

Revista informativa
del Canal de Panamá

UNA JOVEN PANAMÁ



Congreso Nacional **FULBRIGHT**

1 al 5 de julio de 2013

Equidad y Desarrollo Sostenible en Panamá

El Congreso es un espacio de reflexión para analizar la agenda de desarrollo nacional bajo una mirada de equidad social, sostenibilidad ambiental y económica. Además incorpora la contribución de profesionales panameños egresados de programas de becas Fulbright, y otros especialistas nacionales e internacionales.

La convocatoria es pública y abierta a todos los profesionales panameños comprometidos con los procesos de desarrollo social en Panamá.

Se discute el estado de la formulación y ejecución de políticas públicas en temas de:

- Transporte
- Energía
- Oportunidades para la juventud
- Sistema educativo nacional
- Cuencas hidrográficas y recurso hídrico
- Agua potable
- Desarrollo humano y equidad
- Responsabilidad social empresarial
- Justicia, seguridad pública y ciudadana
- Micro, pequeña y mediana empresa
- Institucionalidad para la democracia y desarrollo

Resultados:

Una propuesta analítica y propositiva que incluye la mejora en la formulación y ejecución de las políticas públicas bajo un horizonte de mediano y largo plazo en el contexto de una agenda de desarrollo nacional

Sistematizar y divulgar las conclusiones de la discusión entre políticos, investigadores y sociedad civil.

 Panama Fulbright-Exbecarios

 @FulbrightPanama

Participación abierta a todos los becarios Fulbright, investigadores, planificadores, docentes, estudiantes y público en general.

Para mayor información:
<http://panamafulbright.org/congresonacional/>
info@panamafulbright.org





EL FARO

Junio 2013-No.62

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy (Presidente)
 Adolfo Ahumada
 Marco A. Ameglio S.
 Rafael E. Bárcenas P.
 Lourdes del Carmen Castillo Murillo
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Nicolás Corcione
 Ricardo de la Espriella Toral
 Henri M. Mizrachi K.
 José A. Sosa A.
 Alberto Vallarino Clément
 Jorge L. Quijano
 Administrador
 Manuel E. Benítez
 Subadministrador

En esta edición:

- 5 **trayectoria** ACP agradece.
- 6-7-8 **centenario** Junio en la historia del Canal.
- 9-10 **centenario** Un día recorriendo el Canal.
- 11-12 **compás** Un paso importante.
- 17 **trayectoria** Nadar con el corazón.
- 18-19 **travesía** El nuevo cruce en el Atlántico.
- 20-21 **abordaje** Hacia un cambio del rol de Panamá.
- 22-23 **punte** Avistamiento del águila harpía.
- 24-25 **reseña** Noticias del Canal.
- 26 **punte** Juega y diviértete.



CANAL DE PANAMÁ

Manuel Domínguez
 Vicepresidente de Comunicación
 Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
 Jefe de Redacción

Fotógrafos:
 Armando De Gracia
 Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio
 Javier Conte
 Edward Ortiz

Diseño y diagramación:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado



PORTADA

Esperanza para la sobrevivencia de una especie: el águila harpía bautizada como Panamá fue presentada a la prensa en su nuevo hábitat.

elfaro@pancanal.com

CONSERVACIÓN Y DESARROLLO

La misión de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) es clara: “aportamos riqueza a Panamá y contribuimos con nuestra gestión al bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños”.

Las acciones para lograrlo son múltiples y están arraigadas en el compromiso diario de los más de 10,000 hombres y mujeres que forman parte de la fuerza laboral de esta empresa.

En esta edición de El Faro reseñamos dos acciones que contribuyen directamente a ese objetivo, y lo hacen conciliando el desarrollo humano y la conservación de nuestra riqueza natural.

Por un lado, la activa participación de la ACP en los esfuerzos por proteger nuestra ave nacional: el águila harpía, tanto en su hábitat natural en la Cuenca Hidrográfica del Canal, como de su cuidado al ser parte de su patronato nacional.

La misión de aportar al progreso del país también se refleja con los avances que se van logrando con el nuevo puente sobre el Canal en el Atlántico, el cual es parte del compromiso de la Ley No.28 del 17 de julio de 2006 que aprobó la ampliación del Canal, y cuya construcción contribuirá al desarrollo nacional, puntualmente de Colón, al conectar la Costa Abajo de la provincia, potenciando un impacto en el crecimiento económico, comercial y social del área.

¡GRACIAS PANAMÁ!



Más de 34 mil personas, tanto nacionales como extranjeras, respaldaron la candidatura del Canal de Panamá al Premio Príncipe de Asturias en la categoría de Cooperación Internacional, como resultado de una campaña en medios de comunicación, redes sociales y de recolección de firmas.

El Canal de Panamá agradeció a las miles de personas y múltiples organizaciones que apoyaron y promovieron la candidatura de la vía interoceánica a este premio.

“La nominación a este prestigioso premio significó un reconocimiento a la capacidad y el compromiso de los panameños por hacer de la vía acuática un símbolo de unidad mundial y bienestar para el país”, expresó el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Jorge Luis Quijano. “Agradecemos a todas las personas que idearon, presentaron y apoyaron la nominación del Canal a este galardón”, indicó Quijano.

Producto de campañas en los principales centros comerciales del país y en los centros de visitantes del Canal, así como del apoyo de distintos grupos cívicos y empresariales, otras 13,159 personas mostraron su apoyo rubricando libros de firmas que fueron enviados por la ACP a la Fundación Príncipe de Asturias, en España.

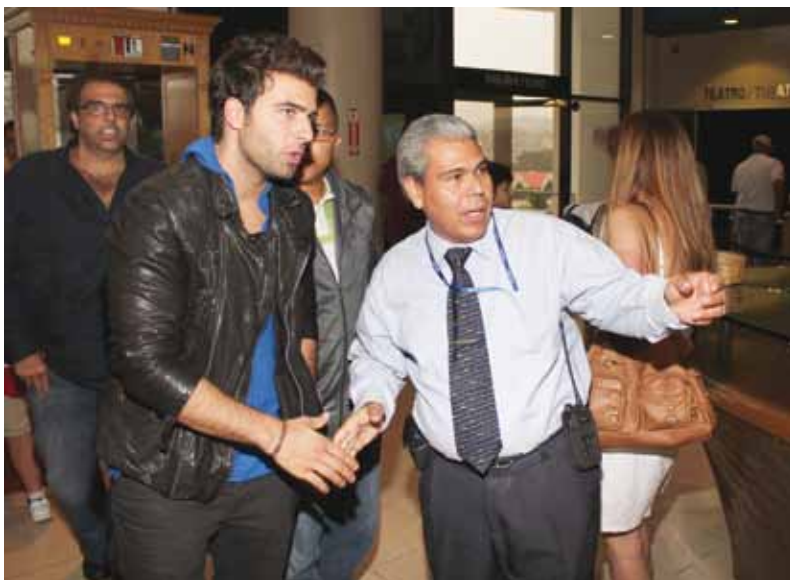
A la campaña de recolección de firmas se sumaron varias universidades del país, organizaciones empresariales, grupos cívicos y medios de comunicación que invitaban a sus integrantes y al público a respaldar con sus firmas la candidatura del Canal de Panamá.

