



Revista informativa
del Canal de Panamá



99 AÑOS CAMINO AL CENTENARIO





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

CENTRO DE OBSERVACIÓN
DE LA AMPLIACIÓN - COLÓN



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

INFORMACIÓN:
443-5727



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com



EL FARO

Agosto 2013-No.64

JUNTA DIRECTIVA:

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

Jorge L. Quijano
 Administrador

Manuel E. Benítez
 Subadministrador

En esta edición:

5-6-7 **centenario** Empieza la cuenta regresiva para el Centenario del Canal de Panamá.

8-9 **puente** Una cuchara para servirse en un plato grande.

10-11-12 **trayectoria** Viaje al centro del Canal.

17-18 **travesía** Bomberos del Canal.

19-20 **trayectoria** La capacitación frente al reto del Canal ampliado.

21 **compás** Canal destina 238 millones de dólares para mantenimiento.

22-23-24 **internacional** Actualización de la ampliación del Canal de Panamá.

25-26 **reseña** Noticias del Canal.



Manuel Domínguez
Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
Jefe de Redacción

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

Diseño y diagramación:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado



PORTADA

El 99 aniversario encuentra al Canal como siempre: trabajando por el futuro de Panamá.

UN SUEÑO QUE DURA YA 99 AÑOS

Es acertado decir, sin exagerar, que el mundo se achicó aquel 15 de agosto de 1914 cuando el sueño acunado por Carlos V, y más tarde por el héroe de Suez Fernando de Lesseps se hizo realidad. Ese día el Canal de Panamá conectó al mundo, al abrir un paso entre los mares para unir el Pacífico con el Atlántico.

Además de ser un paso que reduce distancias, costos y el tiempo que hoy tarda una mercancía en ir del punto de producción a los sitios de consumo, el Canal es un centro de comunicación en el que confluyen 144 rutas marítimas, que unen mil 700 puertos en 160 países. Pero el impacto del Canal no se limita a una ruta comercial, su aporte a la humanidad va más allá.

El Canal ha sido sujeto y objeto de innovaciones; además, mantiene una alianza y un compromiso con la naturaleza que ha resultado en nuevos conocimientos y programas innovadores para promover una mejor calidad de vida para el hombre que habita su cuenca. El Canal es también un legado multicultural sustentado en los hombres y mujeres que llegaron a Panamá, provenientes de diversos países, con el fin de construir un sueño.

Para nuestro país, el Canal es un ícono de nuestro nacionalismo; es el motor que por generaciones movió el corazón de los panameños hasta lograr que fuera realmente nuestro; el Canal es prueba de que podemos trabajar en unión por un futuro común.

Marca tu calendario porque ya se inició la cuenta regresiva para el Centenario del Canal de Panamá. Son 100 años de unir al mundo, y tú eres parte de este momento único.

EMPIEZA LA CUENTA REGRESIVA PARA EL CENTENARIO DEL CANAL DE PANAMÁ

Por Vicente Barletta

A medida que avance el calendario podrás participar en múltiples actividades y eventos que formarán parte del programa oficial del Centenario del Canal de Panamá, el cual tendrá su punto culminante el 15 de agosto de 2014 cuando se cumplan 100 años de aquel tránsito del vapor Ancón que marcó la apertura oficial de la vía interoceánica.

La cuenta regresiva para el Centenario del Canal fue anunciada durante una ceremonia en las esclusas de Miraflores, con la participación de los integrantes de la junta directiva y la administración de la ACP, quienes pusieron en contexto la relevancia de la histórica fecha.

Desde aquel 15 de agosto de 1914, el Canal de Panamá ha conectado al mundo. Solo hay que ver cómo los 14,000 barcos que cruzan cada año esta vía acuática llegan a 1,700 puertos en 160 países”, apuntó el presidente de la Junta Directiva de la ACP y ministro para Asuntos del Canal, Roberto Roy.

“Es una oportunidad para que los panameños y el mundo celebren un momento único que cambió la historia, transformó muchas vidas y tiene un gran impacto sobre nuestro país”, manifestó el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano.



Miembros de la junta directiva de la ACP participaron en el evento. De izquierda a derecha: Marco A. Ameglio S.; José A. Sosa A.; Nicolás Corcione; Henri M. Mizrachi K.; Lourdes del Carmen Castillo M.; el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano; Roberto Roy, presidente; Alberto Vallarino Clément; Ricardo de la Espriella Toral; Rafael E. Bárcenas P.; y Adolfo Aumada.

El día que el mundo se hizo más pequeño

Aquel 15 de agosto de 1914, un sábado, apenas comenzaba la culminación de un sueño acariciado por la humanidad durante casi cuatro siglos: unir el mundo a través de los océanos. La construcción del Canal de Panamá significó la oportunidad de convivir en un mundo más cercano y conectado. Y para lograrlo, hombres y mujeres de todas partes del planeta llegaron a Panamá para compartir, aportar, compartir y hacer realidad ese anhelo.

Desde su apertura, día y noche, en medio de grandes momentos de la historia como las dos guerras mundiales, la llegada del hombre a la luna, la caída del muro de Berlín, el Canal de Panamá siempre ha mantenido la constante de unir al mundo.



Impactos que trascienden

En la conectividad. El Canal de Panamá modificó el comercio mundial al reducir las distancias, los tiempos y los costos del transporte de mercancía entre los centros de producción y consumo.

En la innovación. Construir el Canal de Panamá transformó una idea y un sueño en una maravilla de la ingeniería; la única que sigue viva debido a su permanente innovación. Siempre de la mano de las últimas tecnologías, esta ruta marítima es cuna y pionera de innovaciones en múltiples campos.

Desde los primeros usos masivos de la electricidad para operar las esclusas, pasando por las comunicaciones digitales para hacer más eficiente el tránsito de los buques, hasta las aplicaciones que contribuyen a hacer de la ampliación uno de los proyectos de infraestructura más importantes del siglo XXI.

En la sostenibilidad. Más allá del recurso hídrico que da vida a esta obra de ingeniería, el Canal de Panamá opera en medio de un país repleto de biodiversidad y enclavado en una cuenca hidrográfica donde el ser humano y la naturaleza trabajan unidos.

El Canal de Panamá mantiene una alianza con la naturaleza que ha resultado en nuevos conocimientos y programas pioneros para la protección ambiental, la reforestación y la convivencia entre el hombre y su entorno en busca de una mejor calidad de vida.

En la diversidad. Si hay una hazaña compartida por la humanidad sin distinción de su origen, es el Canal de Panamá. Culturas de todas partes del mundo aportaron su empeño, talento y sudor para unir los océanos a través del istmo de Panamá. Como resultado, este país es hoy reflejo de ese legado multicultural de hombres y mujeres que llegaron a construir un sueño.

