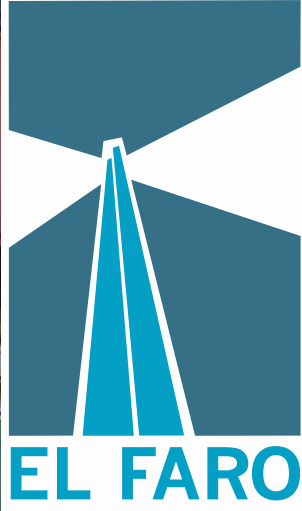




Revista informativa
del Canal de Panamá



LA FUERZA DEL TRABAJO EN EQUIPO

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



BancoPanamá

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.



EL FARO

Marzo 2015-No.82

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 **centenario** Un siglo potabilizando para la vida.

7-8-9 **travesía** Una visita histórica.

10-11-12 **marítimo** Estudio recomienda innovar para optimizar los beneficios de la ruta.

17-18 **ambiente** Investigación aporta a la ciencia y al conocimiento de los bosques.

19-20 **ampliación** Transformando el riesgo en decisiones.

21-22-23 **trayectoria** Tiro de línea; 60 años de tradición y compañerismo.

24-25 **trayectoria** Panamá presente en conferencia de Rila.

26 **reseña** Noticias del Canal.



Abdiel A. Gutiérrez

Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio

Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas

Editora

Fotógrafos:

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

Diseño y diagramación:

Giancarlo Bianco
 Antonio Salado



PORTADA

Clave del éxito en el Canal, el trabajo en equipo encuentra su máxima expresión en la competencia de Tiro de Línea que este año se realizó en las esclusas de Gatún. En la foto, colaboradores de Operaciones de Pedro Miguel.

elfaro@pancanal.com

EL ÉXITO DEL EQUIPO

Cuando un buque entra en las esclusas del Canal de Panamá, los pasacables son los encargados de asegurarlo a las locomotoras para garantizar un tránsito eficiente. Este ejercicio requiere de fuerza, habilidad y destreza, pero sobre todo es un trabajo en equipo.

En su afán por estimular esta práctica, el Canal de Panamá cuenta desde hace 60 años con la competencia del Tiro de Línea, un evento único en el mundo.

Esta tradición, que combina el compromiso y el talento del recurso humano canalero, refleja a la perfección otra de las claves del éxito del Canal de Panamá durante ya más de un siglo: el trabajo en equipo.

Hoy la vía interoceánica sirve al comercio mundial las 24 horas del día, los siete días de la semana, y le genera beneficios al país, gracias a la dedicación que aportan con orgullo cada uno de los 10,000 hombres y mujeres que forman parte del Canal de Panamá.

Además de la capacidad individual de cada canalero, el éxito del Canal de Panamá radica en la mística que existe alrededor del trabajo en equipo y que no encuentra mejor expresión que en la coordinación demostrada por los pasacables en sus faenas diarias y en el compañerismo con el que celebran cada año del Tiro de Línea.

UN SIGLO POTABILIZANDO PARA LA VIDA



Por Vicente Barletta

Ahora que el Canal de Panamá está completando el ciclo de hitos, instalaciones y estructuras que cumplen un siglo de historia, hay tres factores en común que explican la razón por la cual la vía interoceánica sigue vigente 100 años después: el mantenimiento, la innovación y, principalmente, su gente.

Los tres factores están presentes y reflejados a la perfección en la planta potabilizadora de Miraflores, que en el mes de marzo cumplió un siglo de operaciones. “Un equipo humano capacitado y comprometido, la constante mejora de los procesos, la innovación y un mantenimiento estricto”, expresó Marcos Odens, ingeniero supervisor en la planta de Miraflores, al resumir las claves detrás de 100 años de vida de estas instalaciones ubicadas en las riberas del Canal de Panamá.





Luz de Meneses

Odens forma parte de un grupo de 16 hombres y mujeres, apoyados por otro equipo de 46 personas de distintas divisiones del Canal, que desde la planta de Miraflores producen un promedio de 48 millones a 50 millones de galones diarios de agua potable, principalmente para el consumo de la población metropolitana de las ciudades de Panamá y Arraiján.

Ellos son los herederos y encargados de prolongar una tradición que empezó el 15 de marzo de 1915, apenas siete meses después de la apertura del Canal, cuando arrancó operaciones formalmente la potabilizadora de Miraflores.

El diseño y construcción de Miraflores fue ordenado en 1913 por el entonces ingeniero jefe del Canal, George Goethals, a fin de abastecer de agua de forma permanente al sector Pacífico de la vía acuática. Ya ese mismo año había iniciado operaciones la planta del Atlántico, ubicada en Monte Esperanza.

La planta de Miraflores y la de Monte Esperanza fueron las primeras de su clase en América Latina; su diseño es similar y potabilizan el agua mediante un proceso

de aeración, floculación, sedimentación y filtración.

Un siglo después la planta funciona dentro de las mismas estructuras, pero apoyada en los avances tecnológicos, la permanente innovación de los procesos y la capacitación de su personal. Miraflores funciona como recién estrenada.

Más de 200 mil panameños pueden sentirse parte de esta celebración centenaria, ya que la planta de Miraflores abastece diariamente al Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (Idaan) de unos 45 millones de galones agua para su distribución en comunidades como el Casco Antiguo, Calidonia, Bella Vista, El Chorrillo, Ancón, Albrook, Balboa, Clayton, Diablo, Paraíso, Gamboa, algunas áreas de Arraiján y las instalaciones del área canalera.

“La meta es continuar brindando agua de excelente calidad, y todos los que trabajamos en el Canal de Panamá estamos comprometidos con mantener esos estándares para beneficio del país”, subrayó Luz de Meneses, superintendente de la planta de Miraflores.



Institutores del 64-65 en la ampliación

UNA VISITA HISTÓRICA

Por Nubia Aparicio S.

Besos, abrazos, risas, vítores y comentarios jocosos, fueron las formas de manifestación durante el encuentro de 50 integrantes de la generación del 64-65 del Instituto Nacional, en el lobby del Edificio de la Administración del Canal de Panamá.

