

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



FUERZA CANALERA

El gran valor del recurso humano

34^{to} CONGRESO MUNDIAL PIANC



PANAMÁ 2018 7 - 11 de mayo



Conectando los Centros Marítimos Globalmente

Expositores de Clase Mundial: investigadores y líderes de proyectos relevantes en las áreas de navegación, dragado, logística e infraestructura, puertos, marinas y medio ambiente se reunirán en Panamá para compartir sus experiencias.

Sede del Evento: Hotel Riu Plaza, Ciudad de Panamá.

Idioma: interpretación simultánea inglés - español.

Ejes Temáticos

- Dragado
- Logística e infraestructura
- Marinas
- Medio Ambiente
- Navegación interior
- Puertos

Actividades Principales

- Conferencias plenarias
- Cinco salas de conferencias simultáneas
- Cursos pre-congreso
- Área de exhibición comercial
- Eventos de jóvenes profesionales
- Giras técnicas
- Eventos sociales

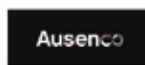


Giras técnicas:

- Gira técnica al Pacífico: tránsito parcial a través de las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel, observación de las obras de dragado en el Canal y visita al puerto deportivo de Amador.
- Gira técnica al Atlántico: esclusas de Agua Clara y Gatún.
- Gira técnica a la Isla Barro Colorado del Instituto de Investigación Tropical Smithsonian.

¡INSCRÍBETE YA!

PATROCINADORES Y AEROLÍNEAS OFICIALES



Para mayor información:

www.pianc2018.com • congress2018@pancanal.com • Tel.: +507 272 - 2900/2929



@pianc2018panama



/pianc2018panama



CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Enero 2018 - No.115

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

Vicente Barletta
Gerente de Comunicación

Jovanka Guardia
Editora

Gabriel Murgas Patiño
Redactor

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel E. Julio G.

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

En esta edición:

- 5-6-7 **historia** Los faros: la historia de una señalización.
- 8 **punte** El Nictibio.
- 9-10-11 **compás** Japón, la tierra del Sol Naciente.
- 12 **ventana** En Números.
- 17-18-19 **actualidad** Llegó el Verano del Canal 2018.
- 20-21 **central** México, mayor importador de gas natural del Canal de Panamá.
- 22-23 **enfoque** Los beneficios del trabajo interinstitucional.
- 24-25 **perspectiva** Los mártires de 1964: inspiradores de los Tratados.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

MÁS CERCA DE LOS DUEÑOS

El 2018 inicia con un Canal más cerca de sus únicos dueños: los panameños, y comprometido con mantener la competitividad. ¿Cómo lograrlo? A los retos superados el año anterior se suman nuevos desafíos que exigen trabajo en equipo y planificación, sin dejar de lado el ingenio.

Es que el nuestro, es un Canal en evolución. Es una ruta que se renueva cada día porque comprende que el negocio marítimo no da espacio al letargo.

Y de muchas formas se intenta transmitir ese mensaje de orgullo que las generaciones que nos precedieron dejaron como legado. Precisamente una de ellas se realiza este mes con la actividad familiar “Verano del Canal 2018”, que viene recorriendo 17 localidades en el interior del país, desde Changuinola, en Bocas Toro, hasta Metetí, en Darién.

El Canal de todos y su reconocimiento internacional es la prueba de que la lucha escenificada aquel 9 de enero de 1964 no fue en vano. Son los mártires de esa época quienes inspiraron los Tratados que nos devolvieron este bien tanpreciado, como se cuenta en esta edición de **El Faro**.

Nuestro Canal de Panamá es historia, es recurso humano valioso, es ingenio y es, más allá de ello, la prueba tangible de que no hay límites cuando de triunfar se trata.

LOS FAROS: LA HISTORIA DE UNA SEÑALIZACIÓN

La vía acuática es símbolo de ingenio humano y de historia. Estas características le exigen mantenerse como una ruta segura para el tránsito marítimo.

Por Orlando Acosta

La referencia histórica cuenta que en la isla de *Pharos*, entre los años 285 y 247 a. C., frente a la ciudad de Alejandría de Egipto, se levantó una torre de 134 metros construida por Sóstrato de Cnido (arquitecto e ingeniero del periodo helenístico, siglo III a. C.).

El Faro de Alejandría, levantado por orden de Claudio Ptolomeo, sirvió como referencia del puerto de la ciudad. En la cima de la torre se encendía una hoguera nocturna que marcaba la posición de la ciudad a quienes navegaban sobre el delta del río Nilo. La estructura octagonal coronaba con un gran espejo que el en día reflejaba la luz del sol. Durante la noche, el destello de luz se podía ver una distancia de más de 50 kilómetros desde la isla de *Pharos*, cuya voz dio origen a la palabra faro.



Faro ubicado a orillas de la carretera de Borinquen, en las riberas del Canal.

Destruída por un devastador terremoto a principios de siglo XIV, a esta estructura se le conoció posteriormente como El Gran Faro de Alejandría y considerada entonces, por la referencia histórica, como una de las siete maravillas del mundo antiguo.

El Canal de Panamá, al igual que en la antigua Alejandría, utiliza como ayuda a la navegación de buques varios dispositivos y estructuras que facilitan el paso de las naves por el cauce. La unidad de Señalización Marítima del Canal es responsable del mantenimiento de todas las boyas iluminadas, torres de enfilamiento, balizas y faros. El objetivo final es facilitar el tránsito seguro y expedito por aguas del Canal y hacer de esta ruta, una de las vías acuáticas mejor señalizadas del mundo.

Su ubicación

A lo largo de las áreas adyacentes al cauce de navegación e insertos entre el paisaje urbano y propio del mismo Canal, se observa una serie de faros que cuentan una historia en la operación de la vía. Estas estructuras están vinculadas a la función de informar a los pilotos del Canal, el camino de agua seguro para hacer transitar los buques.

El Canal construyó para la operación y la señalización del cauce un número de 35 faros, algunos de los cuales todavía funcionan. La ampliación del Canal, con las nuevas esclusas de Cocolí y Agua Clara, y junto con la profundización del cauce del Canal, modifica la operatividad de algunos de los faros en el Canal.

El primer faro que asiste a la navegación de buques por el Canal es el de Isla Grande, el cual desde el año 1894, cuyo lente Fresnel se exhibe en el vestíbulo del Museo del Canal, guía a los barcos en la aproximación atlántica del Canal, junto con su par ubicado en Punta Toro (1893). Ambos guían a las naves que se aproximan por el noreste al Canal.



Faro ubicado en Gatún, Colón.

En el sector atlántico de Gatún se encuentran activos tres faros (30 metros, 48 metros y 27 metros respectivamente) desde el año 1914. Estos tres faros indican a la tripulación de las naves la información para la aproximación a las esclusas de Gatún.

