

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



TALENTO CANALERO

El valor del recurso humano

Prepararse para la visita toma tiempo...



Te invitamos a visitar todos los **domingos** del año el Museo del Canal Interoceánico de Panamá, en el Casco Antiguo.

La entrada para panameños y residentes de 9:00 a.m. a 12:00 m.d. es **GRATIS**

¡Nuevas salas te esperan!



@museodelcanal

Tel.: 211-1649/50 • membresias@museodelcanal.com
www.museodelcanal.com





CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Julio 2017 - No.109

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

Jovanka Guardia
Editora

Gabriel Murgas Patiño
Redactor

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel Julio

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

En esta edición:

- 5-6-7 **ambiente** Una ruta aliada en la reducción de emisiones.
- 8-9 **historia** El ferrocarril transístmico y las nuevas tecnologías, siglos de historia.
- 10-11 **perspectiva** El Canal y la UP estrechan lazos.
- 12 **ventana** Biografías pendientes.
- 17 **al día** Información al detalle.
- 18-19 **desarrollo** Ampliación favorece comercio de GNL.
- 20-21 **actualidad** ECOCANAL 2017: La importancia de un simulacro.
- 22-23 **ampliación** Las “piscinas” de ahorro de agua.
- 24-25 **punteo** El Tero canalero.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA SE RATIFICAN

El Canal de Panamá se prepara para cumplir 103 años. Desde su inauguración, una serie de eventos ha puesto a prueba su competitividad, sin embargo, ninguna tan contundente como su ampliación. A la fecha, transcurridos poco más de 365 días, no hay duda de que la decisión de expandir la vía acuática fue sencillamente acertada y oportuna.

Aunque el camino hacia una ruta más moderna empezó a recorrerse el 26 de junio de 2016, falta mucho por hacer. El Canal, como impulsor de la economía nacional, tiene la misión de abrirse hacia nuevas perspectivas que garanticen su vigencia. El comercio marítimo mundial y la sociedad panameña esperan proactividad y eficiencia administrativa, todo al unísono.

Es así como elementos que hicieron parte del compromiso inicial para la construcción del tercer juego de esclusas se ratifican en estos tiempos. Por ejemplo, ante el inminente cambio climático y la necesidad de ahorrar agua, el Canal ampliado ha probado su sostenibilidad mediante el uso de las tinas de reutilización, que permiten un aprovechamiento de hasta 60 % del agua requerida en cada esclusaje. **El Faro** presenta detalles de estas enormes “piscinas”.

En esa misma línea ambiental, el Canal de Panamá ha venido reforzando su rol como aliado estratégico en los esfuerzos por reducir emisiones. Los resultados de su gestión ya pueden medirse.

Además, en esta edición, un experto internacional en gas natural licuado, habla sobre este segmento y el incremento en el comercio en general, gracias a la apertura del Canal ampliado.

UNA RUTA ALIADA EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES

Por Alexis X. Rodríguez

Un primer año exitoso, así se resume los primeros 365 días de las nuevas esclusas que aportaron una reducción de 17 millones de toneladas de CO₂, en comparación con rutas alternativas.

El Canal de Panamá ha proporcionado a la industria marítima una ruta valiosa desde su apertura en 1914, evitando la emisión de Gases de Efecto Invernadero por parte de los buques que lo utilizan.

Esto convierte a la vía acuática en un componente importante del mundo marítimo por su eficiencia y su compromiso con la reducción de los efectos del cambio climático.

El 26 de junio de 2017 Panamá celebró el primer año de operación de las nuevas esclusas del Canal, por las que han transitado más de 1,500 buques con mayores volúmenes de carga que han acortado tiempo y distancia.

Este panorama genera un menor consumo de combustible y la reducción de emisiones de CO₂, lo que contribuye con los esfuerzos internacionales para reducir el calentamiento global.





La “Ruta Verde”

La estrategia del Canal de Panamá denominada “Ruta Verde” incluye cumplir con el compromiso de reducir las emisiones, a través del desarrollo de proyectos de generación más eficientes y mediante la ejecución de medidas de eficiencia energética, además de contribuir con las iniciativas mundiales en ese mismo sentido.

Es así como el Canal cuenta con un módulo de cálculo de emisiones de CO₂ para la industria marítima, permitiendo calcular y señalar las emisiones de CO₂ para rutas del comercio marítimo y en particular, para las embarcaciones que optan por utilizar la ruta toda agua de Panamá.

Este módulo nos permitió calcular que en su primer año de operación, el Canal ampliado aportó una reducción de 17 millones de toneladas de CO₂ en comparación con rutas alternativas, generando un aporte general



en reducción de emisiones de más de 35 millones de toneladas de CO₂, sumando todos los tránsitos por el Canal de Panamá.



La OMI y su estrategia

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo internacional bajo el sistema de la Naciones Unidas relacionado con la seguridad de la vida en el mar y la prevención de la contaminación.

Bajo estas prescripciones se desarrolló el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación en el Mar (Marpol 73/78), que consta de seis anexos, y el VI desarrolla las reglas para prevenir la contaminación atmosférica.

Durante la 71ra sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés), celebrada en Londres, Inglaterra, se inició la discusión de los términos de referencia para los próximos grupos de trabajo/intercesiones de Gases de Efecto Invernadero, que serán los encargados de culminar la estrategia de la OMI.

Esta nueva estrategia, que deberá ser aprobada en el MECP 72, se prevé que incluya el plan de reducción por parte del transporte marítimo, así como los compromisos y aportes que deberá generar la industria a corto, mediano y largo plazo.

