



Revista informativa
del Canal de Panamá



CANAL DE PANAMÁ,

EL ORGULLO DE UNA NACIÓN

**¡Vive una
EXPERIENCIA CANAL!**



Ven a los

Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:
www.visitcanaldepanama.com

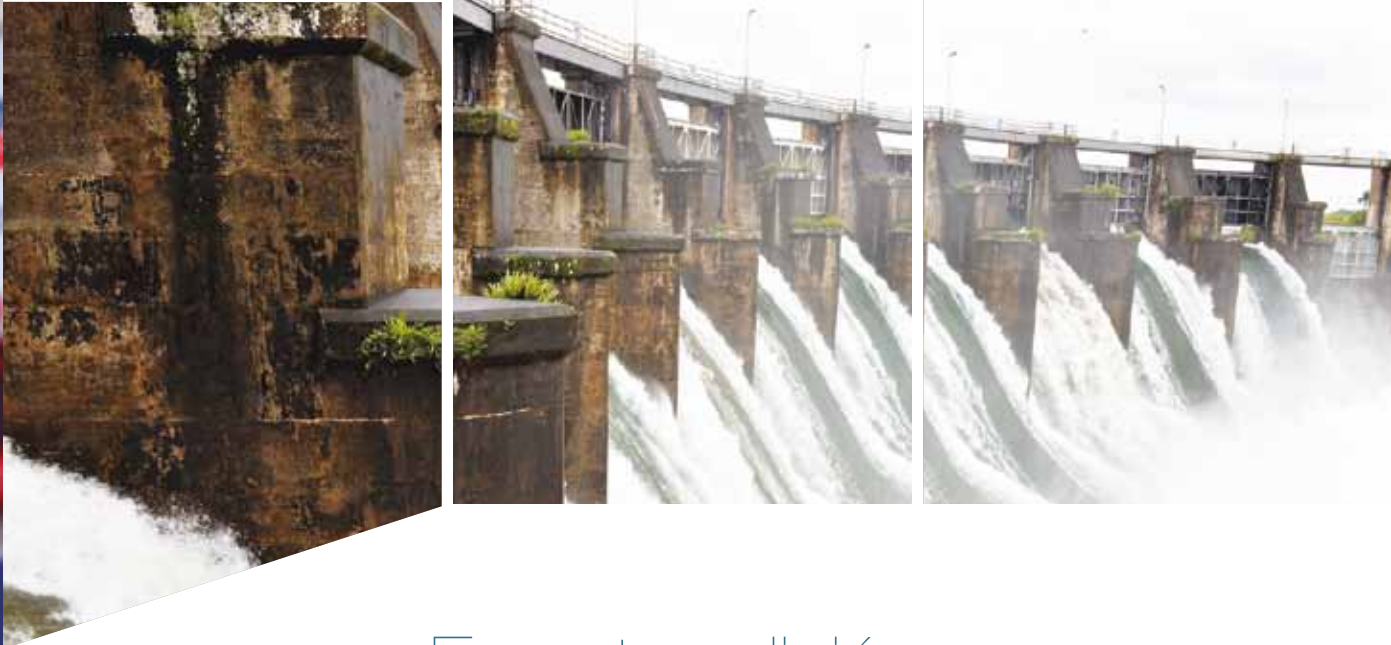
   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: visitcanaldepanama.com



CANAL DE PANAMÁ



JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy – Presidente
Marco A. Ameglio S.
Ricardo Manuel Arango
Elías A. Castillo G.
Lourdes Del Carmen Castillo Murillo
Nicolás Corcione
Henri M. Mizrachi K.
Óscar Ramírez
Francisco Sierra
José A. Sosa A.
Alberto Vallarino Clément

Jorge L. Quijano
Administrador

Manuel E. Benítez
Subadministrador

En esta edición:

5-6 **ambiente** En camino a la reducción de emisiones:
los aportes del Canal.

7-8-9 **abordaje** La oportunidad de crecer.

10-11-12 **desarrollo** Tercer puente: una gran estructura
y la expectativa “costeña”.

17-18 **compás** Los puertos competidores han hecho
su tarea, falta Panamá.

19-20-21 **travesía** Tres historias de amor al Canal y a la Patria.

22-23 **trayectoria** Perforación y voladura, manteniendo
el cauce navegable.

24 **actualidad** Un ejercicio necesario y minucioso.

25-26 **reseña** Noticias del Canal.



PORTADA

Carlos A. Silvera
y Jannis Gutiérrez
posan durante el
tránsito de un buque
neopanamax por la
esclusa de Cocolí.

Foto: Abdiel Julio



CANAL DE PANAMÁ

Abdiel A. Gutiérrez

Vicepresidente de Comunicación
Corporativa

Nubia Aparicio

Gerente de Comunicación

Jovanka Guardia

Editora

Fotógrafos:

Nicolás Psomas

Bernardino Freire

Abdiel Julio

Edward Ortiz

Wellington Luck

Diseño y diagramación:

Giancarlo Bianco

Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

EL CANAL Y EL ORGULLO DE SER PANAMEÑO

Se cumple otro Mes de la Patria, época en que los panameños resaltamos la identidad nacional y el apego por las tradiciones. Es una época de celebración que hace brotar profundos sentimientos de amor por lo nuestro.

El Canal destaca como el más valioso patrimonio nacional. Una imponente estructura de ingeniería que le ha ganado la batalla al convencionalismo y a la llegada presurosa de nuevas tecnologías. Gracias a ello, la inversión para modernizar esta obra, que abrió sus puertas hace 102 años, ya rinde sus frutos con la ruta ampliada.

Y en la carrera por mantener su competitividad, la participación del Canal en otros negocios se impone. La realidad del mundo marítimo y las necesidades de la industria demandan actuar con responsabilidad; y hacia allá camina la vía acuática. En esta edición se aborda los detalles de ese panorama, también desde el punto de vista gráfico.

Se presenta, además, los testimonios de los colonenses que esperan ansiosos la inauguración del tercer puente sobre el Canal, que agilizará el paso desde y hacia la Costa Abajo de la provincia de Colón. La construcción de esta superestructura registra poco más de un 50% de avance y cuando todo esté listo, marcará el récord mundial como el puente atirantado, de concreto, a cuatro carriles, con la luz más larga (530 metros).

Por último, se rinde tributo a tres canaleros que hacen grande a su país, desde sus distintas áreas de trabajo. Son profesionales comprometidos con el Canal y con el éxito de esta empresa.

