

Haciendo Patria

En cada nuevo período de su gestión la ACP reporta importantes logros y éxitos que, como en el caso del Año Fiscal 2005, constituyen digno homenaje a la Nación en sus celebraciones patrias. ◆ 2 y 4

Armando De Gracia



Ejercicio preventivo en represa de Gatún

Mayor potencia



Diez nuevas locomotoras se unieron a la flota que apoya el tránsito de buques en el Canal.

PAG>4

Bitácora del Canal



La capacidad es el mayor reto para la vía acuática.

PAG>9

Preparados para enfrentar crisis



Unidades más eficientes reemplazarán a las actuales generadoras termoeléctricas.

PAG>6

6,351
panameños
vivieron el
Canal
durante el
Año Fiscal
2005.

CORRESPONDENCIA

26 de agosto de 2005

Señores Autoridad del Canal de Panamá:

Mi esposo y yo estamos sentados aquí en Austria, viendo el paso de nuestro yate por el Canal de Panamá con rumbo al Mediterráneo en un buque transportador de barcos. Hemos tenido una experiencia emocionante mientras esperamos y observamos a través de sus cámaras Web y queremos agradecerles por darnos esta oportunidad. Mi padre también navegó varias veces por el Canal cuando trabajaba de ingeniero naval por lo que poder ver los movimientos del buque ha sido muy especial para mí.

¡La tecnología moderna es fantástica!

Saludos,

Christine Gschwenter – una espectadora muy agradecida.

La foto



El pabellón del Canal en la Feria de Bocas celebrada el pasado mes de septiembre estuvo muy concurrido.

De la Administración

Noviembre patrio

...las fechas patrias señalan en el tiempo acontecimientos y decisiones que han marcado nuestro camino hacia la conformación de una Nación soberana y de un Estado independiente.

Coincidencia feliz, en el mes de noviembre se registran algunas de las efemérides más importantes del calendario de la nacionalidad panameña.

Hitos en el devenir histórico de Panamá, las fechas patrias señalan en el tiempo acontecimientos y decisiones que han marcado nuestro camino hacia la conformación de una Nación soberana y de un Estado independiente. Tales gestas han sido determinadas por la voluntad y el sacrificio de compatriotas en diferentes épocas y circunstancias de la vida del país.

Si bien la permanencia de todo esto es consustancial del ser panameño, el reconocimiento de su significado corresponde a toda nueva generación. Cada una de ellas está llamada a acompañar y a relevar a las anteriores en el avivamiento de los valores que nos identifican con personalidad propia en el concierto de las naciones del mundo.

Para quienes administramos y operamos el Canal de Panamá -ligado de manera vital e indisoluble al destino nacional -este nuevo aniversario de la República nos depara la satisfacción de saberlo transformado en un generador de beneficios crecientes para nuestro país, e impulsor dinámico del desarrollo nacional. La renovación de este compromiso será siempre nuestra manera más sentida y orgullosa de celebrar el Mes de la Patria. 



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Manuel E. Benítez
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Producción
Redacción
Ariyuri Mantovani
Manuel Domínguez
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

Promoción Especial

¡Celebremos las fiestas patrias!



Ven al Centro de Visitantes de Miraflores los días 3, 4, 5, 10 y 28 de noviembre, presenta este cupón y por cada boleto de adulto (Nacional o Residente, previa identificación) que compres para ver las exhibiciones, tendrás derecho a otro boleto gratis, para tercera edad, jubilado o niño.

Prueba de seguridad

Néstor Ayala

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Las represas del Canal de Panamá, en Gatún y Alhajuela, son las estructuras que contienen el agua que abastece a gran parte de la ciudad capital, Colón y alrededores y que permite la operación eficiente de la vía interoceánica.

Verificar que las mismas operan de manera eficiente es indispensable para garantizar la seguridad de quienes residen en las riberas de la vía acuática, del suministro de agua, de la operación eficiente y eficaz del Canal, y de la generación de energía hidroeléctrica.

Recientemente se realizó una prueba en el vertedero de la represa de Gatún, donde se abrieron las 14 compuertas. Desde el año 1990 no se había hecho una prueba similar, que busca verificar la efectividad de los procedimientos y la respuesta de los equipos en caso de darse una emergencia.

En esta prueba se evaluaron los siguientes aspectos:

1. la capacidad de respuesta de las compuertas, en caso de necesitar abrirlas por alguna emergencia.

2. el efecto sísmico a la represa que puede surgir al tener todas las compuertas abiertas.

3. medir las corrientes entre las esclusas de Gatún y la represa.

La primera compuerta se abrió a las 10:15 de la mañana. Esto inició una secuencia que abrió ocho compuertas primero y luego continuó con las seis restantes.

A las 11 de la mañana se cerró la última compuerta; la prueba de vertido había durado 45 minutos.

“La cantidad de agua que se vertió fue de aproximadamente 0.08 centímetros de pie. El nivel del lago Gatún quedó en 86.35 pies luego de la operación. Esta disminución no es significativa desde el punto de vista de la operación del Canal, generación hidroeléctrica o consumo” señala Jorge Espinosa, Gerente de la Sección de Meteorología e Hidrología.

Cuando los niveles de agua de los lagos que alimentan el Canal están altos, generalmente se hacen estas



operaciones de vertido. Esto evita que haya inundaciones, tanto en las estructuras del Canal como en las comunidades aledañas. “Aquí en Gatún no hay comunidades que puedan ser afectadas, sin embargo, en los alrededores del lago Alhajuela sí, por eso hay que tomar medidas de seguridad si la operación de vertido de agua se realiza en la represa de Madden. Por eso nos aseguramos de seguir los procedimientos de seguridad establecidos para evitar cualquier peligro tanto para las comunidades como para las estructuras del Canal” comenta Espinosa.

Mientras se realizaron las pruebas, la hidroeléctrica de Gatún continuó trabajando, sin embargo, por seguridad se redujo la generación hidroeléctrica. “Con la apertura de las 14 compuertas, la generación hidroeléctrica se redujo a 16.5 megawatts, para evitar daños a los sistemas y para poder asegurar la continuidad del servicio”, dice Espinosa.

A su vez, ingenieros de la División de Ingeniería del Canal, verificaron la



operación de las compuertas mientras otros medían los niveles de agua.

Durante la prueba se interrumpió por corto tiempo el tránsito por el puente que comunica a la ciudad de Colón con las comunidades de Costa Abajo de Colón, para evitar posibles incidentes.

El equipo que participó en esta

prueba se reunirá para evaluar los resultados que permitan garantizar una acción eficiente en caso de que se necesite implementar una operación de vertido cuando los lagos estén a su máximo nivel (sin capacidad de almacenamiento) y reciban grandes aportes típicos de la estación lluviosa de los últimos meses del año.★

Entre 25 mejores de Latinoamérica

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El sitio Web de la Autoridad del Canal de Panamá (www.pancanal.com) ha sido reconocido por su contenido electrónico como uno de los 25 mejores de Latinoamérica y el Caribe por el World Summit Award Global Contest.

El World Summit Award Global Contest es un concurso global que selecciona y promueve los mejores contenidos y aplicaciones en Internet del mundo.

Esta organización, presente en 168 países, también elige y reconoce el buen desempeño de los sitios Web por región; como lo ha hecho en esta ocasión con el sitio de la ACP.

El sitio Web de la ACP, cuyo nuevo diseño fue publicado el 15 de agosto pasado, fue nominado para este concurso por la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) y a principios de este mes fue notificado oficialmente por la organización del

El sitio Web de la ACP será
presentado en el marco de una
exhibición mundial de informática
en Túnez en noviembre.

concurso de su selección entre uno de los 25 mejores de la región.

Gracias a este reconocimiento el sitio Web será presentado en el marco de una exhibición mundial de informática en Túnez del 16 al 28 de noviembre próximos. Adicionalmente será incluido en el catálogo en formato DVD de la organización del

concurso, así como en su página Web.

Este reconocimiento se une a otros recibidos en el pasado por este sitio Web.

El 30 de mayo de 2003 recibió la Arroba de Oro en la categoría Gobierno y Asociaciones, Mejor Proyección de Panamá, y el premio máximo “Arroba de Oro 2003” en la versión de este concurso en Panamá. El 21 de agosto del mismo año, fue galardonado como “Sitio Centroamericano con Mayor Votación en Línea” en el concurso Arroba de Oro de El Salvador.