Luego de los vacilones y las carcajadas, igual que cuando eran graduandos del entonces glorioso Nido de Águilas, los “muchachos” abordaron un bus que los llevó hacia Cocolí, lugar en el que se construye el tercer juego de esclusas del sector Pacífico.

La emoción fue grande, toda vez que algunos de los visitantes viven fuera de su país natal. El encuentro ocurrió en el marco de la celebración de sus 50 años de graduados. Para ellos, no podía faltar una visita al Canal, principalmente a la ampliación.

“Esta gira era obligatoria”, dijo Janina Small, una de las integrantes del grupo, quien como abogada ejerció un

papel preponderante en el Órgano Judicial, durante más de 30 años. Ahora está felizmente jubilada, como ella misma expresa.

Cuando se dieron los hechos en enero de 1964, los otrora jóvenes estudiantes de la generación 64-65 cursaban el quinto año en el Instituto Nacional. “Nosotros también estábamos ahí, luchando y formando líos en favor de la soberanía de nuestro país, pero buscando líos en el buen sentido de palabra, con nuestros rostros destapados, no como ahora que muchos jóvenes protestan con la cara tapada con propósitos nocivos”, dijo Demóstenes Sánchez, coordinador del grupo.

A medida que nos acercábamos al lugar, las manifestaciones de asombro se multiplicaban entre nuestros distinguidos visitantes. “Esto merece un wao”, expresó Guillermo Ellerbrock, quien se graduó con el primer puesto de honor de su generación, y cinco años después recibía el mismo galardón cuando se recibió como ingeniero electromecánico en la entonces prestigiosa Facultad de Ingeniería de la Universidad de Panamá.



Desde muy joven, Guillermo, quien afirma que bajo ningún concepto dejará su nacionalidad panameña, salió del país a trabajar y estudiar en Estados Unidos. Trabajó durante varios años como ingeniero y docente universitario en el país norteamericano. Actualmente vive y trabaja en Puerto Rico. “Me encanta estudiar y aprender, y de igual manera disfruto cuando transmito mis conocimientos”, dice.

Al referirse a la ampliación del Canal, y luego de apreciar los trabajos en vivo y a todo color, Guillermo manifiesta que siente una “emoción muy grande, porque los panameños hemos sido capaces de administrar una empresa de índole mundial”.

Parado frente a las enormes compuertas (tienen una altura semejante al edificio de la Contraloría General de la República), Guillermo expresa que “lo que estoy viendo me parece increíble y lo mejor es que quienes están trabajando el proyecto son panameños”.

“Hemos demostrado ante el mundo que podemos hacer cosas grandes... somos iguales o mejores, mas nunca inferiores que las personas de los países ricos”, manifiesta el ingeniero.

Al referirse al atraso en el proyecto de ampliación, Guillermo expresa: “En italiano hay un dicho que reza: ‘El que va despacio llega lejos’, así es que la demora, mientras sea para tener un resultado exitoso, no es un error, sino al contrario”.

Recordó que alguna gente decía que cuando los estadounidenses se fueran, esto (el Canal) se iría al traste; y los panameños hemos demostrado capacidad, profesionalismo y nos hemos ido más allá, con una ampliación que va a traer mucho más beneficios para Panamá.

Para sorpresa nuestra, una de las institutoras visitantes y que forma parte de la generación 64-65 es la reconocida pintora Amalia Tapia, quien ha dedicado gran parte de su obra al Canal de Panamá.

Tras recalcar que los acontecimientos de aquel 9 de enero le marcaron su vida, la pintora asegura que cada vez que va a la ampliación (en ocasiones anteriores ha ido a plasmar en sus lienzos escenas de la obra), siente una sensación parecida a la que vivió el día de la reversión del Canal: una profunda emoción.



Guillermo Ellerbrock, ingeniero.

Señala que mucho antes de la ampliación, ya pintaba la naturaleza que rodea al Canal. Particularmente ha estado interesada en este tema, y al pintar ese paisaje canalero, afirma que le llaman la atención sus luces y sus sombras en el más amplio sentido de la palabra y “me conmueve”.

“Aquí se respira un aire especial, hay una luz muy particular dependiendo de la hora. Ahora con los trabajos de la ampliación, donde se manifiesta tanta ingeniería, para mí es apabullante, es impresionante, es grandioso, ha sido un reto tratar de plasmar una obra de tal dimensión, donde el paisaje va cambiando día a día, donde ese paisaje natural va modificándose”, señala con emoción la artista del pincel.

Agrega que hay una atmósfera a pesar de tanta maquinaria y cemento; “cierro los ojos y quisiera captar lo más posible para poderlo llevar a un lienzo de una manera clara. Veo un dibujo, veo un paisaje donde la composición es importante, veo los colores que matizo en mi mente,...la luz,... esa luz tropical... ¡‘leo’ la carga histórica y la carga emotiva que contiene!”.

Yo, al igual que mis compañeros, agradezco muchísimo la deferencia de permitirnos y tener el privilegio de estar aquí, coincidente con nuestros 50 años de graduados y a la vez coincidente con los trabajos de la ampliación, puntualiza Amalia.



Antonio Mola, ingeniero.



Janina Small, abogada.

Y luego afirma: “me siento privilegiada por haber estado entre las nuevas paredes de concreto, por estar entre las nuevas compuertas por donde van a pasar barcos enormes; es un legado tan valioso y un deber pasar estas emociones a las generaciones más jóvenes...me siento muy orgullosa de ser panameña”.

Mientras tanto, Antonio Mola, también ingeniero, expresó su complacencia por el profesionalismo de los trabajadores, cien por ciento panameños, que realizan el proyecto de ampliación del principal activo del país.

Mola indicó que la ampliación del Canal tendrá un impacto importante para Panamá y el mundo en lo que al comercio internacional se refiere y añadió que Panamá seguirá creciendo a un ritmo mayor que el promedio de los demás países de Latinoamérica...y eso es grandioso.