Entre las personalidades nacionales que apoyaron al Canal de Panamá están el cantautor panameño Rubén Blades, el expresidente Ernesto Pérez Balladares; la pintora Olga Sinclair, además de atletas como el nadador César Barría y el futbolista Roberto Brown.

En el plano internacional, también respaldaron con su firma el exalcalde de la ciudad de Nueva York Rudolph Giuliani; los escritores Sergio Ramírez, de Nicaragua; y J.J. Armas Marcelo, de España; el director del diario El Comercio, de Perú, Francisco Miró Quesada; el cantante puertorriqueño Gilberto Santa Rosa; y el director de la Sociedad Interamericana de Prensa, Julio Muñoz.

Los turistas que llegaron al Canal de Panamá también se sumaron a la campaña al firmar los libros de adhesión colocados en el Centro de Visitantes de Miraflores, el Centro de Observación de la Ampliación, y el Centro de Visitantes de las esclusas de Gatún, estos últimos ubicados en la provincia de Colón.

La ACP reconoce el cariño y el respaldo de las más de 34,000 personas y decenas de organizaciones que mediante su firma y sus acciones de promoción se sumaron durante más de un mes a la campaña para respaldar la candidatura del Canal de Panamá al Premio Príncipe de Asturias, y que fue otorgado de manera merecida a la sociedad alemana Max Planck para la Promoción de las Ciencias.



Por: Luis Enrique Vásquez

El calendario histórico del Canal de Panamá registra importantes eventos durante el mes de junio; cuatro de los cuales, nos ocuparemos en esta edición de El Faro.

27 de junio de 1913

Se cerró la última de las compuertas del vertedero de la represa de Gatún, lo que permitió al lago llenarse hasta su nivel máximo. La excavación seca terminó tres meses más tarde; y el 10 de octubre el presidente estadounidense Woodrow Wilson activó desde Washington la señal del telégrafo hacia Nueva York - Galveston - Panamá, con la orden de explotar el dique que completaba la inundación en el Corte Culebra, y lo unía al lago Gatún. La represa de tierra sobre el río Chagres está ubicada cerca del poblado de Gatún, a unos 10 kilómetros de su desembocadura en el Mar Caribe. Construida entre 1907 y 1913, tiene 2,300 metros de largo en su parte superior; 640 metros, 121 metros y 30 metros de ancho en la base, al nivel del agua, y en la parte superior, de manera respectiva. El embalse forma parte del corredor bioceánico a través del istmo de Panamá, y alberga una central hidroeléctrica que

genera energía usada en la operación de las esclusas del Canal y otros equipos. La construcción de la presa fue un gran logro de la ingeniería, tan solo eclipsado por la excavación, al mismo tiempo, del Corte Culebra. La represa de Gatún fue la más grande del mundo hasta 1937, cuando se construyó la presa de Fort Peck, en Montana, Estados Unidos. Con el nivel del lago a 26,5 metros — su nivel máximo de acuerdo con lo proyectado — tiene una capacidad para verter 4,100 metros cúbicos por segundo, más que el caudal máximo del río Chagres. Adicional, las esclusas del canal pueden descargar 1,400 metro cúbicos por segundo.

10 de junio de 1962

Se inaugura el servicio de guías del Canal, un equipo profesional encargado de presentar la mejor imagen de la organización a todos los turistas, nacionales y foráneos, en los centros de visitantes en el Atlántico y el Pacífico.

Estos colaboradores se informan, capacitan y actualizan de forma constante sobre las operaciones de la vía acuática, en especial, el proceso de esclusaje y de los buques que transitan por el Canal, la cual transmiten en inglés y español, de forma clara y amena a los visitantes.

“Su misión es lograr que el visitante viva una experiencia única en el Canal de Panamá, a través del relato de la historia, evolución, funcionamiento y proyección

Rumbo al Centenario

JUNIO EN LA HISTORIA DEL CANAL DE PANAMÁ

del Canal de Panamá. Asimismo, dar a conocer el Programa de Ampliación, su importancia e impacto que tendrá para Panamá y el comercio marítimo mundial, el Canal ampliado”, dice la supervisora de los Centros de Visitantes, Sixta Díaz.

Añade que el perfil de estos colaboradores está fundamentado en una actitud de servicio y buenas relaciones humanas. Cada aspirante a guía es seleccionado luego de un riguroso proceso que incluye pruebas de suficiencia en el idioma inglés, evaluaciones psicológicas y entrevistas cara a cara.



Dos guías del Canal reciben en Balboa a los pasajeros del vapor Rangitiki, que cruzó por última vez la vía acuática. 6 de julio de 1962.



Guías del Canal atienden a los visitantes del sendero ecológico y en la caseta de controles de las esclusas.

En el mirador de las esclusas de Gatún laboran tres guías; en el nuevo Centro de Observación de la Ampliación, también en Gatún, se ha reclutados a cinco; mientras que en el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM), el más concurrido, suman nueve colaboradores.

En el CVM se atiende cada día un promedio de cuatro mil visitantes en temporada alta, y mil en temporada baja, mientras que en Gatún se recibe alrededor 500 en temporada alta y 200 en temporada baja.

20 de junio de 1962

Se publica el primer ejemplar de semanario oficial del Canal de Panamá bajo el nombre de Spillway, en inglés y español, con toda la información sobre las operaciones de la vía interoceánica, entonces regentada por la agencia federal estadounidense Panama Canal Company (Compañía del Canal de Panamá).

En 1977, tras la firma de los Tratados Torrijos-Carter, la Panama Canal Company es reemplazada por la Panama Canal Commision (Comisión del Canal de Panamá), también agencia gubernamental estadounidense, constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos de América con el fin de manejar, operar y mantener el Canal de Panamá, sus obras, instalaciones y equipos auxiliares y de proveer lo necesario para el tránsito fluido de naves por el Canal de Panamá.

Durante la administración de estas agencias federales el semanario Spillway se editó 37 años, de forma ininterrumpida, hasta el jueves 30 de diciembre de 1999, en la víspera de la ceremonia de traspaso de la administración de la vía interoceánica a manos panameñas.

A partir del mediodía del viernes 31, la Comisión del Canal de Panamá deja de existir y la administración de la vía acuática pasa a la Autoridad del Canal de Panamá

(ACP), creada mediante la Ley Orgánica, de 11 de junio de 1997.

Con la administración de la ACP, el Spillway es sustituido por el semanario El Faro, el cual ha tenido transformaciones a través de los 13 años de administración panameña, y su publicación está a cargo de la Vicepresidencia de Comunicación Corporativa.



El semanario Spillway publicó una edición especial el viernes 9 de septiembre de 1977, con motivo de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, ocurrida dos días antes.



Última edición del Spillway, el jueves 30 de diciembre de 1999, en la antesala de la ceremonia de traspaso del Canal a la administración panameña.



