

Revista informativa
del Canal de Panamá



COMPARTIMOS
100 AÑOS DE
EMOCIONES

Nos honra poner en tus manos 100 años de esta gran historia.



1914 | 2014

Edición Limitada



100 años del Canal de Panamá

Tenemos una reservada exclusivamente para ti.

Solicítala y disfruta de*:

*Bono de bienvenida de 10,000 puntos

*Anualidad gratis el primer año

*Compra de Saldo al 6% hasta cancelar la deuda



Banco Panamá

Torre Banco Panamá | Calle 50 | Costa del Este | Punta Pacífica | Villa Lucre

☎ 302-4000



www.bancopanama.com.pa



Banco Panamá



@Banco_Panama

(*) Solicitud de tarjeta nueva, sujeto a verificación de documentación y aprobación crediticia. Bono de bienvenida de 10,000 puntos será otorgado una vez el cliente facture en un periodo no mayor a tres meses su límite de crédito asignado (no aplica saldos comprados de otros bancos). Bono de bienvenida será válido para tarjetas emitidas entre agosto y septiembre y será acreditado luego de los tres meses con una fecha máxima hasta el 30 de enero de 2015. Promoción no aplica para clientes que presenten mora en su tarjeta de crédito. Anualidad gratis aplica para el cliente titular y hasta un máximo de tres adicionales, solo por el primer año de emisión de la tarjeta. Tasa del 6% aplica para la compra de saldo hasta cancelar el mismo. Para compras regulares aplica la tasa vigente del producto. Todas las promociones serán vigentes hasta agotar existencias de esta edición limitada.

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:

5-6 **centenario** La emoción de celebrar el centenario.

7-8 **centenario** Centenario con los clientes.

9-10 **ampliación** Instalan grúa puente en edificio de maquinarias.

11-12 **ambiente** Cobertura vegetal y fuentes de agua.

17-18 **abordaje** Expertos en logística analizan el potencial del conglomerado panameño.

19-20 **congreso** Congreso de mantenimiento.

21-22 **compás** Agencias navieras: Más de 100 años al servicio de la industria marítima.

23-24 **brujula** El Canal de Panamá: Una historia literaria.

25-26 **reseña** Noticias del Canal.



PORTADA

Celebración en todo el país con la gira centenario.



Abdiel A. Gutiérrez
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

FECHA MEMORABLE

El pasado 7 de septiembre se cumplieron 37 años de la firma de los Tratados Torrijos-Carter que reconocieron a Panamá la soberanía sobre el territorio de la entonces Zona del Canal y le dieron el control sobre la administración y operación de la vía interoceánica.

En la celebración de esa fecha y del Centenario del Canal, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) hizo entrega del Galardón Canal de Panamá al general Omar Torrijos Herrera (como un homenaje póstumo), y al expresidente de Estados Unidos James Carter, firmantes de los Tratados firmados el 7 de septiembre de 1977.

Como reconoce el ministro para Asuntos del Canal y presidente de la Junta Directiva de la ACP, Roberto Roy, la firma de los Tratados Torrijos-Carter, es, junto a la Gesta de los Mártires del 9 de enero de 1964 y la reversión de la vía acuática a Panamá, el 31 de diciembre de 1999, uno de los episodios estelares de la historia del Canal y de Panamá.

Involucró, no solo a un gobierno, sino a toda una lucha generacional porque uno de sus principales recursos le revirtiera, al igual que en todo su territorio ondeara una sola bandera: el tricolor nacional.

Como resultados de la firma de los Tratados de 1977, que entraron en vigencia el 1 de octubre de 1979, poco a poco fue en aumento la mano de obra panameña en el Canal, al tiempo que disminuía la presencia civil y militar de los estadounidenses acantonados en las riberas de la vía. Ese proceso llegó a su momento cumbre el 31 de diciembre de 1999 cuando el Canal fue traspasado a los panameños, que hoy, casi 15 años después, hemos demostrado a Panamá y al mundo que tenemos plena capacidad para administrarlo de forma eficiente y segura para beneficio de Panamá y el mundo.

LA EMOCIÓN DE CELEBRAR EL CENTENARIO

Por Vicente Barletta

Miles de panameños vivieron la emoción de celebrar el centenario del Canal de Panamá en actividades que congregaron a grandes y chicos en torno a este histórico momento.

Alrededor de 20 mil personas colmaron cada sábado de agosto las Noches Mágicas del Canal, un evento que se convirtió en el punto de encuentro de familias completas que compartieron veladas únicas en ocasión de los 100 años de la vía acuática, en el centro de visitantes de Miraflores.

Cada sábado del mes, el centro de visitantes se transportó en el tiempo con los guías del Canal de Panamá vestidos de la época, para representar a personajes que daban la bienvenida a los visitantes y los llevaban en un viaje a lo largo de una historia que cumplió un siglo, pero que se remonta más atrás.

Una vez en el centro de visitantes, el público disfrutó del contenido de las cuatro salas de exhibición que resumen la historia, operación y ampliación del Canal, así como un documental en 3D, la experiencia de ser testigo de tránsitos nocturnos en Miraflores, todo complementado por la novedad de la proyección de un video sobre la torre de control de las esclusas, culminando con espectáculo de fuegos artificiales.





El éxito de las Noches Mágicas fue tal, que la actividad se ha extendido para seguir celebrándose el último sábado de los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre. De modo que si no has tenido la oportunidad de vivir esta experiencia, ven y sé parte de la historia.



El Centenario del Canal en el interior

Para celebrar su centenario, el Canal de Panamá se fue de gira por varios puntos del país, con una exhibición que atrajo a público de todas las edades, pero en especial de grupos escolares que tuvieron la oportunidad de aprender un poco más sobre la ruta interoceánica.

Colón, Panamá Oeste, Penonomé, Chitré, Las Tablas, Santiago y David fueron parte del recorrido que combinó un poco de diversión con educación sobre el Canal, en ocasión del festejo de sus 100 años de operaciones.

Entre materiales didácticos y recuerdos del centenario del Canal, panameños de todas partes colmaron la gira en cada una de sus escalas, mientras los más pequeños disfrutaban con las ocurrencias de Canalito, el personaje infantil que en cada lugar hizo nuevos amigos con la promesa de volver pronto para compartir más aventuras.



