

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



EN MANOS PANAMEÑAS

Trece años de la transferencia del Canal



LA NUEVA EXPERIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ

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

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



CENTRO DE OBSERVACIÓN DE LA AMPLIACIÓN

Admisión:

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

Horarios:

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

Información:

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

 canaldepanama  @canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.



puente



ampliación



compás

EL FARO

Diciembre 2012-No.56

JUNTA DIRECTIVA:

- Roberto Roy (Presidente)
- Adolfo Ahumada
- Marco A. Ameglio S.
- Rafael E. Bárcenas P.
- Guillermo O. Chapman, Jr.
- Nicolás Corcione
- Ricardo De la Espriella Toral
- Norberto R. Delgado D.
- Eduardo A. Quirós B.
- Alfredo Ramírez Jr.
- José A. Sosa A.

- Jorge L. Quijano
Administrador

- Manuel E. Benítez
Subadministrador



CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.

compás págs. 5-6

En manos panameñas

abordaje

págs. 17-18-19-20-21

Un cambio de filosofía.

ampliación págs. 7-8-9

El Canal se prepara para recibir nuevas compuertas.

travesía págs. 22-23

Lo que debe saber sobre las represas del Canal.

trayectoria págs. 10-11

Con estirpe de capitán.

puente págs. 24-25

La ampliación del Canal en Latinoamérica.

turismo págs. 12

Ruta de gigantes.

reseña pág. 26

Noticias del Canal.

Manuel Domínguez
Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
Jefe de Redacción

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

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

EN MANOS PANAMEÑAS

Cada nuevo aniversario de la transferencia del Canal a manos panameñas trae a la memoria la emoción de aquel mediodía del 31 de diciembre de 1999 cuando el país celebró el histórico momento. Pero también nos recuerda que lo logrado en estos 13 años es el fruto de habernos empinado como sociedad al tomar decisiones para administrar esta estratégica arteria del comercio mundial.

Hoy el Canal sigue uniendo al mundo con un servicio eficiente y competitivo, mientras su operación rentable contribuye al desarrollo sostenible de Panamá.

En manos panameñas el Canal ha impuesto nuevas marcas operativas, multiplicado sus aportes a la economía nacional, ha trabajado de la mano con las comunidades para proteger el ambiente y los recursos hídricos, y hasta ha desarrollado nuevas tecnologías en su afán de mantenerse a la vanguardia.

La ampliación del Canal avanza hacia su cometido de mejorar la competitividad de la vía acuática en el mundo marítimo, y de Panamá como punto estratégico en el comercio internacional.

Ciertamente, estos 13 años han estado repleto de desafíos. El futuro también lo estará, y en ese camino reafirmamos nuestro compromiso con la excelencia.



EN MANOS PANAMEÑAS

10, 9, 8...3, 2, 1..."El Canal es nuestro". Aún siguen grabados en la memoria de muchos panameños los emotivos momentos que vivieron al mediodía del 31 de diciembre de 1999 cuando Panamá asumió la administración y operación de la vía interoceánica, y la plena soberanía sobre todo su territorio.

Trece años después el Canal de Panamá es parte integral del desarrollo nacional y es uno de los elementos que ayuda al país a consolidar su rol en el comercio internacional como centro logístico regional.

"Lo que Panamá ha logrado en estos 13 años con el Canal es el resultado del esfuerzo y el compromiso de toda la sociedad panameña", expresó el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, al hacer un balance de la gestión panameña al frente de la vía interoceánica.

Atrás quedaron las aprehensiones sobre la capacidad de los panameños para llevar adelante con éxito la tarea de manejar con eficiencia esta importante ruta del comercio marítimo mundial.

Trece años después

Desde aquel mediodía del último día del siglo pasado, mucho ha cambiado entorno al Canal, no solo su dueño.

Uno de los principales cambios es el modelo de administración que le ha permitido al Canal generar crecientes aportes económicos al país. Y es que antes de 1999, la vía era operada bajo un criterio de balance cero, según el cual todos sus ingresos eran invertidos de vuelta en su operación.





Pero a partir del año 2000, y como resultado de un consenso nacional, los panameños decidieron que el Canal funcionaría como una operación rentable, lo cual se ha traducido en un mayor impacto de la vía en la economía nacional.

Entre 1914 y 1999, el Canal aportó al Tesoro Nacional unos 1,800 millones de balboas. Con el cambio de modelo, esta suma ya alcanza 7,609.2 millones de balboas.

“El trabajo duro, la dedicación y el empeño de todos los trabajadores del Canal hace posible que volvamos a entregar a Panamá aportes superiores a los mil millones de balboas”, indicó el ministro para Asuntos del Canal y presidente de la Junta Directiva de la ACP, Roberto Roy, al anunciar los aportes del año fiscal 2012 que totalizaron 1,032.3 millones de balboas.

Este aporte es resultado de la nueva marca en tonelaje que el Canal registró en el año fiscal 2012 (del 1 de octubre de 2011 al 30 de septiembre de 2012) de 333.7 millones de toneladas CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá, sistema utilizado para medir la capacidad volumétrica de carga de los buques que transitan la vía interoceánica), que significó un incremento de 3.6% en comparación al 2011, cuando se había fijado el récord anterior.

Alcanzar esta marca operativa es posible a que bajo la administración panameña el Canal ha invertido en la modernización de su infraestructura y en la capacitación de su principal recurso: el humano.

Entre los proyectos de modernización destacan el reemplazo del sistema de control de las esclusas de tipo electromecánica a uno electrónico, el cambio de las compuertas electromecánicas a hidráulicas, así como otras inversiones en las esclusas. Además, la renovación de las flotas de locomotoras y remolcadores, importantes obras de dragado que incluyen la profundización del lago Gatún y el Corte Culebra, sumado al enderezamiento y ensanche de este último. Todos han puesto de relieve la capacidad y el ingenio de los panameños.



La Cuenca del Canal

todo pueda ser sostenible, las acciones en el Canal están acompañadas de un compromiso ambiental enfocado en la protección de la Cuenca Hidrográfica del Canal, fuente del recurso hídrico vital para el consumo de las poblaciones de Panamá y Colón, así como para la operación de la vía acuática.

Junto a las comunidades de la cuenca, el Canal ha desarrollado programas de reforestación, educación ambiental, de incentivo económico y ha colaborado en la entrega de más de 10,000 títulos de propiedad, todo con el fin primordial de mejorar la calidad de vida de los residentes.