11 de junio de 1997

La Asamblea Legislativa promulga la Ley N0.19, de 11 de junio de 1997, por medio de la cual se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). La Constitución Política de la República de Panamá consagra en su título XIV todo lo concerniente al Canal y a la ACP.

El Artículo 1, de la Ley Orgánica establece que “La Autoridad del Canal de Panamá es una persona jurídica autónoma de derecho público, constituida y organizada conforme a los términos previstos por la Constitución Política y esta Ley.”

Se establece, además, (Artículo 3), que el Canal constituye un patrimonio inalienable de la nación panameña, por lo cual no puede ser vendido, ni cedido, ni hipotecado ni, de ningún otro modo, gravado o enajenado.

Que le corresponde privativamente la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. La Autoridad podrá delegar en terceros, total o parcialmente, la ejecución y desempeño de determinadas obras, trabajos o servicios, conforme a esta Ley y los reglamentos (Artículo 4).

El objeto fundamental de las funciones reconocidas a la Autoridad, es que el Canal siempre permanezca abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todos los Estados del mundo, sin

discriminación, de acuerdo con las condiciones y requisitos establecidos en la Constitución Política, en los tratados internacionales, en esta Ley y en los reglamentos. Debido al carácter de servicio público internacional esencialísimo que cumple el canal, su funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna (Artículo 5).

La Ley Orgánica establece en el Artículo 6 que “le corresponde a la Autoridad, la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la cuenca hidrográfica del canal. Para salvaguardar dicho recurso, la Autoridad coordinará, con los organismos gubernamentales y no gubernamentales especializados en la materia, con responsabilidad e intereses sobre los recursos naturales en la cuenca hidrográfica del canal, la administración, conservación y uso de los recursos naturales de la cuenca y aprobará las estrategias, políticas, programas y proyectos, públicos y privados, que puedan afectar la cuenca.”

La ACP, según lo estipulado en el Artículo 7, “tiene autonomía financiera, patrimonio propio y derecho de administrarlo. En consecuencia, ejercerá libremente la facultad de recibir, custodiar y asignar sus recursos financieros, y podrá depositar sus fondos en bancos privados u oficiales.”



UN DÍA RECORRIENDO EL CANAL

Por Milagro De La Cruz y Javier Pimentel

8:00 a.m. Océano Atlántico. Al extremo noreste del istmo, frente a las costas de la ciudad de Colón, dos grandes cruceros inician su travesía por el Canal de Panamá.

Los guías del pabellón de las esclusas de Gatún, con su característico entusiasmo, están preparados para describir al público la impresionante operación de esclusaje en ascenso. Esta operación elevará las naves a 26 metros sobre el nivel del mar, para entonces, atravesar la cordillera central, navegando el majestuoso lago Gatún, rodeado de bosque tropical e islas que alguna vez fueron las cimas de las colinas de un antiguo valle.

A seis kilómetros de distancia, en el Centro de Observación de la Ampliación, otro equipo de guías del Canal explica los detalles de este megaproyecto, ícono de la ingeniería y que transformará el comercio marítimo mundial.

Desde el mirador, con una espectacular vista hacia la construcción de las nuevas esclusas, se logra también divisar las embarcaciones de pasajeros, momento propicio para explicar que el propósito del proyecto de Ampliación es permitir el tránsito de barcos de mayor tamaño. Este comentario despierta la curiosidad entre los turistas y la expectativa de regresar para presenciarlo en vivo y a todo color.





Mientras tanto, al sureste, en el extremo del Océano Pacífico, en la entrada del Centro de visitantes de las esclusas de Miraflores, se escucha historias en varios idiomas; autos, buses y taxis se apremian por encontrar un estacionamiento. Al abrirse las puertas, el equipo de guías del Canal recibe y orienta a cientos de turistas que se dirigen hacia los puntos de observación, al teatro para la presentación de la película 3D y hacia las exhibiciones que muestran información sobre la historia, la Cuenca, la operación y el proyecto de Ampliación.

En horas de la tarde, mirando hacia el horizonte, se ve salir entre el paisaje de estrechas colinas, los hermosos buques de color blanco. Están terminando de transitar el Corte Culebra, la sección más angosta del Canal. En pocos minutos, llegan a las esclusas de Pedro Miguel, en donde son descendidos un escalón de 10 metros, para alcanzar el nivel del lago Miraflores.

Ahora que se ven más cerca, los visitantes se emocionan, se enciende el ambiente y todos lo comentan: vienen los cruceros, la gente revisa sus equipos fotográficos y busca posiciones para cubrir la operación.

Estas bellas embarcaciones parecen danzar hasta arribar a las esclusas de Miraflores y, una vez allí, la acción comienza: los remolcadores asisten las maniobras; los pasabarcos aseguran los cables de las locomotoras eléctricas; el práctico del Canal envía indicaciones y con perfecta precisión las naves ingresan a las cámaras de las esclusas. Desde la torre de control el operador

ejecuta los comandos para cerrar las compuertas, abrir válvulas de alcantarillas y comenzar la transferencia de agua para que las naves bajen 16 metros y queden, nuevamente, a nivel del mar.

En las terrazas del Centro y desde los cruceros, se unen cientos de almas y el guía del Canal, con el poder de su voz, crea la magia motivando a la audiencia a dar una bienvenida y a aplaudir, mientras los pasajeros de los buques responden con un efusivo saludo.

Cientos de personas cada día, cámara en mano, capturan momentos inolvidables que compartirán con sus amigos y familiares, quienes también prepararán su equipaje para partir hacia Panamá.

Mientras tanto, en la oficina administrativa, el teléfono suena y las preguntas no cesan. ¡Todo el mundo quiere venir al Canal!

En el Canal de Panamá, desde hace 51 años, se ofrece el servicio de orientación y guías que contribuyen a esparcir la mística que rodea a esta maravilla del mundo y toca diariamente la vida de cientos de personas que acuden a sus centros de visitantes.

Durante todos estos años los guías del Canal han estado recibiendo, informando y atendiendo turistas nacionales e internacionales procedentes de todos los rincones del planeta. Sea usted uno de ellos, el Centenario se aproxima, la Ampliación continua a toda marcha, déjese impresionar y venga a visitar el Canal de Panamá.



Importante paso para
restauración de la bandera

ACONTECIMIENTO HISTÓRICO



Integrantes del Instituto Nacional de la Generación de 1964, durante el acto de recibimiento de la bandera en el Museo del Canal Interoceánico. De izquierda a derecha, Rimsky Sucre, Leonardo Kam, Enrique Pablo Mudarra, Justo Coloma, Noris Batista, Marcos Ramírez, Demóstenes Sánchez, Federico Alvarado Brid e Inocencio García. En primer plano, la caja que contiene la bandera.

Por Nubia Aparicio S.