Adicionalmente, esta estrategia estará alineada con los compromisos adoptados por los estados en el Acuerdo de París, que entró en vigor el 4 de noviembre de 2016.

Es así que la ruta de Panamá, con su Canal ampliado, contribuirá a los esfuerzos de las naciones, la industria, el Convenio Marco de Cambio Climático y la OMI para la reducción de gases de efecto invernadero.

EL FERROCARRIL TRANSÍSTMICO Y LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS, SIGLOS DE HISTORIA

Por Orlando Acosta

La irrupción de la máquina a vapor marca un hito que refiere a uno de los episodios más importantes de la humanidad; y en Panamá el asunto pareciera pasar inadvertido. Es la revolución industrial que da paso a los procesos de manufactura masivos, desplaza la tracción animal al de máquinas, además, incide sobre el transporte de mercancías y pasajeros.

En el caso de Panamá, la era industrial es un referente tecnológico, social, económico, urbano y ambiental. El ferrocarril interoceánico abrió sus puertas en 1855,

y más tarde se conoció como el primer ferrocarril transcontinental del mundo.

Llegó a Panamá para desplazar los caminos imperiales de la ruta empedrada y el camino fluvial de Cruces. El ferrocarril vio nacer a la ciudad de Colón, al fragor de los rieles del tren e inició la consolidación del espacio transístmico bajo otra visión tecnológica. Hoy, las tecnologías del tren siguen marcando las pautas en el desarrollo de la gran región metropolitana.



Su impacto

Panamá, en su empeño por desarrollar su vocación de servicio mediante el perfeccionamiento de la ruta, es escenario de una de las tecnologías de punta que transforma el espacio y las relaciones geopolíticas continentales: la construcción del ferrocarril transístmico y la aparición de la ciudad de Colón como vértice del triángulo de transporte continental.

Es la máquina a vapor por Panamá la que permite el paso de gente a la costa oeste de los Estados Unidos para la explotación de las minas de oro de California. Y es el oro de California el que impulsa el desarrollo de las grandes ciudades y puertos en el Pacífico noroeste de los Estados Unidos y la aparición, incluso, de las primeras universidades en la costa oeste de ese país.

Son el ferrocarril y sus actores los que invocan los nombres de Aspinwall y Stevens, de Villard y de la Universidad de Oregon, de los chinos y de más de docenas de referentes locales y externos.

Hacen ya más de 15 años, de paso por la ciudad de Eugene, Oregon, descubrí entre las lápidas de los cementerios la sorprendente relación entre Panamá, el ferrocarril y Oregon. Henri Villard, migrante alemán, periodista y presidente de la Northern Pacific Railway develó su sorprendente ejecutoria.

Por acción del ferrocarril, que une las costas este y oeste de los Estados Unidos y mediante inversiones en la nascente línea de vapores de la San Francisco Steamship Line, fundó la Universidad de Oregon, en Eugene (la primera en la costa Oeste de los Estados Unidos) y desde Nueva York, la licencia para el manejo de los correos entre Nueva York y San Francisco, vía Panamá, con la asociación de William Aspinwall.

El tema de transporte y movilidad y el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte como la construcción del próximo puente sobre el Canal de Panamá, el cuarto puente y la Línea 3 del Metro, imponen nuevas condiciones y anuncian cambios trascendentales para el espacio metropolitano.



EL CANAL Y LA UP ESTRECHAN LAZOS

Por Franklin Castellón

Los grupos de interés del Canal de Panamá son, fundamentalmente, el pueblo panameño, como dueño de la vía y sus activos; los Estados Unidos, como el país constructor del viejo Canal y principal usuario con una relación especial en virtud del Tratado de Neutralidad; y la comunidad de países usuarios y clientes de la ruta panameña, integrados estos últimos por armadores y operadores de naves.

Sin duda, que de esos grupos el más crucial es el pueblo panameño, incluido el Gobierno, las organizaciones gremiales, cívicas, académicas y de la sociedad civil, pues de su comprensión del Canal y su rol en el comercio mundial y como impulsor del desarrollo económico del país, depende su futura viabilidad y el óptimo aprovechamiento de nuestro principal recurso: la posición geográfica.

Por ello, me causó gran satisfacción la firma, el 2 de junio de 2017, del “Convenio de Cooperación” entre la Universidad de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá, llamado a integrar esfuerzos entre ese centro de estudios y la ACP. Por la UP, la unidad ejecutora del convenio será el Instituto del Canal, cuyo director, Luis Navas, fue su gestor. Desde su fundación, la agencia canalera ha mantenido una estrecha relación con la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), pero no al nivel de un acuerdo de amplio espectro.

El convenio establece un precedente histórico: era la primera vez que la entidad más importante del país, desde el punto de vista económico, suscribe un acuerdo de esa magnitud con la institución de educación superior de más alta jerarquía.



El ingeniero Jorge L. Quijano y el rector Eduardo Flores durante firma del convenio.



Al expresarle recientemente mi complacencia por el convenio, el administrador de la ACP, Jorge Luis Quijano, me comentó que si bien el impacto mayor está en el ámbito docente, ello permitirá que “el estudiantado tenga

un mayor entendimiento del valor de nuestra posición geográfica y de lo que es el Canal de Panamá desde el punto de vista operativo, de mercado, su competitividad, sus necesidades actuales y futuras de profesionales y técnicos y el impacto económico que tiene sobre el país”.

