

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



UNA TRAVESÍA DE GIGANTES

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.



En esta edición:

5-6 **trayectoria** Autorizan concesión de puerto.

7-8-9 **centenario** Se completa traslado de compuertas.

10-11-12 **travesía** Panamá salva ballenas.

17 **punte** Futuros líderes sueñan el país que esperan.

18-19 **ambiente** Educar para el trabajo y la conservación.

20 **brújula** Cuando el mantenimiento es inversión.

21-22-23 **ampliación** Desde el “ojo” de un drone.

24-25-26 **reseña** Noticias del Canal.



PORTADA

Un nuevo hito.
Ya están en
Panamá todas
las compuertas.

EL FARO

Noviembre 2014-No.78

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



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

elfaro@pancanal.com

LA OPORTUNIDAD DE CRECER

Más allá de facilitar el tránsito de buques más grandes, la ampliación del Canal abrirá nuevas oportunidades a Panamá y al comercio internacional. Ya varios países de la región se están preparando para aprovechar estas oportunidades. Y los panameños no nos vamos a quedar atrás.

Con la reciente llegada al país del último embarque que completa las 16 compuertas de las nuevas esclusas, la ampliación del Canal avanza hacia su meta de multiplicar la capacidad de la vía acuática, a fin de potenciar las ventajas de la posición geográfica de Panamá.

La ampliación del Canal aumenta el valor de la ruta por Panamá, por lo tanto, se anticipan nuevas dinámicas comerciales demandando más y nuevos servicios.

Por eso, el Canal de Panamá tiene entre sus planes diversificar sus fuentes de ingresos con proyectos complementarios como la construcción de un nuevo puerto en el sector de Corozal Oeste, en el Pacífico, en busca de captar las oportunidades que brindará el mercado con la ruta ampliada.

El puerto será de calidad mundial utilizando la última tecnología para reducir los impactos ambientales y siempre considerando la armonía con las comunidades vecinas.

Grúas y terminales operadas con electricidad serán parte de las novedades del proyecto, a fin de hacerlo más amigable con el ambiente.

De esta forma, el Canal de Panamá se mantiene como un servicio competitivo, fortalece el conglomerado marítimo nacional y aumenta sus beneficios al país.

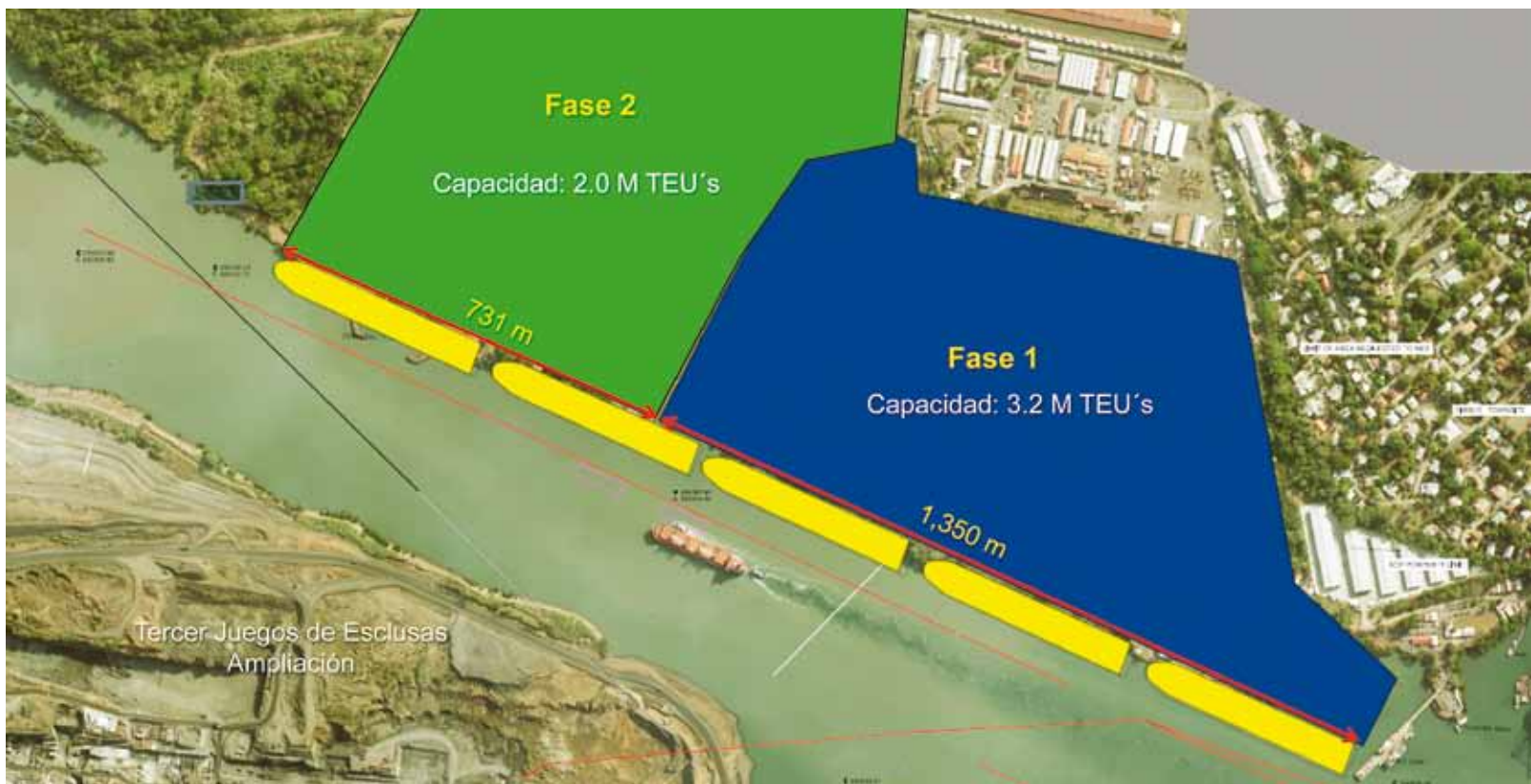
JUNTA DIRECTIVA AUTORIZA LICITAR CONCESIÓN DE PUERTO EN COROZAL OESTE

Como resultado de dos años de estudios, la Junta Directiva del Canal de Panamá autorizó a la Administración iniciar los procesos de precalificación y licitación negociada que culminen con el otorgamiento de la concesión para el diseño, construcción, desarrollo y operación de un puerto de contenedores en el área de Corozal Oeste del Canal de Panamá, en la entrada de la vía interoceánica en el Pacífico.

“Este proyecto le permitirá al Canal diversificar sus fuentes de ingresos, agregar valor a la ruta, fortalecer el conglomerado marítimo, portuario y logístico nacional, a fin de potenciar para beneficio de Panamá las ventajas de nuestra posición geográfica”, indicó el administrador del

Canal, Jorge Luis Quijano. Añadió que existe una relación muy íntima entre la actividad portuaria y la de tránsito del Canal por lo que esta oferta de capacidad portuaria en el Pacífico puede redundar en mayor tonelaje para el Canal. “Es esta sinergia la que buscamos magnificar para catapultar nuestro conglomerado logístico y aumentar la conectividad y por ende la competitividad de nuestra ruta. No podemos quedarnos inmóviles y dejar que puertos de países vecinos sean los que primordialmente se aprovechen de la ampliación del Canal. Es nuestra responsabilidad asegurarnos que todo el beneficio posible que emanará de la ampliación de nuestro Canal quede en nuestro país, y que lo aprovechemos los panameños”, dijo Quijano.