Rimsky Sucre, presidente de la Asociación Instituto Nacional – Generación 1964, está emocionado; se le presenta a la memoria los sucesos vividos por los panameños, aquel histórico 9 de enero de 1964. “Ahí está la bandera, testigo de tan tristes acontecimientos, y la verdad es que estoy conmovido... así me siento”.

Y es que Sucre, junto con sus compañeros, realizó gestiones que por fin permitieron que la bandera fuese trasladada del Instituto Nacional al Museo del Canal, donde ahora permanece con todos los cuidados

necesarios que le impedirán que continúe su deterioro, y a la espera de ser restaurada.

Nos presentamos en el Instituto a las 8:00 a.m. y ahí ya estaba Sucre. Poco a poco fueron llegando protagonistas de la gesta patriótica, en tanto que los expertos del Museo del Canal, con guantes y mascarillas, preparaban el deteriorado pabellón nacional que permanecía en el aula máxima del Instituto (primer piso), en una urna de madera y vidrio, para ser trasladada.

Es la misma bandera de Panamá que quedó completamente desgarrada tras los disturbios que se registraron

durante la gesta patriótica, cuando los estudiantes del Instituto Nacional intentaron izarla en la escuela secundaria de Balboa en la antigua Zona del Canal.

Concluido el protocolo de rigor, los técnicos cargaron sobre sus hombros la urna, escoltados por estudiantes graduados de la generación del ‘64. Bajaron las escaleras y, al llegar a la planta baja, nos encontramos con una calle de honor formada por jóvenes institutores que cantaban el himno del Nido de Águilas... una escena realmente hermosa y conmovedora. Al paso de la bandera, muchos aplaudieron, en tanto que otros tomaron fotos con sus teléfonos celulares.

“Salir del Instituto al lado de esa bandera ha significado una emoción muy grande para mí, dijo Federico Alvarado Brid, de la generación del ‘64.

Una vez fuera del Instituto, la bandera fue colocada en un vehículo que la llevó al Museo del Canal. Ahí nuevamente nos encontramos con estudiantes de la generación del ‘64 y la directora ejecutiva del museo, Dra. Ángeles Ramos Baquero, que con emotivas palabras dio la bienvenida a la bandera y a quienes hoy son considerados héroes de la Patria.

Al finalizar su discurso, Ramos Baquero mencionó uno a uno los nombres de quienes perdieron la vida como consecuencia de los acontecimientos, que en total fueron 22 panameños.

Palabras conmovedoras fueron dichas por Leonardo Kam, un bocatoreño integrante del cuadro honor de la muy recordada generación del ‘64.

“Cuando el país lucha unido por sus metas, logra lo que quiere, y el 9 de enero es un ejemplo de ello...la lucha no fue en vano”, subrayó Kam, un profesional destacado que se ha dedicado a la labor diplomática.

En tanto que Rimsky Sucre, visiblemente emocionado, hizo un recuento de todas las gestiones realizadas para lograr que la bandera fuese trasladada al museo, donde, según explicó Ramos Baquero, permanecerá a la temperatura adecuada durante las 24 horas del día, tendrá seguridad permanente y el microclima requerido.

“Hoy comenzamos a cumplir un sueño de muchos años que hace justicia histórica a una gesta que vive en el corazón de los panameños. Con el traslado de la bandera al Museo del Canal comienza el proceso que hará posible, no solo detener el deterioro de la bandera, sino preservarla y conservarla para las nuevas generaciones”, dijo Sucre.

Prestigiosas organizaciones restauradoras de textiles de América y Europa han sido contactadas por el Museo del Canal, para ver alternativas de restauración.

Sucre agradeció al Ministerio de Educación, al Instituto Nacional de Cultura (INAC), al Instituto Nacional, al Museo del Canal Interoceánico y a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) las gestiones realizadas conjuntamente para finalmente iniciar un proceso por el que se había estado luchando desde hace mucho tiempo.

“Tenemos fe en que la bandera será restaurada, tiene que ser así, pues con ello salvaremos una parte importante de la historia panameña”, puntualizó Sucre.

Con la colaboración de Madeline Rodríguez

La voz de los protagonistas



Rimsky Sucre. Médico, Generación de 1964. “Luego de tantos años de lucha, por fin la bandera será restaurada y con ello vamos a salvar una parte importante de la historia de nuestro país que jamás deberá ser olvidada”.



Leonardo Kam. Doctor en filosofía, exdiplomático, Generación de 1964. “Fui uno de los protagonistas de aquellos actos que hicieron historia y, hoy, quisiera decirle a la juventud y al país que el mensaje que quedó marcado, producto de la Gesta Patriótica del 9 de Enero, es que como pueblo unido por nuestros objetivos nacionales, somos capaces de conquistar metas superiores”.



Federico Alvarado Brid. Economista, Generación de 1964. “He sentido una tremenda emoción al salir del Instituto Nacional con esa bandera; a los institutores les digo que tengan un objetivo en la vida, que se superen, que no sean conformistas, sino que tengan como meta ser buenos profesionales, buenos ciudadanos y buenos panameños...así le harán honor al otrora prestigioso Nido de Águilas”.



Grace Maynard de Clark. Catedrática de matemáticas y física, Generación de 1964. “Estamos haciendo historia; quisiera pensar que lo que se ha visto hoy, sea un ejemplo para nuestros jóvenes. Ojalá esto sirva para llenarlos de fervor patriótico, para que ellos amen a su país no mentalmente, sino con acciones. Amaremos tanto este país, cuando aprendamos a valorar lo que tenemos y cuando veamos a cada panameño como hermano. Recuerden: Panamá primero en todo lo que hagan”.



Víctor Manuel Frías. Laboratorista, Generación de 1964. “Me siento muy optimista luego de este acto que se ha realizado. Apoyo esta medida de trasladar al Museo del Canal la bandera del 9 de Enero, pues ello evitará que se siga deteriorando. Ahora está en buenas manos, en un lugar seguro y en un salón hermético en espera de ser restaurada”.

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Vive la nueva experiencia del Canal de Panamá en sus modernas y renovadas salas de exhibición, su nuevo mirador y con la emoción de la primera película en 3D sobre la vía interoceánica.



HORARIOS:

Lunes a domingo (incluye días feriados) Boletería: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Restaurante: de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctenos al 276-8325.

micanaldepanama.com



@canaldepanama



canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.