Costumbres, música, arquitectura, deportes, gastronomía y múltiples otras expresiones de Panamá llevan la marca de las culturas que vinieron, aportaron y siguen construyendo la idiosincrasia de este país.

En el orgullo de un país. Los temas del Canal de Panamá están muy cerca del corazón de los panameños. Desde el nacimiento de la República, y a lo largo del siglo XX, varias generaciones dedicaron esfuerzos y sacrificios para hacer que el Canal fuera verdaderamente panameño.



Tránsito inaugural del vapor Ancón.

Campañas, luchas y gestas, como las de los mártires del 9 de enero de 1964, construyeron el camino para que al mediodía del 31 de diciembre de 1999, en cumplimiento de otro hito como los tratados Torrijos-Carter, Panamá fuera soberana sobre todo su territorio y tuviera la responsabilidad que hoy lleva de administrar y operar la vía interoceánica.

Entonces, la lucha se transformó en reto: el de los panameños por demostrarnos a nosotros, y al mundo, que tenemos la capacidad de trabajar unidos y construir el futuro.

En la salud. Para que la construcción del Canal fuera posible se adoptaron medidas sanitarias en Panamá que terminaron generando un gran impacto en la salud de este país y dejaron

aportes a la especialización. Se diseñaron estrategias para combatir la malaria y la fiebre amarilla a niveles masivos, lo que sirvió para replicar en otras esferas con problemas similares. Como aporte a la salud de Panamá destaca la creación de hospitales, redes de acueductos y alcantarillados, plantas potabilizadoras de agua y otras iniciativas que se convirtieron en la base sanitaria del país que recién nacía.

Las actividades del centenario

A lo largo del próximo año, el Canal de Panamá desarrollará actividades y productos especiales alusivos a la fecha, que destacarán el valor de la vía acuática y su impacto para la humanidad.

Momentos especiales, como los 50 años de la gesta patriótica de los mártires del 9 de enero, un hito en la historia de la vía interoceánica que merece su reconocimiento.

Con la llegada del sol y las vacaciones escolares, el tradicional Verano del Canal se vestirá de centenario, así como las giras del Canal de Panamá por todo el país, llegando el calendario oficial a su momento cumbre con un evento especial justo el 15 de agosto de 2014.

Libros, documentos audiovisuales, exposiciones y otros contenidos contribuirán a honrar el legado del Canal de Panamá, pero siempre con la mirada puesta en construir el futuro, como es la ampliación mediante el tercer juego de esclusas que potenciará al país, su conectividad, e incidirá nuevamente sobre el comercio marítimo mundial.

ORIGEN DEL LOGOTIPO



Momentos únicos ameritan iniciativas especiales. Por eso, la celebración del centenario del Canal de Panamá va acompañado de un logotipo exclusivo para la ocasión.

Producto de un trabajo de profesionales de la Autoridad del Canal de Panamá, el logotipo oficial del centenario del Canal simboliza el papel del país como punto de conexión del mundo a partir de las rutas que confluyen en la vía interoceánica, siempre con el logotipo principal del Canal de Panamá como eje protagonista.

Además, el diseño muestra una interpretación libre de la forma del istmo de Panamá, sobre la cual se reflejan los 100 años que marcan la histórica celebración.

A partir de ahora, el logotipo estará presente en las actividades y publicaciones oficiales del centenario del Canal de Panamá.

RECUPERADA PROTAGONISTA DE LA HISTORIA

Por Luis Enrique Vásquez

Eran las 10:30 de la mañana del martes 30 de julio cuando Gustavo Pittí, operador de la retroexcavadora Volvo-210, trabajaba en la remoción de la maleza para habilitar más espacio con el fin de ubicar el material dragado del fondo de la vía acuática en el vertedero de la Santa Cruz, en el oeste de Gamboa. Se disponía a extraer algo que la cuadrilla había descubierto una semana atrás, cuando la pala mecánica hizo contacto con un material que no era roca ni tierra, sino acero puro, y no precisamente de las tuberías por las que se transportan a tierra firme los desechos extraídos por la draga Mindi.



En compañía del fotógrafo Niko Psomas y de una cuadrilla encabezada por Jaime Mitchell, oficial de draga, y los marinos Ramiro Herrera y Felipe Zárate, el operador de la retroexcavadora, tras algunos minutos de “pelea” con la maleza, logra atrapar el objeto con la poderosa mandíbula de la Volvo: la “cuchara” de una antigua draga, que era exhibida cual valioso trofeo de caza. De inmediato corrieron a posar para la lente de Niko, pese a ser advertidos por Pittí de la presencia de abejas africanizadas que revoloteaban por el área, listas para clavar su venenoso aguijón a los invasores que tuvieron la osadía de perturbar la tranquilidad de la colmena que habían formado en el interior de la cabina de la draga de vapor recién descubierta.



Un antes y un después en la historia.

Mitchell y Herrera afirman, casi al unísono, que es la “cuchara” de una antigua draga de vapor, y presumen que se trataría de una de las utilizadas por la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá (Compagnie universelle du canal interocéanique de Panamá) que comenzó la obra en 1881.

“Este hallazgo evidencia el empeño que pusieron en su momento los franceses en la construcción del Canal; empeño que continuaron los gringos y que ahora corresponde a nosotros, los panameños, como responsables de la administración de la vía y de los trabajos de ampliación”, dice un orgulloso Ramiro Herrera, mientras intenta alejar de su rostro algunas abejas que no cesan de advertirnos de que nuestra presencia no les es grata.

Además de la “cuchara” de la draga, la cuadrilla de la Mindi descubrió la cabina y un enorme engranaje que hacía funcionar el sistema de polea de la antigua maquinaria.

A manera de broma, Niko le pregunta al oficial de draga si esas piezas no serían de la propia Mindi, construida en 1942 y cuya tripulación, que lidera el capitán Gary Dalton, se jacta de que “es la más antigua y la de mejor desempeño” en el Canal. Entre risas, Mitchell responde que “la mamá” de las dragas de la ACP “es viejita, pero no tanto”. Acto seguido reitera que estas piezas corresponden a una draga de vapor de la época de los franceses.

Todas las piezas, subraya Mitchell, serán recuperadas y trasladadas en barcaza hacia la División de Dragado, en

Gamboa, donde se le hará el debido tratamiento para retirarle el óxido y darle cubrimiento de pintura para que luego sean exhibidas en el extenso patio de esas instalaciones, junto con otras antiguas partes de maquinarias utilizadas, tanto en la construcción como en las operaciones del Canal de Panamá.

Tras un breve recorrido por el vertedero de Santa Cruz, en el que Mitchell y sus compañeros nos explican la importante labor que se lleva a cabo para la disposición adecuada de los desechos —que por cierto, es pura roca y gravilla—, cerca del mediodía decidimos volver a la barcaza que nos llevaría de regreso a uno de los dos muelles de la División de Dragado.