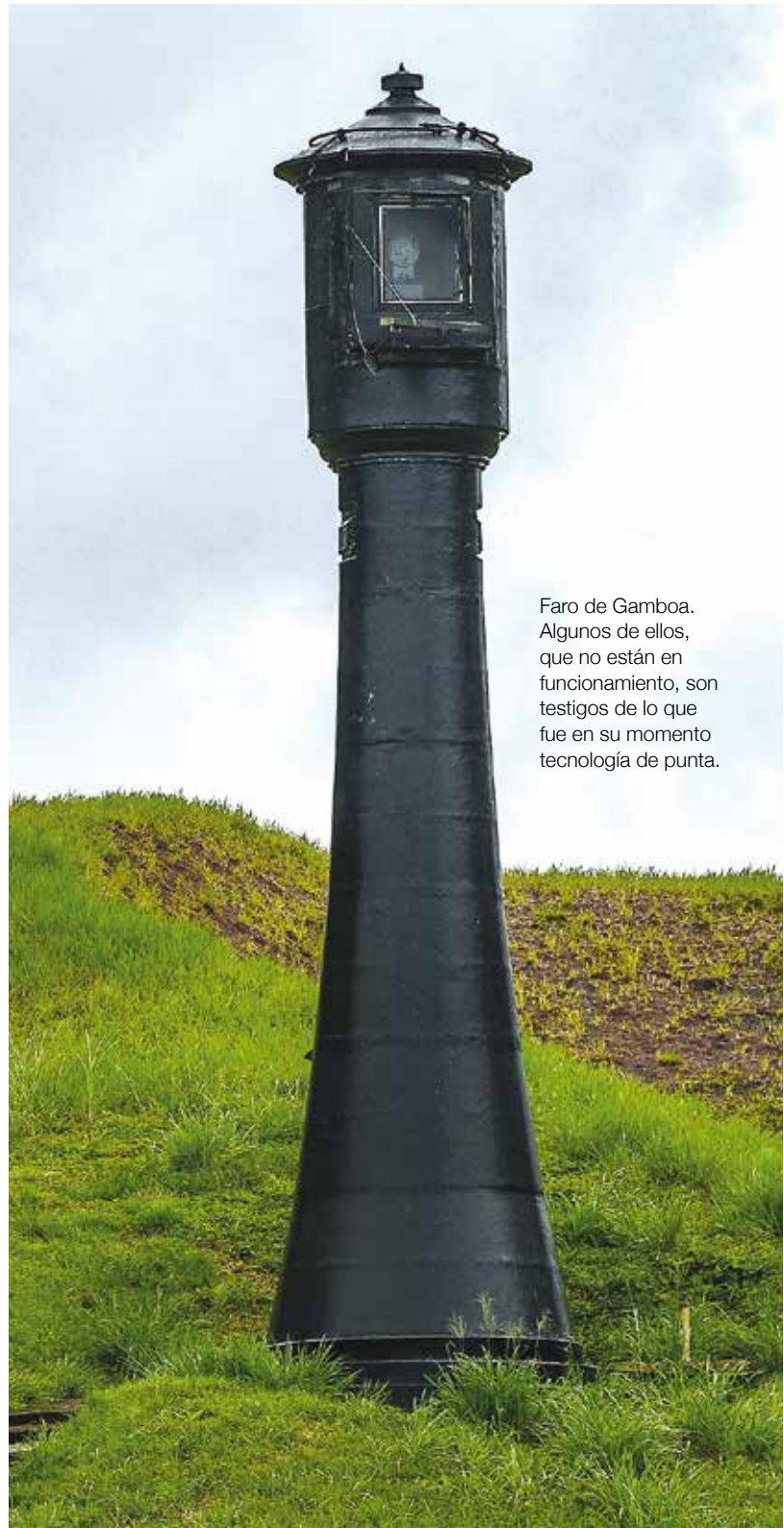
En el sector de Peña Blanca funcionan desde 1914 otras cuatro estructuras que cumplen con la misma función de navegación por el cauce del Canal. Activos en el sector de Tabernilla y San Pablo funcionan otra serie de faros, al igual que en Buena Vista.

Por otro lado, en Gamboa, se encuentra inactivo y pintado de negro otro faro que puede ser visto justo cuando se atraviesa el actual puente a la comunidad del mismo nombre. Uno de los faros que acapara la atención de los visitantes del Canal es el que se encuentra en el sector de Miraflores, cuya altura es 30 pies y que asiste a los barcos en la aproximación desde el pacífica a las esclusas del mismo nombre.

Para la señalización en la entrada pacífica del Canal se encuentran activos tres faros. Uno de los más grandes alcanza 95 pies y se encuentra inactivo y pintado de negro, junto a la carretera Borinquen. En Balboa opera un solo faro que también orienta a los barcos en la aproximación pacífica al Canal de Panamá.

La historia de estas enormes estructuras no se agota en el Canal de Panamá. Los de isla Bona, archipiélago de Las Perlas, en Iguana y Punta Mala, en Azuero, son parte de la saga de los faros y de la historia del gran Faro de Alejandría que desde la antigüedad y en ausencia, sigue sirviendo a la navegación mundial.

En el Canal de Panamá son los faros un mundo fascinante en la historia de la navegación para todos los barcos que desde el siglo pasado han surcado y seguirán surcando sus aguas. Conoce su luz centellante, herencia por descubrir, encantar y disfrutar.



Faro de Gamboa. Algunos de ellos, que no están en funcionamiento, son testigos de lo que fue en su momento tecnología de punta.



EL NICTIBIO

Por Victor Young

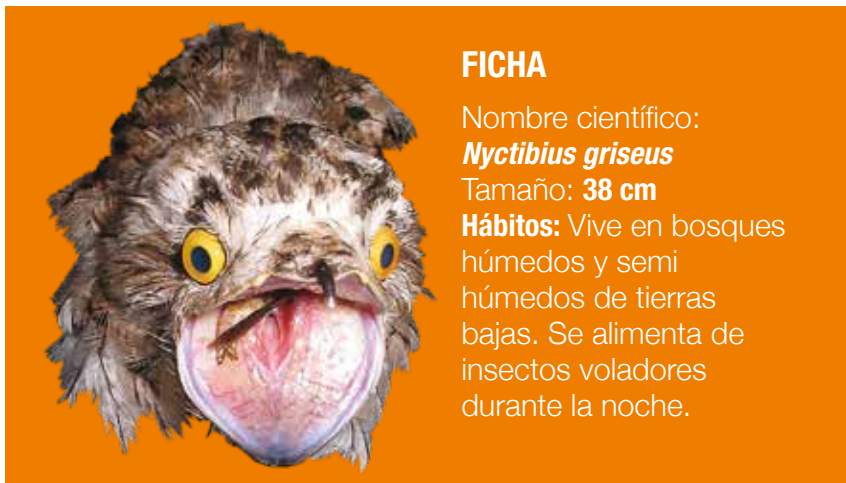
El evasivo Nictibio parece un búho pero no lo es. Forma parte de la galería de criaturas con vida secreta y presencia anónima que nutre el catálogo de biodiversidad de los bosques canaleros.

Es un ave nocturna de aspecto caricaturesco, tiene grandes ojos letárgicos y enorme boca tipo marioneta. Durante el día se posa casi inmóvil en un árbol y logra hacerse invisible puesto que adquiere el aspecto de un tronco. Su desproljo plumaje reproduce a exactitud la coloración y textura de la corteza de los árboles, lo que le ayuda a esconderse de sus depredadores.

Es difícil verlo durante el día, por el contrario, su melancólico canto revela su presencia al anochecer (Para escuchar su canto buscar por su nombre científico en: <http://www.xeno-canto.org/>).

