

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá

OOCL FRANCE



TAREA DE GIGANTES

Nuevo récord del Canal ampliado



¡Nuevas salas te esperan!

Visita el Museo del Canal.



www.museodelcanal.com

Abierto de martes a domingo, 9:00 AM - 5:00 PM

Casco Antiguo, Plaza de la Independencia.

211-1649 / 50



MUSEO DEL CANAL
@CASCO ANTIGUO PANAMA



CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Mayo 2017 - No.107

En esta edición:

- 5-6 **ambiente** La Ruta Verde y su aporte a la Cadena de Suministros Verde.
- 7-8-9 **perspectiva** Rachel Robboy: “La ampliación del Canal ha sido un éxito total”.
- 10-11 **actualidad** Nuevo récord de capacidad.
- 12 **ventana** Memoria histórica, los detalles previos al éxito.
- 17 **punte** Los venados de Ancón.
- 18-19 **desarrollo** La importancia de la sincronización.
- 20-21-22 **compás** Reforestación inteligente y su impacto.
- 23 **trayectoria** Mérito a quien resguarda la historia del Canal.
- 24-25 **travesía** Centro de maniobras con buques a escala: Pequeño, pero de categoría mundial.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

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

Abdiel A. Gutiérrez
 Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Vicente Barletta
 Gerente de Comunicación

Gabriel Murgas
 Editor

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Abdiel Julio

Diseño y diagramación:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

ENTRE LOGROS Y DESAFÍOS

Dentro de poco el país celebrará el primer aniversario de las nuevas esclusas de Cocolí y Agua Clara; y mucho ha pasado durante este año.

Solo en el último mes, el Canal ampliado fue testigo de tres hitos: el tránsito del primer crucero por las nuevas esclusas, así como el paso de los portacontenedores COSCO Development y OOCL France, los dos buques de mayor capacidad que han cruzado la vía interoceánica, ambos con más de 13,000 contenedores.

Los resultados operativos demuestran la confianza de la industria marítima internacional hacia el servicio que brinda el Canal ampliado, reafirmando a la vez la capacidad de los panameños por asumir desafíos de talla mundial.

En este año el impacto global de Panamá con el Canal ampliado ha llegado también a otras latitudes como los puertos de la costa este de Estados Unidos donde ampliaron sus capacidades justamente para recibir los neopanamax que ahora cruzan por la ruta panameña. Incluso más cerca de nuestra región, otras terminales están expandiendo para tomar ventaja de esta nueva facilidad.

Y es en este punto donde tenemos que seguir enfrentando el reto de sacarle el mayor beneficio posible a nuestra posición geográfica y las oportunidades que abrió la ampliación de la vía interoceánica.

El Canal de Panamá, en su visión de ser líder en conectividad global e impulsor del progreso del Panamá, entiende que opera en un mundo competitivo, por lo que seguirá buscando formas de cumplir con su responsabilidad de operar la vía de manera rentable para beneficio del país.

LA RUTA VERDE Y SU APOORTE A LA CADENA DE SUMINISTROS VERDE

Por Alexis Rodríguez

El Canal de Panamá ha tenido desde su construcción el propósito de acortar distancias en la industria marítima, ofreciendo una ruta con un tiempo de navegación menor, lo que se traduce en reducción de costos, insumos, combustibles y, en consecuencia, reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los navíos que utilizan la ruta. Así por ejemplo, los primeros 102 años de construcción han representado una reducción de más de 650 millones de toneladas de dióxido de carbono.

Bajo esta perspectiva, el Canal de Panamá ha sido una Ruta Verde y ha incorporado como elemento esencial de su visión y misión la gestión integrada de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP). Con la apertura del Canal ampliado y sus novedosas tinas de reutilización de agua, la Ruta Verde del Canal de Panamá generó un aporte en la reducción de emisiones de unas 18.5 millones de toneladas de dióxido de carbono durante el año fiscal 2016 (AF-16)

Cadena de Suministro

La cadena de suministro, el valor agregado, los canales de producción y distribución, así como la optimización del



sector logístico, han sido grandes retos durante los últimos años. Sin embargo, existe un concepto que ha tomado fuerza en el mundo logístico: Cadena de suministro verde (Green Logistics).

La cadena de suministro verde promueve el desarrollo del sector logístico de transporte de mercancías, optimizando los costos, pero manteniendo los mismos estándares. En adición al estudio convencional sobre cadena de suministro, Green Logistics se enfoca en la sostenibilidad ambiental, reduciendo la huella de carbono y el impacto ambiental dentro de toda la cadena.



La Ruta Verde y su relación con la logística ambiental

La Ruta Verde del Canal de Panamá contribuye con la sostenibilidad ambiental y la mitigación de los efectos del cambio climático a nivel mundial. Estos esfuerzos disminuyen la huella de carbono del transporte marítimo internacional al reducir distancias, tiempos y consumo de combustible de las embarcaciones que transitan la también llamada “ruta toda agua”.

La tendencia del Green logistics ha identificado los gustos y costumbres del consumidor final. Cada vez hay más clientes que reafirman su aporte a la responsabilidad ambiental mediante el consumo de bienes y servicios con altos estándares ambientales y baja huella de carbono, integrados bajo una cadena de suministro verde.

Con la implementación de los programas Green Connection Award (Premio Conexión Verde), Environmental Premium Ranking (Clasificación Ambiental Premium) y la Calculadora de Emisiones por tránsitos, el Canal de Panamá y su Ruta Verde contribuyen con la reducción de emisiones, y por ende, con la disminución de la huella de carbono de los barcos que transitan por la vía acuática. Adicionalmente, estos programas reconocen que estas embarcaciones reducen aún más esa huella de carbono por su alta eficiencia y economía de escala, esbozando el nuevo concepto denominado Green Logistics.



El Canal de Panamá reduce distancias, tiempo y consumo de recursos.

La Ruta Verde del Canal de Panamá contribuye con los esfuerzos de las naciones y del sector marítimo, de acuerdo con lo establecido en el Convenio Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático y la Organización Marítima Internacional, para la reducción de gases de efecto invernadero provenientes del transporte marítimo.



RACHEL ROBBY:

“AHORA HAY QUE ENFOCARSE EN LA LOGÍSTICA”.