Explicó que la ACP dará en concesión a 20 años un área de aproximadamente 120 hectáreas, mediante una licitación pública totalmente transparente, a un operador altamente competitivo, por lo que se busca la participación de empresas de todas partes del mundo con reconocida experiencia en esta actividad y fortaleza financiera.

Con base en dos años de estudios de factibilidad, de diseño y de mercado, entre otros, la Junta Directiva de la ACP autorizó concesionar el puerto bajo un modelo de negocios en el cual el operador que gane la licitación asumirá los costos de diseño, construcción, equipamiento y operación de la terminal de trasbordo de contenedores.

El proyecto se desarrollará en dos fases abarcando un área de construcción de 2,081 metros lineales de muelles, patio de contenedores y estructuras como oficinas y bodegas, dentro de un área propiedad de la ACP.

La primera fase contará con 1,350 metros lineales de muelle, tres posiciones de atraque de buques neopanamax y una capacidad aproximada de tres millones de TEUs.

El nuevo puerto tendrá capacidad total para manejar un estimado de cinco millones de TEUs (contenedores de 20

pies) en la entrada de la vía acuática en el Pacífico, dentro de un área de 120 hectáreas, patrimonio del Canal de Panamá.

Quijano señaló que el desarrollo de la obra generará puestos de trabajo durante su etapa de construcción, así como empleos para su operación y administración.

La terminal ofrecerá un canal de acceso de 16.3 metros de profundidad y 18 metros de profundidad a lo largo del muelle. Entre las facilidades del proyecto se incluye una rada de giro para buques neopanamax. En sus dos fases el puerto podrá atracar simultáneamente hasta cinco buques neopanamax.

El objetivo de la licitación es obtener la mejor oferta económica para el Canal de Panamá durante la concesión del puerto que tendrá una duración de 20 años, prorrogables a 20 años adicionales. Una vez entre en operación estos ingresos adicionales redundarán en mayores aportes del Canal de Panamá al Tesoro Nacional.

Los próximos pasos incluyen proponer una ley a través del ejecutivo y la asamblea que le permita al ofertante los mismos beneficios fiscales que tienen los demás puertos del país, para que pueda operar en igualdad de condiciones.

SE COMPLETA EL TRASLADO DE LAS 16 NUEVAS COMPUERTAS

Por: Luis Enrique Vásquez

Bajo una pertinaz lluvia, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) completó la mañana del miércoles 12 de noviembre el traslado de las 16 nuevas compuertas que serán instaladas en el tercer juego de esclusas, lo que marca un importante hito en el Programa de ampliación de la vía interoceánica.

Ante la atenta mirada de autoridades provinciales y nacionales, encabezadas por el presidente de la República, Juan Carlos Varela, los embajadores de España e Italia, diputados, directivos y ejecutivos de la ACP, al igual que de una batería de periodistas y reporteros gráficos de medios locales y extranjeros, el buque pospanamax Xia Zhi Yuan 6, atracó en el muelle especial de Agua Clara, Gatún, en la entrada atlántica del Canal, luego de una travesía de 25 días desde el puerto de Trieste, Italia.

La enorme embarcación estaba bajo el control de tres experimentados prácticos del Canal: Federico Cockburn, Guillermo Manfredo y Francisco Tejada.

La culminación de esta operación, iniciada en agosto de 2013 fue calificada por el presidente Varela de “un día histórico para Panamá y el Canal; que marca el inicio de la recta final de los trabajos de la ampliación de la vía

interoceánica”, mientras que el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, destacó visiblemente emocionado el impacto que la llegada del último grupo de compuertas tiene en el avance de la construcción del tercer juego de esclusas.

“Con esta ampliación el Canal se mantiene competitivo, abre mercados y le da al país oportunidades de nuevos negocios. Es importante una integración total del sector marítimo, portuario y logístico para sacar la ventaja que Panamá merece de desarrollar su recurso natural más importante que es su posición geográfica”, indicó Quijano.

Además, subrayó el Administrador, tiene un significado especial alcanzar esta nueva etapa en el proyecto de ampliación del Canal justo en el mes de noviembre cuando los panameños celebran fechas tan importantes de su historia.



Calendario de llegada de las compuertas

20 de agosto de 2013: arriba el primer embarque con las cuatro nuevas compuertas que llegan al puerto especial de Agua Clara, Gatún, a bordo del buque semisumergible de carga pesada, SUN RISE, tras una travesía de casi 30 días iniciada en Trieste, Italia, el Estrecho de Gibraltar y atravesar el Océano Atlántico.

10 de junio de 2014: llega el segundo embarque a bordo del SUN RISE.

07 de septiembre de 2014: atraca en el muelle de Agua Clara el tercer embarque a bordo del Xia Zhi Yuan 6. El desembarque coincidió con la celebración de los 35 años de la entrada en vigencia de los tratados Torrijos - Carter

12 de noviembre de 2014: el buque pospanamax Xia Zhi Yuan 6 llega con las cuatro últimas compuertas para el Canal ampliado.

Características

Las nuevas esclusas del Canal de Panamá funcionarán con 16 compuertas del tipo rodante, que se ubican en un nicho de un lado de la cámara y se mueven al otro lado de la cámara sobre unos carritos.

Este tipo de compuerta se escogió después de hacer las investigaciones de los tipos de compuertas en uso alrededor del mundo.

Se escogió el tipo rodante tomando en cuenta su tamaño y la flexibilidad que brindan al permitir realizar el mantenimiento en el nicho, reduciendo la afectación al tráfico de buques.

Este tipo de compuerta se utiliza en algunas esclusas pospanamax en Europa como Berendrecht, en el puerto de Amberes, Bélgica.

Tamaño

Todas las compuertas miden 57.60 metros de largo y entre 8 y 10 metros de ancho.

El alto difiere un poco dependiendo de su ubicación, y las más altas (33 metros de altura) serán las ubicadas en el nicho número 4 en el Pacífico, del lado del océano, debido a la gran oscilación de las mareas.

La altura promedio de las compuertas es comparable a la torre de Panamá Viejo que mide 30 metros.

En comparación, las compuertas abisagradas del Canal existente miden 19.5 metros de longitud por 2.1 metros de grosor por 23 metros de altura para la compuerta más alta, la del lado del mar en el Pacífico.

Su peso varía de 2,300 a 4,200 toneladas, muy por encima de las compuertas actuales que alcanzan 700 toneladas.





El administrador del Canal y el presidente Juan Carlos Varela durante el arribo de las últimas compuertas.

Construcción

La fabricación inició en octubre del 2011 en fábricas de la empresa Cimolai, subcontratista de Grupo Unidos por el Canal, ubicadas en la provincia de Pordenone, al noreste de Italia.

Las compuertas están hechas de acero, casi en su totalidad, aunque incluyen piezas como sellos de polietileno de alta densidad para evitar el paso del agua, y cauchos, aluminio, entre otros, en las partes electromecánicas.

Su costo incluye fabricación, transporte e instalación, y se estima en \$547.7 millones.