MANTENIMIENTO DE VÁLVULAS

CUANDO GOBIERNA LA INNOVACIÓN

El Canal de Panamá sigue vigente, gracias a su mantenimiento y a la innovación

Por Octavio Colindres

Se trató de un trabajo en equipo. La clave para el mantenimiento de tuberías a más de 80 pies de profundidad en las esclusas de Miraflores fue la planificación, la innovación y la inspiración de todo un equipo humano que, como ellos mismos describen, sudó para lograr el éxito.

El mantenimiento consistía en el remplazo y reparaciones en válvulas cilíndricas y de vástago ascendente, las cuales controlan el agua que llena las esclusas, entre otras labores.

Carlos Patterson, supervisor de la Unidad de Mantenimiento de Miraflores, explica que la importancia

de este mantenimiento fue mayúscula: “En esta oportunidad el trabajo fue tan grande, que tuvimos que pedir ayuda a otras divisiones”.

La participación de las divisiones de Dragado y Astilleros Industriales con equipos y personal para facilitar las obras de mantenimiento fue parte de las ideas innovadoras para las obras en la esclusa de Miraflores.

Pero esta no fue la única idea innovadora: También lo fue la forma de izar con una grúa las válvulas que se remplazaban, la fabricación de piezas y herramientas nuevas para labores específicas; y el uso de un carro neumático para transportar las pesadas piezas que eran extraídas de dentro de la alcantarilla de unos 18 pies de diámetro.



Según Patterson “empezamos a ver lecciones aprendidas de otros cierres pasados y resolvimos problemas puntuales en el proceso”.

El ingeniero Julio De La Guardia, de la Unidad de Mantenimiento de Miraflores, explica que el proceso de mantenimiento “se inicia cuando establecemos un día para cerrar totalmente la alcantarilla central”.

Para poder trabajar en las válvulas cilíndricas se instalan previamente una serie de mamparas en cada una de ellas, que en total son 30 a lo largo del muro central, para cerrar el paso del agua.

También se colocan mamparas en las entradas de agua al norte de la esclusa, en dirección al lago Miraflores. Una vez logrado ese sellado de las alcantarillas, se instalan bombas de desagüe, las cuales, una vez ensambladas, sacan el agua que quedó dentro de la alcantarilla.

“Una vez que el nivel está accesible para bajar, nuestro personal de seguridad e higiene hace una inspección de los niveles de oxígeno y ambiente dentro de las alcantarillas, porque si no es adecuado, no podríamos empezar el trabajo”, añade De La Guardia.

Cuando el personal recibe la confirmación del oficial de seguridad, entra en acción la cuadrilla de electricistas que comienza el proceso de iluminación de los accesos a la alcantarilla.

Una de las prioridades para el trabajo subterráneo es el establecimiento de redes de comunicación.

“Nuestros eléctricos instalan, además de la iluminación, las diferentes antenas y cableado para que tengamos una comunicación allá abajo inicialmente”, precisó el ingeniero De La Guardia.

Tras colocarse la iluminación y la comunicación adecuada, empieza el descenso del personal misceláneo con sus equipos y herramientas, y empieza el trabajo de soltar los pernos de las válvulas.

Así, bajaban por turnos. Una plataforma de metal sostenida por una grúa los desciende a más de 80 pies debajo de la superficie de las esclusas, en el muro central.

El operador de la grúa espera la señal que desde tierra le da su compañero. Y la plataforma empieza su descenso.



Para los experimentados trabajadores del Canal es un día más en el mantenimiento de válvulas en las alcantarillas de las esclusas. Para los más jóvenes o para quienes nunca han ido, es un viaje a profundidades desconocidas.

Arriba se observa la luz de un día nublado. Abajo, la oscuridad parece absoluta y apenas se escuchan voces a lo lejos junto con el sonido de máquinas en operación. Poco a poco, mientras la plancha metálica llega al fondo, se percibe un enorme movimiento humano dentro de la alcantarilla de 18 pies de diámetro bien iluminada y ventilada.

Lograr iluminación, comunicación con el exterior y ventilación para este trabajo de mantenimiento resulta parte vital del proyecto.

Alrededor de 350 trabajadores, en dos turnos de 12 horas, tuvieron en sus manos la responsabilidad de este mantenimiento.

Cada labor dentro del mantenimiento lleva una secuencia previamente programada, de modo que se agiliza el proceso y se consigue una mayor productividad.

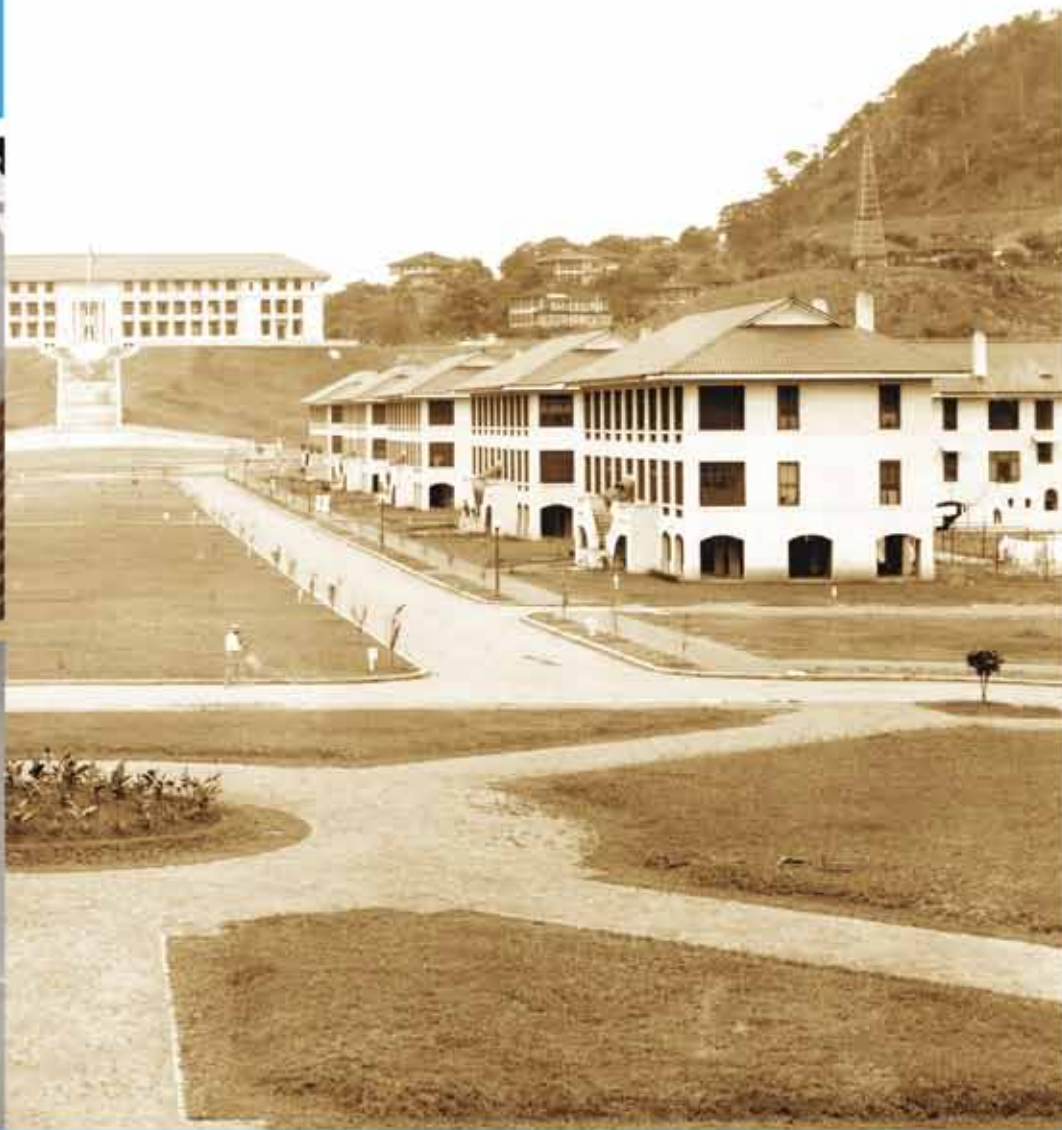
Según De La Guardia “apostamos a las mejoras que hemos establecido en la logística, equipos nuevos, y también en el profesionalismo de nuestro personal”. Patterson añade “ha sido impresionante la motivación de la gente, a tal punto que la productividad está por las nubes. Y el resultado de esa productividad es que hemos terminado lo programado, tres días antes. Se habló de que teníamos que tener confianza, confianza en nosotros mismos, en los compañeros, en el equipo. Y quizá lo más importante es que la relación ha mejorado tanto, que todo se maneja mucho más rápido; y gracias a la confianza hay más velocidad”.

