

Revista informativa
del Canal de Panamá

100 AÑOS DESPUÉS

Reinventar la maravilla

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Vive la nueva experiencia del Canal de Panamá en sus modernas y renovadas salas de exhibición, su nuevo mirador y con la emoción de la primera película en 3D sobre la vía interoceánica.



HORARIOS:

Lunes a domingo (incluye días feriados) Boletería: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Salas de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Restaurante: de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctenos al 276-8325.

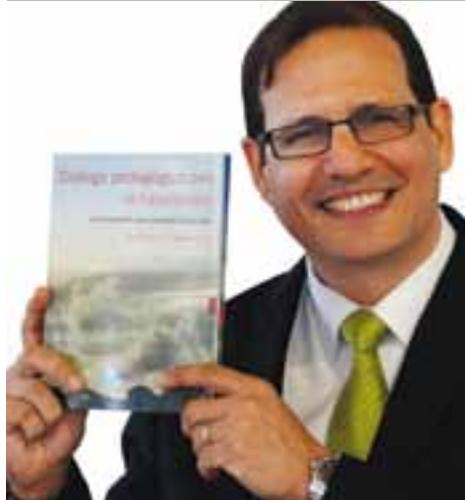
micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.



EL FARO

Mayo 2013-No.61

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy (Presidente)
 Adolfo Ahumada
 Marco A. Ameglio S.
 Rafael E. Bárcenas P.
 Lourdes del Carmen Castillo Murillo
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Nicolás Corcione
 Ricardo de la Espriella Toral
 Henri M. Mizrachi K.
 José A. Sosa A.
 Alberto Vallarino Clément

Jorge L. Quijano
 Administrador

Manuel E. Benítez
 Subadministrador

En esta edición:

- 5-6-7 **ampliación** El esqueleto de acero de las nuevas esclusas.
- 8-9-10 **centenario** Mayo en la historia del Canal.
- 11-12 **compás** El Canal, una candidatura.
- 17-18-19 **abordaje** Singapur, un hub logístico mundial. Giuliani visita el Canal.
- 21 **puente** Panamá como modelo en el sector marítimo.
- 22 **trayectoria** Los libros siguen de moda.
- 23 **travesía** Canal de Panamá va por el Príncipe de Asturias.
- 24-25 **reseña** Noticias del Canal.
- 26 **trayectoria** Fulbright y el Canal de Panamá.



PORTADA

Una gran "armadura" de acero teje la estructura de la nueva esclusa.



CANAL DE PANAMÁ

Manuel Domínguez
Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
Jefe de Redacción

Fotógrafos:
 Armando De Gracia
 Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio
 Javier Conte
 Edward Ortiz

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

SÍMBOLO DE PANAMÁ Y EL MUNDO

En sus casi 100 años de historias, el Canal de Panamá es una prueba de muchas de las metas y desafíos que la humanidad puede conquistar.

Todo comenzó con el sueño de unir el mundo a través de los océanos; luego fue el anhelo de un pueblo por ser dueño de todo su territorio; después, cómo dos naciones dieron un ejemplo de entendimiento; y hoy, el reto de un país por aprovechar al máximo su posición geográfica para servicio del comercio mundial y beneficio de su gente.

Todo esto es reconocido ahora con su postulación al Premio Príncipe de Asturias en la Categoría de Cooperación Internacional, al considerar que el Canal de Panamá es un vehículo que contribuye de manera positiva al comercio internacional, y que su funcionamiento aporta al entendimiento pacífico de las naciones.

Considerado uno de los premios más relevantes en Hispanoamérica, solo la nominación del Canal al Príncipe de Asturias es un reconocimiento al esfuerzo y compromiso de todos los panameños por hacer de su vía interoceánica un instrumento de unidad para los países, al tiempo que genera oportunidades de desarrollo para su población.



Los armadores unen las barras de acero una por una.

EL ESQUELETO DE ACERO DE LAS NUEVAS ESCLUSAS

Por Miroslava Herrera

Dentro de los 4.8 millones de metros cúbicos de concreto que se utilizarán en la construcción de las nuevas esclusas, miles de barras de acero de refuerzo son dispuestas dentro de las estructuras como una gran armadura.

Diseñadas para resistir los rigores de la operación y las cargas sísmicas, las nuevas esclusas del Canal de Panamá se construyen con grandes cantidades de concreto y acero. Estos dos elementos constituyen el hormigón armado que dará forma a las estructuras de muros, nichos de compuertas y conductos.

Inventado en el siglo XIX, el hormigón armado es un material compuesto que otorga mayor durabilidad y fortaleza a las grandes obras de infraestructura civil. Mientras que el concreto aporta una gran resistencia de compresión, el acero confiere a la estructura capacidad de tensión y ductilidad.



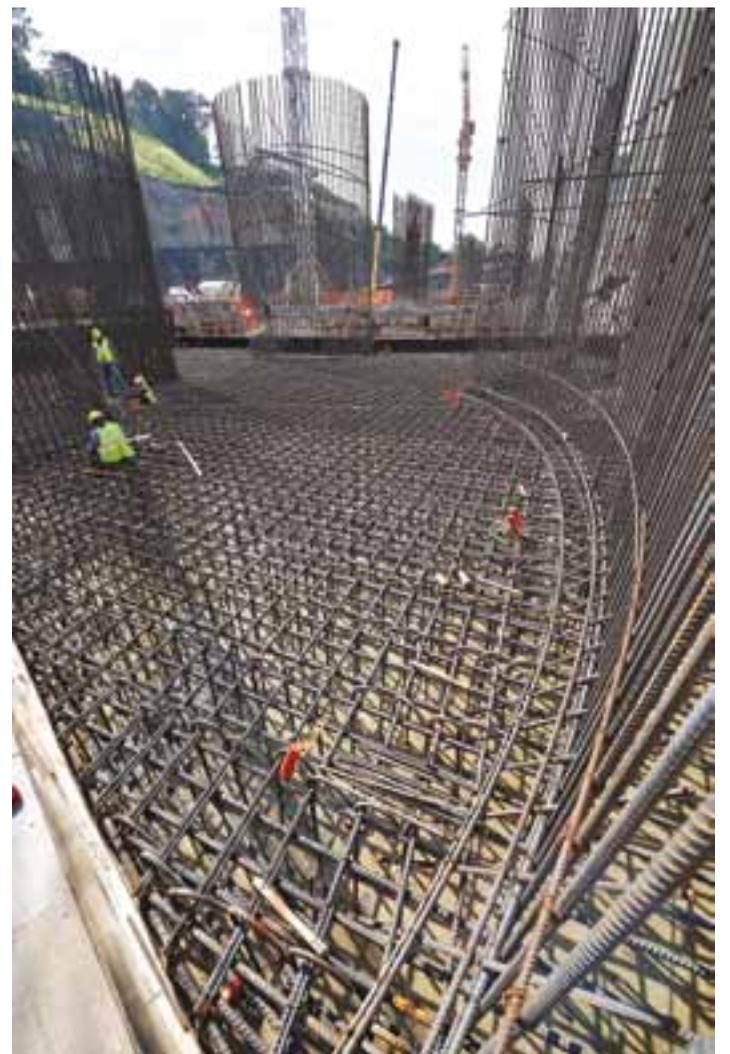
Las esclusas se construyen por partes; es decir, se construyen monolitos alineados y se vacía el concreto por niveles horizontales hasta alcanzar la altura requerida.

El acero

En total, en ambos complejos del Tercer Juego de Esclusas se utilizarán 192,000 toneladas de acero de refuerzo. Comparativamente, con esta cantidad de acero podrían construirse 19 torres Eiffel. Mientras que en el Atlántico se emplearán 85 mil toneladas, en las esclusas del Pacífico se utilizará una cantidad ligeramente mayor - 107 mil toneladas – debido a que la carga sísmica del Pacífico es mayor que la del Atlántico. Adicionalmente, las estructuras del Pacífico son más altas por la fluctuación de las mareas.

El acero de refuerzo es fabricado de acuerdo a las especificaciones ASTM A 615, grado 60 y grado 75. El acero de grado 60 es usualmente colocado en las zonas de la estructura que precisan menor concentración de este material para el control de esfuerzos generados por la retracción de fraguado y cambios de temperatura del concreto. El acero de alta resistencia - grado 75- es colocado en zonas de la estructura que requieren alta concentración de acero pero que necesitan ser descongestionadas para facilitar el vaciado y vibrado del concreto.

Las estructuras de las esclusas deben cumplir con los requisitos del Instituto Americano de Concreto (ACI) y con el Instituto Americano de construcción de Acero (AISC). Adicionalmente, se utilizan como referencia los manuales del cuerpo de ingenieros de los Estados Unidos (U.S. Army Corps of Engineers USACE) ya que ellos manejan una de las redes de esclusas más grandes del mundo.



Cada nivel de las estructuras requiere que el acero sea dispuesto en una cantidad y geometría específicas.