Operación

Las compuertas se mueven por un sistema de cables conectados en la parte superior y rieles en la parte inferior. Hay dos carritos, uno superior que corre sobre rieles en la parte superior del muro, y uno inferior que corre sobre rieles en el fondo de la cámara.

Gracias a que las compuertas fueron diseñadas para contar con cámaras de flotación, solamente un 15% de su peso total de 3,300 toneladas, en promedio, se transferirá a los carritos. El resto del peso de la compuerta se lleva por flotación. Las compuertas rodantes abren y cierran en 5 minutos.

Traslado de compuertas del Pacífico

El miércoles 22 de octubre pasado se inició el traslado de la primera de las ocho compuertas para las nuevas esclusas del Pacífico desde el muelle especial de Agua Clara, en Gatún, a través del Canal, el cual fue visto por miles de nacionales y extranjeros, que se ubicaron a lo largo de la ruta interoceánica, en especial, en el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM) a presenciar admirados el tránsito de las colosales estructuras.

El traslado de las compuertas se lleva a cabo en la barcaza "Crowley 455-4", la cual es asistida por dos remolcadores de la ACP. Son ubicadas en el área de construcción de las nuevas esclusas, en Cocolí.

La primera compuerta trasladada es de las más pequeñas con 22 metros de altura y 2,300 toneladas de peso.

La segunda compuerta del Pacífico cruzó las aguas del Canal el miércoles 29 de octubre, y a diferencia de la primera, esta compuerta es una de las más pesadas de 31.9 metros de altura, casi 10 metros más alta que la anterior.

El 4 de noviembre pasado, Día de los Símbolos Patrios, fue trasladada la tercera compuerta, mientras que la cuarta cruzó el Canal el 11 de noviembre. Esta, similar a la primera trasladada, con 22 metros de altura, 57 metros de longitud, ocho metros de ancho y 2,300 toneladas de peso, siendo la más pequeña de las 16 compuertas con que operará el Canal ampliado.

La operación de traslado de las ocho compuertas debe completarse a mediados de diciembre venidero.



Una compuerta en su tránsito hacia el Pacífico.





Panamá salva ballenas

NUEVO SISTEMA DE ORDENAMIENTO MARÍTIMO

Por: Nubia Aparicio S.

A partir del próximo 1 de diciembre se implementará por primera vez en aguas panameñas cuatro Dispositivos de Separación de Tráfico (DST), iniciativa que permitirá reducir considerablemente el número de colisiones de ballenas con los buques durante su travesía por aguas panameñas.

Con base a los estudios realizados por el biólogo marino del Smithsonian Héctor Guzmán, las nuevas rutas de navegación están colocadas para minimizar la coincidencia entre la vía marítima y las rutas de migración de las ballenas jorobadas.

Los DST son una avenida virtual que existe en la navegación internacional y que permite algo así como si se tuviera un corredor con una isla imaginaria en medio que divide las dos rutas. El proyecto podría reducir hasta un 95 % las colisiones entre buques y ballenas en el Golfo de Panamá, estima Guzmán.

Los DST aparecen en las cartas náuticas como carreteras virtuales para ser utilizadas por los buques que navegan por esas áreas. Los DST se utilizan en puntos de convergencia de buques, áreas de alta densidad de tráfico y donde existen ecosistemas sensibles con la finalidad de organizar el tráfico marítimo, reduciendo los riesgos de accidentes como colisiones y varaduras, lo que mejorará la seguridad marítima y evitará la contaminación de los mares.

Los DST son parte de las medidas de organización de tráfico marítimo. La práctica de usar estas rutas predeterminadas de navegación inició en 1898, cuando algunas compañías marítimas comenzaron a utilizarlas por razones de seguridad. En las décadas de 1960 y 1970, por medio de diferentes iniciativas, las medidas de organización de tráfico fueron establecidas formalmente por la Organización Marítima Internacional (OMI).



De izquierda a derecha, Jocelyne Anchor, de la Cámara Marítima; Alfredo Castillero, entonces funcionario de la Autoridad Marítima de Panamá; el capitán del Canal de Panamá, Fernando Jaén; y Héctor Guzmán, científico del Instituto Smithsonian, durante una conferencia de prensa que se llevó a cabo el 11 de junio para dar a conocer el nuevo sistema.

De estos DST, tres se encuentran en la Costa Pacífica y uno en la Costa Atlántica. Los DST del Pacífico se encuentran al sur de la Isla de Coiba, al sur de la Península de Azuero y en el Golfo de Panamá. El DST del Atlántico se encuentra al norte de la provincia de Colón. Estos DST están localizados en aguas panameñas fuera de las del Canal, sin embargo, por allí navegarán todos los buques que transiten el Canal de Panamá, como también los que visiten los principales puertos del país, explicó el capitán panameño Fernando Jaén, uno de los principales artífices de la iniciativa.

Este proyecto empezó con la tesis de maestría del capitán Jaén en 2001, y se reactivó en el 2011, luego de que Jocelyne Anchor, de la Cámara Marítima de Panamá, pusiera en contacto al capitán Jaén con el científico Héctor Guzmán, del Instituto Smithsonian. Guzmán acababa de completar un estudio donde establece las poblaciones estacionales de ballenas en el Golfo de Panamá y su cercana interacción con los buques que navegan por esta zona.

Todos los años se recibe la visita de cientos de ballenas, destacando la ballena jorobada del Cono Sur, que viajan hasta el Golfo de Panamá para tener sus crías y amamantarlas, como también para aparearse. Basados en ese estudio, la OMI aprobó una reducción de velocidad estacional entre los meses de agosto a noviembre de cada año, donde los buques que naveguen por el DST del Golfo de Panamá, al norte del paralelo 8° Norte, deberán proceder a una velocidad no superior a los 10 nudos.

Este proyecto fue liderado por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) con el apoyo de la Cámara Marítima de Panamá, el Instituto Smithsonian y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Por parte de la ACP, fue desarrollado por el capitán Jaén con apoyo de un gran grupo de colaboradores de la institución, principalmente oficiales de navegación, que hoy se desempeñan como capitanes de puerto, prácticos, capitanes de remolcador y coordinadores de entrada a puerto, entre otros. Cabe destacar que dentro de este grupo a los capitanes Orlando Allard, Miguel Rodríguez y Miguel Munar.



Alejandro Balaguer

El proyecto de los DST en aguas panameñas fue presentado por Panamá ante el Subcomité de Navegación de la OMI, en Londres, en septiembre de 2013, donde fue aprobado y luego adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, por unanimidad, en mayo de 2014, donde se estableció seis meses para su implementación. Durante estos seis meses se notificó a navegantes, y se editó nuevas cartas náuticas, tanto electrónicas como impresas, para así estar preparados para el próximo 1 de diciembre.

Guzmán, del Smithsonian, continúa trabajando con científicos y responsables políticos de Ecuador y Chile para salvaguardar el paso de las ballenas a lo largo de toda la costa de América del Sur y tiene previsto ampliar el proyecto a otros países de centro y sur América.