Por Octavio Colindres

Rachel Robboy trabaja en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Es la Jefa de División de Administración de la Cartera del Departamento de Operaciones de Inversión. Este largo título parece una referencia a la magnitud de su trabajo ya que tiene a su cargo 400 proyectos que suman 12 billones de dólares en préstamos. Sin embargo, uno en especial destaca entre todos ellos: la ampliación del Canal de Panamá.

El BID, junto al Banco Europeo de Inversiones, el Banco de Cooperación Internacional del Japón, la Corporación Financiera Internacional y la Corporación Andina de Fomento, suscribió en diciembre de 2008 con la Autoridad del Canal de Panamá un contrato de financiamiento parcial de la ampliación de hasta 2,300 millones de balboas.

“La ampliación del Canal ha sido un éxito total”

Y Robboy estuvo desde el inicio de las relaciones entre su banco y el Canal de Panamá.

Nos reunimos con Rachel Robboy para que nos explicara cuál ha sido su experiencia con el proyecto de ampliación.

Antes de empezar a responder nuestras preguntas advierte con una sonrisa “sólo quería comentar que yo he estado trabajando con este proyecto desde hace diez años. Yo fui la oficial de inversión para este proyecto antes de pasar a ser la jefa del portafolio, así que lo he seguido un largo tiempo”.



En un artículo hace un año hablaba de mirar al futuro; ahora que estamos en el futuro ¿Cuál es la visión que tiene hoy día luego de haber vivido todo este proceso?

Primero yo creo que hay que reconocer el éxito que ha sido la ampliación del Canal. De estar hablando de casi un año después de la ampliación realmente es un sueño para el país y un beneficio al comercio mundial. Realmente debemos recordar el éxito de la obra en sí y también reconocer que desde 2006 en cuánto ha cambiado el mundo.

La construcción en sí ha sido un éxito total. Además debemos recalcar que con el cambio mundial que todos reconocemos hay cosas pasando dentro del Canal que no se podían haber previsto en 2006, especialmente en términos (del transporte de combustibles) líquidos de GNL (Gas Natural Licuado) y GLP (Gas Licuado del Petróleo). Realmente están siendo montos importantes para el Canal y van a seguir siendo importantes.

¿Hacia dónde cree que debemos enfocarnos en el futuro?

Después de expandirse el Canal ahora el país tiene que enfocarse en el tema de logística. Ese es ahora el tema en que deben orientarse, en proyectos de logística, de trasbordo de cargas y turismo.

Hay que aprovechar todas las oportunidades que están ahí para el país e ir planeándolo bien. Es importante destacar que el Canal ha reconocido con el cambio de la industria marítima que tiene que estar cerca de sus clientes, conversar con ellos, entender si están contentos y ver cuáles son sus necesidades.

Para un organismo como el BID, ¿qué representó involucrarse en el proyecto de la ampliación del Canal?

Creo que nuestra participación refleja que somos un socio confiable. Por eso escogieron trabajar con nosotros y nosotros podíamos mostrar que somos ese socio confiable.

Y no solo somos socios en el financiamiento sino también en temas ambientales y sociales que son tan importantes para el país como para nosotros como institución.

Nosotros queremos seguir siendo socios del Canal y del país en el tema de sostenibilidad y agua; que es para mí uno de los temas más importantes para el país – sé que hay muchos temas – pero el agua es vital para el consumidor y para el Canal.

¿Cree usted que los países de América Latina están aprovechando las nuevas oportunidades que ofrece el Canal de Panamá?

Creo que el comercio regional se está convirtiendo en un elemento cada vez más importante para los negocios del Canal.

Pero también creo que ahí es donde surge el tema de la logística, porque para aprovechar al máximo la región necesitamos transbordos, necesitamos turismo, necesitamos todos esos elementos.

Mientras tanto, el Canal continúa rompiendo registros cada día en términos de cuántas toneladas están transitando, en términos del tiempo que los barcos están tomando, y pienso que será un elemento importante el cómo las compañías planifiquen a futuro cómo van a transitar sus mercancías de un lugar a otro.



Ahora que menciona la logística, el Canal de Panamá está analizando el futuro en otros negocios ¿cómo ve esta idea?

Creo que en el Canal de Panamá son muy conscientes de las oportunidades y desafíos en la logística, y saben que tienen que ser desarrollados con el fin de aprovechar al máximo los beneficios que ofrece la ampliación.

Por lo tanto, pienso que cuando la ACP considera algo lo evaluará desde todos los ángulos: ambientales, sociales, financieros y competitivos.

Considero que el Canal de Panamá – como hizo con la ampliación – hará un análisis exhaustivo antes de tomar una decisión sobre cualquier inversión adicional a ese respecto, confío que se tomará la decisión correcta.

¿Qué significa la ampliación del Canal de Panamá para el comercio mundial y para el BID?

Lo que significa es que hemos apoyado la competitividad del comercio mundial. Antes de la expansión se hablaba

de cinco mil contenedores (transitando en un buque portacontenedores, por ejemplo) y ahora son hasta 13 mil contenedores que están atravesando el Canal a la vez. Esto es eficiencia en términos de tiempo de tránsito, el ahorro de costos y el ahorro ambiental. Cuando hablamos de ser socios, esas son las cosas que están en el ADN del BID. Por lo tanto, ser capaces de mitigar el impacto del cambio climático y facilitar el comercio mundial, como sabemos, ha tenido a lo largo de la cadena de suministro un enorme impacto.

¿Cómo este proyecto es diferente de otros proyectos que has trabajado en el pasado?

El Canal de Panamá es único. Especialmente para el BID hemos sido socios con Panamá y la ACP trabajando juntos para ayudarles a planear la expansión del Canal. En cuanto a infraestructura esta es una de las transacciones más importantes de nuestro tiempo y verlo ya como una realidad es realmente hermoso.

CANAL DE PANAMÁ REGISTRA NUEVO RÉCORD DE CAPACIDAD CON BUQUE PORTACONTENEDOR



El Cosco Development, buque portacontenedores, transita por las esclusas de Agua Clara.

En menos de un mes el Canal rompió dos récords cuando recibió el tránsito del portacontenedor OOCL France, convirtiéndose en el buque de mayor capacidad en transitar las nuevas esclusas desde su apertura en junio del año pasado.