Quijano visualizó una mutua cooperación hacia “el desarrollo profundo de un modelo sobre el impacto económico del Canal y su entorno, llevado a cabo por profesores y estudiantes”. A su juicio, “esto ayudaría a lograr una mayor comprensión de los impulsores del desarrollo en el conglomerado marítimo del Canal y sus efectos en la economía del país”. Asimismo, consideró que el convenio abre las puertas al intercambio continuo de información entre ambas instituciones, incluso la oportunidad a estudiantes graduandos de realizar pasantías en el Canal y suscribir contratos de consultoría enmarcados dentro de los usuales acuerdos de confidencialidad que rigen en la industria”.

El convenio constituye un salto cuántico en la integración del Canal con la comunidad académica nacional, para bien de la UP, el Canal y, sobre todo, Panamá.

El autor es periodista



De izquierda a derecha, Jorge L. Quijano, administrador del Canal de Panamá; Eduardo Flores, rector de la UP y Luis Navas, director del Instituto del Canal.

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

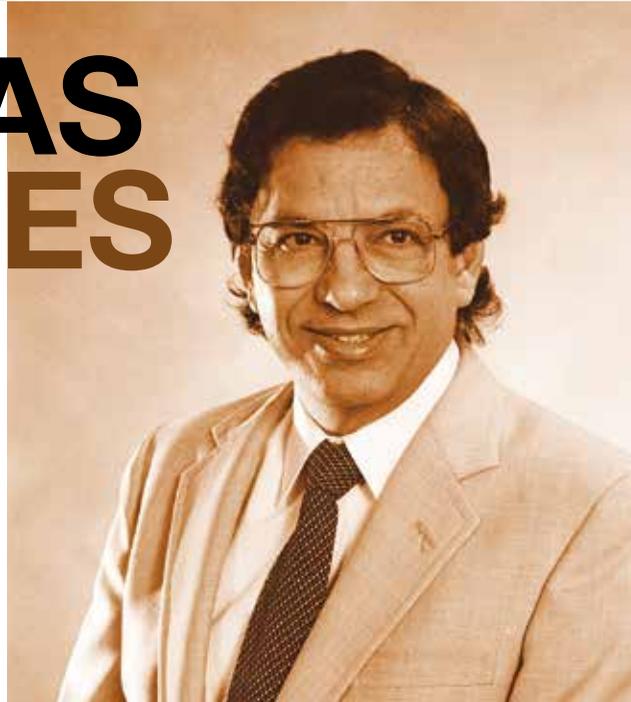
LOS DETALLES PREVIOS AL ÉXITO

BIOGRAFÍAS PENDIENTES

Ya para el mes de julio de 1977, el presidente de los Estados Unidos, Jimmy Carter, cumplía sus primeros seis meses a la cabeza del gobierno y ya había establecido claramente, con pasos decididos, sus intenciones de llegar a un acuerdo definitivo sobre un nuevo tratado que redefiniera el tema del Canal de Panamá y la permanencia de tropas estadounidenses en el Istmo. Por la parte panameña, el general Omar Torrijos, jefe de gobierno, mostraba igual impaciencia y premura por un acuerdo justo.

Sin menospreciar el aporte de individuos y agrupaciones nacionales que durante gran parte del siglo XX denunciaron, protestaron y forzaron decididamente el tema de la salida de los Estados Unidos de Panamá, durante esta última etapa de las negociaciones con el gobierno de Carter, un grupo significativo de profesionales de diversas ramas del quehacer intelectual, político, académico y técnico, aunó esfuerzos, día y noche, para trazar los aspectos más importantes, que pudieran contar con el aval y la aceptación del pueblo panameño.

En “Las Negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter 1970-1979” (Panamá, 2005), del Dr. Omar Jaén Suarez, se subraya algunos nombres de patriotas panameños que se entregaron a la causa sin vacilaciones. Pero los datos biográficos, anécdotas y observaciones más puntuales quedan aún por conocerse de personajes como: Rómulo Escobar Betancourt, Adolfo Ahumada, Arístides Royo, Carlos Alfredo López Guevara, Diógenes de la Rosa, Juan Antonio Tack, Nicolás González-Revilla, Jaime Arias Calderón, Nicolás Ardito-Barletta, Edwin Fábrega, Augusto Zambrano, José Antonio de la



Fernando Manfredo Jr. Primer panameño en ocupar el puesto de subadministrador del Canal de Panamá (1979-1989). Posterior a la invasión del 20 de diciembre de 1989, fue administrador, encargado, por nueve meses.

Ossa, Flavio Velásquez, Arnoldo Cano, Rodrigo González y el propio Omar Jaén Suárez, entre otros.

Uno de los contados documentos que registra la participación y aporte de algunos de estos panameños es el de las memorias de Fernando Manfredo Jr, también negociador de los Tratados. En estas señala que: “Negociar el Tratado era un gran reto, sin duda. Mi aporte en las negociaciones sería fundamentalmente determinar qué derechos serían esenciales para el manejo, funcionamiento y mantenimiento del Canal, así como las áreas de tierras y tierras cubiertas por agua para la infraestructura de la vía, incluyendo las reservas de agua dulce en los lagos”. (Pág. 56).

Aún queda la tarea de capturar las experiencias y aportes de los nacionales que jugaron un papel importante en la misión por recuperar la soberanía nacional.

EN NÚMEROS CANAL AMPLIADO

3

Es el número de tinas por cámara en las nuevas esclusas.

7

Es el porcentaje de agua que se ahorra en cada tránsito, si se compara con las esclusas existentes.

10 metros

Es la altura promedio de los muros que dividen una tina de la otra.

18

Es el número total de tinas del Canal ampliado.

60

Es el porcentaje de agua que se reutiliza en cada esclusaje.