Varias especies de cetáceos se desplazan a través de las aguas tropicales cerca de la entrada del Pacífico del Canal de Panamá en el Golfo de Panamá. Junto con el ecologista del Smithsonian Richard Condit, la pasante Betzi Pérez-Ortega y colegas de Whalesound Ltda., en Chile, y el College of the Atlantic, en Maine, EAU, Guzmán publicó hace poco nuevos resultados de seis temporadas en el Archipiélago de Las Perlas, basados en la identificación fotográfica de cerca de 300 ballenas jorobadas individuales, incluyendo sus crías.

Se estima la población total de más de 1,000 animales que visitan durante todo el año y coincide con individuos avistados en la Península Antártica, Chile y Colombia. Han llegado a la conclusión de que el archipiélago, a sólo 60 kilómetros (40 millas) de la entrada del Pacífico del Canal, es un área importante de reproducción de las ballenas jorobadas del Hemisferio Sur, señala un reporte del Smithsonian.

Panamá es uno de los líderes en el comercio mundial, así como custodio de esta biodiversidad marina excepcional. Cerca de 17,000 buques mercantes cruzan el Golfo de Panamá cada año. Se espera que el volumen de carga aumente cuando nuevas esclusas en construcción permitan que los “Pospanamax”, buques de mayor calado, transiten el Canal y lleven a cabo más operaciones de carga en los puertos panameños.

Con los DST Panamá eleva sus niveles de seguridad marítima, y en este año del centenario podemos agregar a la celebración que nuestros clientes podrán navegar por aguas más seguras, cuidando el medio ambiente y protegiendo las ballenas, indicó orgulloso el capitán Jaén.

En tanto, Alejandro Balaguer, director ejecutivo de la Fundación Albatros, aplaudió la iniciativa y recordó que el número de ballenas se recupera porque los países de Latinoamérica “estamos unidos en contra del tema de su cacería”.

La Fundación Albatros es una organización que se dedica a concienciar y educar al público en el tema de la conservación del ambiente y de los océanos.

Balaguer informó de que la otra buena noticia es que este año la Corte Interamericana dictaminó un fallo inapelable, el cual prohíbe la cacería científica de ballenas en los mares antárticos. “Esta decisión indica que tendremos más ballenas en los próximos años”, indicó.

Por lo tanto, agregó, el equipo de Héctor Guzmán ha seguido con su trabajo, ha estado marcando la ruta de las ballenas que salen desde la Antártida, el cual es su lugar de alimentación, y llegan a ciertas zonas entre Perú y básicamente toda Centroamérica, donde se reproducen y dan a luz.

“Es una buena noticia para todos, porque definitivamente, chocar con una ballena no es nada bueno, tanto para el animal como para el barco”, puntualizó el activista.

Fotos: Alejandro Balaguer
Foto submarina: Jason Isley



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

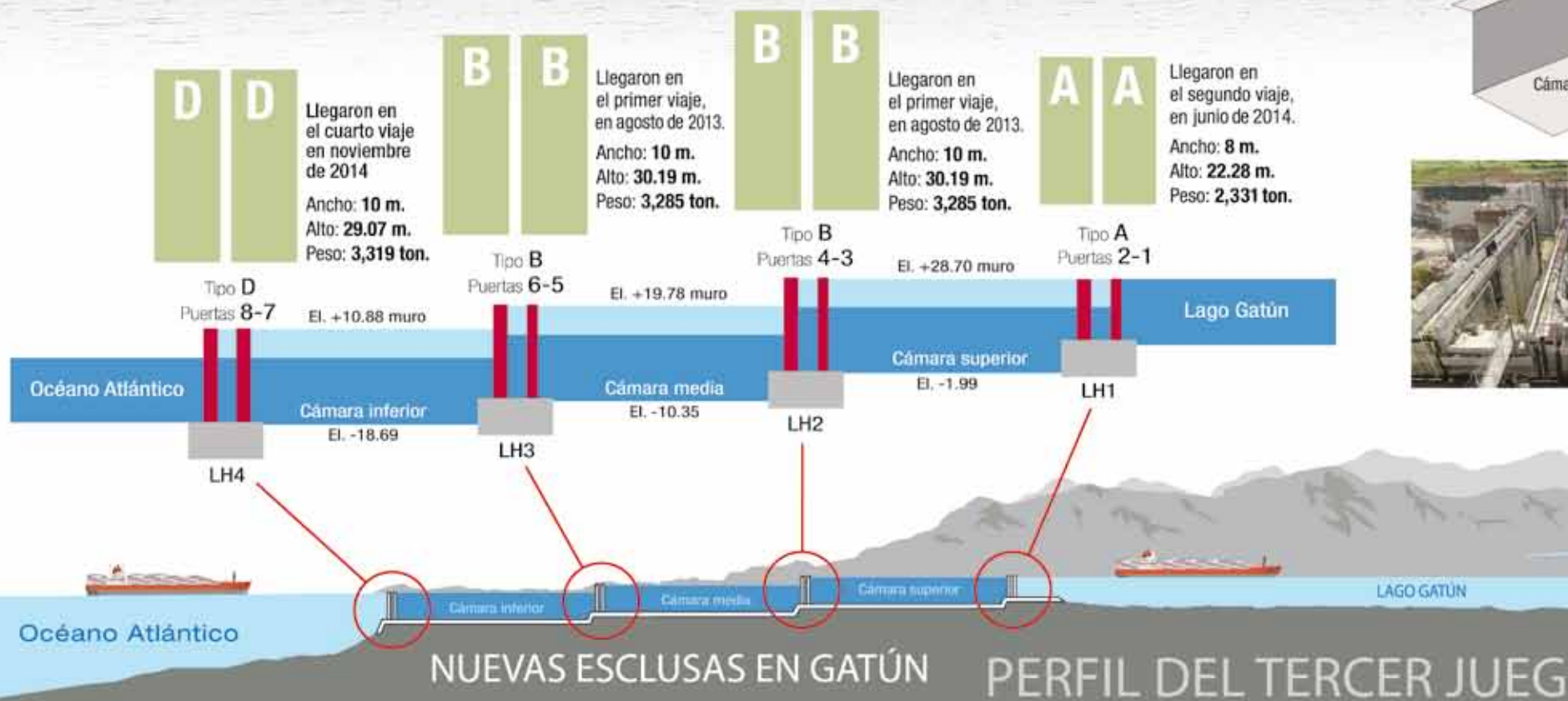
GIGANTES DE A

Las nuevas esclusas del Canal de Panamá funcionarán con 16 compuertas del tipo rodante, las cuales fueron fabricadas en Italia por la empresa Cimolai. A partir de agosto del 2013 fueron trasladadas a Panamá en cuatro embarques de cuatro compuertas cada uno. Este tipo de compuerta hace más eficiente su mantenimiento.



En total se instalarán 16 compuertas, ocho en las nuevas esclusas en el Atlántico y ocho en las del Pacífico.

Ubicación de las compuertas en el Atlántico



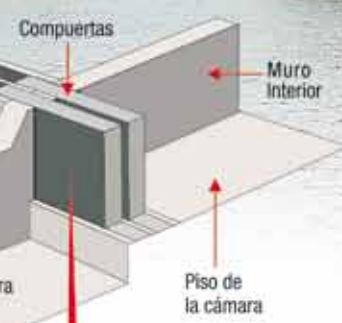
CERO

Todas las compuertas tienen la misma longitud 57.6 metros.