CENTENARIO CON LOS CLIENTES

El Centenario del Canal ha tenido múltiples manifestaciones a nivel nacional. De esta fecha memorable no podíamos aislar a protagonistas como son los buques que atraviesan nuestra vía interoceánica. Es por ello que la ACP llevó a cabo la entrega de placas alusivas a la celebración del Centenario, reafirmando el compromiso del Canal de exaltar la importancia del servicio al cliente y estrechar los lazos con nuestros clientes.

El primer reconocimiento del día 15 de agosto fue para el buque submarino de la Armada Peruana, Islay, el cual fue el primero en transitar en esta fecha memorable. En coincidencia, hace 100 años el caza torpedero peruano “Teniente Rodríguez” fue el primer barco de guerra que transitó el Canal de Panamá.

Este día también se entregaron reconocimientos a los dos primeros tránsitos en dirección Sur y Norte; otro para el buque que cumplió 100 tránsitos por el Canal de Panamá ese día y el buque que utilizó nuestro servicio de reserva para transitar el 15 de agosto, día del Centenario.

El arqueador Isidro Chong junto al Capitán Rolando P. Paraguay y el arqueador Jorge Chellaram



El práctico del Canal de Panamá, Capitán César Pastor, junto al master del Buque GALINI, Capitán Andreas N. Zougras y el arqueador Joaquín Fernández.



El Capitán Kazimierz Bochenek, master del buque HAFNIA VICTORIA, posa junto al arqueador Francisco López.



El Capitán Fernando Jaén, Gerente de Capitanía de Puerto Sur, de la Capitanía de Puerto de Balboa, junto al Capitán LUPPOV MIKHAIL, master del buque YM SINGAPORE y el práctico del Canal de Panamá, Capitán Nino Maureli.

Los oficiales de abordaje Isidro Chong y Jorge Chellaram, quienes participaron en la entrega de la placa al Buque Balto, primer buque en transitar en dirección Sur en esta memorable fecha, manifestaron sentirse “afortunados en abordar y entregar la placa de conmemoración del centenario al primer buque que pasó el rompeola rumbo a su tránsito sur, hoy 15 de agosto de 2014. El capitán Rolando P. Paraguya, muy agradecido, nos envió sus felicitaciones a todos por el gran esfuerzo realizado en el Canal de Panamá.”

Por su parte Benjamín Rodríguez de la agencia naviera que representó al buque en este tránsito, envió un mensaje en el que pone de manifiesto su agradecimiento por la distinción de que fueron objeto. Otro mensaje fue el del master del buque Capitán Rolando P. Paraguya quien agradeció por “un gran evento que solo ocurre una vez en la vida”



Personal de la Agencia Barwill que estuvo presente en la entrega de la placa de reconocimiento al buque TRISTÁN.



Ricardo Solís, de la Oficina de Procesos y Enlace con el Cliente Naviero, Lisette Arrocha de la vicepresidencia de Operaciones, Capitán Hans Fredrik Krysen, Master del buque TRISTÁN, y el Capitán Fernando Jaén de la Capitanía de Puerto de Balboa.



Master del buque MARITIME RIYAL, Capitán Venkat Inguva y el Arqueador Francisco López.



Capitán Raúl Brostella, Supervisor de Práctico de la Capitanía de Puerto de Cristobal y el Capitán Petrov Aleksei, master del buque Baltic Stream, el cual cumplió el 15 de agosto 100 transitos por el Canal de Panamá.



Capitán Andrey Okhapkin, master del buque CLIPPER MISTRAL.



TERCER JUEGO DE ESCLUSAS

Prueba de carga de la primera grúa puente instalada en el Proyecto del Tercer Juego de Esclusas en el Atlántico.

INSTALAN GRÚA PUENTE EN EDIFICIO DE MAQUINARIAS

Por Miroslava Herrera

En el edificio de maquinarias dos del proyecto del tercer juego de esclusas, en el sector Atlántico, se ha instalado la primera grúa puente.

Todos mirando hacia arriba, viendo el desplazamiento de la grúa puente, y luego todos mirando los papeles. Así trascurrió el día de las pruebas de funcionamiento de la recién instalada grúa puente en el edificio de maquinarias dos.

Esta grúa –la primera de las seis que lleva el proyecto de las nuevas esclusas en el Atlántico– levantará los pesados equipos del sistema de apertura y cierre de las compuertas y válvulas. Tiene una capacidad para levantar y mover hasta 20 toneladas, y sus

componentes proceden de Colombia. La energización del sistema proviene de un panel eléctrico de 480 voltios trifásicos/60 Hz (temporal).

Alejandro Sierra es el encargado del montaje, puesta en marcha y pruebas de estas poderosas máquinas. El ingeniero explica que se trata de una grúa puente birriel, compuesta por dos vigas tipo cajón, dos carros testers (end carriages), un polipasto (hoist) con sus carritos (trolleys), una pasarela de mantenimiento, motores de traslación e izaje y paneles eléctricos y de control.

El armado de la grúa puente duró aproximadamente 15 días y estuvo a cargo de tres técnicos: los armadores soldadores Oscar Camargo, Wilmar Cruz y el electricista Guillermo Orjuela.



Los ingenieros revisan la documentación de la prueba.



El polipasto es la parte de la grúa que realiza el levantamiento de la carga. Es un aparejo conformado por dos grupos de poleas, uno fijo y otro móvil.

“Se podría decir que esta grúa es el primer elemento electromecánico operativo instalado en el proyecto”, explica Sierra, recalcando que aunque ya se instaló una grúa puente de 80 toneladas en el edificio de mantenimiento del Pacífico, la grúa que hoy pasa las pruebas está directamente relacionada con la operación de compuertas y válvulas.

En piso se llevó a cabo la primera parte del montaje. Se armaron las dos vigas, los carros testers que mueven la grúa horizontalmente y la pasarela de mantenimiento. En la estructura del edificio se habían montado las vigas carrileras y, sobre ellas, los rieles guía de los testers.

Y armada se levantó la grúa y se montó en las vigas carrileras. Se instaló, entonces, el polipasto con su motor y sus carritos (trolleys) y se procedió a hacer las conexiones eléctricas y de controles.

