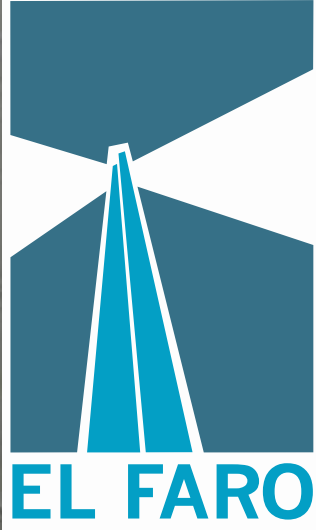




Revista informativa
del Canal de Panamá



UN EQUIPO INTEGRAL

El reconocimiento a la transparencia



Con
tu **membresía**
también **haces** **patria**
¡Porque **Panamá** son tantas cosas bellas!

Hace 20 años compartimos el sueño de crear un museo que protege la memoria histórica de Panamá y de nuestro Canal.

Adquiere tu **membresía y hazte amigo del Museo del Canal Interoceánico** en el Casco Antiguo de Panamá...

¡Tu visita mantiene viva la historia!



@museodelcanal

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

www.museodelcanal.com





CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Noviembre 2017 - No.113

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 **historia** La Ruta Colonial Transístmica y el Canal de Panamá.

8 **punteo** El escarabajo Arlequín.

9-10-11 **compás** El Canal y la conexión azteca.

12 **ventana** Otra Mirada / En números.

17-18-19 **enfoco** Licitaciones y contratos: la importancia de la transparencia.

20-21 **al día** Avanza puente del Atlántico.

23-24-25 **ambiente** Tecnología y protección ambiental trabajan en alianza.

26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

UN CANAL AL RITMO DE LOS CAMBIOS

Se avecina un año de importantes retos en este cambiante mercado marítimo. Ante estos, el Canal de Panamá mantiene su filosofía competitiva y los más altos estándares de excelencia.

La garantía de un servicio seguro, confiable y eficiente se traduce en el prestigio que la ruta ratificó al inaugurar el Canal ampliado, que permite atender aproximadamente el 97% de la flota mundial de buques portacontenedores.

Es, sin duda, una cadena de beneficios la que genera la vía acuática y que alcanza a países como México, donde el impacto positivo de la ampliación se refleja en diversos sectores de su economía, siendo el más fuerte el que se refiere al traslado de gas natural licuado desde la zona petrolera, ubicada en el Golfo, hacia la costa pacífica.

En esta edición de **El Faro**, expertos cuentan por qué la ruta interoceánica se ha convertido en “un medio que ha venido a fortalecer la economía de los países de la región”.

Y ese reconocimiento internacional también marcha de la mano de la transparencia que distingue los procesos de licitaciones y contrataciones en el Canal. De allí que los panameños puedan sentirse confiados del trabajo de quienes tienen sobre sus hombros esta delicada tarea.

Como una ruta en constante crecimiento, así puede definirse al Canal y a sus trabajadores que se esfuerzan por hacer de esta empresa una de prestigio mundial.

LA RUTA COLONIAL TRANSÍSTMICA Y EL CANAL DE PANAMÁ

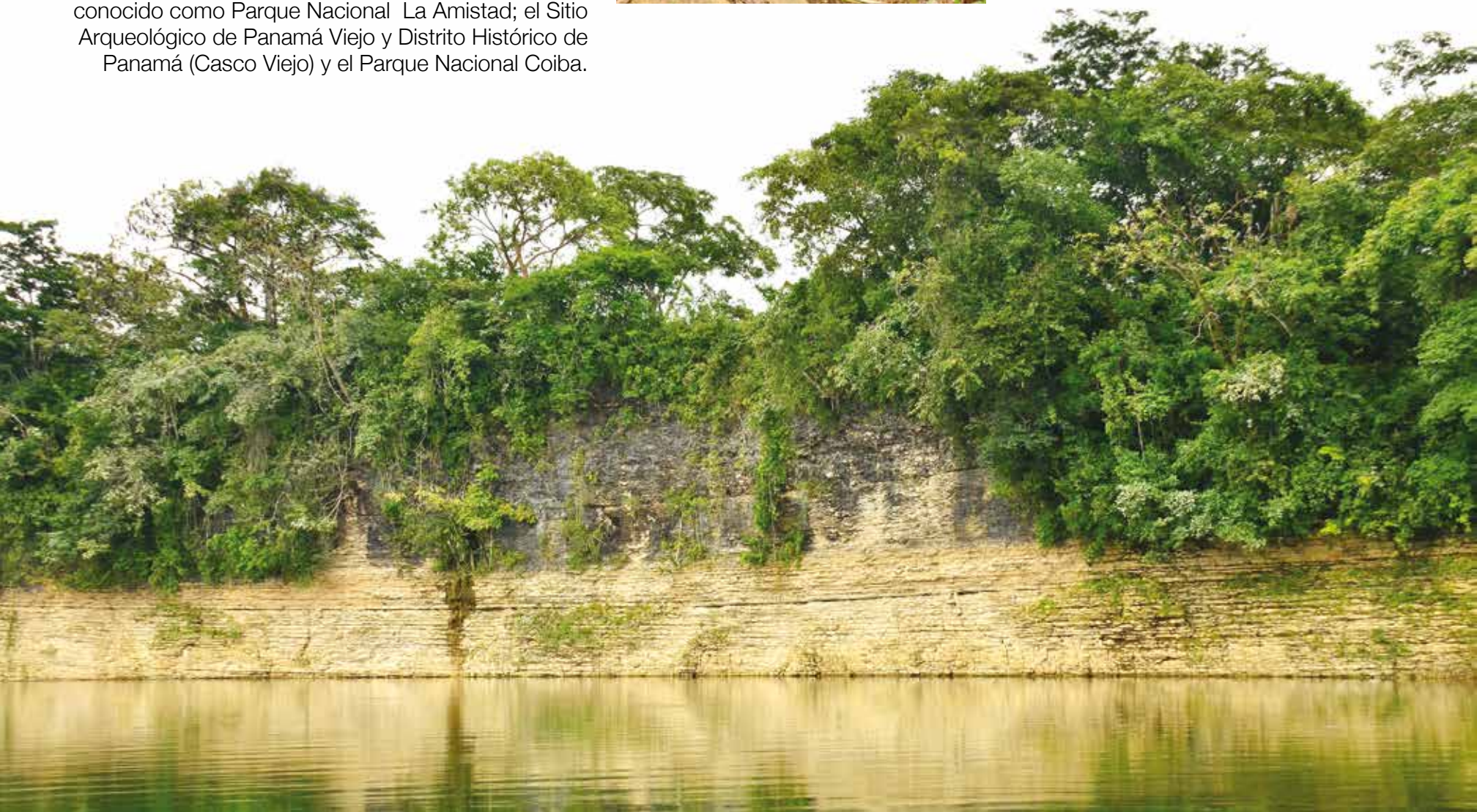
Por Orlando Acosta

El istmo de Panamá es una región de tránsito vinculada al traslado de personas y mercancías desde hace más de 500 años. En ese panorama, el paso de agua conocido como Canal, que une al Caribe y al Pacífico, es el presente de todos esos eventos que determinaron la historia física y ambiental del territorio.