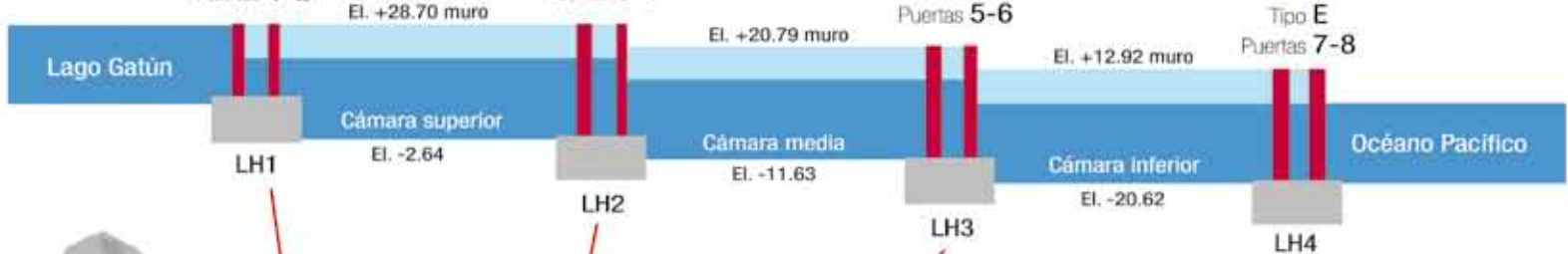
Comparación proporcional de una compuerta de 33.04 metros de alto vs. la torre de Panamá Vieja.

33 metros (las más altas)

30 metros



Ubicación de las compuertas en el Pacífico





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.



PARTICIPANTES

Darién

Indra Peralta Romaña

Chiriquí

Lilia Castillo Jou

Coclé

Yamarys González Sánchez

Los Santos

Juan Sáez Ríos

Panamá

Panamá Gómez Quintero

Bocas del Toro

Mariela Montero Rodríguez

Herrera

David Flores Pimentel

Colón

Rochelly Palacios Altamiranda

Ngäbe Buglé

Aileth Jiménez Villagra

Veraguas

Diego Castellón Romero

Guna Yala

Giovanni Tejada Soo

FUTUROS LÍDERES SUEÑAN EL PAÍS QUE ESPERAN

El joven veragüense Diego Castellón Romero, del Colegio San Vicente de Paul, resultó ganador del primer lugar en la décima versión del Concurso Nacional de Oratoria Cable And Wireless-Caja de Ahorros.

Unos 600 mil jóvenes participaron este año en el Concurso en el que se desarrolló el tema “Panamá, el país que yo quiero construir. Celebrando los 100 años del Canal de todos”. Este concurso ofrece muchas oportunidades para el desarrollo intelectual y de las cualidades de liderazgo en los estudiantes que participan a nivel nacional.

Este año la final del concurso se llevó a cabo en el teatro Anayansi del Centro de Convenciones ATLAPA. Frente a una sala repleta de público los 11 estudiantes, uno por cada provincia y dos por las comarcas, hicieron gala de su destreza en el uso de la palabra.

Como en sus ediciones anteriores, el concurso contó con un selecto jurado compuesto de figuras nacionales e internacionales. Fueron ellos: Jorge Ritter, abogado y excanciller, y Javier Yap Endara, director de la Fundación para el Desarrollo Económico y Social de Panamá; Victoria Hurtado, abogada de Chile; Lizza Gross, periodista argentina; Maida Watson, profesora panameña de la Florida State University; Mauricio Reyes Posada, abogado colombiano; Martín Santiago Herrero de España y representante del PNUD en Panamá; y Andrea Bernal Garzón, periodista ecuatoriana.



EDUCAR PARA EL TRABAJO Y LA CONSERVACIÓN

Por: Omar Rodríguez

Contexto legal

El Título XIV de la Constitución Política de la República de Panamá confiere a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la responsabilidad sobre la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).

Para ello es necesario propiciar un modelo de desarrollo sostenible que conjugue el crecimiento económico con la protección de los ecosistemas naturales y el medio ambiente, tomando en cuenta las necesidades y expectativas de los moradores.

La estrategia ambiental de la ACP plantea administrar el recurso hídrico de la cuenca del Canal de manera eficiente para garantizar su disponibilidad en cantidad y calidad en coordinación con organismos gubernamentales y no gubernamentales aglutinados en la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH).

Esta comisión tiene su fundamento legal en el Artículo 6 de la Ley 19 del 11 de junio de 1997, Ley Orgánica de la ACP, y fue reglamentada en el Capítulo VII del Acuerdo No. 116 del 27 de julio de 2006, aprobado por su junta directiva.

La CICH aglutina las principales entidades gubernamentales con incidencia en el manejo y uso de los recursos naturales de la cuenca del Canal y a dos representantes de organizaciones no gubernamentales.



El Ministerio de Educación facilita las instalaciones para los cursos.

El programa

Gracias a una alianza interinstitucional, en el año 2005 se puso en marcha el Programa de Conservación Ambiental y Formación para el Trabajo (PCAFT) como un plan piloto en la subcuenca del río Gatuncillo, ubicada en el corredor Transistmico – Colón. Como parte de su política de Responsabilidad Social Empresarial, la empresa Mitsubishi, aportó los fondos para la ejecución del programa en su primera fase.

La buena experiencia obtenida en el 2005, permitió que el Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH), que proporciona los facilitadores de los cursos, el Ministerio de Educación (MEDUCA), que pone a disposición los centros escolares para el desarrollo de las capacitaciones y la ACP, que aporta los fondos; fortalecieron la coordinación interinstitucional para extender el programa a otras regiones de la cuenca del Canal.

Objetivos

Capacitar a jóvenes y adultos de ambos sexos y especializarlos en diferentes oficios para que ingresen con mayores posibilidades de éxito al mercado laboral, atendiendo la demanda de mano de obra en proyectos a nacionales o en sus comunidades, brindándoles la oportunidad de generar ingresos para mejorar su calidad de vida, es uno de los objetivos del programa.

En el aspecto ambiental, se busca mejorar los niveles de participación de los jóvenes en las organizaciones comunitarias como los Comités Locales y los Consejos Consultivos de Cuenca y en la gestión socio ambiental de sus comunidades, promoviendo comportamientos y valores ambientales en beneficio de la conservación del recurso hídrico y los demás recursos naturales de la cuenca del Canal.

Los cursos

Se elaboran a partir de un diagnóstico de necesidades elaborado por las instituciones y los propios moradores.

Los primeros cursos dictados fueron informática, construcción civil (albañilería), electricidad residencial y saloneros. Ahora, la oferta es más amplia abarcando nuevas áreas de capacitación como la enseñanza del idioma inglés, confección de artesanías con materiales reciclables, turismo ecológico, agricultura orgánica, corte y confección, entre otras.

Debido a la lejanía y a las dificultades de acceso, los cursos son dictados en las propias comunidades para facilitar el ingreso de los moradores, quienes de otra forma, ya sea por la falta de recursos económicos o por las limitaciones geográficas descritas, no tendrían posibilidad de capacitarse.

Logros

Desde el 2005 al 2014, más de 5.000 moradores de la cuenca del Canal de diferentes edades, género y nivel educativo, se han capacitado y recibido los certificados que los acredita como personas calificadas para ejercer determinados oficios.

