



Revista informativa  
del Canal de Panamá



**VIVE LA  
EXPERIENCIA**  
DE TU CANAL DE PANAMÁ

¡Vive una  
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

# Centros de visitantes

**MIRAFLORES | AGUA CLARA**

Horarios e información en:  
[www.visitcanaldepanama.com](http://www.visitcanaldepanama.com)

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: [visitcanaldepanama.com](http://visitcanaldepanama.com)



CANAL DE PANAMÁ

## 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

## En esta edición:

- 5-6-7 **historia** La fuerza de la Mindi: legado del Canal.
- 8-9-10 **travesía** El reto: mantenerse y renovarse sin cerrar.
- 11-12 **travesía** La Gran Conexión de gira.
- 17 **historia** El sueño de Otilia.
- 18-19 **trayectoria** Regresan los gigantes.
- 20-21 **ampliación** Las pinturas del Canal y la rueda de dos toneladas.
- 22-25 **abordaje** El Canal, su contribución al conglomerado logístico internacional, y otros aspectos.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

## PORTADA



Abdiel A. Gutiérrez  
Vicepresidente de Comunicación Corporativa  
Nubia Aparicio  
Gerente de Comunicación  
Maricarmen Sarsanedas  
Editora

## Fotógrafos:

Nicolás Psomas  
Bernardino Freire  
Lina Cossich  
Abdiel Julio  
Javier Conte  
Edward Ortiz  
Wellinton Luck

Diseño y diagramación:  
Giancarlo Bianco  
Antonio Salado

[elfaro@pancanal.com](mailto:elfaro@pancanal.com)

## VIVE LA EXPERIENCIA

A partir de su transferencia a manos panameñas, el modelo de administración del Canal dio un giro estratégico con la finalidad de obtener para el país mayores beneficios de la vía interoceánica y de nuestra posición geográfica.

Durante más de 80 años, el Canal de Panamá sirvió como una ruta para el comercio marítimo sin que los panameños pudiéramos explotar verdaderamente su potencial, no solo logístico, sino en otras áreas, entre ellas el turismo, ya que sin lugar a dudas, la vía se convirtió en el siglo pasado en el principal ícono del país.

El Canal de Panamá inauguró en el 2003 el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM) con la visión de aprovechar su potencial turístico.

Aunque esta actividad era nueva y una experiencia completamente distinta para lo cual había sido creada la ACP, la misma se ha desarrollado con éxito bajo la administración panameña, como lo demuestran los más de 7.7 millones de visitantes que ha recibido el CVM desde su apertura en el 2003.

Ahora con el Canal Ampliado en operación, los turistas nacionales y extranjeros tienen la opción de acudir al Centro de Visitantes de Agua Clara en la ciudad de Colón. Esto mientras seguimos en una permanente búsqueda de innovar para hacer crecer el negocio turístico alrededor del Canal en beneficio de nuestro país.

# LA FUERZA DE LA MINDI: LEGADO DEL CANAL

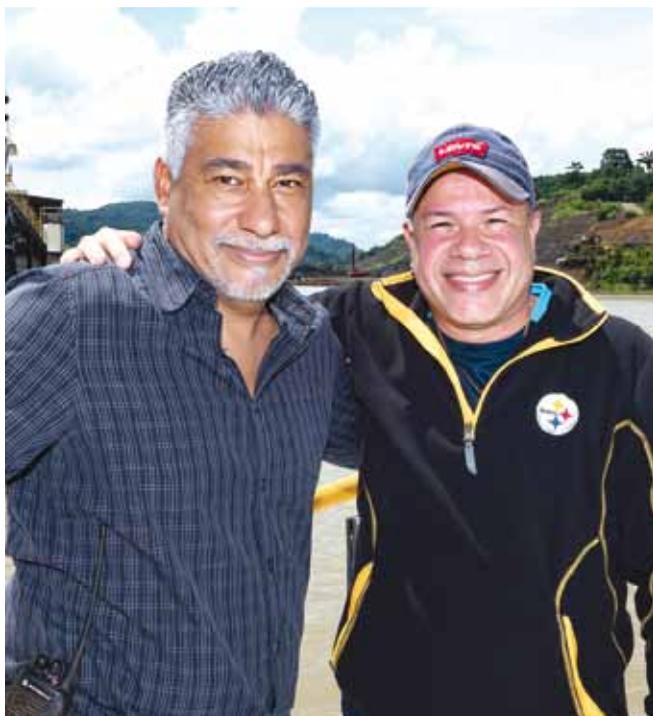
Por Orlando Acosta

El Canal de Panamá es un evento tecnológico que viene cambiando las relaciones comerciales a nivel planetario, y deja rastros de una herencia tecnológica que no tiene precedente. A principios del siglo XX, su diseño y construcción estableció una referencia local de repercusiones mundiales. La herencia industrial que viene acumulando el Canal de Panamá –su identificación, análisis y sistematización– es una dimensión aún por revelar como elemento clave para entender el alcance de lo que él mismo representa, y sobre todo la interacción con la gente.

La operación de dragado, junto con la navegación, la producción de agua y de energía, es una de las actividades únicas –y que contiene elementos excepcionales– desarrollada por el Canal. Una larga historia de ciclópeos equipos ha pasado y sigue pasando por el Canal de Panamá, construyendo historia y estampando en las mentes indelebles memorias.

La voz Mindi evoca a uno de los equipos legendarios en la historia de dragado del Canal de Panamá. Es la draga de corte y succión más antigua del planeta, y que estuvo operando en el Canal hasta la mañana del 25 de agosto de 2016 cuando, luego de 73 años de servicio, dejó de escarbar las entrañas del Canal. La actividad de dragado es probablemente la operación de más larga data en la empresa. El Canal de Panamá viene dragando el cauce al menos durante los últimos 130 años. Si de algo sabe el Canal, es de dragado.

Las operaciones de dragado en el Canal de Panamá se remontan a los esfuerzos de los ingenieros franceses en la primera acometida por unir los océanos. En 1907, durante la construcción por parte de Estados Unidos, fue creado el Departamento de Excavación y Dragado debido a la importancia que tuvo esta faena para el éxito del proyecto. Desde entonces, el dragado es una faena diaria en el Canal de Panamá y garantiza la profundidad para el calado de los buques en tránsito. El Canal se dedica a dragar sus entradas en el Atlántico y el Pacífico, los lagos, el corte Culebra, así como fondeaderos, estaciones de amarre y muelles ubicados a lo largo de la ruta.