El reconocimiento de la dimensión cultural del Canal le otorga a Panamá una condición particular expresada en un acervo histórico único y de carácter universal. Y precisamente estas características se han traducido en cinco declaratorias patrimoniales reconocidas por la Organización de Naciones Unidas para la Educación y la Cultura (UNESCO). Son estas: las fortificaciones de la costa caribeña de Panamá: Portobelo y San Lorenzo; el Parque Nacional Darién; la Reserva de la Cordillera de Talamanca, conocido como Parque Nacional La Amistad; el Sitio Arqueológico de Panamá Viejo y Distrito Histórico de Panamá (Casco Viejo) y el Parque Nacional Coiba.



Una propuesta novedosa busca ser considerada, por UNESCO, Patrimonio Mundial. La vía acuática está estrechamente ligada a los cimientos de este espacio de tránsito de personas y mercadería con más de 500 años de vigencia.



De los 18 sitios en la región centroamericana, a Panamá le pertenecen cinco, y de estos, tres vinculados con la noción de tránsito transístmico. Panamá es rico en su patrimonio cultural y natural.

Destaca de manera particular la riqueza vinculada con nuestra historia de tránsito como elementos culturales que se resumen en los antecedentes del Canal de Panamá y todos los esfuerzos tecnológicos para el desarrollo logístico de este país.

Han sido cinco siglos de transformaciones permanentes del territorio mediante intervenciones tecnológicas que reafirman el papel de la esta porción de tierra como puente entre dos mares.

“Hacerse” de la ruta fluvial del antiguo Camino de Cruces) resumen procesos universales que han impactado al desarrollo del mundo.

Así también, Portobelo, ciudad fortificada escenario de las legendarias Ferias de Portobelo, reconocidas como el máximo evento comercial de Las Indias, eran el

lugar en el que se mercadeaban todos los bienes de consumo en la América Colonial.

En las bodegas del edificio de la Aduana de Portobelo se custodió el oro y la plata que provenían de Suramérica, rumbo a la España Imperial. Esta ciudad conectaría con otra en el Pacífico llamada Panamá, mediante dos caminos empedrados.

En ese sentido, el tramo conocido como Camino Real a Nombre de Dios (1519-1596) y luego Camino Real a Portobelo (desde 1597) son expresiones de iniciativas tecnológicas para el paso de personas y mercancías por el Istmo de Panamá.

Mapa de 1780 del río Chagres y afluentes.



Las notables dificultades de este Camino Real demandarían desarrollar otra ruta para facilitar el viaje de personas y el manejo de los metales y las mercaderías por el Istmo. Mediante Cédula Real, en 1533 se ordena “hacer el camino por el río de Chagres por donde se podría venir en barcas y bergantines hasta cinco o seis leguas de la ciudad de Panamá y el resto del camino hacerlo con carretas y que así convendría”. (Archivo de Indias, Panamá 234). El nuevo camino tendría una estación a orillas del Chagres conocida como Cruces.

Esta es la historia del surgimiento del Camino de Cruces y la combinación fluvial y terrestre del nuevo Camino Real.

Una propuesta novedosa

La Ruta Colonial Transístmica, próxima propuesta para la inclusión en la categoría de Patrimonio Mundial, que será presentada ante la UNESCO en el 2018, incluirá las Fortificaciones del Caribe, el Sitio arqueológico de Panamá Viejo y distrito histórico de Panamá (Casco Viejo) y las porciones de los Caminos Reales y de Cruces existentes entre el Caribe y el Pacífico panameño.

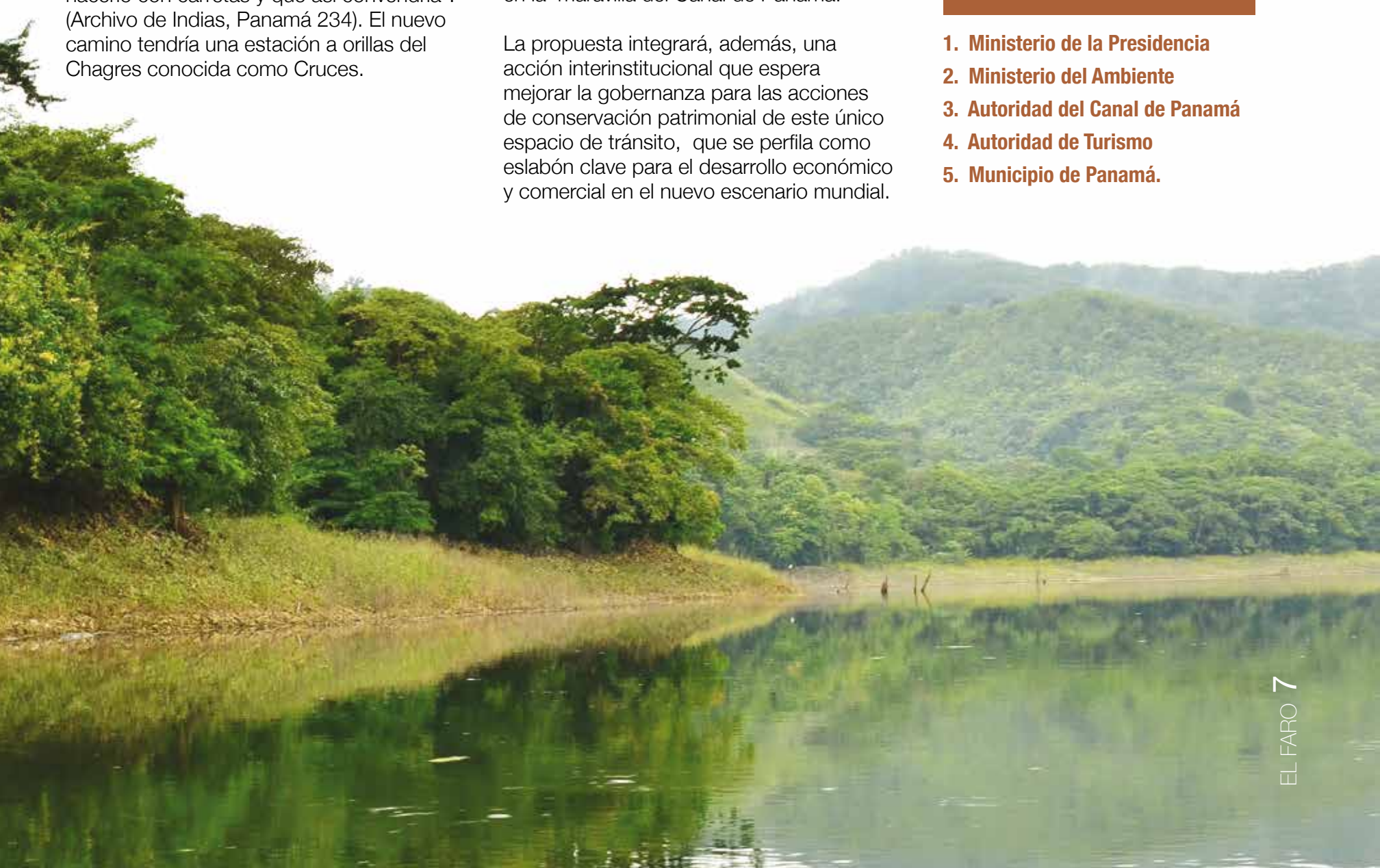
Esta novedosa propuesta es un precedente único en la UNESCO que pretende integrar la noción de Panamá como espacio de tránsito, cuya evolución tecnológica en cinco siglos, plantea una relación indeleble entre el Caribe y el Pacífico, fundamentada en la maravilla del Canal de Panamá.