Muchos de ellos se han incorporado al mercado laboral como asalariados o han creado micro empresas, mejorando de esa manera sus niveles de ingresos y sus condiciones de vida y las de sus familias.

A Karen Rodríguez, una joven de 28 años y residente en la comunidad de Huiles, corregimiento de Santa Clara, Arraiján, los cursos de inglés y turismo en los que participó, le sirvieron de base para ocupar el puesto de coordinadora de visitas en el Museo de la Biodiversidad.

La señora Maritza Montero, residente en Nuevo Emperador, Arraiján, dice que las capacitaciones recibidas cambiaron su vida para bien, porque ahora tiene su propia empresa de confección de artesanías.

Otro egresado de los cursos, Euribiades Pimentel, residente en Cirí Grande, Capira, se gana la vida como maestro de obra en albañilería. "Antes era borrhigero (ayudante); ahora, gracias a los cursos que tomé, soy



Los graduandos muestran sus certificados, un grupo de los 650 que fueron entregados.



Participantes en los cursos de inglés y costura.

maestro de obra y gano el doble de lo que ganaba.

Como ellos, muchos son los residentes de la cuenca del Canal que han mejorado sus condiciones de vida.

Por otro lado, la participación comunitaria se ha fortalecido y hay una mayor conciencia entre la población en torno a la necesidad de armonizar las actividades humanas con la conservación de los recursos naturales, especialmente el recurso hídrico.

Nueva promoción

El 25 de septiembre de este año, el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, fue escenario de otro acto de graduación del Programa de Capacitación Ambiental y Formación para el Trabajo.

Ese día, 254 moradores de diferentes comunidades de la cuenca del Canal, hombres y mujeres con edades que oscilaban entre los 18 y 70 años, recibieron un total de 650 certificados, tras haber culminado satisfactoriamente los cursos.

Hasta la fecha, el programa ha logrado sus objetivos de fortalecer los procesos de coordinación interinstitucional con miras a garantizar la gestión integrada del recurso hídrico de la cuenca del Canal y preparar mano de obra calificada y sensibilizada sobre el tema ambiental, lo que redundará en beneficio del país, el Canal, la cuenca y la calidad de vida de los habitantes de esa importante región.

CUANDO EL MANTENIMIENTO ES INVERSIÓN



Gerardo Trujillo

Director general de Noria Latin America

El sueño de todos los gerentes de mantenimiento es tener un director general o CEO que se interese en el tema y le asigne su real valor en la organización. Para quienes trabajan en el Canal de Panamá, esto no es un sueño, sino una realidad que hace posible que esta maravilla tecnológica de la humanidad se mantenga operando por 100 años (con muchos de sus elementos originales en funcionamiento) y que aspire a sostener esta operación por otros cien más.

El administrador del Canal de Panamá, Ing. Jorge Luis Quijano, es un apasionado del mantenimiento y por sus venas corre la adrenalina que esta profesión genera. En sus inicios en el Canal de Panamá estuvo en mantenimiento y narra con especial entusiasmo las mejoras proactivas implementadas para eliminar defectos y el importante rol de la tecnología en el mantenimiento sostenible de estas instalaciones y sus equipos.

Era imposible ocultar su orgullo cuando en la conferencia magistral de apertura del II Congreso de Mantenimiento del Canal de Panamá, narraba la importancia del monitoreo de condición, el laboratorio de análisis de lubricante, la reingeniería de las locomotoras, los recubrimientos de las compuertas y las miles de horas de entrenamiento dedicadas al personal de mantenimiento para llevar a cabo esa titánica labor. Máquinas únicas y equipos para los cuales ya no hay repuestos, son solo algunos de los problemas con que deben trabajar estos profesionales y siempre encuentran la solución. ¿La clave? Una empresa comprometida a la conservación de sus activos de manera sostenible desde la cabeza de la organización.

Los retos a los que ahora el Canal de Panamá enfrenta son mayores debido a la majestuosa obra de ingeniería que representa la apertura del tercer juego de esclusas, para dar paso a los Neo Panamax. Gestionar adecuadamente estos activos significa un compromiso mayor que se enfrenta con decisión y estrategia de la mano de la mejor gente, la preparación, aliados y socios de conocimiento y soporte.

El soporte del Ing. Quijano ha dado lugar a la creación del Círculo de Mantenimiento (CIMA) donde especialistas del Canal de Panamá interactúan de manera regular para resolver sus problemas y buscar soluciones a sus retos. De esta iniciativa nace la idea del Congreso de Mantenimiento del Canal de

Panamá, que recién celebró su segunda edición en agosto 27-29 del 2014.

Lo impactante es que no sólo apoyó la organización del Congreso, sino que el Ing. Quijano participó directamente con una ponencia, habló con los medios, compartió y conversó con el personal asistente, los conferencistas y refrendó su compromiso para continuar dando soporte al mantenimiento para el logro de la confiabilidad y los objetivos del Canal de Panamá y del país.

Un acierto más en la organización de este congreso es que se hizo abierto al público en general, además del personal del Canal de Panamá. Participaron profesionales de varias industrias panameñas y también de otros países, que aprovecharon la oportunidad del congreso para participar en la visita técnica a los trabajos de mantenimiento para recuperar el sello en las compuertas y mantenimiento de válvulas de la esclusa de Miraflores. Caminamos por la cámara seca y apreciamos las válvulas que permiten el paso del agua del Lago Gatún para el llenado de las esclusas. ¡Oportunidad de oro pocas veces disponible y que teníamos que aprovechar!

Desde hace más de 10 años he tenido la oportunidad de colaborar con el Canal de Panamá en la preparación de su personal en el área de lubricación y análisis de lubricante y cada vez me siento más identificado con esta organización y comparto el orgullo de quienes allí trabajan.

Durante la cena especial ofrecida por el Ing. Quijano a los conferencistas, su mensaje siguió congruente y motivador. Junto con el Ing. Abdiel Pérez, gerente de Mantenimiento de Exclusas y presidente del congreso, reiteraron su compromiso para continuar con este evento anual como pilar de la estrategia del Canal de Panamá. Mientras ellos hablaban, en mi mente no dejaba de dar vueltas la misma idea: “Necesitamos muchos Jorge Luis Quijano en nuestras industrias, necesitamos de su visión y necesitamos inspirarnos en él para lograr contagiar a las organizaciones de estas ideas, que no solo son de discurso, sino de compromiso y participación”.

Gracias al Ing. Quijano por darnos este ejemplo, gracias al Canal de Panamá por su confianza y gracias a ustedes por leer esta reflexión.



EL CANAL DE PANAMÁ DESDE EL “OJO” DE UN DRONE

En los últimos meses, noticieros nacionales y programas de televisión muestran constantemente imágenes desde un aparato que, por los múltiples campos donde puede utilizarse, ha revolucionado el mundo del video y de la fotografía. Esta tecnología llegó al Canal y los resultados ya trascienden las fronteras nacionales.



Por: Jovanka Guardia

La primera de las compuertas que se instalará en las nuevas esclusas del Pacífico inicia muy temprano su recorrido desde el Atlántico. Una estructura imponente y el sol radiante, que no bajó la guardia por las siguientes 10 horas, posan para los registros audiovisuales.