Se encuentra al este de la provincia de Panamá, Cerro Azul, Darién, áreas boscosas del sector Atlántico y Pacífico del Canal. Es muy probable que su rango se extienda al oeste mucho más allá de la cuenca del Canal.

Raro y sigiloso, el Nictibio es una especie poco conocida entre la lista de más de mil especies de aves registradas en nuestro país. En momentos en que se reporta una tendencia a la disminución de su población debido a la pérdida del hábitat, los bosques canaleros brindan santuario y protección a esta y muchas otras especies desconocidas de la exuberante selva neotropical.



FICHA

Nombre científico:

Nyctibius griseus

Tamaño: **38 cm**

Hábitos: Vive en bosques húmedos y semi húmedos de tierras bajas. Se alimenta de insectos voladores durante la noche.



Como parte de una serie de entrevistas a los embajadores de los cinco países que corresponden a los principales usuarios del Canal, El Faro entrevistó al embajador de Japón en Panamá.

JAPÓN, LA TIERRA DEL SOL NACIENTE

Por Gabriel Murgas Patiño

Si existe una nación llena de cultura y tradición milenaria complementada con tecnología de punta, esa es Japón. Este país, ubicado entre el Océano Pacífico y el Mar de Japón, está conformado por cuatro islas principales y por otras 6,848 islas menores adyacentes.

Literalmente, Japón significa “el origen del sol”, y es que desde su fundación como nación soberana no ha parado de brillar. Con un excelente sistema educativo y una pujante economía, Japón se ha dado a conocer mundialmente como un país altamente competitivo, lo que también lo ha llevado a ser el cuarto mayor usuario del Canal de Panamá.

En esta en esta ocasión se habló con el embajador de Japón en Panamá, Yoshihisa Endo, a fin de conocer sus impresiones del desarrollo comercial de su país y la relación con la vía interoceánica.



El embajador Endo también ha ocupado puestos diplomáticos de relevancia, tales como secretario de Japón ante la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), así como Consejero de Asuntos Exteriores. Tiene más de 30 años en el servicio diplomático.



El puerto de Tokyo muestra la creciente actividad portuaria y logística de la región.

1. Japón es la tercera economía más grande del mundo. ¿A qué lo atribuye?

Se puede considerar a nuestro país líder en muchas áreas industriales. Posee varias empresas reconocidas mundialmente como en la producción de automóviles, artículos electrónicos, la construcción naval, la producción de acero y de otras materias primas industriales. Detrás de este crecimiento son destacables la innovación tecnológica constante, así como la introducción de la robótica, la del sistema “Kaizen”, que busca el aumento de la eficiencia y el control de calidad, los flexibles ajustes de la estructura industrial, que hacen posible lidiar con las tareas de cada época como la contaminación medioambiental y la necesidad de ahorrar energía. A esto se añade la fuerza laboral de alta calidad, y las políticas con acciones adecuadas del gobierno. Igualmente, consideramos importante impulsar la alianza económica de alto nivel e inclusiva con otros países, fortaleciendo un sistema multilateral de libre comercio.

2. Japón es el cuarto usuario del Canal de Panamá. ¿Cómo la vía les ha ayudado a posicionarse mundialmente?

Desde la apertura del Canal ampliado, empresas japonesas están aumentando cada vez más las exportaciones de

productos de alta tecnología y las importaciones de toda clase de recursos naturales. Los barcos que transportan cargas comerciales entre Japón y la costa este de América del Norte, que antes solían pasar por el Cabo de Buena Esperanza de África o por el extremo sur de Suramérica, han comenzado a pasar por el Canal ampliado, lo que ha llevado a la reducción de los periodos y los costos de transporte.

Esto a su vez ha permitido que el comercio de Japón tenga una mayor competitividad y que las importaciones tengan un menor costo. El Canal de Panamá constituye un patrimonio de escala mundial que sustenta nuestra vida y en ese sentido queremos expresar nuestro respeto a Panamá, que por más de 100 años ha operado el Canal con seguridad y estabilidad.

3. ¿Cuál ha sido el compromiso de Japón para mantenerse a la vanguardia en el desarrollo de los sistemas de transportes, específicamente, terminales portuarias?

En el país hay 128 puertos que son importantes para el comercio internacional y que sustentan las actividades económicas locales y la industria manufacturera de Japón. Entre esos puertos importantes de Japón, los de Tokio, Yokohama, Kawasaki, Osaka y Kobe son considerados de importancia estratégica para el país.



El puerto de Yokohama es el principal de Japón y es una muestra perfecta de la integración de la ciudad con la actividad portuaria.

Las empresas operarias de estos puertos reciben incentivos por parte del gobierno para mejorar su infraestructura e introducir experimentalmente equipos o sistemas de mayor novedad. Además, como se ha visto en las áreas aledañas al Canal de Panamá, en las zonas próximas a los puertos de Japón también se está intentando establecer nueva infraestructura logística como bodegas que tienen funciones de redistribución y de reprocesamiento para dar un valor agregado a los bienes recibidos. Hay otras necesidades de ampliar el manejo de productos frescos y responder al aumento de las cargas. Para ello, seguiremos trabajando para mejorar la calidad logística.

4. También el consumo de gas natural licuado (GNL) procedente de la costa este de Estados Unidos está en aumento. Coméntenos las razones.

Japón dependía mayormente de la importación del gas natural licuado (GNL), de las rutas del Medio Oriente, de Australia y del Sureste de Asia, lo cual implicaba que existían riesgos geopolíticos. Ahora, debido a la revolución del gas de esquisto en la costa este de Estados Unidos, se avanza cada vez más en la producción del mismo y las compañías de electricidad y empresas comerciales japonesas participan en ella. Japón es el mayor importador del GNL del mundo para la producción de electricidad y para el uso urbano.

Sin embargo, existen ciertas restricciones impuestas al GNL importado desde el Sureste de Asia y el Medio Oriente en cuanto a la cantidad que se puede importar y a los lugares para descargar. Por otro lado, al importar el GNL de Estados Unidos se puede elegir puertos libremente para descargarlo e incluso revenderlo si hay excedente. Japón debe aprovechar esta oportunidad provista por Estados Unidos y flexibilizar las reglas sobre la importación del GNL de manera que se disminuyan los costos de la misma. Por esta razón, sería necesario dar un mayor uso al Canal ampliado para acelerar la adquisición de esta energía. Tanto la disminución de los costos para el transporte como la obtención de la nueva ruta por la ampliación del Canal son de mucha envergadura desde el punto de vista de la seguridad energética de nuestro país, por lo que se espera que aumente en el futuro la importación del GNL proveniente de la costa este de Estados Unidos.





OPERACIÓN. Un Canal que está abierto al mundo 24 horas y un equipo humano que se esfuerza por ofrecer el mejor servicio para satisfacción de los clientes y beneficio de Panamá.



EN
NÚMEROS

REDES
SOCIALES
(SEGUIDORES)



294,022
Twitter español



293,782
Facebook



122,874
Instagram



Aprende el trabajo de Pasacables del Canal de Panamá

PANAMÁ CRECE MARÍTIMO

Te invitamos a participar en el Programa de Capacitación en Labores Técnicas Críticas de apoyo al Tránsito de Buques (Panamá Crece Marítimo) el cual te permitirá adquirir competencias teóricas y prácticas de marinería avanzada para la ocupación de Pasacables en la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Los participantes que culminen satisfactoriamente este programa podrán competir por oportunidades de empleo temporal o permanente en puestos de Pasacables, de acuerdo a las necesidades de la ACP.