EL PAPEL DE LA JUVENTUD EN EL CANAL DE PANAMÁ



El Canal de Panamá y Jóvenes Unidos por la Educación te invitan a un histórico encuentro en ocasión del 103 aniversario del Canal de Panamá.

Este 15 de agosto celebra con orgullo otro año más de la inauguración de este patrimonio de todos. Ven a escuchar o hazle una pregunta a cuatro de los protagonistas de la historia del Canal:

► **Jorge Luis Quijano**

Administrador del Canal de Panamá

► **Eloy Alfaro**

Ex director del Canal de Panamá y miembro de la Comisión Presidencial para la Transición del Canal

► **Jorge Eduardo Ritter**

Primer Presidente de la Junta Directiva del Canal de Panamá

► **Óscar M. Ramírez**

Miembro de la Junta Directiva del Canal de Panamá / Rector de la Universidad Tecnológica de Panamá

¿Cómo participar?

Para conocer cómo asistir o participar formulando tu pregunta, ingresa a:
<http://micanaldepanama.com/juventud>



¡Participa tú también de la historia!
#YoSoyElCanal



CANAL DE PANAMÁ



canaldepanama



elcanaldepanamatv

micanaldepanama.com

BUQUES PO



PORTACONTENEDORES

50.3% de tránsitos por el Canal ampliado.

El OOCL Malaysia es el buque de mayor tonelaje que ha pasado por la vía acuática.

GAS NATURAL LICUADO

9.1% de tránsitos por el Canal ampliado.

El Maran Gas Apollonia fue el primer buque de este tipo que transitó por las nuevas esclusas.



PASAJEROS

1% de tránsitos por el Canal ampliado.

Pueden transportar hasta 4,100 pasajeros en lugar de los 2,300 que transportaban por el primer Canal.

El Disney Wonder fue el primer buque de cruceros que transitó el nuevo Canal.



TANQUEROS

1% de tránsitos por el Canal ampliado.

El Canal de Panamá ampliado recibió el 1 de agosto de 2016, el primer tanquero neopanamax, el Aegean Unity, con capacidad para transportar 1 millón de barriles de petróleo.



REFRIGERADOS

1% de tránsitos por el Canal ampliado.

Las principales rutas para este segmento son la costa oeste de Suramérica a Europa, y la costa oeste de Suramérica a la costa este de los Estados Unidos.

Dependiendo del tipo de carga, la temperatura a mantener oscila entre los 12°C y -15°C y 30°C.



GAS LICUADO DE PETRÓLEO

32.3% de tránsitos.

El Lycaste Peace fue el primer tránsito con reserva y el segundo tránsito comercial por las recién inauguradas esclusas.



QUE TRANSITAN POR EL CANAL AMPLIADO

Con la inauguración del Canal ampliado, la vía acuática ha doblado su capacidad de tonelaje, así como el número de tránsitos de buques neopanamax.



EL CANAL DE PANAMÁ CONECTA MÁS DE 100 RUTAS
QUE LLEGAN A 1.700 PUERTOS EN 160 PAÍSES.



ampliado.
recibió el 21 de
ero
on

Las ventajas competitivas que ofrece el Canal de Panamá garantizan la fidelidad de sus clientes, un mayor número de tránsitos y segmentos de mercado no tradicionales.

Después de un año, el registro de barcos neopanamax que ha transitado por las nuevas esclusas ha superado las expectativas, se han roto récords de tonelaje y peajes, cada mes. Un panorama favorecedor que ha llevado a las navieras a reajustar sus operaciones para aprovechar las bondades de la ruta marítima por Panamá.

**Sin duda, un Canal en crecimiento
y un país que no le teme a los retos.**

GRANELEROS

5.1% de tránsitos.

El Baroque pertenece al segmento de graneleros. Este barco hizo el esclusaje de prueba en el Canal ampliado (previo a su inauguración).



PORTAVEHÍCULOS:

2% de tránsitos por el Canal ampliado.

El buque Hoegh Target es el buque portavehículos más grande del mundo y transitó el Canal ampliado el 8 de septiembre de 2016.



CANAL DE PANAMÁ

¡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

DIRECTOR DE LA FAO VISITA EL CANAL



José Graziano Da Silva, director general de la FAO.

El Canal de Panamá recibió la visita del director general de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), José Graziano Da Silva. El encuentro se dio en las esclusas de Cocolí, junto con el subadministrador del Canal, Manuel Benítez, y el vicepresidente de Gestión Corporativa, Óscar Vallarino, quienes le explicaron el funcionamiento de la vía y los programas de sostenibilidad ambiental con los que cuenta el Canal.

Al final de la gira, el líder de la FAO comentó: “Me siento muy contento de estar nuevamente en Panamá, y soy testigo de los cambios que ha tenido el Canal desde antes de la conclusión del proyecto de ampliación. El desarrollo ha sido impresionante. También me siento contento de saber todas las implicaciones ambientales que conlleva la administración del Canal, sobre todo, con la gestión del agua. Sin duda, el Canal tiene una visión de futuro y es un

ejemplo para otras organizaciones a nivel mundial”.

Referente al desarrollo socioeconómico al cual está vinculado el Canal, Graziano mencionó que la ruta “promueve un principio fundamental, y esto es la consulta y participación permanente con la comunidad relacionada con el uso de tierra y conservación del ambiente. Eso es lo que da pertenencia a las comunidades y este acercamiento hace que la sociedad se sienta también dueña de este ambicioso proyecto”, enfatizó.

La FAO es una organización internacional que establece programas para erradicar el hambre, la malnutrición y la inseguridad alimentaria. Además, está enfocada en la eliminación de la pobreza e impulsa el desarrollo socioeconómico de las naciones a través de proyectos sostenibles.