El 6 de diciembre de 2004 fue galardonado nuevamente en la categoría “Gobierno y Asociaciones” en el concurso Arroba de Oro 2004 en Panamá, y el 16 de marzo de 2005, la Asociación Americana de Webmasters le otorgó el premio de “Oro”. Con este premio de “Oro” el sitio Web de la ACP automáticamente queda entre uno de los nominados en el concurso para el sitio Web del año, que se premiará en diciembre de este año.★

Potencia y tecnología para enfrentar la demanda

Manuel Domínguez

modominguez@pancanal.com

Un poco antes de la siete de la noche comenzaba a caer sobre las esclusas de Gatún y la luz del sol daba paso a los sistemas de iluminación. Pronto las esclusas, las más largas del Canal, tomaron el color durazno que se concentraba brillante en las lámparas. Un buque tipo granelero iniciaba su travesía en dirección al océano Pacífico. Los operadores de locomotoras, en constante comunicación con el práctico de la nave, maniobraban para permitir el tránsito: es una acción que cada año repiten miles de veces. De no haber sido por un inusual movimiento en uno de los talleres donde se le da mantenimiento a las locomotoras, podría decirse que era una noche más. Pero, como sabían aquellos agrupados en el taller, no lo era.

Esa noche llegaban desde Japón 10 nuevas locomotoras a bordo de la nave Millennium Falcon, especialmente diseñada para transportar carga pesada. El equipo forma parte del programa de modernización de la vía que busca aprovechar al máximo su capacidad. Las "mulas" fueron fabricadas por la Corporación Mitsubishi, conjuntamente con Toyo Denski y Kawasaki Ltd. Las nuevas unidades forman parte del equipo de apoyo para la movilización de los buques en su tránsito por la vía interoceánica.

Personal de la empresa contratista aguardaba en el taller la llegada del buque. Ellos eran responsables de entregar en tierra las locomotoras. La operación sería supervisada por personal de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Las locomotoras salieron del Japón hacía aproximadamente un mes, explicó Alejandro Soto, ingeniero de campo en proyecto de adquisición de nuevas locomotoras.

Tras dos horas de espera el Millennium Falcon asomó su proa: venía del Pacífico. El práctico lo maniobró del tal manera que lo detuvo frente al taller. Allí se amarró para luego iniciar el desembarco.

Las compuertas del depósito en donde viajaban las locomotoras se abrieron y pronto se divisó el nuevo equipo. El buque contaba con dos grúas. Una de ellas inició la operación de desembarco. A medida que las locomotoras se acercaban al suelo, los trabajadores se esforzaban por que sus ruedas calzaran con precisión en el sistema de rieles. Una vez allí, personal de la ACP las retiraba del área con una grúa sobre rieles y las colocaba en el lugar destinado detrás del taller.

Un equipo de técnicos japoneses, perteneciente a las compañías fabricantes, verifica que las locomotoras cumplan con los requisitos de preparación para su puesta en servicio, al tiempo que los ingenieros panameños comprueban que cumplan con las especificaciones de la ACP.

"Estamos sacando de circulación las locomotoras de la generación de



1964 que están obsoletas y estamos reemplazando la flota con locomotoras más modernas, con nueva tecnología y mayor capacidad", señaló María Ruíz, ingeniera del Departamento de Operaciones Marítimas.

El tiempo pasa y la madrugada entra. El desembarco ha llegado a su fin con éxito. La normalidad retorna a las esclusas de Gatún.

Estamos enfrentando la demanda: Quijano

De acuerdo con el Ing. Jorge L. Quijano, Director de Operaciones Marítimas de la ACP, la llegada programada de las locomotoras es clave para hacer frente a la creciente demanda que registra la ruta por Panamá.

En la actualidad la ruta marítima panameña tiene capacidad para el tránsito de aproximadamente 280 a 290 millones de toneladas CP-SUAB (medida utilizada por el Canal), pero con las inversiones del programa de modernización, que incluye el reemplazo de las locomotoras, puede alcanzar entre 330 y 340 millones de toneladas alrededor del año 2012, cuando se logre su capacidad máxima.

"El aumento de la demanda que se pronostica causaría una degradación considerable en la calidad del servicio que brindamos. Especialmente, se

afectarían los servicios de líneas, que son los clientes principales del Canal y que requieren de un servicio justo a tiempo. De allí, la importancia de los

estudios que llevamos a cabo con el fin de analizar las opciones futuras del Canal, para darle mayor capacidad y confiabilidad", señaló Quijano.★

Las nuevas locomotoras pesan aproximadamente 50 toneladas y tienen dos unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una. Este modelo es más liviano, fuerte y veloz que los anteriores. Su diseño ha permitido reducir los tiempos de esclusaje, además de registrar ahorros significativos en su mantenimiento periódico, algo especialmente importante en momentos en que el Canal, tras 91 años de operaciones, alcanza niveles históricos en cuanto al tonelaje transitado.

Parte importante del reemplazo de locomotoras es el ensamblaje de 16 unidades por personal de la ACP en las esclusas de Pedro Miguel.

Actualmente hay 70 locomotoras de nueva generación funcionando en el Canal. De acuerdo con el programa de adquisición de locomotoras, para finales del año fiscal 2006 la flota del Canal habrá sido reemplazada en su totalidad por locomotoras de la nueva generación.

Armando De Gracia

Grandes adelantos en cinco años de administración panameña del Canal



Reducción en el tiempo en aguas del Canal y aumento en los volúmenes

La Autoridad del Canal de Panamá ha logrado disminuir el tiempo de estadía en aguas del Canal y aumentar los volúmenes a medida que busca mantenerse por delante del creciente número de buques Panamax que transitan la vía acuática.

En el tercer trimestre del año fiscal 2005, la Autoridad logró disminuir el impacto de los trabajos de mantenimiento, lo cual se reflejó en una reducción de 15.3% en el tiempo de tránsito, en comparación con el mismo período del año anterior. Los buques que transitaron sin reservación experimentaron una reducción en el Tiempo en Aguas del Canal (TAC) — que incluye el tiempo de tránsito y espera — de 27.93 a 23.65 horas.

“En el Canal de Panamá nos sentimos realmente orgullosos de las cifras de este trimestre”, afirmó Jorge Quijano, director de Operaciones Marítimas de la ACP.

“La reducción en el TAC es una prueba de la dedicación de cada uno de los miembros de nuestra fuerza laboral de clase mundial por desarrollar e implementar metodologías operativas temporales para mantener la calidad del servicio, a la vez que se llevan a cabo el mantenimiento y las mejoras necesarias a la planta como parte de nuestros esfuerzos permanentes de modernización. Estos proyectos refuerzan la capacidad y contribuyen al buen funcionamiento del Canal”.

La implementación de nuevas metodologías de esclusaje y mantenimiento durante los trabajos de

El tránsito de buques Panamax - los más grandes que pueden transitar el Canal - aumentó 4.6%, y ahora representa el 43% del total de transitos.

reacondicionamiento de los rieles de las locomotoras ha disminuido la necesidad de cerrar por completo una vía, lo que permite llevar a cabo el reacondicionamiento con poco o ningún impacto en los niveles de servicio, indicó la ACP.

En el mismo trimestre la ACP observó un incremento de 5.4% en los volúmenes de carga, que se registró en un volumen total de 71.9 millones de toneladas de arqueo conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), en comparación con el mismo período el año pasado.

A pesar de la desaceleración en las tasas de crecimiento de este año respecto al volumen de crecimiento de 8.9% registrado en el año fiscal 2004, el Canal aún prevé superar los 266.9 millones de toneladas CP/SUAB que manejó en el año fiscal 2004.

En años anteriores, el Canal experimentó cifras de crecimiento de doble dígito, 12.2% en el 2001, 16.4% en el 2002 y 23% en el 2003.

En 1999, la vía acuática manejó 227.9 millones de toneladas CP/SUAB,

resaltando claramente el avance logrado durante los cinco primeros años de operación del Canal bajo administración panameña.

Al comentar sobre las causas de la disminución en el crecimiento durante los primeros seis meses del año fiscal, el señor Quijano afirmó que esto se debió, en gran medida, a la escasez de buques Panamax que pueden transitar el Canal.

El tránsito de buques Panamax - los más grandes que pueden transitar el Canal - aumentó 4.6%, y ahora representa el 43% del total de transitos. Las cifras de los transitos en general permanecieron casi iguales; el aumento fue de 0.2%, para un total de 3,739 transitos.