La propuesta integrará, además, una acción interinstitucional que espera mejorar la gobernanza para las acciones de conservación patrimonial de este único espacio de tránsito, que se perfila como eslabón clave para el desarrollo económico y comercial en el nuevo escenario mundial.



Instituciones que trabajan en la propuesta de la Ruta Colonial Transístmica

1. Ministerio de la Presidencia
2. Ministerio del Ambiente
3. Autoridad del Canal de Panamá
4. Autoridad de Turismo
5. Municipio de Panamá.



EL ESCARABAJO ARLEQUÍN

Por Victor Young

No hay duda de que, por su excepcional diseño policromático, el escarabajo Arlequín es el más impactante entre los coleópteros que habitan los prístinos bosques canaleros. La especie fue denominada *Acrocinus longimanus* por el naturalista sueco Carlos Linneo, en 1758, en su famosa obra científica *Systema Naturae*, por sus largas patas delanteras, que pueden duplicar la longitud del cuerpo en los machos. Mide 7.6 centímetros aproximadamente, sin incluir patas y antenas.

RECICLADOR DE MATERIA ORGÁNICA

El escarabajo Arlequín tiene una metamorfosis completa. La hembra deposita sus huevos en los troncos de ciertos árboles muertos o en proceso, y allí nacen las larvas. El escarabajo adulto ingiere la savia de los árboles, pero sus larvas se alimentan de madera por un largo período. Luego se transforman en pupa, y meses más tarde, emerge el adulto abriéndose paso entre la madera hasta salir a la superficie.

El ciclo desde el huevo hasta llegar a la fase adulta toma de uno a dos años. Durante esta etapa, las larvas se nutren de la madera y sus desechos se descomponen en materia orgánica que se reintegra al suelo del bosque.

VUELO CHÁRTER

El escarabajo Arlequín tiene la singularidad de ser utilizado como medio de transporte aéreo por diminutos arácnidos terrestres llamados pseudoescorpiones. Estos suben al

cuerpo del escarabajo posado en un tronco, luego despegan y vuelan por el bosque hasta con 50 pasajeros a bordo; finalmente aterrizan en otro árbol. Al llegar a su destino, los pseudoescorpiones se bajan alegremente del escarabajo. De esta forma este micro pasajero se desplaza de un lugar a otro colonizando nuevos hábitats en búsqueda de alimento.

BIODIVERSIDAD

El escarabajo Arlequín, aparte de su gran tamaño y psicodélica estética, es un dinámico insecto exclusivo de los bosques neotropicales. Es también a nivel global un interesante elemento de un macro-ecosistema, en donde Panamá se ubica como una de las áreas de biodiversidad más complejas y diversas del planeta.

Aunque este escarabajo es nativo de los bosques de América, su nombre común capturó el colorido e intrincado diseño de la vestimenta de su homónimo personaje italiano del siglo XVI.





El puerto de Lázaro Cárdenas tiene una creciente actividad logística junto con un plan de integración puerto-ciudad.

Por Gabriel Murgas Patiño

Hablar de México es sinónimo de riqueza histórica y cultural. Su combinación perfecta de colores y sabores le han merecido importantes reconocimientos. De hecho, la comida tradicional mexicana ha sido declarada Patrimonio Inmaterial de la Humanidad.

El país cuenta con más de 30 sitios catalogados como Patrimonio Histórico de la Humanidad, y es famoso también por ser la cuna del Imperio Azteca. México fue el primer país de América en ofrecer educación universitaria, que data de 1551, con la Universidad Autónoma de México.

La ciudad de México es la cuarta más poblada del mundo, con más de 20 millones de habitantes, y también posee el segundo arrecife más largo, ubicado en la isla de Cozumel.

Sin embargo, el encanto de este país también se complementa con su comercio marítimo que desde el año pasado, con la ampliación del Canal, ha cobrado mayor protagonismo.

El Faro tuvo la oportunidad de conversar con el embajador de México en Panamá, José Ignacio Piña Rojas, para conocer más detalles de su país, considerado uno de los mayores exportadores del mundo.

EL CANAL Y LA CONEXIÓN AZTECA

COMO PARTE DE UNA SERIE DE ENTREVISTAS A LOS EMBAJADORES DE LOS CINCO PAÍSES QUE CORRESPONDEN A LOS PRINCIPALES USUARIOS DEL CANAL, EL FARO ENTREVISTÓ, EN ESTA OCASIÓN, AL EMBAJADOR DE MÉXICO EN PANAMÁ.

1. México se ha convertido en el quinto usuario del Canal. ¿Qué significa esto para su país?

Estamos muy contentos y orgullosos de fortalecer nuestras relaciones estratégicas y comerciales con Panamá a través del Canal. Antes, nuestro país estaba en la octava posición, ahora con la ampliación del Canal, subimos a la quinta. Pero, además, hay un dato interesante: Chile, Perú, Colombia y México forman parte de la Alianza del Pacífico, y dos de ellos son los principales usuarios del Canal [Chile y México]. Esto significa que el Canal representa un medio para fortalecer la economía de los países de la región. Particularmente México se ha visto beneficiado por el traslado de gas natural licuado (GNL) desde la zona petrolera de México ubicada en el Golfo, hacia la costa pacífica de nuestro país. Esta ruta significa también el aumento en la participación de tránsitos de buques que como país hemos tenido.