Con la grúa en su lugar, un equipo multidisciplinario de ingenieros electromecánicos entró en escena para verificar los parámetros y comprobar que el equipo puede hacer el trabajo para el cual fue diseñado y construido.

DEFLEXIÓN EN VIGA

Cargas de flexión aplicadas a una viga simplemente apoyada hacen que se deforme (curva) en una dirección perpendicular a su eje longitudinal. La deflexión se determina aplicando las leyes que relacionan las fuerzas y desplazamientos y para ello se utilizan dos métodos de cálculo: los geométricos y los de energía.

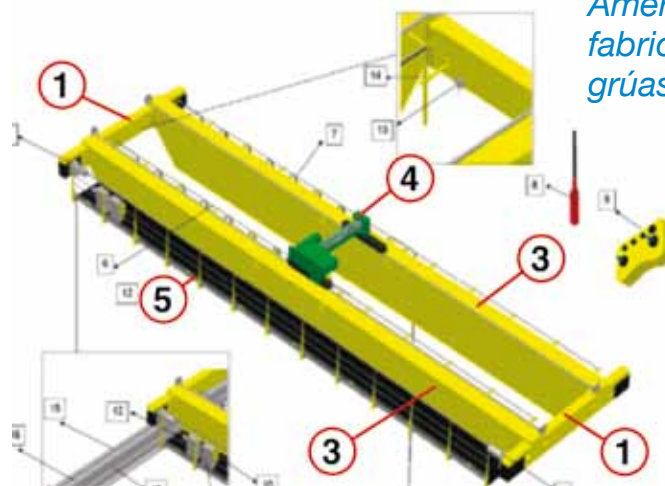
“Hoy vamos a presenciar las pruebas de desplazamiento con y sin carga, y a observar los datos de la velocidad, amperaje, voltaje y deflexión y su documentación”, detalla Joel Sánchez, ingeniero mecánico del equipo de proyectos de la ACP responsable de la verificación de la conformidad. “Para las pruebas con carga se determinaron tres criterios: primero, que la grúa levante una carga de 50% de su capacidad total y se desplace a lo largo de la nave. Luego, se procede a cargar la grúa al 100%, también con desplazamiento, y finalmente se le aplica el 125% de carga, pero estáticamente”.

En la segunda y tercera fase se requieren mediciones topográficas para precisar el parámetro de deflexión de la viga. “En este caso, el puente grúa experimentará una deflexión cuando sufra el efecto de la carga en movimiento o estática, ya que los elementos no son perfectamente rígidos. Esto no es perceptible a simple vista, pero se puede y se debe medir”.

Así, luego de un largo día de pruebas y revisiones, la grúa puente del edificio dos es un paso más en la fase de instalación electromecánica de los elementos que aseguran la funcionalidad de los trabajos. Sin el logro de uno, no se puede garantizar la entrega. Pronto veremos esta grúa instalando los componentes del mecanismo de operación de las compuertas y con ello poder colocar finalmente la compuerta en su nicho. Seguirá después el llenado de la cámara hasta lograr el objetivo: la entrega de las nuevas esclusas del Canal de Panamá.

CMAA 70
El diseño y construcción de estas grúas se rige por la norma 70 de la Asociación Americana de fabricantes de grúas (CMAA).

Componentes principales



1. Carros testers
3. Vigas

4. Polipasto y carros
5. Plataforma de mantenimiento

COBERTURA VEGETAL Y FUENTES DE AGUA



Medición del caudal de la fuente Trinidad de las Minas.

Por: Ariadne A. Aizprúa R. y Mehidys Manzané

(Estudiantes de práctica profesional)

El recurso hídrico de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá es imprescindible para la operación continua del Canal y a la vez constituye la principal fuente para abastecer de agua a dos terceras partes de la población del país.

Las fuentes naturales de agua en la cuenca satisfacen la demanda de las poblaciones locales, a través de los acueductos rurales o comunitarios. Por ello, la protección de estas fuentes es vital para que los moradores cuenten con agua en cantidad y calidad.

EL PAPEL DE LA VEGETACIÓN

La vegetación es un elemento importante para el paisaje, provee madera, comida y hábitat a la vida silvestre; filtra el agua, protege el suelo contra la erosión y embellece el ambiente. Las plantas ayudan a organizar el paisaje, proveyendo una estructura para la circulación del agua, los nutrientes, la energía y el oxígeno entre los organismos.

Las cuencas hidrográficas cubiertas por bosques producen agua de muy buena calidad por la alta capacidad de infiltración de los suelos forestales, las bajas tasas de escorrentía superficial y de erosión acelerada. El agua proveniente de cuencas con alta cobertura forestal se caracteriza por el bajo contenido de sedimentos, baja turbidez, bajo contenido de organismos infecciosos, temperatura moderada, así como un alto contenido de oxígeno disuelto.

LA PROTECCIÓN DE LAS FUENTES

Según el artículo 23 de la Ley Forestal de Panamá (Ley 1 del 3 de febrero de 1994): “Queda prohibido el aprovechamiento forestal, el dañar o destruir árboles o arbustos en las zonas circundantes al nacimiento de cualquier cauce natural de agua, así como en las áreas adyacentes a lagos, lagunas, ríos y quebradas”.

Considerando la gran importancia de los bosques en el mantenimiento del recurso hídrico, la ACP realiza diferentes programas para la reforestación y conservación de la vegetación, trabajando directamente con las comunidades asentadas dentro de la cuenca.

UBICACIÓN Y CARACTERIZACIÓN

La División de Ambiente recauda datos de las tomas de agua de los acueductos rurales en la cuenca del Canal, con el objetivo de georeferenciar y caracterizar la vegetación de estos lugares, y a la vez obtener información de las condiciones ambientales y de sanidad en las infraestructuras de las tomas de agua y los tanques de reserva. Las giras inicialmente se han realizado en el tramo alto de las subcuencas de los ríos Cirí y Trinidad, en donde los acueductos, en su totalidad, son rurales. Esta información es compartida con el Ministerio de Salud (Minsa), y se trabaja en conjunto para brindar agua de calidad a los habitantes de la cuenca.