La ampliación

Otro resultado de la decisión y voluntad de los panameños. Las obras de ampliación avanzan y hasta el 30 de noviembre de 2012 llevan un progreso de 48.9% entre todos sus componentes que incluyen el dragado de las entradas del Canal en el Atlántico y el Pacífico, del lago Gatún y el Corte Culebra, así como el componente principal de las construcciones de las nuevas esclusas. En todo este esfuerzo se han generado 28,690 empleos directos acumulados.

EL CANAL SE PREPARA PARA RECIBIR NUEVAS COMPUERTAS

Cuando las nuevas y masivas compuertas del Tercer Juego de Esclusas comienzan a llegar desde Trieste, Italia, a mediados del 2013, Panamá y el mundo serán testigos de una actividad de embarque sin precedentes.

Un trabajador suelda dos secciones de uno los forros de acero requeridos para el vaciado de los pilotes.

Por Yira A. Flores Naylor

Primero, porque las compuertas pospanamax son las más grandes alguna vez construidas, y segundo, porque nunca una compuerta de tales dimensiones habría sido transportada abarcando tales distancias.

Fabricadas en los astilleros de Cimolai, SpA, las compuertas viajarán desde Italia hasta un muelle construido especialmente para recibirlas en Gatún, desde donde posteriormente las ocho fabricadas para el Pacífico realizarán un tránsito completo por el Canal hasta llegar al muelle y rampas diseñadas para su desembarque y posterior instalación.

El transporte, que se realizará a bordo de buques sumergibles bajo un contrato con la firma europea Geodis Wilson, dedicada al movimiento de carga compleja y pesada, contará con la cooperación de los especialistas Sarens NV y STX Pan Ocean para las operaciones de carga y descarga. La operación sin duda hará parecer sencillos los transportes presentados en la serie televisiva "Cargas Imposibles", de NatGeo.

ampliación



Trabajadores del subcontratista aseguran dos secciones de una de las armaduras de acero de los pilotes del muelle para las compuertas en el Pacífico.

En Panamá, los preparativos para esta importante etapa se adelantan desde mediados de 2012 con la construcción de muelles y rampas en ambas entradas de mar del proyecto.

En el Pacífico, tras culminar el relleno de aproximadamente 44,000 metros cúbicos de roca de basalto, el subcontratista Trevi Galante inició los trabajos de vaciado de los pilotes que soportarán la estructura del muelle de 42 metros de ancho, y por ende el peso de las compuertas.

Como el relleno de roca no es cohesivo, el diseño de la rampa se realizó con pilotes vaciados en sitio, en vez de los prefabricados e hincados. “Para este tipo de ambiente y debido a la profundidad de la estructura que oscila entre 21 y 27 metros, es mucho mejor hacer la perforación y el vaciado directamente en sitio”, explica el ingeniero civil de la ACP, Carlos McLean, quien da seguimiento a la obra.

En total, se vaciarán 92 pilotes con diámetros de 1.50 metros, de los cuales 68 unidades soportarán la plataforma en general y los restantes 24 pilotes se colocarán bajo el área de almacenamiento de las compuertas, con menor espaciado que los primeros para soportar mayor peso.

El proceso inicia con el barrenado del hoyo y la inserción simultánea del forro metálico. Luego se introduce la armadura de refuerzo y por último se hace el vaciado. Para barrenar los hoyos, el subcontratista utiliza dos perforadoras verticales de alta capacidad tipo SOLMEC, exclusivas para perforaciones profundas, y grúas hidráulicas que utiliza para

colocar los forros de acero. Los forros son tubos de acero que se van enterrando a medida que se perforan los hoyos, para mantener estable el terreno y evitar la intrusión de roca o material, y que además les permite darles la forma cilíndrica a los pilotes durante el vaciado. Como la preparación de las armaduras de refuerzo se realiza en sitio, la productividad en la obra depende en gran manera de la velocidad con que se realicen los vaciados. A la fecha, el subcontratista cuenta con 31 pilotes vaciados en sitio, lo que representa un avance de 34%.



Ayudados por una grúa hidráulica, los trabajadores alinean dos secciones de la armadura de acero de uno de los pilotes de concreto.

Doce especialistas – incluyendo a un representante que supervisa la actividad de vaciado diariamente – adelantan la obra, trabajando un turno diurno de 7 a.m. a 4 p.m. Aunque estos trabajos no están en la ruta crítica del proyecto del Tercer Juego de Esclusas, pues se estima que las compuertas comenzarán a llegar en junio del próximo año, se espera que esta primera fase de la construcción del muelle esté lista para el primer trimestre del 2013.

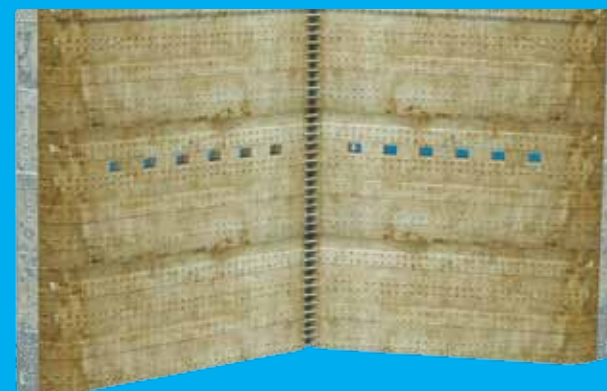
Sobre los pilotes, una losa reforzada de concreto de aproximadamente 60 centímetros permitirá la descarga y el almacenamiento temporal de las compuertas. “La idea de que estén las compuertas aquí es meramente temporal, solo mientras se hacen los preparativos en los nichos. El contratista tiene que coordinar el ritmo de llegada e instalación de las compuertas, de forma que cuando se estén instalando por ejemplo las compuertas tipo F (que ocuparán el nicho número 2), las tipo E (que se instalarán en el nicho número 3) vengán en camino y que cuando lleguen ya tengan el espacio que van a ocupar temporalmente en el muelle”, explica el ingeniero de la ACP.

McLean señala que como aún continuarán los trabajos en las esclusas para cuando lleguen las compuertas, la rampa sobre la cual se moverán las compuertas para llegar a los nichos contempla la construcción de una losa de rodadura que permitirá el paso de los camiones sobre la ataguía. “Deberá existir muy estrecha coordinación entre el movimiento de los equipos pesados – especialmente los camiones CAT 777 y 773 – y el desembarque de las compuertas, pues se darán simultáneamente”, agrega.