El embajador Piña Rojas inició su carrera diplomática en 1974. En el 2016 Panamá lo condecoró con la Orden Vasco Núñez de Balboa, en el grado de Gran Cruz.



México es un creciente productor y exportador de gas natural licuado, y una de sus rutas es por Panamá.



2. ¿Cómo ha sido el desempeño de su país en la producción del GNL?

Para el año fiscal 2017, México avanzó notablemente en la producción, consumo y transporte del GNL, sobre todo, se incrementó el tránsito en concepto de origen y destino a México. Entonces, el hecho de que México es uno de los productores y consumidores del GNL sustenta el crecimiento del tránsito de este segmento de mercado.

3. ¿En qué otros segmentos les ha ido bien?

México es el destino turístico número uno para el segmento de cruceros. En lo que va del 2017, hemos recibido a más de 6 millones de turistas. Esto es extraordinariamente importante porque genera divisas y empleos. Por ejemplo, Cozumel es el principal atractivo turístico de México, y este ha atraído durante el año a más de tres millones de pasajeros. Para nosotros la actividad marítima, no solo se refiere la carga en sí, sino también al movimiento de turistas. Y también nos satisface mucho la construcción de la terminal de cruceros que tendrá Panamá en el Pacífico, que va a contribuir a que un número importante de cruceros pase por el Canal.



Con el Canal ampliado, México aumentó su tránsito de buques en un 65% durante el año fiscal 2017.

4. ¿Han adecuado sus terminales portuarias?

Sin duda, se ha hecho inversiones importantes desde hace algunos años, sobre todo, en aumentar la capacidad para recibir buques de mayor calado como los neopanamax en el lado de Golfo de México. Del lado del Golfo, tenemos 59 puertos y terminales, de los cuales siete son puertos de altura [capaces de recibir embarcaciones de gran calado]. Del lado del Pacífico tenemos 58 puertos y terminales, y 10 son de altura. La razón es que en esa área tenemos las zonas petrolíferas, donde se extrae petróleo y gas, y las mismas están vinculadas con el desarrollo portuario de la región. Además, allí hemos desarrollado zonas económicas especiales para el intercambio comercial. En la actualidad, nuestra estrategia está enfocada hacia el Asia Pacífico, porque creemos que debemos siempre buscar nuevas áreas de oportunidad.

5. Háblenos de cómo la integración logística de México contribuye al desarrollo económico.

Hemos- y estamos- fortaleciendo la capacidad de la infraestructura portuaria, ferroviaria y aeroportuaria. No podemos quedarnos atrás con la globalización. Por ejemplo, estamos invirtiendo para el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México más de \$15 mil millones. Se está terminando la construcción de un tren ligero rápido, porque el país requiere mayor conectividad. Por otro lado, el 80 % de las exportaciones de México está orientada hacia los Estados Unidos, sin embargo, estamos buscando la forma de diversificar nuestras ofertas de mercado hacia Centro y Suramérica.

También tenemos acuerdos de libre comercio con la Unión Europea. Además, como parte de la Alianza del Pacífico, estamos iniciando negociaciones con otros países tales como Canadá, Australia, Singapur y Nueva Zelanda. De modo que estamos reorientando nuestras exportaciones; y el Canal ha consolidado estas oportunidades, gracias también a la plataforma logística y financiera que presenta Panamá.



El mantenimiento de los equipos e instalaciones es fundamental para garantizar el tránsito expedito de los buques.



EN NÚMEROS

LAS VISITAS AL CANAL

806,507

Personas recorrieron el Centro de Visitantes de Miraflores (CVM) durante el Año Fiscal (AF) 2017.

144,886

Es el número de visitantes del Centro de Observación del Atlántico (COA) durante el mismo periodo.

63,774

Personas han recorrido el CVM en lo que va del AF2018.

12,164

Es el número de visitantes del COA durante el mismo periodo.

¡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

EL EQUIPO DETRÁS DE UN TRÁNSITO

Unas 150 personas de distintas profesiones están involucradas en cada uno de los tránsitos por el Canal de Panamá.



1. Asistente de Control de Tráfico Marítimo: Recibe el primer mensaje por parte de la naviera para que una embarcación cruce el Canal.



2. Técnico en Facturación: Genera la factura de cada uno de los tránsitos.



3. Equipo de Depósito de Clientes: Emiten la factura al banco desde sus oficinas en el Canal.



4. Arquitecto Naval: Revisa los planos de cada buque antes de que llegue a aguas del Canal.



5. Asistente de Reservaciones: Coordina la reservaciones de tránsito de los buques hasta con un año de anticipación.



6. Programador de Tránsitos: Su trabajo es programar los tránsitos de una manera que optimice los recursos del Canal sacando el mayor provecho a su capacidad.



7. Controlador de Tráfico M: Da seguimiento a los buques todo su tránsito por el Canal.



16. Pasacables y Boteros: Reciben las líneas de los buques en tránsito y las conectan con las locomotoras o directamente a lo largo de los muros de las cámaras.

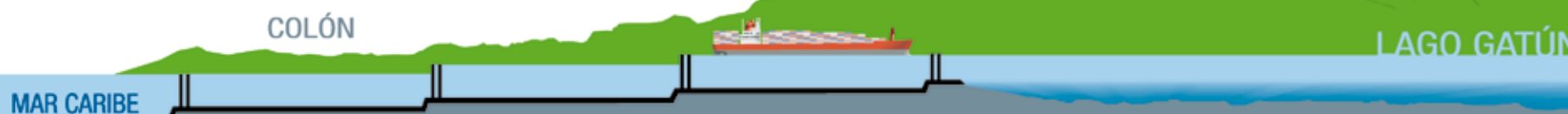


17. Operadores de Locomotoras: Guían a las locomotoras o "mulas" que asisten a los buques en su tránsito por las esclusas Panamax, para centrar al buque en cada una de las cámaras.



El trabajo en equipo y la comunicación efectiva garantiza el éxito de esta operación.

18. Maestre de instrucciones de a compuertas de las esc de llenar o vaci





arítimo:
durante



8

8. Oficiales de Inspección y Arqueadores: Abordan los buques para inspeccionar y confirmar que cumplen con la información que enviaron en primera instancia. Este equipo también se asegura de que el buque cuenta con las condiciones adecuadas para que sea abordado.