El mantenimiento de las válvulas que alimentan de agua las esclusas fue posible porque estas funcionan con tres alcantarillas. Una alcantarilla toma agua del lago Miraflores en el lado este, otra en el oeste y una por el muro central. Al cerrarse una o dos alcantarillas, quedaba otra operando, lo que permitió que el proceso de esclusaje continuara con normalidad.

El éxito en el trabajo logrado por el empeño del equipo humano involucrado es palpable: “Al final se remplazaron las 30 válvulas cilíndricas y, en el alcance que no estaba programado, se remplazaron otras cuatro válvulas ascendentes, y se repararon otras dos”; añade De La Guardia, entre otros trabajos.

Así, la inspiración y la innovación se conjugaron con la planificación y la ejecución efectiva, trayendo ahorros de tiempo; todo sin impactar en el tránsito de los buques.





EXHIBICIÓN EL CANAL DE PANAMÁ Y SU LEGADO ARQUITECTÓNICO (1905 - 1920)

Del 21 de agosto al 20 de septiembre de 2013

De lunes a sábado

10:00 a.m. a 5:00 p.m.

Entrada gratuita

Sala de exhibiciones de la Ciudad del Saber, en Clayton
(Edificio 109, junto al Ateneo)

fundaciónarte
y cultura



Ciudad del Saber
PANAMÁ
City of Knowledge



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com



Rumbo al Centenario del Canal de Panamá

Al llegar a sus 99 años de funcionamiento, el Canal de Panamá inicia la cuenta regresiva hacia su Centenario honrando su pasado y construyendo futuro.

Esta postal, para que colecciones, refleja ese sentido de pasado, presente y futuro del Canal de Panamá mostrando una imagen de las esclusas de Gatún en 1925 y otra en la actualidad.





analdepanama

ESCUCHA LA CUENCA (AL DÍA)

KW CONTINENTE:

FRECUENCIAS:

95.9 FM (PANAMÁ)

96.3 FM (CHIRIQUÍ)

96.1 FM (AZUERO Y PROV. CENTRALES)

94.1 FM y 710 AM (COLÓN)

Horario: SÁBADO 8:00 a 8:30 a.m.

HOT STÉREO

FRECUENCIA:

93.3 FM (PROVINCIA DE COLÓN)

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

RADIO HOGAR:

FRECUENCIAS:

570 AM (PANAMÁ)

1250 AM (PROVINCIAS CENTRALES)

Horario: SÁBADO 12:00 a 12:30 mediodía

NACIONAL FM:

FRECUENCIAS:

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

100.3 FM (PROVINCIAS CENTRALES)

92.5 FM (BOCAS Y CHIRIQUÍ)

Horario: SÁBADO 7:00 a 7:30 a.m.

RADIO REFORMA:

FRECUENCIAS:

860 AM y 102.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:30 a 7:00 a.m.

RADIO PODEROSA:

FRECUENCIAS:

1000 AM y 99.9 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

MI FAVORITA:

FRECUENCIAS:

1070 AM y 91.7 FM (INTERIOR DEL PAÍS)

Horario: SÁBADO 9:00 a 9:30 a.m.

RADIO CHIRIQUÍ

FRECUENCIAS:

107.1 FM y 103.5 FM.

(CHIRIQUÍ, BOCAS DEL TORO Y VERAGUAS)

Horario: SÁBADO 6:00 a 6:30 a.m.

micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama





BOMBEROS DEL CANAL: SERVICIO DE EXCELENCIA POR MÁS DE 100 AÑOS

Por: Luis E. Vásquez

“El país siente que los bomberos del Canal complementan a nuestra contraparte en situaciones difíciles que pudieran convertirse en un desastre”.

Fundada en octubre de 1905, en plena construcción de la vía acuática, y primera en América Latina y tal vez en el mundo, fuera de Estados Unidos, en adoptar los estándares de la National Fire Protection Association (NFPA, por su sigla en inglés), la Unidad de Bomberos del Canal brinda desde entonces un servicio profesional que es motivo de orgullo de los 87 hombres y mujeres que integran este selecto equipo.

Ello es reconocido por todos los cuerpos de bomberos del país, en especial, los de Colón y Panamá, a los que en múltiples ocasiones han asistido en casos de incendios de grandes proporciones (los casos más recientes: el del vertedero sanitario de cerro Patacón y la tienda por departamentos Madison Store, de Albrook Mall) o bien en el derrame de materiales peligrosos.

“Durante nuestra trayectoria hemos establecido un procedimiento para nuestra operación, lo que nos permite ser consistentes en lo que hacemos”, dice el comandante y gerente de los bomberos del Canal, David R. Cargill.



Foto: cortesía de La Estrella

Añade que los bomberos del Canal se basan en los estándares de la NFPA para la instrucción del personal de campo, y para la especificación y compra de equipo. Subraya que se han hecho importantes inversiones en el adiestramiento, que incluyen capacitadores provenientes de Estados Unidos, Canadá e Inglaterra, además del envío de personal a la Academia Federal de Estados Unidos, y otros centros, para su formación.