En tanto, Demóstenes Sánchez, al culminar la gira, dijo que se iba con una percepción muy contraria a la que tenía sobre el proyecto. “Una cosa es lo que se dice en algunos medios y otra es lo que estoy observando. Ojalá todo el mundo venga y vea cómo es esto...una verdadera tierra de gigantes, porque los panameños hemos demostrado que somos unos gigantes en el manejo del Canal”.

“Muchas veces la gente habla por hablar...esto parece irreal...estoy muy impresionado”, puntualizó Sánchez, un profesional de las relaciones públicas.



Demóstenes Sánchez, relacionista público.

ESTUDIO RECOMIENDA INNOVAR PARA OPTIMIZAR LOS BENEFICIOS DE LA RUTA

Colaboración Cámara Marítima de Panamá

La iniciativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) de desarrollar obras que le den valor agregado a la vía acuática, como es el caso de la construcción de un nuevo puerto en el lado del Pacífico de la vía acuática, “denota una política que no solo ampliaría su capacidad de aumentar su valor bruto de la producción, sino que vincularía más al Canal con el desenvolvimiento del país”.

A esa conclusión llega un estudio sobre el “Impacto económico del sector marítimo de Panamá”, preparado por la consultora Intracorp para la Cámara Marítima de Panamá (CMP). El estudio evaluó el aporte del Canal, los puertos, la venta de combustible marítimo, las agencias y líneas navieras, la pesca, el transporte ferroviario, el transporte marítimo interno, el oleoducto, la reparación de naves, el registro, los suplidores y las actividades de inspección y certificación de naves a la economía nacional.

A juicio de Intracorp, Panamá no solo debe aprovechar su tradicional ventaja basada en la posición geográfica, sino enfocarse “a profundizar y desarrollar más aún lo que ahora, en otro contexto histórico cualitativamente distinto, se denomina ventajas competitivas, es decir basadas en la inventiva humana...” Y subraya: “Eso quiere decir que, en el mediano y largo plazo, la nación debe incrementar su competitividad en el contexto de la economía mundial por vías que no serían las tradicionales, no solo en función de una ruta de tránsito, sino a la manera de un modelo de desarrollo inclusivo, capaz de integrar y beneficiar a toda la economía nacional y a todo su espacio geográfico”.

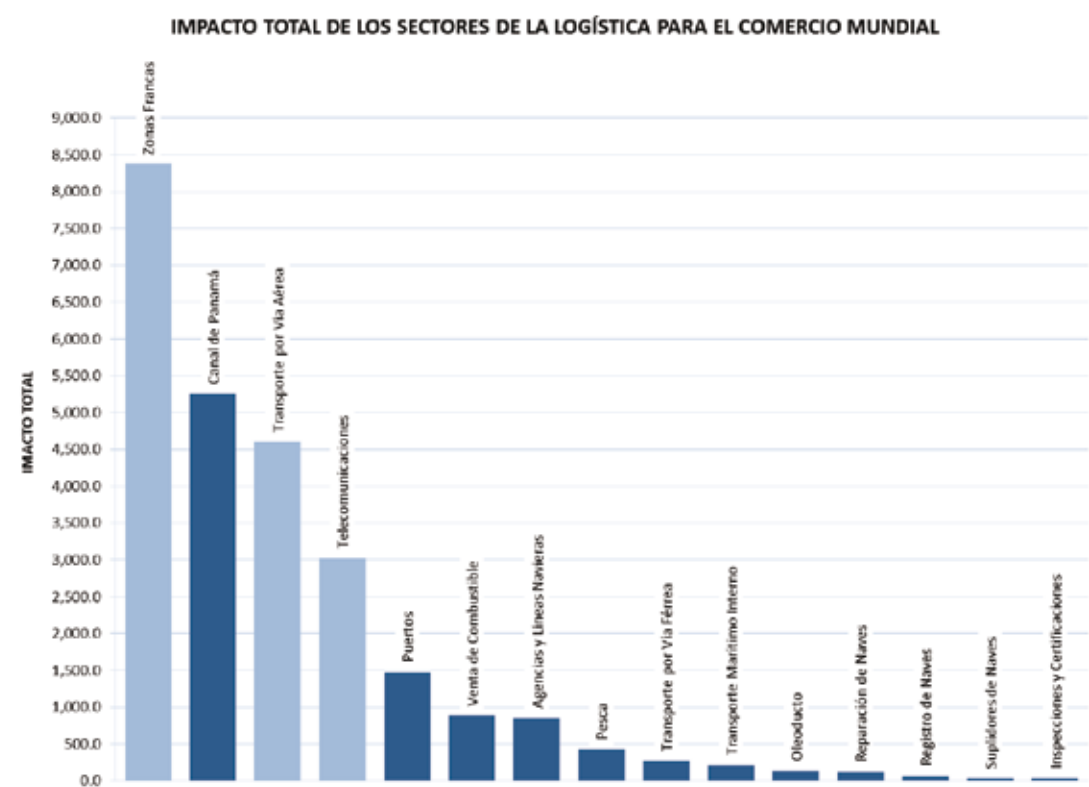


Para la consultora, el sector marítimo es parte consustancial de la logística desarrollada en Panamá para dar servicio al comercio mundial. En esa dirección, aparte de haber aprobado el desarrollo de un puerto en Corozal, la ACP ha identificado otros siete proyectos que darían valor agregado al Canal ampliado y fortalecerían la base de ingresos de esa agencia, incrementando sus aportes al Estado. Estos son una terminal para buques de carga rodante (Ro-Ro), reparación de buques, servicio de barcasas para contenedores, instalaciones para suministro de bunker, terminal para buques con gas natural licuado, y operaciones de Top-Off. Estas son las operaciones de cargar un buque parcialmente lleno, lo que permite optimizar las economías de escala.

El estudio examinó el impacto directo, indirecto e inducido del clúster marítimo y la actividad logística, los encadenamientos que distribuyen su efecto en el resto de la economía y su efecto multiplicador. Intracorp calculó en \$6,111.1 millones el impacto del clúster, en \$2,828.3 millones el impacto indirecto y en \$830.4 millones inducido por los salarios e ingresos mixtos. El efecto multiplicador es de 1.6, lo que significa que por cada dólar vendido circulan 60 centavos en la economía nacional.