Durante el programa de ampliación del Canal, esta actividad cumplió una misión importante al encargarse de mantener los cauces de la vía dentro del calado que demanda el paso de los buques neopanamax.

La Mindi estuvo en sus últimos tiempos encargada de la tarea de ampliar el radio de giro para las embarcaciones de mayor tamaño que navegan ahora por el nuevo cauce ampliado. Es una draga de corte y succión –la más grande, poderosa y antigua de su tipo en operación en el mundo– construida en 1941 por encargo del Canal a la empresa Ellicott Dredges, una de las más antiguas dedicadas al diseño y fabricación de dragas, a un costo de US \$1,860,101.21. Puesta en operación en el Canal en el año de 1943, la Mindi es la draga de más arraigo y tradición en el Canal. En ella se han acumulado muchas vivencias. Su diseño original era con calderas de vapor y motores diésel, los cuales fueron renovados en el año 1977 por la empresa Dredge Master International, la cual añadió dos bombas de dragado a los poderosos motores. Posteriormente le fue anexado un motor eléctrico que permanece sumergido y que da potencia al imponente y amenazador cortador en el extremo de la draga.

Originalmente fue diseñada con una potencia de 6 mil caballos de fuerza, mantenía una tripulación de 125 hombres que trabajaban en tres turnos para la operación de la máquina, 24 horas al día, siete días a la semana.

La mayoría de las veces atendió la remoción de materiales resultantes de deslizamientos o bien operaciones rutinarias. La máquina trabajó 24/7 por meses, demostrando con ese desempeño el poder de una maquinaria al servicio del Canal y la operación de dragado.

“Aquí todos hemos aprendido. La Mindi se transformó de inmediato en un ícono de la División de Dragado al llegar al Canal. Destaca en esta máquina la fidelidad de sus equipos, los cuales han sido tan flexibles que han permitido ser reacondicionados para cumplir con las exigencias de las últimas tecnologías”, comentan los ingenieros que en ella laboraron.

“Los controles antiguos se deshacían en nuestras manos y fueron reemplazados durante sus años de vida. La Mindi pasó de ser una máquina a vapor, bajo una remodelación que costó una inversión de más de 3 millones de dólares, a una tecnología diésel y motor eléctrico”. Nos siguen hablando los ingenieros de máquina... Para 1998, en una de las temporadas de mantenimiento, y basados en la experiencia demostrada por los ingenieros, la decisión de trabajar con mano de obra local fue determinada por los gerentes de dragado.

#### Descripción física de la Mindi

Longitud (OA): **120.5 m**

Longitud (BP): **67.67 m**

Ancho: **15.75 m**

Profundidad: **4.27 m**

Potencia de corte: **745 kW**

Potencia total: **7460 kW**

Profundidad de dragado: **21.95 m**



Con orgullo declaran –buscando en la memoria– “todo el mantenimiento que se le daba a la máquina lo hacían los gringos en sitio. Se trataba del overall del equipo, el cual era observado por el gerente encargado. Fue así como se valoró la destreza y el conocimiento del personal, cuya experiencia con barcos de mayor tamaño determinó que los cuatro ingenieros que trabajábamos acá, hiciéramos, a partir de la fecha, los trabajos de mantenimiento de la Mindi”. A partir de ese año las tareas de mantenimiento de la draga se hicieron con personal de la División de Dragado, con apoyo de la División de Mantenimiento de Flotas y Equipo.

La capacidad técnica y destreza de nuestro personal se debe a la formación en la Escuela Náutica de Panamá y de la extinta Escuela de Aprendices que tenía la Comisión del Canal de Panamá. La especialidad de la formación técnica de los operadores y tripulantes de la Mindi: soldadores, ingenieros, capitanes...un sin fin de tareas vinculadas al dragado, debería ser rescatada e impartida desde la Mindi como elemento vital para las tareas especializadas de dragado del Canal, sostienen.

Expresan con orgullo que “la experiencia acumulada durante todos los años de dragado del Canal debería volcarse en la organización de un instituto de dragado en el Canal. Lo que nosotros sabemos y lo que la Mindi ha transmitido, a lo largo de cuatro generaciones de técnicos, no tiene comparación. Todos los capitanes e ingenieros de la hoy División de Dragado han pasado por la Mindi. Todos, incluso los que trabajan en la Titán. El capitán Fernández se entrenó como operador en la Mindi, y luego de años regresó como capitán, ya con 16 años de trabajo en el puente de la Mindi”.

Básicamente desde acá se operaba la draga...la cortadora fraccionaba el material de roca y sedimento, y lo colocaba en la boca de succión de la bomba... de allí se bombeaba hasta los sitios de depósito de dragado, al otro lado del Canal, mediante un sistema de tuberías que coloca el material, desde el fondo, a los sitios de disposición de dragado a orillas del Canal.

El día a día a bordo de la Mindi era extenuante y peligroso; en ocasiones la tarea se extendía por largas jornadas de trabajo (desde la mañana hasta que la luz del sol se escondía detrás de los bosques del Canal), y allí frente a la tripulación el capitán Fernández reconocía: “estamos cansados...el trabajo



es peligroso y está bien hecho. Los hombres de la Mindi han estado y están bajo condiciones de peligro extremo. Toca descansar”. Les hablaba así a los hombres bajo su supervisión, al tiempo que 20 pares de ojos brillantes le miraban directamente, desde el espejo de agua, profundo y oscuro del Gatún de la noche. Los cocodrilos y todas las amenazas vivas de los bosques y aguas contiguos a la operación de dragado protestaban al ver perturbado su entorno, nerviosos, y tal vez impacientes ante la expectativa de un posible bocado. “Mañana regresaremos para corregir lo que haga falta”, terminaba diciendo el capitán.

Bajo un programa de reemplazo de equipos de dragado, la Mindi llegó al término de su vida útil. Cesó operaciones el lunes 25 de agosto. “Solo queda lo aprendido, hagamos de tripas, corazón, y miremos hacia adelante”.

La barcaza se mueve sobre el espejo de agua en el ensanche del tramo del cauce de navegación frente a la comunidad de Gamboa. El capitán César Fernández, a bordo de Mindi, despide con nostalgia y orgullo al coloso que ha estado bajo su mando y espera inquieto, con la frente en alto, el próximo desafío que el Canal de Panamá le depara.

# EL RETO: MANTENERSE Y RENOVARSE SIN CERRAR

**Cada año aumenta el número de visitantes en los centros de visitas del Canal. El año pasado recibieron a un millón 47 mil 600 personas. Los centros abren sus puertas durante los 365 días del año.**

**Por Crisly Florez**

El Canal de Panamá es, sin duda, la atracción turística más importante del país. Es por eso que, actualmente, cuenta con dos centros de visitantes, uno en el Pacífico y otro en el Atlántico, para que quienes lo visitan puedan apreciar la majestuosidad de una de las obras de ingeniería más importantes del mundo.