Requisitos para participar:

- Ser panameño.
- Haberse graduado de bachiller entre los años 2013 al 2017.
- Tener un promedio mínimo de 3.5 (promedio del último año de bachiller).

Duración: Dieciocho (18) semanas aproximadamente.

Horario:

- Capacitación teórica - horario diurno.
- Capacitación práctica - turno rotativo (diurno o nocturno).

Inscripción:

Enviar vía correo electrónico: acp-panamacrece@pancanal.com los siguientes documentos:

- Copia de cédula
- Copia del diploma de bachiller
- Copia de los créditos de bachiller
- Información de contacto: Número de teléfono/celular, o correo electrónico.

Una vez verificados sus documentos se asignarán los cupos para las pruebas en orden descendente de índice académico. Las pruebas se harán presencialmente, y el día de su cita deberá presentar los siguientes documentos en original: Cédula, diploma y créditos de bachiller.

Apoyo económico: Los beneficiarios recibirán B/.500.00 mensuales para sus gastos de alimentación y transporte.

Nota: Los candidatos seleccionados podrán ser asignados al área Atlántica (Colón, Gatún y sus alrededores) o del Pacífico (Balboa, Miraflores, Pedro Miguel, Altos de Jesús, entre otras áreas).

Fecha de cierre: de esta convocatoria es el 30 de enero de 2018 y se recibirán documentos hasta este día.

De requerir alguna otra información puede llamar al 272-8884, escribir al WhatsApp 6345-8175, al correo electrónico: acp-panamacrece@pancanal.com o acercarse a los infocentros de la ACP más cercanos a su residencia.



La gente del Canal, su

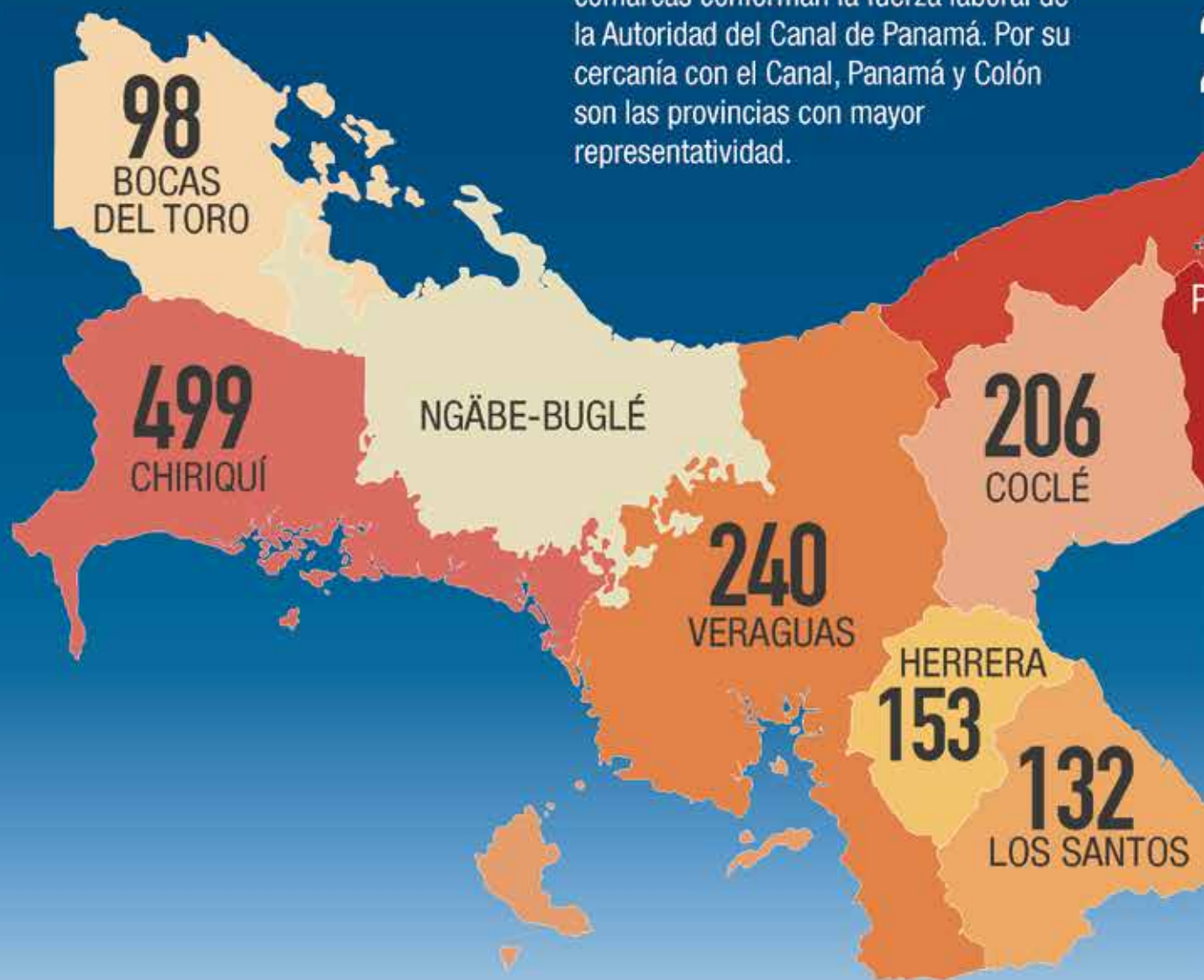
El éxito del Canal de Panamá se debe a su capital humano. Personas de todas partes del país trabajan día a día, hombro a hombro, para asegurar la eficiencia de una de las organizaciones más importantes del mundo.

En el Canal prima la igualdad de oportunidades, la diversidad y la equidad de género, lo que facilita el desempeño y la productividad a través de un Sistema de Mérito basado en la excelencia, capacidad y competitividad de sus más de 10 mil colaboradores.

Una empresa comprometida con el desarrollo profesional y el crecimiento de Panamá.

TRABAJADORES POR LUGAR DE NACIMIENTO

Panameños de todas las provincias y comarcas conforman la fuerza laboral de la Autoridad del Canal de Panamá. Por su cercanía con el Canal, Panamá y Colón son las provincias con mayor representatividad.