Aparte de los aproximados \$1,000 anuales que aporta el Canal al fisco, el resto de las actividades del clúster aporta \$603.4 millones en impuestos, pagos de seguridad social y otras contribuciones. Asimismo, el sector marítimo genera un total de 112,870 empleos, lo que representa el 6.7% del empleo nacional.

El sector marítimo, subraya Intracorp, es parte consustancial de la logística desarrollada en Panamá para dar servicio al comercio mundial. En este componente juegan un papel especial las zonas francas (especialmente la Zona Libre de Colón y el Área Económica Especial del Pacífico, en Howard), el transporte aéreo y las telecomunicaciones.



La consultora concluye que la actividad logística (incluida la marítima) produce un impacto de \$25,780.2 millones, de los cuales \$16,467 millones corresponden al impacto directo, \$7,668.9 millones al indirecto y \$1,644.3 millones son inducidos por los encadenamientos que genera. “Por último, y quizá lo

más relevante, el 40.2% de todas las utilidades netas que se producen en el país son explicadas por la logística para el comercio mundial”, puntualiza.

Integración de esfuerzos

En su plan de gestión, el Gobierno reconoce la importancia del sector marítimo-logístico para el desarrollo del país. Otro tanto han hecho las organizaciones representativas del sector privado, como la Cámara Marítima y el Consejo Empresarial Logístico, que han venido realizando actividades para fortalecer al sector, superar las debilidades y propiciar las condiciones para aprovechar las oportunidades que abrirá el Canal ampliado.

Esa integración de esfuerzos se podrá apreciar durante la celebración de la conferencia y exposición mundial Panamá Maritime XII del 12 al 15 de abril de 2015, bajo los auspicios de la ACP y la Autoridad Marítima de Panamá, por el Gobierno, y la Cámara Marítima de Panamá (CMP) y la Asociación Panameña de Derecho Marítimo (Apademar), por el sector privado.



Panamá Maritime XII se realizará en el Megapolis Convention Center y será inaugurada por el secretario general de la Organización Marítima Internacional, Koji Sekimizu. El evento reunirá a líderes mundiales de la industria marítima y logística, para debatir temas tales como la competitividad de la flota mercante panameña, la estrategia de expansión portuaria de Panamá y del resto de la región, y el desarrollo de Panamá como Centro Logístico de las Américas.

El administrador de la ACP, Jorge Quijano, brindará un informe sobre el estado de la ampliación del Canal, en tanto que ejecutivos de las principales líneas navieras del mundo y expertos en logística expondrán sobre sus

expectativas de cara a la ampliación del Canal. Otro tanto harán ejecutivos de los principales puertos de América Latina y el Caribe. “Panamá Maritime XII ofrecerá experiencias y conocimientos enriquecedores para todos y servirá de plataforma al promisorio futuro logístico de Panamá”, subrayó su coordinador general, Orlando Allard.

Enorme potencial logístico

En opinión del experto internacional en asuntos marítimos Ricardo J. Sánchez, de CEPAL, la virtud de este estudio está en haberse realizado aplicando estrictas técnicas que permiten contar con la confianza de que el diagnóstico se ajusta a la realidad, dentro de los límites que tiene

cualquier técnica cuantitativa. Continúa diciendo Sánchez que el estudio revela hechos significativos y de gran relevancia hacia el futuro. Uno de ellos es la paradoja de que un país como Panamá, que claramente puede ser calificado como marítimo, haya logrado hasta el momento un multiplicador del sector en la economía interna menor al de otros países de la región. Ello debería llevar a una profunda reflexión, tremendamente positiva: el enorme potencial de desarrollo logístico que tiene por delante. Del estudio emerge un gran desafío para Panamá: desarrollar el sistema logístico nacional para potenciar el desarrollo económico y social, y fortalecer sus instituciones en un marco de seguridad jurídica y operativa.



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 CANAL HOY

Un primer plano de las nuevas esclusas en Gatún, con algunas de las compuertas ya instaladas. A la derecha, el Centro de Observación de la Ampliación que recibe a los visitantes que van a conocer el proyecto. Al fondo, un buque se acerca a la actual esclusa de Gatún.



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.



 @canaldepanama

 /canaldepanama

visitacanaldepanama.com





INVESTIGACIÓN APORTA A LA CIENCIA Y AL CONOCIMIENTO DE LOS BOSQUES TROPICALES

Por Orlando Acosta Patiño

Especialista en protección ambiental.

La producción de agua en la cuenca del Canal de Panamá es vital para el funcionamiento de la vía y para proveer de agua para el consumo a poco menos de la mitad de la población del país. En los próximos años, ante la variabilidad e intensidad de los fenómenos climáticos, la necesidad de información que relacione cobertura vegetal y escorrentía se hace vital para el manejo y administración del recurso hídrico, aspectos de responsabilidad privativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en la cuenca del Canal de Panamá.

El Canal de Panamá utiliza agua para el tránsito de buques desde hace 100 años, y se destaca también la labor y presencia del Smithsonian (STRI por sus siglas en inglés), que se dedica a tareas científicas en el mismo horizonte temporal y desde las riberas del Canal de Panamá. Tanto la ACP como el Smithsonian convergen en un espacio particular, y juntos, bajo un esquema estratégico de colaboración, ejecutan un novedoso proyecto de investigación a largo plazo en la subcuenca de Agua Salud, iniciativa que busca encontrar pistas para relacionar la cobertura vegetal y la producción de agua.

El proyecto. El proyecto de Agua Salud en la cuenca del Canal de Panamá se inició formalmente en el año 2008 como una forma de entender e interpretar la relación entre el uso de la tierra y los servicios ambientales. Es un proyecto a largo plazo que ha impulsado iniciativas globales en más de 34 lugares del planeta con bosques tropicales y templados. El monitoreo de los experimentos en el proyecto de Agua Salud brindará resultados e información sobre el impacto del cambio climático en el planeta y la capacidad de almacenamiento de carbono en los bosques tropicales de la Tierra. Pistas que ayudarán a entender los servicios ambientales que los bosques están ofreciendo a la civilización humana, en los albores del siglo XXI.