El OOCL France transitó en dirección norte (hacia el Atlántico) con una capacidad máxima para su paso por el Canal de Panamá de 13,926 TEU's (contenedores de 20 pies). La embarcación mide 366.47 metros de largo y 48.23 metros de ancho.

“Esta tendencia hacia embarcaciones de más de 13,000 contenedores demuestran la aceptación y la confianza que tiene la industria naviera con el servicio que estamos brindando con el Canal ampliado”, indicó el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano.

El récord anterior lo había fijado el COSCO Development registrando 366.45 metros de eslora y 48.26 metros de manga, con 13,345 TEU's de capacidad para transitar el Canal de Panamá.

Al igual que el Cosco Development, el OOCL France está emplazado en el nuevo servicio del Atlántico Sur (conocido por las siglas en inglés SAX) de la nueva alianza OCEAN Alliance.

El servicio SAX de frecuencia semanal está emplazado en la ruta de Asia a la Costa Este de los Estados Unidos e incluye en su rotación los puertos de Hong Kong, Yantian, Ningbo, Shanghai, Norfolk, Savannah y Charleston.



El buque OOCL France transitando por las esclusas de Agua Clara (foto superior), y esclusas de Cocolí (foto inferior).



En su rotación utiliza 11 buques con rangos de tamaños de 11,000 a 13,000 TEUs de capacidad. OOCL France es el segundo barco de este servicio en transitar por el Canal ampliado después del COSCO Development.

Reconocimiento por eficiencia ambiental

Al ser su primer tránsito por la vía interoceánica, el Canal de Panamá entregó al OOCL France el Green Connection Award que reconoce a los buques que cumplen con estándares de eficiencia ambiental.

Al utilizar la ruta del Canal de Panamá este buque está reduciendo entre 5 mil a 26 mil toneladas de CO₂ en comparación con las rutas convencionales que existían antes del Canal ampliado.

Desempeño del Canal ampliado

Hasta la fecha, un total de 1,360 buques neopanamax han utilizado el Canal ampliado desde su apertura en junio pasado. De ellos el 43.8% corresponde a portacontenedores, 29% de gas licuado de petróleo y 8.1% de gas natural licuado.

MEMORIA HISTÓRICA

En el marco de los 40 años de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, **El Faro** trae un recuento mensual, en su nuevo espacio **Ventana**, con anécdotas sobre los acontecimientos que marcaron la recuperación de la entrega del Canal de Panamá.

LOS DETALLES PREVIOS AL ÉXITO

Las Causas del Conflicto” entre los Estados Unidos y Panamá, formuladas por el entonces ministro de Relaciones Exteriores, Juan Antonio Tack, se convirtieron en “el Acuerdo Tack-Kissinger” firmado en la ciudad de Panamá el 7 de febrero de 1973. Estos principios servirían de discusión y negociación sobre los cuales se llegaría a un nuevo convenio.

LOS ACUERDOS TACK – KISSINGER

Resumido, los acuerdos estipulaban lo siguiente:

- 1- El Tratado de 1903 y sus enmiendas serán abrogados al concertarse un tratado enteramente nuevo sobre el Canal interoceánico.
- 2- Se eliminará el concepto de perpetuidad. El nuevo tratado relativo al Canal de esclusas tendrá una fecha de terminación fija.
- 3- La terminación de la jurisdicción de Estados Unidos de América en territorio panameño se hará prontamente, de acuerdo con los términos especificados en el nuevo tratado.
- 4- El territorio panameño en el cual se haya situado el Canal será devuelto a la jurisdicción de la República de Panamá. La República de Panamá en su condición de soberana territorial, conferirá a Estados Unidos de América, por la duración del nuevo tratado sobre el Canal interoceánico y conforme se establezca en el documento, el derecho de uso sobre las tierras, aguas y espacio aéreo que sean necesarios para el funcionamiento, mantenimiento, protección y defensa del Canal y el tránsito de las naves.
- 5- La República de Panamá tendrá una participación justa y equitativa en los beneficios derivados de la operación del Canal en su territorio. Se reconoce que la posición geográfica de su territorio constituye el principal recurso de la República de Panamá.
- 6- La República de Panamá participará en la administración del Canal de conformidad con un procedimiento que habrá de ser acordado en el tratado. También se estipulará en este convenio que la República de Panamá asumirá la total responsabilidad por el funcionamiento del Canal a la terminación del tratado. (...)
- 7- La República de Panamá participará con Estados Unidos en la protección y defensa del Canal, de conformidad con lo que se acuerde en el nuevo tratado.
- 8- Estados Unidos de América y la República de Panamá, reconociendo los importantes servicios que el Canal Interoceánico de Panamá brinda al tráfico marítimo internacional y teniendo en cuenta la posibilidad de que la vía acuática podrá llegar a ser insuficiente para dicho tráfico, convendrán bilateralmente en previsiones sobre obras nuevas que amplíen la capacidad del Canal. Esas previsiones se incorporarán en el nuevo tratado de acuerdo con los conceptos establecidos en el Principio 2.



¡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



CANAL DE PANAMÁ



Imágenes del Disney Wonder,
primer crucero en transitar
por el 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



CANAL DE PANAMÁ

LOS VENADOS DE ANCÓN

Por Victor Young

DATOS:

Distribución:

Gran parte del continente americano, desde el sur de Canadá pasando por toda Centroamérica, hasta el norte de Brasil y Perú.

Alimentación:

Su alimentación es oportunista: se alimenta de variadas hierbas, hojas, algunos tallos y raíces de arbustos, frutas y semillas.

Hábitos:

Tiene mayor actividad al amanecer y al atardecer cuando se desplaza a áreas abiertas en busca de comida y agua, solos o en pequeños grupos familiares. Procura mantenerse alejado de depredadores y evita la actividad humana como ruidos, autos, perros, luces, etc.

Conocido popularmente como Venado Cola Blanca- su nombre científico es *Odocoileus virginianus*- este mamífero rumiante de cornamenta ramificada forma parte de la fauna protegida de nuestro país, y se considera una especie vulnerable. Habita especialmente áreas montañosas y también bosques de tierras bajas (sotobosques), donde se puede camuflajear entre la vegetación.