No obstante el crecimiento no se haya mantenido tan alto como en años anteriores, la ACP afirma que el Canal aún no ha alcanzado su máxima capacidad. Los proyectos programados a iniciar este año fiscal aumentarán la capacidad de 290 a 330 millones de toneladas CP/SUAB en los próximos tres a cinco años. Los planes incluyen reducir las restricciones en el tamaño de los buques que pueden transitar de noche y aumentar el número de transitos de buques más grandes en ambas direcciones.

Una nueva estación de amarre en las esclusas de Pedro Miguel iniciará operaciones este año. Esta instalación también contribuirá con el tránsito parcial de un buque Panamax adicional por día.★

Tomado de LLOYD'S LIST en su edición del 28 de septiembre de 2005.

PARA EXPERTOS

Nuevos títulos disponibles en la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari:

Microsoft Office PowerPoint 2003: paso a paso / Online

Training Solutions, Inc. Madrid: McGraw-Hill, 2004. 402 p.

Guía para el desarrollo de las habilidades que se necesitan en la preparación del examen de Microsoft Office Specialist, constituyéndose en una referencia para el trabajo. Incluye temas como: trabajar en plantillas de diseño ya listos, crear gráficas, imágenes y textos fascinantes, etc. También incorpora archivos de prácticas.

Economía / Paul A. Samuelson, William D. Nordhaus. 17a. ed. Madrid: McGraw-Hill, 2002. 701 p. *Clara introducción sobre los principios de la economía moderna. Ofrece una visión panorámica de la teoría económica, destacando los principios económicos básicos que perdurarán más allá de los titulares de actualidad.*

Trabajo y familia: ¿aliados o enemigos?: qué sucede cuando los profesionales de negocios enfrentan las decisiones de la vida / Stewart D. Friedman, Jeffrey H. Greenhaus. México, D.F.: Oxford University Press, 2001.

Ofrece una visión de los conflictos que enfrentan los profesionales de los negocios en su lucha diaria por encontrar la forma de ganarse la vida y tenerlo todo. Permite entender y controlar los efectos del sexo, la cultura profesional y las normas sociales en las funciones en evolución de hombres y mujeres que quieren forjarse una vida integrada.

E-learning-teleformación: diseño, desarrollo y evaluación de la formación a través de Internet / C. Marcelo, coordinador... [et al.]. Barcelona: Gestión 2000, 2002. 249 p.

Crea un nuevo paradigma más centrado en el aprendizaje que en la enseñanza. Presenta bases pedagógicas que ayudan a comprender el e-learning como una nueva manera de aprender.

ABC del agua

La historia humana está marcada por la necesidad del dominio del agua. El saber administrarla ha sido el eje de sobrevivencia de las civilizaciones: tanto las culturas pre-colombinas como las árabes crearon sofisticados sistemas de irrigación para aprovechar cada gota del recurso; mientras que los egipcios lograron convivir con las inundaciones y las transformaron en bendición de los dioses al fertilizar extensas áreas ribereñas del Nilo. Entre la ciencia y lo imaginario, conviven a través del agua innumerables luchas, mitos y acontecimientos, que son el sedimento de todas las culturas.

Roberto Messias F.- Tierramérica

ACP preparada para enfrentar crisis del petróleo

Armando De Gracia

Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

La ACP reemplazará dos generadoras termoeléctricas de vapor por unidades más eficientes. El proyecto fue aprobado por la Junta Directiva del Canal en el presupuesto del año fiscal 2006, y las especificaciones serán publicadas en la página web, www.pancanal.com, para licitación pública. Las nuevas unidades estarán en operación a mediados del 2007.

La generación térmica garantiza el suministro de electricidad para las operaciones del Canal. “Esa generación –que es a base de derivados de petróleo– es cada día más cara por los crecientes precios del petróleo en el mercado mundial. En vista de esa tendencia, que creemos que va a durar bastante tiempo, la ACP se está preparando”, afirmó Lorenzo Chan, gerente de la División de Electricidad y Acueductos.

Aunque el Canal cuenta con dos plantas hidroeléctricas –Gatún y Madden– las mismas no disponen de toda el agua de la Cuenca para producir electricidad. Ésta se usa primero para agua potable, luego para la navegación y el excedente sirve para generar energía hidroeléctrica algunos meses del año.

A diferencia de las hidroeléctricas, la planta termoeléctrica de Miraflores suple los requerimientos de energía todo el año. En general, las plantas termoeléctricas convierten la energía química del petróleo en energía mecánica y ésta, en energía eléctrica. El petróleo, aunque costoso, puede comprarse en el mercado; no así la energía hidráulica, que depende de las lluvias.

Para producir energía, la planta termoeléctrica de Miraflores cuenta con seis unidades generadoras: tres de



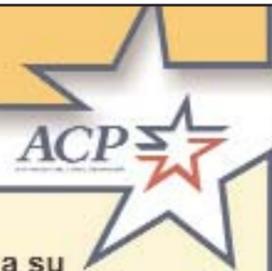
A diferencia de las hidroeléctricas, la planta termoeléctrica suple los requerimientos de energía todo el año.

vapor, dos de gas y una de pistones. “Al cambiar esas unidades de vapor por nuevas unidades de pistones, aumentaremos la eficiencia, de tal forma que vamos a extraer del mismo barril de petróleo 50% más de energía que lo que actualmente sacamos”, informó Chan.

La eficiencia de las nuevas unidades generadoras tendrá un impacto directo en los costos de operación del Canal y, a su vez, en el consumidor final. La ACP vende sus excedentes de energía al mercado eléctrico nacional. En el 2001, la ACP suplió el 6% de la demanda eléctrica nacional y en el 2004 aportó el 11%.



La Autoridad del Canal de Panamá



Invita a proveedores y contratistas a la presentación de las mejoras a su Sistema de Licitaciones en Línea por Internet y al trámite de pagos a proveedores.

Fecha: martes 1 de noviembre de 2005

Hora: 9:00 a 11:30 a.m.

Lugar: Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, Balboa, Ancón, República de Panamá

Programa:

1. Palabras de bienvenida.
2. Reglamento de Contrataciones de la Autoridad del Canal de Panamá.
3. Mejoras al Sistema de Licitación en Línea por Internet.
4. Mejoras al trámite de pagos a proveedores.
5. Preguntas y respuestas.

Inscripciones hasta el lunes 31 de octubre de 2005. Cupos limitados. Inscribese por correo electrónico a: HRT-NOM@pancanal.com. Envíe el nombre de la empresa, teléfono y número de participantes.

Enseñar a prevenir

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Todos los años la División de Administración de Emergencias y Contingencias de la ACP organiza la Semana de Prevención contra Incendios, con el propósito principal de informar sobre los peligros del fuego y la manera de prevenirlos.

Además de dictar charlas y enseñar a los colaboradores canaeros el uso adecuado de los extintores, los bomberos del Canal también enseñan a niños de escuelas primarias la importancia de prevenir incendios y situaciones peligrosas. Las escuelas tienen la oportunidad de visitar la Estación de Bomberos y conocer el trabajo que realizan.

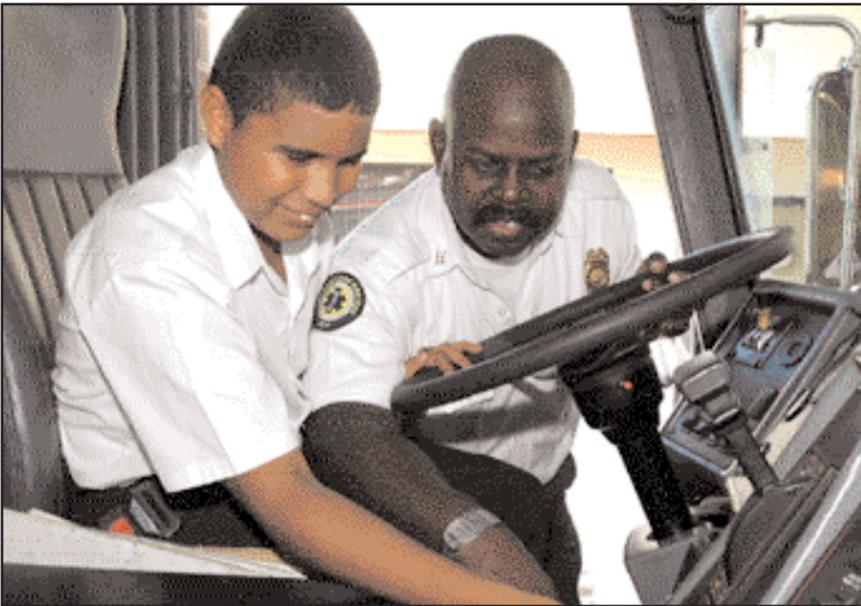
Una de estas visitas la realizaron los niños de la Escuela Básica General Hellen Keller quienes fueron recibidos por Sparky, la mascota de los bomberos.