MÁQUINAS QUE MUEVEN EL CANAL



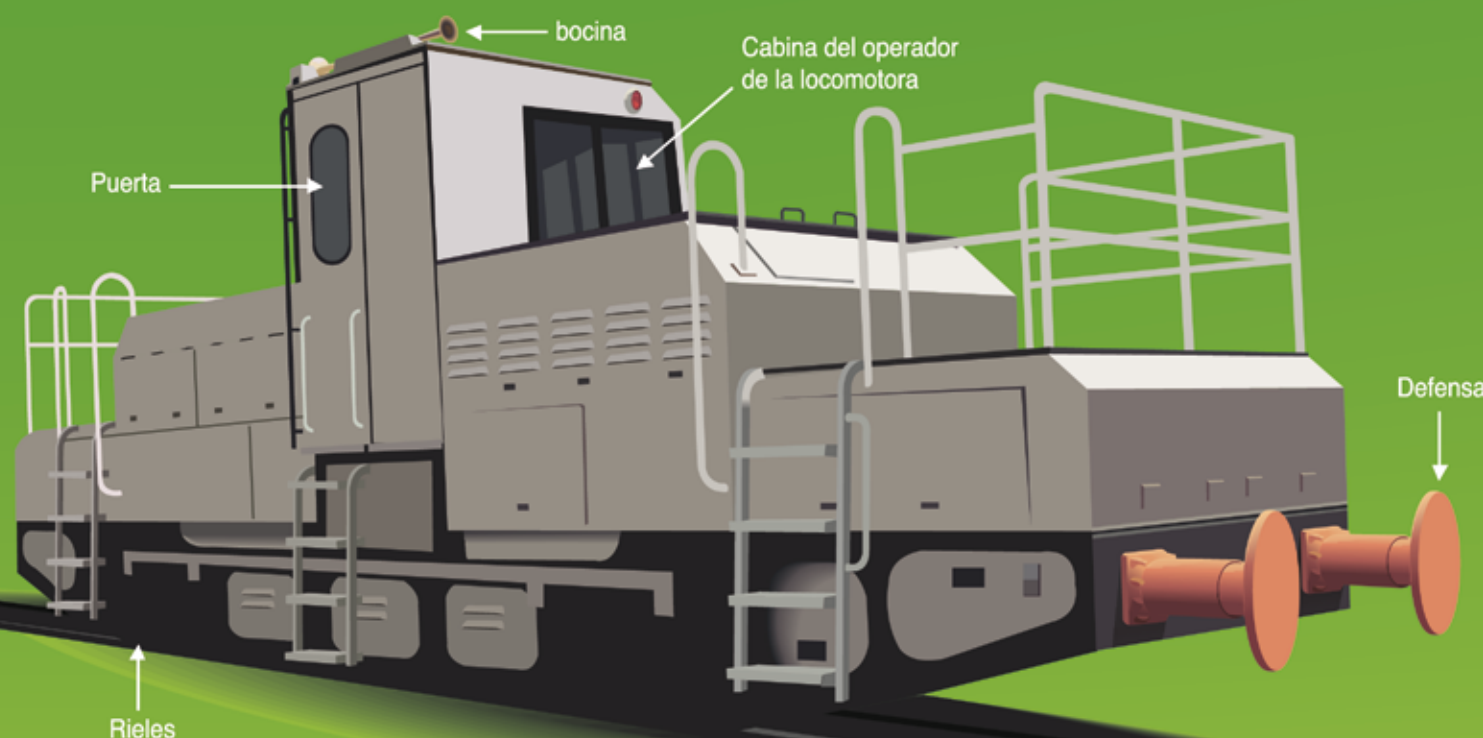
LOCOMOTORAS

Las locomotoras del Canal de Panamá son esenciales para que el tránsito sea seguro y expedito, y mantienen en la posición correcta al buque con relación a los muros de las esclusas.

Para asistir a los buques las locomotoras se desplazan sobre rieles de remolque ubicados a todo lo largo de los muros de las esclusas.

El tamaño de la flota de locomotoras ha crecido con los años para enfrentar el aumento en el número y tamaño de los buques que transitan el Canal.

La mayoría de los buques de alto calado que transitaban las esclusas eran asistidos por cuatro locomotoras. Actualmente, dado su tamaño ciertos buques requieren hasta ocho de las nuevas y más potentes locomotoras.



Las primeras locomotoras utilizadas en el Canal eran conocidas como "mulas".

El número de locomotoras y cables usualmente asignados a un buque depende de la eslora y tonelaje de desplazamiento del mismo.



El sistema de arrastre es capaz de colocar y mantener el buque en correcta posición con relación a las esclusas.



Las locomotoras tiran de los buques que transitan las esclusas del Canal.

Algunos buques requieren el empleo de hasta ocho locomotoras, pese a que se ha aumentado la capacidad de arrastre con las nuevas máquinas.

Tres generaciones de locomotoras

1era Generación

Peso: 43 toneladas
Fuerza de remolque: 25,000 libras
Velocidad de remolque: 5MPH
Velocidad de retorno: 2MPH
Costo: \$.13,700 c/u

2da Generación

Peso: 55 toneladas
Fuerza de remolque: 70,000 libras
Velocidad de remolque: 3MPH
Velocidad de retorno: 9MPH
Costo: \$.114,000 c/u

3era Generación

Peso: 55 toneladas
Fuerza de remolque: 70,000 libras
Velocidad de remolque: 5MPH
Velocidad de retorno: 10MPH
Costo: \$.2,057,000 c/u



Actualmente la vía cuenta con más de cien locomotoras para satisfacer las necesidades del Canal.

ESCUCHA LA CUENCA (AL DÍA)

KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROV. CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 a.m.

HOT STÉREO

FRECUENCIA:

93.3 FM (PROVINCIA DE COLÓN)

Horario: VIERNES 8:00 a 8:30 a.m.

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 mediodía

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

101.9 FM (PANAMÁ, COLÓN,
KUNA YALA Y DARIÉN)

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 a.m.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 a.m.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 a.m.

RADIO CHIRIQUÍ

FRECUENCIAS:

107.1 FM y 103.5 FM.

(CHIRIQUÍ, BOCAS DEL TORO Y VERAGUAS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

micanaldepanama.com



@canaldepanama



canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.



NADAR CON EL CORAZÓN

Nadar casi 20 kilómetros durante cinco horas y media requiere mucho más que solo entrenamiento y buenas condiciones físicas. Se necesita de una gran convicción por hacer las cosas. Y eso lo ha demostrado a lo largo de sus hazañas el joven panameño César Barría.

Ahora la diferencia la marcó que lo hizo frente a su gente. Centenares de panameños se congregaron un domingo de mayo para alentar y ser testigos del nuevo logro de César: nadar desde el área de Balboa, cerca de la entrada del Canal de Panamá, en el Pacífico, hasta la isla de Taboga.

César completó el reto a pesar de las fuertes corrientes que complicaron su travesía cerca de la meta, con lo cual sumó otra hazaña a su lista como haber nadado el Estrecho de Gibraltar, el Canal de la Mancha y el de Santa Bárbara, en California, Estados Unidos.

Unas semanas después de su travesía por las aguas del Pacífico panameño, César fue recibido por el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, quien le entregó una certificación por haber completado el trayecto que incluía zonas de la vía acuática.

“Tu ejemplo de determinación es un orgullo para todos los panameños”, le expresó Quijano a César, quien a su vez agradeció el apoyo brindado por diferentes oficinas de la ACP que le asistieron en la coordinación de la travesía, tanto durante las prácticas previas, como el día del evento.



