

Revista informativa
del Canal de Panamá



UN GRAN HITO

A 15 años de administración panameña

Nos honra poner en tus manos 100 años de esta gran historia.



1914 | 2014

Edición Limitada



100 años del Canal de Panamá

Tenemos una reservada exclusivamente para ti.

Solicítala y disfruta de*:

*Bono de bienvenida de 10,000 puntos

*Anualidad gratis el primer año

*Compra de Saldo al 6% hasta cancelar la deuda



Banco Panamá

Torre Banco Panamá | Calle 50 | Costa del Este | Punta Pacífica | Villa Lucre

☎ 302-4000



www.bancopanama.com.pa



Banco Panamá



@Banco_Panama

(*) Solicitud de tarjeta nueva, sujeto a verificación de documentación y aprobación crediticia. Bono de bienvenida de 10,000 puntos será otorgado una vez el cliente facture en un periodo no mayor a tres meses su límite de crédito asignado (no aplica saldos comprados de otros bancos). Bono de bienvenida será válido para tarjetas emitidas entre agosto y septiembre y será acreditado luego de los tres meses con una fecha máxima hasta el 30 de enero de 2015. Promoción no aplica para clientes que presenten mora en su tarjeta de crédito. Anualidad gratis aplica para el cliente titular y hasta un máximo de tres adicionales, solo por el primer año de emisión de la tarjeta. Tasa del 6% aplica para la compra de saldo hasta cancelar el mismo. Para compras regulares aplica la tasa vigente del producto. Todas las promociones serán vigentes hasta agotar existencias de esta edición limitada.

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 **abordaje** El Canal se alista para la ampliación.

8-9 **ampliación** Un gran hito.

11-12 **trayectoria** Programas de Desarrollo de RR.HH. Gradúan a 194 trabajadores.

17-18 **ambiente** Integrarán esfuerzos de la cuenca del Canal.

19 **brújula** 100 años brillantes.

20-21-22 **travesía** Voluntarios del Canal en Las Tablas.

23-24-25 **punteo** El reloj de 175 años que vuelve a dar la hora.

26 **reseña** Noticias del Canal.



PORTADA

Se completó con éxito la colocación de la primera compuerta en su nicho



Abdiel A. Gutiérrez
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

15 AÑOS DE ÉXITOS

El 31 de diciembre de 2014 el pueblo panameño podrá celebrar con orgullo los 15 años de administración panameña del Canal. Lo que en 1999 fue incertidumbre, hoy es una maravillosa realidad. Panamá ha probado con creces que es capaz de administrar una empresa nacional con los más altos estándares internacionales. Han sido 15 años en los que la administración del Canal se ha regido con los mismos principios de transparencia, rendición de cuentas y de buscar los mejores intereses nacionales que aplicó para superar los retos que le presentó el proyecto de ampliación este año.

El éxito del Canal de Panamá es un triunfo de la sociedad panameña que supo tomar las decisiones correctas, cuando diseñó un modelo de gestión que ha respetado y cuando participó del referéndum que decidió el proyecto de ampliación.

EL CANAL SE ALISTA PARA LA AMPLIACIÓN

Por Octavio Colindres

El vicepresidente ejecutivo de Operaciones de la ACP, Esteban G. Sáenz habla con El Faro, y aclara interrogantes respecto a cómo operará el tercer juego de esclusas del Canal ampliado; las mejoras que se hace al Corte Culebra; explica el plan de capacitación que se ha concebido para el personal de la ACP que estará involucrado en el tránsito de buques Neopanamax, en especial, prácticos y capitanes de remolcador, quienes se aprestan para ese gran momento: el inicio de operaciones del tercer juego de esclusas.

Sáenz se muestra muy optimista y destaca la importancia que tiene la capacitación de la gente que participará de manera directa en los tránsitos por el Canal ampliado. “Se trata de un tema crucial que estamos atendiendo con mucha seriedad, como todo lo que se hace en el Canal”, puntualiza Sáenz, un ingeniero civil que cuenta con 29 años de laborar en el Canal de Panamá.

-¿Cuál es el sentir de Esteban Sáenz como testigo del avance del Programa de Ampliación desde aquel 7 de septiembre de 2007, cuando dio inicio de manera oficial el proyecto?

-Me siento sumamente complacido y orgulloso por la forma en que este mega-proyecto se ha llevado adelante, y estoy convencido de que todos en el Canal nos sentimos igualmente satisfechos. Complacido de ver que tan solo falta el 16% del trabajo para completar la ampliación. Orgulloso de apreciar cómo los hitos del proyecto se han ido completando, lo cual nos acerca cada vez más a la realización de este sueño.

Ya tenemos en Panamá las 16 compuertas fabricadas en Italia que constituyen uno de los componentes principales de las nuevas esclusas; y hemos trasladado del Atlántico al Pacífico las ocho que formarán parte de la esclusa de Cocolí, e iniciado la instalación en el Atlántico.

Estamos en la recta final y esperamos que entre finales del 2015 y principios del 2016, podamos empezar a hacer las pruebas de rigor, las cuales aprovecharemos



para hacer esclusajes de práctica con un buque fletado. Esto permitirá ampliar la capacitación de nuestros prácticos y capitanes de remolcador en las maniobras que deberán realizar en las nuevas esclusas.

- Entendemos que el Proyecto de Ampliación incorpora varios componentes; ¿podría usted mencionarlos nuevamente?

-El proyecto contempla la construcción de dos juegos de esclusas, una en el Atlántico que llevará el nombre de Agua Clara y otra en el Pacífico con el nombre de Cocolí; la apertura de canales de acceso a estas nuevas esclusas; el ensanche, profundización y enderezamiento del Corte Culebra; la profundización y elevación del lago Gatún.



-¿La operación en las nuevas esclusas será diferente que en las actuales? ¿En qué forma?