Esta escuela forma parte de los programas educativos que ofrece el Instituto Panameño de Habilidadación Especial y presta servicios a niños, niñas y jóvenes ciegos o de baja visión. “Estos niños padecen de baja visión o discapacidad visual, algunos ven formas y colores, otros no. Hoy, gracias a la iniciativa de los bomberos de la Autoridad del Canal de Panamá, han podido conocer los implementos que se usan. Incluso han aprendido sobre el fuego y cómo se usa un extintor en un caso de emergencia”, dice Itzel de Girbaud, directora de la escuela.

La jornada que vivieron los estudiantes fue muy interesante ya que con sus manos y a través de sus sentidos de audición y del tacto aprendieron a reconocer el calor de un fuego y a combatirlo con un extintor.



Armando De Gracia



También aprendieron sobre prevención de incendios leyendo, en sistema braille, un folleto creado especialmente para ellos, con datos interesantes sobre los bomberos y su

misión. Yeritzel Palacios, estudiante con discapacidad visual que cursa estudios en la Escuela José Agustín Arango, como parte del programa de inclusión del IPHE, leyó a sus

compañeros, las precauciones que debemos tener si en nuestra casa ocurre un incendio.

Uno de los mayores atractivos de la visita fue aprender cómo funciona el carro bomba y subirse al mismo. Poder tocar los instrumentos y hacer sonar la bocina fue lo que más gustó. “El mundo no está oculto para las personas con poca visión, a través de experiencias como estas ellos pueden recibir información y compartirla con sus familiares”, comenta el maestro Luis Jiménez.

El lema de este año es “La Prevención contra Incendios es responsabilidad de todos, ¡Involúcrate!”. Además de las visitas de los diferentes centros educativos, también se realizaron demostraciones en las áreas de operación del Canal, donde se les enseñó a los colaboradores técnicas para combatir incendios y los equipos con que cuenta el Canal para hacer frente a posibles incidentes en la vía acuática.★

Pieza crucial para el mantenimiento

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

Las dragas de la División de Dragado, Señalización y Grúas permanecen ocupadas en los trabajos de profundización del cauce del Canal. También lo está la Barcaza de Perforación y Voladuras Thor.

Construida en 1962 por la Bethlem Steel Corporation, de los Estados Unidos, la Thor es responsable de las perforaciones y voladuras subacuáticas que se realizan en el Canal. Su participación fue indispensable en el proyecto de ensanche del Corte Culebra, completado en el año 2001.

Cuenta con cuatro plataformas de perforación, cuyas torres miden más de 24 metros de altura. La Thor normalmente realiza cuatro líneas de ocho barrenos para un total de 32 barrenos por patrón. Generalmente cada voladura involucra uno o dos patrones.

Además de realizar las perforaciones y voladuras, la Thor también apoya los trabajos de geología o investigaciones de sitio que se desarrollan para conocer el material



Barcaza Thor

que compone el cauce del Canal y sus entradas.

Sobre el trabajo y la tripulación que lo realiza, Leonidas McLean, capitán encargado de la Thor, dice: “esta es una tripulación muy capacitada y motivada, y consciente de la importancia de la labor que se realiza

en estos estudios del suelo del Canal. Anteriormente se habían hecho pruebas similares, cuando se rehabilitó el muelle localizado en la Calzada de Amador”.

Trabajos similares se han realizado este año en la entrada del Pacífico. En estos se utilizaron equipos especiales

para obtener las muestras de los materiales que conforman el fondo del cauce de navegación del Canal. “Con estas muestras queremos determinar el espesor de lama que hay en el cauce, el tipo de material que tenemos debajo de la lama y el espesor de la roca meteorizada. También se perforaron de uno y medio a dos metros dentro de la roca sana para obtener muestras de la misma”, añade Rolando Rivera del departamento de Ingeniería y Proyectos.

Una vez se obtienen las muestras, éstas son identificadas y estudiadas por los geólogos del Canal. De esta forma se mantiene un registro de los materiales que componen cada una de las áreas a lo largo de la vía. “Se clasifican los espesores de lama y hasta donde llega esta lama. También clasificamos la roca sana y la meteorizada. Ha sido un trabajo fascinante y estoy muy complacida de participar en este proyecto”, comenta Itza Díaz, geóloga.

Esta información es de vital importancia en el proyecto de profundización, puesto que permite la mejor utilización de los recursos al momento de efectuar los trabajos de dragado.★

Repasemos la historia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El establecimiento, en noviembre de 1903, de la República de Panamá inicia una de las experiencias más significativas del mundo americano durante el siglo XX:

- Manuel Amador dispuso proclamar la República el miércoles 4 de noviembre.
- Se decidió proclamar la independencia el 4 de noviembre pues ese día partía el vapor francés por lo que en Colombia no tendrían noticias del hecho de manera inmediata.
- Por el arribo inesperado al puerto de Colón de tropas colombianas, Manuel Amador dispuso anticipar los hechos para el martes 3.
- Constituida la República en noviembre de 1903 bajo un régimen presidencial, democrático y liberal, comenzó la tarea de estructurar el nuevo Estado.
- El 15 de enero se instaló la Convención Constituyente de Panamá la cual eligió como presidente al Doctor Pablo Arosemena.
- Un mes después de instalada la Constituyente se expidió la Constitución y el 16 de febrero se escogió al primer gobernante.
- El primer presidente de Panamá, Manuel Amador Guerrero, tomó posesión el 20 de febrero de 1904 en el Parque de la Independencia.
- Amador nombró como secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores a Tomás Arias.



- Como secretario de Hacienda fue escogido Francisco de la Espriella.
- En 1904 el secretario de Instrucción Pública y Justicia fue Julio J. Fábrega, y de Obras Públicas, Manuel Quintero Villarreal.
- Durante la gestión de Manuel Amador Guerrero la educación



Armando De Gracia



La Autoridad del Canal de Panamá durante su participación en los desfiles patrios en Panamá y Colón.

pública y la salubridad recibieron fuerte impulso.

- La educación fue empeño prioritario de las primeras administraciones republicanas.

- Los primeros gobiernos promovieron la inauguración de escuelas; el nombramiento de docentes, y el otorgamiento de becas para estudios en el exterior. ☆

Olimpiadas Especiales cumple años

Ariyuri Him de Mantovani
amantovani@pancanal.com

En el año 1968 se fundó en Estados Unidos la organización Special Olympics, con el propósito principal de fortalecer a las personas con retardo mental para convertirlas en miembros de la sociedad.

En 1983, el programa de Olimpiadas Especiales llega a Panamá gracias a las gestiones realizadas por el Club Kiwanis.

Desde entonces, miles de jóvenes panameños que sufren discapacidad intelectual han tenido la oportunidad de aprender una disciplina deportiva y descubrirse a sí mismos.

“En Olimpiadas Especiales el objetivo final es hacer de ellos personas más felices, con sentido de responsabilidad, entusiasmo y autoestima”, dice Yolanda E. De Varela, Presidenta de la organización en Panamá.

En el programa pueden participar todas las personas que hayan sido diagnosticadas con discapacidad intelectual, desde los 8 años de edad, y consiste en aprender un deporte, practicarlo y participar en juegos y competencias a través del año. También participan en programas de salud para mejorar su condición física, además de programas de liderazgo y de juventud.

