

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



PRIMER ESCLUSAJE

Histórica prueba



EN EL 2014,
EL CANAL DE PANAMÁ
CUMPLE 100 AÑOS
VEN A CONOCER
LOS PRÓXIMOS 100

CENTRO DE OBSERVACIÓN
DE LA AMPLIACIÓN - COLÓN



ABIERTO DE LUNES A DOMINGO,
INCLUYENDO DÍAS FERIADOS
DE 8:00 A.M. A 4:00 P.M.

INFORMACIÓN:
443-5727



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com



EL FARO

Septiembre 2013-No.65

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 **centenario** Primer esclusaje por el Canal.

8-9 **travesía** El día de los gigantes.

10 **trayectoria** Nuevos capitanes de remolcador.

11-12 **puente** Renovar el pasado, mirando al futuro.

17-18 **trayectoria** Espacio, Canal, sociedad y arquitectura.

19-20-21 **ampliación** La ampliación abre las puertas al mercado del gas.

22 **brújula** 30 años de pilotaje.

23-24 **compás** Puertos deben prepararse para operaciones del nuevo Canal.

25-26 **reseña** Noticias del Canal.



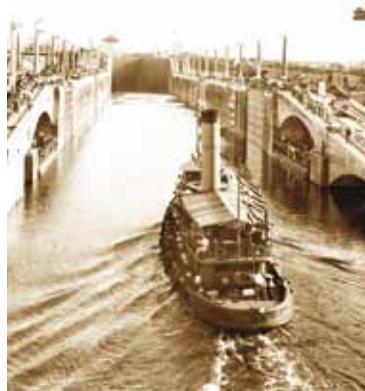
Manuel Domínguez
Vicepresidente de Comunicación Corporativa

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



PORTADA

Hace 100 años se realizó en Gatún la primera prueba de esclusaje.

Fe de errata: en la página 19 de la edición de agosto se publicó un artículo sobre el tema de capacitación erróneamente atribuido a Efraín Hallax. Su autor fue Gabriel Murgas.

elfaro@pancanal.com

CAMINO DE COINCIDENCIAS

Camino a su centenario y en medio de su ampliación, el Canal de Panamá vive momentos que marcan históricas coincidencias.

Las páginas de esta edición de El Faro recogen momentos de la llegada de las compuertas de las nuevas esclusas de la vía acuática. Un hito de la ampliación del Canal que ocurre 100 años después de registrarse eventos similares. Y es que en 1913 las actuales esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún estaban en su construcción final, siendo la instalación de las compuertas uno de los últimos pasos del proceso.

Ahora, un siglo después, las compuertas -esta vez de mayores dimensiones y con algunas características distintas- vuelven a ser protagonistas de un nuevo capítulo de la historia del Canal: su ampliación.

Aunque hay un siglo de separación entre la construcción del Canal, y ahora su ampliación, existen componentes que se asemejan como las excavaciones de tierra, el dragado de las entradas y los cauces del Canal, y otros elementos que forman parte del proyecto.

Son solo coincidencias que la historia le pone en su trayectoria al Canal de Panamá. Lo que no es una coincidencia es la determinación de un país por construir su futuro hacia el próximo siglo, y más allá.

26 de septiembre de 1913

PRIMER ESCLUSAJE POR EL CANAL DE PANAMA

Por: Luis E. Vásquez

El primer tránsito por las esclusas del Canal fue en las de Gatún, el viernes 26 de septiembre de 1913, cuando lo hizo el remolcador Gatún, que tenía la misión de jalar las barcazas cargadas de lodo y roca excavada durante los trabajos de construcción del Canal. Este empezó labores en 1906 en el sector Atlántico.

Además de ser una de las muchas piezas del equipo que ayudó a llevar a feliz término la colosal obra, el Gatún jugó un rol muy importante en la apertura de la vía acuática, por lo que su misión jamás será olvidada.

Por algún motivo especial era el remolcador preferido para transportar y trasladar equipos de inspección de la obra, así como a funcionarios

federales y altos ejecutivos de la Comisión del Canal Istmico.

El 26 de septiembre fue el día seleccionado para elevar el Gatún desde el nivel del mar al nivel del lago Gatún. La operación tomó una hora y 51 minutos. Y el Gatún sonó su silbato cuando navegaba hacia el lago, mientras los espectadores vitoreaban a su paso.

Se escogió esa fecha porque estaba próxima la partida del istmo del mayor James P. Jерvey, que estaba a cargo de la construcción de las esclusas, y del comandante George M. Hoffman, responsable de la construcción de la represa de Gatún.

En ese esclusaje de prueba, el Gatún transitó por la cámara oeste del Canal, en el Atlántico, hasta el lago Gatún.



Para esa fecha el Canal estaba listo para entrar en servicio, sin embargo, ¿cómo saber si las esclusas funcionaban de acuerdo con los planes? Para tener esa certeza había que hacer las pruebas necesarias, para lo cual el remolcador Gatún mereció el honor de ser la primera nave en pasar por un juego de esclusas del Canal.

El Gatún también tuvo el honor de ser seleccionado para acompañar al buque Ancón en la travesía inaugural, el 15 de agosto de 1914.

Durante 16 años más, el remolcador Gatún permaneció en el Canal.

El sonido de su silbato, al ser tocado ese memorable 26 de septiembre de 1913, demostró al mundo que una nave podía ser elevada desde el mar Caribe al nivel del lago Gatún.

La operación fue completada y presenciada por un gran número de personas.

Los pasos previos

El esclusaje de prueba fue precedido de una serie de operaciones en las esclusas de Gatún, que empezaron a las 9:07 a.m. del martes 25 de septiembre, y continuaron hasta alrededor de las 3:30 de la tarde del mismo día. Durante este período fue necesario cerrar la válvula dos veces para limpiarla y sacar la vegetación que se había acumulado en la cámara.

El segundo paso fue el jueves siguiente, o sea, el día del esclusaje, y consistió en el llenado de la alcantarilla en la pared central. La sección superior se llenó a su nivel después de cerrar las válvulas.

Aunque el tablero de control central estaba inconcluso, y se construían todas las válvulas con control local y sumo cuidado, el esclusaje de prueba no tuvo ningún tropiezo. En otras palabras: fue un rotundo éxito.



The Canal Record

Published weekly under the authority and supervision of the Isthmian Canal Commission.

The Canal Record is published free of charge, one copy sent to all employees of the Commission and Panama Railroad Company whose names are on the roll. Extra copies and back numbers can be obtained from the news stands of the Panama Railroad Company for five cents each.

Address all Communications,

THE CANAL RECORD,

Ancon, Canal Zone,

Isthmus of Panama.

No communication either for publication or recording information, will receive attention unless signed with the full name and address of the writer.

NOTES OF PROGRESS.

Water Admitted Into Culebra Cut.

Water was admitted into Culebra Cut through the four 24-inch pipes extending into the lake underneath Gamboa dike, at 9 a. m., on Wednesday, October 1. It is calculated that the velocity of the flow is about 24.1 feet per second, and that the discharge amounts to about 354 cubic feet per second, which will fill the Canal as far as Cucaracha slide at the rate of 1.6 feet a day. At this rate by the morning of October 10, when it is planned to destroy the dike, the depth of water in this section of the Cut will not be far from 15 feet. The slide at Cucaracha has completely closed the Cut, in one place to the 73-foot level, therefore, the water discharged into the Canal by means of the pipes between October 1 and 10 will be wholly confined to the section between the slide and the dike. To overtop the slide, it will be necessary for the water in the lake to reach a level of 73 feet above mean sealevel. The lake will probably reach not to exceed 68 feet by October 10. A ditch will be cut through Cucaracha slide to start the water through and, it is expected that a great deal of the slide material will be washed into the drainage ditch between the slide and Pedro Miguel Locks.

The drainage pumps in the Cut near the dike was shut down on Wednesday, September 24; all the machinery was removed and the building which housed it was razed. Sufficient water had collected in the Cut on October 1, from seepage and surface drainage to cover the bottom between Cucaracha slide and the dike.

Spillway Ready for Further Rise of Gatun Lake.