El capataz Tony Meléndez maneja cinco cuadrillas de armadores.

ALGUNOS DATOS SOBRE EL ACERO

El acero es una aleación de hierro con carbono. Por su composición química, sus propiedades mecánicas y físicas, el acero se clasifica en grados.

Una barra de acero de diámetro 14 y 24 metros de longitud pesa aproximadamente 273 kgs (602 lbs).

Con la cantidad total del acero utilizado en el Tercer Juego de Esclusas se podrían construir 19 torres Eiffel.

Origen y trazabilidad

El acero que se utiliza en el proyecto proviene de México. Los diámetros de las barras recibidas son #4, #5, #6, #7, #8, #9, #11 y #14 en longitudes que oscilan entre 40 y 78 pies.

Arriban al país por vía marítima y cada embarque cumple con la debida trazabilidad. Este importante aspecto permite conocer el recorrido del material desde su fabricación hasta su colocación final.

Samuel Soto, especialista en aseguramiento de la calidad del proyecto, añade que “de esta forma puedes ubicar qué lote producido en un momento dado quedó integrado a una determinada parte de la estructura”.

Las esclusas, que al final se verán como una estructura continua, se construyen por partes; es decir, se construyen monolitos alineados y se vacía el concreto por niveles horizontales hasta alcanzar la altura requerida. Cada nivel entonces requiere que el acero sea dispuesto en una cantidad y geometría específicas.

El montaje del refuerzo

En el proceso de ensamblaje intervienen varios equipos de trabajo. Los topógrafos delimitan los puntos donde se colocan las formaletas que contendrán el concreto vaciado posteriormente. Dentro de esta “caja”, los armadores unen las barras

de acero -ya cortadas y dobladas- de acuerdo con lo establecido en el diseño. En los niveles de mayor tamaño trabajan hasta 10 armadores por turno.

Bajo sol y lluvia, Tony Meléndez lleva dos años trabajando en el proyecto como capataz de refuerzo en el proyecto de las esclusas en el Atlántico. Meléndez, con 17 años de experiencia, ha trabajado en los grandes rascacielos de la ciudad de Panamá, incluyendo la famosa torre Trump Ocean Club. Describe el refuerzo con una metáfora sencilla, “El refuerzo es como los huesos. No se ve, pero por dentro es lo que da sostén y fuerza”.

Una vez listo el refuerzo y antes que se inicie el vaciado de concreto, los ingenieros de calidad verifican en la armazón ya hecha la geometría del mismo, las cantidades, el grado del acero, los diámetros, traslape, amarre, espaciamiento y limpieza de las barras, así como también el espacio para el recubrimiento de concreto requerido hacia la cara exterior del acabado.

El recubrimiento de concreto tiene la importancia de proteger el acero de refuerzo de la estructura contra el ambiente marino al que se encontrarán expuestas durante su vida de servicio. El espesor de este recubrimiento varía dependiendo del diseño de la mezcla de concreto marino y del grado de salinidad del agua que estará en contacto con determinada parte de la estructura.

MAYO EN LA HISTORIA DEL CANAL

Por: Luis Enrique Vásquez

En este mes de mayo se cumplen importantes eventos a lo largo de la construcción y operaciones del Canal de Panamá: los 100 años de la conclusión de los trabajos de construcción de las esclusas de Gatún y Miraflores en 1913. Recordar que las de Pedro Miguel de un solo escalón, fueron finalizadas dos años antes, o sea, en 1911. También se registra la apertura oficial del puente giratorio de Miraflores, en 1941 (hace 72 años); y el inicio de las operaciones 24/7 de la vía acuática, en 1963, con lo que se celebra 50 años de ese importante paso en las operaciones de la vía acuática.

El 20 de mayo de 1913, dos palas excavadoras se encontraron frente a frente en la mitad del Corte Culebra. En octubre de ese año, el remolcador Gatún llevó a cabo el primer cruce de prueba. Finalmente, el 15 de agosto de 1914, el buque Ancón inauguró oficialmente la vía.



Puente giratorio de Miraflores

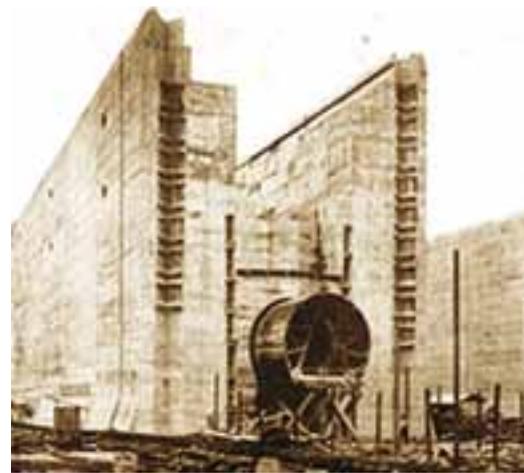
Corría la Segunda Guerra Mundial cuando en 1942 se construyó un puente giratorio o movedizo sobre las esclusas de Miraflores, el primero sobre el Canal de Panamá, el cual fue inaugurado el 20 de mayo de 1942. Empero, vale recordar que antes de este puente giratorio, hubo dos estructuras de carácter temporal. La primera, fue un puente colgante sobre el Corte Culebra, en el poblado de Emperador, que fue abierto al público en 1909, y clausurado poco antes de la inauguración de la vía. Asimismo, se utilizó el puente giratorio de pontones (flotadores) que conectaba ambas orillas del Canal en Paraíso para el paso del ferrocarril. Esta estructura fue usada hasta 1920.

El puente giratorio de Miraflores fue la primera estructura permanente sobre el Canal de Panamá para el tránsito vehicular. Antes de su construcción, los automóviles eran cruzados a través de transbordadores o de los puentes vehiculares en las compuertas de las esclusas, como aún suele darse en Gatún. Sin embargo, para esa época el tránsito era de exclusivo uso oficial.

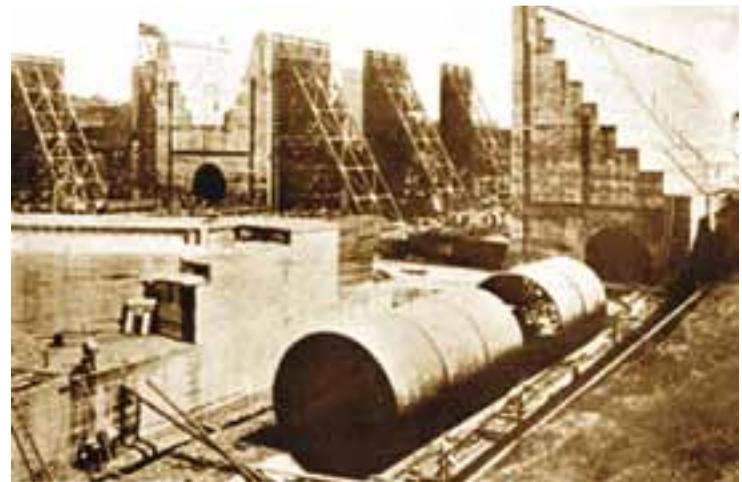
Cincuenta años de Operaciones 24 / 7

El Canal inició operaciones las 24 horas el día el 12 de mayo de 1963 con la instalación de un nuevo alumbrado fluorescente en el Corte Gaillard o Culebra, y las tres esclusas, lo que significa que este mes se cumplen 50 años de tránsito ininterrumpido.

Desde la construcción del Canal de Panamá se contaba con iluminación a todo lo largo de las esclusas, sistema que estaba constituido de 504 luminarias de tipo incandescente, distribuidas en Gatún, Pedro Miguel y Miraflores. Estaban colocadas en postes de concreto, cuyo uso principal era el de iluminación general.



El proyecto de construir las esclusas comenzó con el primer hormigón puesto en Gatún, el 24 de agosto de 1909. La pared media de las esclusas de Gatún, durante la construcción, en 1910.



La forma principal de la alcantarilla se observa en el primero plano durante la construcción; detrás se puede ver la forma que tendrán las paredes elevadas.



Construcción de las esclusas en Miraflores en 1912, principalmente durante la colocación de concreto.



En septiembre de 1913, el remolcador Gatún realizó la primera prueba a través de las esclusas del mismo nombre.

El ingeniero eléctrico / electrónico de las esclusas Belisario Prosper señala que a inicios del año fiscal de 1960, el Canal comenzó la instalación de un sistema de alumbrado fluorescente en el Corte Culebra y en las esclusas. Este alumbrado involucró la instalación de 910 postes a orillas del Corte, y 515 postes con 812 luminarias a lo largo de las esclusas.

La instalación del alumbrado terminó en el año fiscal 1961, y como resultado, el Canal empezó a brindar el servicio de tránsito nocturno a sus usuarios y clientes el 12 de mayo de 1963.