Hasta el momento se han visitado y georeferenciado 13 acueductos rurales formados por 23 tomas de agua y 16 tanques de almacenamiento, en 9 comunidades. Durante estas giras se han encontrado cerca de 85 especies diferentes de plantas alrededor de las tomas de agua, principalmente especies nativas, algunas de las cuales se hallan catalogadas en la lista de plantas amenazadas y endémicas de Panamá de la Autoridad Nacional del Ambiente (Anam).



Toma de agua, La Florida.



Recolección de datos, El Cauchal.



Toma de agua, Cirí Grande Abajo.

Conocer la vegetación en cada toma de agua permite planificar mejor el desarrollo de programas de reforestación en los sitios que se requieran, con las especies vegetales adecuadas que permitan conservar el recurso hídrico. Las más apropiadas para este propósito son las de rápido crecimiento, que brindan cobertura vegetal con celeridad. Algunas especies propuestas como beneficiosas en la conservación del recurso hídrico en las subcuencas de Cirí y Trinidad son: espavé (*Anacardium excelsum*), tronador (*Hura crepitans*), almendro de río (*Andira inermis*), palo santo (*Erythrina costaricensis*), guaba (*Inga spectabilis*), berbá (*Brosimum alicastrum*), caucho (*Castilla elastica*), higuerón (*Ficus insipida*), lija (*Trophis caucana*), bellota (*Carludovica palmata*), bijao (*Calathea lutea*) y bambú (*Bambusa vulgaris*), entre otras.

ACCIONES Y BENEFICIOS

Es de vital importancia crear conciencia en la población sobre el cuidado y mantenimiento de la vegetación en los alrededores de las fuentes de agua para conservarlas y proveer de agua de calidad a las generaciones futuras. Para lograr esto debemos tomar diferentes acciones: trabajar para mantener saludables los bosques, evitar cortar árboles, principalmente en las pendientes y a lo largo de las fuentes de agua, promover la regeneración del entorno natural y declarar “zonas protegidas” aquellas áreas donde se produce el agua.

Otras acciones incluyen la práctica de modelos de agricultura sostenible con la utilización de abonos orgánicos y biofertilizantes, con el fin de evitar el uso de plaguicidas, herbicidas y fertilizantes químicos; no quemar y recordar que si se cortan los árboles y las plantas, la tierra retiene menos agua y los pozos y arroyos se secan, los períodos secos se prolongan y se hacen más frecuentes deteriorando la cuenca.

Una cuenca hidrográfica saludable produce múltiples beneficios y, sobre todo, agua de buena calidad, con la consecuente mejora a la salud humana y animal; aumenta la fertilidad del suelo y genera una mayor producción agrícola.

KFC
CELEBRAR
JUNTOS ES
buenísimo

KFC
45
Años



Colecciona
los vasos conmemorativos de los
100 años del Canal de Panamá

Agranda tu combo y llévate un vaso coleccionable gratis



Promoción válida hasta agotar existencia de 15 mil vasos coleccionables. Aplica para combos agrandados, no es válido con otras promociones.
El diseño de los vasos ha sido autorizado por los ganadores para el uso exclusivo de Franquicias Panameñas S.A.



UNA IMAGEN PARA RECORDAR

El 7 de septiembre de 1977 se firmaron los Tratados del Canal. Por Estados Unidos firmó su presidente James Carter y por Panamá, el jefe de gobierno Omar Torrijos Herrera.



PANAMA

BAHAMAS



CANAL

LIMITED EDITION

100 años de historia en una fragancia



CANAL DE PANAMÁ



La Riviera

De venta en: Panamá: La Riviera Albrook Mall - La Riviera Metromall - La Riviera Multiplaza

 facebook.com/larivierapanama

DUTY FREE: Panamá: La Riviera, Aeropuerto Intl. de Tocumen • **Colombia:** La Riviera, Aeropuerto Intl. El Dorado, Bogotá. **México:** La Riviera, Aeropuerto Intl. Benito Juárez, T2, México DF • **Guatemala:** La Riviera, Aeropuerto Intl. La Aurora • **El Salvador:** La Riviera, Aeropuerto Intl. de Comalapa, San Salvador. **Nicaragua:** La Riviera, Aeropuerto Intl. Augusto C. Sandino, Managua.

EXPERTOS EN LOGÍSTICA ANALIZAN EL POTENCIAL DEL CONGLOMERADO PANAMEÑO



Por Mariana Deno

Ampliación de instalaciones para contar con mayor espacio de almacenaje, adaptación de tecnología para agilizar y facilitar las transacciones relacionadas con el movimiento de carga, e inversiones significativas en infraestructura, fueron algunos de los temas que se discutieron en el panel del conglomerado logístico panameño que se llevó a cabo en la conferencia de mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá.

El panel contó con la participación de expertos, específicamente Mary Carmen Barrios, de Wallenius Wilhelmsen Logistics; Ingrid Chanis de Zambrano, de DHL; Juan Carlos Croston, en representación de la Cámara Marítima de Panamá y Manzanillo International Terminal; Severo Sousa, del Consejo Empresarial Logístico (COEL); Cristian Smith, de J. Cain y MIT Logistics Park; y Ricardo Ungo y Oscar Bazán, de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El sector transporte y logística representa actualmente el 24% del producto interno bruto (PIB) del país, y sus expectativas

de crecimiento son prometedoras considerando las oportunidades que traerá consigo la ampliación del Canal de Panamá, una vez comience operaciones en el año 2016.

Desde 1998 a la fecha, el movimiento de contenedores en puertos panameños ha crecido exponencialmente, de 235 mil TEUS (contenedores de 20 pies) en 1996, a 6.6 millones TEUS en 2013. La mayoría de las mercancías en estos contenedores es trasbordada a puertos en el continente americano y una porción recibe servicios de valor agregado en parques logísticos locales, que incluyen servicios de etiquetado, empaque y adaptaciones menores, para que el producto final llegue listo para su venta en los mercados de consumo de la región. Las actividades relacionadas con el manejo y adecuación de la carga son una fuente importante de empleo para miles de panameños.

Con el emplazamiento, a través del Canal de Panamá, de buques de mayor tamaño cargados con hasta el triple de la carga de los que transitan actualmente, las empresas del conglomerado logístico tendrán la oportunidad de hacer crecer sus negocios.