The mechanical installation of the operating machinery for the regulating gates at the spillway of Gatun Dam was completed on September 25. The 14 gates are now in place, surmounting the crest of the ogee, at 69 feet above sealevel, and ready to maintain the rise of the lake above that elevation. Tempo-

rary electrical connections were made, in order to test and operate the machinery, and the installation of the permanent cables and control equipment is now under way. The operating machinery and the gate itself, were made to do service in grinding true the fixed iron set in the supporting piers between which the gates will operate; a cutting tool attached to the side of the gate made of it a sort of vertical shaper when the gate was lowered. Afterward, the irons were smoothed by hand to a maximum variation of .005 inch. The horizontal seats on the crest of the ogee were rabbitted after the lower edge of the gate had been milled to a true horizontal surface.

Progress in Cable Installation at Gatun Locks.

On September 13, the cable pulling gang of the First Division at Gatun pulled 12,121 feet of control cable and 2,200 feet of No. 0000 3-conductor power cable into the shafts and tunnel running under the lock floors in the vicinity of the control house.

The control cable was drawn down a shaft in the west wall, through the tunnel and up a shaft to the operating tunnel in the center wall. The power cable was drawn down a shaft in the west wall, through the tunnel under the center wall and both lock chambers to the east wall, and up through the shaft. The tunnel under the locks at this point is approximately 125 feet below the coping level, so that each cable had to be supported at the upper ends of the vertical shafts to prevent its slipping down into the duct. When the installation is completed, the cable will be supported in the ducts by a combined action of friction between the cable and duct, and by a curved duct at the bottom taking the thrust. Each of the control cables was 380 feet long, and each of the power cables was 550 feet in length.

Formal Opening of Tramways.

The street railway system of Panama, in service since August 1, was formally inaugurated on Saturday, September 27, when the Municipal Council of the city and a number of officials and prominent business men were the guests of the Panama Tramways Company, and R. W. Hebard and Company, Inc., the constructor of the system, in a special trip to the end of the line at Las Sabanas police station, and a luncheon at the bathing pavilion on the beach of the Bella Vista Estate. Two special cars, decorated in the national colors of the United States and Panama, carried the party. At the luncheon, short addresses, bearing on the development of Panama, were made by Canal Commissioner R. L. Metcalfe, Don Ramón F. Acevedo, secretary of public works of Panama, Mr. W. L. Black, superintendent of the tramways company, Mr. R. W. Hebard, and others.

FIRST LOCK OPERATION.

Tug Successfully Passed Through the West Flight at Gatun Locks on September 24.

Gatun Locks were operated for the first time on Friday, September 26, when the sea-going tug *Gatun*, now in the service of the Sixth Division, was passed through the west flight from the Atlantic channel to Gatun Lake. This date was chosen, because of the approaching departure from the Isthmus of Maj. James P. Jervey, who had charge of the masonry construction of the locks, and of Maj. George M. Hoffman, who had charge of the building of Gatun Dam, under Lieut.-Col. Silbert. The operation was entirely successful and was witnessed by a large number of people.

The first step in the filling of the locks was to fill the space between the upper guard and upper operating gates. This was done through the 60-inch auxiliary culvert valve in the west wall. This operation was started at 9.07 a. m., on Thursday, September 25, and continued to about 3.30 p. m., it being necessary to close the valve twice during this period to clear vegetation away from the trash screen at the intake.

The second step was also on Thursday, and consisted in the filling of the culvert in the center wall as a test of the valves and bulkheads, as well as the culvert itself. The upper section only was filled, and after shutting off the rising stem valve at the upper end, this water was used to test successively the center culverts of three levels, being finally deposited into the lower lock by opening the cylindrical valves in that level.

To remove the bulkheads from the upper end of the west culvert, it was necessary to equalize to some extent the pressure of the lake by pressure on the lower side of the bulkhead. It was originally intended to do this by accumulating the leakage through the bulkheads in the culvert, between the upper rising stem valves and the bulkheads. The leakage of the bulkheads was, however, so slight that it was decided to introduce water into the upper end of the upper lock which communicates with the rear side of the bulkheads through the west culvert. This was done, and the bulkhead removed at 10 a. m., on Friday, September 26. At 11.20 a. m., water was admitted to the upper end of the upper lock from the west culvert through the upper rising stem valves and the water brought up to lake level. The upper rising stem valves were then closed and this water was passed down the flight of three locks as a preliminary test of the valves and culverts of the west wall. Water was then locked down, step by step, from the lake to the lower lock, which was also being filled by the two 14-inch sea valves in the lower guard gates.

The filling of the lower lock was completed about 4.45 p. m., when the sea gate was opened,

El Canal enfrenta su primer sismo

Cuatro días después del primer esclusaje de prueba, el Canal de Panamá enfrenta su primer sismo, lo que para muchos fue el condimento que necesitaba el ejercicio para que fuera considerado exitoso.

Fueron más de 60 minutos desde el temblor inicial y las subsecuentes réplicas, y la historia recoge que su magnitud parece haber superado la del terremoto de San Francisco, ocurrido el 18 de abril de 1906, que fue de 8.6 grados en la escala abierta de Richter. Ese fue uno de los terremotos más destructivos de la historia de Norteamérica, y en los 40 segundos que duró el temblor, más de 3 mil personas murieron, quedaron heridas más de 225 mil y hubo 250 mil damnificados de una población de 400 mil personas.

Se tiene registro de que las agujas de un sismógrafo en Ancón fueron sacudidas y disparadas del papel cuadriculado, además de que hubo rajaduras en las paredes de los edificios en la ciudad de Panamá, deslizamientos de tierra en el interior del país, y el derrumbe de una iglesia. Sin embargo, las esclusas y la represa de Gatún no registraron ningún daño.

"No hubo ninguna parte del Canal que resultara dañada", reportó el coronel George W. Goethals a Washington.

Esa misma semana se dejó entrar agua al corte Culebra a través de seis grandes tuberías de drenaje en el dique de tierra en Gamboa; y luego, en la tarde del 10 de octubre de 1913, el presidente estadounidense Woodrow Wilson presionó el botón en Washington, y el centro del dique fue hecho estallar, lo que permitió que el corte Culebra se llenara y se convirtiera de inmediato en una extensión del lago Gatún. La señal, enviada vía cablegráfica desde Washington / New York / Galveston / Panamá, fue casi simultánea.



EL DÍA DE LOS GIGANTES



Por: Vicente Barletta

Ya la expectativa estaba en su punto más alto. Después de casi un mes de anunciarse que la anticipada carga había partido de Italia, la emoción por finalmente ver a los gigantes crecía por minuto. El interés era evidente por la presencia de canales de televisión y medios de comunicación de todas partes que relataban cada detalle, y también se unían las redes sociales.

Esta parte de la historia había comenzado un mes atrás en la localidad italiana de San Giorgio di Nogaro, lugar donde son construidas las compuertas para las nuevas esclusas del Canal de Panamá, en este caso, los gigantes de la historia.

Allí, específicamente en el taller de la empresa CIMOLAI, empezó una travesía de casi un mes que surcó las aguas del Atlántico y terminó en un muelle habilitado especialmente en el área de Davis sobre las costas de la ciudad de Colón, a escasos pasos de las esclusas de Gatún del Canal de Panamá.

Las compuertas llegaron a bordo del buque semisumergible STX Rose II, cuyo nombre se cambió a Sun Rise antes de partir a Panamá desde el puerto de Trieste, provincia de Pordenone, al noreste de Italia. La llegada marcó un nuevo capítulo en la historia de la ampliación del Canal de Panamá, y fue tan imponente como se presagiaba debido a las dimensiones de las estructuras.

Las compuertas miden 57.60 metros de longitud por 10 metros de ancho y 30.19 metros de alto cada una, y su peso promedio por unidad es 3 mil 100 toneladas, muy por encima de las 700 toneladas que registran las compuertas más grandes de las esclusas actuales.

Este primer grupo de cuatro compuertas será instalado en las esclusas del Atlántico. El resto de las 12 estructuras llegará al país durante los próximos meses, también desde Italia.

Detalles técnicos

El sistema de compuertas es uno de los elementos más importantes del diseño y construcción de las esclusas. Cada una está compuesta por la estructura de la puerta en sí, su sistema de tracción y los elementos electromecánicos requeridos para su operación. En total se construirán cinco tipos diferentes de compuertas, cuyas características varían de acuerdo con su ubicación. Por ejemplo, las compuertas más altas y de mayor refuerzo se ubicarán a la entrada del Canal en el océano Pacífico, para contrarrestar el efecto de la gran oscilación de las mareas.

Aunque las compuertas más pesadas están alrededor de las 3 mil 700 toneladas, su diseño, que incorpora cámaras de flotación en la estructura, les permitirá moverse sobre los rieles con un promedio del 15% de su peso real.

El desembarque y futura instalación de las compuertas utiliza carros especiales de transporte que semejan enormes patinetas con cientos de ruedas, controlados de forma remota.

Las compuertas se instalarán en seco para su posterior puesta en servicio tras la inundación del complejo de esclusas.

Estas estructuras se ubicarán en un nicho a un lado de la cámara y se moverán al otro lado de la cámara sobre unos carritos, en ambos extremos de la compuerta. Su movimiento es perpendicular al eje central de la esclusa, a diferencia de las compuertas abisagradas de las esclusas existentes, que consisten en dos hojas, cada una fija a un muro de la esclusa, y giran sobre un eje para efectuar el cierre.

Este tipo de compuerta se escogió después de hacer las investigaciones de los tipos de compuertas en uso alrededor del mundo. Se seleccionó el tipo rodante tomando en cuenta su tamaño y la flexibilidad que brindan al facilitar el mantenimiento en el nicho, reduciendo la afectación al tráfico de buques.



Bienvenida festiva



Operación de desembarque en proceso.

Tamaño

Todas las compuertas miden 57.60 metros de largo y entre 8 y 10 metros de ancho. El alto difiere un poco dependiendo de su ubicación, y las más altas (33 metros de altura) serán las ubicadas en el nicho número 4 en el Pacífico, del lado del océano, debido a la gran oscilación de las mareas. En comparación, las compuertas abisagradas del Canal existente miden 19.5 metros de ancho por 2.1 metros de grosor por 23 metros de altura para la compuerta más alta, la del lado del mar en el Pacífico.

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

Busca el video en www.youtube.com/elcanaldepanama.tv

NUEVOS CAPITANES DE REMOLCADOR



Los nuevos capitanes

De izquierda a derecha aparecen en la foto: Roberto Feurtado, Santiago Sayas, Morris Marchosky, Antonio Guardia, Rodrigo De la Rosa, Max Newman (gerente de Remolcadores), Vielka Domínguez (capitana de remolcador, jubilada), Noris López (gerente de administración de recursos y proyectos), Francisco Tejada (presidente interino de la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal), Samuel Jiménez (capitán de remolcador, jubilado), Martín Córdoba, Benjamín Russo, Oberto Ortiz, Luis Mendoza, Jorge Estrada y Dalton Rodríguez. No está en la foto: Luis Estribí.

Un grupo de 12 nuevos capitanes de remolcador recibió su respectiva licencia marítima emitida por la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), tras culminar el programa de formación.

Este grupo corresponde a la cuarta promoción del programa retomado en 2008, el cual ha graduado a 47 capitanes de remolcador, lo que representa el 50% de la meta dispuesta para preparar al personal necesario que garantice el tránsito expedito y seguro de buques en la operación del canal ampliado.

“Esta nueva generación de capitanes de remolcador reafirma el valor que el Canal de Panamá le otorga a la capacitación de su recurso humano, a fin de seguir mejorando el servicio que brindamos y estar preparados para los retos del canal ampliado”, dijo el administrador de la ACP, Jorge L. Quijano, al tiempo que se expresó complacido porque el plan de capacitación se cumple según lo programado.

La actualización del plan de formación conllevó un rediseño del programa con la estrecha colaboración de personal del Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (Sidmar),



de Desarrollo Organizacional, y de capitanes de la división de Dragado y la sección de Remolcadores.

Los nuevos capitanes de remolcador son profesionales de la rama marítima provenientes de empresas nacionales y extranjeras, al igual que de la ACP.

Cada aspirante es seleccionado de forma estricta mediante el sistema de diseño curricular, y durante 28 meses recibe adiestramiento teórico y práctico por parte de experimentados capitanes de remolcador, que le transmiten sus conocimientos con el compromiso y responsabilidad de mantener personal altamente capacitado en las operaciones del Canal de Panamá.

Según el calendario dispuesto, cada seis meses el programa graduará un promedio de 10 nuevos capitanes de remolcador hasta completar los 83 que contempla el plan.

Las nuevas esclusas utilizarán remolcadores en lugar de locomotoras para asistir el tránsito de los buques, en consecuencia aumentará la cantidad de estas embarcaciones que atenderán la demanda del canal ampliado.

El Canal de Panamá tiene de forma permanente un programa de capacitación para desarrollar las habilidades requeridas frente a los retos futuros, que cubren las necesidades en el área marítima, técnica y profesional.

A 100 AÑOS

RENOVAR EL PASADO MIRANDO AL FUTURO



En preparación para su primer centenario, el Canal de Panamá empezó un plan para la renovación y mantenimiento profundo de edificios y estructuras construidas hace aproximadamente 100 años, con el objetivo de preservarlas y permitir que las nuevas generaciones las conozcan y sigan disfrutándolas.

“Estas estructuras del Canal de Panamá no solo son utilizadas diariamente en la operación de la vía, sino que también representan un símbolo del rico pasado de nuestro país; por eso creemos en la necesidad de preservarlas para que los panameños del futuro

puedan vivir esa parte de su pasado”, explicó Jorge L. Quijano, administrador del Canal.

Los trabajos se desarrollarán con personal y recursos existentes en el Canal, y entre las principales estructuras y edificaciones proyectadas a renovar se encuentran el Paseo de El Prado, ubicado en Balboa, que incluye el monumento a Goethals, áreas verdes y el Círculo Stevens. Igualmente la casa 107, utilizada durante más de 100 años como residencia de gobernadores y administradores del Canal; y el edificio 710, antigua escuela primaria de Balboa.



Edificio de la Administración del Canal

Esta estructura fue diseñada por los arquitectos Austin W. Lord y Mario Schiavoni, y su inauguración fue justo un mes antes del inicio de operaciones del Canal, el 15 de julio de 1914. Su arquitectura es de estilo renacentista italiano y tiene una superficie total de 10,000 m² distribuidos en tres plantas y un sótano.

En este edificio se harán trabajos de reparación y mantenimiento, algunos de los cuales ya se han iniciado. Entre los arreglos que se harán para remozar la estructura está la mejora de los pavimentos exteriores; la reparación de grietas, el remozamiento de las paredes, de la balaustrada y de las escalinatas, tan visitadas por la comunidad. También se harán reparaciones generales a la estructura y tendrá un nuevo sistema de luminarias exteriores que contribuirá a la estética nocturna del edificio.

Paseo de El Prado

Este paseo constituye el primer conjunto urbano en el área de Balboa que fuera construido de hormigón y desarrollado en disposición simétrica y escénica. El espacio urbano producido por los estadounidenses es un ejemplo de adaptación de la arquitectura y del diseño a las características del clima tropical y la vegetación predominante en el área.

Construido entre 1914 y 1924, el Paseo de El Prado alberga edificios administrativos, de servicio comunitario, recreativo, educativos y de vivienda con valor urbanístico e influencia renacentista. Fue diseñado por los arquitectos L. Philips, Austin W. Lord y Mario Schiavoni.

En el Paseo de El Prado se reemplazarán las palmeras enfermas y se harán mejoras a los jardines frontales de los edificios que forman parte de este conjunto. Además, se repararán cordones y aceras, así como los pavimentos deteriorados; y se pintará los edificios tanto de El Paseo como del complejo del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena.

Monumento a Goethals

Construido en el año 1954, el monumento a Goethals constituye un reconocimiento a la destacada carrera de George Washington Goethals, que fue el tercer ingeniero encargado de la presidencia de la Comisión del Canal Istmico (1907-1916) y además ocupó el cargo de ingeniero jefe del Canal de Panamá y presidente del Ferrocarril de Panamá.

El proyecto incluye mejoras al área y a la rotonda del monumento. Para tal fin se removerá el pavimento asfáltico del área del paseo frontal, así como los cordones, y se instalarán adoquines.

Edificio 710 de Balboa

La antigua escuela primaria de Balboa es un hermoso edificio ejemplo de arquitectura renacentista italiana, diseñado por los arquitectos Austin W. Lord y Mario Schiavoni, los mismos que diseñaron el Edificio de la Administración del Canal. Este edificio fue construido en 1917. Con motivo del centenario se le harán mejoras en la entrada principal y a la pintura.

Círculo Stevens

Se trata de una plazoleta ubicada a un costado de las oficinas de correo de Balboa. Fue conocida anteriormente como el Círculo de Tránsito de Balboa (Balboa Traffic Circle) y seleccionada para colocar el primer monumento en la zona canalera para honrar a un ingeniero civil.

Este monumento fue dedicado a honrar al ingeniero John F. Stevens el 13 de octubre de 1962, por el subsecretario del Ejército de Estados Unidos, Stephen Ailes, en ceremonia presidida por el entonces gobernador Robert J. Fleming.

Stevens fue nombrado en 1905 como ingeniero jefe del Canal por el presidente de Estados Unidos, Theodore Roosevelt. Su mayor logro fue la construcción de infraestructuras relacionadas con el Canal. Construyó almacenes, talleres de máquinas y muelles, así como comunidades para residencia del personal que incluían la planificación y construcción de viviendas, hospitales, escuelas, iglesias y hoteles. Autorizó el saneamiento y los programas de control del mosquito que permitieron la erradicación de la fiebre amarilla y otras enfermedades en el istmo.

Los trabajos en este monumento incluyen reparar adoquines, resanar y pintar el monumento, reemplazar letras e incluir una leyenda en español, así como mejorar el paisajismo. También se colocarán postes de luz para optimizar la iluminación.

Casa 107

La casa 107 ha sido tradicionalmente la residencia de los gobernadores de la Zona del Canal y finalmente de los administradores de la empresa canalera. Los trabajos de remozamiento de esta estructura ya han sido completados.

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



LAS COMPUERTAS

NUEVAS COMPUERTAS

C O M P A R

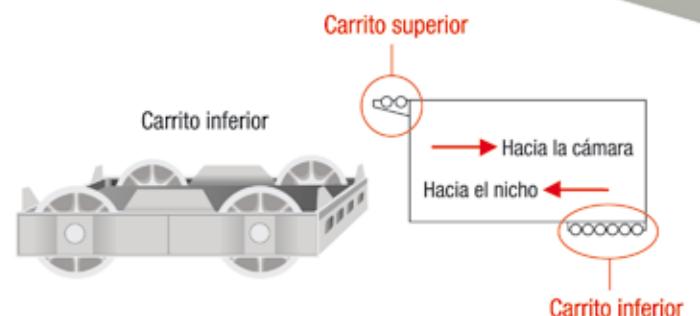
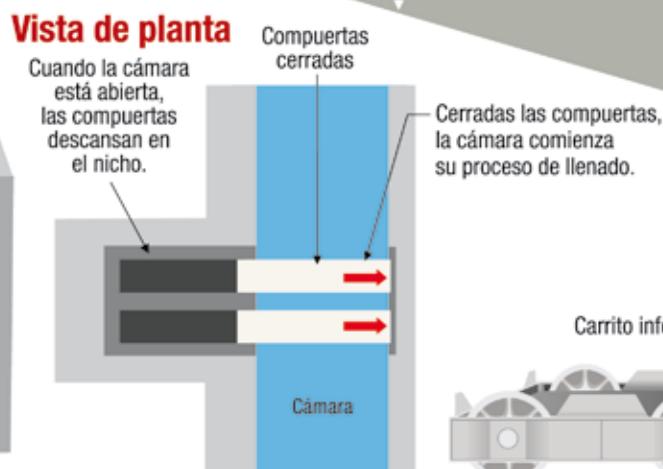
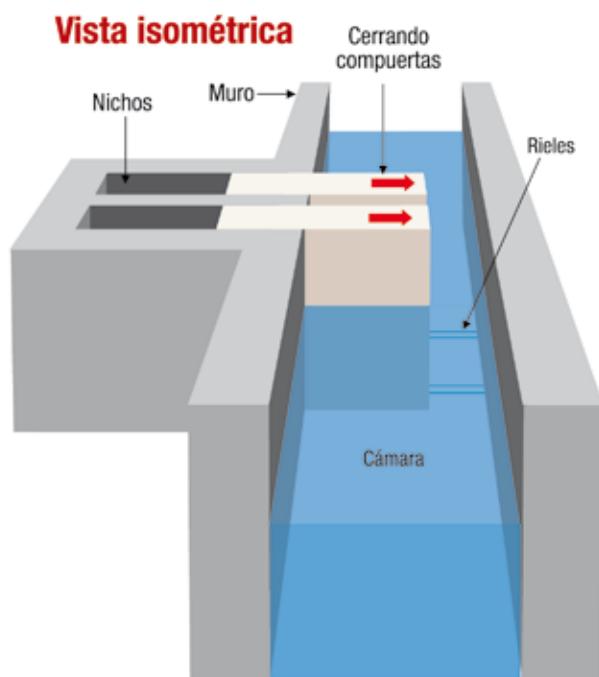
En total, se construirán cinco tipos diferentes de compuertas, cuyas características varían de acuerdo a su ubicación. Por ejemplo, las compuertas más altas se ubicarán a la entrada del Canal en el océano Pacífico, para contrarrestar el efecto de la gran oscilación de las mareas.

MEDIDAS

Todas las compuertas miden 57.60 metros de ancho y entre 8 y 10 metros de grosor. El alto difiere un poco dependiendo de su ubicación, y las más altas (33 metros de altura) serán las ubicadas en el nicho número 4 en el Pacífico, del lado del océano, debido a la gran oscilación de las mareas. También tienen tanques de flotación.

FUNCIONAMIENTO

Estas compuertas son del tipo rodante, que se ubican en un nicho de un lado de la cámara y se mueven al otro lado utilizando un sistema de cables conectados en la parte superior. Hay dos carritos, uno que corre sobre rieles en la parte superior del muro, y uno que corre sobre rieles en el fondo de la cámara.



DEL CANAL DE PANAMÁ

A C I Ó N

COMPUERTAS ACTUALES

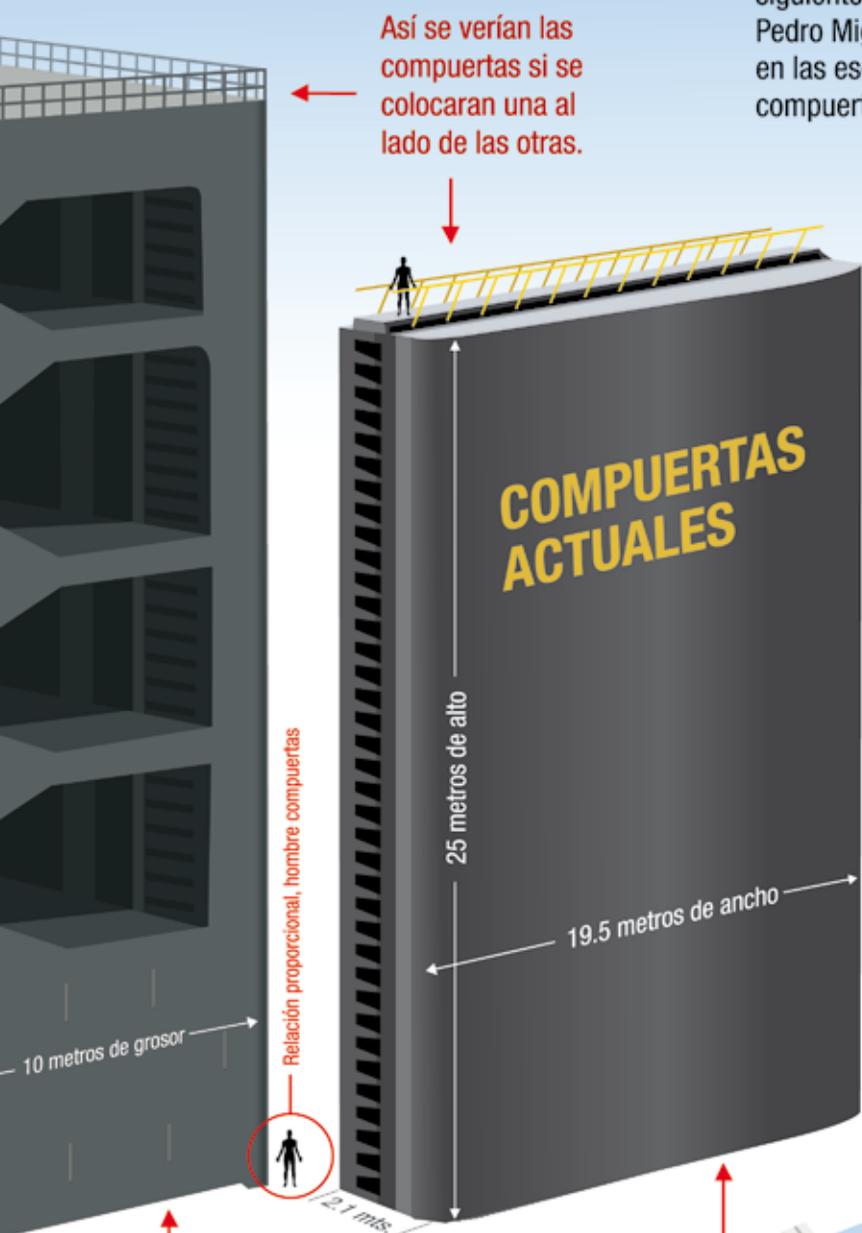
Actualmente el Canal de Panamá opera con 84 compuertas, distribuidas de la siguiente forma: 24 en las esclusas de Pedro Miguel, 24 en Miraflores y 36 en las esclusas de Gatún. Hay otras dos compuertas de repuesto que son flotantes.

MEDIDAS

Todas las hojas de las compuertas miden 19.5 metros de ancho por 2.1 metros de grosor. Sin embargo, varían en altura de 14 a 25 metros, dependiendo de su ubicación. Por ejemplo, las compuertas de mar de las esclusas de Miraflores son las más altas debido a la variación extrema en las mareas del Pacífico.

FUNCIONAMIENTO

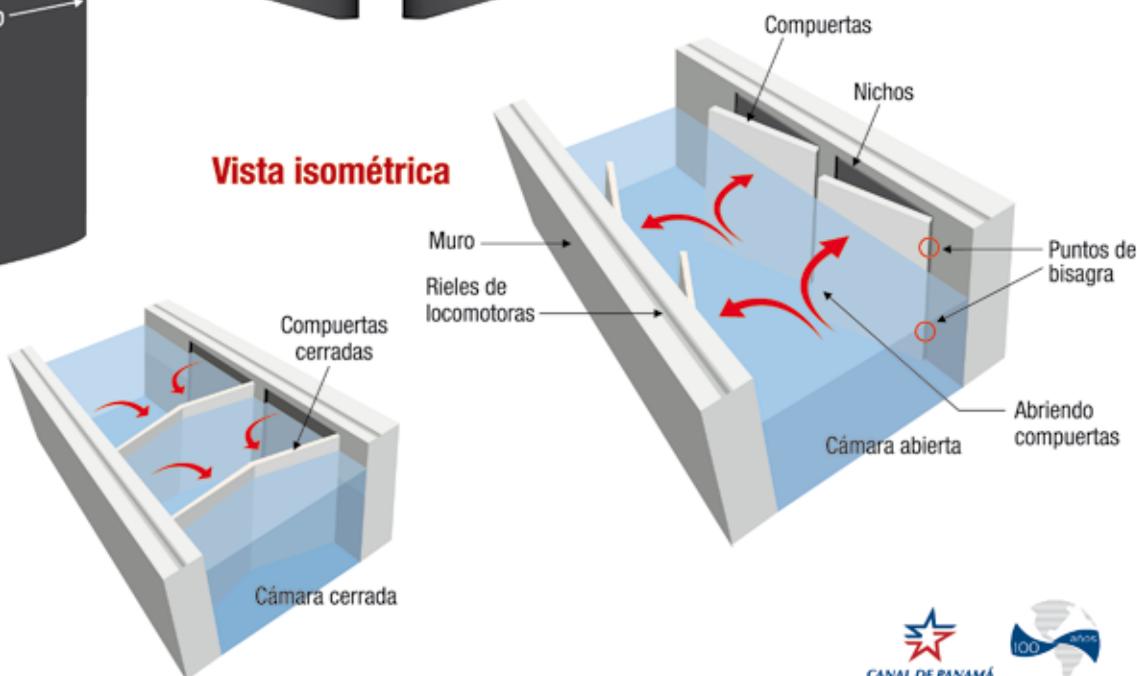
Las actuales compuertas funcionan como bisagras y se mueven como puertas dobles. La construcción hueca, impermeable y sellada por debajo de las mitades inferiores las hace flotar en el agua, reduciendo grandemente el peso. Son movidas por poderosos brazos de acero conectados a las hojas de las compuertas y éstos al control maestro empotrado dentro de las paredes de las esclusas.



Estas compuertas son de acero, casi en su totalidad. Son construidas en Italia. Las más grandes pesan 3,700 toneladas.

Estas compuertas están hechas con láminas de acero remachadas. Fueron ensambladas en sitio durante la construcción de las esclusas. Las más grandes pesan 800 toneladas.

Vista isométrica



INFOCENTROS



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





ESPACIO, CANAL, SOCIEDAD Y ARQUITECTURA

Por: Orlando Acosta

El legado arquitectónico de las ciudades construidas en el área del Canal es parte de la historia social, económica y política de Panamá, y su conservación estará determinada por el conocimiento de los antecedentes de su conformación y los valores que contiene. Sin posibilidades de entender la naturaleza y origen de ese patrimonio, no será posible establecer estrategias para su divulgación, continuidad y conservación.

La Autoridad del Canal de Panamá, en conjunto con la Ciudad del Saber y la Fundación Arte y Cultura—y en el marco de la celebración de las actividades con motivo del centenario del Canal de Panamá—, presentó la exhibición “El Canal de Panamá y su legado arquitectónico” en la sala de exhibiciones de Ciudad del Saber.

Las áreas aledañas al Canal de Panamá son el producto de un único y particular proceso de ocupación del territorio. La conformación del espacio y la imagen física y urbana de las ciudades terminales de Panamá y Colón, y las áreas contiguas (segregadas) del Canal son el resultado de la evolución histórica donde los elementos tecnológicos de transporte son determinantes para la lectura e interpretación del patrimonio natural y el patrimonio construido. La imagen urbana de las ciudades en cuanto al tránsito está condicionada por su fuerte relación con el ámbito de la tecnología, así como también su ocupación estadounidense por más de 90 años de la franja de tierras y aguas conocidas como la Zona del Canal de Panamá.

El corredor transístmico y la imagen urbana tienen como antecedente el desarrollo de una sucesión de modalidades de transporte para mover personas y mercancías por el istmo. Una larga historia de casi cinco siglos determina la construcción de las ciudades y la imagen natural del corredor transístmico. El patrimonio natural y el construido de la antigua Zona del Canal no escapa a este análisis. La imposición de un límite físico administrativo de la Zona del Canal —que atendió a la construcción de un canal de esclusas— segregó el espacio. La herencia natural de las áreas del Canal es el resultado de una justificación defensiva

Para entender su patrimonio natural y arquitectónico, la antigua Zona del Canal de Panamá puede ser explicada desde una visión administrativa y funcional, ya que el área del Canal se dividió en sitios de defensa y áreas de coordinación militar. Comprender esta separación puede ser útil si se clasifica el espacio desde una visión de competencias. De esta manera encontraremos una imagen urbana y funcional diferenciada entre dos clasificaciones: una civil y otra militar. Las grandes áreas naturales —hoy parques nacionales— como Soberanía, Camino de Cruces y el Parque Natural Metropolitano fueron clasificados bajo sitios de coordinación militar, así como los pueblos civiles de Balboa, Gamboa, Ancón y Quarry Heights, Paraíso y Pedro Miguel. Las bases militares de Clayton, Albrook, Amador, Cocoli, Howard y Sherman se clasifican como sitios de defensa, estos últimos de utilización militar, y los primeros, civil. El patrimonio urbano-arquitectónico-natural en la antigua Zona del Canal se puede leer bajo esta expresión diferenciada.



Los parques nacionales poseen una extraordinaria diversidad natural que fue posible conservar como fines defensivos del Canal. Las grandes extensiones de los parques naturales Soberanía y Camino de Cruces tuvieron una función defensiva. Un ataque terrestre a las fuerzas acantonadas en las bases militares de la Zona del Canal era casi imposible. Un objetivo militar generó las maravillas naturales de los parques nacionales en las riberas del Canal.

Hoy los enormes recursos plantados sobre la diversidad biológica y cultural –que reconoce los antiguos caminos coloniales empedrados Real y de Cruces– son uno de los principales activos naturales y culturales que encierran estos territorios.

Marco geográfico natural del cerro Ancón

Los barrios de Balboa, Ancón y Quarry Heights tienen una cualidad urbana y de diseño que los distingue de otros pueblos de la antigua Zona del Canal. La arquitectura de estos sitios y el diseño paisajístico fueron desarrollados por importantes arquitectos estadounidenses contratados por la empresa para ese propósito.

El Prado, en Balboa, se puede leer como el conjunto urbano más sobresaliente del proyecto en la Zona del Canal. Fue diseñado y construido entre 1914-1915 por el arquitecto Austin W. Lord durante el tiempo que se desempeñaba como rector del departamento de Arquitectura de la Universidad de Columbia y arquitecto contratado para brindar servicios en la primera empresa canalera: la Comisión del Canal Istmico. El Prado –hasta hoy el único ejemplo de diseño urbano realmente monumental en Panamá– fue bautizado así quizás en memoria de sus homónimos en Madrid y La Habana. Como parte del proceso de reversión de la Zona de Canal y la transferencia del Canal, este pasa a una administración compartida panameño-estadounidense en 1979 para finalmente integrarse al patrimonio de la Autoridad del Canal de Panamá, adoptando el nombre de avenida Roberto F. Chiari. El patrimonio urbano arquitectónico se legitima como parte del proceso histórico de la Nación, por lo que su reconocimiento determinará su permanencia y conservación.

El edificio de la Administración del Canal de Panamá –como parte del conjunto monumental El Prado– es una referencia arquitectónica en este espacio al erigirse como el más prominente edificio de carácter administrativo en el territorio nacional y que simboliza la presencia

estadounidense en el Canal, y en Panamá, además por permanecer como la sede continua de la administración del Canal de Panamá en sus casi cien años de funcionamiento. El resultado es cualitativamente interesante al generar este espacio una trama armónica entre lo arquitectónico y lo natural, que logra expresar una imagen única y excepcional.

En el caso de los barrios Balboa y Quarry Heights, el hito geográfico del cerro Ancón los marca de forma distintiva. Las viviendas unifamiliares de Quarry Heights son el único ejemplo de arquitectura en madera que aún se conserva. Este conjunto de casas de madera fueron armadas en su actual sitio –de la cantera del cerro– desde las villas móviles que fueron construidas a lo largo de la línea del ferrocarril durante las excavaciones del canal estadounidense. Este patrimonio único merece ser conservado. No lejos de estas residencias de madera se construyó una serie de baterías defensivas durante la Primera y Segunda Guerra Mundial. El bunker de Quarry Heights y las baterías en las islas de Amador hablan de la historia defensiva del Canal y testimonian una participación directa en los enfrentamientos bélicos del siglo XX de carácter mundial. Este patrimonio defensivo ha estado invisible y sin posibilidad de ser valorado.

Los antecedentes de los poblados de Balboa y Quarry Heights no pueden dejar de entenderse fuera del marco geográfico natural del cerro Ancón. La historia de salud pública está ligada a las instalaciones en sus faldas, como el hospital Gorgas, hoy convertido en la sede de la Corte Suprema de Justicia, el Ministerio de Salud y el Instituto Oncológico Nacional. Estos nombres y estos edificios hacen referencia a eventos únicos, que nos elevan de lo local para proyectarnos a la trascendencia de los aportes universales de los hombres y del Canal.

Segregación social-espacial

Los poblados de Paraíso y Pedro Miguel, y la diferenciación en su calidad urbana pueden ayudar a entender los sistemas de segregación social-espacial en la Zona del Canal. Estas instalaciones son vivos laboratorios para evaluar la creación del espacio sobre criterios segregacionistas. Canal, espacio y sociedad son los límites que determina la lectura de estos espacios construidos.

Gamboia

Gamboia, y su excepcional estado de conservación, ha sido objeto de estudios y evaluaciones recientes. La ciudad en medio del río Chagres es una evocación de la actividad industrial y asociada a una de las acciones más antiguas en el mantenimiento del Canal. Los movimientos de dragado y mantenimiento industrial imprimen el sello distintivo al poblado de Gamboia.

Las áreas revertidas del Canal de Panamá son el resultado de un complejo proceso que tiene dimensiones locales y universales. La permanencia del patrimonio natural y el construido, y su marco territorial, deben ser entendidos para luego articular acciones de conservación. La exhibición “El Canal de Panamá y su legado arquitectónico” abre una puerta de comunicación a un mundo insospechado que conduce, mediante la creatividad, a procesos que apuntan hacia el entendimiento, la valoración y la conservación del patrimonio natural y arquitectónico de Panamá vinculado al Canal de Panamá, su territorio y la gente.



El transporte del gas natural licuado (GNL), un sector hasta ahora ausente en los negocios del Canal de Panamá, puede convertirse en una productiva actividad con el inicio de operaciones del Tercer Juego de Esclusas.

LA AMPLIACIÓN ABRE LAS PUERTAS AL MERCADO DEL GAS

Por Vianey Milagros Castrellón

En 2006, cuando se publicó la propuesta de ampliación del Canal de Panamá, el mercado del gas natural licuado (GNL) no se avistaba en el panorama de la vía acuática. A principios de esa década, el segmento de graneles líquidos había sido desplazado por los buques portavehículos como tercer generador de ingresos y el enfoque estaba en suplir la creciente demanda de carga contenerizada que llegará al Canal a bordo de los buques Pospanamax a partir del año 2015, una vez estén operativas las nuevas esclusas.

Hace unos años, sin embargo, los especialistas del Canal de Panamá comenzaron a percibir una “revolución” en el mercado energético de Estados Unidos que puede hacer del GNL un segmento relevante para la vía acuática en el futuro.

“Cuando hicimos los estudios de ampliación, la situación en el mundo era distinta. Estados Unidos era un importador neto de gas, pero desde el año 2009 empezamos a ver la posibilidad de que el país se convierta en exportador y que este sea un mercado potencial para nosotros”, dice Silvia de Marucci, líder del segmento de Graneles Líquidos de la Vicepresidencia Ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial de la ACP.

La ejecutiva atribuye esta transformación a dos factores principales. Uno de carácter tecnológico, con el perfeccionamiento de la técnica conocida como fracturación horizontal, que permite expandir las fisuras en la roca y logra que el gas atrapado fluya, lo que ha disparado la producción de gas en el país estadounidense.



Silvia de Marucci.

El otro elemento es un cambio en la política energética de Estados Unidos. En tres meses, el Departamento de Energía ha autorizado dos proyectos de exportación de GNL en localidades del golfo de México, según información oficial de la entidad. En mayo pasado dio luz verde a la terminal de Freeport, en Texas, para exportar GNL a países que no cuentan con tratados de libre comercio y más recientemente, en agosto pasado, aprobó la terminal de Lake Charles, en Louisiana.

Estas dos iniciativas se suman a la terminal de Sabine Pass, también en Louisiana, que recibió el visto bueno del Gobierno en el año 2011. Entre las tres terminales serán capaces de exportar a un ritmo de 5.6 billones de pies cúbicos de gas natural diarios.

“Hasta hace poco, esos permisos de GNL estaban en espera porque la administración (de Estados Unidos) estaba preocupada por cómo esa exportación impactaría el precio del gas doméstico y si habría suficiente gas natural para exportar”, explica Marucci.

Ahora, el Gobierno estadounidense está apostando a los recursos de gas natural para “mejorar su seguridad energética”. Según pronósticos de la Administración de Información de Energía de Estados Unidos, entidad encargada de las estadísticas energéticas oficiales, para este año 2013 se espera una producción récord

de gas natural doméstico de 69.96 billones de pies cúbicos diarios.

Una oportunidad de negocio

Es aquí donde el nuevo Canal ampliado ha visto la coyuntura para convertirse en la ruta más competitiva para el transporte de GNL desde la costa este de Estados Unidos a Asia, donde se encuentra el mercado más lucrativo de este producto. Japón, Corea del Sur y China son los mayores importadores de gas natural licuado del mundo.

Por ejemplo, una nave que utilice el Canal de Panamá para viajar entre el golfo de México –donde se concentran las terminales de exportación de GNL de Estados Unidos– y Asia ahorrará 5 mil 302 millas náuticas y al menos 11 días de navegación en cada vía, en comparación con la ruta del Canal de Suez.

Este ahorro en distancia y tiempo se convierte en una atractiva característica del Canal panameño para sus potenciales usuarios. Significa un menor número de buques en la flota necesarios para el transporte del GNL y menos días para hacer la entrega, considerando que cada uno de estos buques tiene un precio promedio de \$200 millones a \$300 millones y su alquiler puede oscilar entre los \$50 mil y \$150 mil diarios.

Esta ventaja también se aplica a otras rutas de exportación de GNL. Un metanero que utilice el Canal de Panamá para viajar desde Trinidad y Tobago hacia Chile, en vez del estrecho de Magallanes, reducirá su travesía en 6.3 días en cada vía; para la ruta entre Perú y España, el ahorro es de 8 días.

Actualmente, solo el 8.6% de la flota mundial que transporta GNL puede navegar por el Canal, siendo la mayor restricción la manga (el ancho) de las naves. A partir del año 2015, con la inauguración del Tercer Juego de Esclusas, el 87.9% de estos buques podrá hacerlo.





Expectativas a futuro

La industria marítima tiene mucho interés en la ruta del Canal de Panamá y su potencial de atender buques Pospanamax, especialmente en el anuncio de la tasa de peajes de los buques metaneros que transportan GNL.

Marucci dice que estas son cifras en las cuales se trabaja desde julio de 2012, y que hasta la fecha los ejecutivos del Canal de Panamá se han reunido con representantes clave de este sector, incluyendo la Asociación Internacional de Dueños Independientes de Tanqueros (Intertanko, por sus siglas en inglés) y empresas productoras de GNL.

“Para el año 2014 habrá una propuesta en firme y vamos a empezar el proceso formal de peajes”, anunció”.

El Canal tiene proyectado que el mayor crecimiento del segmento de GNL se dará entre los años 2017 y 2019, cuando las terminales de exportación de Estados Unidos recientemente aprobadas estén operativas, sin tomar en consideración los aproximadamente 20 proyectos adicionales que se encuentran en trámite en el área del golfo de México.

A nivel mundial, la producción de GNL también sigue creciendo, con pronósticos de que para el año 2030 representará el 15.5% del consumo global de gas, según el BP Energy Outlook 2030 publicado este año, que presenta las proyecciones de las tendencias energéticas.

Ante este promisorio panorama, el Canal de Panamá se prepara para asegurar su competitividad en este nuevo mercado cuyas puertas se abrirán con el Programa de Ampliación.





Por: Efraín Hallax

(Extracto del discurso del capitán Efraín Hallax con motivo de la celebración de los 30 años del primer grupo del programa de Prácticos en preparación).

Cuando hace 30 años llegué al Canal, la bienvenida fue entusiasta aunque hubo cierta cautela hacia los nueve nuevos *short horns* o *juniors*, como nos llamaban los pilotos estadounidenses que entonces trabajaban en el Canal.

Este primer grupo de pilotos en preparación fue muy singular, porque fuimos los primeros en Panamá con esta profesión. Panamá Canal trató de hacerse de 12 pilotos en preparación, pero solo consiguió nueve, con mucho esfuerzo. Ser marino no era una carrera común, a pesar de que contamos con dos océanos, y que al nacer el salitre y la leche materna son nuestro primer alimento.

Hace 30 años este Canal acogió a estos nueve pilotos, gracias a que un grupo de panameños tuvo la visión de entender que el control de la navegación debía ser ejercida por profesionales panameños.

Hoy estamos aquí, en parte gracias a ese grupo administrativo que vio más allá de los límites de su escritorio y diseñó un proyecto para que nosotros pudiéramos comenzar esta larga y maravillosa carrera. Como pilotos en preparación tuvimos el apoyo de casi la totalidad del personal que nos entrenó y de aquellos que idearon este plan. Un programa diseñado y elaborado con un compromiso de educación, formación y entrenamiento.

Claro que tuvimos mil pesadillas y muchos derechos recalcitrantes no nos permitían

30 AÑOS DE PILOTAJE

ni entrar al puente del buque a mirar una maniobra, o nos quitaban las escaleras para que no subiésemos a bordo. La vida para muchos no fue fácil en esos años de gloria. Todavía entre nosotros están algunos altos ejecutivos panameños de entonces que pertenecieron al famoso grupo MATRACA, que velaba secreta y enérgicamente por el cumplimiento del sueño panameño: un Canal panameño.

Estos 30 años han sido muy cortos, han pasado como un pedacito de luz, entre risas, pesadillas y sueño, el sueño que da el cansancio. Pero si tuviese la oportunidad de volver a escoger una nueva profesión, una nueva vida... volvería a ser un piloto de Panamá Canal.

Hubo miles de personas que trabajaron para que nosotros hoy pudiésemos tener el privilegio y el honor de conducir un buque con menos peligro que el que pasaron aquellos que murieron cavando este hueco, para que el Canal fuese posible. Hoy también honro a esos hombres. Los honro con todas las fuerzas de mi corazón.

Mi vida útil como piloto está prácticamente llegando a su fin y solo quiero trabajar un año en el nuevo Canal para vivir esa experiencia, y de allí nos iremos a estudiar otra cosa. Pero ahora, antes de llegar a ese momento, antes de que suenen las cornetas de las locomotoras anunciando ese último día, recuerdo hace 30 años, cuando mi discurso de graduación marcó el principio de mi otra vida.

Hace 30 años pensé que este viaje como piloto sería el más interesante y honorable de todos.

Un sueño compartido con mis ocho compañeros. Nunca tuvimos que hacer un pacto. Entendimos el compromiso con la historia, un compromiso con la excelencia profesional, un juramento en silencio: ser excelentes profesionales. Todos cumplimos ese juramento.

Cuando este primer grupo entró a trabajar y se supo que Ivo Quirós, aspirante a piloto de Canal, y otros ocho panameñitos desplazarían a los gringos, el mundo marítimo tembló, los seguros subieron, los barcos trataban de cambiar de ruta. Todos se preparaban para el gran éxodo del año 2000 cuando Panamá tomaría

el control total de este camino entre dos mares. Se avecinaba la catástrofe... "Los panameños no sirven y jamás servirán como trabajadores". Punto. Los brujos y adivinos habían visto el futuro...

Hace 30 años juramos que cumpliríamos, no solo por el orgullo de ser los primeros o por el reto de ser panameños o por el momento histórico, sino porque entendimos que otros miles de trabajadores que habían quebrado sus espaldas, sus cerebros y su dignidad luchando por ser reconocidos como pares de los estadounidenses, serían juzgados por el éxito o buen trabajo de nuestra labor.

Solo un grupo muy pequeño creyó en nosotros. Quiero hoy gritarles: ¡Gracias a ustedes, lo hicimos! Lo hicimos, cumplimos con nuestro juramento y hoy día, Ricardo, Gotty, Mr. Jaén, Goyo, Ivo, el honorable Peter, Quaille, Lucho Panay y yo podemos irnos tranquilamente sabiendo que honramos nuestro compromiso con aquellos que trabajaron antes que nosotros para que, a través de nosotros, hubiese un futuro para otros.

El nombre del Canal de Panamá está a salvo gracias a todos sus colaboradores. El Canal mejoró sus estadísticas progresivamente al pasar los años. El resultado fue casi inmediato. La mano de obra panameña tomó el control, y casi mágicamente bajaron los accidentes marinos, 50%, 75%, 100% menos accidentes, y creo que hicimos nuestra parte del trabajo.

Sé que los nuevos pilotos en entrenamiento harán su parte en el futuro; su educación es superior a cualquier otro programa del Canal. Estoy seguro de que honrarán nuestra centenaria profesión de ser los mejores maniobristas del mundo, y espero que traten de ser excepcionales. También suspiro y añoro, como un frondoso y verde sauce llorón, que dentro de 30 años sientan un poquitito de vergüenza por no haber podido ser tan rareza y guapos como este primer grupo de pilotos del Canal de Panamá.

Agradecido.

PUERTOS DEBEN PREPARARSE PARA OPERACIÓN DEL NUEVO CANAL DE PANAMÁ



Tomado de "El Tiempo"

Por Juan Carlos Díaz

6 de septiembre 2013

Expertos y futuristas internacionales debaten en Cartagena sobre el futuro de la región Caribe.

En poco más de un año entrará a operar el ampliado y modernizado Canal de Panamá, y los países del Caribe que tengan puerto deben estar preparados para la explotación comercial que se multiplicará en toda la región.

La reflexión es de Orlando Allard, exdirectivo del Canal de Panamá, con más de 30 años de experiencia, quien actualmente participa en el proyecto de ampliación, y además es rector de la Universidad Marítima de Panamá. Ahora se encuentra en Cartagena como conferencista del Congreso Prospecta Caribe 2013.

"La posición geográfica de Cartagena le permitiría convertirse en una plataforma logística importante, pues si se hace una serie de adecuaciones de infraestructuras en puertos, podría consolidarse como un nodo de redistribución de cargas para el resto de las islas del Caribe", dijo.

En ese sentido, según el experto, ya los puertos del Caribe colombiano deben estar trabajando para atender la demanda que se avecina.

"El puerto que esté posicionado será el que lleve la ventaja del mercado. Esta es una industria muy competitiva. Perú, por ejemplo, empezó a desarrollar su

puerto, que será importante para el sur del continente", dijo.

También hizo hincapié en la capacitación del recurso humano para alcanzar el desarrollo. "Si no tenemos la gente preparada, de nada sirve tener un súper puerto tecnológico si no hay gente que lo maneje", sostuvo.





El experto panameño no descartó que Nicaragua pueda hacer el canal interoceánico que está anunciando, puesto que considera que los chinos tienen suficiente capacidad económica y tecnológica para llevarlo a cabo.

“Pero eso aún está muy lejos, pues todavía no han empezado con los diseños”, sostuvo.

Análisis en Caribe Prospecta

Desde este jueves (5 de septiembre), un grupo de investigadores expertos en identificar y promover estrategias de desarrollo mundial disertó en Cartagena sobre los futuros escenarios que afrontarán los diferentes países que se encuentran en el área de influencia de la Gran Cuenca del Caribe.

Las ponencias se plantearon desde las perspectivas económicas, científicas, culturales, medioambientales y sociales, en el marco de este primer Congreso Caribe Prospecta 2013, organizado por el Observatorio del Caribe Colombiano.

Por su parte, la directora del Observatorio del Caribe Colombiano, Beatriz Bechara, destacó la disposición y compromiso de los expertos para participar en el congreso, cuya agenda académica se extiende hasta hoy viernes (6 de septiembre) en el hotel Almirante Estelar.

“Además del enfoque tecnológico, se habla del futuro energético de la región, la importancia de la cultura Caribe a nivel mundial y en general todas las dimensiones posibles para mirar el futuro de nuestros países”, dijo Bechara.

Jérôme Clayton Glenn, director del Proyecto Milenio, destacó por su parte la ventaja que tienen los países del Gran Caribe, porque ofrecen una ubicación geográfica privilegiada para los empresarios que aprovechan las ventajas de los avances tecnológicos.

También destacó la calidad y benevolencia del ambiente que se vive en estos países, que los hacen atractivos para hacer negocios y emprender proyectos empresariales estables.



Un nuevo logro

La ampliación del Canal de Panamá dio un paso sólido en su avance al alcanzar la marca de tres millones de metros cúbicos de concreto vaciados durante la construcción de los nuevos complejos de esclusas de la vía acuática en el Atlántico y el Pacífico.

“Esta es una señal de cómo avanza la construcción de las nuevas esclusas, que es el proyecto más importante de la ampliación, la cual permitirá a la vía acuática mejorar su servicio y ser más competitiva”, indicó el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Jorge Luis Quijano.

La marca de vaciado de concreto se registró durante la construcción de las nuevas esclusas en el Atlántico, específicamente en el monolito número dos ubicado en el área de descarga del muro de ala del lado este. Los muros de ala se ubican a los extremos de ambos complejos de esclusas, en los cuales terminan las enormes alcantarillas que forman parte del sistema lateral de llenado y vaciado de las esclusas.

El área de descarga en el muro de ala se ubica del lado del océano, donde el agua utilizada para los tránsitos

sale finalmente al mar, mientras que el área de toma del muro de ala se encuentra del lado del lago Gatún, donde se tomará el agua para llenar las cámaras y transitar los buques por las nuevas esclusas.

Debido a que la estructura del muro de ala estará expuesta al contacto permanente con el agua de mar, el concreto que se utiliza para su vaciado es del tipo estructural marino, que brinda mayor protección al refuerzo de acero ante la presencia de cloruros.

Aunque la construcción de las nuevas esclusas incluye el uso de acero de refuerzo, tecnología que no existía durante la construcción del Canal, completar ambos complejos de esclusas requerirá de un total aproximado de 4.3 millones de metros cúbicos de concreto.

Las nuevas esclusas requerirán de más concreto que los 3.4 millones de metros cúbicos utilizados para el Canal actual, debido a que serán 60 por ciento más grandes.

La ampliación del Canal de Panamá registra hasta la fecha un avance de 64 por ciento, con más de 32,000 puestos de trabajo directos generados desde el inicio de la obra en septiembre de 2007.

Mantenimiento en equipo



Mucho entusiasmo vivió el equipo de varios departamentos de la ACP al momento de tomarse esta histórica foto con las válvulas de las esclusas de Miraflores que fueron remplazadas como parte del constante mantenimiento del Canal de Panamá. Como fue reseñado en la edición No. 64 de El Faro (Agosto 2013 – Cuando gobierna la innovación), este fue un verdadero esfuerzo en equipo. Busca más detalles sobre el trabajo de remplazo de las válvulas en nuestro canal de YouTube www.

Anati y ACP entregan 462 títulos



Funcionarios de la Autoridad Nacional de Administración de Tierras (Anati) y del Canal de Panamá (ACP) entregaron 462 títulos de propiedad a campesinos de la cuenca hidrográfica de los distritos de Capira y La Chorrera.

Con esta entrega fueron beneficiadas 2 mil 70 personas residentes en una veintena de comunidades de los corregimientos de Cirí Grande, Cirí de los Sotos, El Cacao y Santa Rosa, distrito de Capira, y de Obaldía, en La Chorrera.

“Bajo estos resultados se confirma que el desarrollo económico y la protección ambiental pueden ir de la mano, si enfocamos el ordenamiento del territorio de la cuenca del Canal bajo nuevos estándares de economía verde y producción sostenible, basada en una nueva ética



ambiental orientada a la preservación del agua, y con esta, la sostenibilidad de la vida”, dijo el administrador del Canal, Jorge L. Quijano.

Líderes comunitarios y funcionarios de la Anati y de la ACP coincidieron en la necesidad de que las familias beneficiadas no traspasen los títulos de propiedad de estas tierras, sino que las hagan producir de forma sostenible de tal modo que no se ponga en peligro ni su seguridad alimentaria ni la cuenca hidrográfica del Canal.

Este programa conjunto de titulación de tierras comenzó en 2006 para beneficio de decenas de miles de campesinos y pequeños productores que habitan la cuenca hidrográfica del Canal.

XXII CONCURSO DE AFICHES

PATRIA MÍA

2013

TEMA: 100 años del Canal de Panamá

pasado, presente y futuro.

BASES

PAPEL: Cartulina.

En caso de que el trabajo haya sido elaborado en computadora, el autor deberá incluir el CD con el afiche y especificar el programa utilizado.

TÉCNICA: Lápiz.

PLAZO:

Los trabajos deberán ser entregados al Comité de Selección hasta las 5:00 p.m. en las oficinas de la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Panamá.

PREMIOS

Categoría Pre-Infantil
(3-6 años)

1er Lugar: B/. 200.00
2do Lugar: B/. 100.00
3er Lugar: B/. 75.00

Categoría Infantil
(7-10 años)

1er Lugar: B/. 200.00
2do Lugar: B/. 100.00
3er Lugar: B/. 75.00

Categoría Juvenil
(11-15 años)

1er Lugar: B/. 300.00
2do Lugar: B/. 200.00
3er Lugar: B/. 150.00

Categoría General
(16 - en adelante)

1er Lugar: B/. 300.00
2do Lugar: B/. 200.00
3er Lugar: B/. 150.00

La institución se reserva el derecho a realizar menciones honoríficas.



Los trabajos deben tener un formato de 15 cm por 10 cm por 2 mm de alto o 21 cm por 10 cm por 15 mm de alto.



1er Lugar



2do Lugar

ESPECIFICACIONES

- En la parte posterior debe aparecer el **seudónimo** y **número de teléfono** de contacto.
- Los trabajos premiados con el primer lugar, en cada categoría, pasarán a ser propiedad de la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Panamá, sin costo para la institución, condición ésta que el concursante acepta de manera expresa e irrevocable al participar en este concurso.
- Con el trabajo, cada participante deberá adjuntar la siguiente información en un sobre cerrado: **Nombre Completo y seudónimo, Dirección domiciliar, y número de teléfono, Edad y sexo, Escuela o Universidad a la que asiste.**

ORGANIZA





1914-2014
UN SIGLO UNIENDO
AL MUNDO

micanaldepanama.com

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

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

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

 [/elcanaldepanamatv](https://youtube.com/elcanaldepanamatv)