Todo está ocurriendo en la cuenca del Canal de Panamá, bajo áreas de administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la ACP. En este esfuerzo científico a largo plazo participan, además de la ACP, el STRI con presencia en la cuenca del Canal hace casi más de 100 años y la Autoridad Nacional del Ambiente (Anam).



El diseño experimental de la parcela se extiende sobre un área de más de 700 hectáreas en la cuenca del Canal de Panamá. Todo lo que sucede en la subcuenca de Agua Salud se documenta y se discute entre científicos alrededor del mundo, quienes tratan de interpretar el comportamiento y los valores sociales y económicos de la cobertura y uso del suelo, los bosques y los fenómenos hidrológicos, y todos los temas de producción y calidad de agua, puntos clave para la operación del Canal de Panamá y para el abastecimiento de más de la mitad de la población del país.

Las 700 hectáreas. El área del proyecto se encuentra dentro del Parque Nacional Soberanía y en tierras adyacentes a la provincia de Colón. Tiene porciones de tierra cubiertas de bosques jóvenes y maduros, áreas dominadas por potreros para pastura de ganado, parches de rastrojos en recuperación y de la hierba conocida como paja blanca o canalera. Todo lo que ocurre en el área del proyecto simula los diferentes usos del suelo y prácticas productivas en una finca o granja de producción en la cuenca. Es conocido que las prácticas comunes de los productores promueven el corte de bosques jóvenes que luego

son quemados para producir cultivos agrícolas y que posteriormente son transformados en potreros. El ganado es rotado entre parcelas que descansan alternadamente. Lo que ocurre en Agua Salud busca “comprender” los beneficios ambientales del uso del suelo y de las prácticas agrícolas reconocidas en los trópicos. A la fecha han sembrado más de 180 hectáreas con especies nativas y exóticas, completado estudios de línea base para caracterizar aspectos físicos y químicos de cuencas, estudios de precipitación neta y escorrentía. Se realizan inventarios de biomasa y carbono bajo el suelo. Se encuentra en proceso de diseño, un monitoreo de química del agua.

Los estudios científicos. Dentro del proyecto de Agua Salud se estudia la dinámica de crecimiento o sucesión del bosque tropical y se trata de medir cuánto carbono se fija en estos procesos naturales. Se observan diferentes especies forestales y nativas, y su dinámica de crecimiento. De forma paralela se observan fenómenos hidrológicos como precipitación, escurrimiento superficial y subterráneo del agua. Se tratan de establecer relaciones concluyentes sobre la producción de agua a partir de un mosaico de cobertura diversa

entre bosques naturales, plantaciones con especies nativas y foráneas. Se investiga el comportamiento de la paja canalera y qué pasa entre ella y los procesos de reforestación y regeneración natural. En Agua Salud se trata de medir cuánta agua llega al ecosistema, se retiene, se evapora, transpira, y cuánta de ella se escurre o infiltra en cada ecosistema, simulando lo que realmente ocurre en la cuenca del Canal de Panamá.

Agua Salud, la cuenca del Canal y el planeta. Los resultados de la observación y monitoreo de los servicios ambientales de cada ecosistema en la cuenca de Agua Salud procuran cuantificar cuánto carbono se fija en diferentes composiciones o mezcla de bosque o cobertura vegetal. Se trata de lograr a largo plazo información sobre el tema de la ecología de los bosques tropicales, el comportamiento de especies nativas y la evaluación económica de los servicios ambientales, este último aspecto como una estrategia económica para la protección de los bosques del planeta y mitigar los efectos del calentamiento global y procesos de fijación de carbono.



El manejo de riesgo empieza antes de la ejecución de la obra y se basa en la precisión de la preparación de las especificaciones técnicas.

TRANSFORMANDO EL RIESGO EN DECISIONES

Por: Ing. Ricaurte Salamín

Unidad de obras del proyecto del tercer juego de esclusas, Atlántico

Hace 130 años la construcción del Canal francés enfrentó grandes y variados riesgos que tomaron por sorpresa a sus administradores. El ejemplo y la lección más claros fue el clima del istmo. Cuando el conde Ferdinand de Lesseps visitó Panamá por primera vez, lo hizo en temporada seca y el río Chagres era un sencillo riachuelo. El desenlace, aunque fue influenciado por otros factores, tuvo mucho que ver con el desconocimiento del riesgo ambiental.

Hoy los administradores de proyectos de construcción cuentan con diversas técnicas y herramientas para identificar, medir y mitigar el riesgo en sus planes de ejecución. En la encuesta de KPMG “Global Construction Survey” 2013, la mayoría de los



Ricaurte Salamín Mock, ingeniero civil.

CEO de las firmas internacionales de construcción participantes identificaron la administración de riesgo como una de las bases del éxito o fracaso de sus proyectos.

Douglas Hubbard, creador del método de análisis Economía de la información aplicada, define riesgo como un estado de incertidumbre donde las posibilidades incluyen pérdida, catástrofe u otro resultado no deseado, reducido por medio de la medición cuantitativa. Para Franklin Samudio, del Equipo de Análisis de Riesgos y Cambios de Proyectos del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas, “es ser optimista de corazón y pesimista de razón. Por un lado empujar para que todo salga bien y por el otro tener en mente lo que puede salir mal para estar pendiente de no caer en ese rumbo”. La unidad de obras del tercer juego de esclusas realiza la gestión de riesgos del proyecto como parte de sus funciones regulares. Es un trabajo de equipo en el que participan diferentes unidades del programa de ampliación del Canal.



El manejo de riesgo es una de las previsiones que toma el administrador de un proyecto para alcanzar su objetivo: entregar la obra.