Cargill I hace hincapié en que por muchos años el Cuerpo de Bomberos de Panamá (CBP) mantuvo un convenio de ayuda mutua con los bomberos del

Canal, lo que ha permitido responder juntos a emergencias como las antes descritas.

“Solicitan nuestra ayuda cuando tienen situaciones difíciles, por el equipo de apoyo que ofrecemos y las herramientas de trabajo, el entrenamiento, nuestras estrategias y tácticas que desarrollamos. Por ello, el país siente que los bomberos del Canal complementan nuestra contraparte (CBP) en situaciones difíciles que pudieran convertirse en un desastre”, subraya.



Responsabilidades

La Unidad de Bomberos de la ACP tiene como misión proteger la vida, la propiedad y el ambiente, de fuegos, accidentes, urgencias médicas, y de desastres causados por el hombre o la naturaleza, para lo cual está en entrenamiento constante y educación continua. Opera en dos distritos: norte (Atlántico) y sur (Pacífico), fundamentada en el esquema tradicional que consiste en un gerente (primer comandante); cuatro comandantes de distrito (2 en el norte y 2 en el sur); 3 comandantes de entrenamiento, que manejan la academia de bomberos; 16 jefes de estación (seis en el norte y 10 en el sur); 15 bomberos conductores de ambulancias (6 en el norte y 9 en el sur); 13 conductores de camiones (4 en el norte y 9 en el sur); y 35 bomberos (12 en el norte y 23 en el sur). Ello hace un total de 87 bomberos de campo, además del personal de apoyo en la oficina.

El comandante Cargill explica que las áreas de capacitación son las recomendadas para que el bombero del Canal adquiera las destrezas para cumplir con sus responsabilidades en áreas como: combate de incendio, manejo de materiales peligrosos, rescate en altura y espacio confinado.

La capacitación básica es de 12 semanas, tras lo cual aspira a ser bombero. Aplica la parte práctica durante dos años, al término de la cual se convierte en bombero permanente.

Están clasificados en diferentes áreas de acción, para las que adquieren habilidades especiales, a saber:

Combate de incendio: bombero I, bombero II, combate de incendio marítimo básico, construcción de barcos, hidráulica, introducción a bombas centrífugas, inspección de facilidades, terrorismo, manejo defensivo, entrenamiento en operación y mantenimiento de carros bomba, principios de supervisión, y principios básicos de la mecánica.

Manejo de materiales peligrosos: introducción a materiales peligrosos, y respuesta a incidentes de materiales peligrosos (nivel operativo).



Rescate en alturas y espacios confinados: rescate en alturas y espacios confinados (nivel orientación), y rescate en alturas y espacios confinados (nivel operativo).

Urgencias médicas: reanimación cardiopulmonar, técnicas de primeros auxilios, técnico en urgencias médicas, terapia intravenosa, y terapia cardiológica (uso del ECG).

Orgullo canalero

Cargill afirma que debido a la formación que recibe cada uno de los integrantes de la Unidad de Bomberos del Canal, la tradición heredada bajo los principios de valor, excelencia, ética profesional y lealtad, le han dado y dan a la vía acuática y a Panamá un servicio profesional de protección al personal y propiedades de la organización, al tiempo que aportan seguridad. Asimismo, un sistema de prevención contra incendio que hace más seguro el lugar de trabajo.

“Los clientes que transitan con carga peligrosa sienten que la vía acuática es más segura con la Unidad de Bomberos del Canal. Puedo decir que nuestra presencia en las emergencias promueve seguridad y genera confianza”, concluye el comandante de esta prestigiosa unidad.



LA CAPACITACIÓN FRENTE AL RETO DEL CANAL AMPLIADO

Por Gabriel Murgas

Resulta sorprendente ver cómo el nuevo Canal va adquiriendo forma. Cual piezas de un rompecabezas, hace alarde de lo que será una de las maravillas modernas de la ingeniería y, por supuesto, de la capacidad humana.

Ya con un avance del 60% al 30 de junio del presente, la materia gris del Canal -su gente- se prepara de forma silenciosa para manejar este “gigante” y utiliza la mejor herramienta que existe: la capacitación.

Por ello, El Faro se reunió con dos canaeros que son expertos en este tema y que ven en su diario vivir. Se trata de Rubén Pérez, gerente de Capacitación de Recursos Humanos, y el capitán Peter Pusztai, coordinador de Adiestramiento de los Prácticos del Canal de Panamá. Este sería el mejor punto de inicio para conocer cómo va el tema del adiestramiento del personal que conocerá de primera mano el comportamiento del nuevo Canal. Hablamos de los prácticos y capitanes de remolcadores. Sin mucho protocolo ni formales introducciones, Pérez y Pusztai empiezan a conversar con nosotros, y sin darnos cuenta estábamos en el meollo del asunto.

El Faro: ¿Desde cuándo se empieza a hablar de la capacitación de cara a la ampliación del Canal?

Rubén Pérez: Empezamos en 2009 con la concepción y el diseño del cronograma de capacitación, de modo que en 2010 ya lo teníamos listo para que, de esta manera, el equipo que recibiría la preparación se familiarizara de forma gradual con las maniobras que el nuevo Canal exigirá. Como en todo plan de capacitación, y en cualquier empresa, se debe contar con una buena sustentación del programa que estábamos promoviendo, no porque no se crea en la capacitación, sino porque estábamos partiendo de supuestos, y el reto estaba en demostrar que el proyecto que tenemos es el más completo e integral.

Peter Pusztai: La clave de esto es el trabajo en equipo. Para que este programa de capacitación comience con paso firme, como de hecho consideramos que se está llevando a cabo desde la primera fase, debe haber una estrecha comunicación entre todas las partes involucradas, y eso lo estamos haciendo desde 2010.

El Faro: ¿En qué consiste esta primera fase de capacitación?

Rubén Pérez: Para empezar, se actualizó el simulador de maniobra de buques, incluyendo su base de datos, dividiéndola en tres partes, Pacífico, Atlántico y Corte-Lago. Es importante recalcar que se han adquirido 11 modelos diferentes de buques, los cuales están validados y que incluyen, entre otros, el buque portacontenedores MAERSK Edinburgh (new panamax), LNG, Aframax, Bulk Carrier y de pasajeros. La finalidad es que los ejercicios simulen la realidad del comportamiento de dichos buques en los escenarios del Canal ampliado en el simulador, y ver la interacción entre ellos. De esta etapa se tienen los escenarios del corte Culebra, lagos, y las esclusas mismas. El simulador sirve para hacer matrices de riesgo, es decir, qué pasaría si ocurre algo inesperado y cómo manejarlo.