EL NUEVO CRUCE EN EL LADO ATLÁNTICO

Por Vianey Milagros Castrellón

El nuevo puente en el lado Atlántico del Canal es la tercera estructura de este tipo que se construye en Panamá. El icónico Puente de las Américas, inaugurado en octubre de 1962, fue el primero en unir la ciudad capital con el interior del país; 42 años después, el Puente Centenario se convirtió en el segundo puente sobre el Canal de Panamá, en el Corte Culebra, cuando fue inaugurado en 2004.

Este año inició la construcción del nuevo puente ubicado a tres kilómetros al norte de las esclusas de Gatún existentes, del nuevo complejo de esclusas pospanamax en construcción y de la avenida Thelma King. La estructura será emblemática, no solo porque será la primera que se construye en la provincia de Colón, sino por sus características que lo harán el puente atirantado de concreto reforzado de cuatro carriles con la luz central (espacio libre entre las torres) más grande del mundo.

El puente vehicular, junto con sus viaductos, tiene una longitud total de 4.6 kilómetros, una luz central de 530 metros y una altura libre central de 75 metros sobre el nivel del mar.

Otra de estas particularidades de la obra es que se utilizará exclusivamente concreto para su construcción, en vez del sistema usual que combina concreto con acero. La decisión, según explica el ingeniero civil Mario Montemayor, administrador del proyecto por parte del Canal de Panamá, se basó en la agresividad corrosiva presente en el sector Atlántico. “Las pruebas de pérdidas de peso de elementos de acero a través de los años son hasta 10 veces mayor que las que se han registrado en Miraflores o Amador (ambos lugares en el Pacífico)”, dice el ingeniero Montemayor, quien también trabajó en la construcción del Puente Golden Ears, en Canadá, y del Puente Centenario.



Esta situación llevó a los especialistas a descartar el uso de vigas de acero con lozas de concreto que demandarían un arduo mantenimiento. De igual forma, se optó por utilizar concreto vaciado en sitio en vez del prefabricado que requería la izada de secciones completas del puente que podría impactar el tránsito de buques en el canal navegable.

Participación internacional

La construcción del puente se da en cumplimiento con la Ley No. 28 del 17 de julio de 2006, que establece que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desarrollaría los estudios necesarios para identificar la opción más conveniente para establecer un cruce vehicular en el Atlántico, ya fuera puente o túnel, y que su construcción debía iniciar, a más tardar, inmediatamente después de haberse concluido la ampliación del Canal.

Actualmente, el cruce vehicular se da a través de un puente mecánico construido sobre las esclusas de Gatún y con el apoyo de un ferry operado por la ACP, lo hace que el paso hacia el lado oeste del Canal dependa del tránsito de las naves.

La ACP contrató en febrero de 2010 al grupo URS-Cowi para realizar un estudio sobre las posibles alternativas de construcción. El estudio concluyó que un puente era la opción más viable. Para este proyecto, la ACP optó por la fórmula 'diseño-licitación-construcción'.

En junio de 2011, la entidad adjudicó al consorcio CCC-LBG (China Communication Construction Company - Louis Berger Group) el contrato del diseño final de la estructura que conectará a la Costa Abajo de Colón con el resto de la provincia y el 26 de octubre de 2012, adjudicó el contrato de construcción, por un monto de 365.9 millones de balboas, a la empresa francesa Vinci Construction Grands Projets, el tercer mayor contratista internacional de 2012, según el ránking de la revista especializada en ingeniería ENR.

El contratista francés cuenta con 1,274 días a partir de la fecha de orden de proceder emitida el pasado 8 de enero para la ejecución de la obra. En estos primeros cinco meses de trabajo, el contratista ha llevado a cabo la fase de movilización y trabajos preliminares, que incluyen el rescate de vida silvestre, tala de árboles, desbroce, limpieza y el levantamiento de condiciones existentes en el área de construcción. El contratista también ha hecho exploraciones geotécnicas adicionales, así como el muestreo y análisis de aguas subterráneas.



Pierre Morand, administrador de proyecto por parte de Vinci, adelantó que en julio de este año tiene programado el inicio de la producción de concreto. En total, se tiene previsto que la obra empleará 170 mil metros cúbicos de este material.

Morand, un ingeniero civil con 30 años de experiencia, destaca las singularidades técnicas de este puente, como la altura de sus torres de 212.5 metros y la luz central de 530 metros. "Es un récord mundial en esta categoría", dice.

El puente está diseñado para tener al menos 100 años de vida útil y un crecimiento anual en el tráfico del 4 %. Se tiene programado que su construcción finalice a mediados de 2016.





HACIA UN CAMBIO DEL ROL DE PANAMÁ

Por: Onésimo Sánchez

Gordon Wilmsmeier es Oficial de Asuntos Económicos en la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL (Santiago de Chile). Se le reconoce a nivel mundial como un especialista en transporte marítimo y en desarrollo portuario, y se ha desempeñado como consultor para el Banco Mundial, la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), entre muchas otras organizaciones. Wilmsmeier es, además, profesor visitante en la Universidad de Ciencias Aplicadas de Bremen y en la Universidad de Gotemburgo. Ha publicado una variedad de artículos en revistas especializadas y más de 20 trabajos de investigación. Desde 2011 ha participado en más de 12 misiones técnicas en países de América Latina, relacionadas con temas de infraestructura, transporte marítimo, navegación interior, y desarrollo del hinterland portuario. El Sr. Wilmsmeier es egresado de la Universidad Técnica de Dresde, y posee un doctorado en geografía económica de la Universidad de Osnabrück.

¿Cuál es el papel actual de Panamá como nodo de transporte?

El rol de Panamá como parte del sistema de transporte global ha evolucionado a través del tiempo, pasando de ser meramente un punto de cruce terrestre (Camino de Cruces y el Ferrocarril Transoceánico), a una estación de peaje para buques que transitan el Canal – prestando conectividad marítima y cambiando la geografía de transporte marítimo – a un **hub** principalmente de trasbordo (contenerización) que se complementa con algunas actividades de servicios logísticos a la carga internacional. Dadas las experiencias en otras regiones existen oportunidades con un potencial de convertir a Panamá en un **hub** o clúster de servicios logísticos especializados, generador de un fuerte valor agregado y empleos con salarios altos. Explotar estas oportunidades requiere la capacidad de diferenciarse. Las oportunidades que realmente hacen la diferencia son aquellas que buscan atacar las causas de los desafíos presentes y no meramente curar los síntomas que sólo proveen un remedio temporal. Mantener y mejorar la viabilidad y sostenibilidad del clúster, a la vez que se desarrolla y mantiene la competitividad de Panamá y la región es uno de los principales desafíos para el país.

¿Cómo lograría Panamá llegar a su potencial de desarrollo logístico?

Esto requiere una conversión del pensamiento hacia una visión sistémica e integrada de los sistemas de transporte y de logística que ve más allá de únicamente su valiosa ubicación estratégica.

Específicamente, ¿a qué se refiere con esta visión?

Se debe conectar de forma estratégica el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, infraestructura ferroviaria, infraestructura de carreteras, infraestructura aérea, las estrategias logísticas y de competitividad, y la integración de puertos y su hinterland.