9

9. Capitán de Puerto: Ubicados en dos estaciones, una en el Atlántico y otra en el Pacífico. Son ellos los que verifican los datos de los Arqueadores y de los Oficiales de Inspección, para luego aprobar el paso del buque.



10

10. Coordinadores de Entrada a Puerto: Avistan a los buques cuando arriban a aguas del Canal. Este equipo recibe a los buques y les indican dónde fondear. Ellos coordinan la ubicación de los buques en espera.



12. Operadores de Lanchas / Despachadores: Esta unidad coordina y traslada en sus equipos flotantes al personal que requiera abordar o descender de un buque en tránsito.



15. Auxiliares de cubierta: Abordan los buques y lanzan las líneas (sogas) con las que se amarra a los buques en cada una de las cámaras de las esclusas.



14. Capitanes de Remolcador: Guían a los remolcadores que asisten a los buques en su tránsito por el Canal. Se comunican con el Práctico para ayudar a enfilar al buque en la esclusa.



13. Práctico: Aborda el buques y asume el control de la navegación durante su tránsito por las esclusas. Su función es garantizar un cruce seguro de acuerdo con las normas de navegación locales e internacionales.



Esclusa: Da las
brir o cerrar las
clusas, así como
ar las cámaras.



19. Operadores de la Caseta de Control de las Esclusas: Coordinan y supervisan todas las operaciones que sucedan en las esclusas antes, durante y después de cada tránsito. Observan los niveles de los lagos así como el de las cámaras de las esclusas antes de que se abran las compuertas.



CANAL DE PANAMÁ

CIUDAD DE PANAMÁ

OCEANO PACÍFICO



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:

MASTER



Canal 26

Canal 26

Televisión digital abierta
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



Cable Onda

Canal 126 y
HD 1026



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO



El prestigio internacional del Canal camina de la mano de una ejecución de los procesos de licitación estrictamente apegada a las normas y reglamentos.

LICITACIONES Y CONTRATOS: LA IMPORTANCIA DE LA TRANSPARENCIA

Por Gabriel Murgas Patiño

Los procesos de compras y contrataciones de bienes y servicios del Canal de Panamá se han caracterizado por su verticalidad. Esto, sin embargo, no es casual. Mucho tiene que ver con el alto sentido de compromiso de quienes están al frente de esta delicada tarea, y de procesos regulados y transparentes que surgen desde antes de la reversión del Canal a manos panameñas.

Dentro del pequeño grupo de Oficiales de Contrataciones, nos encontramos con cuatro mujeres, quienes tienen una vasta experiencia y delegación ilimitada en montos de adjudicación de contratos. Ellas, con responsabilidad y entrega, llevan fervientemente la transparencia y la objetividad en cada acción.

Una es Luz Mireya Méndez, con 38 años de experiencia canalera y a las puertas de su jubilación, contó a El Faro los detalles de esta profesión que, aunque no es fácil, compara con “un baile de tango, porque se requiere de precisión, cumplir con las reglas, respetar los límites, y ponerle pasión”.

Méndez tiene la labor de formular licitaciones de bienes y servicios, evaluar las propuestas recibidas, administrar los contratos y aprobar el pago a los proveedores.

1. El Canal se ha caracterizado por su transparencia y apego a las normas. ¿Cómo repercute esto en el sistema de compras y contrataciones de la ACP?

Repercute directamente. El sistema de Compras y Contrataciones no es perfecto, pero cuando se presenta alguna deficiencia, la identificamos, se ataca y se rectifica. Puedo decir que el 99 % del sistema



Luz Méndez estudió Administración de Empresas en la USMA y realizó una maestría en el INCAE.

de Contratos es sano, y me refiero específicamente a que es transparente. Además, el canalero tiene un orgullo muy grande y quiere que todo marche bien, pero en el área de Contratos, la realidad es mucho más delicada. Si a alguno de nosotros se le ocurre quebrar una regla del sistema, se mancha toda la imagen de la ACP. Nosotros conocemos las reglas del juego y mantenemos siempre la integridad. El equipo de Compras, Almacenes e Inventarios es íntegro, hay gente muy valiosa.



Las también Oficiales de Contrataciones Betsy Delgado (izq.), Dálida Lasso (centro), y Regina Donelson (derecha).

2. ¿Es cierto que el puesto de Oficial de Contrataciones es uno de los más difíciles?

El puesto implica mucha responsabilidad, porque firmar un contrato es un peso que siempre llevarás en tus hombros. Es un reto, sin duda, pero me gusta lo que hago. En ocasiones es estresante y por eso, personalmente, hago ejercicios físicos, me apoyo en mi familia y confío en Dios.

3. Hay otras tres Oficiales de Contrataciones sin restricciones en los montos a adjudicar que al igual que usted manejan una porción altísima de los contratos más grandes del Canal...¿las mujeres son mejores para estos temas?

No lo sé [ríe], pero una vez tuve un jefe estadounidense que me dijo: "The best for shopping are women" (Las mejores para las compras son las mujeres). Nosotras conversamos a diario, compartimos notas y discutimos puntos importantes. Nos comunicamos mucho para orientar a nuestro equipo de especialistas.

4. ¿Cómo se asegura que su equipo de trabajo también tengan esa misma concepción?

Nuestro énfasis es analizar cada detalle del proceso de contrataciones, evaluar las diferentes opciones que se puedan presentar en un proceso, analizar y medir los riesgos para la ACP. También apegarse al Reglamento de Contrataciones, pero sobre todo, confiar en el trabajo en equipo. Uno de los mejores consejos que le doy a mi

personal es documentar todos por escrito. En la ACP tenemos un apoyo muy importante que no puedo dejar pasar por alto, y son los abogados de la vicepresidencia de Asesoría Jurídica. Con ellos conversamos frecuentemente y nos brindan sus opiniones legales apegados a los reglamentos y la ley.

5. La relación con clientes externos (contratistas)...

Es cordial y civil. Toda relación de trabajo con los contratistas debe estar enmarcada bajo los parámetros contractuales y legales.

6. ¿Y cuando algún proveedor no cumple con lo pactado en el contrato?

La ACP es vigilante de que sus contratos sean lo más claros posibles. Una de nuestras obligaciones contractuales es supervisar que nuestros contratistas cumplan con lo que se exige en el contrato. Hay distintos tipos de contratos y cada uno de ellos tiene distintas condiciones. Ante un contrato incumplido, nos comunicamos por escrito con el proveedor para llamarle la atención sobre el tema y exigimos el cumplimiento del contrato, hay reglas establecidas para estas acciones. Se procura que el proveedor corrija sus errores, se le multa y se establece nuevas fechas de entrega. Si después de las oportunidades que les otorga la ACP el contratista no cumple, se procede legalmente, terminando la relación contractual con el contratista y se le aplican las sanciones correspondientes que impone el Reglamento de Contrataciones.