CANAL DE PANAMÁ Y MIAMBIENTE REFORESTARÁN CUENCA DEL RÍO LA VILLA



Un total de 65 hectáreas agroforestales se reforestará en la cuenca del río La Villa, en la provincia de Los Santos, como parte de las actividades de compensación por la construcción del tercer puente sobre el Canal de Panamá.

Se trata de un programa conjunto entre el Ministerio de Ambiente (MiAmbiente) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que consiste en el establecimiento y mantenimiento de 65 hectáreas reforestadas con café arbolado en 85 fincas de campesinos residentes en las subcuencas de los ríos Gato y Estinabá, que forman parte del curso medio del río La Villa.

Además de proporcionar cobertura vegetal protectora, el programa beneficia las condiciones ambientales de la cuenca, al tiempo que permitirá a los campesinos de la región mejorar la economía familiar mediante el cultivo de un producto agrícola de alto valor comercial.

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.

AMPLIACIÓN FAVORECE COMERCIO DE GNL

Por Gabriel Murgas Patiño

Desde la inauguración del Canal ampliado se ha observado un crecimiento escalonado en el tonelaje y tránsito de buques que transportan gas natural licuado (GNL). De hecho, las cifras oficiales indican que la carga transportada en los buques GNL para el año fiscal 2016 fue de 549,806 toneladas largas y para julio de 2017, el 9.1% de los tránsitos por el Canal ampliado correspondió a este segmento de mercado.

Aunque el número pudiera parecer modesto, el enfoque mundial que se le está dando al gas natural licuado, así como a las proyecciones futuras en términos ambientales y comerciales no lo es.

A ese tipo de carga se le atribuye el adjetivo “licuado” porque para aprovechar la capacidad de transporte de estos gases se les debe licuar, a fin de reducir su volumen natural unas 600 veces, y convertirlo químicamente a una fase líquida con una temperatura de -160 °centígrados.

Guy Nicholls, director de Cheniere.



Buque GNL durante su tránsito por las nuevas esclusas.

Su transformación final es parecida al agua: inodora, incolora, no es corrosiva ni tampoco tóxica. Muchos países como China, Japón y Corea, optaron por cambiar el uso de combustibles como el petróleo y carbón hacia el GNL debido a sus efectos menos nocivos para el ambiente, sobre todo, en una época donde se atiende con suma importancia el cambio climático y su vinculación con las actividades del ser humano. eficiente en una era moderna.”

De acuerdo con el capitán Guy Nicholls, director marino de la empresa estadounidense Cheniere (organización encargada de producción y distribución de GNL), y con más de 34 años de experiencia en la industria marítima, “el gas natural es un recurso flexible que puede usarse como fuente para la generación de energía eléctrica, transporte y actividades industriales. El manejo del GNL requiere de una inversión inicial en mano de obra calificada e infraestructura adecuada, sin embargo, el GNL está creciendo en muchos

mercados mundiales y el Canal ampliado ha contribuido con este proceso.”

Latinoamérica también tiene un papel preponderante en el uso del GNL. Por ejemplo, las principales rutas para este segmento de mercado fueron aquellas originadas en el Golfo de México con destino a Chile y hacia la costa oeste de México, y la ruta con origen en Perú con destino a España y Francia.

Sin duda, el comercio regional del GNL es más efectivo en estos tiempos gracias al Canal ampliado.

En palabras de Nicholls: “El Canal continuará siendo uno de los más importantes conductos para incrementar el comercio del GNL y el comercio en general. Permitiendo más tránsitos por el hemisferio, el Canal acorta tiempo y costos para transportar el GNL desde los Estados Unidos con destino a Asia, Chile, y otros mercados críticos. De esta manera, el Canal hace el comercio internacional más eficiente en una era moderna.”

ECO CANAL 2017: LA IMPORTANCIA DE UN SIMULACRO

Por Gabriel Murgas Patiño

El Canal de Panamá está en la mirada mundial. Con su recién inaugurada ampliación, proyecciones de nuevos negocios, atención de nuevos usuarios, y sobre todo, gestión y conservación del recurso hídrico, resulta imperiosa una adecuada previsión y respuesta ante emergencias y manejo de crisis.

Debemos recordar que, al igual que cualquier otra empresa, nuestro Canal no está exento de eventos que podrían afectar su operación. Es por ello que todos los años, el Canal de Panamá, por intermedio de la Unidad de Planificación de la División de Protección y Respuesta a Emergencias, OPPD-P, y el Equipo Nacional de Respuestas de Estados Unidos (NRT, por sus siglas en inglés), coordinan un ejercicio basado en simulaciones para evaluar la efectividad de las respuestas ante incidentes o accidentes. La duración de este ejercicio, llamado ECO CANAL, es de tres días y está complementado con jornadas de capacitación.





Para este año, la actividad se centró en los posibles riesgos, generalmente se simula el más agudo escenario, del segmento de buques de Gas Natural Licuado (GNL) y cómo el Canal de Panamá, junto con otras instituciones del Estado, trabaja para mitigar el impacto del incidente modelo.

Participaron instituciones de seguridad del Estado como la Policía Nacional, el Sistema Nacional de Protección Civil, el Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá, además del Ministerio de Salud y la Autoridad Marítima de Panamá, que de forma integrada proponen acciones ante desastres de cualquier naturaleza.