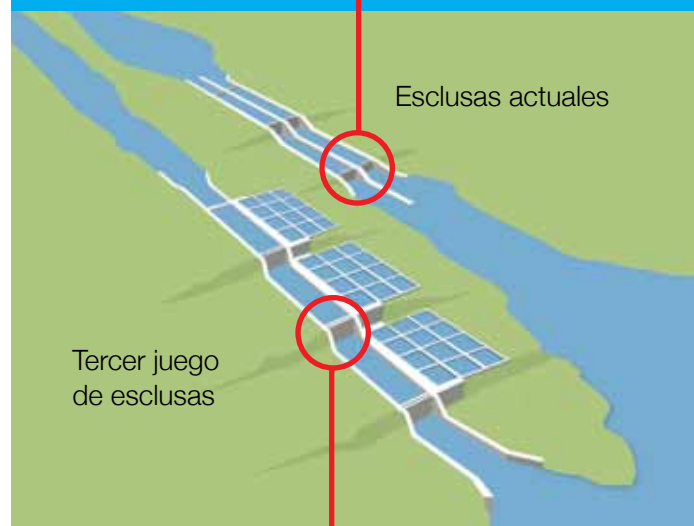
Previo a la llegada de las compuertas, Grupo Unidos por el Canal, el contratista a cargo de la construcción del Tercer Juego de Esclusas, deberá proporcionar a la ACP un procedimiento que especifique el método para el desembarque de las mismas. Este procedimiento deberá ser consensuado con el fabricante de las compuertas, para lograr el balance justo de las cargas.

Aspectos como un análisis de las mareas para conocer los riesgos de la operación con marea alta o baja, la coordinación para no obstaculizar el funcionamiento normal del Canal, inclusive la forma en que los buques sumergibles atracarán en el muelle, son aristas a considerar para el éxito de la operación. “Todo tiene que estar bien coordinado”, apunta McLean.

Sin lugar a dudas, la llegada e instalación de las enormes compuertas invariablemente constituirá otro importante hito bajo la ampliación del Canal de Panamá.



Diseño de las compuertas de las esclusas actuales.



Esclusas actuales

Tercer juego de esclusas

Diseño de las nuevas compuertas



Las nuevas compuertas serán de tipo rodante, a diferencia de las actuales de tipo abisagrado, lo que facilitará su mantenimiento.

CON ESTIRPE DE CAPITÁN

Por Octavio Colindres

Eran las 11 de la mañana del jueves 15 de noviembre cuando el buque “Pacific Bless” cumplía su tránsito por el Canal de Panamá en dirección norte hacia el Atlántico.

Para Raúl Vega, con más de diez años de experiencia como piloto en el Canal de Panamá, era un día normal.

Hacia las 11:38 a.m. el buque de 623.3 pies de largo y 106 pies de ancho perdió uno de los principales medios de control que tiene el práctico para controlar la navegación y enfiló hacia el puente de Gamboa.

“Al ver esto ordené toda la máquina hacia atrás y girar ambas anclas lo cual conseguí en el momento apropiado porque la tripulación actuó bastante rápido”, explicó Vega.

Vega agregó que “el remolcador que tenía cerca, el Belén, también me asistió en empujar la popa para no tener tanto ese ángulo hacia el puente, y la suma de todo eso hizo evitar una tragedia”.

La maniobra quedó plasmada en un vídeo aficionado que muestra la pericia con la que se logró evitar que el buque alcanzara la estructura del puente. El buque no sufrió ningún daño y pudo continuar su tránsito normal al día siguiente.

La ACP otorgó un reconocimiento especial a Raúl Vega, oriundo de Colón, por el modo como manejó esta situación, poniendo en práctica su experiencia y reafirmando la importancia del adiestramiento que ofrece la empresa a su personal a bordo de embarcaciones en tránsito.

De acuerdo con el capitán Miguel Rodríguez, gerente ejecutivo de Operaciones de Tránsito, todo esto se logró “gracias al gran esfuerzo y los muchos recursos que la ACP le dedica tanto a la capacitación en sitio, como en el simulador de buques que tenemos para que de manera muy profesional se puedan evitar este tipo de incidentes”.



El vicepresidente Ejecutivo de Operaciones del Canal, Esteban Sáenz (derecha), entrega un reconocimiento al capitán Raúl Vega por su maniobra a bordo del Pacific Bless.



Raúl Vega



Capacitación en primera línea

El Centro de Simulación, Adiestramiento y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) del Canal de Panamá ha capacitado a más de 15 mil personas, con programas dirigidos a capitanes, prácticos, personal portuario y cadetes, entre otros. Además de ofrecer a empresas programas de capacitación.

Los prácticos, capitanes de remolcador, y el personal marítimo de la Autoridad del Canal de Panamá se capacitan en un ambiente seguro bajo una simulación virtual la cual los expone a situaciones de emergencia, visibilidad reducida y maniobras cada vez más complejas durante la operación en la vía acuática.

El personal a cargo de la operación de los simuladores realiza diseños y modificaciones a las bases de datos existentes y desarrolla investigación sobre la viabilidad de los proyectos que se encuentran en evaluación por parte del Canal, y de los operadores portuarios que mantienen concesiones de explotación en Panamá y en la región.

Entre los proyectos que se han desarrollado en el SIDMAR están la estación de amarre Cartagena, el enderezamiento y profundización del Corte Culebra, la evaluación técnica de las modificaciones de

los puertos de Balboa y Cristóbal, evaluaciones técnicas de los proyectos de construcción de terminales de contenedores en el puerto de Rodman; y principalmente el diseño de las nuevas esclusas y cauces de navegación del Canal.



El SIDMAR cuenta con simuladores y tecnología de avanzada para la capacitación de personal del Canal y externo.

RUTA DE GIGANTES



La exposición de fotos y vídeo explica cómo los mares de Panamá se han convertido en un camino para los cetáceos en su migración hacia el Polo Sur, al punto que el Archipiélago de Las Perlas es considerado como “una sala de maternidad” para estos mamíferos, según relató Alejandro Balaguer, de la Fundación Albatros Media durante la inauguración de la muestra.