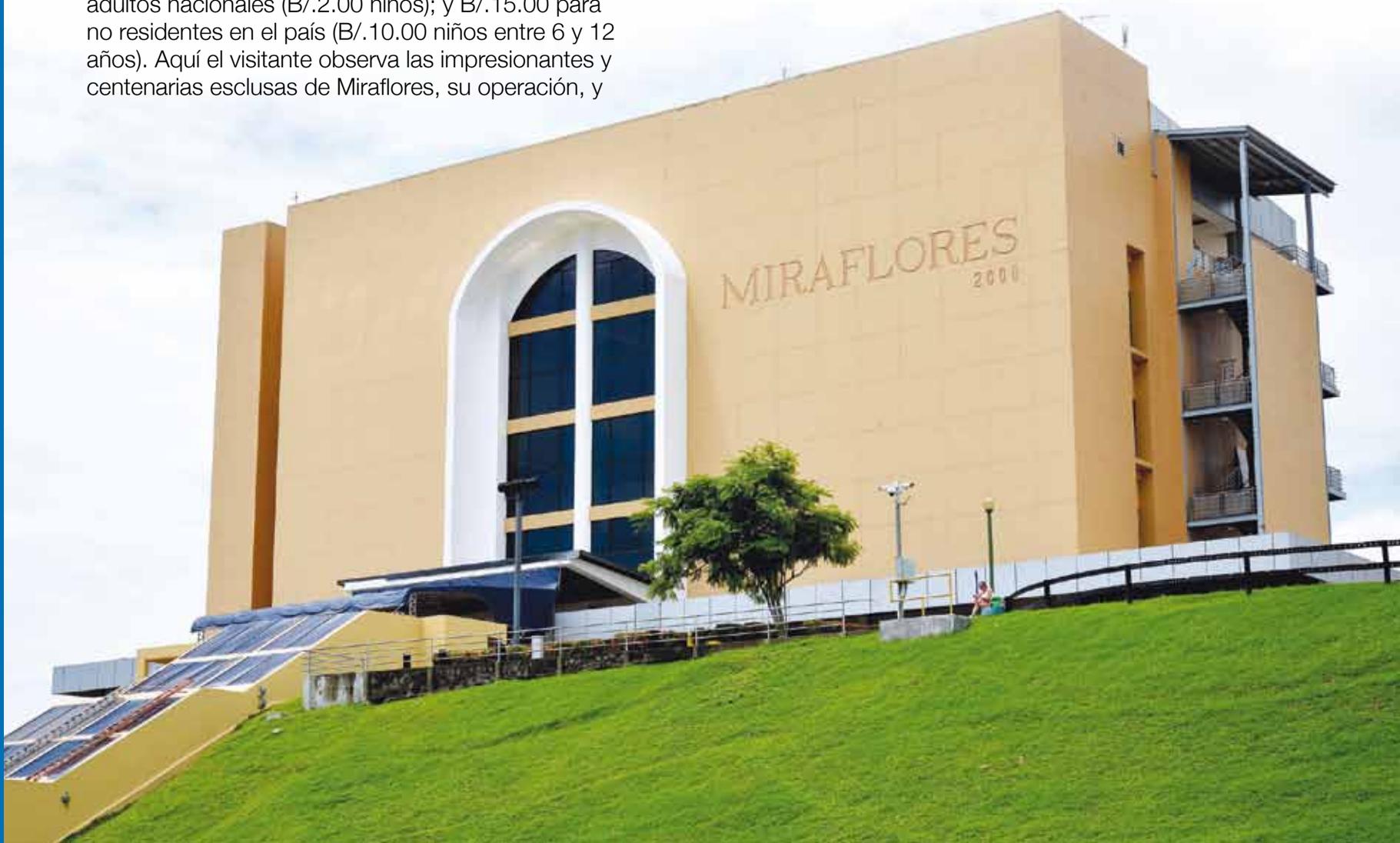
Más de 3 mil personas visitan diariamente, entre las 9:00 a.m. y las 5:00 p.m. (la taquilla cierra a las 4:15 p.m.), durante los siete días de la semana, 365 días al año, el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM), uno de los lugares turísticos más icónicos de la ciudad.

La entrada al CVM tiene un costo de B/.3.00 para adultos nacionales (B/.2.00 niños); y B/.15.00 para no residentes en el país (B/.10.00 niños entre 6 y 12 años). Aquí el visitante observa las impresionantes y centenarias esclusas de Miraflores, su operación, y

vive la experiencia del tránsito de los buques panamax; además, tiene la oportunidad de conocer la historia de su construcción y funcionamiento.

Sin embargo, el reto de mantener abierto el centro todos los días del año, no es nada fácil. “Es una tarea que debemos ejecutar sin causar mayores incomodidades al visitante”, explica Sixta Díaz, administradora de los centros de visitantes del Canal de Panamá.

“En ocasiones debemos cerrar algunas áreas del centro para darles mantenimiento y adecuación, porque un tráfico de 3 mil personas al día así lo exige. Dar un oportuno cuidado a las áreas es clave para brindar un servicio de calidad y sostenido durante los 365 días del año”, afirma Díaz.





Los elevadores y escaleras eléctricas del CVM tienen un flujo constante de personas, por lo que es indispensable detenerlos de vez en cuando para inspeccionarlos, repararlos, y hacer las adecuaciones que requieran para mayor seguridad de quienes asisten al centro, agrega su administradora.

## LA EXPERIENCIA EN EL CVM

Aunque algunas veces hay que subir las escaleras a pie, esto no empaña la satisfacción de los clientes ante las impresionantes vistas de las centenarias esclusas en el área de Miraflores, en donde el recorrido empieza según lo que esté pasando en el momento.

“Si está transitando un buque, el turista se coloca de inmediato en los balcones o en la terraza para disfrutar del tránsito, tomar fotos y videos para sus recuerdos, mientras tanto un guía especializado brinda la explicación sobre el funcionamiento de las compuertas, la innovación y tecnología de la esclusa, la transición del Canal, así como las dimensiones del buque, procedencia, tipo de carga, seguridad del tránsito, los beneficios de la ruta para el comercio mundial, entre muchos otros datos interesantes que hacen que el visitante no solo se vaya maravillado visualmente, sino con mucha información de interés que solo puede conocer en los centros de visitantes del Canal.

