

Revista informativa
del Canal de Panamá



EL CANAL Y SU GRAN ATRACTIVO TURÍSTICO

PROGRAMA DE BECAS DE MAestrÍA DE EXCELENCIA PROFESIONAL EN ÁREAS ESPECÍFICAS O DE PRIORIDAD IDENTIFICADAS POR LA ACP DEL CONVENIO SENACYT- IFARHU – ACP

Para Colaboradores Permanentes que no cuenten con nivel de maestría.

Nota: Los colaboradores temporales de ACP así como el público en general interesado, puede acceder a las convocatorias de estas becas a través de SENACYT, en la dirección: <http://www.senacyt.gob.pa/convocatorias/abierta/index.html>.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA: Garantizar la disponibilidad del recurso humano con formación académica especializada en áreas prioritarias para el desarrollo del país, con preferencia en la ciencia, tecnología e innovación.

DURACIÓN: La beca tendrá una duración máxima de hasta dos (2) años para realizar la maestría.

DIRIGIDA A: Profesionales panameños con título de licenciatura en Ingeniería Civil, Ingeniería Mecánica, Ingeniería Mecánica Industrial, Ingeniería Eléctrica, Ingeniería Electromecánica, Ingeniería Eléctrica-Electrónica e Ingeniería Geomática; Licenciaturas en Topografía, Cartografía, Ciencias Computacionales, Ciencias Ambientales, Ciencias Exactas o Ciencias de la Tierra, Matemáticas, Oceanografía, Geografía y Física interesados en adquirir en el extranjero el grado de maestría en áreas de la ingeniería o ciencias especializadas, que le permitan fortalecer y perfeccionar su desempeño en el ámbito laboral.

MONTOS: Financiamiento de hasta B/.60,000.00 por año. La beca puede cubrir hasta un 100% del costo.

ÁREAS DE INTERÉS DE ESTUDIO Y REQUISITOS PREVIOS

NIVEL DE ESTUDIO (MAESTRÍAS)	REQUISITOS PREVIOS (LICENCIATURAS)
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería civil con especialización en tecnología del concreto / Maestría en ingeniería del hormigón 	Ingeniería civil
<ul style="list-style-type: none"> Falla y análisis de los materiales de ingeniería / Maestría en ciencia y tecnología de los materiales 	Ingeniería civil
<ul style="list-style-type: none"> Análisis estructural de construcciones históricas / Maestría en patología de la edificación / Maestría en rehabilitación histórica. 	Ingeniería civil
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería mecánica con énfasis en diseño de máquinas / Maestría en ingeniería de máquinas con opciones en diseño de manufactura. 	Ingeniería Mecánica, Ing. Electromecánica o Ing. Mecánica Industrial
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería mecánica con énfasis en análisis de esfuerzos mecánicos durante interacción entre fluido y estructuras mecánicas. 	Ingeniería Mecánica, Ing. Electromecánica o Ing. Mecánica Industrial
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería mecánica con énfasis en mecánica de materiales: polímeros, adhesivos, compuestos, cerámicas y metales. Ciencias electroquímicas e ingeniería de modelaje. 	Ingeniería Mecánica, Electromecánica o Mecánica Industrial
<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de energía. 	Ingeniería Mecánica, Electromecánica o Mecánica Industrial
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería de protección de incendios / Maestría en ingeniería de seguridad de incendios. 	Ingeniería Eléctrica o Electromecánica
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería eléctrica con opción en potencia / Maestría en ingeniería de sistemas eléctricos de potencia 	Ingeniería Eléctrica, Electromecánica o Eléctrica-Electrónica
<ul style="list-style-type: none"> Ingeniería geodésica y cartografía / Maestría en ciencias geospaciales y cartografía (mapeo) / Maestría en tecnología de geoinformación y cartografía. 	Topografía, Cartografía, Ingeniería Geomática, Ingeniería Civil, Oceanografía, Ciencias Computacionales, Geografía, Ciencias Ambientales o de la tierra, Matemáticas, o Física.
<ul style="list-style-type: none"> Ciencias hidrográficas. 	Topografía, Cartografía, Ingeniería Geomática, Ingeniería Civil, Oceanografía, Ciencias Computacionales, Geografía, Ciencias Ambientales o de la tierra, Matemáticas, o Física.
<ul style="list-style-type: none"> (Certificación categoría A de hidrógrafos a nivel de maestría). 	Topografía, Cartografía, Ingeniería Geomática, Ingeniería Civil, Oceanografía, Ciencias Computacionales, Geografía, Ciencias Ambientales o de la tierra, Matemáticas, o Física.

* Cada aspirante a maestría debe incluir tres sugerencias de universidades en el área escogida, dentro de las opciones del Listado de Carreras y Universidades publicadas en la página Web de SENACYT: <http://www.senacyt.gob.pa/convocatorias/abierta/index.html> y que aquí se adjuntan. *SENACYT se reserva la facultad de seleccionar la universidad de acuerdo a las sugeridas u otras opciones que SENACYT considere.

REQUISITOS PARA SER CONSIDERADO

- Ser panameño
- Poseer un índice de 2.00/3.00 o más, o su equivalente.
- **Ser empleado permanente en el Canal de Panamá.**
- Presentar un ensayo motivacional, de una a tres páginas, sobre su interés en cursar estudios de maestría en el área de su preferencia y el impacto de estos estudios en el país.
- Presentar evidencia de admisión universitaria.
- En caso de aplicar a universidades de habla inglesa, el solicitante debe saber hablar, leer y escribir inglés. (aprobación del TOEFL con el puntaje solicitado por la institución- si aplica).
- Cumplir con los requisitos que exige el reglamento IFARHU-SENACYT ver la dirección <http://www.senacyt.gob.pa/convocatorias/abierta/index.html>.

Los interesados pueden revisar también los requisitos y documentación requerida en <http://www.senacyt.gob.pa/convocatorias/abierta/index.html>, para mayores detalles, accediendo a **BECAS DE EXCELENCIA PROFESIONAL MAESTRÍA EN ÁREAS ESPECÍFICAS O DE PRIORIDAD IDENTIFICADAS POR LA ACP.** Se recomienda leer el reglamento del Programa de Becas IFARHU-SENACYT en esta dirección.

CÓMO SOLICITAR: el solicitante debe dirigir un memorando a la Gerente de Desarrollo Organizacional (RHCD), Aixa M. González C., por intermedio de su supervisor, Gerente de Sección, Gerente de División y Vicepresidente, expresando su interés en ser considerado para esta oportunidad de desarrollo y los beneficios que se derivarán de su participación en este programa. El memorando debe estar acompañado de su currículo vitae, copia del diploma, copia de créditos universitarios y el ensayo motivacional solicitado en el punto ocho (8).

PUNTO CONTACTO: Para asistencia, puede contactar a Marisol C. de Díaz, en la Sección de Desarrollo Organizacional (RHCD) en los teléfonos 272-8793, 272-8243 o 272-8204, o puede escribir a MCDiaz@pancanal.com.

****PLAZO PARA ENTREGA DE PROPUESTAS EN ACP, PARA SER CONSIDERADO: MARTES 4 DE ABRIL DE 2017 hasta las 4:15 p.m.**

LUGAR DE ENTREGA: Oficina 105, PB del Edificio 704, CCAA, Balboa.

PLAZO PARA ENTREGA DE DOCUMENTOS EN SENACYT (una vez seleccionado en ACP): MIÉRCOLES 19 DE ABRIL DE 2017 hasta las 3:00 P.M. HORA EXACTA.





CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Febrero 2017 - No.104

En esta edición:

- 5-6 **ambiente** Un reconocimiento a la eficiencia.
- 7-8 **perspectiva** Corozal, una necesidad.
- 9-10 **travesía** Una estrategia para el agua.
- 11-12 **cultura** La huella de Olga Sinclair.
- 17 **ventana** Memoria histórica, los detalles previos al éxito.
- 18-19-20 **compás** Sin bajar la guardia frente al ZIKA.
- 21-22 **actualidad** El Canal y sus objetivos de eficiencia.
- 23-24-25 **tecnología** “¿Qué valor tendrá mi negocio cuando el poder de las computadoras se cuadruplicuen?”
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy – Presidente

Marco A. Ameglio S.

Ricardo Manuel Arango

Elías A. Castillo G.

Lourdes Del Carmen Castillo Murillo

Nicolás Corcione

Henri M. Mizrachi K.

Óscar Ramírez

Francisco Sierra

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

Jovanka Guardia

Editora

Fotógrafos:

Nicolás Psomas

Bernardino Freire

Abdiel Julio

Diseño y diagramación:

Giancarlo Bianco

Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

EL CANAL HACIA NUEVOS HORIZONTES

El Canal de Panamá avanza en su camino hacia los nuevos retos que impone el sector marítimo. Un año exitoso antecedió al presente, sin embargo, estos primeros meses del 2017 permiten vaticinar una época de gran movimiento que requerirá el compromiso de todos como país.

“Un tiempo interesante” han dicho algunos apoyados en el hecho de que el Canal se ha trazado metas ambiciosas que marcan innovaciones en su actividad tradicional; todos ellos estratégicamente planificados y de vital importancia para aprovechar las posibilidades de la ruta ampliada.

Decisiones importantes que se tomarán próximamente hacen parte de este panorama que personajes como el ingeniero Roberto Roy, presidente de la Junta Directiva del Canal, esbozan en detalle como conocedores de la ruta interoceánica.

El Faro presenta hoy algunas de las conclusiones del ministro Roy que responden a interrogantes como: ¿qué viene para el Canal y cuál es el mensaje para los panameños?

Además, la amenaza de enfermedades como el Zika sigue vigente. Un experto, el doctor Néstor Sossa, director del Instituto Conmemorativo Gorgas, habla sobre el Zika y otros importantes temas de salud.

Y un despliegue fotográfico mostrará los mejores momentos del “Verano del Canal 2017”. Los asistentes disfrutaron de un fin de semana familiar que representa una tradición.

Los retos, las metas propuestas y un Canal cerca de la gente en esta edición de febrero.

“ENVIRONMENTAL PREMIUM RANKING”, UN RECONOCIMIENTO A LA EFICIENCIA

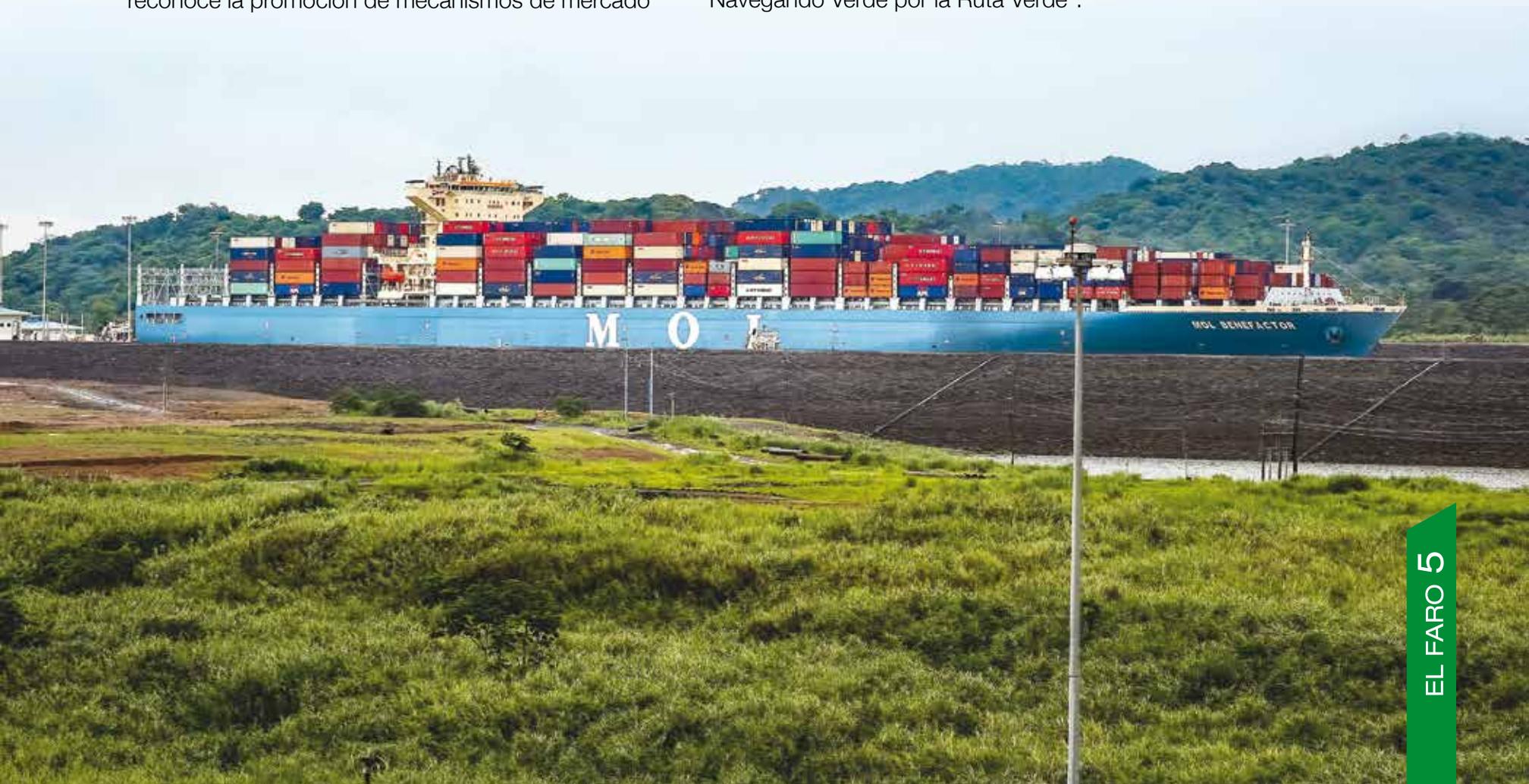
El Canal de Panamá se ha colocado a la vanguardia como la Ruta Verde en servicios para la industria marítima y el desarrollo sostenible de la cuenca del Canal de Panamá, incentivando y estableciendo mejores prácticas de manejo socioambiental, así como de calidad para la industria marítima. ¿El propósito? Conservar el recurso hídrico, aumentar la eficiencia de sus operaciones y apoyar los esfuerzos globales frente al cambio climático.

Esta gestión contempla el desarrollo y evaluación de alternativas para el reconocimiento de las acciones de gestión ambiental y la reducción de emisiones de los clientes del Canal. Además, reconoce la promoción de mecanismos de mercado

que impulsen la compensación y/o reducción de emisiones de sus operaciones, a través de la implementación de mejores prácticas.

“Green Connection”

Desde que inició el programa “Green Connection”, en julio de 2016, el Canal de Panamá ha reconocido más de 75 embarcaciones. Este reconocimiento resalta los esfuerzos de sus clientes al implementar buenas prácticas ambientales e invertir en tecnología que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación ambiental, teniendo cada vez más buques con alto desempeño ambiental “Navegando Verde por la Ruta Verde”.



En adición al Green Connection Award, el Canal de Panamá trabajó en la implementación del programa “Environmental Premium Ranking”. Este programa busca incentivar a sus clientes y embarcaciones que cuenten con un alto desempeño y eficiencia ambiental, utilizando como referencia los siguientes parámetros:

El Índice Energético de Diseño de sus Motores (EEDI por sus siglas en inglés),

El “Environmental Ship Index” (ESI Score).