Es correcto. La operación en las nuevas esclusas será diferente primordialmente porque no se usará locomotoras para asistir en el posicionamiento del buque. También será diferente porque el proceso de llenado y vaciado de agua en las cámaras de estas esclusas será mucho más controlado, de tal forma que habrá menos turbulencia que la que se produce al llenar y vaciar las cámaras de las esclusas actuales. Además, estas esclusas estarán provistas de tinas para la reutilización del agua, por lo que el consumo de agua será inferior que en las actuales, lo cual es positivo para la conservación del recurso hídrico.

-Se ha dicho que la operación sin locomotoras en las nuevas esclusas será más riesgosa, ¿cuál es la postura de la ACP al respecto? ¿Cuál es la función de las locomotoras en las esclusas

actuales y como se hará el tránsito de los buques en las nuevas esclusas, sin estas?

-No podemos negar la posibilidad de que los tránsitos de buques de mayor tamaño puedan presentar un nivel de riesgo mayor. No obstante, el riesgo que estos tránsitos representan no es único en el Canal de Panamá, lo enfrentan muchos otros canales del mundo. Al respecto, debo aclarar que a lo largo de sus años de operación, el Canal de Panamá ha manejado los riesgos de manera muy satisfactoria, concentrando sus esfuerzos y logrando con éxito su mitigación, de tal forma, que estos estén siempre en niveles manejables para la ACP.

La función primordial de las locomotoras en las esclusas actuales es, como indiqué, asistir en posicionar los buques dentro de la cámara y evitar que estos hagan contacto con las paredes. Cuando transitan buques más grandes y pesados, se utiliza para ayudar a la embarcación a moverse a través

de la cámara, ya que en el espacio muy reducido que queda entre el buque, las paredes y el fondo, se producen fuerzas hidrodinámicas que causan una fuerte resistencia contra el desplazamiento del buque por las esclusas.

A diferencia de las esclusas actuales, en las nuevas esclusas las maniobras no estarán enfocadas en mantener el buque alejado de las paredes de las cámaras, ya que su diseño incorpora defensas que permitirán a los buques hacer contacto controlado con las paredes, sin que de ello resulten daños estructurales o cosméticos a la nave. Si además tomamos en cuenta que el movimiento del agua durante el llenado y vaciado también será mucho más controlado, produciendo mucho menos turbulencia de la que se experimenta en las esclusas actuales, esto resultará en que los buques se mantendrán más estables en su posición dentro de las cámaras.

-Otras esclusas alrededor del mundo en las que no hay locomotoras solo tienen una cámara y la nuestra tendrá tres. ¿Esto puede representar un desafío adicional en el proceso del esclusaje? ¿Qué comentario tiene al respecto?

-Nuestras esclusas no son las únicas con más de una cámara, que no utilizarán locomotoras. En Canadá y en Europa hay esclusas de más de una cámara que tampoco cuentan con locomotoras. Si bien es cierto que, comparativamente, las que estamos construyendo aquí son de mayor tamaño que aquellas, debe tomarse en cuenta lo que antes expliqué sobre las fuerzas hidrodinámicas que serán menores dentro de las nuevas esclusas y que las defensas permitirán que el buque pueda desplazarse, aun estando en contacto con las paredes. También debe tenerse presente que por la dimensión de los buques que transitarán por nuestro Canal y el tamaño de las esclusas, se tomó la previsión de adquirir remolcadores de mayor potencia para asistirlos en su tránsito. Por todo lo antes mencionado y lo que es más importante, la gran capacidad demostrada y la experiencia del personal que participa en la operación del Canal, debo decir que estamos confiados en que todos ellos, y muy en especial, nuestros prácticos, enfrentarán este nuevo desafío exitosamente.

-¿Cuál es el avance en la ampliación, enderezamiento y profundización del Corte Culebra?

-Los trabajos de profundización del Corte Culebra, históricamente el “cuello de botella de la vía”, fueron culminados en marzo del 2013, hito importante que fue alcanzado con éxito. El Corte fue dragado a una profundidad de 16.76 metros por debajo del nivel medio del lago Gatún (MLL).

En lo referente al ensanche y enderezamiento del Corte, se ha estado trabajando en el ensanche de las rectas a un mínimo de 218 metros (715 pies) y de las curvas, en dimensiones que van



entre un mínimo de 225 metros (738 pies) y un máximo de 336 metros (1102 pies). El ensanche hacia el lado oeste se ha completado casi en su totalidad y los últimos trabajos del lado este se espera que culminen en diciembre de este año. Resulta interesante mencionar que los trabajos de ensanche hechos en el Corte a través de los años, han resultado en el enderezamiento de las curvas de ese cauce, lo cual debe facilitar la navegación en él. Los trabajos colaterales como la instalación de nuevas torres de enfilamiento y luces de banco, muestran avances significativos.

-¿Hemos visto en los medios de prensa comentarios de que el Canal quiere permitir que dos buques tamaño Neopanamax se encuentren en vías contrarias en el Corte; ¿que hay de cierto en esto?

-En primera instancia, hay que apreciar que cualquier buque con una manga superior a los 32.91 metros (108 pies) que pueda transitar por las nuevas esclusas, será considerado Neopanamax. A este respecto, los análisis iniciales sobre el tránsito de buques Neopanamax por el Corte concluyeron que los tránsitos debían darse en una sola dirección a la vez. Estas estimaciones se hicieron tomando como referente el buque de

diseño de 366 metros (1200 pies) de eslora (largo) y 49 metros (160 pies) de manga. Estos parámetros fueron establecidos hace más de 10 años y han estado bajo revisión, ya que desde entonces la ACP ha continuado realizando análisis de las proyecciones de demanda, concluyendo que es necesario contar con mayor capacidad en nuestro Canal.

Entre los análisis que hemos realizado sobre este tema, hemos observado también la operación en otras vías, con canales de tamaños similares o inferiores a los nuestros, y notamos que en varios de estos se realiza la navegación y encuentros sin mayor dificultad, de buques de grandes dimensiones como las que anticipamos ver transitando por nuestro Canal.