EN CAMINO A LA REDUCCIÓN DE EMISIONES: LOS APORTES DEL CANAL

La Organización Marítima Internacional y sus regulaciones en materia de emisiones

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo internacional bajo el sistema de las Naciones Unidas competente sobre la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación. Con estas premisas se desarrolló el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación en el Mar (Marpol 73/78), el cual consta de seis anexos, de los que el adjunto VI detalla las reglas para prevenir la contaminación atmosférica.

En el año 2013, entraron en vigor las normas de eficiencia energética obligatorias para los buques de nueva construcción, y las medidas operacionales de carácter obligatorio para reducir las emisiones de los buques existentes. Con estas nuevas regulaciones, la OMI busca que, para el año 2025, todos los buques nuevos sean un 30% más eficientes energéticamente que los construidos antes.

El MEPC y su relevancia en la reducción de emisiones

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) es el especializado de la OMI encargado de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, medidas de eficiencia energética del transporte marítimo internacional, enmiendas al Convenio Marpol 73/78, así como cualquiera medida adicional para la prevención de la contaminación proveniente de embarcaciones.

A la fecha, suman 70 reuniones de este comité (MEPC), que adoptó diferentes medidas que han generado un aporte internacional en cuanto a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (*GHG*, por sus siglas en inglés) por parte de las embarcaciones, así como emisiones de partículas contaminantes.



Con este panorama como referencia, los esfuerzos históricos del Canal de Panamá fueron reflejados en el MEPC durante su 70mo período de sesiones que se llevó a cabo en Londres, Inglaterra, del 24 al 28 de octubre, en la Organización Marítima Internacional, mediante el documento MEPC 70/7/1 denominado: “El aporte del Canal de Panamá en la Reducción de Emisiones por parte del Transporte Marítimo Internacional”.

Este documento resaltó cómo la estrategia de la Ruta Verde del Canal de Panamá contribuye con los esfuerzos en la implementación de medidas técnicas y operativas de sus clientes, además de nuevos programas de conservación basados en el desarrollo sostenible.

Asimismo, cómo la ampliación del Canal incrementa la capacidad para el transporte de carga que pasa por esta vía, definiendo así nuevos patrones en el comercio y la industria marítima, al tiempo que reduce las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) al incurrir en menos movimientos de carga, acortando distancias, disminuyendo costos y cambiando patrones del comercio mundial.

La sesión de otoño

Durante el MEPC 70 fueron destacados dos avances importantes: la adopción de la resolución que estipula que al 1 de enero de 2020 el contenido de azufre de todo *fueloil* utilizado a bordo de los buques no excederá el límite del 0,50 % m/m y la elaboración de la hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedente de los buques.

Durante esta sesión la Autoridad del Canal de Panamá presentó el “*Green Connection Award*” a la OMI por su firme compromiso en la reducción de emisiones, así como la protección y conservación del medio ambiente.

En ese sentido, y en el marco del programa “*Green Connection*”, la Autoridad del Canal de Panamá inició la implementación del “*Environmental Premium Ranking*” que utiliza como referencia el *Environmental Ship Index* (ESI), la eficiencia y diseño de los buques, las medidas de eficiencia en combustibles y las embarcaciones que estén propulsadas por Gas Natural Licuado (GNL).



De izquierda a derecha, Moisés De Gracia, Misión Permanente de Panamá ante la OMI; Alexis Rodríguez, especialista ambiental de la ACP y Kitack Lim, secretario general de la OMI.

Aquellos buques que califiquen como Nivel 1 recibirán 10 puntos porcentuales adicionales por cada tránsito por el Canal en su clasificación de cliente, y aquellas embarcaciones que alcancen un “Nivel 2” en al menos un indicador, recibirán 20 puntos porcentuales por tránsito para mejorar su clasificación.

Todas estas acciones emprendidas por el Canal de Panamá atraen beneficios y prosperidad al país e inciden directamente en los esfuerzos mundiales para combatir el cambio climático, aportando así en la reducción de emisiones por parte del transporte marítimo internacional.



El Glovis Symphony durante su tránsito por el Canal ampliado.



LA OPORTUNIDAD DE CRECER

Mientras la mayoría de las miradas se enfocaba en lo que ocurría con el Canal ampliado, había otras atenciones concentradas en lo que sucedería el 27 de junio de 2016.

Y es que para aprovechar plenamente las ventajas que ofrecería la nueva capacidad de la vía interoceánica con un tercer carril de tráfico para los buques, resultaba imperativo tener una estrategia que permitiera explotar los nuevos potenciales de la ruta por Panamá.

Con ese propósito se desarrolló la planificación del horizonte estratégico del Canal de Panamá con tres aspectos claramente definidos a partir del año 2000:

1. Horizonte 1 – 2000 al 2007 – Maximizar los retornos del negocio principal.

2. Horizonte 2 – 2007 al 2015 – Expandir el negocio principal.

3. Horizonte 3 – 2015 al 2021 – Impulsar el crecimiento y las oportunidades del negocio.

Horizontes estratégicos

Dentro del primer horizonte, la estrategia condujo a la segmentación del mercado de servicio que presta el Canal de Panamá, así como la implementación de nuevas tarifas de peaje. Sus resultados han sido positivos y se reflejaron en un sostenido incremento de los ingresos de la vía, en consecuencia, de los aportes económicos directos que ha entregado al país desde su transferencia en el año 2000.

Como parte del segundo horizonte, la acción principal consistió en la ampliación del Canal mediante la construcción del tercer juego de esclusas, además de adecuar la organización de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para gestionar este nuevo recurso. Para el tercer horizonte, el Canal de Panamá se enfocó en administrar de forma eficiente el tercer juego de esclusas y mirar las oportunidades que la ampliación abre a través de la diversificación de la cartera de negocios de la empresa.

Se puede decir que el pasado 26 de junio fueron completados los dos primeros horizontes, y las miradas comenzaron a enfocarse en el tercero, aunque varios pasos fueron dados previamente, entre estos, el proceso para desarrollar un puerto de contenedores en Corozal oeste, en la ribera este de la entrada Pacífica del Canal.

Las ventajas

Con la entrada en operación del Canal ampliado, la ruta por Panamá ganó una nueva ventaja comparativa sacándole mayor provecho a su posición geográfica, sin embargo, sigue siendo necesario desarrollar ventajas competitivas que le permitan al país brindar un servicio diferenciado frente a otros de la región.