Las instalaciones canaleras están rodeadas por un importante bosque tropical habitado por múltiples especies de flora y fauna que se mantienen a resguardo en esta zona de uso especial. Existen también algunos sitios de actividad humana con infraestructuras de oficinas, talleres, áreas comerciales y residenciales que se interconectan con parches boscosos, como Cerro Ancón, Balboa, La Boca y Cerro Sosa, por mencionar algunos. A través de estos corredores verdes que comprenden parte del límite suroeste de la ciudad de Panamá, interactúan diversas especies de fauna nativa desde aves, culebras, iguanas, ñeques, perezosos, ardillas, monos y hasta los venados que incursionan por los verdes predios.

FAUNA URBANA

Los venados cola blanca son habitantes de estas áreas, y durante muchos años han demostrado gran adaptabilidad a este ambiente que mezcla lo urbano con lo natural, la flora exótica con flora nativa, pero que le ofrece recursos para vivir y ningún depredador natural ni competencia. Han subsistido exitosamente rodeados de todo tipo de actividades no

compatibles con la presencia de fauna silvestre y mantienen una población viable. Los residentes de esas áreas también se han adaptado a su presencia, y gozan del privilegio de disfrutar sus visitas nocturnas. Las personas que laboran o transitan por allí tienen la suerte de admirarlos deambulando con una timidez casi ausente.



Al amanecer, los venados regresan con apremio al bosque donde viven, pero en ocasiones encuentran en su camino de retorno obstáculos que los confunden, como las mallas de alambre ciclón que les bloquean el paso, y quedan atrapados. Al intentar escapar, se golpean y lastiman. En otros casos más lamentables son arrollados por los automóviles.

PROTECCIÓN

Es sorprendente que estos mamíferos silvestres hayan encontrado un nicho ecológico tan cerca de la ciudad capital, donde coexisten con el ser humano, y prosperan. Los venados cola blanca son un elemento importante de nuestra fauna, por lo que tenemos el compromiso de protegerlos y brindarles un hábitat donde encuentren agua, alimento y refugio seguro para que continúen formando parte de nuestra extraordinaria herencia natural.



LA IMPORTANCIA DE LA SINCRONIZACIÓN EN LOS PLANES DE CONTINGENCIA

Por Gabriel Murgas P.

Una de las fortalezas en el servicio que ofrece el Canal de Panamá es la seguridad. En todas sus principales facetas operativas -tránsito de buques, gestión del agua potable y generación de energía- la vía acuática está preparada con un número plural de planes de contingencias para reducir el impacto de cualquier imprevisto. Más importante aún, la filosofía detrás de toda esta organización radica en la administración del riesgo por encima de la gestión de crisis. Ahí radica su éxito.

Por ello, el Canal de Panamá ejecuta prácticas y ejercicios anuales de los planes de contingencias de diferentes vicepresidencias. Estos ejercicios están basados en posibles hechos extremos, pero reales que podrían afectar las operaciones del Canal, y que dependiendo de su ubicación geográfica y del tipo de actividad que se lleva a cabo, podrían ser simulacros basados en escenarios de inundaciones, emergencias marítimas o derrames de productos químicos.

La voz de mando en todo lo referente a planes de contingencias es la gerencia ejecutiva de Protección y Respuesta a Emergencias, la cual lidera Antonio Michel. Sin embargo, la dimensión de estas ejecutorias implica un trabajo en conjunto con otras instituciones del país. “La coordinación de las acciones dependerá en gran medida de la magnitud y del área en el que ocurra el incidente. Por ejemplo, nosotros tenemos planes que pueden resolverse



De izquierda a derecha: Octavio D'Meza, David Cargill, y Antonio Michel, son los responsables de elaborar los planes de contingencia del Canal.

a través de nuestro propio personal si el incidente ocurre dentro de la jurisdicción del Canal; otros requieren del apoyo del Benemérito Cuerpo de Bomberos, Sinaproc, Policía Nacional, y demás. Por ello, frecuentemente hacemos reuniones en las que se evalúa la eficacia de los planes, se valida la disponibilidad de los recursos ante emergencias de gran magnitud, y se analiza cómo podemos mejorar la eficacia del plan. Todo esto bajo el principio de una administración efectiva y proactiva de las emergencias, a lo que llamamos Sistema de Comando de Incidentes, y requiere de una perfecta sincronización”, comenta Michel.



RONIZACIÓN GENCIA

El más reciente ejercicio de contingencia implicó un posible caso real: la fuga de gas cloro en la planta potabilizadora de Mendoza, en el distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste. Esta es la segunda vez que se hace un ejercicio en esa área operativa del Canal. La importancia de esta acción radica principalmente en la preservación de la seguridad de todos los habitantes cercanos a la planta.

Octavio D'Meza, supervisor especialista en Planificación para Contingencias, enfatizó: "Este ejercicio implica el peor caso creíble que pudiese ocurrir en la planta. En este caso, haremos un simulacro de fuga del gas cloro, donde lo más importante es contener la fuga y establecer perímetros de seguridad. Por supuesto, también es prioridad la seguridad de nuestro personal que actuaría en este caso, y coordinar las acciones con los estamentos encargados de brindar protección a la población aledaña." Para D'Meza, el componente de seguridad y continuidad en la reactivación del servicio de la planta es fundamental, ya que la población necesitaría el agua para continuar con su vida normal.

En este sentido, David Cargill, gerente de Prevención y Control de Derrames, puntualizó que es fundamental la comunicación. "La consulta entre todos los líderes encargados de este ejercicio debe ser expedita, incluso,



Imágenes del simulacro de fuga de gas cloro en la Planta Potabilizadora de Mendoza.

tenemos a sustitutos de los líderes a fin de asegurar la continuidad en la ejecución de los planes de contingencia. A su vez, contamos con equipos de diseños de ejercicios responsables de los distintos de ejercicios donde se generan las lecciones aprendidas después de cada simulacro", concluye Cargill.

En esta conversación hemos concluido que la seguridad es el eje central de todas sus actividades del Canal. Por ello, estamos seguros de que con el equipo de profesionales técnicos y científicos que encabezan la preparación formativa de los planes de contingencia, la vía acuática asegura su éxito operacional.