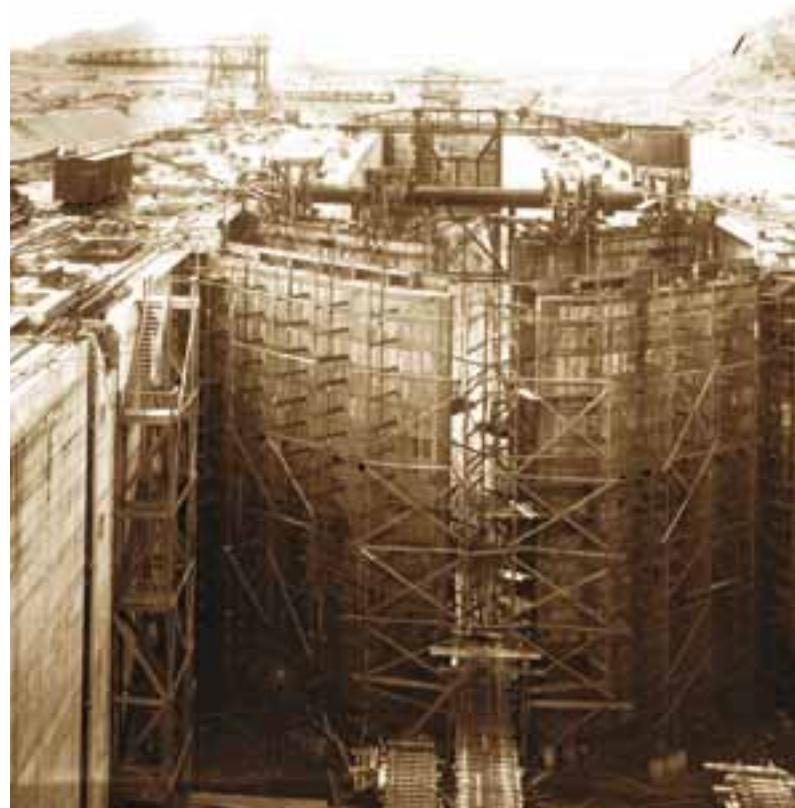
Destaca que se hacía necesaria una mayor iluminación para permitir a los prácticos una mejor visibilidad al transitar buques de manga ancha. Así pues, en 1980, se inicia el reemplazo del sistema de alumbrado de las esclusas por uno de poste alto con sistema de izado y anillo compuesto de seis luminarias.

Los trabajos consideraron la instalación de 90 postes y un total de 540 luminarias de haluro metálico. Cada poste contaba con dos luminarias adicionales de cuarzo con bombillos de halógeno de tungsteno como sistema de respaldo, que permitían restaurar la iluminación de forma inmediata luego de una interrupción del suministro de energía ya que las de haluro metálico no encendían de inmediato.

Este proyecto comenzó en las Esclusas de Miraflores; continuó en Gatún, en 1981; y terminó en Pedro Miguel en 1983, subraya Prosper.

El sistema mejorado permitió que la iluminación estuviese mejor distribuida en las esclusas, y con el uso de menos postes. Las luminarias cubrían un área más amplia, en forma de circunferencia. Los postes de 100 pies de alto, están colocados de tal forma que el haz de luz de uno cubre al siguiente, en forma de cadena.

Hacia mediados de 1913, una vez concluida la construcción de las esclusas de Miraflores, ya estaban en marcha las obras de colocación de las compuertas.



A partir de la década del 90, narra Prosper, el sistema de iluminación de las esclusas fue cambiado de haluro metálico a alta presión de sodio, que utiliza bombillos de doble filamento, con el objetivo de disminuir los tiempos de reencendido. En el 2004, el sistema completo de poste, sistema de izado y luminarias fue reemplazado y es el que funciona en la actualidad.

Los 50 años de iluminación en las esclusas representa para el Canal de Panamá, un tránsito nocturno de buques más seguro, y claro está: incrementar el número de carga a través de la vía interoceánica, que se traduce en mayores ingresos para el Canal y para el país.



Estado construcción de las esclusas de Gatún en 1912.



EL CANAL, UNA CANDIDATURA

J.J. ARMAS MARCELO

EN LA CORTA DISTANCIA

Tomado de La Prensa-05/05/2013

El Canal de Panamá ya es candidato al Premio Príncipe de Asturias, en la categoría de Cooperación Internacional. Es, desde mi punto de vista, una gran candidatura. El Canal de Panamá abrió, hace un siglo, los caminos del mundo, entre la incredulidad de parte de ese mismo mundo y el regocijo eufórico de los que creyeron en aquel magnífico proyecto.

A veces, en mis tardes madrileñas, me enredo en un párrafo de la novela que escribo, en la que el Canal de Panamá es un gran protagonista, pero la noticia de que, por fin, esa obra extraordinaria del hombre moderno puede ser este año Premio Príncipe de Asturias de Cooperación Internacional me llena de satisfacción.

Hay muchas maravillas en el mundo. Yo, viajero impenitente, conozco algunas: desde la Muralla China, en Beijing, hasta Manhattan entero, la Gran Manzana, la Isla del Milagro; desde El Escorial, en los fríos invernales de las sierras de Madrid hasta el Opera House de Sídney, que flota en mi memoria después de más de 40 años, cuando lo vi por primera vez; desde el Taj Mahal, que visité antes del amanecer y después del anochecer tras corromper por unos dólares, nunca mejor gastados, al portero del gran palacio funerario, sagrado y secreto cuando no hay luz del día, hasta el Gran Cañón, a cuyo cauce bajé en helicóptero con un pavor cerval: estábamos en manos de un piloto del Vietnam que tenía muchos más años que yo y que se jugaba la vida haciéndonos pasar miedo y acercando el aparato volador a las paredes inmensas del barranco. Y muchas más, que ahora olvido,



muchas maravillas que he visitado mil veces y que nunca han podido eliminar de mi memoria el Canal de Panamá, un lugar único, capaz de asumir leyendas y realidades como si todo fuera verdad. Aquí se dejaron la vida miles de personas, trabajando entre el barro y la malaria para que los dos mares se encontraran y besaran suavemente en la superficie del agua, en la cara del agua, y en las profundidades que iban a inventar una fauna y una flora que no hay en ningún otro lugar. Por eso el Canal de Panamá me parece hoy una de las consecuencias más importantes y estéticas en un mundo tan economizado y financiero como el nuestro.

La historia del Canal de Panamá no está todavía resuelta ni acabada de escribir. A mí me parece un lugar legendario, lleno de misterios, que los hombres que trabajan en él no conocen, ni le dan la importancia que tiene, porque la visitan todos los días y la ven como parte de la geografía familiar, pero yo todavía no encontré turista ni viajero que no me hablara del Canal de Panamá como un desafío y una maravilla de la humanidad.

Durante los últimos 12 años he sido miembro del jurado del Premio Príncipe de Asturias de las Letras. Ahora ha llegado el momento en que he dejado paso a otros jurados que se han incorporado este año por primera vez, pero mi paso por Asturias en ese jurado forma parte de mi memoria. Allí aprendí muchas cosas, en las discusiones y en las reuniones posteriores del jurado. Conocí mucha gente importante y, sin embargo, buena.

Y sé que el Premio Príncipe de Asturias le viene como anillo al dedo al Canal de Panamá, este mismo año, que se cumplen los quinientos de Núñez de Balboa, el descubrimiento del Mar del Sur y el siglo del Canal en su construcción, nueva y vieja. De modo que estoy deseando que pase el tiempo y que los miembros del jurado del Asturias de Cooperación Internacional



tengan en cuenta el Canal de Panamá como lo que es: no solo el encuentro de dos mundos y dos mares, sino la vía física de comunicación más importante del mundo y, hoy y todavía, de nuestro mundo.

Me sumerjo, pues, durante unos meses, hasta que llegue la hora de la votación, en una oración silenciosa para que los dioses del Canal (que los tiene, dense cuenta de que los tiene...) iluminen la voluntad de los jurados del gran galardón que lleva el nombre del Príncipe de Asturias. Mientras tanto, recemos a esos dioses o a aquellos otros en los que creemos o creemos que creemos para que nuestro deseo sea también tenido en cuenta por los jurados que, dentro de un par de meses, nos darán o quitarán la razón. Pero sí, desde ahora tengo un palpito. Un palpito de voluntad: el Canal de Panamá está ahí, en todo lo alto, y su candidatura es de las mejores, si no la mejor.