En vista de esto la Administración ha reevaluado, de forma responsable, los criterios publicados anteriormente y ha notificado su intención de maximizar el potencial de capacidad de sus canales. En ese sentido, sí anticipamos los encuentros de buques de tamaño Neopanamax en el Corte y entendemos el recelo que puede haber al respecto de estos cambios, razón por la que estaremos implementándolos de forma gradual y no en todo su alcance, a partir del primer día de operación.

-¿Cómo se prepara al personal para enfrentar los nuevos retos de la operación en un Canal ampliado?

-Para proveer capacitación a nuestros prácticos y capitanes de remolcador, el Canal cuenta con el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) en donde se hace simulaciones en tiempo real, en los cuales se brinda a este personal, capacitación y actualización en la navegación por el Canal de Panamá, incluyendo prácticas en escenarios de emergencia y contingencia, tales como fallas de motor y mal tiempo, para mencionar solo dos de los posibles escenarios.

En preparación para la capacitación que se requería brindar a los prácticos y capitanes de remolcador, para transitar buques por el Canal ampliado, SIDMAR actualizó los modelos matemáticos de sus simuladores e integró a estos las nuevas esclusas, así como los cauces de navegación y el Corte Culebra, con los cambios que estos sufrirán como resultado de la ampliación, de modo que el personal se vaya capacitando en la ejecución de las maniobras que deberán realizar.

Otro componente que se integrará al programa de capacitación para preparar al personal para la operación del nuevo Canal es una nueva instalación en la cual se realizarán simulaciones que utilizarán buques a escala 1:25, que podrán ser tripulados. Esta nueva instalación constituirá una importante herramienta para complementar la capacitación práctica que la ACP ofrecerá al personal que intervendrá en los tránsitos por el Canal ampliado. Cabe mencionar que esta instalación será la única de este tipo en la región y estará ubicada en un terreno de 8 hectáreas en la ribera Este del Canal, cerca del Corte Culebra y recibirá el apoyo técnico del Centro de Formación de Port Revel en Grenoble, Francia, uno de los tres mejores centros del mundo en este tipo de capacitación.

Finalmente, y también como parte del plan de capacitación que la ACP ha planeado ofrecer a su personal, se fletará un buque Neopanamax que será utilizado



para capacitar a prácticos y capitanes de remolcadores.

Desde el 2012, un total de 186 de los aproximadamente 280 prácticos con que cuenta el Canal ha asistido al centro SIDMAR, en donde ha hecho maniobras simuladas con modelos de buques Neopanamax. Cabe mencionar que el 77% de los prácticos del Canal

de Panamá ha realizado maniobras con buques Neopanamax, en más de 2000 operaciones que se han registrado en los puertos situados en las dos entradas de la vía acuática. Esto definitivamente es beneficioso para su familiarización con este tipo de embarcaciones y el desarrollo de las pericias que serán necesarias en el nuevo Canal.

UN GRAN HITO



El lunes 15 de diciembre se registró un importante evento en la ejecución del Programa de Ampliación.

Ese día comenzó muy temprano la instalación de la primera compuerta del proyecto del Tercer Juego de Esclusas en el sector Atlántico.

“Este es un paso muy importante para el proyecto; vemos cómo cada día las nuevas esclusas están tomando su debida forma...estamos muy optimistas”, dijo el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano.