El contrato de obra

La aplicación de herramientas y técnicas apropiadas en la administración de los riesgos del proyecto le revierte a la administración, pues al tener una mejor certeza en cuanto al costo y duración final del proyecto, se logra el apego al alcance y calidad de la obra. Una de esas herramientas es el contrato de obra, ya que dependiendo del tipo de contrato y de los términos y condiciones se puede distribuir y controlar el riesgo. El tipo de contrato tiene dos dimensiones relacionadas con el manejo y distribución del riesgo: El método de entrega y el acuerdo de precios. Dependiendo de la complejidad de la obra, de lecciones aprendidas en proyectos similares y de la transferencia de conocimientos que haya que dejar al usuario final, se puede escoger entre modalidades de entrega como la de diseño-licitación-construcción, diseño-construcción, llave en mano, construction management, entre otros.

La decisión de optar por determinado acuerdo de precios, por ejemplo, llámese de precio firme y fijo, con o sin cláusulas de ajustes de precio o uno de costo reembolsable con tarifa fija se deriva primordialmente de que el dueño de la obra se exponga a un riesgo “razonable” y que el constructor tenga el incentivo de participar competitivamente.

En los términos y condiciones del contrato es donde, de manera homologada, las partes se comprometen a cumplir requisitos técnicos y de calidad de la obra, a proveer información esencial para la ejecución, a cumplir con los compromisos de pago, a tener un resarcimiento equitativo en caso de desviaciones a esos mismos términos y condiciones. Pero es también donde los procesos ineficaces de manejo del riesgo, usualmente ocasionados por el apuro y/o falta de entendimiento de los requisitos del dueño (por parte del administrador del proyecto de construcción o también por parte del contratista) hacen emerger las disputas entre las partes. La mayoría de estos conflictos tienen como causas principales: la falta de precisión en la preparación de las especificaciones técnicas y planos, el no incluir una contingencia adecuada y el no homologar los tiempos de entrega del proyecto, que deben ser sustentados por un estudio de factibilidad constructiva.

Riesgos y cambios

“El éxito de la administración de riesgos de proyectos depende de muchas variables, pero en esencia se trata de identificar problemas potenciales y prepararse para evitarlos y/o enfrentarlos de ser necesario”, explica Samudio, “más proactivo que reactivo”.



Para tomar decisiones acertadas el administrador de un proyecto debe contar con la cuantificación de las probabilidades.

La administración de los riesgos en el proyecto de construcción está íntimamente relacionada con la administración de cambios al mismo (change management). Aquí es donde se debe destacar el administrador del proyecto, llevando un control estricto de los mismos, llevando una documentación contemporánea fácil de reconstruir, convirtiéndose en el comunicador efectivo y oportuno, que debe ser en todos los canales de comunicación que sean necesarios (dueño-contratista-diseñador-suplidor) y obviamente en sus habilidades de negociación. Todo lo anterior nos hace inferir que la identificación de los riesgos de la construcción durante la fase de planeamiento de la contratación, tanto desde la óptica contractual como el tener la sensibilidad para determinar los inherentes a la ejecución de la obra, debe ser una tarea fundamental y oportuna.



TIRO DE LÍNEA; 60 AÑOS DE TRADICIÓN Y COMPAÑERISMO

En sus inicios, en 1955, y hasta 1998, esta competencia consistía en el lanzamiento de sogas ligeras, conocida en inglés como Heaving Lines, sin embargo, desde 1999, en la víspera de la transición del Canal a la administración panameña, se incluyó la carrera de botes, y en el año 2000 se agrega el jalón de sogas.

Por Luis E. Vásquez

Bajo un resplandeciente sol y una agradable brisa, se disputó en las esclusas de Gatún, provincia de Colón, la sexagésima competencia de tiro de línea entre los pasacables del Canal, con el mismo espíritu y ambiente familiar de otros años.

Los equipos representativos de las tres esclusas de la vía acuática demostraron la destreza que aplican los 365 días del año como asistentes de cubierta en los buques que transitan el Canal. Es un trabajo de equipo, fuerza y precisión.

Una tradición canalera

Para mantenerse en forma para sus tareas, estos trabajadores practican de forma periódica y, una vez al año, compiten en equipos y de forma individual para ver quiénes son los mejores. Las pruebas que desarrollan en la competencia de tiro de línea son las mismas que deben aprobar al momento que aplican para asistentes de cubierta o pasacables.

Los equipos en competencia representan a cada una de las esclusas del Canal, y mientras se lleva a cabo la competencia y la convivencia

familiar, otros pasacables continúan con sus labores normales para mantener el tránsito de los buques. Eso sí, animando desde la cubierta al equipo de su predilección.

El tránsito por el Canal es continuo, las 24 horas de cada uno de los 365 días del año a fin de garantizar un servicio seguro y eficiente a los clientes.

Los pasacables son los responsables de “tirar la línea” en el Canal, hombres y mujeres encargados de lanzar hacia o desde las embarcaciones las sogas que sirven para asistir su tránsito por la vía interoceánica.



Tiro de línea

Es la “prueba reina” entre las tres en disputa, y comprende las pruebas de lanzamiento de distancia; precisión y de altura, de la que participan dos representantes, más un alterno, por cada esclusa.

El lanzamiento de distancia consiste en arrojar la sogla con una bola de plomo en el extremo desde 100 pies; el tiro de precisión, donde se arroja la plomada desde una distancia de 50 pies, tratando de acertar al centro o blanco; y el lanzamiento de altura, que consiste en el tiro de la plomada a una barra horizontal ubicada a 80 pies de altitud. En cada modalidad el competidor tiene tres lanzamientos, en los que se les suman puntos. Si se produce un empate, estos competidores deben ir a una nueva ronda en las tres modalidades.

Bicampeonato y retiro

Este año Luis Salazar, de las esclusas de Gatún, revalidó el título que había ganado en 2014, tras una ronda de desempate. El segundo lugar fue para Juan Vital, de las esclusas de Pedro Miguel; y tercero, José Yángüez, también de Gatún.

En medio del entusiasmo por el bicampeonato, Salazar dijo a El Faro que esta sería tal vez su última competencia, porque se retirará de estas lides. “Es un nivel muy competitivo donde alguien tiene que ganar. Sin embargo, es probable que

esta marque mi retiro; quiero dejar el legado a otros compañeros, es casi seguro que no compita el otro año”, dijo Salazar, mientras su madre e hijo saboreaban las mieles de ese triunfo.