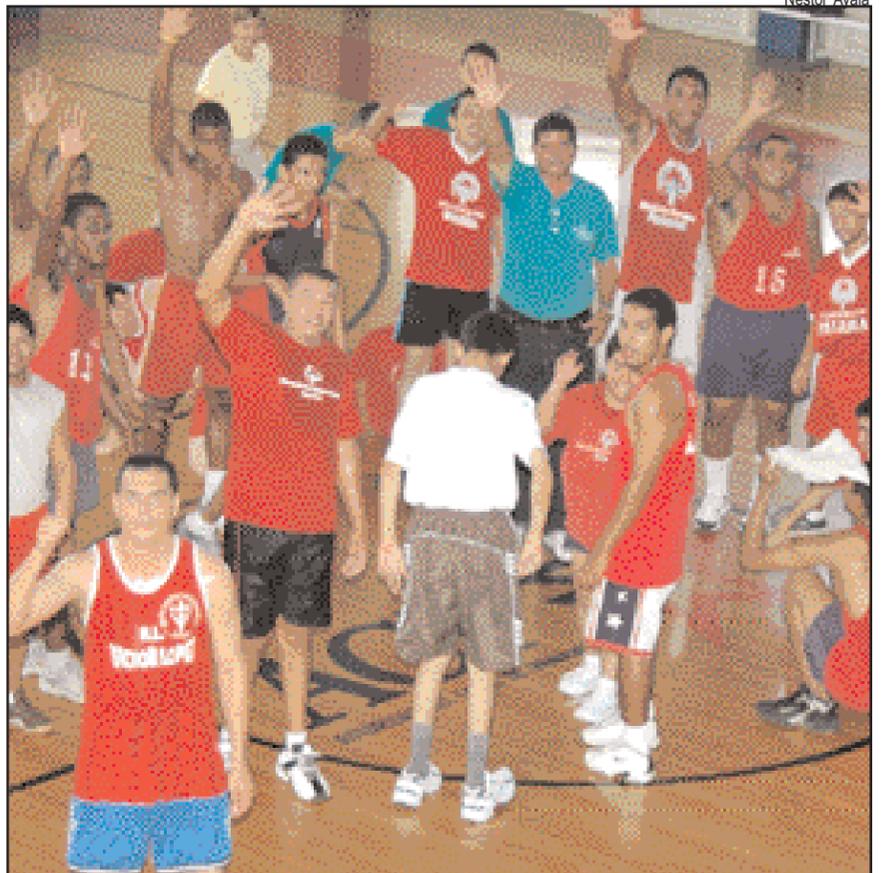
“Actualmente hay 1000 atletas activos, y esto es un reto bien grande. Y los entrenamos todas las semanas prácticamente y ellos lo disfrutan”, añade Varela.

Un gran equipo de voluntarios hace posible que los atletas entrenen y participen en los diversos juegos y competencias. “La mayoría de los voluntarios son personas que de alguna manera están vinculadas a personas con discapacidad, y hacen una labor extraordinaria”, nos dice Yolanda.

Cada cuatro años la organización internacional Special Olympics organiza los juegos internacionales, en los cuales participan atletas de todo el mundo. En estas competencias, los atletas panameños han alcanzado grandes triunfos. “El plan de acción es bien agresivo, ya que se entrena para competir en los juegos mundiales. Sin embargo hay otros juegos internacionales antes de esta fecha. Los atletas participan en juegos regionales y luego nacionales y es de allí donde salen los atletas que nos acompañarán en los juegos mundiales, que se celebrarán en el 2007 en China”, dice Yolanda.

Las disciplinas que se practican son natación, atletismo, gimnasia, tenis de mesa, boliche, tenis de campo, baloncesto y bocha.

En Panamá hay ocho sub programas



Néstor Ayala

Jóvenes deportistas de Olimpiadas Especiales durante un entrenamiento en el gimnasio de la Autoridad del Canal de Panamá.

o sedes regionales ubicadas en Colón, Chiriquí, Veraguas, Panamá Oeste, Herrera, Panamá y Coclé.

Patrocinadores locales permiten

que el programa de Olimpiadas Especiales continúe, luego de 22 años, sirviendo a la población discapacitada de nuestro país. ☆

Bitácora del Canal

Un reto inminente

Armando De Gracia

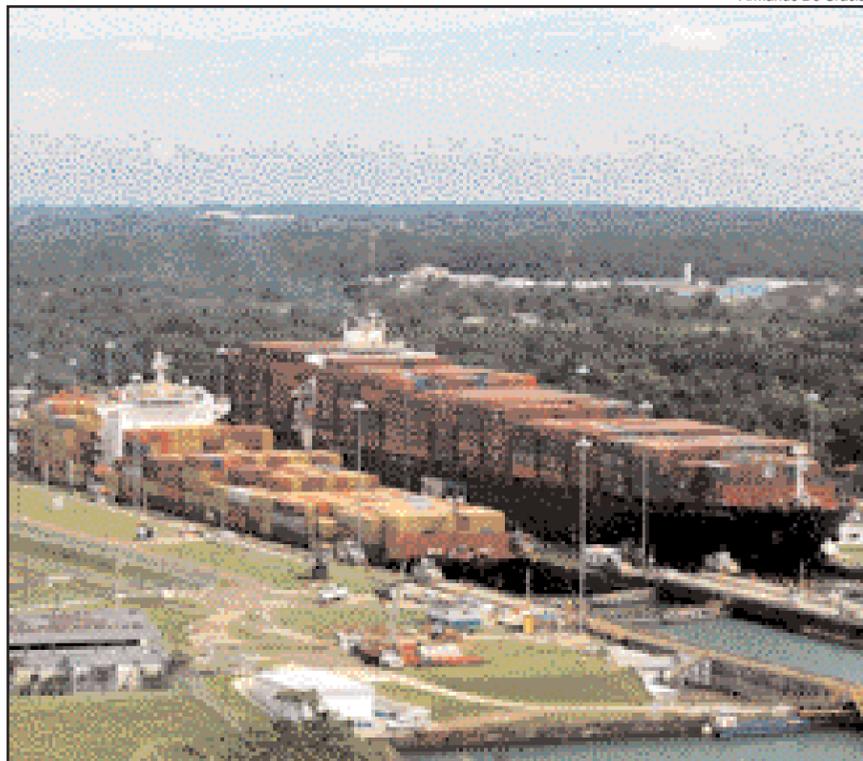
Francisco J. Miguez
Coordinador del Equipo de Desarrollo
de Plan Maestro del Canal de Panamá

Nuevamente el Canal se encuentra ante la oportunidad de poder aprovechar para Panamá una demanda de tránsitos que se proyecta creciente y robusta. Sin embargo, el Canal enfrenta a corto plazo una inminente insuficiencia de capacidad para transitar el volumen de tonelaje que se proyecta. Extensas y rigurosas simulaciones y análisis de capacidad efectuados por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) determinaron en forma fehaciente que el Canal copará su capacidad para el 2012. Para ese año se anticipa una demanda para el Canal que superará los 325 millones de toneladas CP-SUAB, las cuales transitarán en aproximadamente 13,500 buques de alto calado, de los cuales aproximadamente 55% serán de tamaño Panamax. Este escenario representa la máxima capacidad que podría extraérsele sosteniblemente al sistema de esclusas existente; el cual tiene ya más de 91 años de operación. En el año fiscal 2005 el Canal transitó 12,648 buques, por lo que se concluye que en términos de tránsitos, el Canal opera hoy ya a 94% de su capacidad potencial máxima.

La ACP adelanta aceleradamente un programa de inversiones en cauces y esclusas orientado a optimizar al máximo posible la capacidad del sistema del Canal actual. Este programa de inversiones se completará en el 2009 lo que permitirá al Canal atender ininterrumpidamente con niveles de servicio competitivos la demanda proyectada hasta aproximadamente el 2012. Después de completado este programa de inversiones, orientado a maximizar la utilización de las esclusas, la capacidad del Canal como sistema, alcanzará su máximo viable y quedará limitada finalmente por la estructura física y los ciclos de operación mecánicos e hidráulicos de las esclusas, las cuales no pueden ser alteradas para aumentar el número de tránsitos o el tamaño de los buques que pueden manejar. Podremos afirmar, entonces, que Panamá habrá completado finalmente la última fase de construcción del Canal de 1914, llevándolo a poder maximizar la utilización de su capacidad establecida por su componente más rígido: sus esclusas.

Factores que afectan la capacidad del canal

La capacidad máxima del Canal es un tema complejo que depende de la interacción simultánea de una gran variedad de factores, tales como: la cantidad, tamaño y características de los buques que arriban, las condiciones climáticas y ambientales al momento del tránsito, tales como mareas, viento, niebla y lluvia y la condición de los recursos de tránsito tal como cauces, esclusas y equipo. Por lo general, los buques más grandes, denominados Panamax, ocupan relativamente una mayor porción de la capacidad disponible del



Canal, especialmente aquellos con menos maniobrabilidad, que portan carga de mayor riesgo o que por su gran largo, ubicación de sus grúas o disposición de la carga sobre cubierta, permiten menos visibilidad. Estos buques Panamax, debido a sus dimensiones, transitan las esclusas y cauces más lentamente y con mayores restricciones que buques de menor tamaño. Por ejemplo, la mayoría de estos buques grandes deben transitar las esclusas y algunos cauces con luz del día y no pueden cruzarse con otros buques en el cauce del Corte Culebra. En otras palabras, mientras mayor sea la cantidad de buques Panamax que desean transitar en un momento dado, menor será la cantidad de buques que podrá transitar sosteniblemente el Canal.