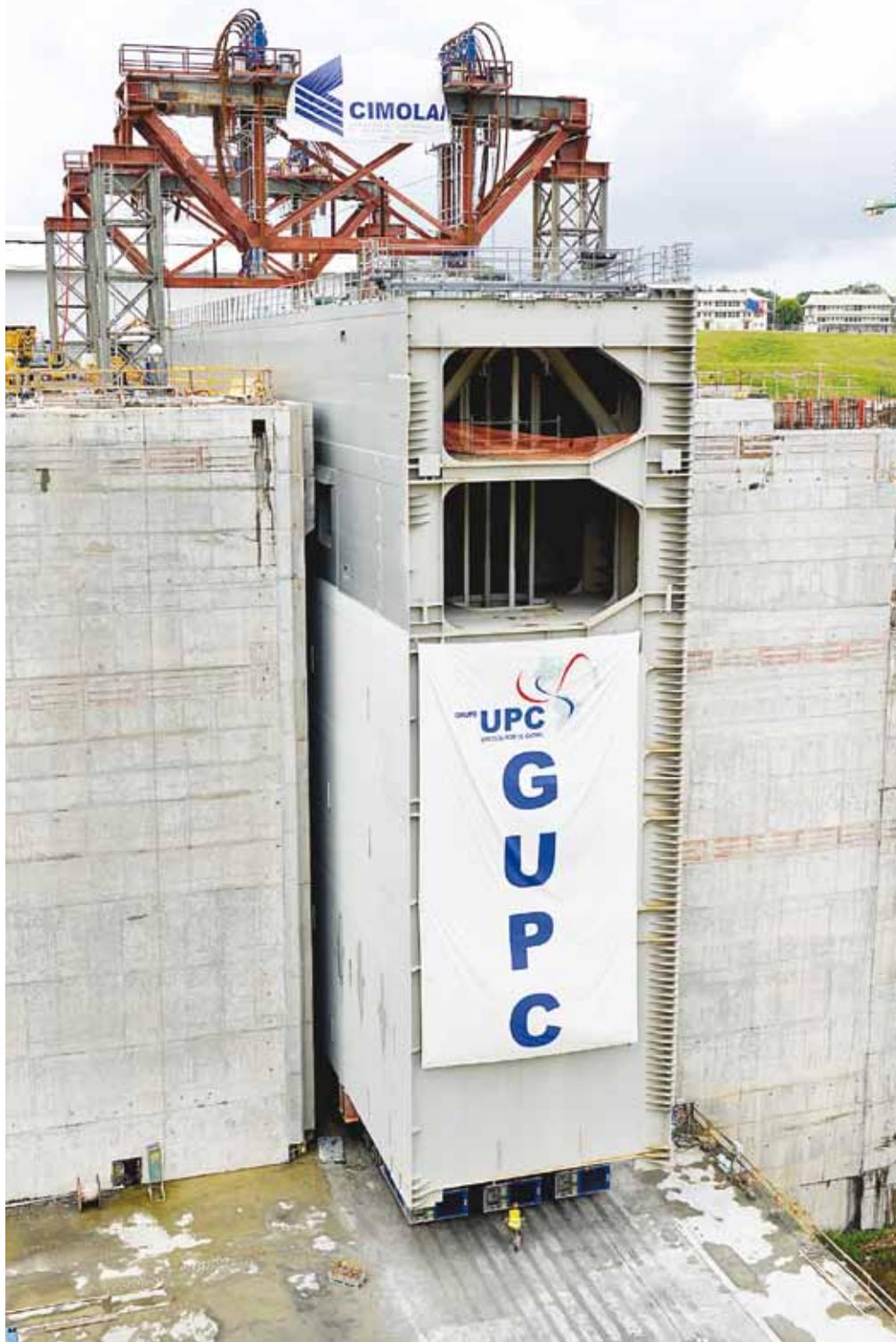


Se trata de una compuerta tipo B que estará ubicada en el nicho 2 del complejo en el sector Atlántico. La estructura mide 10 metros de ancho y 30 metros de altura; además pesa aproximadamente 3,285 toneladas.

La movilización de la compuerta hacia su nicho inició a primeras horas de la mañana de ese día. Para su traslado se utilizó remolques modulares autopropulsados, los cuales consisten en plataformas de múltiples vehículos con más de 400 ruedas cada una.

En total, el proyecto del Tercer Juego de Esclusas cuenta con 16 compuertas rodantes, ocho estarán ubicadas en el Pacífico y las otras ocho en el Atlántico.

El proyecto, en su conjunto, tiene un avance de 84%.





Programas de Desarrollo de la Vicepresidencia de RR.HH. Gradúan a 194 trabajadores

Por: Luis Enrique Vásquez

Los Programas de Desarrollo de la Vicepresidencia Ejecutiva de Recursos Humanos graduaron este año a 194 colaboradores y personal externos en cinco diferentes áreas, durante una ceremonia llevada a cabo en el Teatro del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena (CCAA).

En esta ocasión se impartió los programas de: Diplomado Fundacional-Nivel 4 en Compras y Suministros (CIPS/UNOPS); Diplomado Virtual: Creación y Gestión de Ambientes Virtuales de Aprendizaje; Desarrollo Técnico (PDT); Movilidad Ascendente (PMA); y de Seguridad para Supervisores.

El CIPS/UNOPS es gestionado a través de la Oficina de Servicios de Proyectos de las Naciones Unidas (UNOPS) e impartido por el Chartered Institute of Purchasing Supply (CIPS), reconocido en Gran Bretaña por el OfQual (Office of Qualifications and Examinations Regulator), y

tiene una duración de 745 horas. Se graduaron cinco colaboradores.

El curso proporciona a los profesionales las herramientas y técnicas necesarias para una mayor eficiencia y efectividad en el negocio; fortalece las habilidades y destrezas; actualiza los conocimientos; e incorpora conceptos de mejores prácticas para que se desempeñen con los más altos estándares a través de las operaciones de compras y de gerenciamiento en la cadena de suministros, asegurando así la sustentabilidad y expansión corporativa en dichas áreas.

Por su lado, el Programa de Diplomado Virtual: Creación y Gestión de Ambientes Virtuales de Aprendizaje, se imparte a través del Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación en Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (CIDITIC), de la Universidad Tecnológica de Panamá, con duración de 160 horas.



Los participantes adquieren los conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes necesarias para desempeñarse de forma eficaz en el uso, aplicación y diseño de los ambientes virtuales de aprendizaje, para la solución de necesidades de formación, especialización y educación continua. Se graduaron 14 trabajadores canaleros.

El Programa de Desarrollo Técnico busca atraer talento externo al Canal para desarrollarlos en oficios de difícil reclutamiento de modo que estén preparados para desempeñar funciones de acuerdo a los estándares de la organización, cuando así lo requiera.

Emitió 67 certificados, de los cuales, 65 corresponden a nivel de artesanos en los oficios de aparejador, armador de embarcaciones, electricista, electricista de planta de generación, hojalatero, instalador de tuberías de alta presión, mecánico de equipo industrial, mecánico de instrumentos de precisión, mecánico de sistemas de generación eléctrica, mecánico tornero naval, operador de grúas, Soldador y trabajador en estructuras de hierro. Además, de un oficial de dragas y un operador de planta potabilizadora. Este programa emitió 67 certificados.

Por su lado, el PMA desarrolla el talento interno en oficios de difícil reclutamiento, y da a los colaboradores permanentes la oportunidad de obtener una calificación en puestos de mayor responsabilidad. Se certificó a 58 trabajadores,

de los cuales 23 son a nivel de artesanos en los oficios de: aparejador, armador de embarcaciones, carpintero de dique seco, electricista de planta de generación, hojalatero, instalador de tuberías de alta presión, mecánico de equipo industrial, mecánico de equipo pesado, mecánico tornero naval, reparador de Equipo Eléctrico, y soldador. Los restantes 35 Certificados corresponden a las áreas de: operador de lanchas, operador de locomotoras, operador de planta potabilizadora, techero, técnico en bonificación de prácticos; y técnico en rotación de prácticos.

El Programa de Seguridad para Supervisores fortalece y actualiza los conocimientos sobre situaciones de riesgo en su lugar de trabajo y promover mejoras en los aspectos de seguridad personal y de las instalaciones. Se graduaron 50 colaboradores.