Durante el ejercicio se forman tres grupos relevantes:

- Equipo de participantes: tiene el rol principal de delimitar las líneas de acción ante el posible escenario. Previo a esto, a cada uno de sus integrantes se le ha asignado un rol. Generalmente, son líderes de la institución a la que pertenecen.
- Controladores del ejercicio: este equipo está conformado por la Unidad de Planificación de la División de Protección y Respuesta a Emergencias, y especialistas del Equipo Nacional de Respuestas de Estados Unidos. Ellos monitorizan que el ejercicio se desarrolle dentro del tiempo y las condiciones previamente establecidas.
- Los evaluadores: es un grupo mixto, de diversas instituciones, que observa el desempeño del primer equipo para luego emitir sus comentarios y las conclusiones sobre la efectividad del ejercicio. Durante el período de la simulación, este equipo tiene un rol pasivo (por eso son solo observadores), pero al final,



Octavio D'Meza, Supervisor de Planificación y Respuesta a Emergencia, durante el ejercicio.

el papel de los evaluadores es determinante para identificar todas las buenas prácticas y lecciones aprendidas que permitan fortalecer la capacidad de respuesta a emergencias del Canal.

En vista del papel protagónico que ha tenido el segmento de gas natural licuado en el Canal ampliado, previo al ejercicio hubo una jornada de capacitación sobre la naturaleza del tipo de carga que se transporta en estos buques y cómo, tanto el Canal como las entidades estatales, se preparan para atender cualquier situación de crisis.

ECOCANAL es una muestra de que el Canal de Panamá está comprometido con la seguridad de sus colaboradores, los clientes, el ambiente y la sociedad. Por ello, este ejercicio, y otros simulacros de emergencia, son parte de las actividades que la vía acuática ejecuta para asegurar la continuidad y resiliencia de operaciones que requiere una organización de talla mundial.

LAS “PISCINAS” DE AHORRO DE AGUA

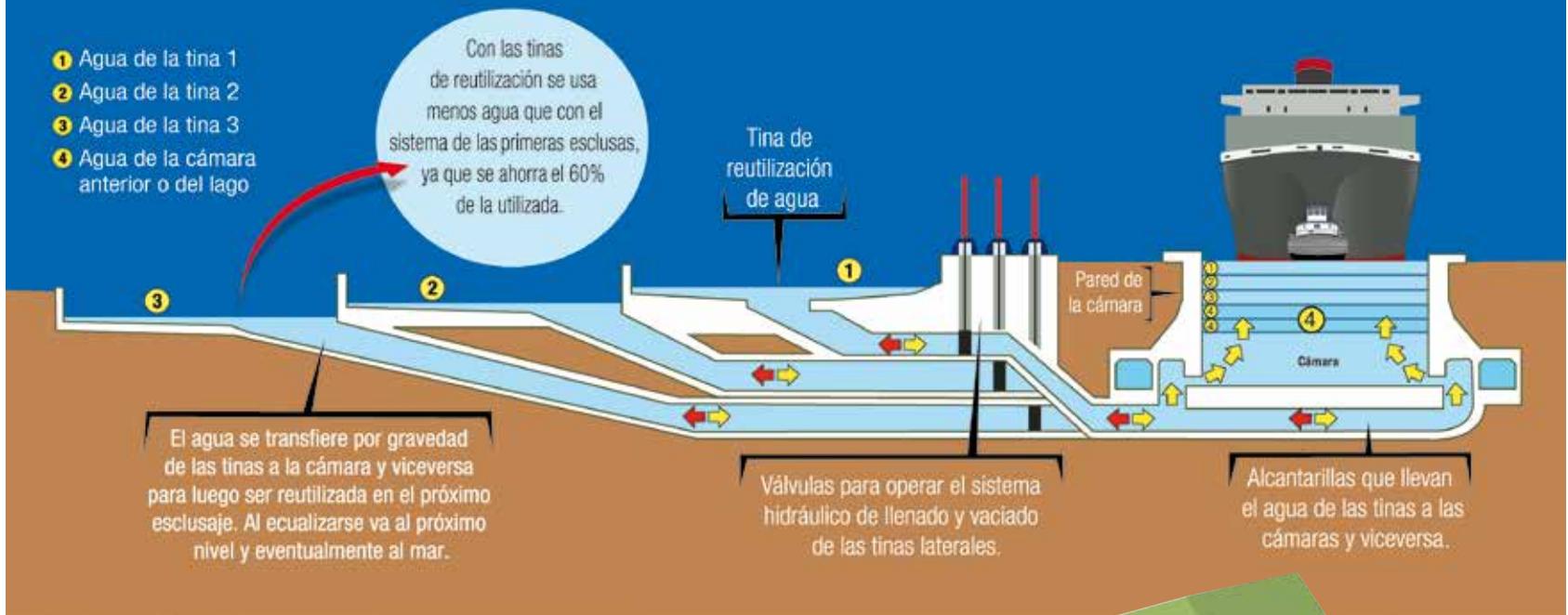
Tras 100 años de funcionamiento exitoso, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) no podía permitirse menos que tecnología de probada eficiencia en su proyecto insignia: la ampliación. Múltiples estudios determinaron que era necesario añadir un ingrediente especial a las nuevas esclusas y así se hizo. Se construyeron las tinas de reutilización de agua.

En un terreno de aproximadamente tres hectáreas, estas gigantescas piscinas garantizan que el agua de cada esclusaje sea reutilizable, y no vaya a dar al mar en su totalidad.

Precisamente, el uso de las tinas en las esclusas neopanamax representa un ahorro de 7% con relación al consumo en las esclusas centenarias que alcanza entre 55 y 60 millones de galones de agua.