“Panamá ha hecho un buen trabajo creando centros marítimos y aéreos, pero nos ha costado llegar a transformarnos en un centro logístico de valor agregado”, indicó Oscar Bazán, vicepresidente ejecutivo de Planificación y Desarrollo Comercial del Canal de Panamá.

Como con la ampliación, que se hacía necesaria para mantener el Canal competitivo frente a otras opciones de rutas marítimas, a Panamá le conviene diversificar su oferta de servicios logísticos porque otros países cercanos ya están haciendo inversiones para sacarle provecho a la inversión que los panameños hicieron al expandir la capacidad de su vía acuática.



Diversificación del negocio

Las oportunidades se aprovechan estando preparados, por eso el Canal de Panamá trazó varios objetivos como parte de la diversificación de su negocio:

- **Buscar la mayor productividad y rentabilidad de sus activos.**
- **Promover el desarrollo de actividades comerciales complementarias al funcionamiento del Canal, con la participación del sector privado.**
- **Fortalecer el clúster marítimo y logístico de Panamá a través de actividades comerciales que añadan valor a la ruta por el Canal de Panamá.**
- **Contribuir con mayores aportes económicos al Estado.**

Los cuatro objetivos están basados en el mandato que tiene el Canal de Panamá de administrar la vía y sus actividades conexas de manera rentable para generar crecientes beneficios a sus accionistas: los panameños.

En la precisión de la estrategia se identificaron actividades que pudieran desarrollarse dentro de las áreas bajo jurisdicción de la ACP, impactando el potencial logístico de la zona interoceánica. Todo, siempre pensado de manera sostenible, para que cada proyecto sea compatible con el ambiente, debido a la presencia de parques nacionales y de la Cuenca Hidrográfica del Canal que acapara la zona.

Las áreas que el Canal de Panamá identificó con oportunidades potenciales son nueve:

1. **La terminal de contenedores en Corozal Oeste.**
2. **Una terminal tipo RoRo (*roll on-roll off*), es decir, para trasbordo de cargamento rodado como vehículos.**
3. **Parques logísticos.**
4. **Terminal de gas natural licuado (GNL).**
5. **Bunkering o suministro de combustible a los buques.**
6. **Generación de energía.**
7. **Operaciones de *top-off* o trasiego.**
8. **Reparación de buques.**
9. **Poliductos.**

Las cuatro primeras son las prioridades inmediatas como lo demuestra el avance del proceso para concesionar, mediante una licitación internacional, el diseño, construcción, desarrollo y operación del Puerto de Corozal. Cuatro operadores con experiencia global están precalificados y tienen hasta el 3 de febrero de 2017 para enviar sus propuestas económicas con los requisitos exigidos en el pliego para competir por la concesión a 20 años por la operación del puerto.

Con esta estrategia de diversificación el Canal de Panamá busca mantener su competitividad y aumentar sus aportes al país.



TERCER PUENTE:

Los moradores de la Costa Abajo, en el sector Atlántico, anhelan que la superestructura de concreto esté lista pronto. Ingenio y diseño atractivo se han combinado para cumplir el compromiso de la Autoridad del Canal de Panamá como consecuencia de la recién inaugurada ampliación.

Por Jovanka Guardia

Una simple búsqueda de “provincia de Colón”, en internet, termina por definir a la “porción norte del Canal de Panamá”, con una extensión territorial de casi 5,000 kilómetros cuadrados y unos 233 mil habitantes, según el más reciente censo de población de la Contraloría General de la República de 2010.

Lo que seguramente no alcanza a detallar la internet es el espíritu progresista de su gente, su contagiosa alegría y ese “no sé qué” tan especial del que hablan los lugareños. Mucho se debe quizás, a que ellos mismos cuentan entusiasmados sus sueños cuando la ocasión se los

permite. Lo hacen con tono cadencioso y un perfecto acompañamiento gestual, como Reynaldo Hernández y Teófilo Mendoza, ambos reforzadores de Puente Atlántico, S.A. (PASA), encargada de la construcción del tercer puente sobre el Canal.

Una mañana de finales de octubre, con el sol de mediodía posado sobre el puente, Hernández expresó la emoción de observar el progreso de una superestructura que lleva su sello personal y el de otros tantos panameños. El registro ronda los mil obreros contratados y un 76% oriundo de Colón.



UNA GRAN ESTRUCTURA Y LA EXPECTATIVA “COSTEÑA”

Desde niño, Hernández ha ido y venido de la comunidad de Río Indio (Costa Abajo) a la ciudad de Colón y más allá. Ha dependido del tránsito de los barcos, los transbordadores o ferris, que son dos, y del paso por las esclusas de Gatún como alternativas para llegar a su destino. “No ha sido fácil... lo hemos sufrido mucho, porque siempre queremos regresar rápido a casa y no se puede”, cuenta.

Hernández, que empezó en PASA hace dos años, sabe que esa realidad cambiará pronto, porque queda pendiente menos del 50% de la construcción, y la fecha de entrega se ha estimado para 2018. “Estoy feliz, orgulloso; y le cuento a mis hijos que cuando el puente esté listo se van acordar que su papá trabajó aquí”, dice.

Lo mismo agrega Teófilo, que vive en el centro de la ciudad de Colón, pero deja claro que el puente “trajo empleo y crecimiento a nuestra provincia”. Es joven, 28 años y su memoria todavía no lo traiciona, sobre todo, en los detalles de su ingreso a PASA: “Fue hace exactamente 26 meses”.

Nuevos días

El tercer puente sobre el Canal agilizará el trayecto desde y hacia la Costa Abajo de Colón; promete mejores días para los costeños y añadirá un componente de crecimiento turístico que ya empieza a observarse. De esa forma lo resume Jenith Campos, gobernadora de la provincia.

Se ha mantenido pendiente del tema “desde siempre”, menciona efusiva. Es herrera de nacimiento, pero colonense por derecho, después de más de 30 años de residir en la región. En este tiempo ha recorrido infinidad de veces la Costa Abajo y sabe cuánto “sueñan” los moradores con el puente que es “nuestra salvación”.

Lo que hace especial a la estructura tan esperada, además de su mano de obra local, es que se convertirá en el “puente atirantado de mayor envergadura en la región, con una superestructura de concreto”, explica Reynaldo Mejía, inspector del puente por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).



Las obras registran más del 50% de avance.

Mejía está muy compenetrado con el Canal, con Colón y con su gente. Trabaja en este sector desde los proyectos de dragado de la ampliación, por lo que coincide con los trabajadores y las autoridades en que el tercer puente representa “un legado importante para las futuras generaciones de esta provincia y de todo el país”.