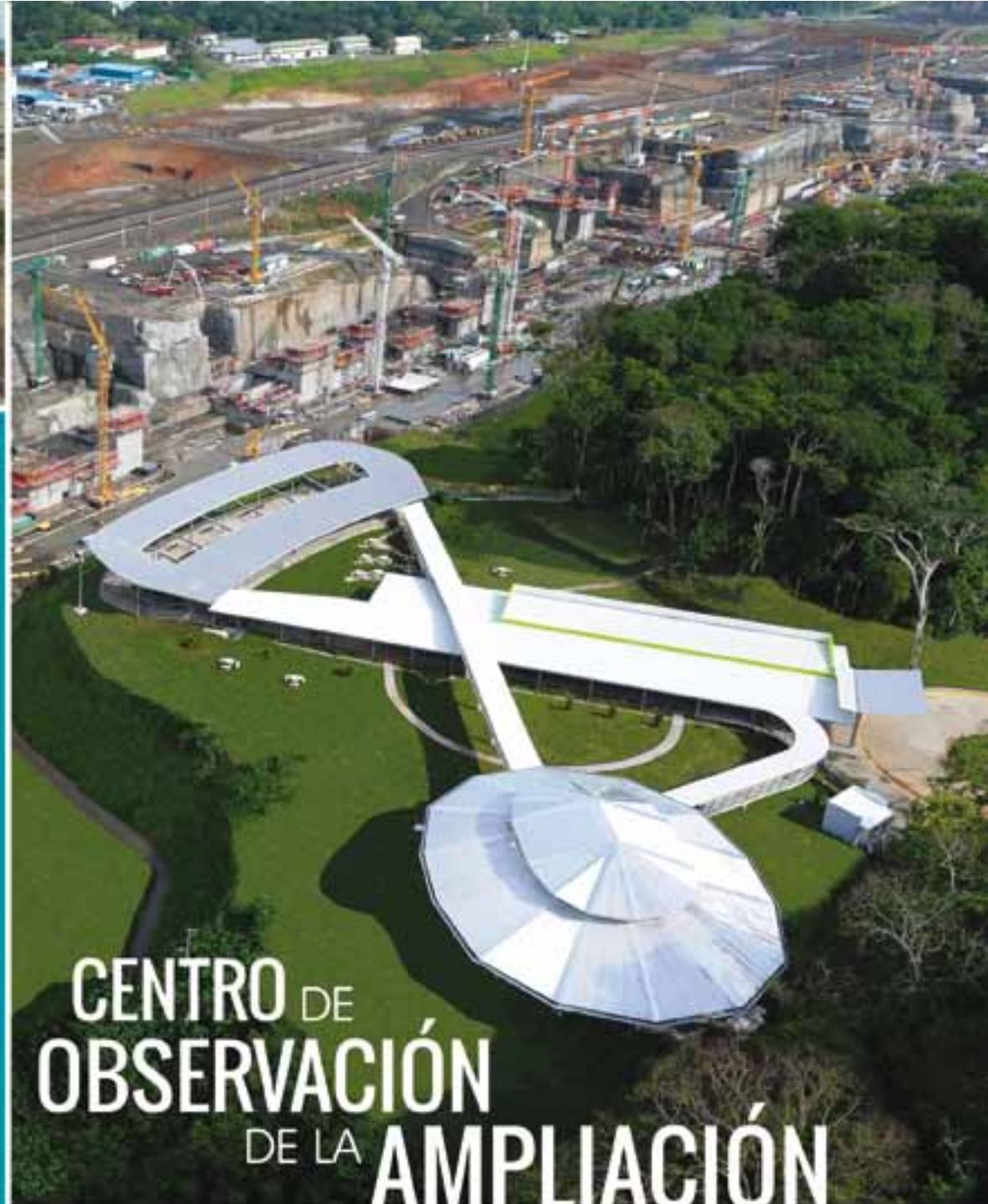
El autor es escritor.



LA NUEVA EXPERIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ

Ubicado en un lugar inmejorable, el Canal de Panamá cuenta en la provincia de Colón con un nuevo Centro de Observación de la Ampliación, desde donde los visitantes pueden ser testigos de la historia al observar desde una perspectiva única la construcción de las nuevas esclusas en el Atlántico.

El nuevo centro cuenta con áreas de exhibición, sala de proyecciones, un sendero ecológico y una privilegiada vista de cómo toman forma las nuevas esclusas. Además, desde aquí aprecian el lago Gatún, donde los buques siguen su travesía por la vía acuática. Todo esto en medio de una exuberante vegetación que complementa la experiencia de visitar el Canal de Panamá.



CENTRO DE OBSERVACIÓN DE LA AMPLIACIÓN

Admisión:

- Nacionales y residentes: adultos B/. 5.00, jubilados (con cédula) B/. 3.00, estudiantes* y menores (entre 5 y 17 años) *con identificación B/. 2.00
- No residentes: adultos y jubilados B/. 15.00, estudiantes* y menores (entre 5 y 17 años) *con identificación B/. 10.00
- Menores de 5 años entran gratis.

Horarios:

Abierto de lunes a domingo,
incluyendo días feriados
de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

Información:

443-5727
<http://micanaldepanama.com>

 canaldepanama  @canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.



FUNCIONAMIENTO

LAGO GATÚN

El Canal de Panamá tiene tres complejos de esclusas: uno en Miraflores, con dos niveles que conectan el océano Pacífico con el lago Miraflores; otro en Pedro Miguel, con un nivel que conecta el lago Miraflores con el Corte Culebra; y otro en Gatún, con tres niveles que conectan el lago Gatún con el mar Caribe.

Al llegar a Miraflores, el buque asciende unos ocho metros hasta el lago Miraflores. Luego, llegará hasta la segunda esclusa, la de Pedro Miguel, donde ascenderá nuevamente otros ocho metros hasta el nivel del Corte Culebra, el cual está rodeado de montañas que pertenecen a la Cordillera Central. Al finalizar este recorrido, el buque llegará a la entrada al lago Gatún, en Gamboa.

Al final del camino, el barco encontrará la última esclusa, Gatún, el más grande juego de esclusas del Canal. En estas esclusas el buque desciende de unos 26 metros hasta llegar al nivel del Mar Caribe y ahí terminará su tránsito por el Canal de Panamá, recorriendo unos 80 Kms.

El Canal funciona todos los días del año, las 24 horas y recibe buques de todas las naciones. Esta es una obra de alta ingeniería, una de las maravillas que usted no debe perderse al visitar la Ciudad de Panamá.

UBICACIÓN DE LAS ESCLUSAS



Los tres juegos de esclusas del Canal, de dos vías cada una, sirven como ascensores de agua que elevan los barcos al nivel del Lago Gatún, a 26 metros sobre el nivel del mar, para luego bajarlos al nivel del mar al otro lado del Istmo de Panamá.



Océano

El a l y e ag niv oce

Cámara Las cámaras miden 3 de anch (1,000 p un prom de profu

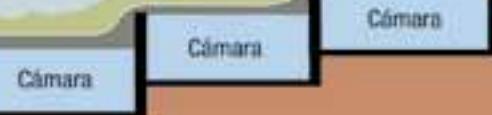


OCEANO ATLANTICO

Colón

ESCLUSAS DE GATÚN

Caseta de control



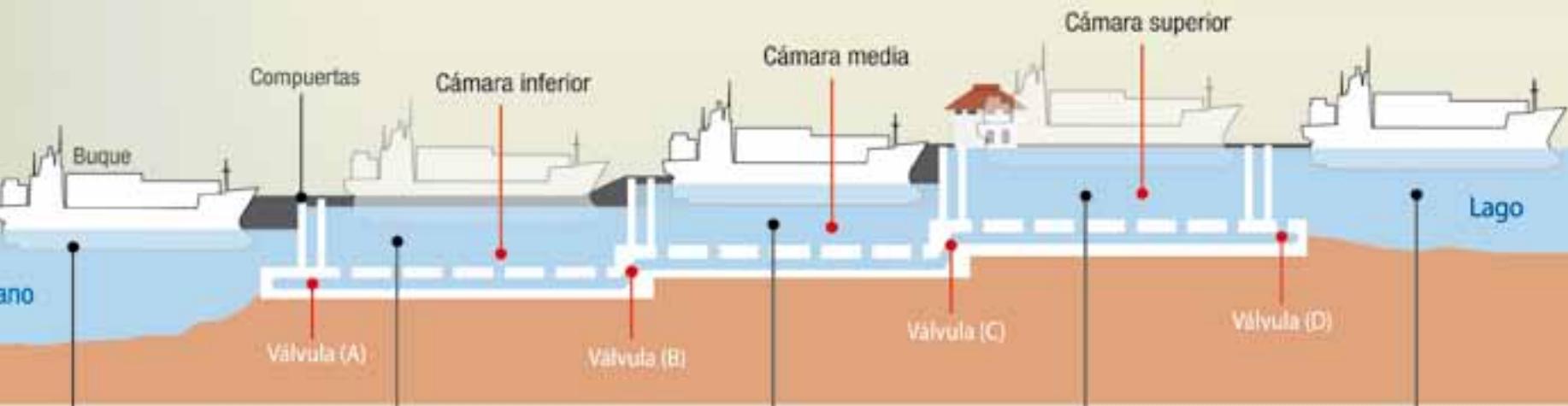
LAGO GATÚN

CORDILLERA CENTRAL

PERFIL DEL CANAL

DEL CANAL DE PANAMÁ

ELEVACIÓN DE UN BUQUE EN LAS ESCLUSAS DE GATÚN



El buque se aproxima a la primera cámara y espera a que las aguas de esta se rellenen con la del océano.

Las aguas son niveladas cuando se abren las válvulas (A) y fluyen por gravedad desde la cámara inferior hasta el océano, nivelando las aguas de la cámara con las del océano.

Cuando las aguas de las cámaras inferior y media están niveladas las compuertas se abren y el buque entra a la cámara media y se repite el proceso de nivelación utilizando el agua de la cámara superior al abrir las válvulas (C).

Las compuertas de la cámara superior se abren, el buque entra y las válvulas (D) se abren para dejar pasar el agua del lago Gatún a la cámara superior y así, subir el nivel del agua de la cámara, unos ocho metros hasta alcanzar el nivel del lago.

Niveladas las aguas de la cámara superior y las del lago Gatún, las compuertas se abren para dar paso al buque.

Las compuertas de las esclusas miden 13.5 metros (110 pies) de alto y 305 metros (1000 pies) de largo y tienen un ancho medio de 26 metros (85 pies).

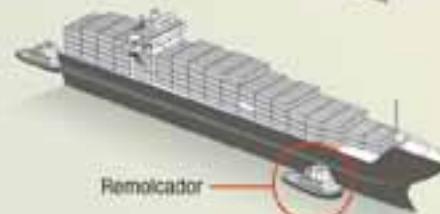
Luego las compuertas se abren, el buque entra a la cámara inferior y se abren las válvulas (B) para dejar pasar el agua de la cámara media a la inferior y así elevar al buque unos ocho metros hasta la próxima cámara.

Niveladas las aguas de la cámara media con la superior, el buque habrá subido otros ocho metros alcanzando el nivel de la siguiente cámara.



Locomotora

El Canal utiliza locomotoras que van a los lados, sobre los muros de las esclusas, para ayudar a los buques a mantenerse en el centro de las estructuras y así evitar que choquen contra las paredes de las cámaras.



Remolcador

Los remolcadores son los que asisten a los buques durante su travesía por el Canal, principalmente en las entradas y salidas de las esclusas y durante su paso por el Corte Culebra.

RÍO CHAGRES

LAGO MIRAFLORES

CORTE CULEBRA

ESCLUSAS DE PEDRO MIGUEL

ESCLUSAS DE MIRAFLORES

OCEANO PACIFICO

DEL CANAL DE PANAMÁ

ESCUCHA LA CUENCA (AL DÍA)

KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROV. CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 a.m.

HOT STÉREO

FRECUENCIA:

93.3 FM (PROVINCIA DE COLÓN)

Horario: VIERNES 8:00 a 8:30 a.m.

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 mediodía

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

101.9 FM (PANAMÁ, COLÓN,
KUNA YALA Y DARIÉN)

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 a.m.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 a.m.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 a.m.

RADIO CHIRIQUÍ

FRECUENCIAS:

107.1 FM y 103.5 FM.

(CHIRIQUÍ, BOCAS DEL TORO Y VERAGUAS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.

SINGAPUR

UN HUB LOGÍSTICO MUNDIAL



Por Mónica Martínez

David Chin, director ejecutivo de la Fundación Marítima de Singapur, fue expositor invitado al Panama Maritime Conference XI que se realizó en Panamá en febrero pasado. Durante su presentación, Chin reafirmó la importancia de Singapur como hub logístico mundial.

Chin es miembro de la Junta Directiva de la Cámara de Arbitraje Marítimo de Singapur. En el 2012 fue designado como miembro del Consejo Económico y Comercial Zhejiang - Singapur. Trabajó para el gobierno de Singapur hasta el 2011 y actualmente es consultor del Ministerio de Comercio e Industrias de Singapur.

El Faro conversó con él sobre sus experiencias en la industria marítima mundial y su punto de vista de las oportunidades de Panamá para posicionarse como hub logístico en la región.

El Faro: ¿En su opinión, a qué factores se debe que Singapur se haya convertido en un centro marítimo internacional?



David Chin
Cortesía de la Fundación Marítima de Singapur (SMF)

David Chin: A lo largo de los años, debido a una sólida infraestructura marítima y una fuerza laboral eficiente, Singapur ha creado una buena reputación como un lugar atractivo para que las empresas marítimas extranjeras se consoliden y adquieran una buena posición en caso de que deseen establecer una presencia en Asia.

La alianza tripartita entre el gobierno, la industria y las asociaciones marítimas es una fortaleza única de la comunidad marítima de Singapur. Yo diría que es uno de los factores que contribuyó a que Singapur se convirtiera en el centro marítimo internacional que es actualmente.

El Faro: ¿Cómo logró Singapur su integración logística?

David Chin: Singapur ha logrado una integración logística mediante el aprovechamiento de sus principales fortalezas.



Cortesía de Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA)

En primer lugar, Singapur es un país pequeño y se puede manejar relativamente mejor la integración de iniciativas de políticas e infraestructura en todo el país, en comparación con países con mayor extensión geográfica.

A pesar de que Singapur es un país relativamente joven, el fuerte liderazgo político ha ayudado a establecer un ambiente empresarial que contribuye a que este sea atractivo para los inversionistas extranjeros. A lo largo de los años, hemos construido herramientas sólidas en los distintos sectores, desde la infraestructura física sólida, fácil acceso a la conectividad a las tecnologías de la información (TIC) y a una infraestructura financiera fuerte.

El Faro: ¿Cómo apoya su gobierno al sector marítimo para que mantenga los niveles de profesionalismo e innovación mientras provee servicios a la industria del comercio mundial que cambia y crece constantemente?

David Chin: Singapur reconoce la necesidad de mejorar aún más su ventaja competitiva mediante el desarrollo continuo de sus recursos humanos en el área marítima y tecnológica. El gobierno local y sus entidades, en particular la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, han tomado pasos prácticos para impulsar la industria marítima en esta dirección. Entre las iniciativas clave podemos mencionar:

1. Lanzamiento del Instituto Marítimo de Singapur (SMI) con el propósito de preparar a la próxima generación de talento marítimo local e incentivar la investigación marítima y las capacidades de desarrollo mediante el fortalecimiento de las alianzas entre la investigación y el desarrollo entre la industria y el mundo académico.
2. Se introdujeron esquemas para mejorar el Fondo de la Comunidad Marítima (Maritime Cluster Fund) que impulsará

aún más el desarrollo de la calidad de la fuerza laboral en Singapur.

El Faro: Singapur ha creado exitosamente una economía totalmente integrada que agrega valores a las materias primas y entrega servicios de alta calidad. ¿Qué papel ha jugado el puerto para mantener esta economía? ¿Qué lecciones puede aprender Panamá de esta integración?

David Chin: El puerto es la vida de la economía de Singapur y la industria marítima es uno de los pilares clave sobre los cuales se sustenta el éxito de Singapur. Hasta la fecha, el puerto sigue siendo un componente importante de los conglomerados marítimos de Singapur y contribuye con aproximadamente el siete por ciento del PIB del país. La estrecha alianza entre los operadores portuarios y las entidades gubernamentales ha garantizado un diálogo constante a fin de que los entes reguladores puedan ajustar sus esquemas y políticas para garantizar la competitividad de nuestros puertos, según el cambiante clima empresarial y las necesidades de los jugadores. Panamá pudiera considerar el inicio de sesiones de diálogo de manera regular para distintas partes interesadas relacionadas con el negocio portuario para cristalizar ideas y formular iniciativas que serían beneficiosas para el desarrollo del país a largo plazo.

El Faro: ¿Cuáles serán los nuevos desafíos de la industria marítima en los años venideros? ¿Qué está haciendo Singapur para prepararse para estos retos?

David Chin: Debido a la naturaleza intrínseca mundial de la industria marítima y a los cambios económicos globales que Singapur está experimentando, el país ha estado en una alerta



constante para planificar y formular estrategias para superar distintos escenarios que probablemente podrían tener un impacto directo o indirecto en la industria marítima de Singapur.

Sobre todo con la creciente competencia de nuestros países vecinos, Singapur tendría que encontrar una manera de diferenciarse de aquellos competidores emergentes para mantenerse a la vanguardia como un centro marítimo establecido en esta región. Desde entonces se han tomado pasos prácticos para que Singapur se convierta en un centro de operaciones de logística internacional:

- El lanzamiento del Formulario de Venta de Buques de Singapur (SSF) en el 2011: El desarrollo del SSF está estrechamente alineado con la estrategia gubernamental de establecer a Singapur como un centro de arbitraje internacional.

- Sea Asia: Como el show marítimo más icónico de Singapur, este evento se constituye en el punto focal para que los principales directores ejecutivos, gerentes, tomadores de decisión de la industria y profesionales marítimos de distintos sectores de la industria marítima mundial se congreguen en Singapur para discutir asuntos pertinentes a dicha industria.

El Faro: ¿Cómo está respondiendo Singapur a los desafíos externos tales como la seguridad y el ambiente? ¿Qué hace para mantenerse competitivo?

David Chin: En vista del endurecimiento de los reglamentos ambientales por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), la industria marítima mundial enfrenta un panorama retador de cumplimiento. Esto hará que las compañías navieras tengan que enfrentarse a un aumento en los costos de cumplimiento, a la vez que experimentan menores ganancias como resultado de la actual recesión económica que es un desafío muy importante. Singapur reconoció esto y en el 2011, la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) dio a conocer la Iniciativa Marítima Ecológica de Singapur para incentivar a más compañías marítimas a proteger el ambiente mediante incentivos monetarios en la forma de reducción en los impuestos y cargos de abanderamiento de

naves, entre otros.

Además de esto, la MPA ha establecido el Fondo para la Innovación Marítima y la Tecnología (MINT) por S\$100 millones para apoyar la investigación marítima y el desarrollo, con énfasis principalmente en la tecnología limpia y verde.

Con el crecimiento continuo de las dos potencias económicas, China y la India, junto con la actualización de la Zona de Libre Comercio de la ASEAN en el 2015, podemos anticipar el crecimiento de nuestros puertos y corredores marítimos.

En vista de eso, la MPA lanzó el Centro de Control de Operaciones Portuarias en Changi, conocido como POCC-Changi, en el 2011 para mejorar la seguridad de la navegación y garantizar que Singapur está bien posicionado para manejar el creciente tráfico marítimo a lo largo del estrecho de Malaca.

El Faro: ¿En su opinión, cuál será el rol que la ampliación del Canal de Panamá jugará para que Panamá se convierta en un centro de operaciones de logística?

David Chin: La ampliación del Canal de Panamá definitivamente servirá como un catalizador para impulsar el comercio con una estrategia adecuada y personal idóneo para ejecutarla. Panamá reúne las condiciones para ser un centro de operaciones de logística ideal en su región. Con la ampliación, se necesita de una mejor infraestructura para facilitar el movimiento de mercancías hacia y desde Panamá. Aunado a los trabajos de desarrollo que conectan el Pacífico de Panamá con la autopista Panamericana y los trabajos de mejoras a la autopista Panamá-Colón, estas mejoras a la infraestructura ciertamente beneficiarán a Panamá a largo plazo.

Más allá de la infraestructura, Panamá tendría que divisar políticas y esquemas atractivos para atraer más actividades comerciales hacia el país y que éstas tengan como sede de su logística o negocios marítimos a Panamá, para aprovechar el influjo comercial cuando el proyecto de ampliación del Canal de Panamá esté terminado.



EX ALCALDE DE NUEVA YORK VISITA EL CANAL DE PANAMÁ

Por Mónica Martínez

Rudolph “Rudy” Giuliani, ex alcalde de la ciudad de Nueva York, es mejor conocido por su gestión y manejo de crisis durante los atentados del 11 de septiembre de 2001, por lo cual fue nombrado “Persona del Año” por la revista TIME el mismo año. Igualmente, se ganó el reconocimiento de muchos neoyorquinos por sus enérgicos métodos policiales, que redujeron considerablemente la criminalidad, el número de asesinatos, y mejoraron la calidad de vida en la ciudad.

Recientemente Giuliani visitó Panamá y estuvo en las esclusas de Miraflores, en donde pudo apreciar de cerca las operaciones de la vía interoceánica. Allí recibió explicaciones de parte del administrador del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano y del vicepresidente de Operaciones, Esteban Sáenz. Giuliani aprovechó para apoyar con su firma la candidatura del Canal de Panamá para el premio Príncipe de Asturias.

Esto fue lo que nos dijo sobre su impresión después de ver el Canal de Panamá y sus recomendaciones para el país.

El Faro: Ahora que ha podido ver un poco de las operaciones, nos puede dar sus impresiones sobre la administración y operaciones del Canal de Panamá?.

Rudy Giuliani: Es muy impresionante. Uno lee sobre el Canal de Panamá todo el tiempo, desde que uno es niño. Siempre quise conocerlo, esta es primera visita y es verdaderamente fascinante. Es extraordinario como se maneja de manera tan eficiente considerando la gigantesca y difícil labor que fue construirlo y ahora es mantenerlo. Y después uno ve estos barcos cruzar el Canal, sin mayor dificultad y uno sabe que hay mucho trabajo detrás para mantenerlo. Es una gran hazaña, desde su construcción pero es más grande hazaña como es operado y mantenido.



El Faro: ¿Con la ampliación del Canal de Panamá y el rápido crecimiento del país, que recomendaciones tendría para Panamá como ex alcalde de la ciudad de Nueva York?

Rudy Giuliani: Es un momento maravilloso para Panamá. La tasa de crecimiento del país es mucho más alta que la de otros países del mundo en estos momentos. Me parece que ha estado alrededor de un 10% por varios años. Eso es bien alto. Pero hay que reconocer, que con esto vienen algunos problemas. Hay que asegurarse de poner énfasis en la protección y la seguridad. Cuando un país crece tan rápidamente esto puede salirse de control y Panamá tiene que asegurarse de mantenerse como un país seguro. Se debe construir en el éxito que ha alcanzado el país y hacerlo permanente. Eso es una gran oportunidad. Me parece que son aproximadamente 3.5 millones de personas, un país no tan grande, pero no tan pequeño, donde se debería incluir a todo el mundo en este crecimiento. Esto es muy importante, incorporar a las personas que no se han beneficiado todavía. Se debe trabajar en eso. Estoy seguro que su gobierno trabajará en esto. Han tenido un gobierno democrático por varios años, aunque me cuentan que hay alternabilidad de los partidos políticos en el poder. Pero me imagino que tendrá sus cosas positivas, pues crea una democracia dinámica.

Conozco a muchos panameños que viven en la ciudad de Nueva York. El más famoso es un muy gran amigo mio, Mariano Rivera, que es un deportista maravilloso y aún mejor como persona. Pienso que ese es el recurso más importante de Panamá: su gente maravillosa.



PANAMÁ COMO MODELO EN EL SECTOR MARÍTIMO

Por Gabriel Murgas

No hay duda que de que nuestro país está avanzando con pasos firmes para convertirse en el centro logístico y marítimo número uno en el ámbito mundial. Sin embargo, el desarrollo intelectual y las relaciones de mutuo entendimiento con otros países desarrollados, inciden directamente en potenciar al máximo el capital humano panameño.

Muestra de ello, es la visita de dos directivos del Club Internacional Propeller de los Estados Unidos, una organización que nace en 1922, con la finalidad de reunir distintos profesionales de todo el sector de la industria marítima de Estados Unidos, a fin de conocer las tendencias del mercado marítimo, así como la gestión de nuevos proyectos y actualizaciones del mercado.

Actualmente, dicho club, cuya sede central está ubicada en Washington D.C., sigue con la finalidad de establecer relaciones profesionales con los sectores marítimo y portuario en el ámbito internacional, lo que incluye también, enlaces y convenios con otras organizaciones comerciales que tienen carácter paralelo. El Faro tuvo la oportunidad de conversar con ellos e intercambiar opiniones sobre el posicionamiento de Panamá en materia marítima y logística.

¿Cuál es la misión del Club en Panamá?, les preguntamos. En palabras de Richard Grimison, Vicepresidente del Club del Puerto de Cañaveral, en Florida, Estados Unidos, “el Club Propeller tiene 88 cámaras a lo largo de los Estados Unidos, y cuenta también con sedes en Europa, pero en esta ocasión, miramos hacia Latinoamérica, que cada vez está marcando un fuerte crecimiento



Dennis Thompson y Richard Grimison

económico, sobre todo en el sector marítimo... y el mejor ejemplo de ello es Panamá”. Además, agrega, “este país tiene, a parte del Canal, connotaciones históricas relevantes y un fuerte potencial en un futuro cercano como hub logístico, lo cual lo hace ideal para que el Club Propeller sienta sus bases en nuevos escenarios”.

El principal medio de operación de este club es la organización de conferencias y exposiciones, las cuales cuentan en su mayoría, con profesionales de vasta experiencia en la industria marítima internacional y que, además, fortalecen las relaciones de confraternidad entre sus integrantes. También promueven el interés de los niños y jóvenes en los temas navieros a través de giras educativas y becas a nivel universitario.

Dennis Thompson, Vicepresidente de la región Sureste del Club Propeller, manifiesta este sentir al comentar que “el

desarrollo marítimo no puede ser evidente si no incluimos a todos los integrantes de la comunidad marítima, y eso incluye a los más jóvenes. Los estudiantes deben entender cómo funciona el comercio marítimo y qué papel juegan ellos en el engranaje comercial”.

De este modo, nuestro Canal se convierte, una vez más, en punto de partida para un proyecto que ampliará las perspectivas actuales del sector naviero y fortalecerá nuestra identidad como uno de los países con mayor avance marítimo de la región.

“Nuestro fin es capacitar y sobre todo a los más jóvenes en esos temas, y ahora, más que nunca, se hace necesario esa capacitación en un país como Panamá, que viene en grande en lo que se refiere a actividades marítimas...todavía estamos a tiempo y por eso estamos aquí”, concluyó Thompson.



LOS LIBROS SIGUEN DE MODA

Por Rolando Cochez

La Séptima Feria del Libro de la ACP tuvo como lema este año "Piensa con Libros", ya que los libros han sido siempre el instrumento que nos lleva a imaginar, crear e innovar en todo lo que hacemos en la vida. La motivación hacia la lectura es el motor principal de esta actividad organizada por el personal de la biblioteca Roberto F. Chiari de la ACP por siete años consecutivos.

La ceremonia inaugural tuvo como invitado especial al Dr. Omar Jaén Suárez quien disertó sobre los impactos del descubrimiento del Océano Pacífico.

La Feria contó con la participación de 40 librerías y casas editoriales de todo el país, así como colegios y universidades que promocionaron sus programas. También se contó con la participación especial de la Asociación Numismática de Panamá, con una exhibición de monedas de gran valor.

Las bibliotecas en todo el mundo están sufriendo un gran cambio en la manera como ofrecen sus servicios. El Internet, el libro electrónico y los medios sociales como el Facebook y Twitter, han cambiado y agilizado el proceso de recuperar la información de manera más rápida y con un simple dispositivo. Por tal razón las bibliotecas no pueden quedarse rezagadas y esperar que el público se aproxime a ellas, ahora la biblioteca tiene que aproximarse al usuario. Las ferias de libros son parte de las estrategias de la biblioteca para no perder lectores, para mantenerlos interesados en los nuevos títulos, nuevas tendencias literarias y, porque no, presentarles nuevas tecnologías. Estas tecnologías ya no pueden ser vistas como un adversario, tienen que ser aceptadas y ser vistas como parte de sus nuevas herramientas orientadas hacia la era de bibliotecas virtuales, pero asociadas aún con el uso del papel.

Teniendo en cuenta esto, la Biblioteca Roberto F. Chiari, se prepara hacia estas nuevas tendencias. Los servicios de resumen de libros, las revistas electrónicas, el acceso a más de 450 libros digitalizados, a más de dos mil fotografías históricas, y otras publicaciones como el Panama Canal Review y Canal Records, son muestra, junto a la feria del libro, que la ACP tiene una biblioteca que se esfuerza para hacer frente al cambio vertiginoso de esta nueva era de la información.



CANAL DE PANAMÁ VA POR EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS

Miles de panameños se sumaron a la campaña de apoyo a la candidatura del Canal de Panamá al Premio Príncipe de Asturias, tanto por la vía electrónica como en los libros que la Autoridad del Canal de Panamá puso a disposición del público en centros comerciales, universidades e instituciones públicas y privadas.

La postulación del Canal ha recibido el apoyo de importantes figuras de trayectoria nacional e internacional como el cantautor panameño, seis veces premiado con el Grammy, Rubén Blades; la pintora Olga Sinclair; el nadador César Barría; el ex presidente Ernesto Pérez Balladares; el ex alcalde de Nueva York, Rudolph Giuliani; el Diario El Comercio de Perú; la Sociedad Interamericana de Prensa; Patricia Pérez, activista de la lucha contra el SIDA y quien fue candidata al premio Nobel de la Paz; Daniel Barberis, vicepresidente de la Fundación +Paz -SID; además del apoyo de los escritores Sergio Ramírez, de Nicaragua y JJ Armas Marcelo de España quienes se adhirieron a la candidatura desde un principio.

El Canal de Panamá fue nominado a los Premios Príncipe de Asturias 2013 en el área de Cooperación Internacional, en reconocimiento a su servicio a la industria marítima,

el comercio internacional y su aporte como símbolo de entendimiento pacífico entre las naciones.

Este premio es entregado cada año por la fundación del mismo nombre para exaltar y promover los valores científicos, culturales y humanísticos como patrimonio universal en ocho categorías: artes, comunicación y humanidades, ciencias sociales, letras, deportes, investigación científica y técnica, cooperación internacional y concordia.

La postulación coincide con la celebración del V Centenario del descubrimiento del Mar del Sur (Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa, el 25 de septiembre de este año, y los 100 años del Canal de Panamá, en agosto de 2014.

Los Premios Príncipe de Asturias 2013 serán entregados en España en octubre venidero.

Quienes no hayan firmado aún lo pueden hacer a través del enlace micanaldepanama.com/asturias

Las cartas de apoyo fueron enviadas a la Fundación Príncipe de Asturias como una muestra del respaldo de personas de todo el mundo hacia la candidatura del Canal de Panamá.

Administrador del Canal expone en Sea Asia 2013

El administrador del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano, analizó con líderes de la industria marítima el impacto de la ampliación y el papel que tendrá la vía acuática en el comercio entre Asia y América Latina, en el Foro Global Sea Asia 2013 que se lleva a cabo en Singapur.

Quijano destacó las nuevas oportunidades que la ampliación abrirá para el comercio mundial en segmentos como: contenedores y carga seca a granel, así como el nuevo mercado de gas natural licuado (GNL).

Asimismo, destacó la importancia que la ampliación del Canal de Panamá tendrá en el comercio entre Asia y América Latina.

Quijano afirmó que el Canal ampliado ofrecerá “enormes y nuevas oportunidades” en el abastecimiento de materia prima de América Latina con el este de Asia, en particular, carbón y mineral de hierro.

También detalló los avances del Programa de Ampliación, y dijo que con el Canal ampliado Panamá tendrá muchas oportunidades de consolidarse como un importante centro de transbordo.

Sea Asia 2013, organizada por Seatrade and Singapore Maritime Foundation, es la más importante exhibición y conferencia del mundo marítimo, la cual reúne a los líderes más influyentes y respetados del sector.

Por otro lado, y como parte del diálogo permanente con los usuarios, una delegación de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) encabezada por su administrador Jorge L. Quijano analizó en Seúl, Corea del Sur, con operadores de portavehículos la futura estructura de peaje de la vía acuática ampliada.

La delegación se reunió con ejecutivos de la Asociación de Armadores de Corea; de Hanjin Shipping; de STX Pan Ocean, Ltd.; y de empresas fabricantes de equipo pesado y vehículos.



También se discutió con representantes de SK Energy –primera compañía refinadora coreana– las nuevas posibilidades que la ampliación del Canal abrirá al comercio de gas natural licuado (GNL).

El administrador del Canal mantuvo conversaciones con la Cámara Naviera Internacional (ICS) en diciembre de 2012, y en febrero pasado, con la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (Intertanko) y la Asociación Internacional de Armadores de Carga Seca (Intercargo).

También se tiene programadas para los próximos meses reuniones con representantes de otros segmentos del mercado marítimo.

La ACP en la APOM



La Asociación Panameña de Oficiales de Marina Mercante (APOM) juramentó a su nueva junta directiva integrada por Luis Fruto, como presidente; Jorge Taboada, secretario de Actas; Ernesto Cooper, fiscal; Demóstenes Sánchez, vicepresidente; Daniel Brown, tesorero; y Manuel Marino, secretario de Prensa y Propaganda. Tanto Marino como Taboada, Brown y Cooper laboran en el Canal de Panamá; mientras que Fruto es inspector designado para Panamá de la Federación Internacional del Transporte (ITF por sus siglas en inglés). Cabe resaltar que recientemente el capitán Cooper fue declarado “Hijo Meritorio de la Ciudad de Colón” por sus ejecutorias en pro de la comunidad colonense.

La APOM es una institución de beneficencia, sin fines de lucro, que representa a más de 2000 profesionales responsables de las diferentes ramas del sector marítimo.



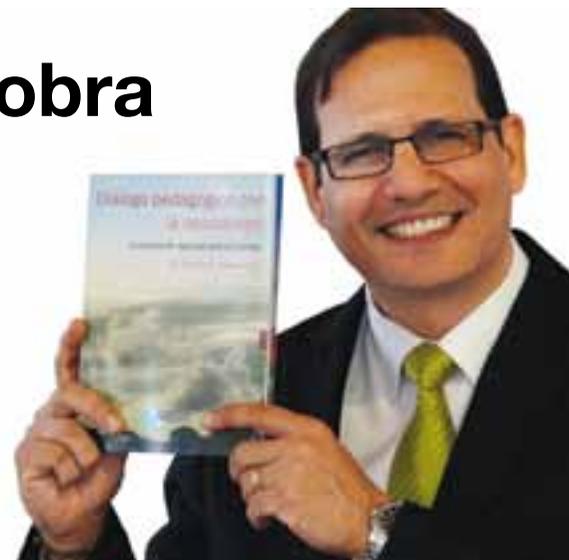
Panamá Responsable 2013

Definitivamente que la Responsabilidad Social llegó para quedarse. Cada día más empresas están tomando en serio el tema. Recientemente, el semanario Capital Financiero llevó a cabo un foro denominado: “Panamá Responsable 2013”, en el que participaron representantes de diversas organizaciones. Entre los expositores estuvieron: Temístocles Rosas, vicepresidente de SumaRSE; Anita Mong, jefa de Gabinete del Ministerio de Comercio e Industrias; Dacil Acevedo, directora de Sostenibilidad de Stratego; y Oscar Vallarino, vicepresidente de Gestión Corporativa de la Autoridad del Canal. Cada uno de los participantes expuso las experiencias vividas en el tema de la Responsabilidad en las empresas que representan. Oscar Vallarino, del Canal de Panamá, explicó cómo se ha venido desarrollando la Responsabilidad Social en la ACP, y destacó la participación de miles de voluntarios que se dedican a dar su tiempo en beneficio de los que menos tienen; en tanto que Temístocles Rosas, de SumaRSE indicó que de “todos depende que la Responsabilidad Social permanezca en el tiempo para lograr un mejor Panamá”. Dacil Acevedo, de Stratego, por su parte, hizo énfasis en que el fin de la Responsabilidad Social es el desarrollo sostenible; mientras que, a su turno, Anita Mong, de Comercio e Industrias, se refirió al concepto y evolución del tema en términos generales.

El foro, desarrollado en un hotel de la localidad, contó con un panel en el que los participantes presentaron Casos de Éxito relacionados con la Responsabilidad Social. En el panel estuvieron María Eugenia Fonseca, presidenta de AMCHAM (moderadora); Marcela Tejeira, de Morgan y Morgan; Raúl Preciado, del Banco General; y Vera Muñoz, de AES Panamá.

Una nueva obra

La Universidad Especializada de las Américas y la Autoridad del Canal de Panamá, realizaron hace unos días, la presentación del libro titulado: Diálogo pedagógico con la naturaleza: la educación que salvará el planeta, escrito por el Dr. Emilio Messina, quien es colaborador de la División de Ambiente en la Vicepresidencia de Ambiente, Agua y Energía.



El acto contó con la presencia del Ing. Carlos Vargas, vicepresidente Ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía de la ACP, quien expresó importantes conceptos valorativos de la preservación y cultura ambiental para el país. La obra fue también valorada por el doctor Rodrigo Noriega, al señalar que la misma queda inscrita entre las principales contribuciones intelectuales sobre el ambiente. El doctor Noriega labora en el Centro Internacional para el Desarrollo Sostenible y es miembro del Centro de Incidencia Ambiental. Por parte de la UDELAS, el doctor Juan Bosco Bernal prestigió el evento en representación de la rectora, Berta T. de Arosemena.

Conociendo el Canal



Miembros del Colegio Interamericano de Defensa (CID) visitaron recientemente el Edificio de Administración del Canal de Panamá. El CID es un instituto internacional de educación que depende y recibe el financiamiento de la OEA y de la Junta Interamericana de Defensa, a fin de intercambiar ideas entre profesionales del área de defensa y crear una base sólida para fomentar el entendimiento del sistema interamericano. El CID aprovecha los centros académicos y de investigaciones de la ciudad de Washington para el dictado de sus cursos además de efectuar viajes académicos externos a países americanos.

ACP participa en organización de congreso

FULBRIGHT Y EL CANAL DE PANAMÁ

Por Orlando Acosta

El Canal de Panamá es una pieza clave en el comercio mundial mediante los servicios que ofrece a la comunidad marítima internacional, apoyando el intercambio mundial. Esta característica le otorga un significado especial a la proyección de los profesionales Fulbright que trabajan en el Canal de Panamá, al prestar sus servicios para unir relaciones y fortalecer vínculos de paz mediante el comercio y el intercambio y la conservación del agua para el consumo y la navegación.

En las complejas operaciones del Canal trabajan más de 40 profesionales que han sido beneficiados con becas Fulbright en las más diversas áreas del conocimiento, quienes han sido formados en las más prestigiosas universidades norteamericanas y depositarios de una excelente formación académica. También prestan servicios al Canal otro grupo de ex becarios Fulbright que se distinguen por el servicio público y liderazgo; otros han aportado mediante el desarrollo de investigaciones en diversas ramas del conocimiento.

Ser Fulbrighter implica un compromiso de vida que honra un grupo especial de más de 250,000 egresados en aproximadamente 140 países, quienes desde 1946, se han convertido en jefes de estado, jueces, embajadores, ministros, premio Nobel, CEO's, presidentes de Universidades, periodistas, artistas y especialmente profesores y maestros que han influenciado la vida de miles de personas. Lo que distingue a la comunidad de Fulbrighters es la excelencia académica y profesional y el ejercicio de un liderazgo ineludible.

Congreso Nacional

El próximo mes de julio, en Panamá, se celebrará el Congreso Nacional Fulbright bajo el lema: "Equidad y Desarrollo Sostenible en Panamá".

El Congreso servirá de espacio de reflexión para analizar la agenda de desarrollo nacional bajo una mirada de equidad social y sostenibilidad ambiental y económica y será patrocinado por organizaciones y universidades locales. La Autoridad del Canal, la Universidad Tecnológica, la Universidad de Panamá, la Santa María La Antigua, Lousville y la Latina, acogerán la discusión de temas como: Transporte Público, Política Energética, Oportunidad para la Juventud, Sistema Educativo Nacional, Cuencas Hidrográficas y recurso hídrico, Agua Potable, Desarrollo Humano y Equidad, Seguridad Pública y Ciudadana, Micro, Pequeña y Mediana Empresa e Institucionalidad para la Democracia y Desarrollo.



El Congreso es un espacio de reflexión para analizar la agenda de desarrollo nacional bajo una mirada de equidad social y sostenibilidad ambiental y económica.

La ACP a través de la participación del Departamento de Ambiente, Agua y Energía, celebrará en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, una interesante agenda de discusión el día 3 de julio, donde se abordará los temas de cuencas hidrográficas, recursos hídricos y producción de agua potable en el contexto de la celebración de cien años de producir agua buena para la salud y el desarrollo del país.

El hombre

James William Fulbright fue un renombrado senador demócrata de los EE.UU. Durante sus 30 años en el senado llegó a ser uno de los miembros con mayor influencia y reconocimiento.

Luego de dejar el Senado, Fulbright, continuó su lucha activa por apoyar el programa de intercambio educativo. Honra la memoria de su nombre uno de los programas más importantes de intercambio internacional, el programa de Becas Fulbright. Cada año se entregan aproximadamente 6,000 becas Fulbright en el mundo mediante convocatorias abiertas.

El impacto del Programa Fulbright ha sido extraordinario; muchos de los más de 300.000 profesores, científicos, investigadores, líderes políticos y sociales, artistas e, incluso, los 42 premios Nobel que han recibido las becas Fulbright, han hecho contribuciones significativas en sus países y han apuntado a la meta general de avanzar en el entendimiento mutuo, la tolerancia, y la cooperación internacional.

InfoCentro



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.

Provincia de Panamá

24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña
Local 17-G, Tel. 295-7243

Chilibre, diagonal a la Escuela John F. Kennedy
Tel. 216-7545

Vista Alegre, Arraiján, Centro Comercial María Eugenia
Local 9, Tel. 251-9434

La Chorrera, Biblioteca Hortencio de Icaza
Tel. 253-7646

Provincia de Colón

Ciudad de Colón, Biblioteca Mateo Iturralde
Tel. 441-4373

Provincia de Coclé

Penonomé, Biblioteca Fernando Guardia
Calle La Lameda, Tel. 997-1047

Aguadulce, Avenida Rodolfo Chiari y Avenida Alejandro Tapia
Edificio Ideal, Tel. 997-0151

Provincia de Veraguas

Santiago, Calle 8va., Edificio Don Juan
Local 2 y 3, Tel. 998-3160

Provincia de Herrera

Chitré, Avenida Pérez, Plaza Cerquín
Local 1, Tel. 996-7634

Provincia de Los Santos

Las Tablas, Avenida Rogelio Gáez, Tel. 994-0924
Guararé, Biblioteca Virgilio Angulo, Tel. 994-5543

Provincia de Chiriquí

David, Biblioteca Pública Santiago Anguizola, Tel. 775-4314
Concepción, Biblioteca Pública de Concepción, Tel. 770-5896

Provincia de Bocas del Toro

Changuinola, Centro Parroquial de Changuinola,
Planta Baja Tel. 758-7240



canaldepanama



@canaldepanama

www.micanaldepanama.com

¡SÚMATE AL CANAL DE PANAMÁ!

Súmate con tu firma y apoya la candidatura del Canal de Panamá al Premio Príncipe de Asturias, categoría de Cooperación Internacional, por sus aportes al comercio internacional, el entendimiento pacífico entre las naciones y por ser un símbolo de unidad mundial.

Firma aquí: micanaldepanama.com/asturias

micanaldepanama.com



[@canaldepanama](https://twitter.com/canaldepanama)



[/canaldepanama](https://www.facebook.com/canaldepanama)



[canaldepanama](https://www.instagram.com/canaldepanama)



CANAL DE PANAMÁ

La maravilla eres tú.