Luego pasan a la sala 1 donde se explica el descubrimiento del istmo, sus primeros días después de la colonización, cómo surge la primera idea de un canal; así como los inicios de la construcción del Canal, sus altas y bajas. En esta sala se transporta al turista al pasado, se conecta con las raíces del país.

El recorrido continúa por la recién reinaugurada sala 2, donde se observan detalles sobre la naturaleza y la biodiversidad de la cuenca hidrográfica. Esta sala tiene una exhibición de los elementos característicos de flora y fauna; los niños encuentran allí áreas interactivas, y un medidor de agua corporal que

relaciona la cantidad de agua de la persona con lo que eso representa en las actividades del Canal.

Las diferentes salas están en renovación constante. Cada cierto tiempo se colocan nuevas fotos, se introducen nuevos e interesantes elementos para cautivar tanto a los nuevos visitantes, como a los que ya han visitado el centro antes, y de esta manera mantenerlo siempre como un sitio de interés.

El transeúnte tiene la oportunidad de ver una película, que se actualiza cada vez que ocurre algún hito importante en el Canal. Es una filmación en alta definición (HD) que muestra al cliente otra perspectiva de la construcción del Canal, su evolución, los cambios que ha tenido durante sus más de 100 años de existencia, hasta llegar a la inauguración del Canal ampliado.

“En este lugar el visitante tiene la opción, además de comprar sus recuerdos del Canal y de Panamá, y degustar un delicioso café panameño en la cafetería, de disfrutar un rico almuerzo o cena en el restaurante, o bien refrescarse con algún postre en la heladería”, comenta Díaz.

Díaz señala que actualmente, debido a la demanda que tiene el sitio, se evalúa la posibilidad de extender los horarios de atención, pero esto aún está en proceso de estudio.



También para el futuro, y con el fin de estar siempre a la vanguardia, se trabaja en un proyecto de diseño, construcción y operación, en los predios del centro, de un teatro de películas en formato IMAX y 3D, proyección en 4K.

Este teatro tendrá como objetivo proyectar películas en un estándar reconocido por la industria cinematográfica como de formato grande. El filme que se presentará será la historia del Canal de Panamá, de la nación panameña y su interacción con esta obra, incluyendo la ampliación del Canal y el tránsito inaugural, y será narrada por el reconocido actor Morgan Freeman. El cine contará con todas las características tecnológicas que tiene este tipo de atracciones a nivel mundial, y que se hallan ubicadas en sitios que son iconos de un país, explica Mario Goti, especialista en imagen corporativa.

Goti señala que en la actualidad se culmina la fase de diseño y se realizan las adecuaciones de infraestructura en el área del proyecto, por lo que se estima que el teatro esté en funcionamiento en el año 2017.

## EL COA

El Centro de Observación de Agua Clara es el único recinto donde el turista, ya sea nacional o extranjero, tiene la oportunidad de ver la ampliación del Canal de Panamá en medio de la selva de la montaña que colinda con el Canal. Este centro tiene un concepto totalmente distinto al CVM, sostiene Sixta Díaz.

Es un lugar ecoturístico informativo, donde hay una exhibición, en los jardines, de piezas encontradas en la ampliación, que datan de la época de la construcción del Canal, así como herramientas utilizadas durante la construcción del Canal ampliado. Además, tiene una sala de proyección en la que se presenta una película sobre la construcción de las viejas esclusas, y de las nuevas.



Para las personas que gustan del ecoturismo, el sitio cuenta con un sendero por el que pueden caminar en medio de la selva canalera, ver su flora y fauna únicas.

En el COA también hay una cafetería y un restaurante donde el turista puede disfrutar de una deliciosa comida. Este centro opera desde las 8:00 a.m. hasta las 4:00 p.m. (la taquilla cierra a las 3:15 p.m.), y la entrada tiene un valor de 15 dólares para adultos no residentes en Panamá y niños 10; mientras que los residentes en el país pagan 5 dólares adultos y 2 los niños.

## CIFRAS

Sixta Díaz asegura que cada año aumenta la cantidad de visitantes. El año pasado recibieron a un millón 47 mil 600 personas. Según comenta la encargada de los centros, con la inauguración de la ampliación el COA ha tomado nuevo auge y es cada vez más visitado.

En lo que va de 2016 han recibido más de 945 mil personas, de las cuales el 75% es público extranjero y el 25% es local.





# LA GRAN, CONEXIÓN DE GIRA

Darienitas y azuerenses han sido los primeros en vivir las emociones de la gira “La Gran Conexión somos todos” que el Canal de Panamá está llevando a nivel nacional desde el mes de agosto y que se extenderá hasta octubre próximo.

“Como años anteriores durante el mes de aniversario del Canal, emprendemos esta iniciativa de recorrer el país con actividades didácticas y culturales que les permitan a los panameños mantenerse conectados con su Canal”, expresó el administrador Jorge Luis Quijano.

El calendario de eventos inició el 30 de agosto y continuará hasta el 20 de octubre con recorridos por las provincias de Darién, Herrera, Coclé, Veraguas, Chiriquí y Bocas del Toro, con actividades gratuitas como la exposición “La ampliación del Canal y su memoria histórica”, la cual es coordinada con el apoyo del Museo del Canal Interoceánico (MUCI).

La gira tuvo su primera escala en la provincia de Darién donde más de mil estudiantes disfrutaron de la exhibición museográfica, representaciones teatrales, documentales y charlas sobre la conservación ambiental y de los recursos hídricos.





En Darién la muestra museográfica estuvo abierta durante tres días en la sede de la ISAE Universidad en Metetí, donde el público también pudo apreciar la presentación de muestras audiovisuales como el documental “Tu gran historia”, que relata las experiencias de cómo los panameños idearon, construyeron y culminaron el Canal ampliado.



Mezclando diversión con un poco de historia y educación, los colaboradores del MUCI montaron ante los estudiantes “El misterio amarillo”, una representación teatral sobre la lucha para erradicar la fiebre amarilla durante la construcción del Canal hace más de 100 años.

En el marco de la gira, el administrador del Canal compartió con autoridades, maestros y estudiantes de Darién la actualidad sobre la vía acuática una vez completada su ampliación, y también participó en entrevistas en radioemisoras regionales para de esa manera rendir información a la población darienita.



Mientras todo este ocurría en la sede de la ISAE, especialistas ambientales del Canal de Panamá, acompañados por nuestros buses informativos, visitaron centros escolares en Metetí y Yaviza compartiendo con los jóvenes experiencias sobre la importancia de la preservación de los recursos naturales y nuestras fuentes de agua.