Carrera en botes

Participan tres botes con dos remadores, y uno alterno, en representación de cada esclusa. Los dos remadores se turnan los 2 mil pies de distancia (609.75 metros) en recorrido de mil que es la dimensión de cada cámara. Aquí se mide la habilidad de los “boteros” de la ACP, quienes reciben las líneas o sogas de los buques en tránsito.

En esta competencia de remos se aprovecha una “ventana”, o sea, un espacio entre el tránsito de uno y otro buque.



Luis Salazar celebra su primer lugar en la competencia de tiro de línea.



A la izquierda, un competidor en tiro de línea. Arriba, el equipo ganador de remo em bote.





El equipo ganador fue el representativo de las esclusas de Pedro Miguel, integrado por Hernaldo Ceballos, Miguel Ríos y Rigoberto Rodríguez, remador alterno. En segundo lugar arribaron los boteros de Gatún: Omar Breary, Samuel Anderson y Guillermo Martínez, alterno; mientras que el tercer lugar se lo adjudicó el trío de remadores de las esclusas de Miraflores: Carlos Mendoza, Isaí Gallardo y el alterno Lucas Méndez.

Jalón de sogas

Es la competencia de fuerza bruta, en la que los equipos se enfrentan “todos contra todos” para clasificar a la gran final. Son mil 200 libras combinadas por cada equipo, con una tolerancia de 10 libras. Por lo general, suman 6 a 7 personas, entre ellas una dama por equipo, con peso libre.



En esta ocasión compitieron ocho equipos en la primera ronda de todos contra todos. Luego, en la segunda vuelta entre los ganadores; y en la tercera vuelta se midieron en ronda de perdedores, por el tercer lugar, y los ganadores de cada grupo para definir al campeón y subcampeón.

El combinado de Mantenimiento de las esclusas de Gatún se alzó con el primer lugar; seguido de Mantenimiento de Pedro Miguel; y tercero, Operaciones de Gatún.

¿Competirán los vicepresidentes ejecutivos?

Al término de la competencia, un emocionado administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, anunció a El Faro que entre las evoluciones de esta competencia anual habría un nuevo atractivo para el próximo año: el jalón de sogas entre los vicepresidentes ejecutivos.

“A lo mejor el próximo año tendremos evento con los vicepresidentes en el jalón de sogas. Serán cinco y cinco, entre ellos uno que yo delegaré, porque seré el juez de la competencia”, afirmó el administrador.

El administrador Quijano dijo que esta competencia pone de manifiesto el trabajo en equipo y el compañerismo entre los canaleros.



Compañerismo y trabajo en equipo fueron la tónica de la celebración.



PANAMÁ PRESENTE EN CONFERENCIA DE RILA



Con el objetivo de promover el crecimiento de la industria logística en Panamá, un grupo de ejecutivos de esta industria participó en la V versión de la Conferencia de Supply Chain Management (Administración de la cadena de suministros), organizada por la Asociación de Líderes de la Industria de Minoristas de los Estados Unidos, RILA por sus siglas en inglés.

A esta organización pertenecen grandes cadenas minoristas de la región norteamericana como Target, The Home Depot, Lowes, Payless Shoes, ACE Hardware, Macy's por mencionar a algunas, así como los más grandes operadores logísticos como DHL y líneas navieras; incluso empresas como Amazon y Google estuvieron presentes en esta versión, ya que también son parte de la industria.

Todas estas empresas envían a sus más altos ejecutivos para que se actualicen de las últimas tendencias de la logística, dado el impacto en sus negocios. Para esta versión de la conferencia, la delegación de Panamá fue encabezada por el ingeniero Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá; Marianela Dengo, gerente de Relaciones Estratégicas de la Autoridad del Canal de Panamá; y Surse Pierpoint, gerente general de la Zona Libre de Colón.

Por los puertos panameños estuvieron Carlos Urriola, vicepresidente senior de Carrix (Puerto de Manzanillo); Juan Carlos Croston, vicepresidente de Mercadeo de Manzanillo International Terminal; y Egdar Pineda, jefe comercial de Panama Ports Company. En representación de los operadores logísticos estuvo Demóstenes Pérez, Gerente General de Logistics Services.

En el marco de los eventos fue presentada la conferencia ¿Qué está pasando en Panamá?, organizada por RILA con el apoyo de miembros de la delegación panameña. Los panelistas fueron Michael Cress, director senior de Transporte Global de Payless ShoeSource; y Brian Cronenwett, vicepresidente de Logística Internacional y Distribución Internacional de Ace Hardware Corporation, ambos ejecutivos de empresas que utilizan exitosamente la Zona Libre de Colón como plataforma logística para la región latinoamericana.

Los ejecutivos coincidieron en señalar que las empresas que representan, han logrado penetrar nuevos mercados y crecer su participación en la región, a través de beneficios logísticos, trámites sencillos, con muy bajo nivel de riesgo; además mencionaron que gracias a los atractivos migratorios y tributarios que ofrecen las leyes para el establecimiento de multinacionales, han podido establecer oficinas regionales en Panamá.

Uno de los hechos más relevantes que dieron a conocer Cress y Cronenwett, fue que las empresas que representan generan unos 250 empleos permanentes y unos 100 eventuales para la ciudad de Colón, a través de su operador logístico, cifra que fue confirmada por Surse Pierpoint, gerente general de la Zona Libre.

“Si solo dos empresas de esta categoría generan esta cantidad de empleos directos para la ciudad de Colón y sus áreas vecinas, imagínense si logramos atraer a 20 más”, comentó Pierpoint.

Otro factor importante es que estas dos empresas mueven más de 3 mil 500 contenedores al año, que entran a la Zona Libre y que posteriormente son reexportados a la región una vez que a su contenido se les realizan trabajos de valor agregado. Esto impacta positivamente a los puertos, líneas navieras, agentes navieros, consolidadores de carga, transportistas y demás actores en esta industria, dijo Juan Carlos Croston.