El vicepresidente ejecutivo de Recursos Humanos Francisco Loaiza y el subadministrador Manuel Benítez felicitaron a los nuevos graduados, y les exhortaron a mantener esa constante capacitación que la ha permitido al Canal contar con una fuerza laboral altamente calificada, que le permite prestar un servicio eficiente y seguro al comercio marítimo mundial, que al final se refleja en la captación de mayores ingresos para la vía acuática y para todos los panameños.

JUNTOS
ENCENDEMOS
EL ESPÍRITU
DE LAS FIESTAS.

mega
navidad



B/. **17.95**

8 PRESAS DE POLLO
3 PURÉS REG.
3 ENSALADAS REG.
4 SODAS REG.

1 PAQUETE DE
GALLETAS OREO
WHITE FUDGE
DE 131.2 GR.



CANAL DE PANAMÁ

Promoción válida del 28 de noviembre al 15 de enero de 2015. Mega Navidad incluye: 8 presas de pollo (combinación de presas: 2 muslos, 2 encuentro, 2 alas, 1 costilla, 1 pechuga), 3 purés reg., 3 ensaladas reg., 4 sodas reg. 1 paquete de galletas OREO WHITE FUDGE de 131.2 gr. No aplica con otras promociones ni descuentos. Precio Reg. B/. 27.00. OREO® y el diseño de su galleta son marcas registradas del grupo Mondelēz International usadas bajo licencia

Un pueblo victorioso

El 31 de diciembre, hace 15 años, los panameños acudieron en masa a la colina de Balboa para recibir la administración de su Canal.







CANAL

LIMITED EDITION

100 años de historia en una fragancia



CANAL DE PANAMÁ



La Riviera

De venta en: Panamá: La Riviera Albrook Mall - La Riviera Metromall - La Riviera Multiplaza

 facebook.com/larivierapanama

DUTY FREE: Panamá: La Riviera, Aeropuerto Intl. de Tocumen • Colombia: La Riviera, Aeropuerto Intl. El Dorado, Bogotá. México: La Riviera, Aeropuerto Intl. Benito Juárez, T2, México DF • Guatemala: La Riviera, Aeropuerto Intl. La Aurora • El Salvador: La Riviera, Aeropuerto Intl. de Comalapa, San Salvador. Nicaragua: La Riviera, Aeropuerto Intl. Augusto C. Sandino, Managua.

Instituciones de la CICH

INTEGRARÁN ESFUERZOS EN LA CUENCA DEL CANAL

ambiente



- **La CICH coordina las actividades de organismos gubernamentales y no gubernamentales con responsabilidades e intereses en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).**

- **Fue establecida en el año 2000 y mantiene su vigencia integrando esfuerzos, iniciativas y recursos para el adecuado manejo y la conservación de los recursos hídricos de la cuenca del Canal, promoviendo su desarrollo sostenible.**

Ministros de Estado, directores de instituciones, representantes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) encabezados por el Administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, y miembros de organizaciones no

gubernamentales reiteraron su compromiso de integrar esfuerzos para asegurar el logro de los objetivos establecidos en el Plan de Desarrollo Sostenible y Gestión Integrada de los Recursos Hídricos de la Cuenca, aprobado por el pleno de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), el cual se encuentra en ejecución desde el año 2008.

Dicho compromiso fue ratificado en la reunión ordinaria de la CICH, el once de diciembre, la primera durante la presente administración gubernamental. En el encuentro, se acordó designar responsables de cada institución con mando y jurisdicción para integrar las comisiones de trabajo y los comités técnicos del organismo, a fin de definir acciones, ejecutarlas y darles seguimiento.

La CICH está integrada por la ACP, que la preside, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT), Ministerio de Gobierno y Justicia (MINGOB), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y dos organizaciones no gubernamentales (Fundación Natura y Cáritas Arquidiocesana). Además, existe un Comité Técnico Permanente Ampliado, en el que participan otras instituciones con intereses en la cuenca.

En la reunión se presentó el marco legal que ampara la CICH, los proyectos ejecutados en 14 años gracias a la coordinación interinstitucional y se analizó la situación actual de la cuenca, los retos y desafíos.

El administrador del Canal señaló que el encuentro fortalece la institucionalidad y las relaciones entre los nuevos comisionados para una sucesión de esfuerzos y trabajo mancomunado en la “noble tarea” de una gestión sostenible de la cuenca, el ambiente y la calidad de vida de la gente”.

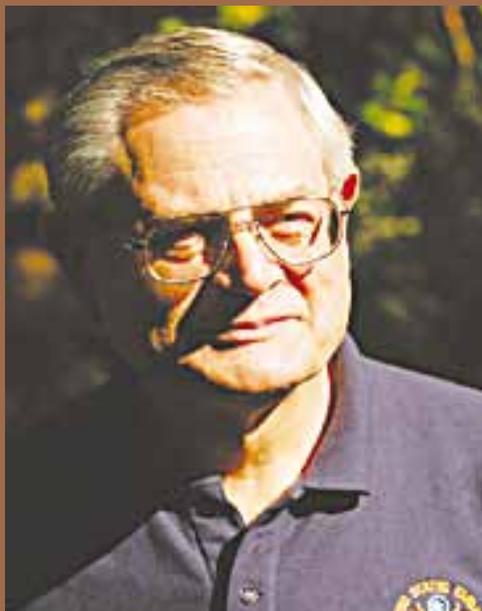
Añadió, que la adecuada administración del trinomio agua, gente y ambiente en la cuenca del Canal, generará progreso y beneficio no solo para los habitantes de esa importante región del país sino también para todos los panameños.

LOGROS

En 14 años de vigencia de la CICH, hemos logrado importantes transformaciones en la cuenca del Canal, tanto en el ambiente como en la calidad de vida de su gente, destacó el administrador Quijano.