FUNCIONAMIENTO DE LAS TINAS DE AHORRO DE AGUA



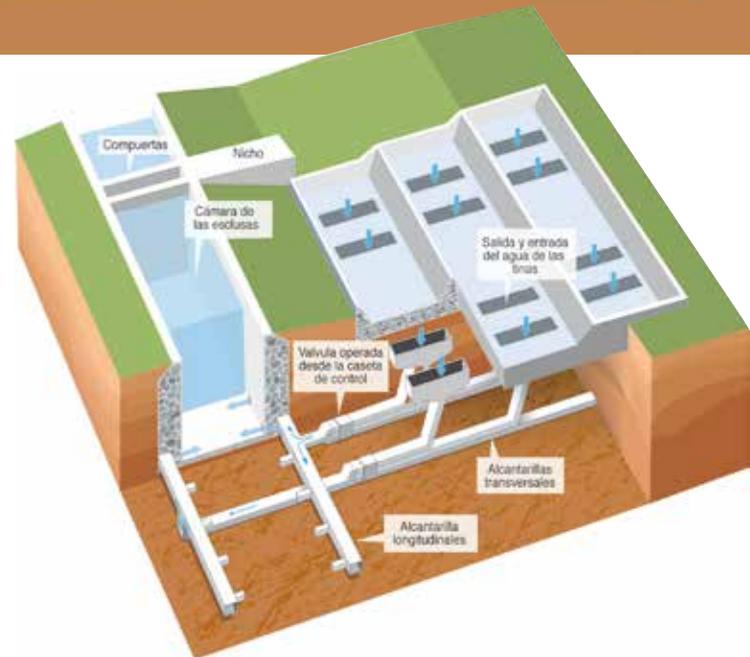
Variables

El tercer juego de esclusas cumplió su primer año de operación y sus resultados positivos incluyen también a las tinas de ahorro. “El sistema, con sus 18 tinas, funciona a la perfección, dentro de los tiempos de operación requeridos en el contrato de diseño-construcción y produce ahorros de agua, como se anticipó”, aseguró Carlos Vargas, vicepresidente ejecutivo de Ambiente Agua y Energía del Canal de Panamá.

En ese sentido, son varias las combinaciones que optimizan su uso para garantizar la calidad del agua y reducir los tiempos de tránsito. Se anota, por ejemplo, el número y tipo de buques en tránsito, estado del tiempo y niveles del lago, entre otros.

“Durante los meses de lluvias más intensas -octubre a diciembre- los excedentes de agua se vierten para el apropiado manejo del sistema de represas, porque en ese periodo el agua supera la capacidad de almacenaje de Gatún y Alhajuela. En esta temporada no es necesario el uso de las tinas, lo que permite reducir los tiempos de esclusaje”, agregó Vargas.

Sin embargo, en este momento, las tinas son parte de la operación diaria, excepto en el tránsito de los buques de gas natural licuado (GNL), que requieren un cruce completo a luz del día, tal como explicó Jorge Pitti, capataz de operaciones de las esclusas de Cocolí.



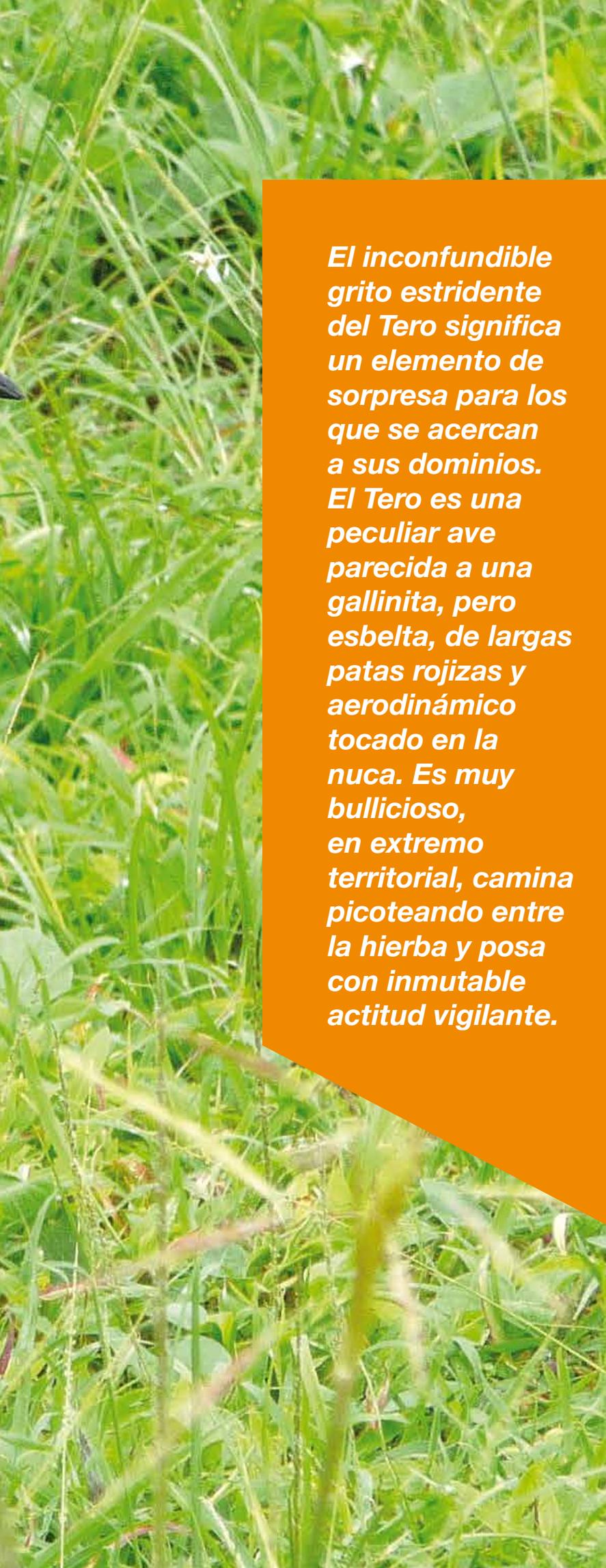
¿Y cómo funcionan? Las tinas de reutilización de agua funcionan por gravedad, controladas por válvulas. Al bajar un barco, desde el nivel del lago, tres quintas partes del agua en la cámara son dirigidas hacia las tres tinas de ahorro. El agua remanente se iguala con el agua en la cámara contigua. Luego, para aumentar el nivel del agua en esa cámara, el proceso se hace al revés, liberando el agua de cada una de las tinas de ahorro, una a la vez, mientras que el resto viene del lago o de la cámara inmediatamente aguas arriba.