7. ¿Cuál fue el momento más retador de su carrera?

Hubo varios. Uno de estos fue durante el traspaso del Canal. Teníamos mucho trabajo por hacer. Empezando por la traducción del inglés al español de las reglas y normas del entonces Reglamento de Contrataciones, y asegurar la transparencia en ello.

También, durante ese tiempo fortalecimos los reglamentos y procedimientos, porque teníamos que hacerlo mejor que la administración de los Estados Unidos. Ese fue el reto más grande.

Más reciente, recuerdo cuando se contrató el buque Baroque, para hacer el ensayo previo al tránsito inaugural del Cosco Shipping Panama. Imagínese, usted no contrata un barco todos los días, y eso no se contemplaba en el Reglamento, así que tuve que sentarme horas con nuestros abogados para tener todo en regla y en orden. Así que, si en el futuro se tiene que volver a contratar un barco de esa

magnitud, ya hay un referente en el Reglamento. Otra reto fue durante la inauguración del Canal ampliado. Se tuvo que contratar todo lo que se vio y no se vio durante la ceremonia y celebración: comidas, transportes, carpas, artistas, todo... pero fue con el apoyo de todas las áreas operativas y administrativas del Canal.

8. Con base en su experiencia, ¿cuáles son las características que debe tener un Oficial de Contrataciones?

Conocer el Reglamento, poseer inteligencia emocional, estar al tanto del mercado local e internacional, y tener un alto sentido de ética e integridad. Además, saber trabajar en equipo, uno no puedo hacer esto solo. Y en mi caso puedo decir con toda certeza que somos un excelente equipo de trabajo, no solo la Sección de Compras, Almacenes e Inventarios, sino de toda la empresa, que es lo que asegura una gestión mucho más eficiente y transparente.

Méndez con parte de su equipo de trabajo: Ildaura Claus (de pie), Janilka McFarlane (centro) y Natalia Lee (derecha).



AVANZA PUENTE DEL ATLÁNTICO

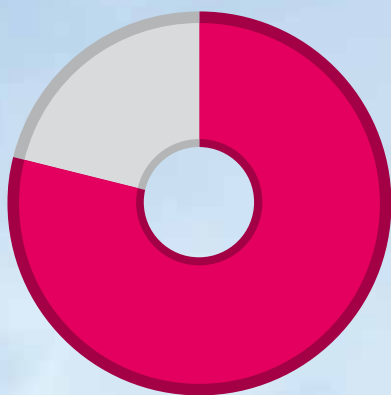
Trabajos concluidos

- **El componente principal del proyecto** incluye unos tres kilómetros de estructuras que se dividen conceptualmente en el tramo atirantado de 1,050 metros de longitud y viaductos de acceso, tanto en la aproximación este como al oeste del tramo atirantado. Con respecto al viaducto oeste, se culminó la construcción de la superestructura en canto libre balanceado de las pilas P26, P27, P28, P29, P30 y P31. También se ha completado los 360 metros lineales de la superestructura lanzada.

- **Con respecto al viaducto** este, se culminó la construcción de la superestructura en canto libre balanceado de las pilas P15, P16, P17, P18, P19, pendiente el cierre entre P17 y P18.

- **En la estructura del puente principal**, a la fecha se registra avances significativos en la construcción de las torres principales conocidas como P22 y P23 que soportarán el tramo atirantado. Continúa la construcción de las torres inclinadas, alcanzando a la fecha la elevación de 197 metros, de un total proyectado de 212.50 metros sobre el nivel del mar.





Porcentaje de Avance

79% al 20 de octubre de este año.

- También se ha completado los 540 metros lineales de la superestructura lanzada.
- Se avanza en la construcción de los segmentos de superestructura. Se ha instalado los primeros 48 tirantes de 256 que componen el proyecto.

En la actualidad

- Se construye las torres principales y el tablero principal para cada torre, además, se instala los cables/tendones requeridos para este tablero.

Obras futuras

- Para los próximos meses se trabajará en la culminación de la construcción de estructuras principales de los viaductos de aproximación este y oeste, quedando pendiente los trabajos menores de acabados. En el tramo atirantado, se completará las torres P22 y P23, y pretende continuar con la construcción del tablero principal e instalación de tirantes.



REPUNTE DEL COMERCIO MUNDIAL FAVORECE NUEVOS NEGOCIOS

Por Franklin Castrellón

En su Revista del Transporte Marítimo 2017 (Review of Maritime Transport 2017), la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) pronostica que en el periodo 2017- 2022, el comercio marítimo crecerá a una tasa promedio de 3.2 % anual. Ese incremento es notable comparado con el crecimiento de 2.8 % en 2017, apenas superior al 2.6 % registrado el año anterior.

A juicio de esa organización, ese crecimiento será impulsado por el impacto que tendrán en el comercio global el Acuerdo de Cooperación Económica suscrito este año por Japón y la Unión Europea, y el Acuerdo Comprensivo Económico y Comercial firmado por la Unión Europea y Canadá, que entrarán en vigor en 2017. Ello favorecerá a toda la industria marítima, pero con mayor fuerza a los segmentos de carga contenerizada y de carga seca a granel.

Los factores que pudiesen afectar negativamente el comercio mundial, apunta la agencia de Naciones Unidas, incluyen los ajustes de China orientados a impulsar la demanda interna, la posición final que asuma Estados Unidos con respecto a los tratados comerciales, y el impacto de la decisión adoptada por Irlanda del Norte y el Reino Unido de abandonar la Unión Europea.

El estudio apunta que el creciente uso



de grandes buques (estimulado por el Canal ampliado) y la consolidación de las grandes líneas navieras favorecerán a los hubs marítimos, en detrimento de los puertos localizados en pequeñas y débiles economías. Esos hubs deberán lidiar con el creciente arribo de grandes buques cubriendo rutas principales y conectándolas con rutas secundarias, las consolidaciones de líneas y las amenazas a la ciberseguridad.

Y en un comentario que toca los planes del gobierno de aumentar la oferta portuaria en el litoral Pacífico, el informe plantea la importancia de promover la competencia a fin de maximizar la eficiencia en las operaciones portuarias

y pasar las ganancias en eficiencia a los clientes. Esta competencia, añade el documento, “no debe limitarse a los puertos nacionales, sino a los de países vecinos”.