Por Gabriel Murgas P.

Los bosques son fundamentales para la salud del planeta. Reducen el impacto de la contaminación ambiental, dan equilibrio al ciclo climático, y evitan la erosión de los suelos producido por el viento o las lluvias. En vista de los beneficios atribuidos a los bosques, es crucial reducir los niveles de deforestación y lograr un equilibrio entre la deforestación y la reforestación, o bien, permitir la regeneración natural de los bosques.

El Faro conversó con Jefferson Hall, especialista en proyectos de reforestación a nivel internacional, director del programa Agua Salud del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. En esta entrevista, Hall comenta la importancia de los bosques y cómo contribuyen con la operación del Canal.

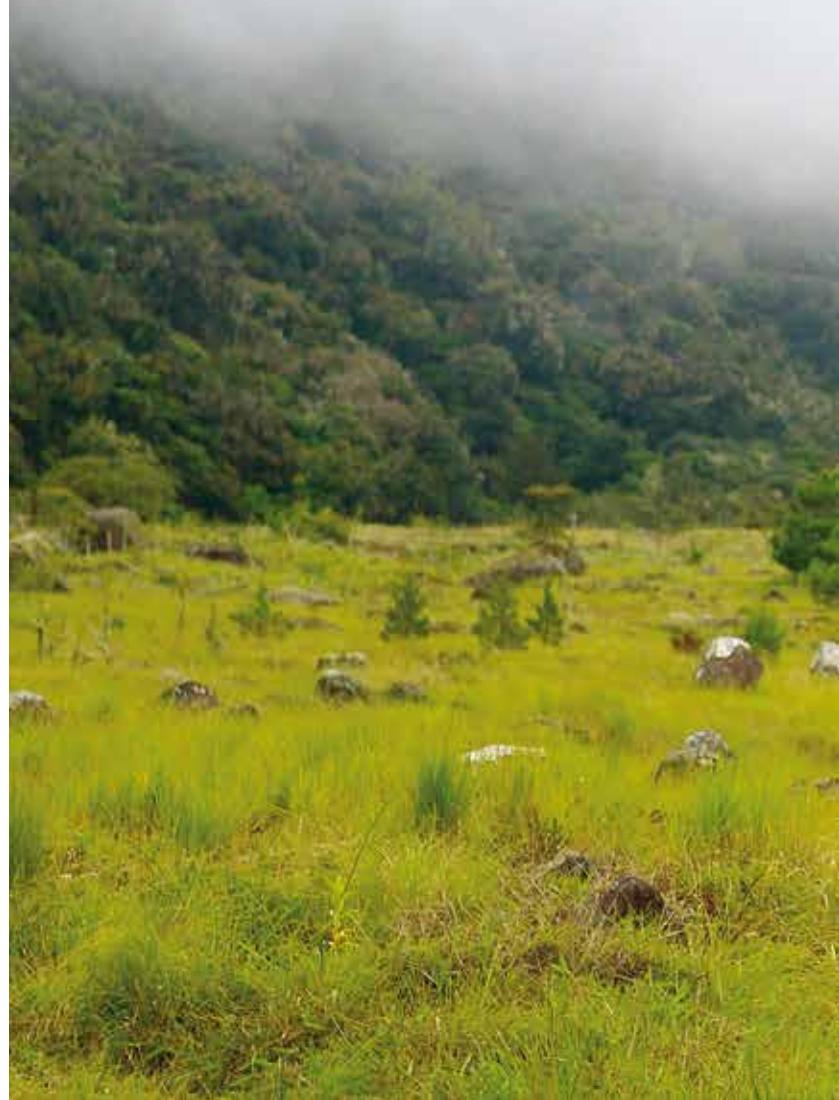
Entendemos la definición de reforestación, ¿pero por qué se le ha añadido el adjetivo inteligente?

Hace muchos años la reforestación consistía en sembrar cualquier planta en algún lugar, sin entender de verdad que cada especie tiene su sitio, y no se estudiaba a profundidad la eficacia para sembrar y promover el uso de los servicios ambientales. Ahora se evalúa el desempeño de los suelos y con base a eso sembramos.

REFORES Y SU IMPA

¿Qué son servicios ambientales?

La naturaleza produce servicios que a veces no tenemos. Por ejemplo, cuando hablamos de servicios ambientales, nos referimos a la relación entre el ciclo hidrológico y la producción del agua o la captura del carbono por parte de los bosques. Otro ejemplo de un servicio ambiental son los bosques esponja, los cuales tienen la capacidad de absorber el agua como una esponja, lo cual reduce las inundaciones al tiempo que mantiene viva las quebradas y ríos durante la estación seca. Estos son algunos del sinnúmero de beneficios que obtenemos de los servicios que nos ofrece el ambiente. Entonces, para tener estos servicios debemos entender cómo funciona un bosque y cómo hacer la mejor mezcla de especies de árboles.



ESTACIÓN INTELIGENTE ACTO EN EL AMBIENTE



La Purísima es un fenómeno lluvioso que ocurre cinco días antes o después del Día de la Madre, de ahí su nombre. El caso más relevante ocurrió el 7, 8 y 9 de diciembre de 2010, que provocó deslizamientos en áreas de la Cuenca Hidrográfica del Canal, afectó la toma de agua de la planta potabilizadora de Chillibre, y causó que el Canal suspendiera el tránsito de buques durante 17 horas.

Háblenos del papel de los bosques como balanceador del ciclo hidrológico.

Los bosques tienen un papel importante en la regulación del ciclo hidrológico. El mejor ejemplo para entender esto fue con el evento La Purísima (ver pie de foto). Este evento extremo que ocurrió en diciembre de 2010, no tuvo resultados tan desastrosos gracias al papel de los bosques del Parque Nacional Chagres, y su capacidad para absorber grandes cantidades de agua. Otro caso similar fue en el 2013, cuando la estación seca del país fue bastante fuerte, sin embargo, tuvimos resultados impresionantes ya que las quebradas, riachuelos y ríos mantuvieron su cauce. Por eso son importantes los bosques, son reguladores naturales en la distribución del agua.