Las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno) debido al desempeño de su motor TIER2.

Las embarcaciones que estén propulsadas por Gas Natural Licuado (GNL).

“Environmental Premium Ranking”

Con la publicación de los “Advisory to Shipping” A-58-2016 y A-63-2016, el Canal de Panamá comunicó a sus clientes las directrices del programa “Environmental Premium Ranking”. Se trata de los requisitos para formar parte del programa y adicionalmente, la manera de remitir las solicitudes en el portal de servicios marítimos del Canal de Panamá.

El 1 de enero de 2017 la Autoridad del Canal de Panamá inició el “Environmental Premium Ranking”, iniciativa que utiliza como referencia el Environmental Ship Index (ESI), la eficiencia y diseño de los buques, las medidas de eficiencia en motores y las embarcaciones que estén propulsadas por GNL.

Centenares de embarcaciones han aplicado a este novedoso programa, remitiendo los siguientes certificados técnicos para ser evaluados:

- 1. IEEC (International Energy Efficiency Certificate), certificado técnico que indica los valores de eficiencia de diseño de las embarcaciones (EEDI).**
- 2. EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention), certificado técnico que indica los valores de eficiencia de los motores (TIER II).**
- 3. Certificados de puntaje ESI.**
- 4. La descripción de las maquinas que utilizan LNG como combustible.**

Se han aprobado “tránsitos verdes” a diversos segmentos (Full Container Ship, Dry-Bulk, LNG, LPG, General Cargo, Chemical Tanker) que realizan tránsitos por las esclusas



de Miraflores, Gatún y Pedro Miguel, así como Cocolí y Agua Clara. Reflejando que la Ruta Verde del Canal de Panamá, de manera integral, no sólo reduce emisiones por acortar distancias sino que promueve los tránsitos de embarcaciones eficientes y amigables con el ambiente.

Aquellos buques que son evaluados reciben los siguientes awards: “Nivel 1”, 10 puntos porcentuales adicionales por cada tránsito en su clasificación de cliente, y aquellas embarcaciones que alcancen un “Nivel 2” en al menos un indicador, reciben 20 puntos porcentuales por cada tránsito para mejorar su clasificación.

El Canal de Panamá se encuentra implementando también las mediciones de emisiones de CO2 asociadas con el transporte de mercancías, utilizando diferentes rutas y modos de transporte. Esta herramienta destaca dos elementos: que la misma sea fácil de usar y que la metodología de cálculo sea consistente. Los insumos para realizar los cálculos de emisiones de CO2 son: la cantidad de carga, modo de transporte, origen y destino de la carga.

La Ruta Verde del Canal de Panamá, con su Canal ampliado contribuye a los esfuerzos de las naciones y del sector marítimo, en lo establecido en el Convenio Marco de Cambio Climático y la Organización Marítima Internacional para la reducción de gases de efecto invernadero.

COROZAL, UNA NECESIDAD

Por Franklin Castellón

Con todo el derecho del mundo, los panameños comenzamos a reclamar desde 1903 – año en que se firmó el Tratado Bunau Varilla-Hay -- la soberanía sobre el Canal y la Zona del Canal. Esa lucha se sustentó en el sentimiento nacionalista del panameño y en su interés de explotar el principal recurso del país: la posición geográfica para beneficio de Panamá y los panameños.

Recuperado ese patrimonio nacional en virtud de los tratados de 1977, hoy día el Canal aporta mucho más al Estado que bajo el control de Estados Unidos. En efecto, en los primeros 15 años bajo control panameño, el Canal aportó 10 veces más a Panamá que en los 85 años bajo Estados Unidos. En efecto, entre el año 2000 y 2015, el Canal aportó al fisco \$10,589 millones en comparación con los \$1,043 millones bajo administración estadounidense.

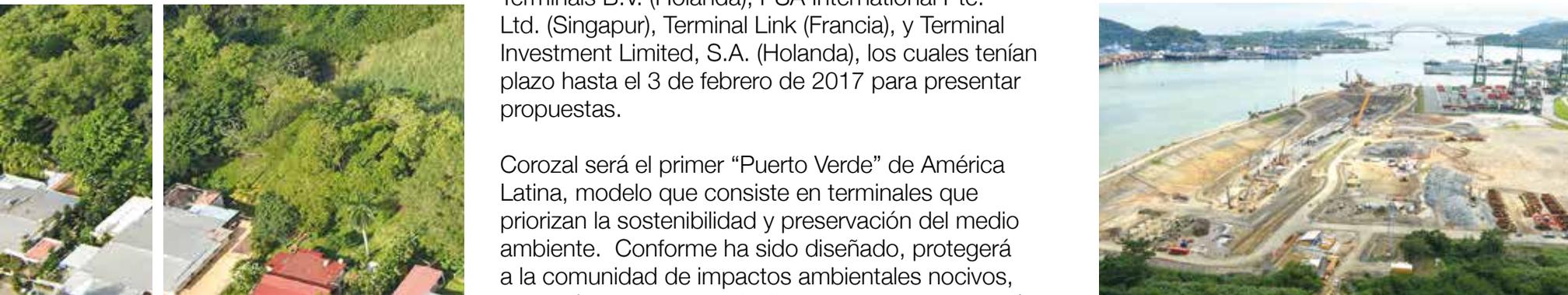
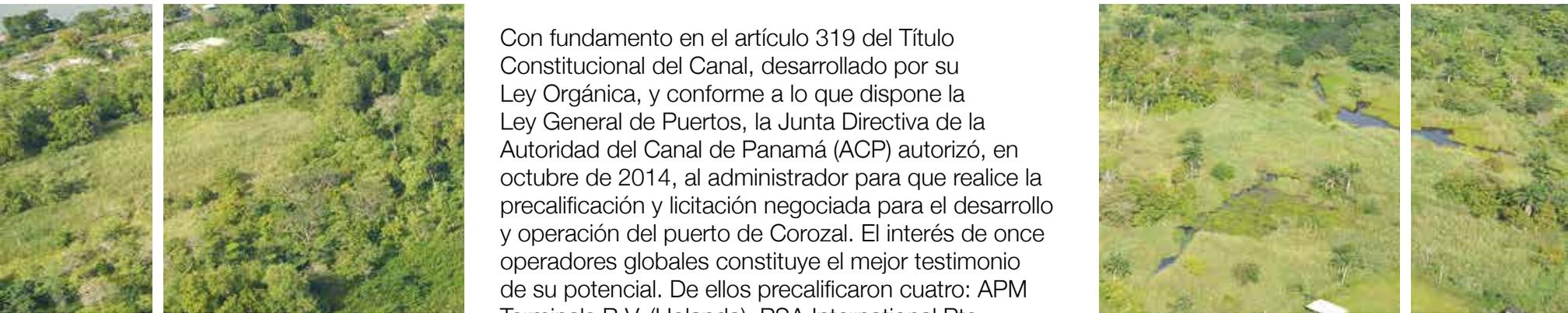
Más importante, la ampliación del Canal ha mejorado la competitividad de la ruta panameña, al tiempo que ha abierto un mundo de oportunidades que, bien aprovechadas, deberán impulsar a Panamá a ingresar al grupo de países del primer mundo.

A sabiendas de que el Canal ampliado abriría nuevas oportunidades, las administraciones de Alberto Alemán Zubieta y Jorge Luis Quijano contrataron consultorías para identificar esos negocios potenciales. Como resultado, se determinó la urgencia de ampliar la capacidad portuaria en el Pacífico, identificándose el área de Corozal como el sitio más conveniente. Esa limitada capacidad ha impulsado a varias navieras a trasladar sus operaciones de trasbordo a puertos de Colombia

(Buenaventura y Cartagena), Perú (El Callao), Jamaica (Kingston) y a desarrollar puertos en ambas costas de Centroamérica.