Advierte la UNCTAD que los países deberán mejorar su conectividad no solo a nivel internacional, sino en el acceso desde el interior (hinterland) de esos países con los puertos mediante eficientes conexiones multimodales. El escenario pareciera ser propicio para impulsar la agenda del Canal de Panamá aprobada por su Junta Directiva, para desarrollar nuevos negocios en las riberas del Canal que permitan la base de ingresos e incrementar los aportes.

Estudios técnicos realizados por consultoras internacionales han identificado cuatro proyectos que estarían siendo lanzados al mercado en 2018.

Esos proyectos son: un parque logístico de 1,200 hectáreas en el lado oeste de la entrada Pacífica del Canal, una terminal para buques de carga rodante (RoRo), el proyectado puerto para buques portacontenedores de Corozal y una terminal para buques de gas natural licuado.

La ejecución de estos proyectos consolidará a Panamá como el principal hub logístico de América Latina y el Caribe.

*El autor es periodista

TECNOLOGÍA Y PROTECCIÓN AMBIENTAL TRABAJAN EN ALIANZA

AMBIENTE

En el Canal de Panamá, el cuidado de los árboles es prioridad. Un equipo de jóvenes profesionales cuenta cómo es posible la aplicación de tecnología de punta antes de talar un árbol.

Por Gabriel Murgas Patiño

La tala indiscriminada de los bosques representa una de las principales amenazas al ambiente que provoca el conocido cambio climático. La acción atenta también contra otros componentes de la vida, tales como: seguridad alimentaria, energía, conservación de especies y, sobre todo, el agua.

Por eso, al hablar de talar, en el caso del Canal de Panamá se inicia un minucioso análisis para el que durante décadas purificó el aire que respiramos.

Para el Canal de Panamá, la conservación, la reforestación y la protección del ambiente son una prioridad. Cuatro jóvenes canaleros, todos ingenieros agrónomos, tienen la tarea de efectuar este análisis y la evaluación de los árboles ubicados en zonas transitables, que incluye calles, edificios y áreas de estacionamiento, para reducir al máximo las posibilidades de caídas de árboles y provocar accidentes.

Estos profesionales, ejemplos del relevo generacional en el Canal, contaron a El Faro los detalles de una tarea poco conocida.





José Del Cid hace las mediciones para colocar los puntos en el árbol.



Ana Victoria Rivera y Eury Quintero instalan el tomógrafo.



Samir De León (izq.) y José Del Cid verifican los resultados.

Detrás del análisis

Analizar la salud interna de un árbol es un proceso científico, que requiere de la participación y opinión de varios expertos. Eury Quintero, de la Unidad de Saneamiento y Control de Vectores, comenta que durante las jornadas de inspección se revisa el inventario de los árboles ubicados en áreas urbanas.

“Al analizar un árbol, se utiliza un tomógrafo sónico que da una vista interna. Esto es importante porque hay árboles centenarios, y su interior puede estar hueco, deteriorado o muy débil. El tomógrafo registra la dureza de la madera a través de corrientes eléctricas, que pasando a través de puntos (semejantes a clavos) colocados alrededor del árbol, indica cómo está la salud interna”, comenta Quintero.

Además, la rapidez con la que pasa la corriente entre un punto y otro, indica la consistencia de la madera del árbol. Mientras nos explica esto, José Del Cid, da unos leves golpes a cada punto con un martillo especial. “Si la corriente pasa rápido entre un punto y otro, quiere decir que la madera no está saludable (por la humedad o por la edad en sí del árbol), y lo contrario, es que está fuerte.



ógrafo.



Samir De León (izq.) comparte los resultados con Rafael Guerra (centro) y Rubén Vega (der.)

A cada punto, entre 12 y 24, ubicado en el árbol, se le da tres golpes leves con el martillo especial. Se usa ese número porque luego se saca un promedio para dar más objetividad al resultado que arroja cada punto. Los resultados se ven reflejados en un software que muestra la imagen tridimensional de la corteza del árbol”, agrega Del Cid.

Ana Victoria Rivera, líder del equipo, explicó que los colores de la tomografía reflejan la condición del árbol. “El chocolate marrón indica que la madera está saludable, un color verde es que el interior está poroso, el violeta es que la madera está descompuesta, y el azul es que hay oquedad [espacio hueco] presente”.

Una decisión bien pensada

Las tomografías en los árboles es una de las herramientas para la toma de decisiones de mantenimiento; sin embargo, Rivera afirma que estas “deben ser interpretadas por un experto, ya que cada especie tiene características distintas y la evaluación de riesgo del árbol va a depender del lugar donde esté ubicado. El Canal tiene como prioridad las vidas humanas y la operación de la vía, pero siempre respetando las políticas ambientales de la organización.”

Si luego de hacer la tomografía se determina que el árbol está afectado y se encuentra en un área de alto riesgo, se procede a podarlo o talarlo de manera preventiva. Esta decisión es evaluada entre expertos de la ACP y, en el caso de servidumbres públicas, se remite a las entidades gubernamentales correspondientes.

Si hay alguna parte buena del árbol cortado, se lleva la madera a la sección de ebanistería para ser transformada en sillas, mesas y tableros. De este modo, se aprovecha al máximo sus beneficios. El resto de la madera se lleva a vertederos de materia vegetal.

Y luego, a reforestar

Luego de que se tala un árbol, el equipo deja el área limpia, y reforesta con otra especie que no vaya a crecer tan alto [para no generar el mismo escenario], como ha sido el caso de los árboles de corotú.

Quintero dijo que “en áreas donde hay interacción con personas, instalaciones y calles, se siembra plántones de flamboyán, que es muy vistoso y favorece el paisajismo. Además, se siembra robles y guayacanes, que tienen un crecimiento radicular hacia abajo y por consiguiente, no tienen raíces superficiales”.

La tala preventiva va de la mano con la filosofía del Canal de ser una empresa ambientalmente responsable, que garantice la seguridad física de las personas. Cortar un árbol no es una decisión que se deba tomar a la ligera, pero de hacerse, debe estar respaldada por un análisis objetivo que también promueva el reemplazo del árbol talado, de esa manera, crear el equilibrio ecológico que tanto necesita nuestro planeta.

Canal registra récord de tonelaje en año fiscal 2017

El Canal de Panamá, impulsado por la capacidad adicional que ofrece la vía ampliada, registró un récord de tonelaje anual al cierre del año fiscal 2017 (AF 2017) con 403.8 millones de toneladas CP/SUAB (medida de volumen del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), lo que representa un incremento de 22.2% en comparación con el año anterior.

Con esta cifra, el Canal supera las 399 millones de toneladas CP/SUAB proyectadas para el AF 2017, al igual que tonelaje del AF 2016, que cerró con 330.4 millones de toneladas CP/SUAB.