La mezcla de tipos y tamaños de buques

Para determinar cuando el Canal maximizará la utilización de su capacidad, se ha analizado exhaustivamente la operación del Canal utilizando la mezcla de tipos y tamaños de buques que utilizarán los navieros en cada ruta por el Canal. El Canal no controla los tipos y tamaños de los buques que usan los navieros. Esto se debe a que cada ruta de comercio marítimo por el Canal de Panamá utiliza el tamaño de buque que le es más apropiado para el tipo y volumen de carga que transporta y para las condiciones de los puertos de origen y destino de su carga. Por ello, el naviero usa el buque más conveniente para su negocio y la cadena de suministro de la cual forma parte, y no necesariamente el buque más grande que cabe por el Canal. De esta forma, la capacidad sostenible real del Canal se analiza siempre en función de los tamaños de buques más apropiados que serán utilizados en cada ruta de comercio según indicado por la demanda. Las proyecciones de la demanda para el Canal actual, limitada por el tamaño de las esclusas a buques Panamax ó menores, indican que se mantendrá una mezcla de buques compuesta por aproximadamente 55%

buques Panamax y 45% buques de menor tamaño. Esta mezcla proyectada es para el Canal actual y no incluye capacidad para manejar buques de dimensiones mayores a Panamax. Se ha determinado que las rutas más relevantes, ya utilizan el buque más grande y económicamente viable que les conviene transitar por el Canal.

La confiabilidad de la ruta por Panamá

El Canal ofrece al usuario dos opciones para su tránsito: en una, el usuario reserva, mediante una tasa adicional, un cupo para transitar su buque en un día específico, y en la otra, el buque transita según las reglas de orden de llegada. Hoy en día, más de la mitad del volumen del Canal consiste en tránsitos de buques que operan en itinerarios preestablecidos, que incluyen buques tales como cruceros, portacontenedores y porta vehículos, los cuales, en la mezcla de buques del Canal, son predominantemente los de mayor tamaño que transitan. Estos usuarios, por operar servicios en itinerario, normalmente programan el tránsito de sus buques solo si logran reservar el cupo en el Canal con anticipación y por lo tanto con la certeza de hacer los tránsitos en el tiempo y fechas que requieren para cumplir con sus itinerarios. Estos buques que operan en itinerario, que constituyen el segmento de mercado de mayor crecimiento en la ruta por el Canal, tienen que transitar el Canal en la fecha reservada, de lo contrario, llegarían tarde al siguiente puerto, posiblemente perdiendo su cupo en el, e incurriendo penalizaciones y sobre costos por retraso, tanto en los puertos como en la entrega de la mercancía a sus clientes. Por lo tanto, la propuesta de valor del Canal del siglo XXI no es solo de tránsito de un océano a otro, es crecientemente de confiabilidad del servicio y disponibilidad de la ruta. Por consiguiente, dado que más de la mitad de los usuarios del Canal opera en itinerarios, una insuficiencia de capacidad del Canal impactaría

adversamente en la competitividad de la ruta marítima por Panamá, lo que favorecerá el desarrollo de modos de transporte y rutas competidoras.

¿Cuándo copa su capacidad el Canal?

El Canal alcanzará la utilización máxima sostenible de su capacidad cuando no pueda garantizar el tránsito en las fechas que requieran sus clientes y cuando un número relevante de sus usuarios comience a recibir niveles de servicio que no le sean competitivos. En otras palabras, cuando el tránsito por el Canal de Panamá pierda confiabilidad o no esté disponible y en consecuencia haga que la utilización de rutas alternativas sea más conveniente y rentable. Entonces, con base en la demanda de comercio y la composición proyectada de la mezcla de buques se ha determinado que la capacidad máxima sostenible del Canal actual será de aproximadamente 13,500 buques por año.

Las proyecciones de demanda indican que para el 2012 el Canal tendrá consistentemente copados todos los cupos de reservaciones que su capacidad máxima sostenible le permitirá ofrecer. De ese momento en adelante no podrá atender el crecimiento de los segmentos que operan en buques en itinerario y que requieren de disponibilidad garantizada del tránsito y de niveles de servicio competitivos y confiables. Igualmente, para ese año, la poca capacidad remanente disponible para los que no reservan estará copada por los buques que se arriesgaron a transitar el Canal según disponibilidad. En este escenario el servicio se deteriorará significativamente para aquellos buques que no logren conseguir una reservación, y la expectativa de largos periodos de espera para transitar hará que los usuarios sin reservación opten por otras rutas de tal forma que eventualmente la cola de buques en espera se ajuste a la capacidad máxima sostenible del Canal.

Consecuentemente a partir del año 2012 se detendrá el crecimiento de tránsitos de buques en itinerario, el cual representa el segmento de mayor crecimiento y que constituye el principal volumen de tonelaje e ingresos por el Canal. Eventualmente solo aspirarán a transitar aquellos buques que consigan un cupo de reservación y aquellos pocos, que sin otra opción, tomen la decisión de llegar y ver si con algo de suerte pueden transitar en un tiempo razonable. En el momento que la expectativa de tiempo para transitar el Canal sea más larga de lo que consideren competitivo para su negocio optarán por otras rutas y, lógicamente, no harán cola en el Canal.

Dado que se ha determinado que el Canal llegará a su máxima utilización sostenible en el 2012 y que la puesta en operación de capacidad adicional mediante un tercer juego de esclusas tomaría cerca de seis años el reto de capacidad es inminente y su solución es impostergable.★

Alirio Patiño: vida a la par del Canal

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Alirio Patiño González visitó el Canal por primera vez en la década de 1920. Era apenas un niño cuando acompañó a su padre, Alfredo Patiño Rangel, un diputado de la época, en una travesía por la vía acuática que cumplía sus primeros años de funcionamiento.

Fue la misma época en la que Richard Halliburton transitó a nado el Canal pagando el peaje más bajo de la historia; una época en la que se desarrollaron importantes mejoras a la vía acuática.

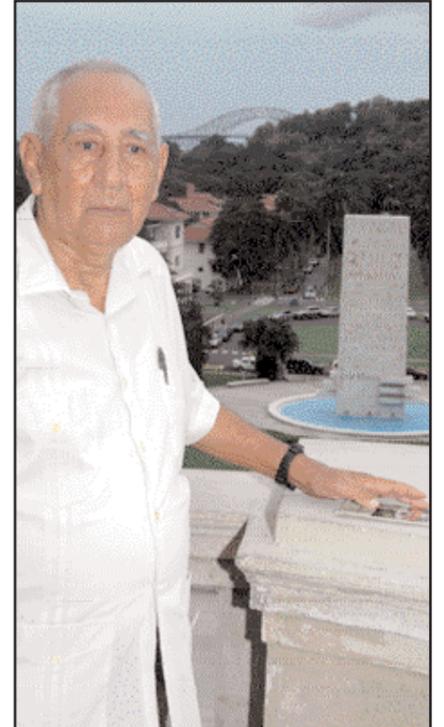
Alirio recuerda aquellos días con alegría: “Mi papá era diputado. A él lo invitaron a hacer esa travesía y me llevó a mí y yo ni sabía cual era el trámite; yo nada más seguí los pasos de mi papá”.

En días pasados Alirio regresó al Canal, ahora con 91 años. Volvió a transitar la vía y cumplió su sueño de conocer por dentro el Edificio de la Administración del Canal.

Allí los murales que narran la construcción del Canal le dieron la bienvenida cuando entró a la rotonda de la edificación. Alirio observó con detenimiento las pinturas y cada una de las placas conmemorativas que compendian la historia del Canal. Estaba contento y no paraba de hablar de épocas pasadas.



Don Alirio frente al busto de Fernando De Lesseps (izq.). Durante su visita al edificio de la Administración del Canal pudo conocer los murales que reflejan la historia de la construcción del Canal. A la derecha, posa en las escalinatas del edificio, con el monumento a Goethals al fondo.



Recordó cuando se graduó de bachiller en el año 1935, “y entonces intenté entrar a la Universidad pero no pude porque no tenía los recursos para mantenerme estudiando así que me fui al interior de la República”, agregó.

Don Alirio, nacido en 1914, no aparenta la edad que tiene por lo que asombra a quienes lo escuchan hablar

sobre sus experiencias relacionadas a su carrera de ingeniero civil y los trabajos que realizó en algunos proyectos relacionados con la construcción de un tercer juego de esclusas hacia 1939 a cargo de Estados Unidos, que entonces administraba la vía. Los trabajos empezaron, sin embargo fueron cancelados con la

llegada de la Segunda Guerra Mundial.

Ahora, al regresar para ver el escenario desde donde se administra el canal, dice con orgullo que “es un edificio formidable. Para mí, verlo por primera vez, es motivo de admiración”. Su mirada no oculta el asombro de ver cómo cambió el Canal desde que sus ojos de niño lo vieron por primera vez. ☆

Aproximación de la Tierra y Marte

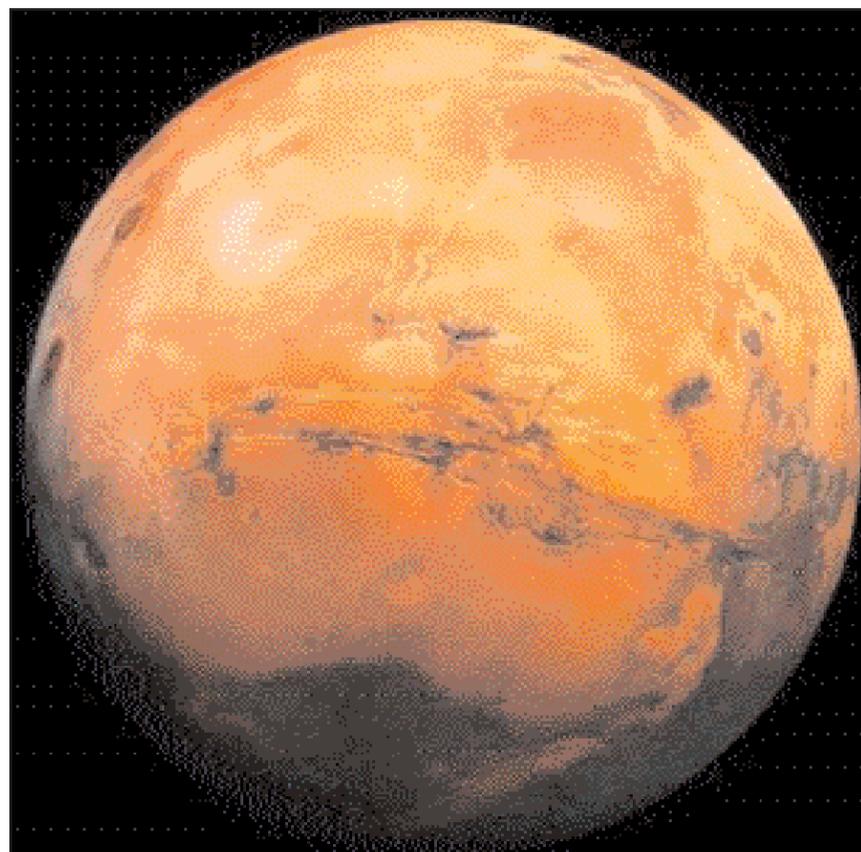
Carlos A. Rodgers, Jr.
croddgers@pancanal.com

La Tierra está corriendo hacia Marte a una velocidad de 37,820 km/h (23,500 mph), lo que significa que el planeta rojo se está haciendo más grande y brillante por momentos. A finales de octubre, cuando el acercamiento entre ambos planetas sea máximo, Marte lo eclipsará todo en el cielo nocturno, a excepción del planeta Venus y la Luna.

A principio de octubre, Marte ya era llamativo. Se le podía observar al anochecer de 8:00 p.m. en adelante, elevándose por el Este luego de ponerse el Sol, y con un brillo casi dos veces superior al de una estrella de primera magnitud. Y, ¿por qué estamos corriendo hacia Marte? Se trata de un simple mecanismo orbital.

Imagínese que Marte y la Tierra son dos corredores en un circuito semi-circular de carreras, con carriles que se corresponden a las órbitas planetarias. La Tierra, corriendo rápidamente por el carril interior, da una vuelta al circuito en 12 meses. Marte, que se mueve lentamente a lo largo del carril exterior, necesita dos veces más tiempo para dar la vuelta. Así que, aproximadamente cada dos años, la Tierra da alcance a Marte y lo deja atrás.

Pero realmente no alcanzaremos a Marte hasta el 30 de octubre a las 03:19 Hora Universal (UT), para ser exactos. Sólo 69 millones de km (43 millones de millas) nos separarán entonces de Marte, comparados con los 225 millones de km (140 millones

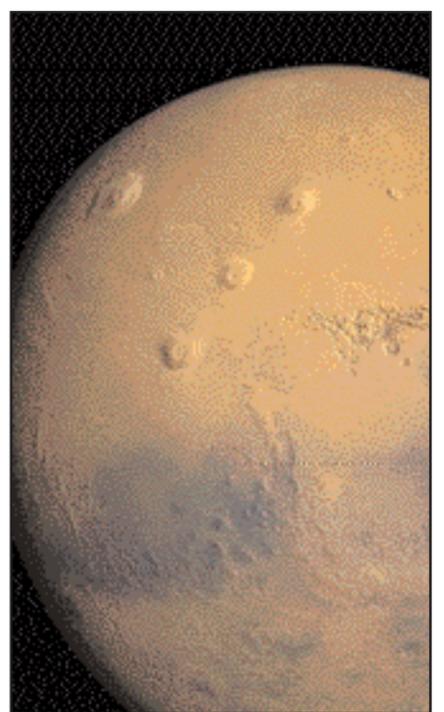


de millas) de distancia media entre ambos planetas. Se trata de una ocasión excepcional para enviar una nave o sonda hasta allí.

Conscientes de ello, la NASA lanzó en agosto de este año, el Orbitador de Reconocimiento Marciano, MRO por sus siglas en inglés. Debido a que le llevaría unos siete meses alcanzar Marte, el mejor momento para iniciar el viaje era aproximadamente dos meses antes del máximo acercamiento, es decir, agosto. El

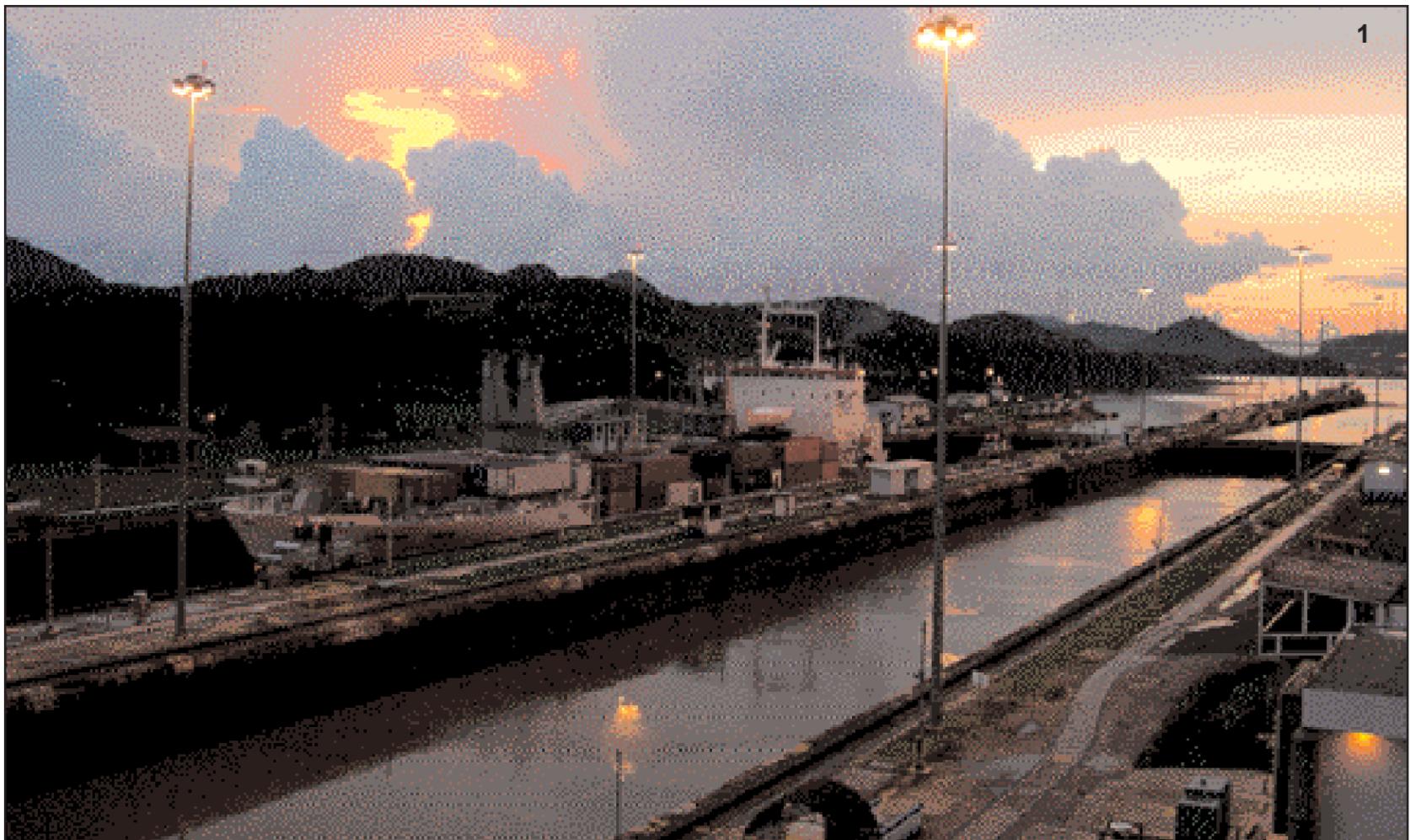
MRO llegará en marzo del 2006, entrará en órbita y comenzará una misión de dos años durante la que trazará un mapa del planeta rojo con un grado de detalle nunca antes visto.