recurso más valioso

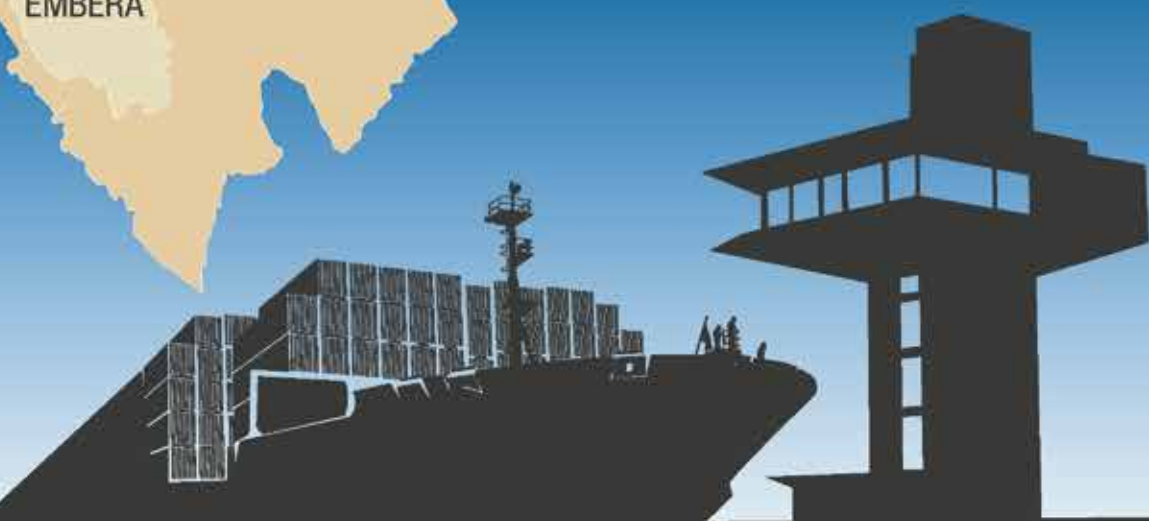
1,204  8,517  **9,721**
FUERZA LABORAL



5,985 TRABAJADORES MANUALES
artesanos calificados, trabajadores y ayudantes

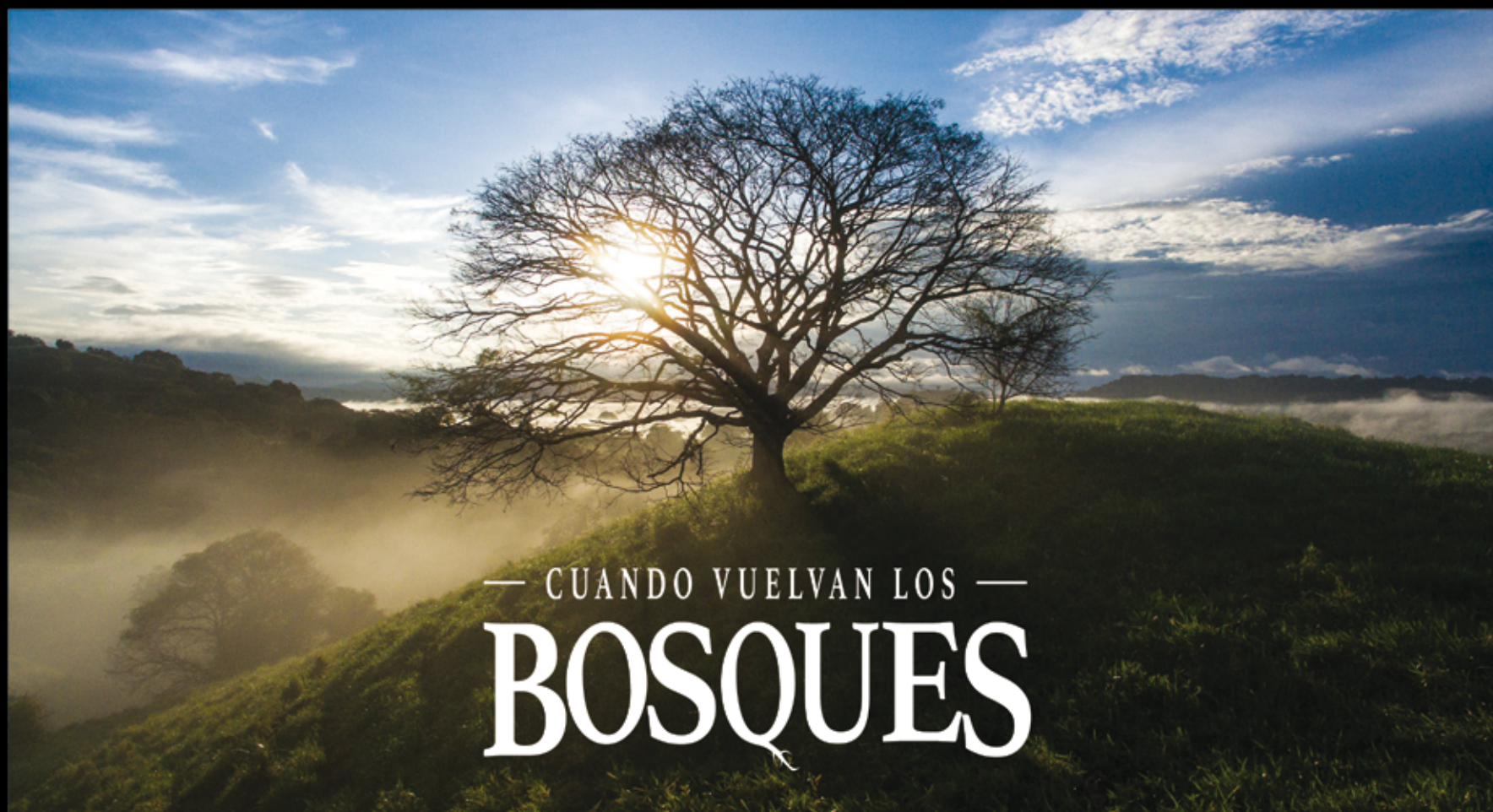
2,842 PROFESIONALES Y ADMINISTRATIVOS

894 PERSONAL ESPECIALIZADO
prácticos, capitanes de remolcador, oficiales de máquina



CONSERVAR EL AGUA ES RETO DE TODOS

EL CANAL DE PANAMÁ TE INVITA A SINTONIZAR EL DOCUMENTAL



— CUANDO VUELVAN LOS — **BOSQUES**

UNA PRODUCCIÓN DE

Fundación
Albatros Media

M
VERTICAL MEDIA

NO TE LO PIERDAS EN HORARIOS ROTATIVOS POR CANAL TV.


Canal tv

CABLE ONDA
CANAL 126 / 1026 (HD)

+ TV DIGITAL
CANAL 26

    micanaldepanama.com

 **CANAL DE PANAMÁ**



Changuinola, Bocas del Toro.

LLEGÓ EL VERANO DEL CANAL 2018

El “Verano Canal de Panamá 2018” inició el 11 de enero con una gira a todo el país, que se extenderá hasta el 30 de este mes, visitando 17 puntos de la geografía nacional que incluyen desde Changuinola, en Bocas del Toro, hasta Metetí, en Darién.

Mientras tanto, en la capital, las escalinatas del Edificio de la Administración del Canal vuelven a convertirse, por decimosexta temporada consecutiva, en las graderías desde donde el público disfrutará de tres días de cine, bailes folclóricos y mucha música.

Las presentaciones inician el jueves 25 de enero, a partir de las 7:30 p.m. con una Noche de Cine, con el documental “Cuando vuelvan los bosques”, y la película familiar “La Bella y la Bestia”.

El público podrá disfrutar del documental “Cuando vuelvan los Bosques”; coproducido por Vertical Media y Fundación Albatros Media, que narra la historia del impacto de la deforestación en importantes áreas boscosas de nuestro país, y a la vez ofrece una voz de esperanza de que aún estamos a tiempo de retrotraer esta situación.

Mientras que “La Bella y la Bestia”, estrenada en 2017 y protagonizada por Emma Watson y Dan Stevens, es una fantasía musical que comprende una historia universal para toda la familia.



Santiago, Veraguas.



Posteriormente el viernes 26 de enero, también desde las 7:30 de la noche, el escenario dará paso a una gala folclórica a cargo del Conjunto Folclórico del Canal de Panamá.