La elaboración del primer Plan de Desarrollo Sostenible y Gestión Integrada de la calidad y cantidad del agua, el establecimiento de Comités Locales y Consejos Consultivos de Cuencas, el Programa de Incentivos Económicos Ambientales bajo un modelo de economía verde, el Programa de Catastro y Titulación de tierras, la coordinación cercana con las Juntas Administradoras de Agua, son solo algunos de los proyectos que cuentan historias de éxito bajo este enfoque de responsabilidad compartida para la conservación de los recursos hídricos de la cuenca del Canal.





Gene Bigler

El autor ha sido catedrático e investigador en varias universidades de EU.

El 15 de agosto marcó el 100^{mo}. Aniversario del primer cruce comercial en 1914 por el famoso corredor de 50 millas que une al Océano Atlántico con el Pacífico. Los Estados Unidos construyeron el Canal a un alto costo humano y económico para convertirse en un poder mundial. Sin embargo, desde que sus operaciones fueron traspasadas a Panamá, a fines de 1999, la mayoría de los estadounidenses ya no sabe cuánto el Canal todavía contribuye a nuestra competitividad global.

En verdad, el olvidar cómo hemos establecido nuestras conexiones o cómo operan pone en peligro todo lo logrado en el comercio mundial. En 1915 La Gran Exposición Panamá-Pacífico en San Francisco —la primera Feria Mundial en el Océano Pacífico— nos elevó al escenario mundial y transformó una ciudad que había sido devastada por un terremoto pocos años antes en el emporio internacional que es hasta hoy.

Panamá confirió un servicio similar a California durante la Fiebre del Oro, pero eso también se ha olvidado. Anterior a la maravilla humana y tecnológica del Canal de Panamá, la construcción del Ferrocarril de Panamá, 1851-55, fue uno de los

100 AÑOS BRILLANTES

mayores triunfos ferroviarios del mundo. La ruta panameña a los campos auríferos, no la continental, fue mucho más importante para que el mundo se conectase con California y —aún más importante— para remitir el oro a la Costa Este e integrar la Costa Oeste al resto del país. Para el inicio de la Guerra Civil, las acciones del Ferrocarril de Panamá eran las más valiosas en la Bolsa de Nueva York, alcanzando \$850 por unidad en 1868, convirtiendo el caballo de hierro en un caballo de oro.

Así como nos olvidamos del papel del ferrocarril panameño en nuestra Fiebre del Oro, olvidamos también el papel del Canal en el establecimiento de la industria de embarques marítimos y la integración de las fábricas y granjas californianas a la plataforma económica nacional. Su principal uso durante los primeros 40 años de operación del Canal fue el intercambio entre las dos costas estadounidenses. Mucho antes ya había gran intercambio con China y Japón, pero el Canal fomentó el crecimiento de grandes puertos desde Long Beach a Seattle. Todavía dominan las conexiones marítimas de los EU, pero primero permitieron que el petróleo californiano alimentara la base energética nacional y conectara la aviación, plantas automotrices y otras industrias del Oeste a los materiales y mercados del Este. Y una vez establecida la importancia de esta conexión fue que invertimos en los ferrocarriles y carreteras que nos permiten cantar de “esta tierra que fue hecha para ti y para mí”.

Ahora la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) —empresa estatal panameña que ahora opera el Canal— se ha embarcado en un inmenso proyecto que doblará la capacidad de la vía náutica, lo que continuará fomentando nuestra competitividad global. La ACP invierte unos 6 mil millones de dólares para permitir —con más eficiencia y mayor seguridad— el tráfico de las naves de mayor calado que navegan hoy en día. En el ínterin, los EU invierten entre 12 y 15 mil millones de dólares para modernizar sus puertos e infraestructuras para mantenerse competitivos ante estos cambios en la industria del transporte marítimo.

Aún más importante: el Canal de Panamá se ha convertido en tal éxito económico que hoy propulsa la más dinámica economía en Latinoamérica y los EU no necesitan ya invertir mucho en garantizar el uso del Canal.

Al contrario, al entregar el Canal a nuestros vecinos, hemos mejorado mucho nuestra imagen internacional y los panameños están transformando su país en un nuevo dinamismo para las Américas. Una empresa estadounidense, CH2M Hill, participa del proyecto de expansión del Canal, y la creciente colaboración entre los EU y Panamá demuestra cuanto más ganamos al trabajar con nuestros vecinos, en lugar de imponerles nuestra voluntad.

El potencial para los próximos 100 años puede que termine siendo más brillante que los pasados 100 de los que estamos tan orgullosos...aunque no sepamos mucho de cómo fue.



VOLUNTARIOS DEL CANAL EN LAS TABLAS



Por Ariyuri Him

El Canal de Panamá inició operaciones el 15 de agosto de 1914. Sin embargo, los sucesos de la Segunda Guerra Mundial le restaron protagonismo a esta apertura, que conectaba a los dos grandes océanos del mundo, cumpliendo así el sueño español y francés de contar con un paso interoceánico que uniera al mundo.

Con la entrada en vigencia de los Tratados Torrijos-Carter y la creación de una nueva agencia, la Comisión del Canal de Panamá, inician los estudios y evaluaciones sobre la condición de las plantas más importantes de la vía interoceánica, específicamente las tres esclusas. Así, la administración del Canal inicia planes de expansión y modernización dando lugar a uno de los proyectos de modernización en las esclusas: el cambio del sistema mecánico de engranajes de las compuertas por un moderno sistema hidráulico de pistones. Los equipos de compuertas que habían trabajado casi 90 años eran removidos de sus lugares y desmantelados.



Liderados por Alex Espino, un grupo de colaboradores voluntarios de las Esclusas de Miraflores trabajó por semanas para restaurar y ensamblar el sistema de engranajes, con el propósito de donarlos al Colegio Manuel María Tejada Roca, en la ciudad de Las Tablas. Una vez ensamblado, el plan para su traslado fue presentado y posteriormente aprobado por el jefe de Operaciones del Canal en aquel entonces, Jorge Quijano, hoy administrador. Todos los componentes son originales, a excepción de los tornillos que juntan las dos mitades del engranaje mayor. Los originales fueron cortados, pues no podían ser desenroscados por su estado de corrosión y daño.