Cámaras de fotografía con lentes de todos los alcances, otras de video con la más alta definición, incluso una cinematográfica digital (Blackmagic) buscan la mejor toma y a lo lejos, un peculiar sonido acaba con lo tradicional

del momento. Es un vehículo aéreo no tripulado (VANT) o drone que promete imágenes de video con un ángulo único y espectacular.

La trascendencia histórica de aquel evento y la tecnología a disposición de los colaboradores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) marcaron la pauta en esta cobertura especial. En todos los puntos estratégicos a lo largo del cauce de la vía acuática se dispuso un equipo de fotógrafos y camarógrafos para captar el momento y en algunos de ellos, un drone mostró sus quilates.

“Accesible y amigable”

Waldo Chan es especialista en producción audiovisual de la ampliación y un apasionado por todo lo que a video se refiere. Hace unos meses llegó a su oficina el Phantom 2 H3-3D, un drone que acaparó su atención.

En el 2012, Chan y otros colaboradores de distintas secciones pusieron a prueba su creatividad y diseñaron un sistema de grabación axial a control remoto que en el mercado está valorado en hasta B/.500 mil.

En esencia, este aparato, armado con una cámara de alta definición, graba de frente lo que el helicóptero sólo logra con maniobras y giros de hasta 90°.

Con estos conocimientos a su favor, el 22 de octubre, fecha de traslado de la primera compuerta, salió de madrugada para las esclusas de Gatún. Ya en el terreno, colocó frente a él su monitor de referencia para observar el vuelo, revisó el aparato minuciosamente y lo hizo despegar, convencido de que esta vez sería diferente.

“Meterse en el nicho de la compuerta, pasar muy cerca de los trabajadores y que saluden emocionados, entrar en los culvert (alcantarillas) o en la cámara de la esclusa...”, con estos ejemplos Chan transmite las ventajas de un aparato al que busca sacarle “todo el kilometraje posible”.

Reconoce su valor y destaca lo “accesible y amigable” de la tecnología, aunque no resta mérito a los helicópteros tradicionales y a los sobrevuelos, que en el caso del Programa de Ampliación, se realizan bimensuales y permiten tomas de video y de fotos. “Hollywood sigue usando los grandes”, agrega.

Las llamativas imágenes tomadas desde el drone en la ampliación han generado el interés de importantes cadenas televisivas internacionales como: National Geographic, History Channel, BBC, CNN, entre otras.

La tecnología de los VANT o drone no es nueva; sin embargo, los propósitos de uso se han diversificado. Se sabe que el más antiguo de estos aparatos fue desarrollado después de la Primera Guerra Mundial y se empleó durante la Segunda Guerra Mundial como una forma de entrenamiento de los operarios de los cañones antiaéreos.

Su facilidad en la obtención de imágenes, manejo y transmisión de información, así como la posibilidad de conseguir comunicaciones más seguras y más difíciles de detectar e interferir, le ganaron una muy buena reputación.

Destaca por su economía para operar, ya que prácticamente no requiere de insumos o combustible y no pone en peligro las vidas de quienes lo pilotean.



Fermín Caballero y Claudina Boyd muestran sus drones.

Con el tiempo se ha ido perfeccionando y en el siglo XX, comenzó a operar mediante radio control con todas las características de autonomía.

Ahora se los ve sobrevolando los tranques de la ciudad, registrando las protestas en alguna carretera o en un concierto al aire libre. Son útiles para el control de incendios forestales, la geología, la agricultura, la construcción y en bienes raíces, para mostrar la vista real desde determinada altura.

En el Canal, recorren la ampliación y sus proyectos de reforestación, van de extremo a extremo en las esclusas existentes, giran alrededor de un edificio o sobre el lago Gatún para establecer las condiciones del terreno.

Del aeromodelismo a los drones

Las múltiples aplicaciones del drone son las que han hecho de Loyd Orlando O’Meally un fanático de esta tecnología. Él pasa horas investigando sobre los últimos datos de internet relacionados con el drone o sus aplicaciones. Es dedicado y meticuloso, aunque su experiencia en estos temas es de vieja data.

“Lando”, como se conoce a este especialista audiovisual de la oficina de Comunicación Corporativa, se dedicó de muchacho al aeromodelismo. Lo suyo le viene de herencia. “De pequeño, yo volaba aviones de control remoto. Mi papá nos llevaba toda esa tecnología...era su mundo, lo que él hacía”.



Waldo Chan, camarógrafo de la ampliación muestra el drone que utiliza para documentar imágenes del proyecto.

El ingeniero O'Meally, padre de Lando, es reconocido por su valioso aporte en el desarrollo técnico de la radio y la televisión en Panamá y América Latina.

Desde aquellos tiempos nació en Lando la curiosidad de instalar una cámara en los aviones, pero era muy complejo para la época. "Hoy día se ha hecho tan fácil y tan accesible. Lo vemos en los noticieros, en las películas y en las producciones", dice.

Es versátil y su principal ventaja, en sus palabras, es el ángulo. Le gusta "la cercanía que permite al objeto y la facilidad que tienes para enseñar lo que está alrededor".

Como bien lo explica O'Meally, evidentemente complacido con el alcance del dron, es una perspectiva distinta del mundo. "Lo volamos a lo largo de las esclusas, nos acercamos al Centro de Visitantes (Miraflores y Gatún), nos enfocamos en la gente, vemos los cruceros de cerca".

Y como verdadero fanático, Lando tiene su propio dron en casa con el que experimenta y se arriesga. Cuando llega la hora de hacer volar el de ACP o el suyo, no hay espacio para el pesimismo. "No acepto al lado mío a nadie que me pregunte qué pasa si se cae. Si me lo dicen, recojo y me voy de allí", cuenta en tono jovial. O'Meally sabe que esta tecnología "llegó para quedarse, esto no se va, esto sólo se va a poner mejor".

Más allá de Google Earth

En la unidad de Seguridad y Sistemas Especializados del Departamento de Protección del Canal empezaron a observar, cada vez con más frecuencia, cómo noticieros y programas televisivos, además de una lista interminable de anuncios, publicitaban el uso de drones para capturar "imágenes impresionantes".

La curiosidad motivó a Fermín Caballero, especialista en Seguridad de Instalaciones, a buscar la forma de incorporar un dron a las tareas de su sección.

Caballero se confiesa un amante de las nuevas tecnologías. "Todo eso me envenenó y terminé comprando uno (dron) para mi casa".

Hoy en su sección hay dos de estos aparatos. Uno de ellos, el más grande, para video, con una serie de aditamentos que Caballero ha adaptado según sus necesidades y el otro, para fotografía, que es operado por su compañera Claudina Boyd.

Con 13 años de laborar en el Canal, Boyd no quiso quedarse rezagada y aceptó el reto. En poco tiempo aprendió a operar el dron y aunque reconoce que le queda mucho por explorar, aprovecha cada salida para probar otras técnicas de vuelo.

Es la constancia la que hace al experto, resume Caballero. Él apunta como principal ventaja del equipo de fotografía, la facilidad de obtener imágenes reales.

"Las imágenes son más recientes que Google Earth, que no tiene la calidad ni la resolución que se requieren. Te permite observar



Lloyd Orlando O'meally, de la oficina de Comunicación Corporativa.

mejor los terrenos y la vegetación, lo que no es posible desde tierra", afirma.