Paralelamente, se envió a un grupo de participantes, entre prácticos y capitanes de remolcadores, a Amberes, Bélgica, que vieron cómo operaban las esclusas que de hecho son el prototipo del tercer juego de esclusas. Durante este período se investigó, filmó y desarrolló el plan inicial de capacitación; adicionalmente capacitamos a nuestro personal para que estuviera expuesto en maniobras con buques postpanamax, y pudiera replicar la información y hacerlo con propiedad. Se desarrollaron, en conjunto con la vicepresidencia de comunicación corporativa, cuatro videos instruccionales con diferentes temas relacionados.

Peter Pusztai: A raíz del primer viaje, los participantes entendieron cómo se hacen las maniobras y qué circunstancias físicas se pueden esperar y cómo manejarlas. Por supuesto, la capacitación incluía el entrenamiento de los prácticos para manejar los buques postpanamax. El diseño del pensum académico para el entrenamiento del nuevo Canal, es una combinación armónica entre prácticos y capitanes de remolcador.



Peter Pusztai

La capacitación se inició formalmente en enero de 2012, con una meta de 70 prácticos y 22 capitanes de remolcadores. Se logró la meta y en 2013 se manejó el mismo número. Hasta el día de hoy cumplimos la meta y se ha sobrepasado. En 2014 se seguirá capacitando a la mayor cantidad de colaboradores que componen la fuerza de prácticos y capitanes de remolcador. Luego viene la fase de campo, para exponerlos a la práctica en sitio. Todo esto es una etapa de interacción con el fin de ir adquiriendo nuevas destrezas para enfrentar este nuevo reto. Esta capacitación es continua; todavía nos queda mucho por hacer en coordinación con todos los componentes de este proyecto, pero estamos seguros de que hemos empezado bien, y con el equipo de trabajo que tenemos, sin duda lo haremos mejor.

El Faro: ¿Cómo se sienten respecto a este proyecto de capacitación que va viento en popa?

Rubén Pérez: Me siento seguro de la capacidad del personal de la ACP. Este programa ha venido de menos a más, y, realmente, no imaginaba el impacto positivo que ha tenido este proyecto. No es fácil, porque debemos entender cómo es el proceso de enseñanza-aprendizaje. Dicho proceso debe ser dosificado y no debe ser abrupto y rápido. Regularmente no entendemos cómo aprende el adulto, debemos exponer al participante a través de diferentes herramientas, para que poco a poco vaya desarrollando las habilidades, conocimientos y destrezas que deseamos que tenga. En nuestro equipo siempre estamos abiertos a escuchar todas las



Rubén Pérez

propuestas, se discuten, y se toma una decisión. Eso garantiza el éxito. Nuestro trabajo en equipo genera mucha confianza.

Peter Pusztai: Adicional a lo que comenta Rubén, nuestros ejercicios se basan en pruebas de ensayo y error, se hacen consultas con expertos y se mejoran los escenarios. Todo esto contribuye a la filosofía del mejoramiento continuo que existe en el Canal. Una de las cosas que lo demuestra es el hecho de que los trabajos con fines de entrenamiento que hemos hecho, han recibido premios internacionales; y compartimos esta dicha con todos los involucrados en este proyecto.

Al terminar la entrevista, comentamos que este proyecto de capacitación con miras a la operación del canal ampliado, es pionero e innovador: no siempre se hacen nuevos canales, y mucho menos de esta magnitud. Sin embargo, estamos seguros de que el reto de pasar de la planificación a la ejecución en forma oportuna, es una habilidad que el Canal y su gente perfecciona día tras día. Esta es la única manera de garantizar el servicio a los clientes del Canal de Panamá de manera ininterrumpida, y con los mejores estándares de calidad.

MANTENIMIENTO: COMPONENTE CLAVE EN EL CANAL



La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) invertirá en su año fiscal (AF) 2014 (que comprende del 1 de octubre del 2013 al 30 de septiembre de 2014) aproximadamente B/.238 millones en mantenimiento de estructuras y equipos con el objetivo de que la vía interoceánica continúe ofreciendo su servicio de excelencia a la comunidad marítima internacional, para beneficio de Panamá.

“Ala par de un recurso humano comprometido y entrenado, la clave de la excelencia operativa del Canal es su constante mantenimiento, y por ello cada año dedicamos importantes recursos a este aspecto del Canal”, explicó el vicepresidente de Operaciones, Esteban Sáenz.

De hecho, Sáenz informó que desde que se transfirió el Canal, en el AF 2000, a manos panameñas, la ACP ha invertido en mantenimiento más de 2 mil millones de dólares, incluyendo el presupuesto propuesto para el AF 2014.

De acuerdo con el presupuesto propuesto para el AF 2014, la ACP continuará con los programas de mantenimiento

necesarios para que el Canal esté en óptimas condiciones operativas. Los montos principales están relacionadas al mantenimiento del cauce de navegación por medio de las operaciones de dragado, al control de erosión y derrumbes; al mantenimiento del equipo flotante como los remolcadores, dragas, grúas y lanchas; al mantenimiento de las esclusas y sus componentes; el mantenimiento de las represas, los vertederos, las plantas termoeléctricas y los edificios e instalaciones, entre otros.





ACTUALIZACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: CUANDO EL “MOMENTO DECISIVO” SE CONVIERTE EN UNA REALIDAD

Logistics Management
Patrick Burnson, editor ejecutivo

Una vez que concluya el proyecto de ampliación a finales de 2014 o a principios de 2015, este permitirá el tránsito de buques cuyo tamaño es más de dos veces el de los buques panamax actuales. Sin embargo, el impacto general previsto en las compañías navieras, los transportistas, puertos y proveedores de servicio aún no es cuantificable.

Prácticamente todos los grandes puertos de contenedores del mundo, transportistas marítimos y proveedores principales de logística sentirán cierto nivel de impacto por la ampliación del Canal de Panamá. Y de acuerdo con muchos analistas de transporte de carga global, las navieras debieran comenzar a planificar desde ahora para aprovechar este “momento decisivo” tan anhelado.

Según Peter Sand, analista jefe principal del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico en Copenhague (Bimco), los transportistas con los nuevos buques pospanamax harán que estos se desplieguen rápidamente

hacia nuevos destinos debido a la ampliación. “Las dimensiones de estos buques portacontenedores ‘ultragrandes’ son relevantes a la luz de la importancia que le dan estos operadores a la optimización de la red, especialmente para las rutas que van a la costa este de Estados Unidos”, afirmó. “La gran afluencia de buques pospanamax exclusivamente en un carril comercial de lento crecimiento como el Lejano Oriente a Europa, ha producido una necesidad urgente de desplegar dicho tonelaje hacia otros comercios”.

Un número de puertos importantes en la costa este de Estados Unidos se está preparando para ese nuevo negocio que se prevé.

En Savannah, Georgia, se profundiza el río mientras se adelanta la ampliación del puerto de Charleston en el vecino estado de Carolina del Sur. Más al sur, y como el puerto más cercano al Canal de Panamá, el puerto de Miami tiene proyectado ser el destino más deseado para la nueva generación de buques panamax. El proyecto de dragado profundo del puerto tiene como objetivo profundizar la bahía Vizcaína de 42 a 50 pies.

Además, el proyecto del túnel del puerto de Miami ofrecerá a los camiones una ruta más directa hacia y desde el puerto sin tener que pasar por el centro de Miami. El puerto también está considerando la construcción de una línea de ferrocarril de 4.4 millas que conectará con el patio de ferrocarril intermodal de Hialeah. La ciudad de Miami también ha firmado un trato con el megaoperador Maersk para manejar más buques en los próximos años.

Hasta la fecha, los puertos en Norfolk, Virginia, Baltimore y Nueva York tienen canales con suficiente profundidad para buques pospanamax. No obstante, la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey debe terminar su proyecto por mil millones de dólares para elevar el puente Bayonne 65 pies antes de que los buques ultragrandes puedan pasar por debajo.

El centro de distribución de carga marítima más grande en la costa oeste de Estados Unidos casi no se detiene. En una movida enérgica por contrarrestar los esfuerzos de los rivales de la costa este, se están haciendo grandes inversiones en su infraestructura.



“La aprobación de un nuevo presupuesto le permite al puerto de Los Ángeles permanecer competitivo, con finanzas robustas y autosostenibles, especialmente a medida que enfrentamos una creciente e intensa competencia de los puertos de todo el mundo”, afirmó la directora ejecutiva del puerto, Dra. Geraldine Knatz.

El presupuesto de gastos de capital del puerto de Los Ángeles destina más de \$380 millones para mejoras en la terminal de contenedores y transporte e incluye más de \$99 millones en la terminal de contenedores TraPac para mejoras en el interior con el fin de apoyar la automatización a futuro, así como la construcción de una instalación para brindar capacidad ferroviaria en el muelle.

Fred Malesa, ejecutivo intermodal de BNSF, sostiene que en vista de que los puertos de Los Ángeles y Long Beach ya manejan de manera regular buques de 8 mil a 10 mil TEU de capacidad, los operadores que comienzan a desplegar buques de 15 mil a 18 mil TEU en sus servicios de Asia a Europa seguirán recalando directamente allí.

“Luego de la ampliación, los puertos de la costa oeste seguirán teniendo una significativa ventaja en el tiempo de tránsito cuando le brinden servicios al interior del país por ferrocarril y el sistema intermodal”, afirmó Malesa.

Punto de vista de América Latina

Otros analistas de la industria afirman que cualquier carga que pierdan los puertos de la costa oeste, como consecuencia de las recaladas directas de buques de la costa este, será compensada por el negocio floreciente previsto para el comercio norte-sur con América Latina.

El Dr. Walter Kemmsies, economista principal de la firma de ingeniería civil y costera Moffatt & Nichols, señaló que se abrirán nuevas oportunidades entre la costa oeste de Estados Unidos y la costa este de América del Sur.

“Brasil sigue siendo un país emergente importante”, afirmó Kemmsies, “y la demanda por materia prima de Estados Unidos y los bienes acabados solamente aumentará. Mientras tanto, los embarcadores de la costa este y del medio oeste podrán obtener una nueva forma de acceder a este mercado después de la ampliación con el uso de puertos en nuestra costa del Pacífico”.

Un estudio reciente encomendado por Lilly & Associates International, un agente fletador de mercancía global con oficinas principales en Miami, muestra que la Zona Libre de Colón en Panamá (ZLC) pronto se convertirá en un centro logístico principal para la región debido a la ampliación.

Los investigadores resaltan que las importaciones y exportaciones de la ZLC crecieron en 56% entre 2008 y 2011, una cifra asombrosa si se considera la recesión mundial y el continuo rezago en el crecimiento de la economía más grande del mundo. Este crecimiento probablemente se vea acelerado cuando esté terminada la ampliación y hayan concluido las mejoras a la ZLC, incluido un aeropuerto internacional.

“La clase media emergente en América Latina y el mercado global sitúa a Panamá y a la ZLC en un cruce estratégico”, afirmó Nelson Cabrera, gerente de desarrollo empresarial de Lilly. Y añadió que con una estabilidad política y económica relativa, Panamá es un punto atractivo para compañías multinacionales que buscan acceder a los mercados emergentes con pocos riesgos. Según Cabrera, aunque los desafíos políticos y económicos sean motivo de preocupación, no son un problema principal, ya que Panamá supera a sus pares de la región, tanto en estabilidad como en crecimiento.

“Las mejoras en la infraestructura de Panamá y la adhesión a normas internacionales en el marco de los acuerdos comerciales posicionan a la ZLC como un centro dinámico para el comercio latinoamericano y del Caribe en las próximas décadas”, añadió Cabrera.

Mientras tanto, una alternativa del Canal de Panamá sobre la que se ha hablado mucho dio un paso más cerca el mes pasado, reportan los analistas de IHS Global Insights. El Gobierno de Nicaragua propuso una legislación que dará una concesión por 50 años a un operador chino para la construcción y operación de un nuevo canal que conecte el Atlántico y el Pacífico.



En caso de que el operador chino logre obtener el financiamiento suficiente para desarrollar el proyecto, este alterará profundamente las condiciones operativas en Nicaragua, cambiará los patrones del comercio mundial y las relaciones regionales. De varias opciones propuestas para el Canal de Panamá, esta pareciera ser la que más probabilidades tiene de despegar, afirman los analistas, en parte debido al dominio del escenario nacional por parte del Gobierno nicaragüense, y en parte por los evidentes beneficios comerciales a largo plazo para una gama de actores distintos.

Avance gradual

Lo que le imprime un carácter de urgencia es el hecho de que la ampliación marcha según lo programado, afirma Alberto Alemán Zubieta, exadministrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

“Las nuevas esclusas, que actualmente se encuentran en construcción, ampliarán la capacidad del Canal para manejar buques casi tres veces el tamaño de los buques actuales, aproximadamente 14 mil contenedores contra la capacidad de 5 mil contenedores que tenemos actualmente, y duplicarán el rendimiento del Canal”, afirmó Zubieta.

Lo que es más importante, el dragado de los cauces de navegación ya concluyó. Esto incluyó ambas entradas del Canal, en el lado del Pacífico y en el Atlántico, así como el corte Culebra. Se prevé que el resto de los trabajos de dragado que está pendiente en el lago Gatún, sea concluido este año.

Mientras tanto, las excavaciones del cauce de acceso de las esclusas del Pacífico llevan un avance del 70%. Este proyecto consiste en la excavación de más de 50 millones de metros cúbicos de materiales a lo largo de un tramo de seis millas y se ejecutará en cuatro fases. Tres de las cuatro fases ya fueron terminadas, y la cuarta fase lleva un avance de 69%.

Otro acontecimiento significativo es la reciente implementación, por parte de la ACP, del servicio justo a tiempo (JIT) que permite que los buques tengan un tránsito más eficiente. Jorge Quijano, administrador del Canal de Panamá, afirma que el nuevo servicio permitirá que los buques arriben al Canal a una hora más próxima al tiempo programado de tránsito.

“Este servicio con valor agregado permitirá que los buques hagan uso más eficiente del combustible, al tener que permanecer fondeados por menos tiempo antes de empezar realmente el tránsito”, agregó Quijano.



ACP bautiza seis remolcadores

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) bautizó en julio pasado seis nuevos remolcadores: Cerro Santiago, Cazalla, Belén, Changuinola I, Bocas del Toro y Chiriquí III, en una ceremonia llevada a cabo en el embarcadero de Miraflores.

“Con ello honramos una tradición centenaria de bendecir la nave como símbolo de un buen augurio, tanto a la embarcación como a la tripulación que viaja en ella”, dijo el administrador del Canal, Jorge L. Quijano.

Añadió que durante los siguientes 12 meses llegarán otros 10 nuevos remolcadores, y para finales del año 2014, luego de retirar de la flota los que han cumplido su vida útil e incorporar nuevos, la ACP tendrá un total de 44 remolcadores para suplir las necesidades operativas del Canal”, subrayó.

En atención a la tradición de designar una madrina a cada embarcación, al remolcador Cerro Santiago se le asignó a Lina Boza, quien hace poco se jubiló luego de más de 36 años de servicio distinguido en la ACP; al Cazalla, Marcela Alvarado, marinera de remolcador en la división de Dragado, con ocho años de servicio; Belén, Vanessa Rodríguez, pasacables de la división

de Recursos de Tránsito, cinco años de servicio; y al Changuinola, Maribel Hall, oficinista en la división de Esclusas, con seis años de servicio en la organización.

El remolcador Bocas del Toro tuvo como madrina a Hildred Morales de Arias, agente de compras en la división de Esclusas, 23 años de servicio; y el Chiriquí III, a

Rubys Guillén, pasacables de la división de Recursos de Tránsito, con cinco años de servicio en el Canal.

Recientemente también fueron bautizados los remolcadores Cerro Itamut y Cerro Picacho, junto al transbordador 5 de noviembre y los remolcadores Estí y Río Bayano I, que forman parte de una generación anterior.

En esa ocasión le correspondió el bautizo de las embarcaciones a las señoras Lourdes Castillo, integrante de la Junta Directiva de la ACP (Cerro Itamut); Nikki de Roy, esposa de Roberto Roy, presidente de la Junta Directiva de la ACP (Estí); Marcia de Quijano, esposa del administrador del Canal (Cerro Picacho); Emma Hall, pasacable del Canal de Panamá (Río Bayano I) y Noris del Rosario, marinera de lancha del Canal (5 de noviembre).

Reconocimiento

En el marco del Primer Congreso Nacional Fulbright 2013 “Equidad y Desarrollo Sostenible en Panamá”, que se desarrolló en varias sedes de la ciudad capital, la Autoridad del Canal de Panamá le entregó una placa de reconocimiento a la Embajada de Estados Unidos en Panamá, por ser el Canal una de las empresas que cuenta con la mayor cantidad de profesionales beneficiados con las becas Fulbright. En las complejas operaciones de la vía acuática trabajan unos 45 becarios en las más diversas áreas del conocimiento, quienes han sido formados en prestigiosas universidades norteamericanas y depositarios de una excelente formación académica. También prestan servicios al Canal otro grupo de becarios Fulbright que se distinguen por el servicio público y liderazgo; otros han aportado al conocimiento mediante el desarrollo de investigaciones en diversas ramas del conocimiento. La placa de reconocimiento fue recibida por Andrea Corey, agregada cultural de la embajada de EU, de manos del subadministrador, Manuel Benítez.





ACP participa en conferencia sobre archivos

Colaboradores de la Sección de Comunicación y Documentación Histórica y de la Unidad de Digitalización de Información y Archivos de la Autoridad del Canal de Panamá participaron en la Jornada Académica sobre Archivometría dictada por el conferencista internacional Dr. Adilson Pinto, de la Universidad Federal Santa Catarina de Brasil. Esta actividad fue organizada por el Comité Técnico de Archivos Universitarios y los estudiantes de Maestría en Gestión y Preservación del Patrimonio Documental, Artístico y Cultural, con el énfasis: Archivística y Uso de las Tecnologías, realizada el 24 de julio de 2012 en la Universidad de Panamá.



Panameños tienen alto nivel de confianza en la ACP

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) es una de las organizaciones que más confianza genera en Panamá, de acuerdo con el estudio anual Barómetro de las Américas, patrocinado por la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), y coordinado por la Universidad de Vanderbilt, con sede en Nashville, Tennessee.

De acuerdo con Barómetro de las Américas 2013, la ACP se ubica con un 69.8% en el Índice de Confianza por debajo de las iglesias Católica y Evangélicas.

“Nos sentimos orgullosos de que los panameños confíen en el trabajo de los hombres y las mujeres que laboramos aquí; nuestro compromiso es continuar nuestros esfuerzos para que el Canal mejore cada día su servicio al mundo e incrementen los beneficios para Panamá”, dijo Jorge L. Quijano, administrador de la ACP.

En el estudio anterior, realizado en el 2010, la ACP también ocupó una de los primeros lugares con igual porcentaje: 70%. Es bianual, y en el país se realiza desde 1991. Las preguntas en Panamá son las mismas que se aplican a los entrevistados de los demás 25 países que incluye el estudio.

El estudio, basado en una encuesta de mil 500 panameños en todo el país, y un margen de error de 2.5%, también le da una buena nota a la iglesia católica, la evangélica y a los medios de comunicación.



Visitan proyecto de acueducto

Ingenieros de CONADES y la ACP visitaron el proyecto del acueducto de La Represa, Mendoza y Pueblo Nuevo, el cual fue diseñado por la ACP y financiado por CONADES. Con la culminación de este proyecto, estas tres comunidades de la Cuenca del Canal verán realizados su sueño de tener agua potable las 24 horas del día.

Este proyecto contempla la construcción de una estación de bombeo que succionará agua de la línea de conducción de 63 pulgadas de diámetro que sale de la planta potabilizadora de Mendoza y conduce el agua potable hasta La Chorrera. Desde la estación se bombeará agua hacia un tanque de distribución elevado el cual abastecerá de agua a los tanques de almacenamiento existentes en estas tres comunidades a través de 5,700 metros lineales de tuberías de 3”, 4” y 6” de pvc.

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



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



HORARIOS:

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

micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama





1914-2014
**UN SIGLO UNIENDO
AL MUNDO**

micanaldepanama.com

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

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

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

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