Reynaldo Mejía.



Reynaldo Hernández.

Detalles técnicos

Fecha de adjudicación: 26 de octubre de 2012

Orden de proceder: 8 de enero de 2013

Fecha estimada de culminación del proyecto: mediados de 2018

El tercer puente sobre el Canal de Panamá está ubicado en la provincia de Colón, a unos tres kilómetros al norte de los complejos de esclusas de Gatún y Agua Clara. Una vez terminado, se convertirá en un ícono de entrada a la vía interoceánica por el sector Atlántico, al ser la primera superestructura visible que antecede a la bifurcación de los dos complejos de esclusas del sector.

Por otro lado, la estructura tendrá el récord mundial de ser el puente atirantado de concreto, a cuatro carriles, con la luz más larga (530 metros). Su construcción impulsará el desarrollo de la costa oeste de la provincia de Colón, con la adición de otro enlace para el transporte de carga por carretera a su plataforma multimodal.

El puente cuenta con un tramo atirantado de 1,050 metros, antecedida por viaductos de acceso, que en total, abarcan más de 4.5 kilómetros de estructuras cimentadas en 41 puntos diferentes; que incluyen cuatro estribos y 37 pilas. Las torres principales del tramo atirantado alcanzarán 212.50 metros de altura sobre el nivel del mar.

Los trabajos se llevan a cabo con mezclas de concreto de alta resistencia e impermeables que garantizan una vida útil de al menos 100 años.



Vista aérea, lado este.



Vista aérea, lado oeste.

¿QUÉ DICE LA LEY?

La Ley 28 del 17 de julio de 2006, que aprueba la propuesta de construcción del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá, dispone que la ACP debía desarrollar los estudios necesarios para identificar la opción más conveniente, a fin de establecer un cruce vehicular, ya fuera un puente o un túnel, en el extremo Atlántico del Canal de Panamá. La construcción debía iniciarse, a más tardar, inmediatamente después de concluida la ampliación, y el costo de la obra debe ser cubierto por la ACP. La construcción del puente inició antes del 26 de junio de 2016, fecha de inauguración del Canal ampliado.

¡ Descarga ya !

la App Canal de Panamá disponible en iOS y Android

Conoce lo último de la vía interoceánica y el Canal Ampliado.

Recorre el circuito turístico del Canal de Panamá con información de los Centros de Visitantes de Agua Clara y Miraflores.

Descubre el nivel de los lagos Alhajuela y Gatún diariamente, la tabla de mareas, cámaras web y el popular radar meteorológico.

*Esta historia es tuya y la hemos
construido juntos.*



Descarga la app **Canal de Panamá**



Descarga la nueva app **Canal de Panamá 2.0**



#CanalAmpliado
canalampliado.com



PUERTO COROZAL



El puerto estará ubicado en Corozal oeste, frente a las nuevas esclusas de Cocolí, en la única franja de tierra que ofrece 2,081 metros lineales de ribera y un canal de navegación por el cual pasan alrededor de 14,000 buques anualmente.

Es uno de los pilares de la propuesta de nuevos negocios del Canal, porque apoya directamente su actividad principal: el tránsito de buques.

La ampliación del Canal atrajo al negocio buques de mayor dimensión, que requieren más muelle y patio.

En ese sentido, ya los puertos competidores están captando el negocio y aprovechando la inversión de la ampliación. Un puerto adicional atraerá: más tránsitos, aumento de la competencia portuaria, más clientes y divisas para Panamá.

Durante su construcción, el puerto generará 2,100 empleos directos y 3,800 cuando esté operando.

El puerto tendrá acceso directo a las instalaciones del ferrocarril.

Estará habilitado para manejar 5.3 millones de TEU's.





32 grúas pórticas garantizarán las operaciones y el manejo eficiente del puerto.

En el puerto podrán atracar hasta cinco buques neopanamax simultáneamente.



FASE 1
3.2M TEUs
70 has

El calado en el sitio de atracado será de 18 metros.

ASPECTOS GENERALES:



B/500 millones en aportes directos al Tesoro Nacional, en 20 años.



5.3 millones es la capacidad de TEU's (contenedores de 20 pies) que manejará el puerto finalizadas ambas fases.



Antes de su construcción, se levantará una cerca perimetral para minimizar las afectaciones por el ruido.



Se planea la construcción de un retorno y dos puentes vehiculares para mejorar el tráfico en las comunidades aledañas.



El concesionario al que se le adjudique la licitación deberá atender los principios de Puerto Verde mediante certificación internacional, como se establece en el pliego de concesión.



2,081 metros lineales es el frente de atraque.



El puerto de Corozal ofrecerá acceso directo a los servicios de electricidad y agua para los buques.



El acceso ferroviario interno, facilitará el movimiento de contenedores entre el puerto de Corozal y el ferrocarril, sin aumentar el tráfico vehicular en el área.

Cuatro empresas con amplia trayectoria mundial están precalificadas para participar en la licitación sobre el diseño, la construcción, la operación y el manejo del puerto.

- **TERMINAL LINK** (Países Bajos)
- **APM TERMINALS B.V.** (Dinamarca)
- **TERMINAL INVESTMENT LIMITED, S.A.** (Francia)
- **PSA INTERNATIONAL Pte Ltd** (Singapur)

Entrada y salida del puerto.

Acceso directo del puerto al ferrocarril.

120 hectáreas es el área que ocupará el Puerto de Corozal.

FASE 2

PATIO DE CONTENEDORES DEL PUERTO COROZAL

FASE 1

Área verde

Cerca perimetral para minimizar el ruido.



CANAL DE PANAMÁ

Si desea mayor información ingrese a:
puertocorozal.micanaldepanama.com



Acércate y descubre los nuevos tesoros del MUCI

UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI

Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

síguenos



Abierto de martes a domingo, 9:00 AM - 5:00 PM
Casco Antiguo, Plaza de la Independencia. 211-1649 / 50
www.museodelcanal.com

**MUSEO
DEL CANAL
CASCO ANTIGUO**

“LOS PUERTOS COMPETIDORES HAN HECHO SU TAREA, FALTA PANAMÁ”

Por Gabriel Murgas P.

Panamá debe trascender de la emoción nacional, producto de la ampliación del Canal el pasado 26 de junio, y “establecer una estrategia a nivel de país”, que tenga como eje el Canal de Panamá, a fin de cubrir la brecha de oferta-demanda que se prevé aumentará el tráfico de contenedores en América.