Para el traslado de todo el equipo fueron necesarias dos mesas de carga, una cama baja y una grúa de 30 toneladas. “Llegamos con un grupo de soldadores, aparejadores, mecánicos, electricistas, pintores e ingenieros. Logramos nuestro cometido con todo en orden y de acuerdo a lo planificado”, comenta Espino.

“Esos hierros son parte importante de la historia del Canal. Esa puerta permitió que miles de buques transitaran por nuestro territorio”, añade. Este traslado se completó en junio de 2002.

También se trasladó una locomotora. La Locomotora 73 tiene una historia parecida, pero toda una estrategia diferente, mucho más difícil. “Los permisos, el apoyo del Canal de Panamá y la planificación al detalle se llevaron a cabo con toda precisión. El proyecto de locomotoras nuevas estaba en progreso y por tal motivo las viejas locomotoras salían de su faena y entraban como bienes en desuso”, nos dice Espino.



El detalle que hizo complicado este traslado es que la locomotora 73 pesa 55 toneladas. El Canal de Panamá no tiene una grúa de tierra con esa capacidad. Por tal motivo, se ideó un sistema de rieles y puente para cruzar con su propia tracción a la locomotora desde la cama baja hasta el bloque de riel y track que se colocó inicialmente sobre una fundación de concreto. “El MOP había notificado las medidas y capacidades de todos los puentes de la carretera Interamericana. Uno de esos tenía un pie más bajo y al llegar al puente del Río Santa María, la cama baja con la locomotora tocaban arriba del puente. Colocamos a buen recaudo esta carga y continuamos a Las Tablas con el resto de los equipos para analizar y buscar soluciones. El sábado un grupo trabajó en la instalación del bloque del track y otro se dedicó a intentar trasladar la locomotora por áreas del ingenio Santa Rosa, cruzando a Santiago, de allí a Divisa para luego dirigirse hacia Las Tablas”, explica.

Con el riel instalado la locomotora llegó a Las Tablas en la tarde del 9 de octubre de 2005.

La locomotora 73 fue restaurada, preparada y equipada para hacer un tránsito igual que en sus mejores días en el Canal. Llegó con todo sus sistemas operativos.

Hasta la fecha, el equipo de colaboradores liderado por Espino, ha realizado tres jornadas de mantenimiento a estas maquinarias. “Mi intención era llevar algo del Canal a mi escuela. Para que los estudiantes entiendan la preparación y planificación con que se trabaja en el Canal”, añade.



UN RELOJ DE 175 AÑOS QUE VUELVE A DAR LA HORA

Por Vianey Milagros Castellón

Nadie recuerda cómo ni cuándo llegó al Edificio de la Administración; solo se sabe que desde hace tiempo dejó de marcar la hora. Se trata de un reloj de pedestal de péndulo que servía como ornamento en el primer piso de la histórica edificación. El instrumento estropeado, estaba destinado a vivir en el anonimato, si no hubiese sido por un casual descubrimiento.

Poco después de que el ingeniero Jorge Luis Quijano asumiera el puesto de administrador, en septiembre de 2012, descubrió que el reloj ubicado

en la sala de espera, a unos metros de su oficina, no funcionaba. El administrador decidió que había que intentar que este reloj cuya apariencia denotaba antigüedad –aunque sin forma de precisar su edad– debía trabajar de nuevo.

Se contactó a relojeros en la ciudad de Panamá y en el interior del país con la esperanza de que pudieran diagnosticar la falla. “Hicimos varios intentos de encontrar a alguien que se atreviera, pero la respuesta era la misma: No tiene arreglo”, dice Ana Cano, secretaria de la vicepresidencia de Gestión Corporativa a quien se le encargó la reparación del artefacto.



Y aquí entra en escena otro hallazgo casual. El año pasado, Cano se acercó al relojero que trabaja en el supermercado donde ella hace sus compras, sin imaginar que, además de su modesto local, Ariel Mendoza tenía un taller privado en el cual reparaba relojes de marca y complejas maquinarias. El exestudiante de Derecho que abandonó la carrera para dedicarse a la relojería, aceptó el reto.

Fue así que con las primeras inspecciones, la pieza comenzó a narrar su historia. El reloj es de fabricación alemana y tiene por lo menos 175 años de antigüedad. “La forma en que está trabajada la maquinaria de un reloj alemán es una obra de arte, un tesoro guardado dentro de una caja”, afirma Mendoza.

Lastimosamente esta “obra de arte” había sido descuidada al punto de reemplazar la lámina de acero templado que permite la oscilación del péndulo con una hoja de afeitar masculina. El relojero explica que estas adaptaciones no soportaron el peso del péndulo, provocando que cayera sobre la máquina del reloj, rompiendo y doblando piezas.

En un caso regular, se ordenaría los repuestos al fabricante, pero aquí se trataba de un reloj más antiguo que el Canal de Panamá. Se intentó, sin éxito, contactar a relojeros en Suiza y, entonces, se acudió a Abilio Agrazal, tornero con más de 17 años de trayectoria en el Canal, para la creación de las piezas para reemplazar las inservibles.



Por las experimentadas manos del señor Agrazal han pasado componentes de locomotoras y herramientas para el cambio de los cilindros que mueven las compuertas de las esclusas. En esta ocasión, Agrazal tendría que comenzar de cero. Primero, tuvo que fabricar las herramientas conocidas como fresadoras, que cortan y delimitan el engranaje del reloj, y luego, crear esta sensible pieza con un diámetro de tan solo 49.7 mm y compuesta por 96 dientes, con una distancia de 1.626 mm entre cada uno de ellos.

