramos a NRT su apoyo, éste demoraría entre 24 y 48 horas, así que debemos dar respuesta hasta que llegue mayor equipo. O sea, debemos estar siempre listos en el Canal”, comenta Arcelio Hartley, gerente de la División de Tránsito Marítimo.

Unos 600 empleados de la ACP en las divisiones de Emergencias y Contingencias, Protección del Canal, Administración Ambiental y Seguridad trabajan en equipo para asegurar una respuesta inmediata y confiable en caso de un incidente.

## CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

**Horarios-Taquilla**  
9 a.m. - 4 p.m.

**Salas de exhibición, refresquería  
y tienda de recuerdos**  
9 a.m. - 5 p.m.

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

Para mayor información sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá, puede llamar al (507) 276-8325 ó (507) 276-8449, enviar fax al (507) 276-8492, o comunicarse al correo electrónico [cvm@pancanal.com](mailto:cvm@pancanal.com). Para conocer más sobre el Canal de Panamá, lo invitamos a visitar nuestro sitio electrónico en [www.pancanal.com](http://www.pancanal.com).