Ahora que llega el verano hay una nueva razón para ir al Centro de Visitantes de Miraflores donde esta muestra audiovisual busca despertar la atención de todos sobre la importancia de la protección de las ballenas a través de actividades como el turismo de avistamiento responsable.

El subadministrador de la ACP, Manuel Benítez, destacó que albergar la feria en las instalaciones del Canal de Panamá forma parte de su premisa fundamental de sostenibilidad y protección de su entorno.

Hasta febrero próximo quienes acudan al Centro de Visitantes de Miraflores observarán y comprenderán el título de esta exhibición: “Ruta de Gigantes, ballenas en la ciudad”.



“El mensaje central es que los retos de sostenibilidad nos competen a todos”, indicó Benítez al resaltar que 2,000 personas acuden diariamente al Centro de Visitantes de Miraflores y podrán llevarse ese mensaje a través de la exhibición Ruta de Gigantes.

La muestra estará en el Centro de Visitantes de Miraflores hasta inicios de febrero próximo cuando se trasladará al Centro de Observación de la Ampliación del Canal, ubicado en Colón. De allí la Fundación Albatros planea llevar la exhibición por varios países. Esta es tu oportunidad de descubrir a los gigantes.

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.

www.micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama


CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.

LOS LAGOS DEL C

OCEANO ATLANTICO



El Canal de Panamá cuenta con tres lagos artificiales: Gatún, Miraflores y Alhajuela o Madden, cada uno con sus respectivas represas.

LAGO GATÚN

I. Barro Colorado

Gatún

El lago Gatún cubre un área de 436 kilómetros cuadrados a una elevación de 27 metros sobre el nivel del mar, y fue creado al represar el río Chagres cerca de su desembocadura en el océano Atlántico. Esta obra inició en 1906 y terminó en 1910, y entonces fue el lago artificial más grande del mundo hasta 1937 cuando se construyó el Meed en Nevada, Estados Unidos. Su vertedero consta de 14 compuertas de deslizamiento vertical y tiene una capacidad de desalajo de 5,200 metros cúbicos por segundo.

Madden o Alhajuela

La construcción de la represa de Madden o Alhajuela inició en 1932 y terminó en 1935, lo que resultó en la creación del lago del mismo nombre, el cual abarca una superficie de 44.3 kilómetros cuadrados a una elevación de 76.5 metros sobre el nivel del mar. No obstante, el lago puede alcanzar elevaciones hasta 80.7 metros. El lago Alhajuela se creó repesando el río Chagres a unos 16 kilómetros corriente arriba de la comunidad de Gamboa. Su vertedero cuenta con cuatro compuertas de tambor y tiene capacidad de desalajo de 7,400 metros cúbicos por segundo.

Miraflores

Ubicado entre las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel, en el Pacífico, este lago fue creado luego de la construcción entre 1907 y 1913 de una pequeña represa para contener los ríos Grande y Cocolí, los cuales fluían hacia el océano Pacífico. Se ubica entre las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores. Tiene una extensión de 3.94 kilómetros cuadrados con una elevación media de 16.5 metros sobre el nivel del mar. El agua allí almacenada sirve principalmente para garantizar el calado de los buques en su tránsito entre ambas esclusas. Su vertedero consta de ocho compuertas de deslizamiento vertical.



CANAL DE PANAMÁ

El agua que se almacena en estos lagos es utilizada para la potabilización y el consumo de la población que habita las provincias de Panamá y Colón, así como para la operación del Canal y la generación de energía eléctrica.

¿Qué son los vertidos preventivos?

Para evitar que los lagos lleguen a sus máximos niveles operativos y puedan desbordarse, desde su construcción en 1914, el Canal de Panamá realiza operaciones de vertidos preventivos en sus represas. Con esto se busca salvaguardar la vida y bienes de los habitantes de las riberas de los ríos y lagos del Canal, además de evitar daños a la infraestructura de la vía acuática.



ESCUCHA LA CUENCA AL DÍA



KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROVINCIAS CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 a.m.

HOT STÉREO

FRECUENCIA:

93.3 FM (PROVINCIA DE COLÓN)

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

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 mediodía

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

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

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 a.m.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 a.m.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 a.m.

RADIO CHIRIQUÍ

FRECUENCIAS:

107.1 FM y 103.5 FM.

(CHIRIQUÍ, BOCAS DEL TORO Y VERAGUAS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.



En enero el Canal de Panamá será sede del Primer Congreso Internacional de Mantenimiento que reunirá a expertos y profesionales en diversos campos de la ingeniería, con el propósito de promover una cultura de mantenimiento y dejar atrás viejos esquemas.

*Durante el congreso de tres días (16, 17 y 18 de enero), los participantes tendrán contacto con especialistas de varios países quienes compartirán sus conocimientos y experiencias. Los cinco encargados de las conferencias magistrales conversaron con **El Faro** sobre la importancia del mantenimiento y su impacto en distintos quehaceres.*



Bruno Morello



Marco Alcántara

UN CAMBIO DE FILOSOFÍA

¿POR QUÉ PARA UNA EMPRESA ES MEJOR INVERTIR EN MANTENIMIENTO?

Bruno Morello: “Al principio de la industrialización, se consideraba el mantenimiento con un mal necesario y un gasto. Posteriormente pasó a ser un aliado fundamental en la cadena de valor de un producto, pero siempre un gasto. En la actualidad, el mantenimiento es considerado como un negocio rentable dentro de la organización. El mantenimiento pasó de ser un pariente pobre a ser un gestor de nuevos negocios y ahorro de costos de la cadena de valor”.

Marco Alcántara: “Cuando degradamos la prioridad que debe tener el mantenimiento, las probabilidades de reparación crecen de forma exponencial. Al tener que reparar, aquellos costos que queríamos ahorrarnos al no mantener, se disparan, además con riesgos colaterales muy peligrosos y que afectan directamente a la seguridad del personal, las instalaciones, los equipos, el entorno social, el medioambiente y en general, son tantos los efectos perjudiciales de esta mala práctica que pueden llevar a la propia destrucción de la empresa, no importa que tan grande o sólida esta sea o parezca ser, la inversión en un programa óptimo de mantenimiento no solo es conveniente sino también necesaria y debe formar parte de los asuntos medulares del negocio”.