Ante tal tarea, ¿cuáles son los obstáculos o desafíos principales?

Más allá de la expansión de capacidad, son los siguientes:

- La integración de las cadenas logísticas.
- Las terminales portuarias son elementos claves en las cadenas logísticas de valor.
- El comportamiento y la influencia de los actores principales del mercado (ej. operadores de terminales, líneas navieras).
- Actores poderosos controlan la carga desde su origen a su destino.
- Grupos globales invierten en y operan terminales en varios puertos mundialmente.
- Estos actores y grupos poseen un fuerte poder de negociación.
- La estrategia de inversión en la conexión de puertos y el hinterland – también incluye centros logísticos, terminales intermodales, y puertos secos.
- Manejo de presión ecológica y de la sociedad.

Es decir, ¿todos los desafíos actuales son de índole física o financiera?

No. La experiencia e investigaciones en otras regiones y países del mundo demuestran que el desafío más importante en este proceso de desarrollo y evolución también es intelectual e institucional y Panamá no parece estar exenta de esta experiencia.

Pasando a un tema más específico y de discusión actual en Panamá:

¿se han dado cambios en el desarrollo de puertos a nivel mundial?

El desarrollo portuario ha evolucionado y la extensión de las terminales hacia el interior, no en las riberas o costas, ya son parte de la infraestructura básica que contribuye a y facilita el desarrollo y la evolución del sistema portuario.

Usted habló de la integración de los puertos con su hinterland. ¿A qué se refiere?

La evolución del puerto con la integración del *hinterland* tiene dos direcciones:



- Outside-in (de afuera hacia el interior) – un proceso iniciado por la autoridad portuaria y/o el operador de una terminal (ej. ECT en Róterdam, Valparaíso).
- Inside-out (de adentro hacia el exterior – un proceso iniciado por el sector público (ej. gobiernos regionales, municipalidades) orientado hacia la creación de centros logísticos como polos de desarrollo en el interior.

La distancia entre el puerto y la terminal en el interior no es el más relevante. La logística centrada en los puertos (port-centric logistics) puede desarrollarse en proximidad al puerto pero también puede ser iniciada de modo outside-in o inside-out. La parte clave es un corredor de alto volumen que permite una rápida y segura accesibilidad entre el terminal interior y el puerto

¿Qué es necesario para impulsar el desarrollo logístico en todo su potencial?

Para fomentar este desarrollo es importante contar con políticas integradas y proactivas que lo faciliten. Estas políticas deben tener una visión de corto, mediano y largo plazo; además, estar claramente conectadas con una estrategia de ordenamiento territorial a largo plazo que esté integrada con la planificación de transporte. De hecho, la capacidad institucional dentro de la estructura de un gobierno es clave para el éxito. Para superar el paradigma existente:

- Es importante dar importancia política al sector marítimo, puertos y logística correspondiente a su relevancia en la economía del país.
- Es necesario que los actores del sector privado y público cooperen y entren en un diálogo constructivo y proactivo.
- Se requiere una estrategia de largo plazo y una seguridad regulatoria que se apoyen mutuamente y faciliten iniciativas del sector privado, que a su vez contribuyan al desarrollo de actividades del sector marítimo, portuario y logístico, como también a la integración de los diferentes modos de transporte.

** Entrevista de El Faro con el apoyo de la Sección de Investigación Económica de la ACP.*



RELATO DE UN AVISTAMIENTO DEL ÁGUILA HARPÍA

Por Anayansi Scott

En coincidencia con la llegada a Panamá de una hermosa águila harpía, reproducimos a continuación un relato sobre el avistamiento de otro ejemplar de la misma especie en el Parque Nacional Chagres.

En una fría madrugada del pasado mes, abordamos una piragua motorizada para iniciar un recorrido por el lago Alhajuela, desde el puerto de Nuevo Vigía, en Chilibre, que nos llevaría a vivir una experiencia inolvidable.

El amanecer era espectacular sobre el lago, cubierto de todo tipo de aves acuáticas; nada que envidiar a otros países. Llegamos a la comunidad emberá La Bonga, y de allí abandonamos la piragua motorizada para abordar otra palanqueada por una pareja emberá, rumbo a Quebrada Cucharita.

Debido al bajo nivel del lago, tuvimos que bajarnos varias veces de la embarcación y caminar. Durante el recorrido, disfrutamos de las emberás en sus quehaceres diarios; algunas lavando ropa o buceando oro, mientras los niños gozaban de las bondades del río San Juan de Pequení. Casi dos horas después, nos despedimos de nuestros palanqueros para empezar la caminata bordeando el río Chico.





No había tiempo para deleitarnos viendo los monos aulladores, las magníficas aves del sotobosque, ni los impresionantes espavés, en un bosque que pocos han recorrido, ya que el sendero es sumamente empinado y rocoso. Al llegar al campamento, eran pasadas las 2:00 de la tarde; comimos rápidamente y nos dirigimos a nuestro destino final: “el sitio de anidamiento del águila harpía.”

Lisa, nombre que le ha dado la ornitóloga panameña Karla Aparicio, mide casi un metro y solo tiene ocho meses. Impresiona su dominio del vuelo y cómo se percha en las ramas, curiosa y pendiente de sus alrededores. Es la segunda cría registrada desde hace 8 años que se reportaba de una pareja de águilas adultos que anida en esos alrededores. ¡Con razón la escogimos como ave nacional! Valió la pena cada minuto del recorrido para verla.

De repente, se me acerca un señor penonomeño, Alejandro Sánchez, único morador del sitio por más de 40 años, quien me indica que él cuida el helipuerto de la ACP, donde se encuentra la estación pluviométrica Chico Cabecera. Don Alejandro se dedica al cultivo de una pequeña parcela de achiote y café, y cuida al águila y su hábitat para que no sean destruidos. Ojalá tuviéramos más “Alejandros” en nuestro país.

Al día siguiente, en mi retorno, siendo ya pasadas las 4:00 pm, reflexiono sobre esta experiencia y sólo me queda la satisfacción de ser una de las pocas personas privilegiadas que ha visto esta gran ave en su hábitat natural en el Parque Nacional Chagres.



Presidente de Chile en el Canal



El presidente de Chile, Sebastián Piñera, visitó el Canal de Panamá durante su reciente visita a este país. Piñera fue recibido en Miraflores por el administrador del Canal, Jorge Quijano quien le explicó la operación del Canal mientras eran testigos del tránsito de un buque.

Posteriormente Piñera fue trasladado al área del proyecto de ampliación del Canal para ser testigo de los avances.

Chile es el tercer mayor usuario del Canal de Panamá, por detrás sólo de Estados Unidos y China, con mayor flujo de embarques para la exportación que incluye cobre, vinos, productos agropecuarios, maderas y alimentos, mientras que por esa misma vía recibe petróleo, carbón y productos derivados, principalmente.