En el caso de la unidad de Seguridad y Sistemas Especializados, esta tecnología ha permitido planificar proyectos, hacer inspecciones, registrar la condición de un sector que será trabajado por algún contratista, entre otras actividades.

Afortunadamente todavía no se ha utilizado en emergencias; sin embargo, Caballero dice que de suceder alguna, el dron llegaría hasta los sitios donde no hay cámaras y observaría lo ocurrido antes de enviar a una persona y exponerla a algún riesgo.

Caballero, al igual que Chan, en la ampliación y O'Meally, en Comunicación Corporativa, no descansan investigando sobre la evolución del dron. Quieren estar actualizados para beneficio de sus equipos de trabajo y por ende, del Canal de Panamá, una empresa abierta a la innovación y a la creatividad.

Bautizo de nuevos remolcadores para la ampliación



Como parte de una de sus tradiciones, el Canal de Panamá bautizó los últimos cinco de su nueva flota de 14 remolcadores para mejorar el servicio que brinda a la industria marítima y fortalecer su capacidad con miras a la operación de las nuevas esclusas.

Los nuevos remolcadores Cerro Tigre, Cerro Grande, Cerro La Vieja, Cerro Punta y Cerro Ancón fueron bautizados durante una ceremonia en el muelle de Miraflores, como parte de una tradición en la que cada embarcación tiene como madrina a una colaboradora del Canal de Panamá.

La nueva flota forma parte de un contrato adjudicado como resultado de una licitación pública en 2011 a la empresa española Astilleros Armón S.A. por B/. 158.3 millones.

Estos remolcadores tienen una manga de 44 pies (13.5 m) y una eslora de 95 pies (29 m); con un sistema de propulsión compuesto por dos unidades Schottel, y dos motores General Electric de 3,125 caballos de fuerza cada uno, lo que le da una fuerza de tracción a punto fijo de 82 toneladas. La renovación de la flota de remolcadores permite al Canal de Panamá un servicio más eficiente a sus clientes y fortalecer la capacidad con miras a la operación de las nuevas esclusas de la vía acuática.

Este grupo de remolcadores se caracteriza por llevar nombres de cerros de la geografía panameña.

Ahora el Canal de Panamá cuenta con un flota de 44 remolcadores para suplir las necesidades operativas actuales, así como del Canal ampliado, considerando que las nuevas esclusas funcionarán sin locomotoras y serán los remolcadores los que asistirán el tránsito de los buques.

Remolcador	Madrina	
CERRO TIGRE	Guadalupe Solís	Planificadora de proyectos en la División de Esclusas y Mantenimiento de Instalaciones. Con 28 años de servicio en el Canal.
CERRO GRANDE	Grace Montilla	Pasacables de Cubierta de la División de Recursos de Tránsito. Seis años de servicio.
CERRO LA VIEJA	Yodalis Vargas	Pasacables de cubierta de la División de Recursos de Tránsito. Seis años de servicio.
CERRO PUNTA	Janet Contreras	Pasacables de cubierta de la división de Recursos de Tránsito. Siete años de servicio.
CERRO ANCÓN	Ilia Espino de Marotta	Vicepresidenta de Ingeniería y Administración de Programas. 27 años de servicio.



Las madrinas a bordo del Cerro Ancón.

Distinción

La Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá otorgó al administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, la orden “Horacio F. Alfaro”, la más alta distinción que concede esa organización empresarial a personas que, por su trayectoria, “dejan huellas importantes en el escenario de la vida pública y constituyen ejemplo para sus conciudadanos, panameños y extranjeros”.

Mauricio de la Guardia, presidente encargado del gremio, agradeció a Quijano por aceptar el reconocimiento por su atinado liderazgo y visión al frente de una empresa que es símbolo de respeto, trabajo y dedicación de todos los panameños. En tanto, Quijano indicó que recibía el reconocimiento en nombre de los más de 10 mil trabajadores que integran la fuerza laboral del Canal de Panamá, quienes hacen posible que la vía acuática genere beneficios para el país y brinde un servicio de calidad al mundo.



El administrador Jorge Luis Quijano recibe la orden Horacio F. Alfaro de manos del presidente encargado de la Cámara de Comercio, Mauricio de la Guardia.

Concurso por el Centenario



Como parte de la celebración del Centenario del Canal de Panamá, el Ministerio de Educación llevó a cabo el Segundo Concurso Nacional de Dramatización 2014 con la participación de delegaciones de las ocho regiones educativas del país.

La profesora Francisca Muñoz de Rangel, coordinadora del evento, explicó que se escogió el tema para que los estudiantes refuercen sus conocimientos sobre el Canal de Panamá. Para los montajes de teatro realizados, los estudiantes debían investigar, crear y representar en escena momentos especiales de la construcción y desarrollo de esta mega obra que enorgullece a todos los panameños.

En el concurso nacional cuya final se llevó a cabo en el Teatro Auditorio de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP), participaron las ocho regiones educativas lo que representó alrededor de 500 estudiantes.

A los ganadores por categoría se les otorgó como premio becas del IFARHU, dinero en efectivo y una Tablet.

En octubre y noviembre se llevaron a cabo también concursos de coral poética, círculo de lectura, cortometraje e historieta, todos relativos al Centenario del Canal. Dichos concursos son coordinados a través de la Red Nacional de Docentes de Español.

Kansas City celebra el Centenario del Canal



La Biblioteca Linda Hall, ubicada en Kansas City, Missouri, celebra los 100 del Canal de Panamá con la exhibición “La tierra dividida, el mundo unido: Construyendo el Canal de Panamá”. La muestra, abierta al público desde abril hasta diciembre de este año, presenta artefactos y documentos pertenecientes a A. B. Nichols, un ingeniero estadounidense que trabajó y vivió en la Zona del Canal desde 1904 hasta que la obra concluyó en 1914.

También está acompañada por charlas de especialistas en el Canal de Panamá, como el historiador y ganador del premio Pulitzer, David McCoullough, quien también es autor del libro “The Path Between the Seas”, que narra la saga de la construcción de la vía acuática panameña. Al evento asistió Ernesto A. Holder, gerente de la Sección de Comunicación y Documentación Histórica del Programa de Ampliación quien, en nombre del administrador del Canal de Panamá, el ingeniero Jorge Luis Quijano, le entregó a Mc Coullough un obsequio del Centenario y le agradeció su interés en la historia canalera.

Campaña Siempre Alerta

La División de Protección y Respuesta a Emergencias de la Autoridad del Canal de Panamá

lleva a cabo desde el mes de octubre y hasta diciembre una campaña denominada Siempre Alerta, con el fin de crear conciencia sobre los niveles de peligrosidad que vive el país

y ofrecer recomendaciones a los colaboradores sobre algunas prácticas de seguridad. En las charlas se ofrecen recomendaciones sobre seguridad personal, cómo prevenir hurtos a vehículos, y las medidas de precaución que se debe tomar para no ser víctima de los delincuentes.



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.



**ENTRADA GRATUITA
A PARTIR DE LAS 6:00 p.m.**

NOCHES MÁGICAS DEL CANAL

VEN CON TU FAMILIA AL CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES Y DISFRUTA DE LA EXPERIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ COMO NUNCA LO HABÍAS VIVIDO.

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

Los sábados:

- **29 de noviembre**
- **27 de diciembre**



#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com