Luego del receso por vacaciones escolares, la gira retomó su paso en Azuero, presentando la exhibición museográfica y “El misterio amarillo” en el centro comercial Paseo Central, además de las visitas de los buses informativos con guías y los especialistas ambientales del Canal de Panamá a varias escuelas de la región.

De igual forma, la agenda en Azuero incluyó charlas de orientación profesional a los estudiantes graduandos por parte de personal de recursos humanos del Canal de Panamá, así como una conferencia sobre la ampliación del Canal en el Centro Regional Universitario de Azuero.



# CELEBREMOS JUNTOS LA GRAN CONEXIÓN

**ACOMPÁÑANOS A LA GIRA NACIONAL**  
con la Exhibición  
"La Ampliación del Canal y su Memoria Histórica",  
la proyección del documental  
"Tu Historia" y mucho más.

## **Metetí en Darién**

Del martes 30 de agosto al jueves  
1ero de septiembre en las  
instalaciones de Universidad ISAE.

## **Chitré en Herrera**

Del martes 20 al viernes 23 de  
septiembre en el Mall Paseo Central.

## **Aguadulce en Coclé**

Del martes 27 al viernes 30  
de septiembre en  
Universidad Tecnológica.

## **Santiago en Veraguas**

Del martes 4 al viernes 7 de octubre  
en Santiago Mall.

## **David en Chiriquí**

Del martes 11 al viernes 14 de  
octubre en el Edificio de la Escuela  
Municipal de Bellas Artes.

## **Changuinola en Bocas del Toro**

Del martes 18 al viernes 20 de octubre en las  
instalaciones de Universidad ISAE.

## EL CANAL AMPLIADO EN PLENO AUGE

A la izquierda dos portacontenedores neopanamax transitan por las nuevas esclusas de Cocolí, en el Pacífico, inauguradas el 26 de junio de 2016, mientras a la derecha sigue la operación regular por las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel.







# Acércate y descubre los nuevos tesoros del MUCI



**UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI**  
Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

*síguenos*



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

**MUSEO  
DEL CANAL  
CASCO ANTIGUO**



# EL SUEÑO DE OTILIA

En 1912, las dificultades de un proyecto complejo y los retos de su diseño estructural casi se habían superado. Nuestro país se encontraba a escasos dos años de la inauguración del Canal de Panamá, la ruta que uniría los mares.

Para entonces nació Otilia Aparicio, un 12 de diciembre. Los recuerdos de esa época los conserva intactos, y los narra con fluidez cada vez que le preguntan detalles de ese tiempo. “Era muy difícil conocerlo (el Canal) personalmente”.

En su región natal de la isla de Taboga, Otilia era parte de los panameños que querían recorrer la vía recién estrenada, verla de cerca y “estar presente allí”, dice con firmeza; sin embargo, en aquel entonces, no pudo.

Pasaron 103 años y Otilia hizo realidad su sueño. Junto a su nieta Irisneth Tejada, que hoy es parte de la fuerza laboral canalera, conoció el Canal ampliado.

Su emoción quedó evidenciada. Ella estaba feliz y lo repetía mientras caminaba por la ruta que volvió a colocar a Panamá en el centro de la atención mundial. “Viva Panamá y viva el Canal”, fue su frase antes de despedirse.



## Sus datos

Edad: 103 años

Lugar de nacimiento:  
Isla de Taboga

6 hijos

19 nietos

29 bisnietos

1 tataranieto

Trabajó en el IFARHU y  
en la Asamblea Nacional  
Se jubiló en 1976

# REGRESAN LOS GIGANTES

Más de 230 cruceros transitarán por el Canal de Panamá durante la temporada 2016-2017, que inicia el 4 de octubre con el paso del Coral Princess en una travesía desde Los Ángeles, California hacia la costa este de Estados Unidos.

Durante la nueva temporada, que se extenderá hasta abril del próximo año, las principales líneas de cruceros emplazarán sus embarcaciones por la ruta interoceánica, explicó Albano Aguilar, especialista en Comercio Internacional de la vicepresidencia ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial del Canal de Panamá.

Con su tránsito, el Coral Princess marca el inicio de una agenda por el Canal de Panamá, la cual

incluye en su itinerario ambas costas de los Estados Unidos.

Al igual que en años anteriores, las principales líneas navieras mantienen su propuesta de ofertar itinerarios de tránsitos completos y tránsitos parciales con destino a Panamá y en particular, a la vía interoceánica.

De igual manera, por el Canal de Panamá cruzarán embarcaciones más pequeñas como el Safari Voyager y el National Geographic Sea Lion, las cuales cumplirán con itinerarios de siete y ocho días respectivamente, con destino a la costa oeste de Centroamérica.





Para esta temporada transitarán por primera vez tres cruceros adicionales pertenecientes a Regent Seven Seas, Holland America Line y Noble Calidonia. El primero de ellos, el Seven Seas Explorer, transitará el 2 de enero de 2017 y los buques Eurodam y Hebridean Sky, lo harán el 13 y 17 de abril de 2017, respectivamente.