El Canal en TerraExpo 2013

Del 31 de mayo al 2 de junio se llevó a cabo en esta ciudad la III Exposición Internacional TerraExpo 2013, en la cual la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) tuvo la oportunidad de informar, exhibir y desplegar las políticas que ejecuta sobre protección y conservación de la cuenca hidrográfica; así como las medidas que se han tomado en las obras de ampliación de la vía interoceánica.

Otro aspecto que resaltó la ACP fue el alcance de los programas de educación ambiental que desarrolla en las escuelas de la cuenca con participación de los niños, jóvenes y docentes.

Durante el desarrollo de la actividad hubo un ciclo de conferencias donde expertos en la materia expusieron sobre diversos temas vinculados al tema ambiental, entre ellos, la construcción sostenible, responsabilidad ambiental corporativa y eficiencia energética bajo los lineamientos del Green Building Council Panama (GBCP).





A prueba el servicio justo a tiempo

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) tiene a prueba el servicio justo a tiempo, (JIT, por su sigla en inglés) que permitirá un tránsito de buques más eficiente.

Este servicio de valor añadido permitirá que los buques lleguen más cerca de su hora prevista de tránsito, y así permanecer menos tiempo anclados antes de comenzar el tránsito por la vía acuática.

La participación en este período de prueba se centrará en los buques equipados con el Sistema de Identificación Automática, tipo A (AIS, por su sigla en inglés).

La ACP desarrolló un ensayo de prueba de concepto con el fin de evaluar la viabilidad operativa del servicio, el cual es ejecutado desde febrero pasado.

Para que este servicio sea funcional, tanto para el Canal como para sus clientes, el tiempo de llegada de los buques (ETA, sigla en inglés) debe ser lo más preciso posible, y el barco estar dispuesto y ser capaz de ajustar su itinerario para cumplir con el ETA requerido. Asimismo, deberá cumplir con la inspección previa y procedimientos de la ACP.

Para alcanzar un nivel efectivo del servicio justo a tiempo los buques seleccionados serán notificados alrededor de 96 horas antes de su tránsito previsto y provisional.

Una gestión diferente



El Business Institute of Americas llevó a cabo en Panamá su foro de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) Cambiando la forma tradicional de hacer negocios. Participó Susana Mendoza Salcedo del equipo de Responsabilidad Social de la Autoridad del Canal de Panamá. Cada día la Responsabilidad Social gana más importancia, tanta como la solidez financiera o la gestión administrativa en las empresas. La RSE se ha integrado como parte de la gestión organizacional considerando aspectos económicos, sociales y ambientales hacia un desarrollo sustentable.

Reto Canal de Panamá

Primer juego en línea sobre el Canal de Panamá

DIVIÉRTETE Y APRENDE

¿Qué tanto sabes del Canal de Panamá? Llegó el momento de ponerlo a prueba con el primer juego en línea sobre la vía interoceánica: el Reto Canal.

El novedoso juego es una herramienta que busca conectar a las nuevas generaciones con el Canal de Panamá, su historia, operación, ampliación, así como sus aportes al desarrollo tecnológico y la conservación ambiental.

“Queremos mantener la relevancia del Canal entre los panameños jóvenes, y una forma de hacerlo es a través de este nuevo juego que les permitirá aprender más sobre la vía acuática, mientras se divierten”, indicó el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano.

Jugar es fácil. Solo ingresas al enlace reto.micanaldepanama.com, te registras con tu nombre, correo electrónico y estás listo para una travesía por la vía acuática.

También puedes llegar al juego a través de la página oficial micanaldepanama.com o por medio del portal de [Facebook.com/canaldepanama](https://www.facebook.com/canaldepanama).

Una vez te registres, debes seleccionar el tipo de barco con el cual quieres intentar cruzar el Canal. Luego aparecerá una serie de preguntas sobre su historia, su funcionamiento, sus equipos, el impacto de la vía en el comercio mundial, además de información sobre el tercer juego de esclusas y la relación del Canal con la naturaleza.

Cada respuesta correcta te sumará puntos que te permitirán ir avanzando con tu barco a lo largo de las esclusas del Canal, con el fin de cruzar de un océano a otro.

¿Estás listo? Acepta el Reto Canal, compártelo con tus amigos y trata de llegar a la cima de los jugadores con más puntos.



Solo ingresa a reto.micanaldepanama.com y pon a prueba tus conocimientos sobre el Canal.



InfoCentro



Provincia de Panamá

24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña
Local 17-G, Tel. 295-7243

Chilibre, diagonal a la Escuela John F. Kennedy
Tel. 216-7545

Vista Alegre, Arraiján, Centro Comercial María Eugenia
Local 9, Tel. 251-9434

La Chorrera, Biblioteca Hortencio de Icaza
Tel. 253-7646

Provincia de Colón

Ciudad de Colón, Biblioteca Mateo Iturralde
Tel. 441-4373

Provincia de Coclé

Penonomé, Biblioteca Fernando Guardia
Calle La Lameda, Tel. 997-1047

Aguadulce, Avenida Rodolfo Chiari y Avenida Alejandro Tapia
Edificio Ideal, Tel. 997-0151

Provincia de Veraguas

Santiago, Calle 8va., Edificio Don Juan
Local 2 y 3, Tel. 998-3160

Provincia de Herrera

Chitré, Avenida Pérez, Plaza Cerquín
Local 1, Tel. 996-7634

Provincia de Los Santos

Las Tablas, Avenida Rogelio Gáez, Tel. 994-0924
Guararé, Biblioteca Virgilio Angulo, Tel. 994-5543

Provincia de Chiriquí

David, Biblioteca Pública Santiago Anguizola, Tel. 775-4314
Concepción, Biblioteca Pública de Concepción, Tel. 770-5896

Provincia de Bocas del Toro

Changuinola, Centro Parroquial de Changuinola,
Planta Baja Tel. 758-7240





LA NUEVA EXPERIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ

Ubicado en un lugar inmejorable, el Canal de Panamá cuenta en la provincia de Colón con un nuevo Centro de Observación de la Ampliación, desde donde los visitantes pueden ser testigos de la historia al observar desde una perspectiva única la construcción de las nuevas esclusas en el Atlántico.

El nuevo centro cuenta con áreas de exhibición, sala de proyecciones, un sendero ecológico y una privilegiada vista de cómo toman forma las nuevas esclusas. Además, desde aquí aprecian el lago Gatún, donde los buques siguen su travesía por la vía acuática. Todo esto en medio de una exuberante vegetación que complementa la experiencia de visitar el Canal de Panamá.



CENTRO DE OBSERVACIÓN DE LA AMPLIACIÓN

Admisión:

- Nacionales y residentes: adultos B/. 5.00, jubilados (con cédula) B/. 3.00, estudiantes* y menores (entre 5 y 17 años) *con identificación B/. 2.00
- No residentes: adultos y jubilados B/. 15.00, estudiantes* y menores (entre 5 y 17 años) *con identificación B/. 10.00
- Menores de 5 años entran gratis.

Horarios:

Abierto de lunes a domingo,
incluyendo días feriados
de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

Información:

443-5727

<http://micanaldepanama.com>



canaldepanama



@canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.