El cierre de la presentación de Panamá estuvo a cargo del ingeniero Jorge Luis Quijano, quien indicó que la ampliación del Canal es sólo un componente del conglomerado logístico de Panamá, pues la vía seguirá innovando y diversificando sus negocios para dar soporte al crecimiento de la industria logística de Panamá.



Durante el encuentro se recibieron muchas preguntas de la audiencia, lo que ratifica el interés de estos gigantes del comercio mundial por lo que está pasando en Panamá.

Panamá necesita elaborar una estrategia e iniciar su ejecución para el desarrollo de la industria con el fin de atraer a más empresas del más alto nivel para que se beneficien de los activos logísticos y demás ventajas que ofrece Panamá, ya que los beneficios directos e indirectos para la economía del país son tangibles, sobre todo en áreas como Colón, donde la necesidad actual de plazas estables de trabajo se está acrecentando, comentó Demóstenes Pérez.

Agregó Pérez que los operadores logísticos “estamos realizando inversiones muy importantes para adecuar nuestras operaciones a los requerimientos de las grandes multinacionales; sin embargo, indicó, el potencial de crecimiento es mucho más grande del que podemos ver hoy. A estas grandes empresas les preocupa que no contemos con más y mejor infraestructura como parques logísticos de clase mundial, o leyes que vayan conforme a los estándares del comercio mundial, así como empresas de transporte de carga con equipos modernos, eficientes y seguros de forma que podamos garantizar sus operaciones con los estándares que rigen la industria global”.



Canal de Panamá, por quinto año entre las empresas más éticas del mundo

El Instituto de Investigación Ethisphere, una organización comprometida con la promoción de las normas de buenas prácticas comerciales, reconoció al Canal de Panamá por quinto año consecutivo como una de las empresas más éticas del mundo en 2015.

Este premio reconoce a las organizaciones que fomentan e implementan de forma continua las mejores prácticas empresariales en materia de ética. “El Canal de Panamá se siente honrado por este reconocimiento, en especial ante la próxima conclusión de su ampliación, el proyecto más grande que ha emprendido el Canal desde su construcción hace 100 años”, indicó el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano.

“Como siempre lo ha hecho, el Canal de Panamá mantiene el compromiso de garantizar los más altos estándares de transparencia, valores éticos y responsabilidad ante los panameños, nuestros clientes, el medioambiente y nuestro activo más valioso: nuestra fuerza laboral”, subrayó Quijano.

May Jane Coulson, gerente de Coordinación Interinstitucional y Administrativa y encargada del Programa de Ética de la Autoridad del Canal, recibe el reconocimiento de Alex Brigham, Executive Chairman and Founder del Instituto Ethisphere.

El Canal de Panamá es una de las cinco empresas de América Latina distinguidas con este galardón.

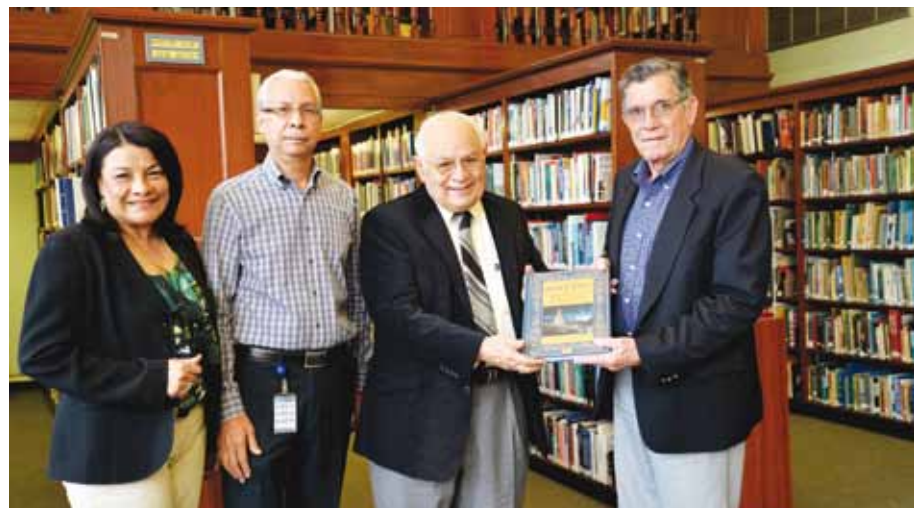


En el día de la mujer

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) participó en el foro que con motivo del Día Internacional de la Mujer fue organizado por la Policía Nacional y la Organización de los Estados Americanos en Panamá, con la colaboración de la Universidad de Panamá.

En el evento participaron más de 500 mujeres policía, facilitadoras judiciales, funcionarias de instituciones estatales, miembros de la sociedad civil y cuerpo diplomático. En representación de la ACP participó Cornelia McDonald, inspectora de mantenimiento en Miraflores.

El foro se centró en el tema “Mujer y seguridad ciudadana” y la conferencia magistral estuvo a cargo de la escritora nacional Rosa María Britton.



Donación del libro Jewel City

La biblioteca Roberto F. Chiari de la Autoridad del Canal de Panamá recibió en donación el libro San Francisco's Jewel City: The Panama-Pacific International Exposition of 1915, escrito por la historiadora arquitectónica Laura A. Ackley como resultado de una investigación de 25 años. Esta obra es un recuento a profundidad de la monumental feria con la que se celebró la recuperación de la ciudad de San Francisco del terremoto e incendio de 1906 y su proyección al mundo como un centro de progreso. En esta feria también se resaltó, con una maqueta en miniatura, la réplica exacta del Canal de Panamá recién inaugurado en 1914. La obra fue entregada por Alcides Rodríguez Nieto al ingeniero Jorge de la Guardia, gerente ejecutivo de administración del proyecto de ampliación. Les acompañan Nubia Aparicio, gerente de Comunicación, y Rolando Cochez, administrador de la biblioteca.



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.

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
Mail Multiplaza Pacific (507) 302-4816
Albrook Mall (507) 303-0125

DUTY FREE
Aeropuerto Intl. de Tocumen, Ciudad de Panamá


CANAL DE PANAMÁ
100 años