Posteriormente el viernes 26 de enero, también desde las 7:30 de la noche, el escenario dará paso a una gala folclórica a cargo del Conjunto Folclórico del Canal de Panamá.

Con más de 40 integrantes y una trayectoria de 25 años de éxitos, el conjunto folclórico presentará un recorrido por las diversas danzas típicas nacionales, donde se resaltarán el folclore de cada región del país para deleite de toda la familia.

El sábado las actividades empiezan desde las 4:00 p.m. con una lista de artistas nacionales de calidad internacional como DJ Sara Castro, Makano, Flex, los hermanos Sandoval y los Gaitanes.

La noche del sábado culmina con la presentación del músico y compositor Carlos Vives, cuya laureada trayectoria abarca múltiples éxitos musicales como “La Bicicleta” y “Robarte un beso”.

Para comodidad de los asistentes, MiBus tendrá disponible una ruta especial desde la Terminal de Albrook hasta Edificio de la Administración del Canal, y de vuelta, en el siguiente horario:

Jueves 25 y viernes 26 de enero: de 4:00 p.m. a 11:00 p.m.

Sábado 27 de enero: de 12:00 mediodía hasta las 01:00 a.m.



Calobre, Veraguas.



De igual forma, el día sábado el Metro de Panamá ofrecerá su servicio hasta la medianoche, todas estas medidas previamente coordinadas para buscar la facilidad logística de transportar a las personas que esperan disfrutar de este espectáculo.

Adicionalmente, para garantizar la seguridad de los asistentes se cuenta con el apoyo de la Policía Nacional, los Bomberos, el Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC) y la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

Por tratarse de un evento de carácter familiar y para su mayor seguridad, como todos los años, no estará permitido el consumo de bebidas alcohólicas, ni el ingreso con hieleras o armas.



Artistas nacionales invitados al Verano del Canal 2018.

Cabe destacar que este año el Verano del Canal cuenta con el apoyo de la Autoridad de Turismo de Panamá, que se suma para darle un carácter más internacional, promoviendo nuestra marca país a través de esta importante cita.

En las provincias

El Verano del Canal inició con una gira llevando las noches de cine al aire libre a distintos puntos de la geografía panameña. El 11 de enero esta actividad reunió a unas mil personas en los estacionamientos de Plaza Changuinola, en Bocas del Toro y abarcó a otras 900 entre las ciudades de David y Bugaba, en la provincia de Chiriquí.

La gira, que incluyó en algunos puntos al autobús informativo del Canal de Panamá, llegó a Ocú, Santiago de Veraguas, Calobre, La Mesa, Monagrillo, Tonosí, La Villa de Los Santos, Las Tablas, La Pintada, Penonomé y Capira; y se espera que hasta finales de este mes recorra Escobal, en Colón, Chepo en Panamá Este y Metetí, en Darién.

El esfuerzo para poner en marcha el Verano Canal de Panamá involucra a cientos de colaboradores así como contratistas y subcontratistas que tuvieron a su cargo la instalación de los equipos y la tecnología que hizo posible el sonido, las luces y las imágenes impecables en cada una de sus visitas.



EL CANAL EN EL MUNDO



MÉXICO, MAYOR IMPORTADOR DE GAS NATURAL

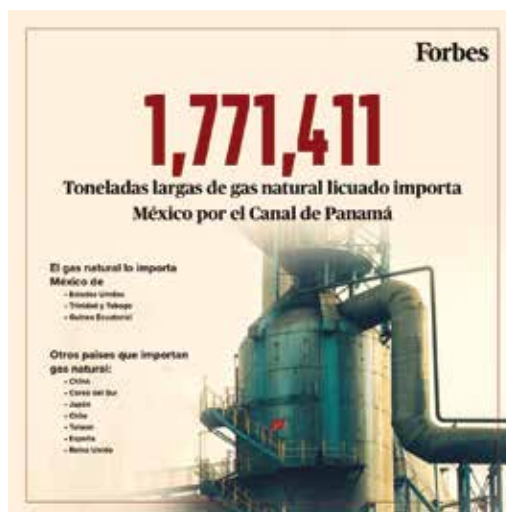
Publicado en Forbes

11 de enero de 2018

México se ha convertido en el principal cliente para el segmento de gas natural licuado (GNL) del Canal de Panamá, según lo demuestran las cifras generadas por la Administración de la vía acuática panameña.

Este segmento es nuevo para el negocio del Canal, ya que los buques que transportan GNL tienen dimensiones mayores a las que podían cruzar las esclusas hasta hace un año. Esto cambió con la ampliación e inauguración del tercer carril, el pasado 26 de junio de 2016.

En el caso del GNL, el 29,4% de la carga que atraviesa Panamá tiene como destino a México, superando a



China (22%), Corea del Sur (16.3%), Japón (14%) y Chile (8.1%).

Hace unos meses, este mismo segmento de negocios ponía a México en el quinto sitio entre los países que más hacen uso del Canal.

“Una sorpresa para los que estamos acá en el Canal es que México sea un gran importador de gas en su costa pacífica, lo cual ha sido bueno para nosotros porque vemos un sólido mercado para los próximos años”, dijo a Forbes Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá. En cuanto al origen del gas que viaja hacia México, en su mayoría proviene de Estados Unidos; otra parte sale de Trinidad y Tobago y de Guinea Ecuatorial.

“Ellos (México) tienen gas en el Atlántico y no en el Pacífico, y su propio gas no lo han podido exportar, porque no tienen todavía la tecnología necesaria, la perforación transversal”, dijo Quijano.



MÁS BARCOS GIGANTES, EL GRAN PROBLEMA DE LOS TRANSPORTISTAS

Publicado en Bloomberg

10 de enero de 2018

Corrine Png, máxima ejecutiva de la empresa de investigación Crucial Perspective, estima que la capacidad de transporte de los buques portacontenedores aumentará 5.9% este año, con lo cual superará el crecimiento de la demanda por primera vez desde 2015.

Esto se debe en gran parte a que más de 40 portacontenedores enormes encargados hace por lo menos dos años están listos para entregarse y usarse, lo cual genera una abundancia de estiba. Como se prevé que parte de ese espacio quedará vacío, las líneas de contenedores podrían verse obligadas a cobrar tarifas más baratas por el transporte de bienes, pese a que tratan de superar años de pérdidas



acumuladas en una caída de la industria que provocó la quiebra de por lo menos una empresa.

Más del 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima.

1. Más espacio para transportar bienes.

Se prevé que a medida que se entreguen y se usen más barcos de gran tamaño en 2018, la capacidad de flete de los buques registrará su mayor expansión en tres años.

2. Podría haber más barcos y todavía más estiba.

Algunas líneas de contenedores podrían aprovechar que ahora están bajos los precios para la construcción de naves y encargar más buques, dice Png. Como sucedió anteriormente, las tarifas de flete por vía marítima tienden a quedar bajo presión cuando aumenta el número de barcos encargados, debido a la preocupación porque haya un exceso de espacio.

3. Los que más gastan son los compradores asiáticos y europeos.

Las empresas deberán reunir \$144,000 millones en total para recibir todos los buques encargados este año. El 73% de esa suma provendrá de compradores de Asia y Europa.