De acuerdo con el administrador del Canal, Ing. Jorge Quijano, nuestro conglomerado logístico y de transporte constituye un modelo a imitar. Por consiguiente, varios países de la región están haciendo esfuerzos para copiarlo y aprovechar el potencial que la ampliación del Canal de Panamá también les ofrecerá por su proximidad geográfica.

Juan Carlos Croston, presidente de la Cámara Marítima de Panamá, indicó que la ampliación impulsará la conectividad de la ruta, y es necesario explotar las oportunidades de negocios que incluyen actividades como el suministro de bunker a las naves, servicios de reparación de buques, y almacenamiento.

Cristian Smith explicó la operación que se lleva a cabo en el MIT Logistics Park, donde las grandes farmacéuticas mantienen sus inventarios de medicamentos para suplir a la región en menor tiempo, aprovechando la conectividad de la ruta por Panamá. Indicó que, para competir y atraer clientes, es necesario mantener bajos los costos logísticos. El MIT Logistics Park brinda servicios a mil TEUS al mes en un espacio de 100 mil metros cuadrados, y su éxito se debe, en parte, a su eficiente sistema global de manejo de bodegas (warehouse management system) que está integrado con el cliente y facilita el control de la carga, y a las ventajas de sus servicios de pagos y declaraciones de aduana automatizadas.

Ingrid de Zambrano, de DHL, indicó que su empresa trabaja en ampliar el espacio disponible para el recibo de carga y ha realizado mejoras tecnológicas para que sus clientes puedan tener información del estado de sus embarques en tiempo real. DHL maneja su operación en Panamá como un hub regional. La licenciada Zambrano hizo hincapié en la necesidad de que se permita el pago electrónico de impuestos con el propósito de agilizar las transacciones.

Por su parte, Mary Carmen Barrios, de Wallenius Wilhelmsen Logistics, se refirió a los nuevos dispositivos satelitales que se están incorporando a los automóviles para su rastreo, servicio este que pudiera ofrecerse en Panamá, y sobre el centro de procesamiento de equipo pesado de su empresa que está establecido en el puerto



En primer plano los ingenieros Roberto Roy, Jorge Luis Quijano y Manuel Benitez y la directora Lourdes Castillo.

de Manzanillo. La licenciada Barrios advirtió de que es importante aprovechar y estar preparados para las oportunidades y no permitir que otro país nos robe el mandado. Enfatizó la necesidad de una reorientación, por parte de las universidades y los centros de capacitación, para forjar profesionales en el sector marítimo y de transporte. La necesidad de preparar personal técnico también fue uno de los temas que se discutió en el panel.

Severo Sousa, de COEL, insistió en la necesidad de crear una autoridad nacional con marco regulatorio que rija el sector logístico y que le permita a este alcanzar su potencial. Habló de la oportunidad de facilitar las transacciones en Zona Libre de Colón a través de una ventanilla única, las ventajas de propiciar el desarrollo de e-fulfillment centers con estructuras atractivas de costos que los hagan competitivos, y promover la inversión en infraestructura.

Por su parte, Ricardo Ungo, gerente de Desarrollo Comercial de la ACP, habló acerca

de la importancia de evitar un crecimiento desordenado del sector y establecer un plan logístico nacional, además de los nuevos negocios que estudia la ACP para fortalecer el sector logístico de Panamá.

Durante el panel, moderado por Oscar Bazán, los participantes coincidieron en la importancia de lograr una solución integral que impulse al sector, y sobre todo empezar a ejecutar, ya que se ha invertido suficiente tiempo y estudios en planificar el desarrollo de este.

Panamá debe promocionarse a nivel internacional como el hub logístico de América, y para ello se requiere de la participación, integración y optimización de todas las partes del conglomerado logístico. Esta integración acrecentará las ventajas que ofrece nuestra posición geográfica para impulsar y fortalecer a Panamá como una oferta viable, económica y eficiente, ante los retos que impone el comercio internacional.



CONGRESO DE MANTENIMIENTO

El Canal de Panamá realizó el Segundo Congreso Internacional de Mantenimiento 2014, en el Hotel Sheraton como parte de las actividades del Centenario. Contó con la participación de 24 renombrados profesionales internacionales quienes compartieron sus experiencias y conocimientos sobre los temas Confiabilidad y Control de la Condición de Activos, Mantenimiento de Infraestructuras Civiles y Gerencia del Mantenimiento. El Congreso contó con la participación de cerca de 90 profesionales internacionales representantes de países como Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México, Uruguay, Venezuela, y unos 400 profesionales panameños. Se otorgaron 36 becas a estudiantes destacados de las universidades locales y 40 cupos a entidades del Estado con el propósito de compartir conocimiento y experiencias.

Ing. Jorge L. Quijano entregó placas de reconocimiento a los patrocinadores del Segundo Congreso Internacional de mantenimiento, 2014.

Los patrocinadores:

ABB

ASTILLEROS ARMON, S.A.

BASF

Capital Financiero

COPA

GBM de Panamá

GRAINGER PANAMA, S.A.

MAPEI

Pintuco Centroamerica

PMM

Schneider Electric

SSA SISTEMAS

WARREN DEL CARIBE

DIARIO LA PRENSA

MANZANILLO INTERNATIONAL

TERMINAL

**WAKEFIELD MARINE ENERGY'S
(CASTROL)**



Representantes de ABB, WARREN y ACP



Arq. José Abad, KAM de la empresa Pintuco Centroamerica.



Juan Carlos Planels Gerente General de La Prensa.



Ing. Felipe Dominguez, Coordinador de proyectos especiales, BASF PANAMA.

Inauguración de la Exhibición comercial: demostración de tecnologías y productos en un área comercial con más de 40 stands. Los ingenieros Jorge L. Quijano y Abdiel Pérez realizaron el corte de la cinta.



Actividades desarrolladas:

Panel de discusión del tema: “El efecto de la gestión del mantenimiento en la sostenibilidad”.

Demostración de tecnologías y productos en el área de exhibición comercial (40 stands).

Gira técnica: Mantenimiento en las esclusas de Miraflores donde pudieron apreciar los trabajos de mantenimiento de cámara seca y alcantarilla,.

Coctel de bienvenida en el área de exhibición comercial con la participación del Conjunto típico de trabajadores del Canal.