Carlos Mario Pérez: “Siempre hay que invertir, es mas, es ineludible e inevitable. Toda empresa que tiene activos tiene de manera obligatoria que mantenerlos; no obstante, no todos lo hacen bien. Muchos lo hacen sin estrategia, a veces ni tácticas y se limitan a quejarse de algo inherente a su posesión y propiedad”.

Gerardo Trujillo: “El enfoque de los negocios ha cambiado radicalmente en los últimos tiempos. Anteriormente se veía al mantenimiento como un gasto necesario y se escatimaban los recursos destinados a esta actividad. En el entorno de competitividad global, donde la empresa debe ser esbelta y confiable, se ha entendido que mantenimiento forma parte de la cadena de la confiabilidad y la función se ha integrado como una parte estratégica para el logro de los objetivos de la empresa. El mantenimiento colabora a que se consigan los objetivos de producción y por lo tanto contribuye de manera efectiva e importante a la generación de lucro en la empresa. Los beneficios de una gestión de mantenimiento enfocada a la confiabilidad pueden impactar de manera muy importante los resultados de la organización. La gestión del mantenimiento ha evolucionado con enfoques proactivos de eliminación de defectos y actividades centradas en la confiabilidad de los activos. Actualmente la gestión de mantenimiento queda incluida en la gestión de activos que involucra todas las actividades del ciclo de vida del activo físico”.

¿POR QUÉ CREE QUE EN LA MAYORÍA DE LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA NO SE PRACTICA EL MANTENIMIENTO Y QUÉ HAY QUE HACER PARA LOGRARLO?



Carlos M. Pérez



Gerardo Trujillo



Lourival Tavares

Marco Alcántara: “En líneas generales es así. Como sociedad, nos falta mucho camino por recorrer, por madurar. Sin embargo no todo es tan malo. En nuestra región podemos encontrar casos exitosos y puntuales de buenas prácticas gerenciales y de mantenimiento. Hay que detectarlos, conocerlos, analizarlos en profundidad y hacer benchmarking de ellos. Otro aspecto es que la mayoría de nuestros países es exportadora de commodities, y a medida que aumentan las exigencias y estándares de control de calidad de nuestros clientes, esto nos impulsa a tener que convertirnos hacia modelos gerenciales más productivos, eficientes y competitivos. No hay elección posible en esto si es que queremos seguir vendiéndoles. Ahora bien, el mantenimiento es una cultura. Para lograr habituarnos a ella, es necesaria disciplina, perseverancia, desarrollo del conocimiento, la autoestima y muchos deseos de superación. Una de las estrategias que habría que adoptar inmediatamente para comenzar a lograr nuestro acercamiento a esos estándares de excelencia, consiste en acercar a nuestras universidades con el mundo real. Cerrar acelerada y asertivamente esa gigantesca brecha, es vital si queremos superar nuestros niveles de desempeño empresarial en los próximos 5 o 10 años; pensemos en las miles de oportunidades de trabajo que se van a generar en las empresas, debido al auge del tema mantenimiento”.

Carlos Mario Pérez: “Todos lo practicamos, y siempre se ha practicado (de hecho nos aseamos, comemos, hacemos ejercicio, invertimos en nuestra presentación) así que la practica de mantenimiento ha hecho y hace parte de nuestro diario vivir. A nivel empresarial no siempre se hace bien. La inversión se debe cimentar en tres pilares fundamentales: Definición de estrategias, planeación y ejecución. Este triángulo bien equilibrado y con los recursos apropiados ofrece excelentes resultados versus el costo de los recursos. De manera equivocada muchos creen que lo único que hay que hacer es ahorrar o gastan solo en la ejecución, perdiendo de vista las rutas y los factores claves para el éxito”.

Lourival Tavares: “No estoy de acuerdo con la afirmación de que “en la mayoría de los países de América Latina no se practica el mantenimiento”. Creo que lo que está ocurriendo es un cambio muy acentuado en la forma de enfocar el mantenimiento, que en el pasado daba mucha importancia a las intervenciones sistemáticas (o periódicas), y ahora ya no es así. Ya se practica un mantenimiento basado en condiciones, lo que es mucho más lógico y racional. Nosotros en América Latina estamos aprendiendo a manejar este paradigma (así como en todo el mundo) y en muchas empresas latinoamericanas ya se observan resultados que las puedan clasificar como de “clase mundial” o sea, están utilizando las mejores prácticas para lograr que el proceso genere productos (o servicios) con alta calidad a bajos costos y plazos más cortos. Lastimosamente, todavía encontramos empresas en estado de madurez débil con relación a la forma como se mira al mantenimiento, considerando que es una función que existe para reparar los equipos que se rompen, pero esto ocurre en todos los países del mundo”.

Gerardo Trujillo: “Es un tema relacionado con la falta de educación acerca de la confiabilidad de la maquinaria y el rol que cada una de las funciones de la empresa juegan en el logro de ésta. Cuando la alta dirección se educa y comprende que la confiabilidad de la maquinaria es vital para lograr los objetivos de la empresa, se rediseñan las funciones y sus relaciones. Ver una empresa donde mantenimiento pelea continuamente con producción y compras, es un síntoma de una mala estructura y objetivos aislados dentro de las organización. La confiabilidad es el resultado de una gestión integrada en todo el ciclo de vida de los activos, comenzando desde el diseño de la planta, la compra de los equipos, su instalación, de comisión, operación, mantenimiento y desincorporación. Mantenimiento no debe ser responsable de la confiabilidad, sino un integrante de esta cadena que debe ser diseñada con integridad para que el resultado sea el esperado”.

¿QUÉ LE PARECE LA INICIATIVA DEL CANAL DE PANAMÁ DE ORGANIZAR UN CONGRESO EXCLUSIVAMENTE SOBRE EL TEMA DEL MANTENIMIENTO?

Bruno Morello: “Es la forma de incentivar a nuevas generaciones a entrar en el estudio de esta nueva disciplina, cual es extremadamente técnica”.

Marco Alcántara: “Es una excelente iniciativa. Vamos con el ánimo de contribuir de forma entusiasta y decidida. Este tipo de iniciativas es justamente lo que necesitamos para avivar el entusiasmo y atraer atención de la opinión pública, la comunidad profesional, científica y académica sobre el importante tema del mantenimiento que hoy es visto a nivel mundial como una actividad especializada”

Lourival Tavares: “La iniciativa es altamente positiva pues acompaña lo que se observa en otros países donde volvemos a tener muchos congresos nacionales e internacionales de mantenimiento. En el inicio del Siglo XXI llegamos a tener más de 12 congresos en los países de América Latina que poco a poco fueron siendo reducidos en frecuencia y hasta en existencia. Países como Brasil, Colombia e Uruguay siguen realizando el congreso anualmente con excelentes resultados de frecuencia y participación de expositores. Otros países están volviendo a realizar los congresos espaciando con dos años y ahora esperemos que en Panamá también pasemos a tener un congreso periódico”.

Carlos Mario Pérez: “Es un muy buena idea, es la oportunidad de compartir, debatir y escuchar opiniones y experiencias diversas, ojalá los asistentes apliquen, aprendan y comprendan para que no sea solo una semana de mutuo reconocimiento de colegas con problemas similares”.

Gerardo Trujillo: “Una visión estupenda que seguramente traerá frutos en el corto plazo. Los conferencistas y los temas incluidos en este congreso son de actualidad y marcan la pauta de la tendencia en la gestión de activos a nivel mundial. Cuando una empresa se hace cargo de la difusión de su visión y se preocupa por que ésta sea nutrida por educación, entrenamiento y la incorporación de las mejores prácticas, los resultados no se harán esperar. El Canal de Panamá marca la pauta en la industria latinoamericana por su enfoque a la educación y la implementación de las mejores prácticas y este congreso es un eslabón más en su esfuerzo por mantenerse dentro de las empresas de clase mundial”.



EL SECRETO ESTÁ EN EL MANTENIMIENTO

Por Luis E. Vásquez

Próximo a cumplir 100 años, el Canal de Panamá opera de forma segura y eficiente 24 horas los 365 días del año al servicio de la industria marítima mundial. En todo este período la vía acuática se ha transformado acorde con los tiempos modernos. De la mecánica simple, a inicios del Siglo XX, ha evolucionado a lo hidráulico; a la electrónica y al uso del chip; del teléfono alámbrico al sistema wi-fi. Y es que en el Canal tiene un secreto para que sus esclusas de casi 100 años operen como el primer día, o mejor: mantenimiento!

Preocupados porque perdure esa política, profesionales de la ACP se animaron hace poco más de un año y formaron el Círculo de Mantenimiento.

Es un grupo conformado por colaboradores que se reúne de forma voluntaria y periódica, para compartir experiencias, detectar, analizar y buscar soluciones a los problemas que surgen en las áreas de trabajo, con el fin de proponer a la alta gerencia soluciones o alternativas de solución con un enfoque de mejora continua.

Su propuesta es mostrar que la administración del mantenimiento mejora la confiabilidad y productividad, a la vez que aporta beneficios económicos a las empresas.

El círculo fue conformado el 22 de marzo de 2011, y ya para 28 de junio de ese mismo año, eligió entre los presentes su primera junta directiva, la cual presidente Abdiel Pérez, junto a Marco Chen, vicepresidente; José Ovidio Rojas, secretario; Ana Victoria Rivera, suplente; y Reinaldo Mora y Gustavo Gómez, vocales.

El grupo se reúne una vez por semana, posterior al horario administrativo de la ACP, o sea, a partir de las 4:30 de la tarde. “Aunque para las reuniones se prepara una agenda y se levanta actas, el Círculo posee una estructura muy flexible e informal; por lo tanto, no posee ningún tipo de estatuto o reglamento interno”, señala su presidente.





Los integrantes del Círculo de Mantenimiento del Canal se reúnen una vez por semana en busca de cambiar paradigmas.

Pérez añade que esta iniciativa llega en un momento en que se ha iniciado en la ACP el Sistema de Administración de Activos (SAA), con el software corporativo, cuyo uso óptimo requiere de un mayor conocimiento de las técnicas e ingeniería de mantenimiento. “De esta forma, el círculo apoyará la promoción del SAA con una cultura de mantenimiento en toda la ACP”, apunta.

NO SÓLO INGENIEROS

El círculo está conformado por colaboradores de la ACP que comparten experiencias para detectar, analizar y buscar soluciones a los problemas que se suscitan en las áreas de trabajo con el fin de proponer a la alta gerencia soluciones o alternativas con un enfoque de mejora continua.

Aunque en su mayoría son ingenieros, no es requisito de que para integrar el grupo deban serlo, aclara el vicepresidente Chen. Hay profesionales en finanzas e informática, por ejemplo.

Agrega que lo importante es que todos tengan el deseo de “cambiar nuestra cultura en temas relacionados al mantenimiento; ser agentes

multiplicadores para crear conciencia a través del trabajo en equipo y el intercambio de experiencias y conocimientos.”

Ingenieros o profesionales de otras ramas, todos están enfocados en ser agentes multiplicadores para crear conciencia a través del trabajo en equipo y el intercambio de experiencias y conocimientos. Primero, dentro de la organización y luego, fuera del Canal.

En ese sentido, informó Chen, se homologó los temas de mantenimiento dentro de la ACP en el primer año del círculo para luego proyectarse fuera de la entidad, tanto en el sector público como en el privado, mediante el desarrollo de actividades de capacitación y congresos, entre otras que promuevan la nueva cultura de mantenimiento.

El entusiasmo del grupo por el impacto que el grupo tendrá a partir de este congreso internacional es mayúsculo. Con energía esgrime su slogan: “Voluntarios de la ACP por una gestión integral y una responsabilidad social con el mantenimiento dentro y fuera de la empresa.”

LO QUE DEBES SABER SOBRE LAS REPRESAS DEL CANAL Y LOS VERTIDOS PREVENTIVOS

¿Qué son vertidos preventivos?

Son desalojos de agua controlados para evitar que se desborden los lagos del Canal de Panamá durante la época lluviosa. Esta operación la ejecutamos en el Canal desde 1914. La temporada de vertidos en el Canal se extiende de septiembre a mediados de enero de cada año.

¿Por qué el Canal de Panamá realiza vertidos preventivos?

El Canal de Panamá realiza vertidos preventivos periódicamente para evitar que los lagos lleguen a sus máximos niveles y se desborden, para salvaguardar la vida y

bienes de los habitantes en las riberas de los ríos y lagos, o daños a la infraestructura de la vía acuática.

El Canal de Panamá cuenta con tres lagos, el de Gatún, el de Alhajuela o Madden, donde se almacena el agua, y el de Miraflores, que es utilizado para garantizar el calado de los buques en su tránsito entre las esclusas de Miraflores y Pedro Miguel.

Los lagos Alhajuela y Gatún son utilizados para la potabilización de agua, la generación de energía eléctrica y las operaciones del Canal. Cada temporada lluviosa, se trabaja para evitar que los lagos se desborden.

Para manejar el agua que cae sobre su Cuenca Hidrográfica, el Canal de Panamá cuenta con un sistema de lagos y represas que es administrado por personal y equipos que siguen procedimientos a fin de garantizar la disponibilidad del recurso y la seguridad de la población. Aquí encontrarás cinco preguntas y respuestas que te explican cómo funciona.



¿A dónde va el agua que se vierte en el Canal?

El agua que se vierte desde el vertedero de Gatún sigue el curso original del río Chagres, a través de un área no habitada, y termina en el océano Atlántico. Su trayectoria no incluye ninguna área poblada. En el caso del agua que se vierte desde el vertedero de Madden, sigue a través del cauce del río Chagres y se incorpora al lago Gatún en Gamboa que es parte del cauce del Canal.

¿Con qué frecuencia se realizan estos vertidos?

Depende de la cantidad de lluvia que cae en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. La ACP cuenta con personal y equipos para darle un seguimiento permanente a las condiciones meteorológicas, a fin de programar los vertidos, los cuales suelen ocurrir con mayor frecuencia en los meses de noviembre y diciembre hasta el final de la temporada lluviosa.

¿Hay comunidades en las áreas donde se vierte el agua?

En la zona de vertido, aguas abajo del vertedero de Gatún no hay comunidades que puedan verse afectadas, tampoco en el área de vertido del lago Miraflores. En el caso aguas abajo del vertedero de Madden se encuentran las comunidades de Guayabalito y Santa Rosa en las riberas del río Chagres. Con ellas se realizan periódicamente simulacros de evacuación; además, se cuenta con un plan de gestión de riesgos comunitario por inundación, un sistema de comunicación y sirenas para alertar a las comunidades a fin de que estén preparados para afrontar ellos directamente cualquier emergencia.



La ACP organiza ejercicios de evacuación y mantiene contacto con las comunidades ubicadas en las riberas del Canal.





El diario The Miami Herald publicó una serie sobre el impacto de la ampliación del Canal en el comercio internacional. En la edición anterior de El Faro registramos los efectos de la expansión en Estados Unidos. Ahora un extracto del reporte sobre el impacto que tendrá en América Latina.

LA AMPLIACIÓN DEL CANAL EN LATINOAMÉRICA

Por Jim Wyss, Jacqueline Charles y Mimi Whitefield

BUENAVENTURA, Colombia – De pie, encima de una grúa gigantesca en el puerto del Pacífico más grande de este país, Alejandro Echeverri señala a trabajadores que corren debajo de las torres de refuerzo, preparando el terreno para la extensión de un muelle y atendiendo a una draga que ha estado realizando trabajos para profundizar el muelle.

Como director de planificación de la Autoridad Portuaria Regional de Buenaventura, Echeverri afirma que su trabajo es ser “futurólogo” y tratar de mantenerse a la vanguardia de la industria. Ahora mismo, el futuro de la industria es de altas apuestas y bajo la influencia de un evento singular: la ampliación del Canal de Panamá, que hará que los buques que atraviesan los océanos sean más grandes y pesados que aquellos jamás vistos en estos puertos.

A la industria “no le interesa qué tienen que hacer los puertos para estar listos o lo que cuesta”, afirmó Echeverri. “Si usted no está listo, sencillamente lo sacan de su ruta”.

Los puertos de América y el Caribe se están apresurando para estar listos para el futuro de los pospanamax. En la actualidad, el Canal de Panamá puede recibir buques de 965 pies de largo que necesitan una profundidad de 39.5; un tamaño conocido como panamax. Una vez que la ampliación se haya completado en el año 2015, el Canal podrá recibir buques de 1,200 pies de largo con un calado de 50 pies; y los armadores ya están construyendo buques con esas dimensiones.

Los puertos en Costa Rica, Perú, Jamaica, Bahamas y Cuba, entre otros, están ampliando sus instalaciones o tienen planes de ampliación.

Algunos, como Buenaventura, esperan recibir los buques pospanamax y convertirse en un centro de transbordo que abastecerá a puertos más pequeños con buques alimentadores (feeders). Otros simplemente están preparándose para un mayor tráfico de buques alimentadores.

“Por segunda vez, el Canal de Panamá va a marcar la historia de la navegación”, indicó Domingo Chinaea, gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, quien supervisa el proyecto de modernización de \$450 millones. “Todos los puertos del Pacífico están tratando de prepararse”.



La carrera por las aguas profundas es feroz. Actualmente, Buenaventura provee gran parte del tráfico hacia el puerto menos profundo de Guayaquil, en Ecuador. Pero Buenaventura enfrenta la competencia del Puerto de Balboa, en Panamá, que está emergiendo como el líder de transbordo en América Latina y espera que sus negocios se dupliquen después de la ampliación.

Las Bahamas están trabajando con Hutchison Port Holdings para hacer valer su pretensión como la instalación de contenedores más moderna del Caribe anglófono. Con una profundidad de 52 pies, el puerto de contenedores en Freeport ya puede recibir buques pospanamax.

“Somos los mejor preparados”, señaló Ian Rolle, presidente de la Autoridad Portuaria de Gran Bahama. Sin embargo, tanto el puerto de Jacksonville como el de Miami esperan poder aprovechar una buena parte del negocio de Las Bahamas.

Adaptarse para competir

Si solamente unos pocos puertos en la región pueden recibir estos nuevos y enormes buques, entonces las compañías navieras pueden optar por desplegar en la región los buques feeders, que en última instancia, aumenta el costo de los bienes.

De 161 puertos en América del Sur y América Central, solamente 21 tienen cauces de 50 pies o más, y entre ellos se encuentran en Brasil, de acuerdo con datos suministrados por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias. Colombia, Argentina y Chile también tienen puertos más profundos. En Mesoamérica, solamente México y Panamá están a ese nivel. Pero varios puertos en las regiones tienen planes que alcanzar esa profundidad.

El trabajo en Buenaventura refleja los desafíos de la región. El puerto está reforzando sus torres y amarres para impedir que los buques más grandes, literalmente, arrastren el muelle hacia el mar. También está recibiendo dos nuevas grúas para descargar los buques portacontenedores más altos. El puerto ya está profundizando su cauce de acceso a 41 pies, pero espera recibir permisos ambientales para comenzar el dragado de más de 50 pies para poder recibir buques Pospanamax.



En la terminal de contenedores de Moín en Costa Rica, la terminal APM está impulsando un proyecto de \$992 millones para dragar el cauce a 52 pies y adquirir seis grúas pórtico para buques súper Pospanamax. Puerto Caucedo, en la República Dominicana, también se encuentra en medio de un proyecto de ampliación.

Anthony Hylton, ministro de industria, inversión y comercio de Jamaica, recientemente regresó de un viaje de dos semanas a China y Singapur, donde estuvo promocionando el plan del gobierno para convertir al país caribeño en un centro de transbordo y logística mundial.

El proyecto que oscila entre \$8,000 millones y \$10,000 millones, incluye el dragado del muelle de Kingston, la ampliación de las instalaciones portuarias y la construcción de un dique seco. También depende de los puertos y aeropuertos que conecte por medio de las redes viales y ferroviarias.

“Algunos activos ya están instalados. Esto no está comenzando a partir de nada”, señaló Hylton, quien ha estado tratando de atraer a inversionistas internacionales y espera que los trabajos de dragado inicien pronto. “Estaremos listos para los pospanamax”.

Pero la cuestión sigue siendo si Jamaica, que se encuentra sumida en una crisis financiera, y otras naciones, podrán cumplir sus promesas, señaló Anton Edmunds, un consultor de negocios caribeño.

Cuba es otro buen ejemplo. Mientras la isla se encuentra modernizando el puerto de Mariel, es probable que el embargo de los Estados Unidos le impida cumplir su potencial como centro de transbordo, indicaron los ejecutivos.

Bajo la ley estadounidense, se le prohíbe a cualquier buque que recalca en un puerto cubano atracar en un puerto de los Estados Unidos por 180 días; con excepciones limitadas que incluyen productos alimenticios y artículos humanitarios.

“Creo que Cuba es realmente uno de los jugadores más interesantes del futuro, claro está que suponiendo que se levante el embargo”, afirmó Rodolfo Sabonge, vicepresidente ejecutivo de planificación y desarrollo comercial de la ACP. La isla podría convertirse en un centro de transbordo de bienes, así como casi una fuente cercana para la subcontratación de bienes manufacturados para el mercado estadounidense. “Tal vez sería como regresar a la década de 1950”, añadió.

Aunque Mariel no pueda recibir a los buques Pospanamax, las áreas de mayor profundidad cerca de Santiago, en el extremo este de la isla, pudieran ser una ubicación adecuada para un puerto cubano de aguas profundas, afirmó.

Lo que sí está claro es que la ampliación de Canal, junto con la construcción masiva a nivel regional, significará que más países latinoamericanos se beneficiarán y dependerán del Canal.

Actualmente, Chile es el tercer usuario más grande del Canal después de Estados Unidos y China, y casi un tercio de su comercio marítimo internacional es transportado por el Canal. Casi el 37 por ciento del comercio marítimo internacional de Ecuador transita por el Canal, así como el 32 por ciento de Perú, afirmaron las autoridades canaleras.

“Veremos a más países latinoamericanos utilizar el Canal” después de la ampliación, afirmó Jorge Quijano, administrador del Canal.



ADMINISTRADOR DEL CANAL SE REÚNE CON REPRESENTANTES DE INDUSTRIA MARÍTIMA

Como parte del contacto con la industria marítima, el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, se reunió en Londres, Inglaterra, con representantes de la Cámara Marítima Internacional (ICS) y la Organización Marítima Internacional (OMI).

“Estas reuniones cara a cara forman parte del diálogo permanente que el Canal de Panamá mantiene con sus clientes a fin de obtener una retroalimentación de sus necesidades, así como de mantenerlos informados de lo que ocurre en la vía acuática”, indicó Quijano.

La Cámara Marítima Internacional es una organización que vela por los intereses de dueños y operadores de buques, mientras la Organización Marítima Internacional es la instancia de Naciones Unidas que coordina los temas de seguridad marítima, entre otros.

PREMIAN AL CANAL DE PANAMÁ POR NUEVAS FORMAS DE COMUNICACIÓN



El Canal de Panamá recibió premios por su nueva página Web y por la campaña institucional “La maravilla eres tú”, dos iniciativas que son parte integral de su esfuerzo por mantener un contacto y una comunicación más directa con los panameños.

El sitio micanaldepanama.com fue premiado como Mejor Portal Web por la Autoridad Nacional para la Innovación Gubernamental, mientras que la Universidad de Panamá (UP) le otorgó al Canal de Panamá el Premio Excelencia 2012 como Mejor Campaña de Comunicación Institucional por “La maravilla eres tú”.

La distinción por parte de la UP y su Facultad de Comunicación Social destacó la campaña de “La maravilla eres tú” por su originalidad, alcance y profundidad en el objetivo de conectar a los panameños con los temas de la vía acuática. Como tema, “La maravilla eres tú” es un concepto que plantea que el éxito que los panameños hemos alcanzado con la administración del Canal es un reflejo de los mejores atributos y valores de nuestra sociedad.

CAPACITACIÓN PERMANENTE

Un nuevo grupo de 87 colaboradores del Canal de Panamá recibió su certificado de ADEN Business School, equivalente a un diplomado, bajo el Programa de Formación de Supervisores, creado como parte de la política de capacitación de la ACP.

Este programa en específico apunta a la transformación del perfil de liderazgo de los supervisores de áreas operativas del Canal de Panamá. Desde su creación en el 2008, un total de 426 colaboradores han sido capacitados en áreas como liderazgo, comunicación, gestión y mejoramiento de calidad, presupuesto y control de gestión.



InfoCentro

Provincia de Panamá

Los Andes, Centro Comercial Los Andes
Local B-42, Tel. 237-7218

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



CANAL DE PANAMÁ
La maravilla eres tú.

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



1er Congreso Internacional de

MANTENIMIENTO

CANAL DE PANAMÁ



"Una cultura de mantenimiento:
Inversión que garantiza
rentabilidad y sostenibilidad"

16 al 18 de enero de 2013



CANAL DE PANAMÁ