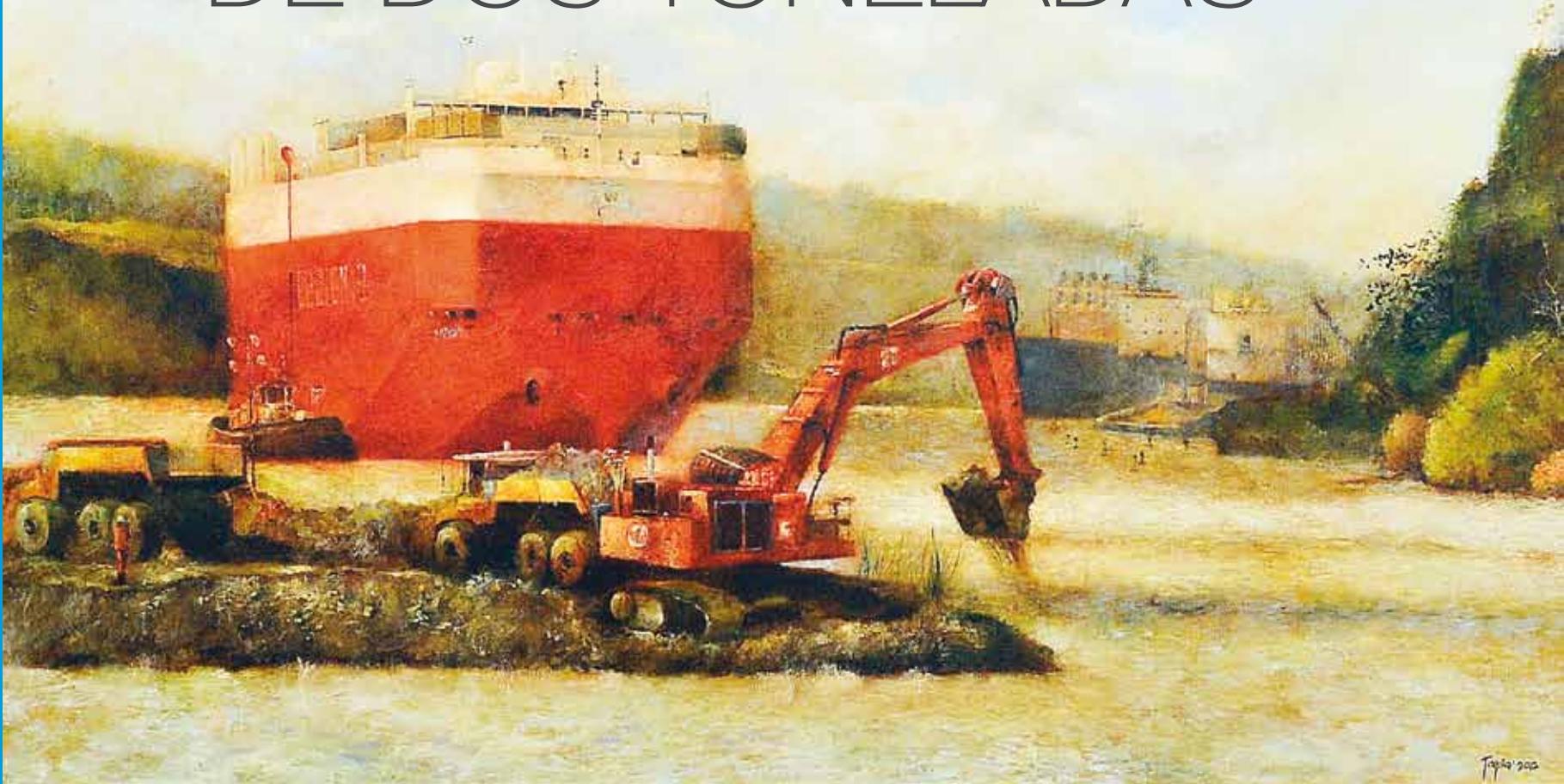
Como nota de interés, el Seven Seas Explorer, con capacidad para albergar a 750 pasajeros, realizará una travesía de 16 días, la cual inicia en Miami, Florida, y culmina en Los Ángeles, California, con un recorrido que incluye entre otros destinos, Cartagena, Punta Arenas, Corinto, Puerto Quetzal, Acapulco y San Diego.

El Canal de Panamá comunicó a sus clientes que está en disponibilidad de aceptar reservaciones para tránsitos de cruceros de dimensiones neopanamax que tengan programado cruzar el Canal de Ampliado entre el 1 de abril y el 26 de junio próximo.

Hasta la fecha, un total de 11 cruceros han reservado su cupo para transitar el Canal Ampliado entre octubre de 2017 y abril del 2018, con miras a la temporada del próximo año. Debido a su modelo de negocios, la industria de cruceros planifica sus itinerarios con más de un año de anticipación, a fin de promocionar los paquetes de viaje entre sus clientes.



# LAS PINTURAS DEL CANAL Y LA RUEDA DE DOS TONELADAS



## Por Orlando Acosta

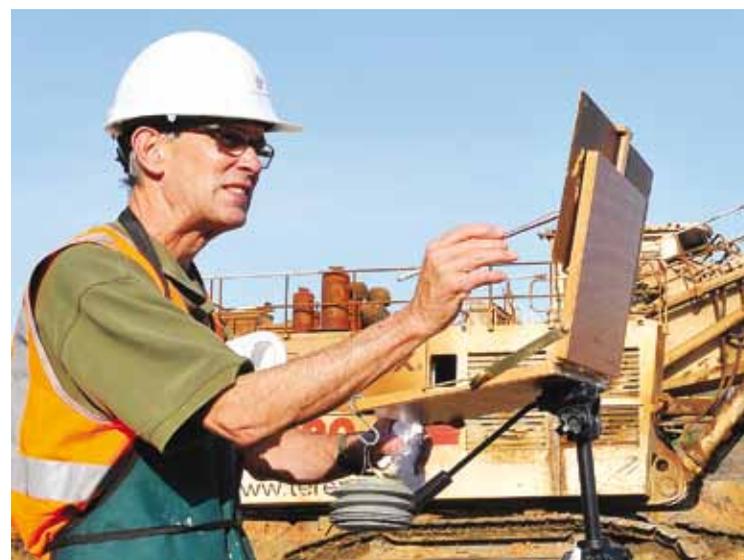
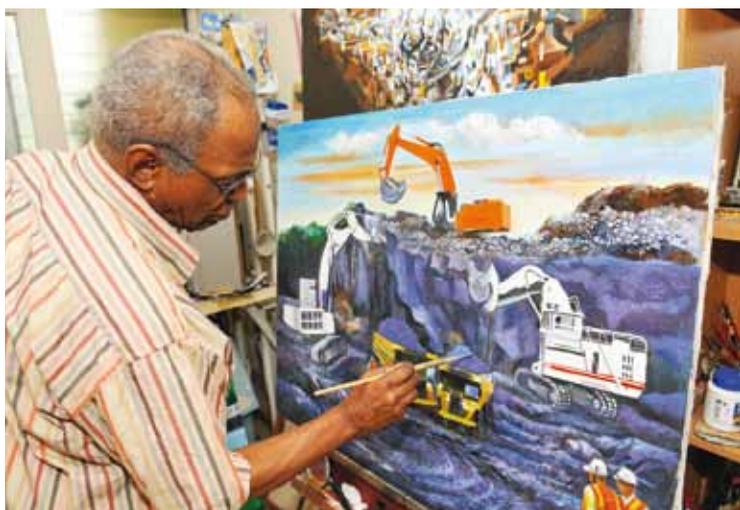
La intención de dejar registros de las obras de construcción del Canal no es una disposición nueva. Un gran volumen de información que documentó la construcción del Canal estadounidense resulta ser una fuente inagotable –y aún por explorar– para entender e interpretar el alcance y la dimensión del esfuerzo humano para su construcción. En el edificio de la Administración del Canal es posible admirar hoy –a través de los lienzos de William B. Van Ingen– cuatro escenas que permiten asomarnos al colosal esfuerzo que representó la construcción del Canal de esclusas. Mediante la magia del arte y el pincel, tenemos una visión idealizada de la humanidad que implicó la obra de construcción del Canal en el siglo pasado.