AGENCIAS NAVIERAS: MÁS DE 100 AÑOS AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

Por Cámara Marítima de Panamá

Mucho antes de que el Canal de Panamá empezara operaciones el 15 de agosto de 1914 –hace justamente 100 años– hicieron su aparición en Panamá las primeras agencias navieras. Según los registros, la primera de ellas fue creada en Colón, en 1889, por el capitán William Andrews, y registrada con el nombre de W. Andrews & Company.

El propio Andrews se asociaría en 1914 con el capitán Clifford Payne para fundar la agencia Payne & Wardlaw. Ambas continuarían operando hasta 1975, cuando se fusionaron para crear Associated Steamship Agents, que aún hoy día sigue prestando sus servicios a la comunidad marítima. Ese mismo año de inicio de operaciones del Canal, el capitán Hugh Wilford y Scott McKay fundarían la agencia Wilford & McKay. Muchos años después, el 4 de septiembre de 2010, a esta le correspondió el honor de representar al buque Fortune Plum, de Hong Kong, al hacer el tránsito millón por el Canal de Panamá.

Pero también antes de que el Canal comenzara a prestar servicio a la industria marítima, William Young Boyd fundaría, en 1909, la agencia naviera Boyd Steamship Corp., como una subsidiaria de

W.Y. Boyd. Es decir, mientras el Canal celebra su centenario, las dos agencias navieras pioneras de esta actividad en Panamá –Associated Steamship Agents y Boyd Steamship Corp. – cumplen 125 y 105 años, respectivamente. En 1916 ingresaría C.B. Fenton al mercado y en 1925 lo haría Norton Lilly International (Panamá), S.A., cuya casa matriz había sido fundada en Nueva York, en 1841, por el naviero John Norton. Después surgirían otras agencias.

Una de las pioneras, Boyd Steamship, está estrechamente vinculada a la historia de Panamá. Según relata C.E. Maurice Belanger en el libro "A Century of Boyd Tradition in Panamá, 1909-2009" (Un siglo de tradición Boyd en Panamá, 1909-2009), la relación de la familia Boyd con Panamá se remonta a la llegada de un tío abuelo de William, Archibald Boardman Boyd, y su hermano James a Panamá, en 1849, en busca de un mejor futuro. Archibald se casó aquí con la panameña Mariquita López, con quien tuvo cuatro hijos; el mayor, Federico Boyd, fue miembro de la Junta Patriótica Revolucionaria que lideró la separación de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903.





Junto con otros dos americanos que se habían quedado varados en Panamá en viaje con destino a California, Archibald fundó en 1849 la compañía Panamá Star, precursora de The Star & Herald, editora de los diarios The Star & Herald y La Estrella de Panamá. En 1852, Archibald se había convertido en propietario único de la empresa editora. La vocación de William por la actividad marítima vendría, sin duda, de su padre, quien poseía un barco pequeño que dedicó al comercio entre Centro y Suramérica.

Como las otras agencias que abrieron antes de que se inaugurara el Canal, en sus inicios Boyd Steamship operaba buques de carga. En una de sus visitas al Canal, William hizo amistad con el coronel George W. Goethals, encargado de la construcción del Canal, a quien solicitó en arriendo uno de los muelles que tenía la empresa canalera en Cristóbal. Pero ante la negativa de Goethals, decidió usar uno de los pequeños muelles de Colón y buques adecuados a su limitación.

William comenzó a comprar excedentes del Canal y a comercializarlos con éxito en países e islas cercanas; de vuelta, traía a Panamá café, azúcar, y otros bienes que comercializaba en la Zona del Canal y en el resto de Panamá a precios bajos. Para cuando el Canal comenzó operaciones, William se dio cuenta de que los buques que transitaban el Canal requerían de agentes que atendieran sus trámites con la empresa canalera; con ello en mente decidió gestionar clientes en Nueva York, iniciando el negocio de agencia de naves.

Aunque hoy día las relaciones de las agencias navieras con la Autoridad del Canal son excelentes, en un principio estuvieron muy lejos de serlo. Según consta en carta dirigida el 13 de

abril de 1915 por el agente naviero capitán Clifford Payne al entonces superintendente marítimo del Canal, capitán Hugh Rodman, Payne se quejaba de presiones ejercidas por la administración del Canal con los armadores para sacar a los agentes navieros del mercado, bajo el pretexto de que eran un “intermediario innecesario”.

El diferendo produjo un fluido intercambio de correspondencia entre Nueva York, Glasgow (Escocia) y Balboa, entre armadores y operadores, aseguradores, agentes navieros y la Compañía del Canal. De ese intercambio quedó en evidencia que los armadores preferían usar los valiosos servicios de los agentes navieros. Y eventualmente se impuso el interés de los clientes del Canal.

Las agencias navieras han desempeñado un papel vital en el desarrollo marítimo de Panamá. Sus empresas pioneras fueron clave en la creación de la Cámara Marítima de Panamá en los años 60. Históricamente, ellas han tenido altas y bajas, dependiendo de los niveles del comercio. Sus peores momentos han coincidido con la gran depresión (década de 1930) y la Primera y Segunda Guerra Mundial. En todo caso, han prestado y siguen prestando un servicio sumamente valioso a la industria marítima mundial.





EL CANAL DE PANAMÁ: UNA HISTORIA LITERARIA

Luis Pulido Ritter

En la historia literaria hay algo que se llama “novela canalera”, subgénero literario creado por especialistas de literatura latinoamericana para designar un conjunto de novelas que han recreado la experiencia histórica y humana del Canal de Panamá, inaugurado en 1914. Especialistas de las más diversas universidades, tanto de las Américas como de Europa, como Alfredo Figueroa Navarro, Werner Mackenbach, Sonja Watson, Rhonda Denise Frederick, Valeria Grinberg Plá, Humberto López, Frances Jaeger, Maida Watson, Aristides Martínez Ortega, Ifeoma Nwankwo, Margarita Vásquez y Damaris Guerra Serrano, coinciden y coincidirían en que el fundador de este género fue el escritor panameño Joaquín Beleño con sus cuatro novelas Luna verde (Diario dialogado) (1941), Gamboa Road Gang (1960), Curundú (1963) y Flor de banana (1965). Especialmente Gamboa Road Gang, que se basa en un hecho sucedido en la antigua Zona del Canal (territorio panameño administrado por los estadounidenses), cuenta la historia de Atá en la prisión de Gamboa. Atá es un joven panameño, bastardo, de padre estadounidense y madre barbadiense, condenado a 50 años de prisión por haber “violado” a una joven estadounidense. En Atá, que no es negro ni blanco, pero sí chombo-blanco, se concentran todos los prejuicios, el complejo racial de un país

que consideró a los negros y, especialmente, a los negros antillanos (llamados despreciativamente chombos) que construyeron el Canal, como una especie inferior y no perteneciente a la nación panameña, pues no eran católicos y, sobre todo, no hablaban castellano.