4. Habrá demanda de buques más grandes.

Se estima que los portacontenedores representarán 98 pedidos del total de este año y 120 el año que viene. En total, se anticipa que el número de naves encargadas aumentará 54% y llegará a 662 este año y 820 en 2019, dijo Park Moo-hyun, analista de Hana Financial Investment Co. en Seúl.

5. La mayoría son petroleros y buques para carga seca.

Los petroleros y los buques para carga seca representan más del 60% de las entregas programadas para este año y los portacontenedores, 19%. Park, de Hana Financial, anticipa un "aumento constante" de la demanda de portacontenedores de gran tamaño con capacidad superior a 15,000 contenedores cada uno.

LOS BENEFICIOS DEL TRABAJO



De izquierda a derecha, Carlos French, subdirector del IDAAN; Juan Felipe De La Iglesia, director del IDAAN y Carlos Vargas, vicepresidente ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía, durante el corte de cinta.

Por Gabriel Murgas Patiño

La coordinación y el trabajo conjunto entre instituciones son fundamentales para asegurar la seguridad social de los ciudadanos. Para el Canal de Panamá esta faceta es parte integral de sus actividades.

Durante todo el año, el Canal participa de reuniones, comisiones, programas y proyectos con instituciones gubernamentales para cumplir metas de carácter social. Una muestra de ello fue la reciente entrega al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacional (IDAAN), de un nuevo laboratorio de calidad de agua en la planta potabilizadora Federico Guardia Conte, en Chilibre.

Previamente el IDAAN, junto con el Canal, evaluó la capacidad del entonces laboratorio de agua comparándolo con el aumento en la producción y la distribución del líquido. En ese sentido, se determinó que un nuevo laboratorio era necesario para la monitorización y control de la calidad del agua.



La nueva estructura, de 850 metros cuadrados y valorada en más de B/. 2.5 millones, cuenta con espacios dedicados y habilitados con los requerimientos para ejecutar pruebas de calidad de agua en ambientes controlados. Estos ejercicios requieren de pruebas microbiológicas, físico-química orgánica, físico-química inorgánica, lavado y esterilización y almacén de reactivos, para asegurar la calidad del agua potable que consume principalmente los habitantes de la región metropolitana.

BAJO INTERINSTITUCIONAL

El laboratorio, además de contar con facilidades típicas de una nueva estructura como sistemas operativos de acondicionadores de aire, alarma y supresión contra incendio, posee un generador eléctrico de respaldo, planta de tratamiento de aguas residuales, y un sistema de gases industriales para su uso en análisis de laboratorio.

Carlos Della Togna, gerente ejecutivo de Agua, explicó que el laboratorio “presenta las condiciones adecuadas para cada una de las pruebas que se le aplican al agua. El IDAAN cuenta con los

valiosos profesionales, el equipo y los recursos para seguir operando de forma eficiente, y trabajar en conjunto nos llena de satisfacción porque sabemos que estamos promoviendo el progreso de nuestro país”.

El nuevo rostro del laboratorio de calidad de agua de la Planta Potabilizadora de Chilibre es un reflejo del trabajo en conjunto que entre instituciones, con metas distintas pero paralelas, elevan la calidad de vida de los panameños y fomentan el desarrollo socioeconómico de nuestro país.



Imágenes del nuevo laboratorio de calidad de agua en la planta potabilizadora de Chilibre.

¿POR QUÉ SON IMPORTANTES LOS LABORATORIOS DE CALIDAD DE AGUA?

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF, por sus siglas en inglés) más de 2.1 billones de personas carecen de acceso a servicios de agua potable gestionados de manera segura. Como consecuencia, el agua no potable o al menos no tratada adecuadamente, es la principal causante de la mortalidad infantil (1.5 millón de niños al año), principalmente en países en vías de desarrollo. De igual forma, el agua no potable es causante de otro tipo de enfermedades como diarrea, cólera y disentería.

Por otro lado, según el programa conjunto de Monitoreo y Abastecimiento de Agua y del Saneamiento de la OMS/UNICEF, 1,800 millones de personas en el mundo beben agua que no está protegida contra la contaminación de las heces.

Por ello, es importante que los países tengan laboratorios de agua para determinar que la calidad de la misma sea la adecuada para el consumo humano y, sobre todo, asegurar la disponibilidad y la gestión sostenible de este valioso líquido para todo el mundo.



LOS MÁRTIRES DE 1964: INSPIRADORES DE LOS TRATADOS

Por Franklin Castrellón

Enero tiene para los panameños un significado especial: la gesta heroica liderada el 9 de enero de 1964 por estudiantes del Instituto Nacional sentó las bases para la firma, el 7 de septiembre de 1977, de los tratados Torrijos-Carter, y el traspaso del Canal el 31 de enero de 1999.

La gesta de 1964, sumada al temor estadounidense por la expansión del comunismo, convencieron al gobierno de Lyndon Johnson (1963–1969) de negociar con el presidente panameño Marcos Robles los llamados Tratados Tres en Uno, de 1967. El primero de los pactos establecía una administración binacional del Canal hasta su traspaso a Panamá el 31 de diciembre de

1999; el segundo comprometía a Panamá a permitir la construcción por Estados Unidos de un Canal a nivel que sería traspasado al soberano en el 2067, y el tercero regulaba la defensa del Canal y su neutralidad.

Esos tratados tuvieron una gran repulsa nacional. El 11 de octubre de 1968 sobrevino el golpe militar contra Arnulfo Arias, y el gobierno militar encabezado por Omar Torrijos Herrera descartó los proyectos Tres en Uno siquiera como base para una negociación. Tras diseñar una nueva estrategia, el gobierno logró que el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas se reuniese en Panamá en marzo de 1973. En esa reunión, Panamá obtuvo un amplio respaldo en su reclamo de un nuevo tratado con Estados Unidos que eliminase las causas de conflicto.



El 7 de febrero de 1974, el canciller Juan A. Tack y el secretario de Estado estadounidense Henry Kissinger firmaron el Acuerdo Tack-Kissinger, comprometiéndose ambos países a negociar un nuevo tratado que superase las causas de conflicto. “Este documento de ocho puntos marcó un cambio en la política de Estados Unidos en relación con el Tratado”, relata en sus Memorias (La Transición del Canal a Panamá, 1979-1990) Fernando Manfredo, exnegociador y exsubadministrador de la Comisión del Canal de Panamá.

Con ese instrumento guía, las negociaciones se aceleraron hasta su culminación y firma de los tratados el 7 de septiembre de 1977, en Washington, D.C., por Omar Torrijos y Jimmy Carter.

Conforme al Acuerdo Tack-Kissinger, el Tratado del Canal eliminó la Zona del Canal y creó una agencia binacional para administrar y operar el Canal y sus instalaciones hasta su entrega a Panamá el 31 de diciembre de 1999, fecha de su expiración. El Tratado de Neutralidad, sin fecha de expiración, garantiza el tránsito pacífico por el Canal de las naves de todas las naciones del mundo en términos de entera igualdad.

Conforme a sus cartas magnas, los tratados tenían que ser ratificados por Panamá mediante plebiscito y en Estados Unidos por el Senado. En Panamá lo fueron por amplia mayoría (66.14%) el 23 de octubre de 1977. En el Senado debieron superar una fuerte oposición de los conservadores, quienes lograron introducir varias enmiendas para “asegurar la continuidad de las operaciones del Canal”. El 16 de marzo de 1978 fue ratificado el Tratado de Neutralidad, y un mes después, el 16 de abril, lo fue el Tratado del Canal, ambos por votación 68-32.