¿Cuánto carbono captura un bosque en un área como la cuenca hidrográfica del Canal?

Sabemos, por ejemplo, que un bosque maduro puede capturar hasta 125 toneladas de carbono por hectárea. Por otro lado, nuestros bosques secundarios capturan 50 toneladas de carbono durante 20 años o menos. La capacidad de bosques secundarios es impresionante. Hay especies nativas que crecen bien en suelos de baja fertilidad y pueden absorber más carbono.





El Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales se estableció en Panamá en 1923.

¿Cuál es la diferencia entre bosque secundario y primario?

El bosque primario es virgen, extenso y con mucha diversidad. Es también un bosque maduro que tiene 250 años o más. El secundario es un bosque joven donde hubo agricultura alguna vez, pero la gente ha dejado de usarlo para la actividad humana o comercial. Por ejemplo, un potrero sin ganado.

¿Cuál seguirá siendo el papel del Instituto Smithsonian en términos de reforestación?

Nosotros hacemos los estudios para determinar la relación de uso de suelo, tenemos plantaciones y manejamos el proyecto Agua Salud, el cual busca entender y cuantificar los servicios ecológicos, sociales, y económicos provistos por los bosques tropicales de la cuenca del Canal. También producimos información disponible en nuestro sitio web para el público en general, y por supuesto, trabajar con la ACP en categoría de aliados estratégicos para hacer ciencia.



Jefferson Hall es zoólogo, con una maestría y doctorado de la Universidad de Yale, Estados Unidos. Fue miembro voluntario del Cuerpo de Paz, además, trabajó en el continente africano para levantar un ambicioso proyecto de áreas protegidas de una dimensión de 14 mil kilómetros cuadrados.





MÉRITO A QUIEN RESGUARDA LA HISTORIA DEL CANAL

Museo del Canal Interoceánico, ubicado en el Casco Antiguo.

Con su discurso de aceptación titulado: “El poder transformador de los museos”, Ángeles Ramos Baquero recibió el título protocolar de Ilustrísima, otorgado por la Real Academia de Buenas Letras, en España. Así Ramos Baquero, doctora en Historia del Arte y directora del Museo del Canal Interoceánico, entra en el selecto grupo de académicos que velan por los saberes, historia y cultura de las regiones lingüísticas compuestas por España y América Latina.

Para Ramos Baquero este reconocimiento -hasta ahora el más sobresaliente en su vida- representa años de esfuerzo y dedicación a la preservación y promoción de la historia como parte esencial en la formación de las naciones. “El amor por la historia y la cultura me lo inculcaron mis padres. Yo amo la lectura, amo el conocimiento, sencillamente es parte de mi vida”, enfatizó Ramos Baquero, quien se convierte en la persona más joven en formar parte de la Real Academia de las Buenas Letras, y también es la tercera mujer en formar parte del grupo desde el siglo XVIII.

En su exposición ante los integrantes de la Real Academia, Ramos Baquero disertó sobre el rol de los museos en el fortalecimiento de la cultura e identidad nacional. “El museo es una institución transformadora con contenidos dinámicos. En mi caso como directora del Museo del Canal Interoceánico, constantemente tengo que evaluar y determinar la evolución de cada colección. Por supuesto, tengo a un valioso equipo de trabajo, altamente capacitado, que hace un trabajo excepcional”, puntualizó.

Al hablar con la directora del Museo del Canal Interoceánico, se percibe que ella vive y respira la historia del Canal, incluyendo el glorioso proceso de transición a manos panameñas. Y es que para Ramos Baquero, “el esfuerzo que hizo Panamá para recibir el Canal, no fue un regalo, sino un sacrificio. Panamá dividió su territorio, hemos pasado pruebas y nos hemos expuesto al mundo. Por lo tanto, debemos sostener y reivindicar nuestro derecho como un protagonistas de esta historia, donde nada se nos ha sido regalado”, concluyó.



La Dra. Ramos Baquero sostiene su acreditación como académica de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras.

CENTRO DE MANIOBRAS CON BUQUES A ESCALA:

‘PEQUEÑO’, PERO DE CATEGORÍA MUNDIAL

Por Gabriel Murgas P.

En un mundo obsesionado con las dimensiones y medidas, la practicidad es lo que marca la diferencia. Y es que no pocos se detendrían a pensar que el gran Canal ampliado, no solo requirió de toneladas de conocimientos e investigaciones, sino también de prácticas y simulaciones. Después de todo, pocas veces el mundo es testigo de la construcción de un Canal como el nuestro... y había que hacerlo bien, no había otra opción.

Pero la pregunta que salta a la luz es: ¿Dónde y cómo ensayar las maniobras de los nuevos monstruos de acero que atravesarían el Canal ampliado? Como respuesta a esta nueva área de aprendizaje, el Canal, previo a la inauguración de las nuevas esclusas, presentó al país y al mundo el Centro de Maniobras con Buques a Escala. Veamos, pues, de qué se trata este proyecto, de dónde surgió la idea y qué tan efectivo ha sido.

La idea inicial

Como parte del proyecto de capacitación relacionado con la operatividad del nuevo Canal, los prácticos y capitanes de remolcadores recibieron clases y ensayaron

las travesías con simuladores matemáticos y electrónicos a fin de desarrollar destrezas que las nuevas esclusas demandaban. Pero durante este proceso, surge la idea de construir un ‘mini’ Canal para que los participantes tuvieran una experiencia más cercana a la realidad. Para esto, representantes del Canal, incluido el Administrador, sostuvieron reuniones con empresas dedicadas a las operaciones marítimas y con experiencia en simuladores a escala de países tales como Polonia, Inglaterra, Bulgaria y Francia.

Luego de un proceso de análisis y selección, se elaboró un memorando de entendimiento entre el Canal de Panamá y Port Revel (Francia), para que este último brindara asesoría en la construcción de los componentes que requería un Canal de mínimas proporciones: barcos y remolcadores, así como en el entrenamiento del personal canalero en la manipulación de los mismos. El contrato estableció la construcción de cuatro barcos que transitarían por las nuevas esclusas: un granelero, un portacontenedor, un gasero, y pronto se recibirá un tanquero. Cada una de estas copias pesa entre seis y ocho toneladas. La maniobra de estos ejemplares es exactamente similar al de los buques reales, de ahí la especialidad y delicadeza en su construcción.