La literatura, en este sentido, es clave para comprender la compleja historia de Panamá. Hasta que apareció la novelística de Joaquín Beleño, el Canal de Panamá no era parte del universo literario de los panameños. Al contrario, todo lo que giraba en torno al Canal era como un mundo aparte. Ya en las décadas de 1920 y 1930 del siglo pasado, académicos, ministros y negociadores de tratados del Canal definían a la población de la Zona del Canal como una “raza extraña”; por ejemplo, Ricardo J. Alfaro, refiriéndose a los anglosajones/estadunidenses. Un periodista como Olmedo Alfaro en El peligro antillano en la América Central (1924) tituló “Defender a la raza” el

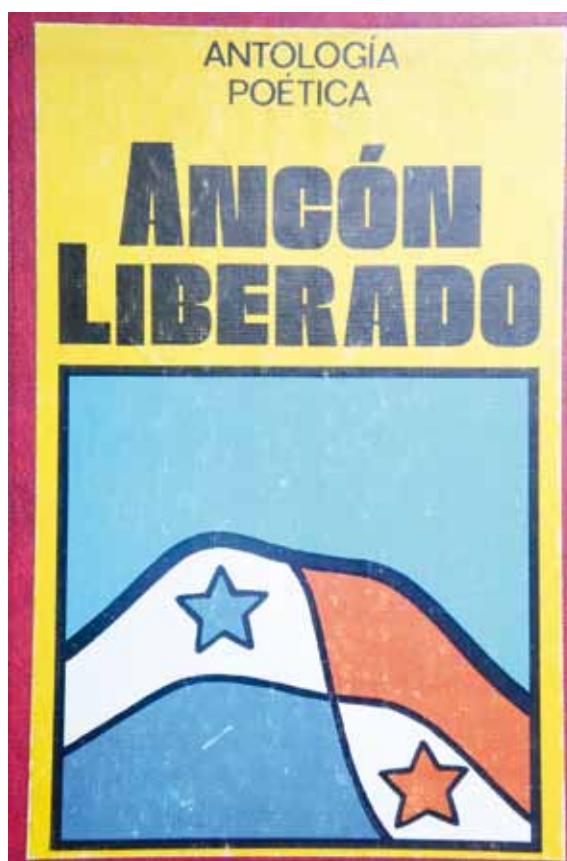


primer capítulo de su ensayo en contra de la presencia antillana en el país. Tampoco hay que olvidar que, en 1941, los antillanos habían sido despojados de su nacionalidad panameña al ser considerados dentro de la categoría “razas de inmigración prohibida”.

Hasta bien entrada la década de 1960, los intelectuales panameños asociaban el Canal de Panamá con la pérdida de la nacionalidad, la degradación moral, la prostitución, la ocupación, el colonialismo y el racismo. Pero, por cierto, olvidaban que los mismos panameños practicaban y habían practicado el racismo y la exclusión dentro de sus propias fronteras, como se puede apreciar muy bien en la novela de José Isaac Fábrega Crisol (1936), texto racista que, en función de restituir una cultura hispánica, aborrece y denigra a los negros caribeños y convierte al español –dictaminado desde arriba– en la lengua de la llamada cultura panameña.

Dentro de este contexto, entonces, surge la literatura de Joaquín Beleño. Con *Luna verde* había ganado ya el premio Nacional de Literatura en 1941. En esa novela encontramos una voz crítica y fragmentada que recorre la ciudad de Panamá. Pero es sobre todo con *Gamboa Road Gang* y *Curundú* que la Zona del Canal no es contada desde afuera sino desde adentro, con personajes que viven en el interior del monstruo. Es aquí que se rompe una frontera, un tabú, transgresión que llevó, sin embargo, a que el crítico panameño de la literatura local, Rodrigo Miró, escribiera lo siguiente con respecto al tema de Beleño: “Es una parte mínima de la realidad de Panamá”, (1972). No obstante, era imposible tapar el sol con la mano porque el Canal de Panamá (y la Zona del Canal, un territorio de mil 432 kilómetros cuadrados administrado por los estadounidenses), no solo era el proyecto de ingeniería que consagró el dominio de Estados Unidos en la región, tras el fracaso del canal francés en el último tercio del siglo XIX y la derrota de España en la Guerra de 1898, sino todo un proyecto de sociedad, una especie de socialismo de Estado subsidiado –con su estructura rígida de clases y castas– en el mismo centro de una república, cuya soberanía no era ejercida sobre todo su territorio.

En efecto, al lado de Joaquín Beleño no podemos olvidar la novela de César A. Candanedo, *La otra frontera* (1966), un clásico de la narrativa canalera. Tampoco sería justo olvidar al ecuatoriano Demetrio Aguilera Malta que, con *Canal Zone* (1935), fue un precursor de la novela canalera. No obstante, hay todo un grupo significativo de novelas y textos que, en Panamá, como en los estudios literarios sobre el Canal de Panamá y



la inmigración caribeña, pasan normalmente desapercibidos por la crítica porque han sido escritos en inglés, confirmando así la vieja línea que excluye al “otro” sea por lengua, cultura o religión. En este sentido habría que mencionar a dos autores precursores en el Caribe que, en inglés, escribieron textos muy significativos con respecto al tema canalero: Herbert G. de Lisser, con *Susan Proudleigh* (1915), y Eric Walrond con *Tropic Death* (1926). Este último fue, además, precursor del importante movimiento cultural y literario del Harlem Renaissance en los años 20 del siglo pasado en Nueva York y trabajó junto con Marcus Garvey.