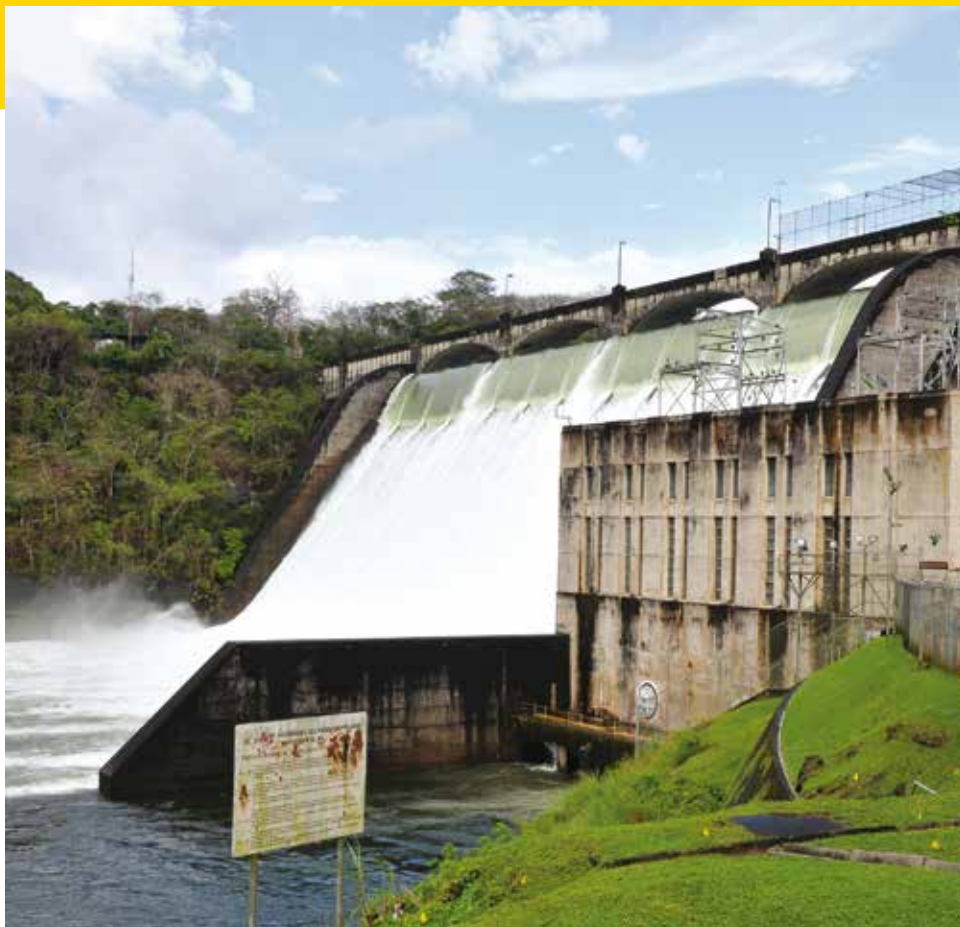
La desaparición del enclave y la entrega a Panamá de su principal recurso, su posición geográfica, fueron el gran legado de esa lucha generacional que tuvo en la gesta de 1964 su momento más sublime.



Los sucesos del 9 de enero de 1964 marcaron un antes y un después en la lucha por la soberanía nacional.



Realizan vertidos preventivos en embalses de Gatún y Alhajuela



El Canal de Panamá llevó a cabo vertidos para control de inundaciones en el vertedero del embalse Gatún los días 5, 6 y 7 de enero. Mientras que en el embalse Alhajuela, que tiene un sistema de compuertas de tambor que permiten el flujo libre sobre ellas cuando el nivel del embalse es superior a 76.78 metros (251.90 pies), el flujo libre inició el 15 de diciembre de 2017 y terminó el 13 de enero de este año.

Las operaciones de vertido preventivo se hacen para mantener el nivel de los embalses a elevaciones seguras y evitar inundaciones en las áreas de las esclusas, instalaciones del Canal y las comunidades vecinas.

Los niveles máximos normales de Gatún y Alhajuela fueron alcanzados en el mes de diciembre de 2017, luego de varios meses de lluvias inferiores a las esperadas en el área de la Cuenca Hidrográfica del Canal. Desde inicios de enero de 2018 han incursionado algunos sistemas meteorológicos con importantes aportes de lluvia a los embalses incrementando los niveles, todo se controla con un equipo de vigilancia y el manejo eficiente del recurso hídrico.

El Canal participa en “Iniciativa para la Paridad de Género”

El Canal de Panamá participa de la “Iniciativa para la Paridad de Género”. Se trata de un grupo de trabajo compuesto por representantes del sector público y privado que busca combatir la desigualdad laboral entre hombres y mujeres.

La idea es identificar políticas que aseguren una mayor y mejor participación de la mujer en la fuerza laboral. También que se reduzcan las brechas salariales entre hombres y mujeres por trabajos similares y se incremente la presencia de mujeres en posiciones de liderazgo. Este grupo de trabajo, impulsado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuenta con varios ministerios y gremios empresariales del país.

La representante en Panamá del BID, Verónica Zavala, aseguró que la participación de la mujer en el mercado laboral en Latinoamérica ha aumentado considerablemente en los últimos años, “pero siguen existiendo grandes brechas”.

Según datos del BID, más del 62 % de los universitarios que se gradúa en Panamá corresponde a mujeres. Una vez ellas se incorporan al mercado laboral ganan un 17 % menos que los hombres, cifra inferior a la media latinoamericana, que se sitúa cerca del 30%.





Las Vanguardias Artísticas en el París de Coco Chanel 1930-1980

Se exhibirán obras originales de:
Pablo Picasso, Salvador Dalí, Jean Cocteau,
Oscar Domínguez, Tamara de Lempicka, Meret Oppenheim,
Alexander Calder, Marcel Duchamp, Ap.les Fenosa,
George Hoyningen-Huene, Horts P. Horts, Cecil Beaton,
Francois Kollar, Man Ray, André Kertész.

Con el apoyo de:



**MANZANILLO
INTERNATIONAL
TERMINAL**



www.museodelcanal.com





CANAL DE PANAMÁ



NOCHE DE CINE

JUEVES 25 DE ENERO, DESDE LAS 7:30PM

DOCUMENTAL PANAMEÑO
CUANDO VUELVAN LOS BOSQUES
EXHIBICIÓN DE LA PELÍCULA
LA BELLA Y LA BESTIA



NOCHE DE GALA TÍPICA

VIERNES 26 DE ENERO, DESDE LAS 7:30PM

PRESENTACIÓN DEL CONJUNTO FOLKLÓRICO
DEL CANAL DE PANAMÁ



NOCHE MUSICAL

SÁBADO 27 DE ENERO, DESDE LAS 4:00PM

CARLOS VIVES
LOS GAITANES SAMY Y SANDRA SANDOVAL
MAKANO DJ SARA CASTRO FLEX

DEL 25 AL 27 DE ENERO **ENTRADA GRATUITA**

ESCALINATAS DEL EDIFICIO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL CANAL