Área que replica a la perfección el Corte Culebra

Proporción absoluta

Paralelo a la fase anterior, se delimitó un área de 15,5 hectáreas en Cerro Oro, a orillas del Canal, para la nueva instalación, la cual fue construida por un equipo de expertos canaleros. La instalación ofrece una escala de 1:25, lo que significa que una medida de la réplica equivale a 25 veces en la realidad. De esta manera, el Centro de Maniobras presenta todo el Corte Culebra -el área más estrecha del Canal- en su mismo rumbo y misma orientación. También incluye lagos, profundidades, y hasta tiene los mismos ángulos de los bancos (zona de contacto entre la tierra y el cauce de navegación). El espejo de agua (área acuática) tiene una dimensión de 3.6 hectáreas.

Todas las dimensiones están hechas a escala.

Por supuesto, esta pequeña obra también incluye las estructuras de las nuevas esclusas. Lo interesante de esto, es que estas cuentan también con un sistema hidráulico a proporción, asegurando así que el barquito sienta la misma fuerza y presión del agua, tal y como ocurre en el nuevo Canal. El escenario también es complementado con ejemplares del muelle de Rodman y Balboa, para asegurar la misma ambientación en su totalidad.



Los buques fueron contruidos en Francia, y oscilan entre seis y ocho toneladas de peso.

Innovación y creatividad

Las ventajas de la capacitación con modelos a escala fortalecen cualquier sistema de aprendizaje. En el caso de este pequeño duplicado del Canal ampliado, los ejercicios agudizan los reflejos de los prácticos, aumentan la experiencia a través del ensayo, y permite -a través de la simulación- algo que para el Canal de Panamá es inadmisibles: los errores. De hecho, la posibilidad de llevar a cabo un número de maniobras en un curso de 40 horas, representaría 200 horas a bordo de un buque real.



Peter Pusztai lideró la construcción del Centro de Maniobras con Buques a Escala.

Peter Pusztai, coordinador del adiestramiento para los prácticos del Canal, y líder del proyecto en cuestión, reconoce que al principio la construcción de esta versión del Canal fue una idea retadora, pero la emoción que manifestaron todos los integrantes -ingenieros, arquitectos, y personal técnico- fue la clave para el éxito de este proyecto. “La emoción trascendió cualquier imprevisto u obstáculo que surgió en el camino. Estoy seguro de que gracias al trabajo en equipo es que surgieron nuevas ideas en el camino, por lo que todo se llevó a feliz término. Estoy sumamente orgulloso del equipo canalero”, enfatizó.

Para el capitán Pusztai, el que Panamá y la región latinoamericana cuentan con un Centro de Maniobras a Escala, posiciona al Canal como un ente de referencia en la gestión de conocimientos marítimos para proyectos de gran envergadura. De hecho, esta infraestructura es la tercera réplica artificial de este tipo a nivel mundial, lo cual es símbolo de creatividad y liderazgo en materia de ingeniería. Ahora bien, en el futuro este Centro de Maniobras no quedará obsoleto ni mucho menos, ya que el Canal siempre tendrá nuevos escenarios, y con el aumento del tránsito de los buques, más pericia será necesaria, y por consiguiente, más prácticas.

El nuevo Canal ha rebasado todas las expectativas. El próximo 26 de junio se cumple el primer aniversario de apertura al comercio marítimo mundial, y estamos seguros que este Canal en miniatura también proyecta el esfuerzo y dedicación de un pueblo que puja hacia el progreso.

El Canal de Panamá realiza segundo foro Operativo con agentes y navieras sobre las operaciones del Canal ampliado

Como parte del compromiso de mantener un diálogo abierto con sus clientes, el Canal de Panamá llevó a cabo el segundo foro con representantes de líneas y agentes navieros para conversar sobre los servicios que ofrece la vía interoceánica a más de 10 meses desde la inauguración de las nuevas esclusas.

El conversatorio denominado: “La Ruta del Conglomerado Logístico: Abordando Desafíos Futuros,” estuvo dirigido a representantes de líneas y agentes navieros autorizados en Panamá, así como a miembros de la Cámara Marítima de Panamá (CMP), y otros miembros del sector marítimo y logístico del país.

Al final de las presentaciones, los participantes tuvieron la oportunidad de hacer preguntas, lo cual les permitió conversar con los ejecutivos del Canal de Panamá y ofrecer ideas innovadoras que ayuden al Canal a continuar ofreciendo un servicio marítimo de clase mundial.

Adicional al conversatorio, hubo una visita guiada a las esclusas de Cocolí, donde los participantes pudieron



presenciar de primera mano las operaciones del Canal ampliado. Durante esta visita, el señor Charles Langman, Presidente de la Agencia Naviera Autorizada, Associated Steamship Agents, S.A fue distinguido con el honor de abrir una de las compuertas de las esclusas de Cocolí.

ACP analizará nuevas opciones para desarrollar puerto de Corozal



La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) autorizó a la Administración del Canal para que haga las evaluaciones correspondientes y le presente nuevos términos y condiciones que permitan considerar el desarrollo y operación de un puerto para contenedores en Corozal Oeste.