Las tinas ayudan a ahorrar hasta 60% del agua requerida en cada esclusaje.

PUENTE

EL TERO CANALERO





El inconfundible grito estridente del Tero significa un elemento de sorpresa para los que se acercan a sus dominios. El Tero es una peculiar ave parecida a una gallinita, pero esbelta, de largas patas rojizas y aerodinámico tocado en la nuca. Es muy bullicioso, en extremo territorial, camina picoteando entre la hierba y posa con inmutable actitud vigilante.

Por Victor Young

Esta interesante ave habita en zonas bajas costeras, orilla de ríos y otros cuerpos de agua dulce, sitios pantanosos y campos abiertos de vegetación herbácea donde hay mucha comida y mejor visibilidad. Es aquí donde pone sus huevos y nacen hasta cuatro polluelos de plumón camuflado. La hembra y el macho protegen ferozmente su nido advirtiendo con su agudo grito defensivo a los extraños para que no se acerquen.

Luego vuelan muy agitados, exhiben el blanco y negro de sus alas tratando de desviar la atención del intruso, pero regresan en vuelo rasante y amenazan impetuosamente.

FAUNA URBANA

El Tero suele visitar áreas abiertas con césped y hierbas bajas en búsqueda de lombrices y otros bichitos para alimentarse. En el Canal de Panamá, los encontramos como parte de la avifauna residente y en más de una ocasión han correteado a trabajadores desprevenidos que se acercan a sus nidos.

Los vemos circulando por Corozal Oeste como visitantes esporádicos. En las esclusas de Miraflores, se les observa en el área sur-este donde por años han conservado un sitio de anidamiento. También son regulares en los alrededores de las esclusas de Pedro Miguel, y hace poco colonizaron los predios de las nuevas esclusas de Cocolí.

En el sector Atlántico, frecuentan el área industrial en Monte Esperanza, donde anidan en un pequeño patio. En las esclusas de Gatún, se observan alimentándose al ritmo caribeño en las laderas de la represa, donde abundan grillos y lombrices.

PROTECCIÓN

Según la Lista Roja de Especies Amenazadas de la Organización Internacional de Conservación de la Naturaleza (IUCN, por sus siglas en inglés), el Tero no es una especie vulnerable. Usualmente las aves silvestres evitan la actividad humana, pero el Tero parece estar aquí muy a gusto, defiende su territorio, se reproduce; y en este proceso natural su agudo canto reverbera cual alarma antirrobo.

El Tero tiene presencia en la fauna canalera; y al protegerlo, le damos la oportunidad a las futuras generaciones de admirar su estrategia de supervivencia en las palpitantes riberas del Canal.

FICHA:

Nombre científico: **Vanellus chilensis**

Nombre común: **Tero**

Distribución: **Desde Costa Rica a Panamá; y se extiende por toda Suramérica, donde es muy común.**

Alimentación: **Insectos, gusanos, lombrices, gusarapos, lagartijas.**

Tamaño: **35 centímetros**

Hábitos: **Es aliado del hombre en el control biológico de plagas agrícolas. Por esa razón, en Suramérica se le suele encontrar domesticado en jardines y huertos.**



Canal de Panamá confirma su compromiso ambiental ante la OMI

Como parte de la delegación nacional, el Canal de Panamá reafirmó ante la 71ra sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés) de la Organización Marítima Internacional (OMI), su compromiso de combatir el calentamiento global como una ruta verde y eficiente para la industria naviera.

Celebrado en Londres, Inglaterra, el MEPC 71 reunió a toda la comunidad marítima para discutir la eficiencia energética de los buques y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La sesión de este año se centró en la aplicación del Convenio de Agua de Lastre y en la nueva estrategia de reducción de emisiones de GEI en el sector marítimo.

Desde su apertura en 1914, la estratégica ubicación geográfica del Canal de Panamá ha permitido a los buques acortar la distancia en comparación con rutas alternativas, reduciendo así los costos y las emisiones de GEI. Se estima que la vía interoceánica ha ahorrado más de 670 millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono a lo largo de su historia.

Celebran audiencia por modificación de peajes



El Canal de Panamá celebró la audiencia de consulta por modificación en la estructura de peajes, evento que contó con la participación de integrantes de la Junta Directiva del Canal; el administrador, Jorge Luis Quijano; empresas navieras y usuarios del Canal, así como medios de comunicación. El propósito de esta reunión fue atender las observaciones, por parte de los clientes, referentes a la propuesta de modificación.

La actual propuesta incluye cambios en cuatro de los 12 segmentos de buques que transitan por el Canal.

Esta es la sexta vez, desde el año 2000, que se hace una propuesta de ajustes de peajes, siempre con la respectiva consulta a los clientes para fortalecer la confiabilidad y competitividad de la vía acuática.

¡ 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



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