Mientras, en la Tierra la gente va a disfrutar contemplando un Marte cada vez más grande y brillante, pudiendo los astrónomos aficionados que disponen de telescopios, observar capas de hielo polar, tormentas de arena y extrañas manchas oscuras en la superficie marciana.



Marque el 31 de octubre como el mejor día: Marte aparecerá tras la puesta del Sol en la constelación de Aries. Estará sobre nuestras cabezas a la media noche, y “brillará sobre el oscuro fondo del espacio con un esplendor que eclipsa a Sirio y rivaliza con el mismísimo gigante Júpiter”. Así es como el astrónomo Percival Lowell describió un encuentro cercano similar en el siglo XIX.

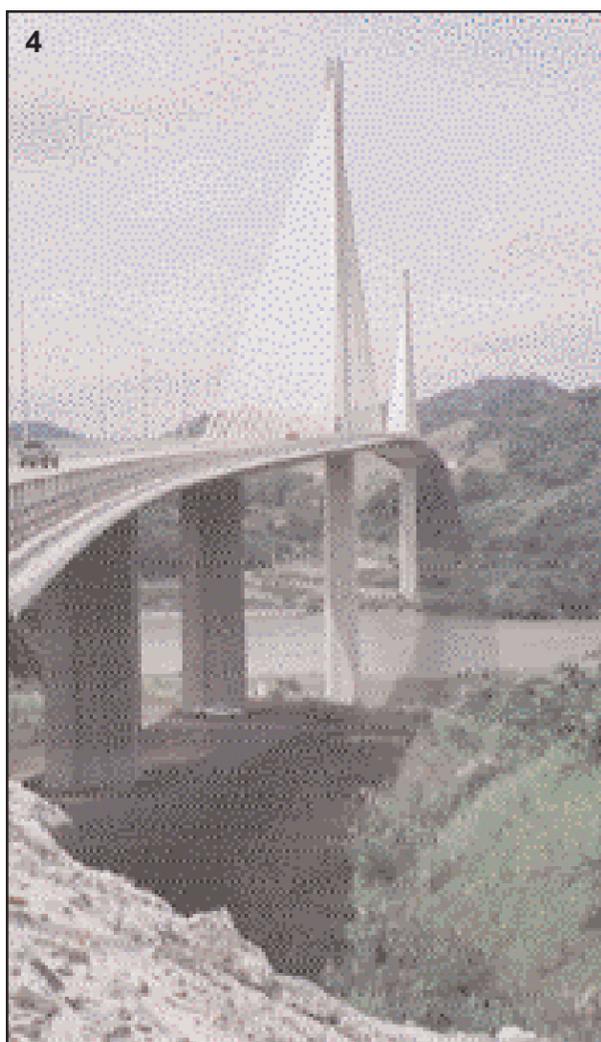
Nota del autor:
Para aquellas personas que recibieron este año un correo electrónico advirtiéndoles de este acercamiento durante el 28 de agosto, se trataba de un correo del año 2003, erróneamente traducido y reciclado. ☆



El Canal en imágenes

- (1) Despidiendo la tarde: Valentine Lynch, Administración de Precios.
- (2) Tormenta sobre Miiraflores, Juan Almillátegui, Mantenimiento de Miiraflores.
- (3) Crucero al atardecer: Miguel Solís, Recursos de Tránsito.
- (4) El Centenario: Roberto Earle, Administración de Instalaciones.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



Más de 6 mil panameños vivieron su Canal

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

Un total de 6,351 panameños han participado en 74 giras educativas del Programa “El Canal de Todos”, una iniciativa que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) puso en marcha en el año 2002 para que estudiantes, profesores y asociaciones conozcan las realidades de la vía interoceánica. Se trata del número más alto en tres años de programa.

La cantidad de participantes, además, significó un incremento de 47% comparada con el AF 2004. El programa incluye visitas al Edificio de la Administración del Canal, al Monumento a los Mártires del 9 de enero, charlas sobre la gestión de la ACP, además de vivir la experiencia de un tránsito parcial por el Canal a bordo del buque escuela Atlas.

De acuerdo con el administrador de la ACP, Ing. Alberto Alemán Zubieta, esta iniciativa cumple con varios objetivos importantes: “Por un lado se establece y desarrolla un acercamiento entre los panameños y su Canal; por el otro, la organización crece al escuchar las opiniones y recomendaciones de los visitantes sobre cómo profundizar en el sentido de pertenencia de los ciudadanos sobre su vía”.



Estudiantes del Instituto Profesional y Técnico de Veraguas (izq.) durante su visita al edificio de la Administración del Canal. Jóvenes de la Universidad Tecnológica de Panamá de visita en el Canal conocieron también el Monumento a los Mártires del 9 de enero de 1964.

El programa logró un mayor alcance entre personas provenientes de las provincias de Panamá, Chiriquí, Veraguas, Colón y Coclé.

En cuanto a la evaluación de su



Marco González

experiencia en el programa, el 92.2% la consideró como excelente mientras que el 4.6% como buena, de acuerdo con encuesta aplicada al finalizar cada jornada del programa.

Además de El Canal de Todos, la ACP desarrolla cada verano las Noches Culturales, otra actividad que congrega a miles de panameños en torno a iniciativas de la ACP. 

Gobierno infantil visita Miraflores



Con motivo de la celebración del Día del Estudiante, el Gobierno Municipal de Panamá organizó la visita de representantes de todas las provincias que conformaron el Gobierno Municipal Infantil. En su recorrido los estudiantes visitaron en primera instancia el Edificio de la Administración del Canal donde pudieron apreciar los murales que narran la historia de los hombres que construyeron esta portentosa obra. Posteriormente visitaron el Centro de Visitantes de Miraflores donde tuvieron la oportunidad de presenciar el paso de grandes buques por las esclusas.

Presentan obra



Marco González

En días pasados se presentó el libro “Las Rutas y sus Momentos”, que ilustra con fotografías la influencia del Canal de Panamá en el desarrollo de las ciudades de Panamá y Colón. La obra, un aporte de la empresa Petroport, S.A. a la documentación de la historia de Panamá, fue ilustrado con materiales gráficos del archivo de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Al acto de presentación asistieron los alcaldes de Panamá y Colón, Juan Carlos Navarro y Antonio Latiff, al igual que el vicepresidente segundo de Panamá y administrador de la Autoridad Marítima, Rubén Arosemena, y el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, quienes recibieron un ejemplar del recién editado libro, al igual que el alcalde Navarro, de manos del presidente de la Junta Directiva de la empresa patrocinadora, Eduardo Navarro Chiari.