Los ingresos por peaje y otros servicios marítimos sumaron B/.2,691 millones, un aumento de 14.3% en comparación con el año anterior.

En total, incluida la operación de las esclusas Panamax y Neopanamax, se alcanzó 13,548 tránsitos a través del Canal de Panamá, es decir, un aumento de 3.3% en comparación con el AF 2016.

Presentan nueva herramienta sobre reducción de emisiones de carbono



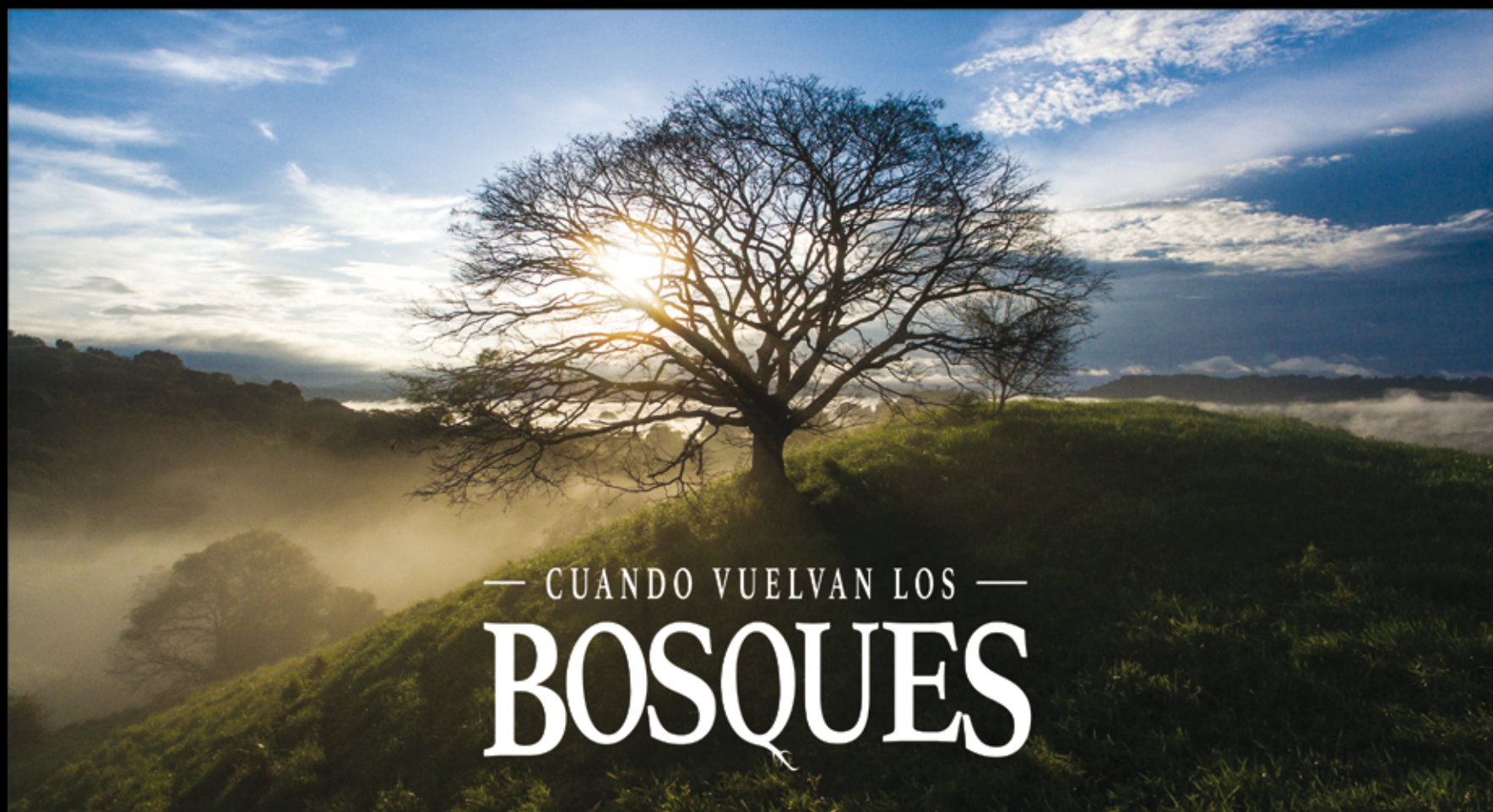
Como parte de su continuo compromiso con la sostenibilidad y protección al ambiente, el Canal de Panamá anunció el lanzamiento de su Calculadora de Emisiones, una innovadora herramienta tecnológica que ofrecerá a los clientes una evaluación más precisa de sus emisiones de carbono, al clasificar a aquellos que hayan reducido la mayoría de las emisiones al transitar por la vía acuática en comparación con rutas alternas.

La vía interoceánica requiere de menos movimientos de carga en comparación con el transporte de mercancías por aire, camión o ferrocarril. Y dada la menor distancia de viaje y la mayor capacidad que ofrece luego de la ampliación, el Canal reduce el consumo de combustible, y por consiguiente, las emisiones, lo que genera menos gases que generan el efecto invernadero en comparación con otras rutas.

Los datos se centralizarán en la clasificación de Reducción de Emisiones de CO₂ (dióxido de carbono), que clasifica cada mes a los clientes que tienen menos emisiones. La calculadora también ayudará al Canal de Panamá a reducir su propia huella de carbono. Con esta herramienta medirá las emisiones de sus operaciones diarias, lo cual respaldará la planificación de una estrategia para reducir las emisiones de carbono.

CONSERVAR EL AGUA ES RETO DE TODOS

EL CANAL DE PANAMÁ TE INVITA A SINTONIZAR EL DOCUMENTAL



UNA PRODUCCIÓN DE

Fundación
Albatros Media

VERTICAL MEDIA

NO TE LO PIERDAS EN HORARIOS ROTATIVOS POR CANAL TV.


Canal tv

CABLE ONDA
CANAL 126 / 1026 (HD)

+ TV DIGITAL
CANAL 26

    micanaldepanama.com

 CANAL DE PANAMÁ

BUQUES MÁS GRANDES = MÁS APORTES PARA EL PAÍS



Con las nuevas esclusas, el Canal de Panamá alcanzó en el año fiscal 2017 un nuevo récord de 403 millones de toneladas.



Más beneficios para el país

Este año el Canal de Panamá entregará al Estado B/. 1,600 millones en aportes económicos directos. Diez veces más que en el año 2000.



Más ingresos entregados al Tesoro Nacional significa que el gobierno contará con más recursos para realizar obras en beneficio de los panameños.



NOS ENCANTAN LOS RETOS

    micanaldepanama.com

 **CANAL DE PANAMÁ**