Así lo advirtió el ingeniero especialista en puertos, canales y logística, Felipe Manchón, quien visitó el país con motivo del foro: “Puerto de Corozal; diversificación de oportunidades para aprovechar al máximo la ampliación del Canal”, organizado por la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP). Durante el foro -en el que también participaron especialistas de la talla del administrador de la vía acuática, Jorge Luis Quijano; el exadministrador Alberto Alemán Zubieta; y el presidente de la CCIAP, Jorge García- quedó clara la necesidad de más terminales portuarias en el país, a fin de satisfacer los requerimientos de los clientes navieros, quienes son capturados por puertos competidores en la región. Por esta razón, los expositores concluyeron en que el primer paso es la construcción del Puerto de Corozal.

Felipe Manchón subrayó que ya todos conocemos los resultados que generará un Canal recién ampliado, ahora lo que queda es convertir a Panamá en una parada obligatoria crítica y atractiva para los barcos y los navieros. La tesis de Manchón es la de ampliar la perspectiva de un país con un Canal reconocido mundialmente, hacia un país altamente competitivo de la mano de un centro logístico de última generación.

-¿Cuál es su radiografía de Panamá?

-Panamá es un punto singular del mundo que, además, tiene un momento excepcional, el cual es la oportunidad y retos que se abren para el país después



Felipe Manchón, consultor español.

de la inauguración del nuevo Canal. Ahora, la gran cuestión es si Panamá rentabiliza este esfuerzo inversor añadiéndole valor logístico o pierde parte de este potencial porque se lo llevan otros nodos logísticos; y eso es lo que está en discusión en estos momentos. Pero más allá, Panamá tiene la oportunidad de consolidar la logística como uno de los grandes ejes estratégicos del desarrollo del país.



-En términos logísticos, ¿cómo se debe desarrollar Panamá?

-Podemos decir que en Panamá hay al menos tres vectores de negocios logísticos que deben fortalecerse: 1. Servicio de tránsito de las naves, que es todo lo que hace el Canal; 2. Servicios a la carga que brindan los puertos; y 3. Logística de valor añadido, que tiene lugar en la Zona Libre, Panamá Pacífico, entre otros. Estos vectores a su vez, generan oportunidades de desarrollo y servicios de mano de obra, que es lo que precisamente necesita Panamá para consolidarse. Pero, sobre todo, y esa es la razón de este foro, es consolidar el punto número tres ya que, como todos sabemos, la fortaleza de Panamá no son las grandes fábricas de autos o industrias petroquímicas; la industria de Panamá es la logística, y esta es la mejor opción para el desarrollo nacional.

-¿Qué papel juega el Canal de Panamá en todo esto?

-Es un punto crítico del mundo en el que se conectan dos océanos, que une todas las relaciones continentales, ya que buena parte de la carga tiene que pasar por aquí, y es un punto singular como lo sería Singapur o el Estrecho de Gibraltar; es un nodo estratégico del mundo, en el que se concentran oportunidades de conexión de la que existen pocos en el mundo y eso lo facilita el Canal.

-En este foro se determinó la importancia del Puerto de Corozal... ¿qué pasaría si no se construye?

-Panamá perdería competitividad regional y, por ende, global. Hemos visto cambios fuertes en la industria marítima; hay una dinámica de concentración a través de las grandes alianzas que están buscando localizaciones de talla mundial que le permitan rentabilizar sus operaciones. Si Panamá no se mantiene al nivel de los puertos existentes que tienen un alto perfil, está perdiendo competitividad frente a otros nodos logísticos.

-En su presentación, usted mencionó que Panamá tiene que desbloquear a Corozal... ¿qué significa?

-Como consultor percibo que hay una situación como de bloqueo político o institucional; el hecho práctico es que no sale, que no se acaba de concretar. Panamá tiene que hacer su tarea y no estar de vacaciones logísticas.

-Parte de su tesis es convertir a Panamá en un hub (centro de operaciones) a nivel regional...

-Claro que sí. Convertir a Panamá en un gran punto para América latina en la que las empresas logísticas elijan a este país como centro de distribución hacia distintos nodos de la región latinoamericana. Se ha mencionado en este foro, por ejemplo, a empresas de neumáticos y farmacéuticas que tengan un gran almacén logístico a fin de abastecer a distintos mercados latinoamericanos... ese debe ser el gran objetivo de Panamá. Mientras tanto, el Puerto de Corozal representa el inicio de esa oferta-país que se necesita para demostrar la competencia marítima y logística de la que son capaces los panameños.

TRES HISTORIAS DE AMOR AL CANAL Y A LA PATRIA

El reconocimiento por el trabajo esmerado de este grupo de panameños ha trascendido las paredes de las oficinas de la Autoridad del Canal de Panamá. Su talento es su mejor carta de presentación, además, una muestra del gran valor de la fuerza laboral canalera.

Por Ariyuri Him y Jovanka Guardia

En sus puestos de trabajo o fuera de estos, los personajes de esta historia hacen patria. Los tres: una ingeniera, un atleta y un diseñador gráfico, tienen en común el amor por el Canal, pero también comparten la pasión por su profesión, lo que ya les ha permitido destacar en distintos campos.

El nombre Ilya Espino de Marotta se popularizó hace unos meses. Periodistas nacionales e internacionales venían a conocer a la mujer que dirigió las obras de ampliación y que tuvo el privilegio de presidir su inauguración.

Como vicepresidenta ejecutiva de Ingeniería y Administración de Programas del Canal de Panamá, lidió con las dificultades propias de una obra de este tamaño y, al mismo tiempo, mostró los quilates del trabajador canalero.

“Ella (Marotta) representa el talento de las mujeres aquí en Panamá y en el mundo”, expresó hace poco Kristie Kenney, una de las funcionarias estadounidenses más importantes de Washington durante una visita a la nueva esclusa de Cocolí.

Con 30 años de experiencia, durante los cuales ha ocupado varias posiciones en la estructura canalera, la ingeniera recibe los elogios como una inspiración. “Me siento muy honrada por haber sido parte de una obra tan importante para el país”, cuenta Ilya, amante del buceo, de la fotografía y de los paseos que le permiten conocer destinos extremos.



Ilya Espino de Marotta.

También es una panameña que disfruta lucir los tembleques y una hermosa pollera como aquella vez en que una televisora nacional le hizo el honor de “chanearla”, como se le llama coloquialmente a engalanarse con un buen atuendo típico. “Me encanta el folclore”.