La ampliación del Canal de Panamá hoy no solo ha abierto mayores oportunidades para el movimiento de carga mundial y generar mayor riqueza para el país, sino que se proyecta entre el imaginario de los artistas panameños al promover el registro efímero del proceso de su construcción. Varios artistas locales pintaron con técnicas diversas, momentos importantes durante el proceso de la obra. La colección del programa de ampliación, hasta el momento, está compuesta por 89 obras en acrílico, acuarela y óleo, de reconocidos pintores panameños, las cuales forman parte del patrimonio del Canal, y son testigos de la obra que abrió sus puertas al mundo en junio pasado.

Junto al proceso artístico del proyecto, un equipo multidisciplinario se dedicó, además, a acopiar documentos, historias orales, imágenes, objetos y videos del proyecto en un complejo registro documental. Idalia de Espinosa, especialista en la Unidad de Comunicación y Documentación Histórica, nos cuenta sobre su experiencia.

“Me siento afortunada como panameña de haber tenido la oportunidad de colaborar en el programa de ampliación del Canal de Panamá en lo que me apasiona: la cultura y la documentación de hechos relevantes que enaltecen la historia de Panamá y su gente para beneficio de la presente y futuras generaciones. La recopilación y el registro de piezas descartadas de los trabajos de ampliación, y de probable valor histórico, reconociendo que serían parte del patrimonio industrial de esta época, fue una tarea interesante que demandó creatividad y mirar la realidad con otros ojos”.

“Darle seguimiento a las pinturas que adquirió el Canal de Panamá como parte del proyecto de documentación artística, así como participar en la divulgación de la obra



coordinando exhibiciones con entidades culturales y educativas, es parte de la satisfacción y el privilegio de haber sido parte de este proyecto”, comenta Idalia.

La recuperación de objetos de grandes dimensiones fue una de las experiencias más peculiares: una llanta de dos toneladas y tres metros de diámetro; además, dos botes de rescate de la primera draga de corte y succión que trabajó en las actividades de dragado en la entrada del Pacífico. Esta recopilación involucró una coordinación –poco común y admirable– entre el Canal de Panamá y los donantes de estos objetos.

El Canal de Panamá aportó a la sociedad, en relación a su memoria histórica, a través de la iniciativa de documentar la obra de ampliación del Canal a medida que avanzaba, con información de primera mano, de viva voz y testimonio directo de sus protagonistas.

# EL CANAL, SU CONTRIBUCIÓN AL CONGLOMERADO LOGÍSTICO INTERNACIONAL Y OTROS ASPECTOS DEL PAÍS

**Fuente: ACP, Unidad de Investigación Económica con el apoyo de la sección de Desarrollo Comercial, basado en el informe y análisis: La nueva estrategia comercial del Canal y su contribución al conglomerado logístico internacional y del país: Un análisis de escenarios – ACP/ Intracorp Estrategias Empresariales, 2016.**

## ¿Y AHORA QUÉ?

“El peor error político en la historia de la civilización fue probablemente la decisión del emperador de China, en el año 1433, de detener la exploración de los océanos y de destruir las naves capaces de exploración y los registros escritos de sus viajes... La decisión fue el resultado de disputas partidistas entre personas poderosas, mientras dejaban de lado los intereses a largo plazo del imperio. Esta es una enfermedad a la que los gobiernos de todo tipo, incluidas las democracias, son fatalmente susceptibles”. Freeman Dyson, -citado en el libro *Wealth, Poverty and Politics*, an international perspective, de Thomas Sowell.





Durante los últimos tiempos, la economía de Panamá ha crecido a tasas que superan la situación actual de la región. El crecimiento económico ha estado sustentado por sectores de la economía que se concentran en torno a la logística para el comercio mundial. A partir del año 2000, en forma progresiva, el crecimiento económico se ha debido fundamentalmente a la creación de una red o network, que incluye al transporte aéreo, turismo, la ampliación del Canal de Panamá, telecomunicaciones, puertos, zonas francas, servicios financieros, y muchas otras actividades relacionadas directa o indirectamente con el comercio mundial de bienes y servicios, con la aplicación de nuevas tecnologías.

Si bien la creación y expansión del network generó riquezas y una situación macroeconómica balanceada ante la visión de los inversionistas e instituciones internacionales relacionadas con los asuntos económicos y financieros, la verdad es que el modelo que se ha desarrollado no puede calificarse de inclusivo, ya que no ha sido del todo exitoso en el desarrollo de clústeres capaces de conectar en mayor grado los principales sectores de la economía, situación que de darse ampliaría considerablemente las oportunidades de nuevos negocios en Panamá. También la oportunidad de que más ciudadanos se beneficien de una mayor prosperidad.

### **Algunos de los mayores retos que hay sobre este tema:**

Muchos de los sectores más dinámicos relacionados con la economía mundial operan como islas poco integradas. De hecho, el auge de la construcción que explica en parte el crecimiento económico del país, poco o nada tiene que ver con el crecimiento orgánico que produce la economía real de Panamá. Además, es importante considerar que el crecimiento económico a finales de esta década será posiblemente menor a lo ya registrado a los inicios de esta. Esta situación podría modificar el desempeño macroeconómico de Panamá.





## El papel del transporte marítimo como actividad económica y lo que representa para Panamá:

Esta actividad económica comprende diversos sectores impulsores y tiene un impacto total en la economía que genera como mínimo unos 113 mil empleos directos e indirectos. El efecto multiplicador en nuevos empleos, salarios y PIB en la economía es alto. Se identifica al sector marítimo en general como un agente aglutinador de los sectores más dinámicos de la economía, en función de un modelo de desarrollo más inclusivo y sustentable. Aquí se destaca la participación del Canal de Panamá, que representa alrededor del 54% del impacto total de la actividad marítima en la economía nacional.

La actividad marítima incluye los siguientes sectores: en orden de su magnitud en cuanto al valor bruto de su producción, ya sea de servicios o bienes; está el Canal, los puertos, la venta de combustibles a naves, las agencias y líneas navieras, la pesca, el transporte por vía férrea entre las terminales del Pacífico y el Atlántico, el transporte marítimo interno, el oleoducto entre ambos océanos, la reparación de naves, el registro de naves,

los proveedores de naves, así como las actividades de inspecciones y certificaciones.