Estudios de factibilidad (Worley Parsons), demanda (Mercator) y de diseño conceptual, costos y modelo financiero (HDR Engineering), determinaron la viabilidad del puerto de Corozal. Subsiguientes estudios de impacto ambiental y de simulación de maniobras confirmaron su viabilidad.





Con fundamento en el artículo 319 del Título Constitucional del Canal, desarrollado por su Ley Orgánica, y conforme a lo que dispone la Ley General de Puertos, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) autorizó, en octubre de 2014, al administrador para que realice la precalificación y licitación negociada para el desarrollo y operación del puerto de Corozal. El interés de once operadores globales constituye el mejor testimonio de su potencial. De ellos precalificaron cuatro: APM Terminals B.V. (Holanda), PSA International Pte. Ltd. (Singapur), Terminal Link (Francia), y Terminal Investment Limited, S.A. (Holanda), los cuales tenían plazo hasta el 3 de febrero de 2017 para presentar propuestas.

Corozal será el primer “Puerto Verde” de América Latina, modelo que consiste en terminales que priorizan la sostenibilidad y preservación del medio ambiente. Conforme ha sido diseñado, protegerá a la comunidad de impactos ambientales nocivos, reducirá los gases de efecto invernadero, empleará tecnología amigable con el ambiente e implementará prácticas sostenibles, tanto en la fase de construcción como en la operativa.

Durante su construcción empleará a más de 1,300 trabajadores, y cuando esté en operación a unos 3,000 trabajadores, añadiendo 5 millones de contenedores (TEU) a la capacidad portuaria de Panamá. Además de los pagos por movimiento de contenedor, tasas de fondeo, muellaje y faros y boyas, seguro social e impuesto sobre la renta, Corozal pagará una tarifa por derecho de concesión que oscilará entre \$25 y \$100 millones durante los años de la concesión.

El presidente de la Cámara Marítima de Panamá, Rommel Troetsch, calcula que una vez Corozal esté operando podría atraer unos 3 millones de TEU que han migrado a otros puertos alternos.

El autor es periodista



UNA ESTRATEGIA PARA EL AGUA

El Canal de Panamá forma parte del Plan del Nacional de Seguridad Hídrica 2015-2050: Agua para Todos, creado como el instrumento de articulación interinstitucional de los sectores involucrados en el uso del agua.

Este plan desarrollado por un Comité de Alto Nivel de Seguridad Hídrica y cerca de cien panameños y panameñas del servicio público, contempla atender cinco metas país.

El plan representa una hoja de ruta solidaria que como país debemos ejecutar para que el agua mejore nuestra calidad de vida, respalde nuestro crecimiento económico inclusivo y asegure la integridad de nuestro ambiente.

Durante la construcción del PNSH se desarrollaron 12 consultas públicas a nivel nacional, donde participaron más de 1500 personas miembros de los diferentes gremios agropecuarios, empresariales, la academia, grupos ambientalistas, Juntas Administradora de Acuerdos Rurales, miembros de la sociedad civil, dirigentes de las etnias originarias y gobiernos locales.





METAS DEL PLAN

El Plan Nacional de Seguridad Hídrica se centra en cinco metas prioritarias:

- 1) Acceso universal al agua de calidad y servicios de saneamiento que permita llevar una vida digna, limpia, sana y productiva;**
- 2) Agua para el crecimiento económico inclusivo, con lo que se busca garantizar la disponibilidad hídrica para todos los sectores de la economía en el contexto de un clima cambiante;**
- 3) Gestionar de forma preventiva los riesgos relacionados con el agua para mitigar los impactos y aumentar la resiliencia de personas e infraestructura ante fenómenos extremos;**
- 4) Restaurar y mantener las cincuenta y dos (52) cuencas hidrográficas del país saludables, lo que redundará en calidad de agua y en el mantenimiento funcional de los ecosistemas;**
- 5) Finalmente se busca la sostenibilidad hídrica, es decir contar con entidades con capacidades técnicas, operativas, logísticas y financieras para ejercer su mandato, una efectiva coordinación interinstitucional, un marco normativo adecuado y una sociedad educada que participa activamente en la gestión del agua.**

Creación de CONAGUA y su Secretaría Técnica

Para garantizar el desarrollo e implementación del plan se crea el Consejo Nacional del Agua (CONAGUA), entidad conformada por los ministros de ambiente, economía, salud, desarrollo agropecuario, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, el administrador de la Autoridad de Servicios Públicos y el director del Instituto de Alcantarillados y Acueductos Nacionales. El Consejo Nacional del Agua tiene entre sus funciones: asesorar, orientar y proponer al Consejo de Gabinete lineamientos, políticas, normativas, estrategias e inversiones para el adecuado funcionamiento del sector hídrico y la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Hídrica 2015- 2050: Agua para Todos; así como garantizar la implementación de las acciones del mismo Plan.

De igual manera se crea la Secretaría Técnica del CONAGUA, adscrita al Ministerio de Ambiente que entre sus funciones está darle seguimiento y hacer operativas las líneas de acción enmarcadas dentro del Plan, mediante propuestas de lineamientos, políticas, normativas, estrategias e inversiones para el adecuado funcionamiento del sector hídrico; servir de instancia de coordinación técnica interinstitucional entre los miembros del CONAGUA y otras entidades relacionadas con las acciones y planes priorizados, además de comunicar a terceros, sobre la situación del recurso hídrico y sobre el avance de la implementación del PNSH.





LA HUELLA DE OLGA SINCLAIR

Fue un sábado divertido para unos 4 mil niños y jóvenes que se dieron cita en el Paseo El Prado, en los alrededores del edificio de la Administración del Canal, el pasado 21 de enero. Un día para la creatividad en el que, como en ocasiones anteriores, los participantes recibieron la asesoría de la artista panameña Olga Sinclair.

Este taller titulado “Pintando con Olga Sinclair al estilo del maestro Roberto Matta”, se realiza al aire libre, en medio de un escenario natural que se convierte en la mejor inspiración para los presentes. Este año, el título de la actividad fue “Pintando con Olga Sinclair al estilo del maestro Roberto Matta” y dio inicio a las 9:00 de la mañana para concluir a eso del mediodía.





El propósito de este encuentro, en palabras de la artista, es “despertar en los niños y jóvenes el amor por el arte y mantenerlos lejos de la delincuencia”.

Matta es considerado el último representante del surrealismo. Además de pintor, fue arquitecto, humorista, pintor y poeta. Nació en Chile, en 1911 y murió en Italia, en 2002.

“Su pintura aborda el sentimiento humano ante un mundo industrializado que se convierte en un laboratorio, en una estación experimental, en que el hombre es relegado”, dijo Sinclair a La Prensa recientemente.



¡Tú puedes ser parte de nuestra historia!