Varios premios y distinciones han marcado su carrera profesional y otros, como uno reciente, han logrado revivir en ella sentimientos personales, recuerdos de su infancia cuando seguramente ignoraba lo lejos que su perseverancia la llevaría.

La Junta de Festejos Patrios y la Alcaldía de la Villa de Los Santos le hicieron el honor. A su correo electrónico llegó la nota formal en la que designaban a Espino de Marotta “Abanderada Cívica Nacional del 10 de Noviembre”.

Es especial, decía emocionada cuando preparaba los detalles. Y mientras tanto, la invitación enumeraba claramente las razones para su selección: “Por su loable trayectoria, su humildad, su amor comprobado por esta tierra que la crio y la vio nacer, es merecedora del máximo galardón que guarda esta sublime celebración...”.



César González



A puro pulmón

Los pasacables, unos 1,500 que registra la fuerza laboral canalera, asisten a las embarcaciones durante el tránsito por el Canal de Panamá. Son ese grupo de hombres y mujeres que destacan por su tenacidad. Nada sencillo su trabajo, pero muy gratificante; así lo describen.

César González es uno de ellos. Llegó al Canal hace tres años, y desde los 18, es un incansable deportista; un empeño que ya ha rendido los mejores frutos.

En el mes de octubre participó en el XX Campeonato Centroamericano de Atletismo Master, celebrado en El Salvador. Los resultados fueron excelentes.

Siendo su primera participación en una competencia internacional, obtuvo la medalla de oro en los 400, 800 y 1,500 metros planos, en su categoría, y estableció dos nuevos récords centroamericanos, en 800 y 1,500 metros.

También participó en relevo 4x400 metros, donde el equipo de Panamá se adjudicó la presea de plata. Otro compañero canalero, Luis Reyna, capataz de operaciones de las esclusas de Pedro Miguel, participó en esta competencia, logrando sendas medallas en su categoría.

Y es ese el anhelo de los atletas, competir a nivel internacional. A pesar del poco apoyo ofrecido por las autoridades, César González está convencido de que la recompensa final es invaluable. Y no son solo los premios, sino el poder compartir experiencias con deportistas de otros países y disciplinas.

Oriundo de Arraiján, provincia de Panamá Oeste, César está orgulloso de ser canalero, pues “es el sueño de todo panameño, pertenecer a la fuerza laboral del Canal de Panamá”. Su disciplina en este deporte le ayuda a tener un buen desempeño profesional, ya que el trabajo de pasacables es demandante y de mucha seguridad.

Y mientras César combina sus entrenamientos con el trabajo diario, invita a los jóvenes a practicar algún deporte, pues les dará disciplina y los llevará a conocer muchos lugares y personas. “Las cosas fáciles a veces no llevan a nada bueno. Cuando algo te cuesta lograrlo, te da mucha satisfacción” subraya.



Antonio Salado.

La traducción

Ir de lo técnico a lo sencillo y que el común de las personas comprenda lo complejo de un tema. De esa forma, define Antonio Salado su trabajo como infografista en el Canal de Panamá.

En febrero de 2006 inició en la ACP. Ya para esa época había recorrido una trayectoria profesional importante en los medios escritos del país, destacando como pionero en esta rama. Salado fue el primer infografista panameño, por la década de 1990.

“Combinar el dibujo, el diseño gráfico e investigar, me apasiona”, cuenta Antonio, un veragüense de pocas palabras, pero de creatividad infinita.



Infografía de la propuesta de ampliación.



Prototipo de tres de los seis diseños de las monedas.

A partir de entonces, empezaron a sumarse proyectos infográficos y de diseño como la revista El Faro, todos relacionados con el Canal y su operación.

“Graficar los aspectos técnicos y presentar claramente el funcionamiento de las nuevas tinas de reutilización de agua, las compuertas y demás elementos de la ampliación fue mi primer reto”. Recuerda con orgullo aquella primera infografía que le dio la vuelta al mundo y que aún sigue vigente 10 años después.

Más tarde, retomó otro de sus talentos: la pintura. Y es que una de sus obras, un acrílico sobre el Canal en su proceso de ampliación, se exhibió junto a reconocidos artistas nacionales e internacionales. “Cuando la vi en el Museo de Arte Contemporáneo junto al trabajo de George Scribner, Amalia Tapia, Al Sprague, Roberto Vergara y Carlos Alberto Palomino (q.e.p.d.),... me sentí muy emocionado, no podía creerlo”.

Otro de los logros que se suman a su larga carrera, ha sido diseñar la colección de monedas conmemorativas con seis motivos de la historia de la vía acuática, que circularán en Panamá.

Se trata de 500 juegos de B/.20.00, de plata y baño selectivo de oro de 24 quilates, además de dos millones de monedas de 25 centésimos por cada diseño, para un total de 12 millones de monedas. Una iniciativa del Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Unidad de Adquisiciones y Contrataciones del Estado, en conjunto con el Banco Nacional de Panamá y la Asociación Numismática de Panamá.

Y hace unos meses, en medio de la euforia por la inauguración de la ampliación, Salado dio riendas sueltas a su imaginación, una vez más. El diseño de una figura en relieve que resalta la mano de obra de miles y miles de trabajadores panameños, lleva su firma.

Una pieza única y cargada de las emociones más puras de quienes forjaron esta obra, fue develada el 26 de junio de este año durante los eventos protocolares de la inauguración del Canal ampliado en Agua Clara, sector Atlántico. “Esa placa es de esos trabajos que te marcan”, expresa Salado.

Una ingeniera, un atleta, un diseñador y artista, todos parte de una empresa que se esfuerza por seguir vigente y mejor aún, que cree en el talento de sus hombres y mujeres.



Placa conmemorativa.



Obra de arte en acrílico.

PERFORACIÓN Y VOLADURA, MANTENIENDO EL CAUCE NAVEGABLE



Félix Muñoz



Por Ariyuri Him

Desde sus inicios, en el Canal de Panamá se han hecho trabajos de voladuras. Ya sea para fracturar la roca en la Cordillera Continental durante la construcción del Canal; volar el dique de Gamboa para unir el lago con el Corte Culebra; o bien, como parte de las tareas de dragado, los trabajos de perforación y voladura son parte importante del mantenimiento en la vía interoceánica.

En estos días se realizó la última voladura del proyecto de ensanche del Corte Culebra, en el área de las bordadas Gamboa, Bas Obispo y Chagres Crossing, que permitirá mayor seguridad y más visibilidad durante el tránsito por el área, especialmente de los buques neopanamax.

Los encargados de esta importante actividad son los trabajadores de la Unidad de Perforación y Voladura Terrestre de la División de Dragado. Félix Muñoz, líder explosivista con más de 30 años de experiencia en esta labor, está a cargo de la misma.

“Es un trabajo que requiere de mucha planificación y seguridad. En mi carrera en el Canal he participado en cientos de voladuras, todas exitosas. En esta voladura, que es una de las más grandes del proyecto, usamos unos 520 barrenos que se llenaron con 160 toneladas de explosivo en emulsión aproximadamente”, añade.

Como líder explosivista, está orgulloso del trabajo que lleva a cabo el personal que lo acompaña. “Les he transmitido mis conocimientos y todos saben hacer bien su trabajo”, subrayó. Esto es importante, porque se manipula material peligroso y el mínimo descuido puede ocasionar un incidente.

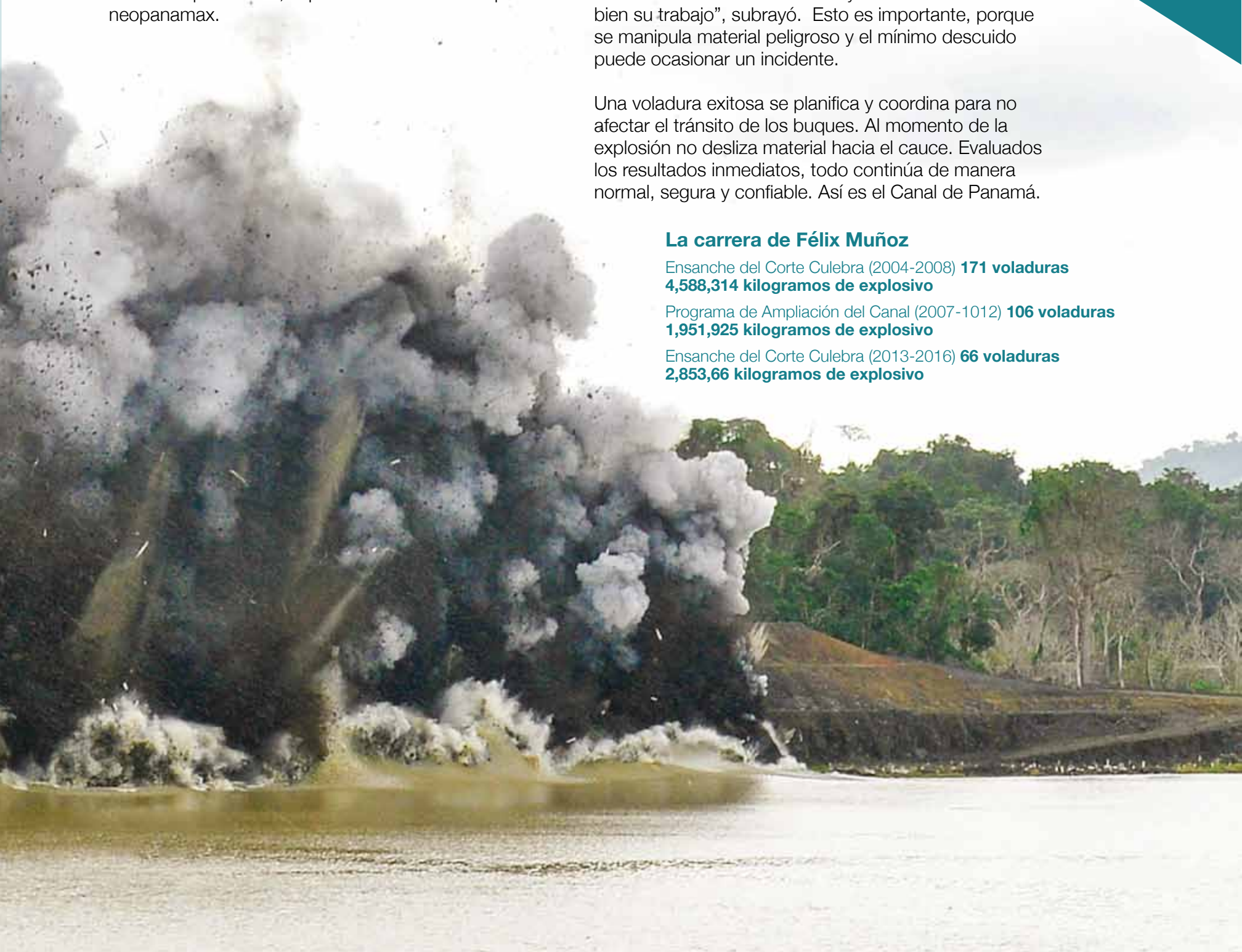
Una voladura exitosa se planifica y coordina para no afectar el tránsito de los buques. Al momento de la explosión no desliza material hacia el cauce. Evaluados los resultados inmediatos, todo continúa de manera normal, segura y confiable. Así es el Canal de Panamá.

La carrera de Félix Muñoz

Ensanche del Corte Culebra (2004-2008) **171 voladuras**
4,588,314 kilogramos de explosivo

Programa de Ampliación del Canal (2007-1012) **106 voladuras**
1,951,925 kilogramos de explosivo

Ensanche del Corte Culebra (2013-2016) **66 voladuras**
2,853,66 kilogramos de explosivo





UN EJERCICIO NECESARIO Y MINUCIOSO

Por Jovanka Guardia

Poco antes de las 10:00 de la mañana del 15 de noviembre, hace apenas unos días, comenzaron las pruebas de las compuertas del vertedero de Gatún del Canal de Panamá. Este año el escenario ha sido distinto al del 2015, cuando una fuerte sequía no dio tregua a la administración canalera para vertidos.

Llueve abundantemente en la cuenca hidrográfica y los embalses Gatún y Alhajuela han alcanzado los niveles máximos operativos, lo que permite llevar adelante las pruebas operativas de apertura y cierre, con carga hidráulica, de las 14 compuertas. El propósito es disminuir el riesgo de impacto por inundación en las poblaciones localizadas en las riberas del Canal, además de proteger las instalaciones de la vía acuática.

¿Cómo fue el proceso? Existe una secuencia de apertura de compuertas establecida para proteger las estructuras aguas abajo del vertedero. La primera compuerta en abrir fue la G10, cuyo vertido se hace para proteger la integridad de la casa de máquinas de la planta hidroeléctrica de Gatún, donde se ubican los seis generadores eléctricos, que para ese momento estaban produciendo energía a su máxima capacidad.