Desde la perspectiva de la logística para el comercio mundial, una forma de comprender la participación sectorial en esta dinámica es suponer que a los 12 sectores de la actividad marítima se le agregaran otros tres, determinantes en la competitividad en ese contexto. Estos son el transporte aéreo, las telecomunicaciones y las zonas francas, donde se destaca la Zona Libre de Colón.



Históricamente, la principal ventaja de Panamá ha sido su posición geográfica y el Canal de Panamá puede continuar catapultando esta ventaja y darle paso al progreso tecnológico:

En la actualidad, Panamá se ha propuesto establecer una estrategia de país adecuada a su rol histórico y de avance tecnológico en la logística para el comercio mundial, lo que acerca su política de gestión a un modelo más inclusivo, capaz de incidir en mayor medida en toda la economía del país. El país y en particular la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) han identificado áreas potenciales específicas de desarrollo para determinar su viabilidad, complementando estos proyectos con la ruta Canal de Panamá, en función de la consolidación de un conglomerado logístico internacional. La ACP se encuentra evaluando y analizando dos planes maestros sobre estas áreas. Ambos planes buscan capitalizar los flujos de carga del Canal para añadir valor a la ruta Panamá.

El plan maestro de desarrollo comercial de las mil 200 hectáreas en la ribera oeste de la entrada del Canal de Panamá, por el Pacífico, que busca desarrollar comercialmente un área que antes era un polígono de tiro del ejército estadounidense, a través del desarrollo de actividades como: centros de distribución, bodegas, centros de procesamiento, ensamblaje liviano, terminales dedicadas de barcasas o RoRo, parques de negocios, todo dentro de un complejo integrado y desarrollado de manera sostenible.

El otro es el plan maestro de infraestructura de transporte y logística de carga de la zona interoceánica, que abarca un área de más de 60 mil hectáreas y tiene entre sus objetivos considerar las inversiones, iniciativas y proyectos en infraestructura de transporte y uso de suelos en la zona interoceánica del Canal de Panamá para realizar

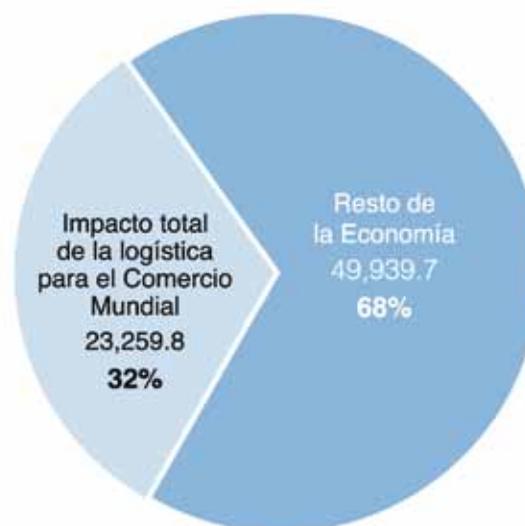
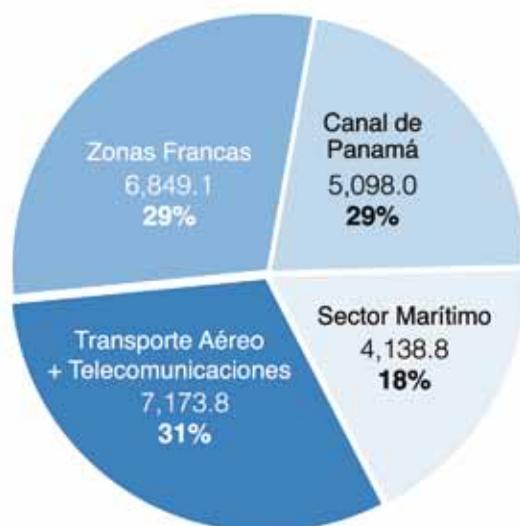


recomendaciones a corto, mediano y largo plazo en este tema, y fomentar el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado tomando en cuenta las fortalezas del país.

Panamá ha sido calificada por el Foro Económico Mundial como “país en transición hacia la innovación”, lo que implica que si bien este país ha desarrollado en buena medida sus ventajas comparativas y competitivas, ha pasado a una etapa en la que el reto está en la innovación, el progreso tecnológico y la formación de capital humano.

Eso quiere decir que, a mediano y largo plazo, la nación debe incrementar su competitividad en el contexto de la economía mundial por vías que no serían las tradicionales, no solo en función de una ruta de tránsito, sino de un modelo de desarrollo inclusivo capaz de integrar y beneficiar a toda la economía nacional y todo su espacio geográfico. Esto es fundamental para este país, dado que en él se desenvuelve una economía pequeña, abierta, y con gran potencial, en lo que podría denominarse, en primer lugar, logística para el comercio internacional o mundial.

**La importancia relativa de los sectores impulsores de la economía en su impacto total sobre la economía de Panamá**





## Por primera vez en el Canal ampliado

Albano G. Aguilar, líder interino del Segmento de Servicios Especializados entrega al Capitán del barco de Hoegh Targe. She Wei Jun y a Jan Peder Myklebost, Managing Director, de Hoegh Autoliner Shortsea America, la placa correspondiente a su primer tránsito por el Canal ampliado. El Höegh Target es uno de los seis buques de su tipo en el mundo, capaces de transportar hasta 8,500 carros.

## Presentan colección histórica de la ampliación en congreso

Vianey M. Castrellón y Miroslava Herrera, redactoras-editoras técnicas de la Unidad de Comunicación y Documentación Histórica del Programa de Ampliación, presentaron dos ponencias durante el Congreso de Antropología e Historia de Panamá 2016, realizado del 7 al 9 de septiembre pasado en la Ciudad del Saber. Ambas ponencias se refirieron a la colección de audios históricos del Programa de Ampliación, la cual comprende aproximadamente 1,900 audios de eventos históricos de la obra, entrevistas a sus trabajadores y sonidos de campo. Esta colección forma parte de la Memoria Histórica de la Ampliación, creada entre los años 2007 y 2016. Incluye, además, una colección fotográfica, de videos, objetos y documentos.



Asociación de Antropología e Historia de Panamá

[aahpanama.org](http://aahpanama.org)

[aahpanama](#)

[Antropologia\\_PA](#)

# ¡ 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 estamos construyendo juntos:  
el #CanalAmpliado.

Disponible en:



Canal 26

**Canal 26**  
Televisión digital abierta  
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



**Cable Onda**  
Canal 126 y  
HD 1026 (Próximamente)



CANAL DE PANAMÁ

**#CANALAMPLIADO**