¿Y en el mundo francés? Allí tenemos a la guadalupana Maryse Condé que, con su novela *La vie scélérate* (1987), recrea la vida de un joven caribeño que va a trabajar al Canal de Panamá; a este personaje, por cierto, se le conoce también como Panamá Man y ha sido objeto de una canción del cantautor panameño Rubén Blades: *West Indian Man*.

Después de la entrega del Canal a los panameños por parte de Estados Unidos en 1999, el tema canalero en la literatura no ha dejado de trabajarse en la ficción. A pesar de que algunos se resisten a incluir este tema

en sus textos, por considerarlo del pasado o ya agotado, se han publicado novelas que han recreado, si bien no directamente el Canal, sí todo lo que ha tenido que ver con él; están, por ejemplo, la novela de Gloria Guardia, *El último juego* (1977); la de Carlos Guillermo Wilson, *Los nietos de Felicidad Dolores* (1991); de Rosa María Britton, *No pertenezco a este siglo* (1995); de Rafael Ruiloba, *Manosanta* (1996); del autor de estas líneas, *Sueño americano* (1999); de Justo Arroyo, *Vida que olvida* (2002), y de Juan David Morgan, *Con ardientes fulgores de gloria* (1999) y *Caballo de oro* (2006). Finalmente, la magnífica novela del colombiano Juan Gabriel Vásquez, *La historia secreta de Costaguana* (2007). Esta selección, por supuesto, no puede olvidar a los poetas, dramaturgos y cuentistas que, como Gerardo Maloney, Carlos Russell y Melva Lowe de Goodin –los tres de origen antillano–, han recreado el tema del Canal en diferentes términos, pero todos coinciden en un punto: el Canal como experiencia humana que, en el Caribe, implicó la primera gran inmigración y movilización de caribeños de la región después de la esclavitud.

Todas y cada una de estas obras recrean a un país que no ha terminado de cerrar un capítulo que determina su historia: el Canal de Panamá.





ACP entrega máximo galardón a Omar Torrijos

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) otorgó, de manera póstuma, el Galardón Canal de Panamá, máximo reconocimiento que concede la Autoridad, al general Omar Torrijos Herrera, por su papel en lograr que Panamá asumiera la administración y operación del Canal.

El galardón fue entregado por el presidente de la Junta Directiva de la ACP y ministro para Asuntos del Canal, Roberto Roy, a los hijos del general Torrijos, entre ellos Martín Torrijos Espino, ex mandatario de

Panamá y presidente de la fundación que lleva el nombre de su padre.

La decisión fue tomada en reunión ordinaria del pleno de la directiva del 24 de julio de 2014. Este galardón también será entregado al ex presidente de Estados Unidos, James Carter, firmante junto al general Torrijos, de los tratados que reconocieron a Panamá la soberanía sobre la antigua Zona del Canal y que además dieron a Panamá el control sobre el Canal.

Un nuevo embarque: ya son 12



El tercer embarque con cuatro compuertas para la ampliación del Canal de Panamá arribó a Panamá en el buque pospanamax Xia Zhi Yuan 6, luego de una travesía que inició el 17 de agosto en el puerto de Trieste, en Italia. Una vez en aguas del Canal de Panamá, el buque Xia Zhi Yuan 6 pasó a manos de los prácticos del Canal de Panamá, Arcelio Hartley y Guillermo Manfredo, quienes se encargaron de atracar el pospanamax en el muelle especial de Agua Clara, próximo a las esclusas de Gatún. También participó en la maniobra el capitán Darío De Souza.



Homenaje a administradores del Canal

En el marco de la celebración de los 100 años del Canal de Panamá, el Club Rotario de Panamá rindió un homenaje a los exadministradores y al actual administrador de la vía acuática, por el aporte que cada uno de ellos ha hecho para mantener en condiciones de óptima calidad el servicio que ésta brinda al transporte y comercio marítimo mundial.

El rotario Luis H. Moreno Jr. destacó el significado del Canal en lo que respecta a la nacionalidad y soberanía de Panamá, además de la gran labor de este grupo de

panameños en la administración de esta gran empresa, para demostrar al país y al resto del mundo su capacidad de mantener la vía interoceánica competitiva.

En el acto estuvieron presentes el exadministrador Alberto Alemán Zubieta, y el Administrador Jorge Luis Quijano, así como Sandra Manfredo y Gilberto Guardia hijo, en representación de sus padres Fernando Manfredo Jr. y Gilberto Guardia, respectivamente, quienes por motivos de salud no pudieron asistir.

Una biblioteca centenaria



La Biblioteca Rodolfo F. Chiari de la Autoridad del Canal de Panamá cumplió también 100 años de brindar sus servicios a la comunidad canalera y al público en general. Esta biblioteca fue creada en 1914 por orden del General George W. Goethals, ingeniero jefe y Gobernador del Canal de Panamá y su propósito original era proveer una colección centralizada para el uso de los empleados en sus trabajos. En 1989, el entonces Centro de Recursos Técnicos traspasó aproximadamente 20,000 documentos al formato computarizado, convirtiéndose así en la primera biblioteca automatizada en Panamá.

100 AÑOS UNIENDO AL MUNDO

Canal de Panamá (1914 - 2014)

EDICIÓN LIMITADA



LONGINES®

Conquest Classic, Edición Limitada, Conmemorando los 100 años del Canal de Panamá

la hora

relojería

PANAMÁ
MERCADO LOCAL
Mall Multiplaza Pacific (507) 302-4816
Albrook Mall (507) 303-0125

DUTY FREE
Aeropuerto Intl. de Tocumen, Ciudad de Panamá



CANAL DE PANAMÁ
100 años

#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



SIGUE CELEBRANDO
EL CENTENARIO

NOCHES MÁGICAS DEL CANAL

VEN EN FAMILIA AL CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES
Y VIVE LA EXPERIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ EN SU CENTENARIO.

- Personajes históricos
- Música y bailes en vivo
- Fuegos artificiales
- Proyecciones de vídeo mapping
- Salas de exhibición y mucho más.

Los sábados:

- **27 de septiembre** • 25 de octubre
- 29 de noviembre • 27 de diciembre

Entrada gratuita a partir de las 6:00 p.m.



CANAL DE PANAMÁ