Luego se fueron abriendo compuertas en pares hasta llegar a un total de nueve, abiertas simultáneamente y poco después, se operaron las compuertas que quedaron hasta cubrir las 14. El vertido máximo fue de 10 compuertas al mismo tiempo.

Es un proceso de unas tres horas que requiere máxima concentración y la participación de un equipo interdisciplinario. Esta vez asistió personal de la División de Protección de Respuesta a Emergencias, para el control del tránsito vehicular y de personas en las áreas cercanas al canal de descarga y colaboradores de las plantas hidroeléctricas, de los talleres de embobinados e instrumentos, quienes tomaron lectura de parámetros eléctricos, temperatura, vibración, mientras operaban las compuertas y especialistas de la División de Ingeniería.

“El Canal de Panamá debe garantizar que se cuente con el recurso hídrico necesario para el tránsito de buques, así como el agua potable para las ciudades de Panamá, Colón y áreas aledañas, y la producción de energía eléctrica”, agrega el hidrólogo Erick Córdoba.

Las pruebas operativas con carga hidráulica de las 14 compuertas del vertedero de Gatún se deben realizar anualmente, es decir, una vez por periodo fiscal.



Presentan Lego de las nuevas esclusas



Una colección educativa y de edición limitada de 1,184 piezas de Lego, alusivas a las nuevas esclusas del Canal de Panamá, fue presentada recientemente por *Panama Stem Education* y la Autoridad del Canal de Panamá.

Se trata de un set creado por la división educativa de la compañía de juguetes, *Lego Education*, cuyo objetivo es convertirse en una herramienta útil para los maestros y padres de familia, de modo que puedan explicar mejor el funcionamiento de la vía acuática. La edición, de 40 mil unidades, estará disponible próximamente en almacenes del país y en los centros de *Panama Stem*. Las cajas contendrán un manual que explicará el funcionamiento del tercer juego de esclusas y una guía para el armado.

Dictan conferencia sobre el Canal ampliado en Los Santos

En el marco del XXX Aniversario del Centro Regional de Los Santos, Universidad de Panamá, se realizó recientemente la conferencia “Ampliación del Canal y su aporte al país”, dictada por el ingeniero Luis Ferreira, de la Oficina de Comunicación Corporativa de la Autoridad del Canal.

El evento, que tuvo lugar en el auditorio de la unidad académica del Centro, contó con la participación de docentes, estudiantes y administrativos, quienes mostraron su interés por conocer detalles del Canal ampliado y sobre lo que ha ocurrido con la obra desde su inauguración, el pasado 26 de junio.

La ACP participa en actividades académicas nacionales, con el propósito de mantener informada a la población sobre la vía interoceánica y su desarrollo.





CCIAP y ACP realizan foro sobre el Puerto de Corozal

La junta directiva de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) llevaron a cabo recientemente, el foro nacional: “Puerto Corozal; diversificación de oportunidades para aprovechar al máximo la ampliación del Canal”. El evento, que tuvo lugar en el salón Horacio Alfaro, de la CCIAP, contó con la participación de expositores como: el ingeniero Alberto Alemán

Zubieta, exadministrador del Canal de Panamá; Jorge Luis Quijano, administrador actual; Jorge García Icaza, presidente de la CCIAP y Felipe Manchón, consultor del Banco de Desarrollo de América Latina, quienes presentaron detalles de la importancia de construir el Puerto de Corozal oeste. Además, estuvieron presentes miembros de las comunidades vecinas al sitio donde se construiría el puerto, así como empresarios y público en general.

Capacitan a representantes de agencias navieras autorizadas



Representantes de las agencias navieras autorizadas del Canal de Panamá participaron en una sesión de capacitación organizada por la Vicepresidencia Ejecutiva de Operaciones.

Los participantes recibieron, de parte de los especialistas de operaciones, información acerca de las restricciones y requisitos para realizar la programación de tránsito de los buques. También se les capacitó en los riesgos de la carga peligrosa contenida en los barcos.

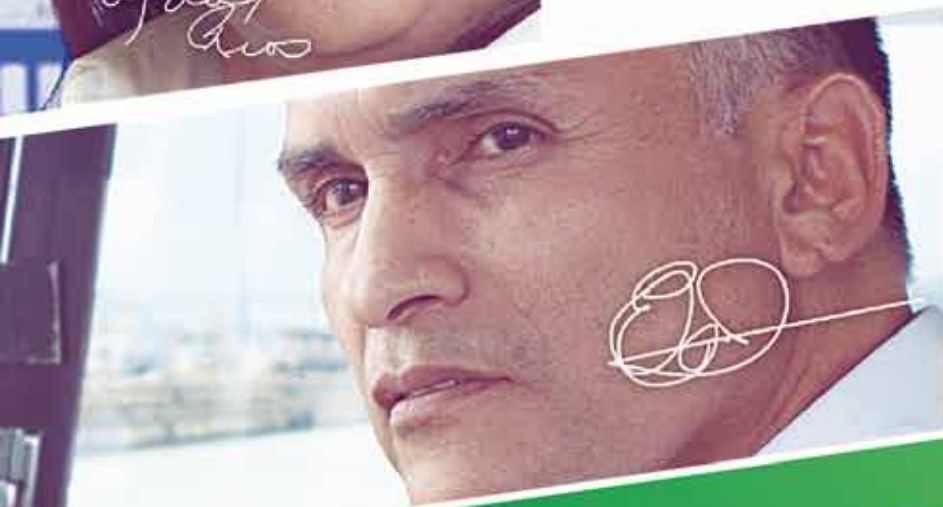
El Canal de Panamá resaltó la importancia de declarar la información completa y a tiempo para la asignación correcta de recursos y restricciones, lo que permite garantizar un servicio seguro y eficiente.

EL FARO

Revista informativa del Canal de Panamá



CANAL DE PANAMÁ



JUNTOS LO HICIMOS

Canal Ampliado



Tu ventana al Canal de Panamá

En tu Canal TV disfrutarás de lo que juntos hacemos por el desarrollo sostenible, por nuestra historia y nuestra cultura. También vivirás cada momento de la gran hazaña que juntos construimos:
el **#CanalAmpliado**.

Disponible en:



Canal 26

Canal 26
Televisión digital abierta
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



Cable Onda
Canal 126 y
HD 1026 (Próximamente)



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO

 @canaldepanama

 /canaldepanama

 canaldepanama

 /elcanaldepanamatv