Sin embargo, el aparato no terminaba de funcionar y se tuvo que recurrir a un reloj parecido –aunque no tan longevo– que también se encontraba en el edificio de la Administración para que prestara algunas de sus piezas originales. Fue un trabajo de ensayo y error hasta que todas las partes se complementaron con la precisión requerida.

Para traer el reloj a su antiguo esplendor también contribuyeron los ebanistas Francisco Pitty y Tomás Jaramillo, el carpintero Juan Santos y el pintor Rafael Crescini, quienes renovaron el mueble de madera que hospedaba esta pieza única, mientras que los hojaleteros Alberto Guerra y Orlando Moreno confeccionaron los brazos para el soporte de la máquina y el pesado péndulo del reloj.

Después de un año de trabajo, la prueba final se hizo el 25 de julio pasado. Por primera vez en décadas, el vetusto reloj volvió a dar la hora. La pieza restaurada permanecerá ahora en la residencia oficial del administrador, ubicada en Altos de Balboa, junto con otros objetos que forman parte de la historia del Canal.

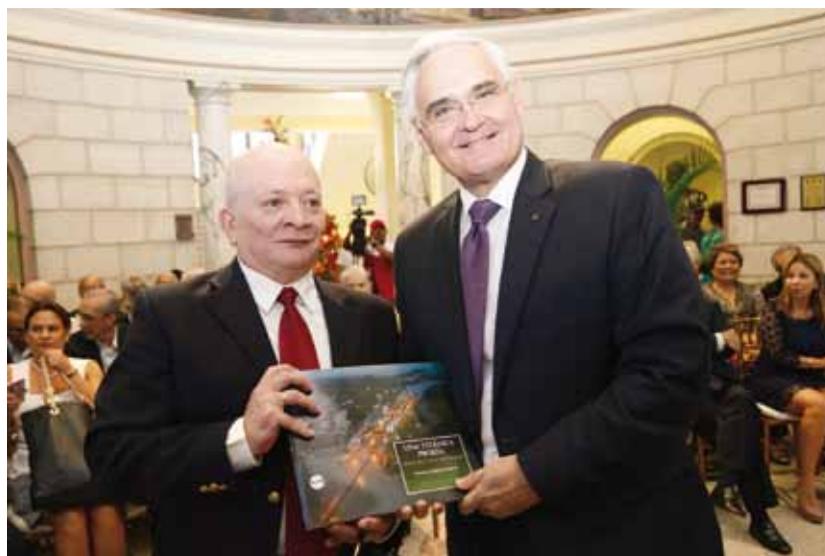




Un año productivo

La Junta Directiva del Canal de Panamá aprobó entregar aportes al Tesoro Nacional por B/. 1,030 millones para el año fiscal 2014, superando en B/.64 millones el presupuesto aprobado, producto del esfuerzo y la capacidad de los más de 10,000 panameños que operan y administran la vía interoceánica. “Este monto eleva a más de 9,600 millones de balboas los aportes directos entregados al Tesoro Nacional desde la transferencia de la vía acuática el 31 de diciembre de 1999”, indicó el presidente de la Junta Directiva y ministro para Asuntos del Canal, Roberto Roy. El aporte fue aprobado por la Junta Directiva del Canal al oficializar las cifras al cierre del año fiscal 2014, durante el cual el tonelaje por la vía acuática alcanzó 326.8 millones de toneladas CP/SUAB, un incremento de 1.9% en comparación a la vigencia del 2013.

Un aporte cultural



Con motivo de la celebración de los 15 años de la administración panameña del Canal, la Autoridad del Canal de Panamá editó la obra “Una titánica proeza- Hitos del Canal de Panamá”, un libro con una hermosa exposición fotográfica y textos del laureado poeta panameño Manuel Orestes Nieto. “Una titánica proeza” es un derroche de color, luz, armonía, elegancia y buen gusto. “Esta es una contribución cultural con la cual el Canal de Panamá se siente orgulloso y satisfecho”, manifestó el administrador Jorge L. Quijano.

Completan trabajos

En otro importante paso en el Programa Ampliación del Canal de Panamá, recientemente se completó la construcción de un muro de pantalla de lechada en la fundación de la presa Borinquen, ubicada al oeste de las esclusas de Pedro Miguel. También se culminó la construcción del muro de pantalla de lechada (grout) de 2.4 kilómetros de longitud y 15 metros de profundidad debajo del núcleo de la fundación de la presa Borinquen 1E. “Seguimos para adelante, estamos muy optimistas porque todo marcha muy bien”, dijo el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, respecto a este nuevo avance.



DESCUBRE EL CANAL DE PANAMÁ EN SU CENTENARIO

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



SALAS INTERACTIVAS



TERRAZAS



TEATRO 3D

Desde el Centro de Visitantes de Miraflores vives la experiencia que después de casi 100 años aún fascina al mundo: el Canal de Panamá.

Aquí, bajo un mismo techo, conoce el pasado, el presente y el futuro de esta maravilla de la ingeniería que más que conectar el Atlántico y el Pacífico, une al mundo.

Descubre en vivo el tránsito de los barcos y conoce en detalle sobre la operación del Canal de Panamá, su impacto en el comercio internacional y su estrecha relación con la naturaleza.

Horarios:

Lunes a domingo, incluyendo días feriados

Boletería: 9:00 a.m. - 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquerías y tienda de recuerdos: 9:00 a.m. - 4:30 p.m.

Restaurante: 12:00 p.m. - 11:30 p.m.



visitacanaldepanama.com



100 AÑOS UNIENDO AL MUNDO

Canal de Panamá (1914 - 2014)

EDICIÓN LIMITADA



LONGINES®

Conquest Classic, Edición Limitada, Conmemorando los 100 años del Canal de Panamá

la hora
relojería

PANAMÁ
MERCADO LOCAL
Mall Multiplaza Pacific (507) 302-4816
Albrook Mall (507) 303-0125

DUTY FREE
Aeropuerto Intl. de Tocumen, Ciudad de Panamá



CANAL DE PANAMÁ
100 años