Adquiere alguna de nuestras membresías

membresias@museodelcanal.com



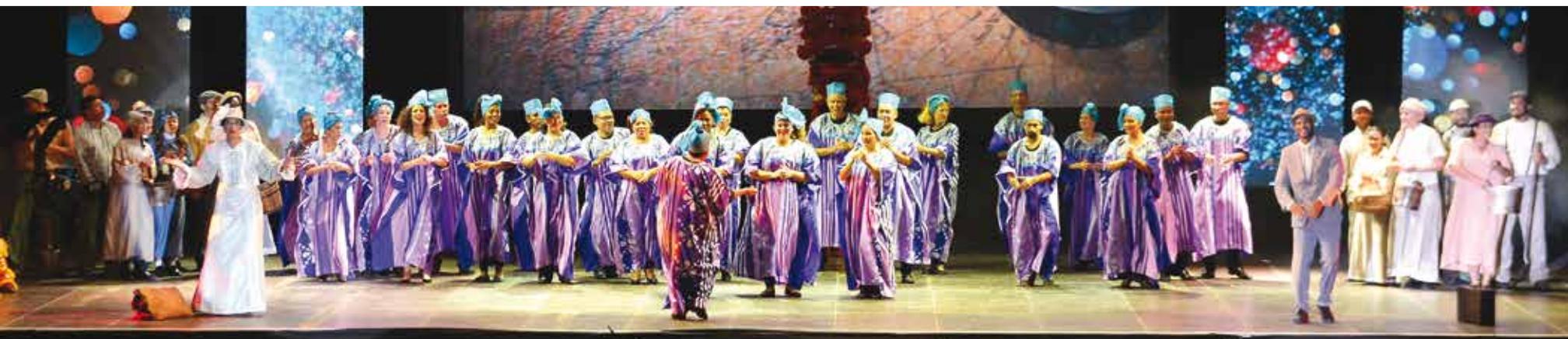
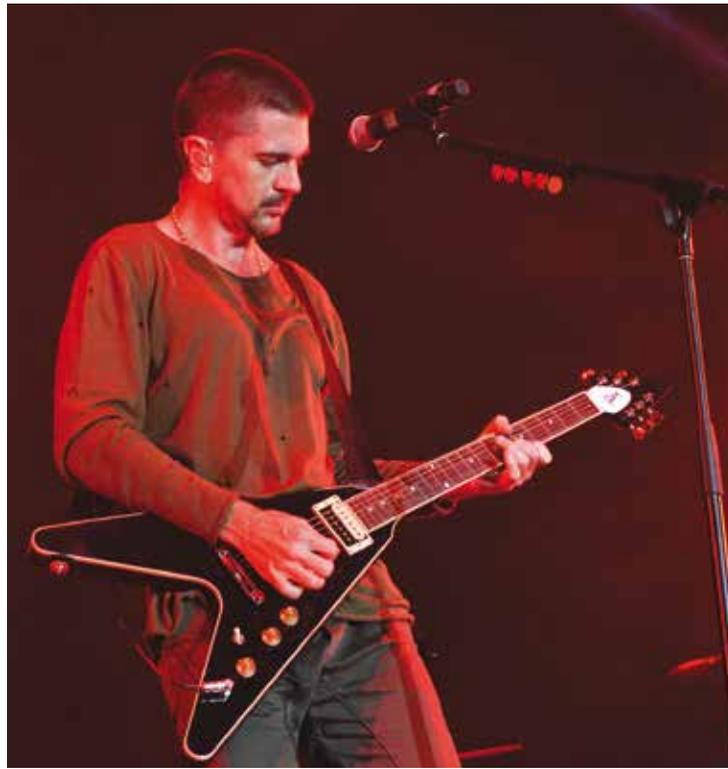
UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI

Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

Abierto de martes a domingo, 9:00 AM - 5:00 PM
Casco Antiguo, Plaza de la Independencia. 211-1649 / 50
www.museodelcanal.com



Un dx





¡Vive una
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:
www.visitcanaldepanama.com

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: visitcanaldepanama.com



CANAL DE PANAMÁ

MEMORIA HISTÓRICA

En el marco de los 40 años de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, **El Faro** trae un recuento mensual, en su nuevo espacio **Ventana**, con anécdotas sobre los acontecimientos que marcaron la recuperación de la entrega del Canal de Panamá.

LOS DETALLES PREVIOS AL ÉXITO

Cuando están por cumplirse 40 años de la celebración de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, son poco conocidos los miles de detalles y obstáculos que llevaron a su conclusión.

En Estados Unidos, durante los cruciales meses antes de la firma de los tratados Torrijos-Carter, el 7 de septiembre de 1977, los obstáculos para su aprobación eran colosales para un presidente que había realizado campaña política meses antes y que había expresando que no entregaría el Canal de Panamá a los panameños.

El candidato James Carter había prometido puntualmente que "... no abandonaría el control práctico de la Zona del Canal de Panamá en un futuro cercano". Lograda la presidencia de los Estados Unidos, su opinión y visión sobre el tema de la Zona y el Canal de Panamá dio un giro completo, influenciado por su vicepresidente Cyrus Vance y uno de sus más cercanos asesores: Sol Linowitz, quienes detallaron la importancia estratégica de un nuevo tratado con Panamá.

Linowitz fue nombrado por el presidente Carter como conegociador por parte de los Estados Unidos conjuntamente con el Embajador Ellsworth Bunker, quien había sido elegido para atender este tema por el presidente Richard Nixon, en 1973.