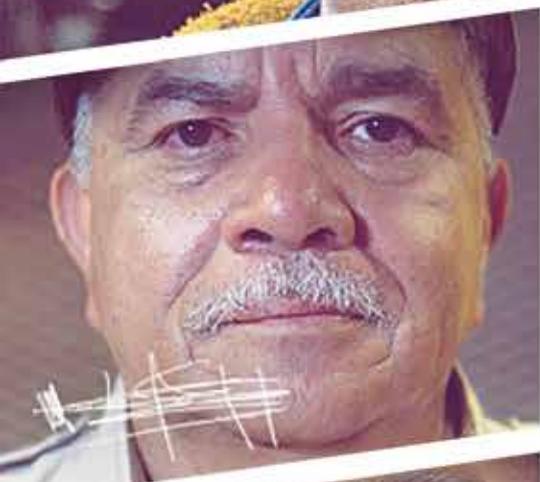
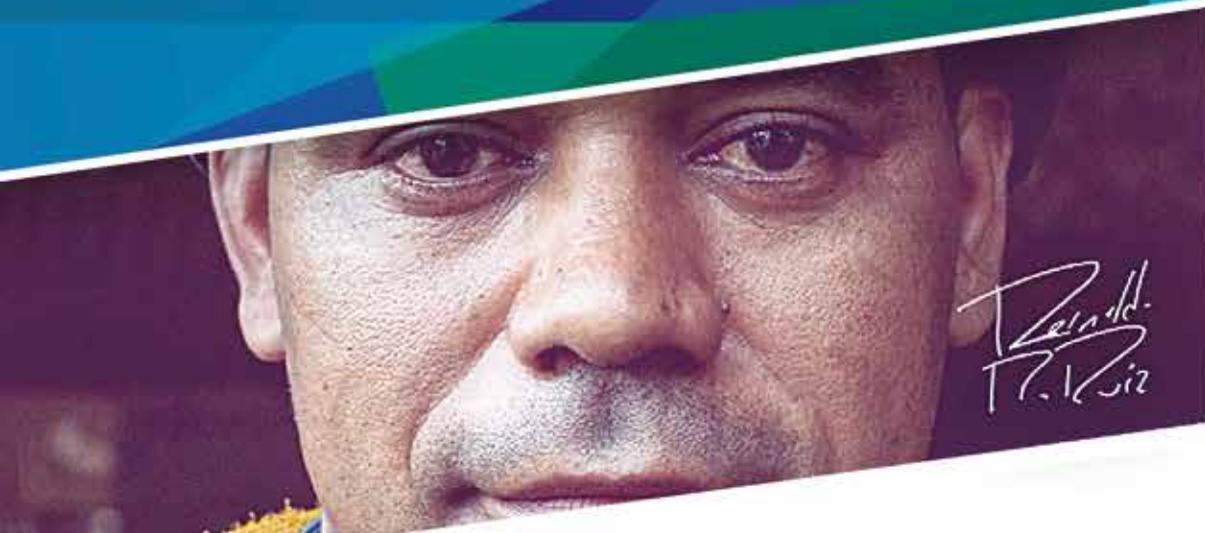
Al declarar formalmente concluido el proceso de licitación para la concesión del puerto de Corozal que cerró sin propuestas, la Junta Directiva consideró importante continuar el análisis de las opciones futuras del proyecto. El administrador del Canal, Jorge Luis Quijano, confirmó que “la ACP continuará evaluando el proyecto del puerto de Corozal Oeste, ya que forma parte de la estrategia de desarrollo comercial del Canal, porque tiene un potencial muy grande y porque puede contribuir a cumplir con su responsabilidad constitucional de operar la vía de manera rentable para beneficio del país.”

EL FARO

Revista informativa del Canal de Panamá

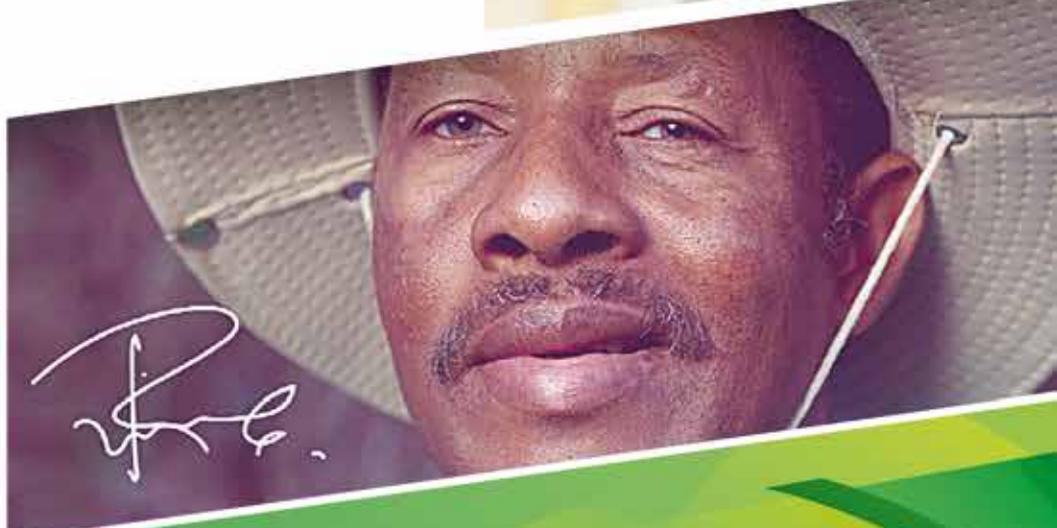
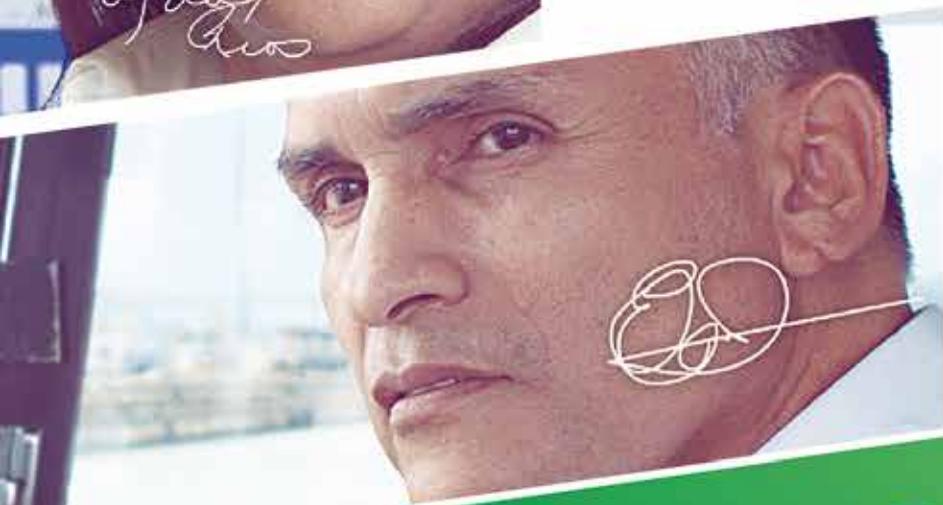


CANAL DE PANAMÁ



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



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO