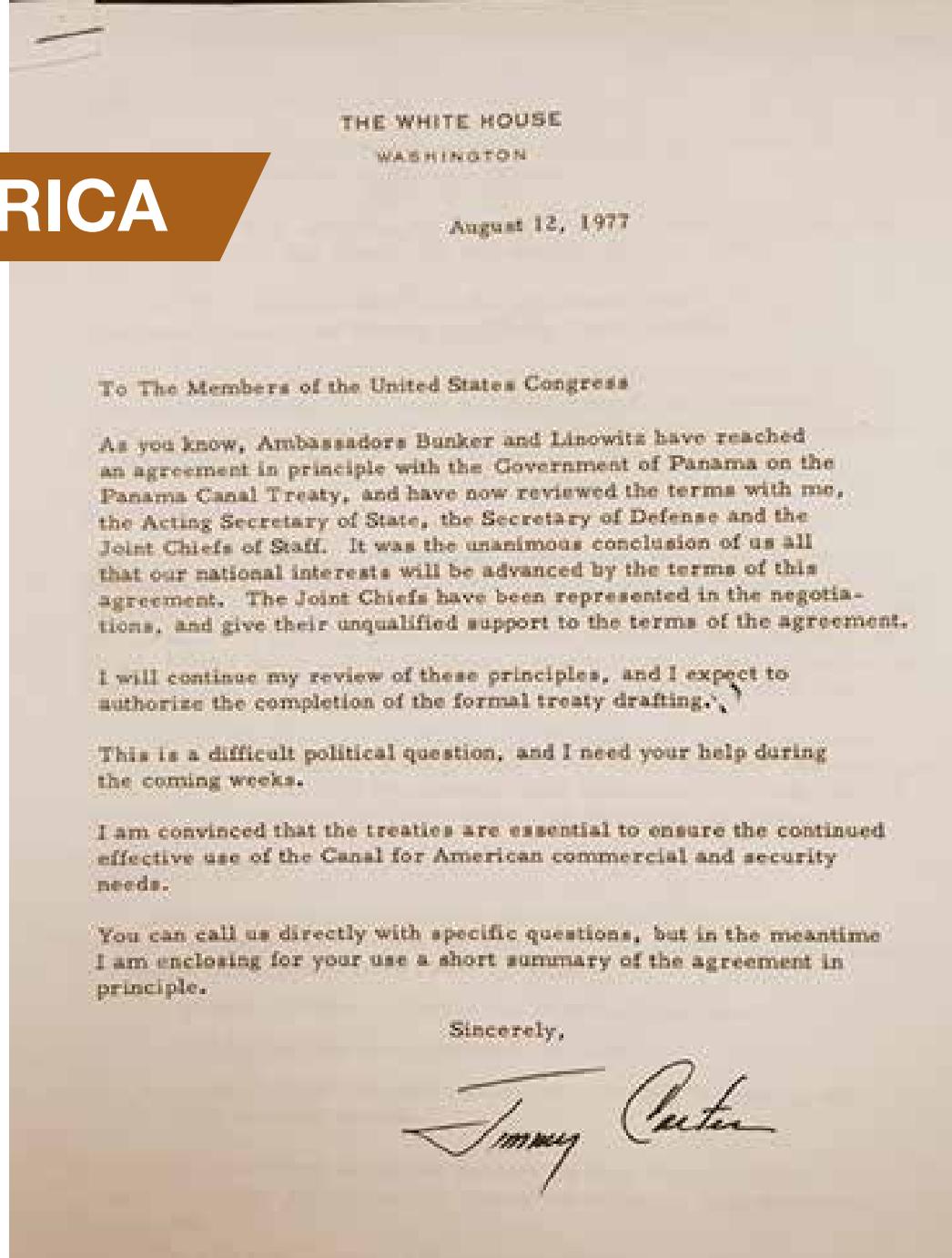


FOTO DE Jimmy Carter Presidential Library and Archives

Ya para mediados de 1977, previendo una dura batalla con el Congreso de su país para lograr la aprobación y ratificación de los nuevos acuerdos con Panamá, el presidente Carter dirige la nota adjunta a los miembros del Congreso, informando que los términos para un nuevo tratado gozaban del apoyo de la Junta de Jefes del Estado Mayor (Joint Chief of Staffs). "Estoy seguro...", dice el presidente Carter en la misiva: "... que los tratados son esenciales para asegurar el uso continuo y efectivo del Canal para las necesidades comerciales y de seguridad de Estados Unidos".

El patriótico papel del equipo negociador de Panamá y la constante presión del pueblo panameño mantenían la llama de la soberanía encendida por alcanzar el anhelado objetivo nacional. Antes de ser ratificado por el Congreso de los Estados Unidos, el nuevo gobierno del presidente Carter comprometería gran parte de su capital político por lograr la ratificación de los tratados.

SIN BAJAR LA GUARDIA FRENTE AL ZIKA

Aunque la alerta internacional sobre el virus del zika fue suspendida, las autoridades locales trabajan en crear conciencia en la población sobre la necesidad de eliminar criaderos. Un experto panameño y conocedor de las investigaciones sobre el temible virus habla sobre el tema.

Por Gabriel Murgas P.

Para diciembre del 2015, un grupo de panameños procedente de varias islas de Guna Yala, llegó simultáneamente a las instalaciones de salud de la región presentando fiebre, erupciones en la piel, dolor intenso en las articulaciones y conjuntivitis. Lo que parecían síntomas propios del dengue se descartaron, y fue cuando después de pruebas científicas, el Ministerio de Salud (Minsa) y el Instituto Gorgas confirmaron oficialmente que el temido virus del zika llegaba a Panamá.

Dentro de este grupo de expertos, estaba el doctor Néstor Sosa, quien es el encargado del Instituto Conmemorativo Gorgas. Este Instituto es el pionero en la región en materia de investigación de salud pública y enfermedades, y de la mano con el Minsa, detectaron y atendieron más de 550 casos de personas con el virus del zika para finales del 2016.

La importancia de este tema y la necesidad de crear conciencia, llevó a El Faro a conversar con el doctor Sosa al respecto.

¿Cuándo surgió el virus del zika?

Se cree que el virus del zika fue detectado en África en la década del cincuenta. El virus se fue extendiendo por ese continente y se estableció en Asia. Sobre cómo llegó a América, se postula que para antes del mundial de fútbol en el 2014, hubo una competencia de remo con participantes de la Polinesia, y justo para ese tiempo ya el virus había llegado a esa región.

En vista de que entre el 80 y 90 por ciento de los que porta el virus no presenta síntomas, es posible que algún portador del virus fue picado por un mosquito que adquirió el virus y luego éste picó a otra persona que no lo tenía y así sucesivamente. Así fue que empezó este agente multiplicador, pero en gran escala.



-¿Es la picadura del mosquito con el virus del zika la única fuente de transmisión?

-Se transmite principalmente por la picadura del mosquito de la especie Aedes que esté infectado con el virus del zika. También se transmite por transmisión sexual y de madre a hijo, sin embargo, por estar Panamá en el trópico y con la naturaleza que propicia la proliferación de mosquitos, se considera que la principal forma de transmisión es a través de las picadas del mosquito.

-¿Cuál es el estatus actual del virus?

-Se siguen reportando más casos de zika no solo en América, sino en el resto del mundo. En nuestro país, los casos han disminuido, debido a que estamos en la estación seca, pero debemos estar preparados para cuando regrese la temporada lluviosa.

-Se habla mucho de los mosquitos que transmiten el zika, el dengue y el chikungunya... ¿cuál es la diferencia entre ellos?



-La diferencia está en la genética, son diferentes virus y microorganismos. El cuadro clínico de los tres es similar, por ejemplo, los pacientes presentan erupciones en la piel, fiebre, dolor en los músculos y articulaciones, entre otros, pero en el caso del zika, el virus produce el problema de la microcefalia si la madre es infectada durante el embarazo.

Por otro lado, con el dengue, la consecuencia más grave podría ser la muerte en caso de que la persona padezca el hemorrágico. Así que si bien es cierto los síntomas son similares, hay

características propias de cada virus que solamente se pueden confirmar a través de pruebas de laboratorio.

-¿Se han reportado casos de hidrocefalia en Panamá?

-Sí los hay, pero estamos esperando si algún recién nacido presenta hidrocefalia en caso de que alguna madre embarazada haya sido víctima del virus con motivo de la última oleada de lluvia intensa que tuvimos en agosto del año pasado. Ojalá que no sea así, pero estamos alerta.

-¿En cuál región del país se registran la mayoría de los casos del virus del zika?

-Los afectados por el virus del chikungunya y zika se registran principalmente en regiones urbanas y capitales de provincias, así como zonas periféricas de la capital como Pacora, Las Garzas, entre otros. La principal razón es porque en las zonas de alta concentración urbana se puede presentar un mal almacenamiento del agua u otras irregularidades, como la mala recolección de la basura, que propicia los reservorios para los mosquitos.



-¿Cuáles han sido las acciones de la Organización Mundial de la Salud frente al zika?

-La alerta internacional se ha suspendido, las condiciones de la enfermedad del zika se han estabilizado en América, sin embargo, se está en la fase de análisis para determinar si el comportamiento epidemiológico llegó para quedarse como el caso del dengue, o si desaparece debido a que la población llegue a desarrollar inmunidad frente al virus.

En términos de acciones, la estrategia se dirige hacia el control del vector, y a fortalecer la educación en la ciudadanía en materia de prevención de reservorios para el mosquito. Además, el Ministerio de Salud esporádicamente hace roseados de insecticidas para reducir la presencia del mosquito.

-¿Y en el caso del Instituto Gorgas?

-Nosotros participamos en la fase de experimentación con los mosquitos transgénicos, a través de la bacteria Wolbachia. Esta bacteria puede detener el crecimiento del virus del zika y el dengue en los mosquitos, y esto, a su vez, impide que se transmita a la población. El Instituto Gorgas está en contacto con Colombia para hacer las pruebas pertinentes y determinar su efectividad.

Además, aquí en el Gorgas, tenemos varios equipos que se encargan del estudio del mosquito y del virus. Por ejemplo, hay un grupo de expertos que estudia la caracterización del virus del zika, dengue y chikungunya. Hay otro grupo que estudia la inmunología del ser humano frente al virus, para determinar la eficacia de las vacunas.



-¿Cuáles son las recomendaciones que debe seguir la ciudadanía para reducir la proliferación del mosquito?

-Asegurarse de que en los hogares no haya reservorios o receptáculos que acumulen agua. Aun cuando estamos en la estación seca, se debe hacer limpiezas

de nuestras viviendas y sus alrededores, porque los huevecillos del mosquito resisten la resecación y apenas cae agua o lluvia, nacen.

Un dato interesante es que el mosquito vuela en un rango de 100 a 200 metros, es decir, que si limpiamos nuestras casas, estamos eliminando la posibilidad de que el mosquito del zika, dengue o chikungunya nos afecte a nosotros o a nuestra familia.



EL CANAL Y SUS OBJETIVOS DE EFICIENCIA



El ingeniero Roberto Roy conoce el Canal de Panamá por dentro. Sabe de su compleja ingeniería y es testigo del crecimiento de esta estructura colosal cuya exitosa administración panameña ha permitido mayores aportes económicos para el país. Esta vez habla de sus retos y el nuevo camino que debe tomar, después de la ampliación.

Por Jovanka Guardia

Más de dos décadas vinculan al ingeniero Roberto Roy con el Canal de Panamá. Fue parte del antes, en manos norteamericanas y del ahora, en plena administración panameña, cuando la industria marítima exige nuevas perspectivas a esta ruta.

Es presidente de la Junta Directiva y desde ese cargo o incluso antes de llegar allí, venía analizado profundamente el futuro de la vía. Roy, junto a otros panameños y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (1996 – 1998), elaboró las recomendaciones para la modernización del Canal que concluyeron con el programa de ampliación.

Su emoción es visible cuando se le pregunta por los retos y la “era panameña” del Canal, pero al mismo tiempo habla claro sobre los pasos que ya se han dado. “Desde el año 2000, empezamos a pensar en serio en la ampliación del Canal. Una decisión difícil y arriesgada que de no haberla tomado, estaríamos ante una situación muy delicada”.

Al ingeniero mecánico, alumno distinguido de la Universidad Santa María La Antigua y más tarde, de Georgia Institute of Technology de los Estados Unidos, donde obtuvo la Maestría en Administración Industrial, le sobran razones para convencerse de ello. Asegura que en estos ocho meses de operación de las nuevas esclusas hemos recuperado bastante del mercado que habíamos perdido ante el Canal de Suez durante los últimos dos años.

El administrador Jorge L. Quijano coincide con Roy al detallar que “el impacto mundial del Canal ampliado ya es evidente. Hasta el momento, 10 servicios de línea neopanamax han sido redirigidos a la vía acuática reconociendo el valor de la ruta. Los puertos de la costa este de los Estados Unidos, por ejemplo, continúan invirtiendo en grandes mejoras de infraestructura para acomodar los buques más grandes y el volumen de mercancías facilitada por la ampliación”. En cuanto al tonelaje, el registro del 2016 fue de 330 millones de toneladas, reflejando un aumento cercano al 6.5%.

Roy reconoce que si nos referimos a la construcción del tercer juego de esclusas y todas sus etapas, especialmente el último año, sale a relucir un sabor “agridulce”, con situaciones difíciles que antecedieron al éxito, sin embargo, va más allá y aprovecha también para exaltar el trabajo de “tantas personas” que hicieron posible la obra, “... un juego de profesionales, empresas especialistas en inspección y una inspección de calidad, tanto del equipo de la ACP (Autoridad del Canal de Panamá) como de una compañía internacional”.

No duda que fue el gran esfuerzo de muchos trabajadores, en distintas áreas, lo que dio como resultado un Canal operando de forma eficiente, la mejor prueba para “desmentir” cualquier planteamiento negativo en torno a la ampliación o al Canal original.

Otro enfoque

¿Y después de la ampliación? El ingeniero Roy y la Junta Directiva mantienen contacto con los clientes y usuarios, por lo que no le es difícil mencionar el interés general del mercado en otras opciones para beneficio del Canal y por ende, de Panamá, sin dejar de lado “nuestro principal negocio que es pasar barcos”.

Lo importante, en palabras del presidente, es que “hemos convertido al Canal en un negocio corporativo como el de (Canal) Suez con objetivos de eficiencia...nuestro modelo lleva esa ventaja”.

La manera de fortalecer esta ruta interoceánica y su faceta ampliada, recién inaugurada, es abriéndole la puerta a una gama de alternativas, a “nuevos negocios perfectamente permitidos por la ley”.



En ese sentido, el Canal de Panamá ha identificado nueve áreas con gran potencial. Las cuatro primeras son las prioridades inmediatas:

1. **El Puerto Corozal.**
2. **Una terminal RoRo (roll on-roll off), es decir, para trasbordo de cargamento rodado como vehículos.**
3. **Parques logísticos.**
4. **Terminal de gas natural licuado (GNL).**
5. **Bunkering o suministro de combustible a los buques.**
6. **Generación de energía.**
7. **Operaciones de top-off o trasiego.**
8. **Reparación de buques**
9. **Poliductos**

Sobre el puerto, el ingeniero sostiene que tiene el propósito es satisfacer las necesidades de los navieros. “Esto debe planearse a largo plazo, como se hizo con la ampliación. Debemos planificar para el futuro... el puerto le dará otra dimensión al lado Pacífico de Panamá”.

Además, se trata de tener la capacidad suficiente para decirles “sí puedes venir y sí puedes usar nuestros muelles”. Al final, los otros puertos estarán obligados a “ponerse en las pilas para competir mejor y ofrecer un servicio más atractivo”.

Lo que viene a partir de ahora son retos que se irán superando uno a uno, explica Roy, porque “estamos claros de hacia dónde queremos ir”.



La futuróloga KD Adamson, CEO de la empresa Futurenautics, se especializa en el impacto de los nuevos paradigmas digitales, el crecimiento exponencial de las nuevas tecnologías, las megatendencias globales y el impacto de la mentalidad generacional en los negocios y la sociedad.

El artículo es un resumen de su presentación en el marco de la conferencia internacional Shipping 2030 que se realizó en Singapur, del 30 de noviembre al 1 de diciembre de 2016, donde líderes de innovación y profesionales del mundo marítimo discutieron los avances tecnológicos y nuevas tendencias para responder a las grandes preguntas sobre el futuro digital de la industria marítima.

“¿QUÉ VALOR TENDRÁ MI NEGOCIO CUANDO EL PODER DE LAS COMPUTADORAS SE CUADRUPLIQUE?”

La gente siente que los cambios ocurren a mayor velocidad y tiene razón. Tenemos una serie de megatendencias globales que están colisionando de frente con un puñado de tecnologías innovadoras que crecen a un ritmo exponencial. Para complicar las cosas, también tenemos nuevas cohortes generacionales que tienen actitudes profundamente diferentes de las anteriores. Ahora es fundamental comprender la diferencia entre el crecimiento lineal, al que estamos acostumbrados, y el crecimiento exponencial, que estamos experimentando.

Esto significa que ya no podemos predecir el futuro con base en el pasado. También significa que es probable que el mundo cambie más en los próximos 50 años que en los últimos siglos.



Este crecimiento va a tener implicaciones masivas para las empresas y el problema del transporte marítimo es que todavía está usando el pasado para predecir el futuro. La suposición de que si nos limitamos a permanecer estáticos la recuperación vendrá es un error peligroso. Hay una nueva “economía del mar” que tenemos que aceptar: el vínculo histórico entre el crecimiento del PIB mundial y los volúmenes de transporte se ha dissociado; tenemos una bomba de tiempo demográfica con una población envejecida que compra servicios en lugar de bienes y una generación más joven que se recuerda es la primera más pobre que la de sus padres. Además, los impactos tecnológicos como la impresión en 3D y el amanecer de la Cuarta Revolución Industrial, conllevan una notable alteración de los métodos, los volúmenes y los centros de fabricación.

Hay un nuevo escenario para los negocios que está convirtiendo los mercados verticales tradicionales en campos mucho más amplios, como lo demuestran las actividades de empresas digitales como Amazon, Uber, Facebook y Google. La conectividad y la movilidad se están fusionando y el transporte marítimo podría enfrentar competidores muy diferentes muy pronto.

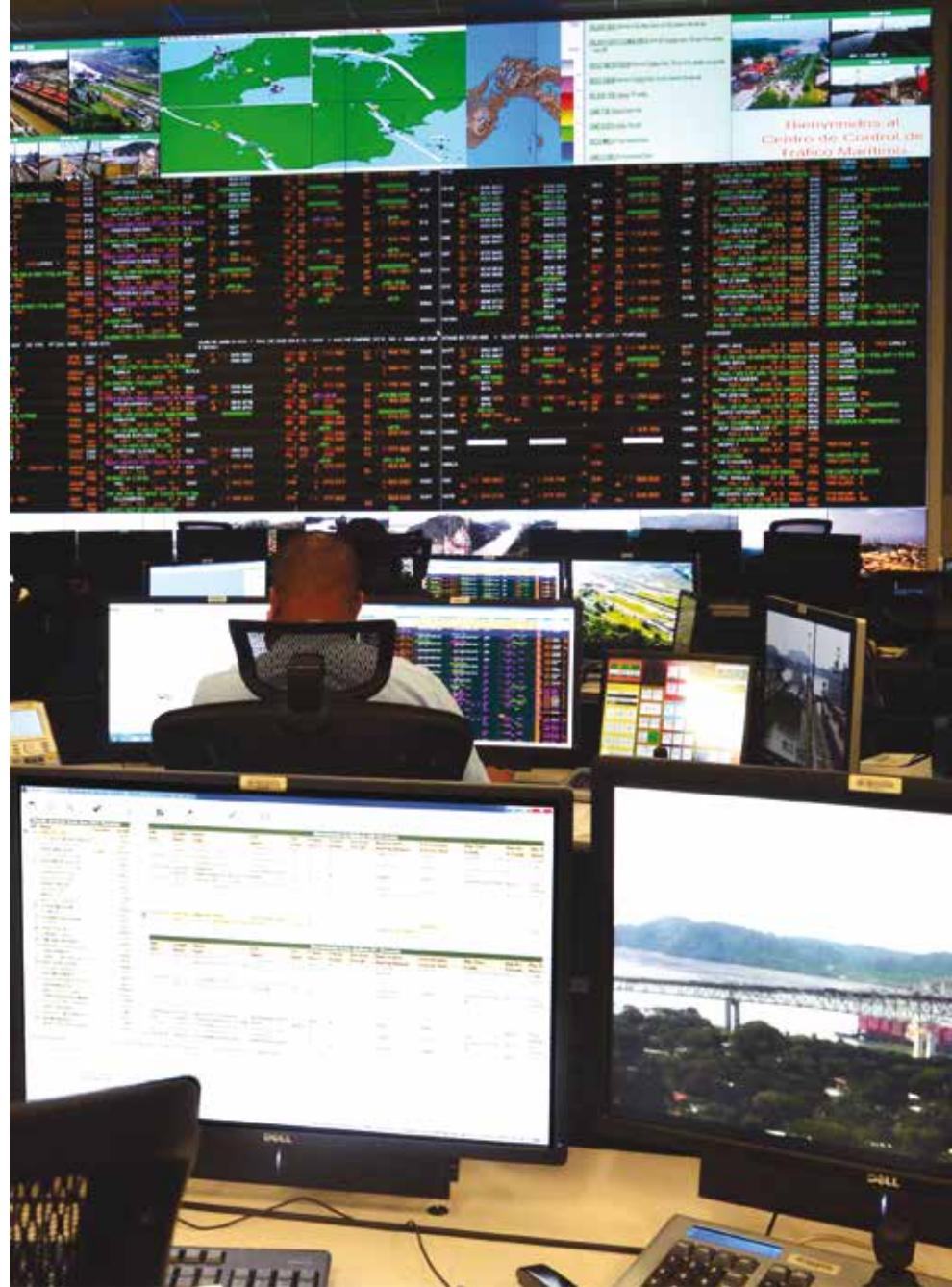
¿Así que el transporte marítimo solamente está haciendo cambios cosméticos en sus viejos buques? Para nada, pues las tecnologías que nos inquietan podemos usarlas a nuestro favor. Los sistemas de transporte inteligente son una parte integral de la cuarta revolución industrial; y es allí donde el transporte marítimo necesita estar en la jugada. Tenemos que convertirnos en un canal “Blue Logistics” (tendencias en logística de transporte del nuevo milenio), para



integrarnos perfectamente con nuestros clientes y proveedores y agregar valor real, en lugar de concentrarnos únicamente en reducir los costos.

Los vehículos autónomos son clave en este sistema de transporte inteligente lo que los hará fundamentales para el transporte marítimo. Tratar de evaluarlos en términos de los modelos empresariales de hoy significa no haber comprendido lo medular.

Pero más que distintos tipos de buques e hiperconectividad, el transporte marítimo necesita una visión digital para la industria; algo que cada empresa necesita, y que esencialmente redefina el transporte marítimo en la era digital. Sin embargo, necesitamos algo más que es muy importante: una gran meta formidable y audaz. Algo transformador y definitivo que atraerá a los mileniales y a la Generación Z, a quienes necesitamos desesperadamente. Y no basta con obtener una ganancia.



Comencemos con la siguiente pregunta: ¿qué valor aportará mi negocio cuando el poder de la computación se duplique, se cuadruplique o se multiplique por un factor de ocho? Porque eso es lo que estaremos enfrentando en la próxima década. Su respuesta a esa pregunta y la acción que tome como resultado determinarán, probablemente, la sobrevivencia de su compañía.

Traducción del original publicado en inglés

Splash 24/7

<http://splash247.com/value-will-business-bring-power-computing-quadruples/>

Realizan foro “Eficiencia financiera, todos somos finanzas”



Representantes de importantes compañías como Cable & Wireless Panamá, Copa Airlines y Dell Panamá se dieron cita recientemente en el foro titulado: “Eficiencia financiera, todos somos finanzas”, organizado por las vicepresidencias ejecutivas de Finanzas y Administración y Recursos Humanos del Canal de Panamá.

El encuentro sirvió para compartir sobre temas como “Los KPI y su rol como líderes”, “Innovación y mejora de procesos” y “Tecnología y velocidad del cambio”.

Durante el foro, Jorge L. Quijano, administrador de la Autoridad del Canal de Panamá destacó la importancia de la eficiencia y la calidad de servicio que se logra, entre otras formas, “rompiendo moldes obsoletos, promoviendo el cambio hacia prácticas óptimas, saliendo de la zona de confort y atreviéndose a mejorar”.

¡ Descarga ya !

la App Canal de Panamá
disponible en iOS y Android

Conoce lo último de la vía interoceánica y el Canal Ampliado.

Recorre el circuito turístico del Canal de Panamá con información de los Centros de Visitantes de Agua Clara y Miraflores.

Descubre el nivel de los lagos Alhajuela y Gatún diariamente, la tabla de mareas, cámaras web y el popular radar meteorológico.

*Esta historia es tuya y la hemos
construido juntos.*



Descarga la app **Canal de Panamá**



Descarga la nueva app **Canal de Panamá 2.0**



#CanalAmpliado
canalampliado.com



CANAL DE PANAMÁ



Tu ventana al Canal de Panamá

En tu Canal TV disfrutarás de lo que juntos hacemos por el desarrollo sostenible, por nuestra historia y nuestra cultura. También vivirás cada momento de la gran hazaña que juntos construimos:
el #CanalAmpliado.

Disponible en:



Canal 26

Canal 26

Televisión digital abierta
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



Cable Onda

Canal 126 y
HD 1026



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO

