



EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



**¡LISTOS PARA
EL GRAN DÍA!**

¡Vive una
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:
www.visitcanaldepanama.com

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: visitcanaldepanama.com



CANAL DE PANAMÁ



JUNTA DIRECTIVA:

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

En esta edición:

- 5-6 **ampliación** Baroque: de la simulación a la práctica.
- 7-8 **ampliación** Y el ganador es...
- 9-10 **ampliación** Panamá celebrará unida.
- 11-12 **ampliación** Nombres que honran.
- 13-14-15 **travesía** Panamá será reconocida.
- 16-17-18 **perspectiva** Panamá da para más.
- 23--26 **tecnología** Renovar, modernizar y adecuar los sistemas que impactan la operación del canal ampliado.
- 27-28-29 **puente** Reconocimiento ambiental y la ruta verde.
- 30----35 **historia** Los ingenieros del Canal.
- 36-37-38 **reseña** Noticias del Canal.



Abdiel A. Gutiérrez
 Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
 Editora

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio
 Javier Conte
 Edward Ortiz
 Wellington Luck

Diseño y diagramación:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com



Foto: Zarik Rodríguez

PORTADA

Para completar el entrenamiento de su personal, la ACP contrató al buque Baroque. En la foto, el Baroque transita Agua Clara.

LLEGÓ EL GRAN DÍA

En octubre de 2006, hace ya nueve años, los panameños decidimos emprender un gran reto: construir un nuevo Canal, hecho por manos panameñas, solo que ahora con las dimensiones que nos permitan ofrecer a Panamá y al mundo una nueva ruta de conectividad y progreso. Por eso afirmamos que “Juntos lo hicimos”, juntos hemos escrito nuestra propia historia de éxito.

La inauguración del Canal ampliado se llevará a cabo el 26 de junio, con un evento continuo que durará todo el día. Este empezará a muy tempranas horas del día con la entrada del buque Cosco Shipping Panamá, por el Atlántico, y terminará con su salida por el Pacífico.

Más de 5 mil panameños, en Colón, y otros 20 mil, en Cocolí, serán testigos de esta nueva hazaña lograda por hombres grandes que no se amilanan ante los retos, sino que dan la cara para vencerlos y sacar adelante a nuestra pequeña gran nación.

Esta inauguración será, en esencia, un acto de agradecimiento y homenaje a los trabajadores de este gran Canal, y a todos los panameños que han puesto su esperanza en él.

BAROQUE: DE LA SIMULACIÓN A LA PRÁCTICA

Por Orlando Acosta

La ACP en su compromiso de tener preparado a su personal y listo para iniciar los tránsitos de los buques neopanamax por el Canal Ampliado, ha desarrollado varias acciones que garantizan efectividad, seguridad y eficiencia en la operación de tránsito de buques por el Canal. Como colofón, bajo este esquema de capacitación, llega al Canal de Panamá, el 8 de junio de 2016 el buque Baroque, nave granelera neopanamax, específicamente con el propósito de realizar esclusajes en la esclusa de Agua Clara en el sector Atlántico y así culminar con el complejo proceso de capacitación del personal del Canal vinculado a las operaciones de tránsito.





Hemos trabajado arduamente para que la integración del proyecto de ampliación a la operación del Canal sea imperceptible para nuestros clientes y así seguir sirviéndolos con el alto grado de calidad al que están acostumbrados. El Capitán Guillermo Manfredo Jr. nos indica que “las tareas de preparación del equipo responsable de los nuevos tránsitos se ha realizado haciendo uso de todas las herramientas que el mercado nos ofrece, iniciando de forma teórica en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) y en las diferentes Divisiones del Canal. Los tres simuladores de navegación en SIDMAR han servido para esta tarea - entre ellos, el que capitanes de remolcador tiene la capacidad de simular en una visión de 360 grados el tránsito de un buque neopanamax. El simulador permite que parezca real un tránsito por el Canal, incluyendo las nuevas esclusas y los nuevos cauces de navegación. Hace unos meses se inauguró el Centro de Maniobras de Buques a Escala 1:25 en Summit y que es otro paso más entre las acciones de capacitación de prácticos y capitanes de remolcadores. Prácticos, pasacables y todo el equipo de esclusas ha pasado por un proceso teórico de formación para la nueva operación”.

El último paso para integrar a todo el equipo humano comprometido con la operación de tránsito por el nuevo Canal, es la llegada del buque Baroque. Este servirá para poner en marcha todo el engranaje humano, técnico y de logística en la operación de las nuevas esclusas. El Baroque cumplirá la misión de integrar la teoría con la práctica, en las complejas tareas relacionadas con la nueva operación del Canal ampliado. El buque será anclado en los fondeaderos del sector Atlántico y lago Gatún para realizar, en tiempo real, la operación de tránsito por las tres cámaras del complejo de esclusas de Agua Clara.

La nave estará realizando esclusajes en la esclusa de Agua Clara, capacitando al personal que tiene la delicada tarea de pasar buques como éste por las nuevas esclusas. “Tenemos

la expectativa de capacitar prácticos y cinco tripulaciones completas de los remolcadores”, nos sigue diciendo el Capitán Manfredo. Tripulaciones de pasacables y todo el personal involucrado en el esclusaje de estos buques estarían capacitándose también. El Baroque estará en Agua Clara el día 8 de junio, para iniciar su importante tarea desde el día 9 de junio.

La operación del Baroque en la esclusa de Agua Clara pondrá a prueba y validará los procedimientos ya establecidos y que ha diseñado la Autoridad del Canal de Panamá para satisfacer – bajo los más rigurosos estándares- los servicios que demanda el mundo marítimo. “El Baroque nos permitirá – sigue diciendo el Capitán Manfredo- afinar el lápiz para finalmente tener un procedimiento de esclusaje claro para todos y que nos permita alcanzar todas las metas a las cuales el Canal ampliado se ha comprometido para servir al mundo marítimo”. El Canal tendrá entonces la capacidad práctica de un tránsito por las nuevas esclusas, proceso que conduce a conocer en tiempo real el tránsito de las naves por estas, los requerimientos de personal y todos los detalles que demandará la nueva operación. La excelencia canalera y su orgullo se refleja en este esfuerzo final que nos prepara- bajo esta visión- a responder al compromiso con el mundo y Panamá, donde la tarea de todos los canaleros será parte de la historia y de la entrega, como no podía ser de otra manera, de una obra bien hecha.

BUQUE PARA CAPACITACIÓN

NOMBRE	TIPO	ESLORA (m)	MANGA (m)
BAROQUE	Granelero	255.3	43.0

Arribo a Panamá: 8 de junio, 2016.

Inicio de Capacitación: 9 de junio, 2016.

Capacitación: Hará esclusajes en la esclusa de Agua Clara, en el Atlántico.

Y EL GANADOR ES...

ampliación



Tras el anuncio oficial de la nave que hará el tránsito inaugural del Canal ampliado, empieza la cuenta regresiva para el memorable evento del domingo 26 de junio.

Por Vianey Milagros Castrellón

9:15 a.m. Viernes 29 de abril. Edificio de la Administración. Sorteo del buque que navegará por primera vez por el tercer juego de esclusas. Ese día, entre la expectativa nacional e internacional, se seleccionó un buque portacontenedores de la naviera Cosco Shipping, con sede China, para unirse al vapor “Ancón” en la lista de embarcaciones históricas del Canal.

Marianela Dengo de de Obaldía, gerente de la sección de Administración de Relaciones Estratégicas, destaca el interés que la inauguración

del Canal ampliado ha despertado entre los clientes de la vía acuática. “A través de los años, muchas navieras solicitaron realizar el tránsito inaugural”, explica.

Ante esta gran demanda y para mantener la transparencia del proceso, el Canal decidió llevar a cabo un sorteo entre sus 15 principales clientes. Luego de la rigurosa evaluación de los buques, cuyas navieras mostraron interés en participar, el Canal aprobó la participación de dos embarcaciones, un portavehículos de la naviera Wallenius Wilhemsen Lines y un portacontenedores de la naviera china COSCO, que eventualmente fue el seleccionado.



En la foto, de izquierda a derecha Paul Xu, gerente general de la naviera China COSCO Shipping; Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá; y Zhang Guodong, gerente general de la naviera China COSCO Shipping.

Cambio de nombre

Luego de las celebraciones, comenzaron los preparativos para el próximo 26 de junio. Una de las primeras acciones de la naviera china, por ejemplo, fue comenzar con los trámites para cambiar el nombre original del portacontenedores de “Andronikos” a “Cosco Shipping Panamá”, para “conmemorar este gran evento” y “rendir respetos al pueblo de Panamá”.

Se trata de una nueva embarcación que empezó a navegar este año. Tiene una capacidad de hasta 9 mil 400 contenedores de 20 pies, una eslora (longitud) de 299.98 metros y una manga (ancho) de 48.25 metros.

Este portacontenedores servía la ruta de Asia-Mar Negro antes de su selección para el tránsito inaugural del Canal ampliado y se espera que continúe con ese itinerario luego de su paso por Panamá el próximo 26 de junio.

El puerto de Pireo, en Grecia, será su última parada antes de viajar hacia aguas panameñas. Aquí lo recibirá un contingente de aproximadamente 150 colaboradores del Canal de Panamá que estarán involucrados en el tránsito inaugural. Esta cifra comprende a los prácticos, personal de esclusas, y tripulación de los remolcadores y lanchas que asistirán al portacontenedores durante el tránsito

inaugural. A principios de junio se finalizará la selección de este personal, basado en su experiencia y mérito profesional.

Según explica el capitán Guillermo Manfredo, gerente ejecutivo de Operaciones de Tránsito, el Cosco Shipping Panamá es “un buque que no podríamos pedir que fuera más retador”, debido a que su manga de 48.3 metros casi alcanza el límite del buque de diseño de 49 metros del Canal ampliado.

Y el punto más desafiante, en opinión del capitán Manfredo, será el tránsito por las nuevas esclusas de Cocolí y Agua Clara, debido al cambio en la metodología diaria que dejará de utilizar locomotoras para posicionarse y hacer uso de remolcadores para este fin, a diferencia de como se hace en las esclusas actuales de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún. “Es un cambio que trae nuevos retos, pero que se podrá alcanzar con suma facilidad gracias a la experiencia, compromiso y calidad de los hombres y mujeres que laboran en el Canal”, dice el capitán, con 36 años de experiencia en el Canal.

Al inicio de las operaciones del Canal ampliado, adicional al tránsito de buques regulares, se anticipa un tránsito diario de entre cinco y seis naves neopanamax, para una capacidad máxima esperada de 13 buques diarios.

PANAMÁ CELEBRARÁ UNIDA

A menos de un mes para la entrada en operación del Canal ampliado.

Por Octavio Colindres

El 15 de agosto de 1914 el vapor Ancón, barco de carga general, escribía una nueva página en la historia de Panamá y el mundo.

Aquel tránsito histórico coronaba el esfuerzo humano de miles de trabajadores que lucharon contra las inclemencias del clima tropical, superaron las enfermedades y vencieron gigantescos cerros rocosos.

La construcción del Canal dejaría una marca indeleble en la geografía de Panamá y cambiaría los patrones del comercio mundial, abriendo una nueva era para el trasiego de mercancías de uno a otro lado del mundo.

En el día de su tránsito inaugural esta primera embarcación llevaba 200 pasajeros, incluyendo personal de la Compañía del Canal y al presidente de Panamá, Belisario Porras, acompañado por su Gabinete.

El primer piloto del Canal de Panamá fue John Constantine, figura legendaria que piloteó el vapor Ancón en su primera travesía, y trabajó hasta los 80 años de edad.

El 24 de agosto de ese año zarpó de Panamá con destino a Nueva York el vapor Ancón, para labores de rutina, apenas nueve días después de haber pasado a la historia como el primer tránsito oficial del Canal de Panamá.

Sin embargo, la inauguración de una de las más importantes obras de la



ingeniería quedaría opacada en la opinión pública por el estallido de la Primera Guerra Mundial, que había arrancado el 28 de julio de 1914.

Desde entonces han pasado 102 años y la historia vuelve a escribirse con importantes distancias, como el hecho de que ahora lo que se inaugura es la ampliación de aquella ruta que separó al continente americano.

La tecnología no es la misma y la opinión pública podrá tener acceso por múltiples medios a este otro primer tránsito por el Canal de Panamá, que iniciará su paso por las nuevas esclusas el próximo 26 de junio.

A menos de un mes para la entrada en operación del Canal ampliado, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) anunció a los medios de comunicación que todo está listo para los actos protocolarios de un día histórico.

Quizás, a diferencia de 1914, las celebraciones previas a este momento transcurrirán durante todo el mes de junio, en especial el domingo 26, con el tránsito del buque COSCO Shipping Panamá, que iniciará en el Atlántico, en las esclusas de Agua Clara, y finalizará

con su salida al Pacífico, por las esclusas de Cocolí.

El administrador Jorge L. Quijano indicó que “el Canal ampliado es la obra de infraestructura más importante para el país en los últimos 100 años. Se triplica la capacidad de tránsito de nuestro Canal, por ende, las oportunidades de desarrollo para nuestro país y nuestros hijos”.

“Seguiremos siendo una pieza clave del comercio mundial”, añadió el administrador de la vía interoceánica.

Todos los días se abre un abanico de posibilidades para incrementar el tránsito de mercancía de un continente a otro, y la gran noticia es que a partir del 26 de junio “estamos listos para comenzar una nueva etapa llena de retos para todos”, agregó Quijano.

El Canal coordina con múltiples instituciones la organización de este momento, que pone a Panamá en el centro de atención del mundo, y para que todos los panameños se sientan anfitriones y protagonistas de esta celebración se han definido varias formas de participar.



“Queremos que todo el pueblo panameño participe, por ello habrá eventos que son organizados por la Presidencia de la República en las cabeceras de provincias y en sitios públicos; además, se generará contenidos en nuestras redes sociales. Habrá transmisión en directo por los diferentes canales, de todo el recorrido del buque COSCO Shipping Panamá, información disponible en todas nuestras páginas web y se organizarán eventos en Agua Clara y Cocolí”, afirmó Mario Goti, coordinador de los eventos de la inauguración del Canal ampliado.

El 26 de junio habrá dos celebraciones en las esclusas para acompañar el tránsito.

Todos los panameños están invitados a asistir, y para ello se diseñó un sistema de entrega de boletos con anticipación.

En ese sentido, el sábado 11 de junio se repartieron los boletos de la ceremonia de Agua Clara, Colón, en el estadio Armando Dely Valdés, de 8:00 a.m. a 5:00 p.m.

Asimismo, el domingo 12 de junio se llevaron a cabo tres eventos de libre convocatoria en Albrook, en la ciudad deportiva Irving Saladino, en el Rommel,

y en el estadio nacional Rod Carew, para celebrar y entregar boletos a los asistentes.

Cada panameño podrá decidir a cuál de los actos asistirá. Se entregó un boleto por persona y su presentación será necesaria para permitirle el acceso al área del evento.

El manejo logístico de los eventos asociados a la inauguración del Canal ampliado ha sido el resultado de la suma de varias fuerzas y de más de un año de preparación.

El Canal de Panamá trabaja con el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Presidencia de la República, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, la Policía Nacional, el Servicio Nacional de Migración, Interpol Panamá, la Autoridad Aeronáutica Civil, la Cruz Roja, Sinaproc, los bomberos y la Caja del Seguro Social, entre otras instituciones, para garantizar el orden, la seguridad y el disfrute de la inauguración del Canal ampliado.

El buque inaugural

Como elocuente señal del cambio de los tiempos, el buque inaugural ya no es a vapor y sus dimensiones superan en mucho las de aquel primer tránsito de principios del siglo pasado.

Se trata del portacontenedores COSCO Shipping Panamá, que cuenta con una capacidad máxima de 9 mil 400 TEUS, con 48.25 metros de manga (ancho) y 299.98 metros de eslora (largo).

Este sería el tránsito inaugural del Canal ampliado, que ya cuenta con más de un centenar de buques neopanamax para transitar por el Canal ampliado a partir del 27 de junio.

La elección de este buque se hizo mediante un sorteo que tuvo lugar el 29 de abril pasado, en una ceremonia en el Edificio de la Administración del Canal de Panamá, en presencia de un notario público.

El día del tránsito del buque COSCO Shipping Panamá no habrá un sitio en donde no se pueda disfrutar del momento histórico. Ya sea físicamente en Agua Clara o Cocolí, en la transmisión en directo por canales nacionales o a través de las múltiples herramientas de la era digital.

Esta también será una inauguración con un valor agregado, por cuanto se trata de la celebración de un Canal ampliado hecho por mano de obra panameña, bajo administración panameña. En definitiva, una fecha para los libros de historia de Panamá y el mundo.

PUNTOS DE CELEBRACIÓN:

Panamá: Mirador del Pacífico en la cinta costera

La Chorrera: Parque Libertadores

Colón: calle 10 y Ave. Central, lateral a la iglesia de San José

Penonomé: Calle al lado del monumento a las Madres, lateral a la iglesia

Chitré: Parque Unión **Las Tablas:** Parque Porras

Santiago: La Placita **David:** Parque Cervantes





NOMBRES QUE HONRAN A LA TIERRA PANAMEÑA

Cocolí y Agua Clara, las nuevas esclusas del Canal de Panamá

Por Miroslava Herrera

Hay nombres que denotan raíz, historia y memoria. Tales son los nombres de las esclusas del Canal de Panamá. Luego de varios años en las arduas tareas de excavación seca, vaciado de concreto e instalación electromecánica, el proyecto del tercer juego de esclusas adopta nombres del lugar geográfico e histórico que ocupa.

Pero, estos nombres, ¿qué son y de dónde vienen?

Los tres complejos de esclusas del Canal original fueron nombrados de acuerdo al lugar de construcción, para guardar en la memoria histórica el espacio natural que fuera modificado por el hombre. Así, Gatún, Pedro Miguel y Miraflores honran a los poblados y las personas



Vista de Miraflores desde el cerro Cocolí.

que allí estuvieron antes del gran corte en la tierra.

El nuevo Canal frente al Mar del Sur

Cocolí es el nombre de una de las tribus africanas traídas al Nuevo

Mundo durante los terribles años del comercio transatlántico de esclavos. Panamá, lugar de tránsito desde siempre, sirvió como paso y asentamiento a esta y muchas otras etnias. Dado que el intercambio comercial de oro, plata y esclavos cruzaba el istmo desde Portobelo hasta el Pacífico, es muy probable que el área (muy cercana a la ciudad de Panamá) haya sido poblada con esclavos libertos de esta etnia, ya que los españoles tuvieron que negociar términos de libertad con los africanos cimarrones, desde el propio inicio de la esclavitud en América.

Con el tiempo, el nombre se quedó en la tierra y tomó forma de lago, de río y de cerro. En 1936 vuelve a surgir directamente relacionado con la ampliación del Canal de Panamá.

Cuando el Canal de Panamá cumplía 25 años de haber iniciado operaciones, era evidente que su capacidad necesitaba ampliarse. En 1936, el Congreso de Estados Unidos autorizó al gobernador de la Zona del Canal para estudiar las maneras de ampliar el Canal. Con la entrega y aprobación de los estudios en 1939, se inició la construcción de un tercer juego de esclusas paralelas a las existentes, y al mismo tiempo la creación de tres poblados para alojar a los trabajadores: Diablo, en el lado este; Cocolí, en el lado oeste del Canal, y Margarita (sector Atlántico), en la ribera este. El poblado de Cocolí se desarrolló basado en el sistema de oro y plata (gold and silver roll) que imperaba en la administración estadounidense. Tiempo después se canceló el proyecto de ampliación (luego de haberse gastado unos \$75 millones de dólares en el intento) por la entrada de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial. Posteriormente el poblado fue adquirido por la Marina (U.S. Navy) y luego por la Armada (U.S. Army).

Cocolí en la ampliación

“Con los años, Cocolí se transformaría en un pueblo fantasma, con estructuras abandonadas que añoraban mejores épocas. Eso fue hasta el año 2007, cuando empezó el programa de ampliación. El poblado volvería a ser protagonista del Canal, pero no como residencia de empleados canaleros y sus familias, sino como sede de algunos de sus proyectos más importantes. Allí estuvieron ubicadas las oficinas principales del personal de la Autoridad del Canal de Panamá y del contratista a cargo de la segunda fase de excavación seca del cauce de acceso del Pacífico, entre los años 2007 y 2010. Ahí también se construyó uno de los puntos más emblemáticos de la ampliación, el mirador de Cocolí. Entre los años 2008 y 2012, el sitio, localizado en



Planta potabilizadora de Agua Clara.



Toma de agua, Agua Clara.

el cerro del mismo nombre, fue el destino de cientos de panameños y extranjeros que visitaron las obras del Pacífico”. El Faro, agosto 2014

En el cerro Cocolí se encontraba inicialmente el mirador del proyecto del tercer juego de esclusas del sector Pacífico. En noviembre de 2014, el contratista GUPC comenzó las actividades de excavación en el cerro, obteniendo de este, basalto para la producción de concreto y arcilla para la construcción de las presas.

Agua Clara y caribeña

Agua Clara fue uno de los poblados que quedaron sumergidos bajo las

aguas del lago Gatún. Según una publicación del Canal Record de diciembre de 1911, los pueblos entre Matachín y Gatún databan de las primeras exploraciones europeas en el río Chagres. Agua Clara era una comunidad muy pequeña, pero dejó su huella en el área: tenía suaves colinas y un río del mismo nombre, tributario del río Gatún. Su nombre evoca la salubridad de sus aguas, y tal vez es la razón por la que se dio ese nombre a la planta de purificación y reservorio que proveía agua a Toro Point y a Gatún.

Luego, en este sitio se construyó Agua Clara Emergency Power Plant. Esta se convirtió en la subestación eléctrica de Agua Clara y posteriormente se logró la línea de transmisión eléctrica de 44 mil voltios que conecta desde Monte Esperanza hasta Agua Clara.

Agua Clara en la ampliación

En abril de 2015 se completó el empalme de la línea de 44 mil voltios que, saliendo de la subestación eléctrica de Agua Clara, distribuye la energía que alimenta a las nuevas esclusas.

Canal ampliado

‘PANAMÁ SERÁ RECONOCIDA EN LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD’

Por Nubia Aparicio S.

En medio de sus múltiples tareas pendientes, uno de los nuevos directores del Canal de Panamá, Oscar Ramírez, abre un espacio en su agenda para atender a **El Faro**. Oriundo de Gualaca, provincia de Chiriquí, Ramírez, quien también se desempeña como rector de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP), nos recibe de pie, en la cómoda oficina que ocupa en el centro de estudios superiores.

Lo primero que dice es que se siente sumamente honrado por el puesto de director que se le ha otorgado para ocupar en el Canal de Panamá. “Es la oportunidad para devolverle a mi país todo lo que me ha dado”, dice orgulloso el prestigioso académico, quien declara que la ingeniería estructural es su vida.

Ramírez, que actuó como consultor independiente (ad honorem) en la solución del problema de las fisuras que hubo en la ampliación del Canal hace algunos meses, aseguró que se siente tranquilo con el resultado, en el sentido de que las reparaciones que se hicieron resolvieron el asunto. “Construimos modelos matemáticos para poder emitir una opinión basada en nuestro propio análisis y simulación”, asegura al referirse al tema.

El rector habla pausado y con mucha seguridad, como si estuviera dictando una clase de ingeniería estructural.

Desde su óptica, el Canal ampliado va a ser objeto de reconocimientos en la historia de la humanidad, como una de las obras de ingeniería más imponentes del mundo que ha sido realizada por panameños.

Con expresión sonriente y jovial, declara que espera “con ansias” ese gran momento de la inauguración del Canal ampliado, el 26 de junio, cuando todos los panameños, sin diferencias de ningún tipo, debemos sentirnos más que orgullosos de haber completado una obra que pondrá a Panamá en los ojos del mundo, pero de forma positiva.



1- ¿Qué representa para usted el hecho de haber sido seleccionado como integrante de la junta directiva, de lo que todos denominamos como el principal activo del país: el Canal?

-Para mí es una oportunidad de poder devolverle a Panamá un poco de lo mucho que me ha dado para desarrollarme como profesional y como académico. Y al mismo tiempo es una gran responsabilidad por lo que representa el Canal para nuestro país. Es, además, un privilegio que yo nunca imaginé: poder colaborar en este momento de la historia de nuestro país, o poner los conocimientos, la experiencia y todo mi desarrollo profesional al servicio de los mejores intereses de Panamá.

Considero que esta designación es un reconocimiento, pero también es una obligación, porque si en este momento se ha considerado que mi designación es importante por la contribución que yo pueda hacer, entonces esto representa para mí un deber como panameño en favor de los mejores intereses de nuestra sociedad. Y si a eso le añadimos el momento histórico que vive el Canal, justo cuando estamos a pocos días de inaugurar una de las obras más grandes de ingeniería en el mundo, como es la expansión del Canal, pienso que son circunstancias especiales en las cuales el país deposita en mí toda la confianza en que vamos a dar todo de nuestra parte para contribuir, no solo a garantizar la sostenibilidad en el tiempo de este proyecto, sino también el mejoramiento y modernización del Canal que ha requerido y requerirá para mantenerse competitivo en el contexto del comercio marítimo mundial.

-Usted sigue siendo rector de la UTP, ¿cómo hará para ejercer ambas posiciones?

-Esa pregunta me la han hecho varias personas, pero hay que entender que la posición de director del Canal no es un empleo de tiempo completo. Yo lo veo como una gran responsabilidad adicional que como rector tengo ante la Universidad Tecnológica de Panamá. Siempre he sido muy responsable en mi vida, y siempre he estado involucrado en más de una asignación al mismo tiempo, pero tengo que reconocer que nunca había tenido responsabilidades tan importantes de forma simultánea. Sin embargo, tengo un tremendo equipo de trabajo en la UTP, un equipo maravilloso y comprometido, y nunca ha sido una preocupación para mí desde el momento en que acepté esta invitación, en el sentido de que la designación tuviera un impacto negativo en la UTP, desde el punto de vista de atender mis responsabilidades.

Todos los que estamos en la directiva del Canal tenemos otras responsabilidades, unos en empresas y demás organizaciones, y están igualmente comprometidos con otras asignaciones. He tenido que hacer algunos ajustes en programas diarios de trabajo para seguir atendiendo de forma eficiente y responsable mi compromiso en la UTP, así como también en la ACP. Además, estoy apoyando al Gobierno Nacional en términos de asesorías técnicas en otros proyectos que tienen que ver con obras de ingeniería. Y tengo todo el interés y energía para hacerlo.

-Para usted como ingeniero, ¿qué es lo más difícil que tiene que enfrentar el constructor o el que desarrolla una obra como la ampliación?

-Debido a la magnitud de esta obra, es fácil para cualquier profesional perderse en el tamaño del proyecto. Desde el punto de vista personal, el reto más grande es la sincronización de todas las actividades a las que se tiene que hacer frente para terminar la obra. La finalización de

un proyecto como este es una demostración del nivel técnico, administrativo, legal y operativo de la administración del Canal. Por eso, debemos sentirnos orgullosos por la herencia que nos deja esta generación de administradores e ingenieros que han podido llevar a cabo una obra de tamaño magnitud, con todas las complejidades técnicas, laborales y legales que se han presentado en el camino, y que son propias de cualquier proyecto, pero que solo ha sido posible enfrentarlas gracias a una administración de primer mundo. En mi opinión, la ampliación del Canal será objeto de reconocimientos en la historia de la humanidad, como una de las obras más imponentes del mundo...hecha por panameños.

-Usted fue consultor independiente ad honorem en el problema de las fisuras... como concedor de la materia, ¿cuál es su evaluación de los resultados de las reparaciones?

-Independientemente de todos mis conocimientos, yo amo mi profesión como ingeniero estructural... esa es mi vida. Cuando me llamaron por primera vez, junto con otros especialistas al Departamento de Ingeniería del Canal, antes de sentarme a esa mesa ya me sentía emocionado, porque era un momento en el que, como profesional panameño, iba a contribuir con la discusión de un problema muy delicado que se había presentado, y que ponía la obra en una incertidumbre ante la opinión pública. De modo que me sentía obligado a dar lo mejor de mí para solucionar el problema. Dicho esto, nosotros acompañamos el proceso de diagnóstico, es decir, de definir el origen de la situación de las fisuras; el proceso de discusión de los diseños y de la decisión de rehabilitación; el proceso de ejecución de los trabajos de rehabilitación y, además, nos involucramos en la supervisión e inspección de esas reparaciones cuando nuevamente se sometió la estructura a la carga original que provocó la fisura. Le puedo decir que nosotros no solamente nos sentamos a recibir información de Grupo Unidos por el Canal (GUPC), sino que construimos modelos matemáticos para poder dar una opinión basada en nuestro propio análisis y simulación. Por ello, nos sentimos tranquilos de que las reparaciones resolvieron la situación.





Ramírez durante una inspección en las nuevas esclusas.

Entiendo que cuando el problema salió a la luz, muchas personas, ingenieros y no ingenieros, opinaron sobre las razones de las fisuras, pero yo he aprendido que jamás debo emitir una opinión de un tema de ingeniería si no lo conozco a profundidad, porque puedo equivocarme. Por eso, luego estudiar la situación, analizarla y discutirla, entendimos que las fisuras habían sucedido no por razones de juntas de vaciados o por una mala labor de inspección del Canal, sino por un error de diseño de parte del contratista. Eso fue debidamente fundamentado y aclarado, y basados en esas deficiencias se diseñaron las alternativas de rehabilitación. En las discusiones y reuniones de gran nivel que tuvimos con especialistas de primer mundo que acompañaron al contratista, tocamos temas como la garantía y durabilidad a 100 años de la esclusa, y en función de eso se tomaron decisiones para garantizar que el deterioro de los elementos usados en la reparación pudieran garantizar que la estructura fuera segura para el período que determinara el diseño.

Le puedo decir al país que tanto por parte de GUPC como de los diseñadores, este tema fue acompañado por especialistas de gran experiencia y gente de primer nivel en el mundo. Por nuestra parte, como panameños, dimos todo lo que estuvo a nuestro alcance, junto con el cuerpo de ingenieros del Canal de Panamá, y nos aseguramos de que las decisiones tomadas fueran las mejores para Panamá. Ha habido muchos comentarios en los medios sobre por qué el Canal no salía a dar explicaciones sobre las fisuras, y yo entiendo que cualquier declaración que se diera pudiera ser usada como parte de un conflicto contractual, y en todo momento respetamos esa posición. Le dimos al administrador Jorge Luis Quijano el rol de comunicador entre el Canal y la población, para aclarar dudas y dar explicaciones. Por otro lado, nosotros no queríamos lucrar con un problema del país y por ello no cobramos nada por

nuestro servicio y opinión; solamente nos interesaba tener el reconocimiento de que la UTP participó en este proceso.

-A pocos días de la inauguración del Canal, ¿cómo se siente?

-Me siento como todos los panameños: muy orgulloso. Con algo de ansiedad esperamos ese día. Yo creo que ese día no debe haber partidos políticos, ni diferencias de ninguna clase. Debemos estar felices de ver cómo nuestro país se luce ante el mundo. Debemos, como pueblo, celebrar la inauguración de la obra, y desearle lo mejor a nuestro país con este nuevo Canal. Como directivo, me siento honrado y privilegiado porque en este momento de la historia formo parte de la junta directiva. Pero entiendo, también, que esta es una responsabilidad que trasciende la expansión del Canal en sí misma, y que se deben abordar temas tales como la seguridad hídrica del Canal, el modelo de negocio, la gestión de los mercados marítimos y comerciales, así como los retos que nos impone la tecnología.

- ¿Qué debe pasar después de la ampliación para que nuestro país fortalezca su posición como nodo logístico a nivel mundial?

-Debe haber un plan estratégico de país para sacarle el máximo provecho a esta inversión en beneficio de Panamá. He participado en discusiones sobre lo que viene después de la inauguración, y creo que el país tiene un gran reto. Panamá ha tomado en cuenta todos los riesgos en esta expansión, así que debemos tener presente el derecho de usufructuar y buscar el mejor beneficio para Panamá de acuerdo con los riesgos que hemos asumido. Y lo digo porque hemos sido testigos de cómo otros países han tomado también la iniciativa de hacer grandes proyectos. Por ello, debemos ser estratégicos y tener el derecho y responsabilidad de darle lo mejor a nuestro país.

Nuevo director

Oriundo del distrito de Gualaca, provincia de Chiriquí. Es Licenciado en Ingeniería Civil de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) y actualmente se desempeña como su rector. Doctor en Ingeniería Estructural y Sísmica por la Universidad del Estado de Nueva York, Estados Unidos, se ha desempeñado por 30 años como profesor e investigador de Mecánica Estructural y Diseño de Estructuras Sismo-resistentes en la UTP.

Además ha sido director del Centro Regional de la UTP- Chiriquí, Director del Centro Experimental de Ingeniería y presidente del Consejo Superior de Universidades de Centro América, (CSUCA), en el periodo 2013-2015. Igualmente ocupó el cargo de vicepresidente para América Central de la Organización de Universidades Iberoamericanas (OUI), en el 2014. Ramírez fue en dos ocasiones becario Fullbright-LASPAU de Estados Unidos y ha diseñado más de 70 edificios altos en Panamá.

La ampliación y el sistema logístico

PANAMÁ DA PAR

**Por: Crisly Florez**

Desde sus inicios, el proyecto de ampliación del Canal de Panamá tuvo un impacto económico positivo para el país. Con ese impacto que produjo ya se pagó la obra, explica el vicepresidente de Finanzas y Administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Francisco Miguez.

Según Miguez, la construcción del tercer juego de esclusas tuvo un gran impacto en el país desde el principio, pues atrajo mucha inversión de capitales que buscaba escapar de la grave crisis que vivía el mundo. Esto hizo que prácticamente se triplicara el producto interno bruto de Panamá.

LOS HECHOS

En el año 2008 ocurrió una crisis financiera global que degeneró y se convirtió en una crisis económica en casi todos los países del mundo.

Los gobiernos tuvieron que ayudar a las empresas y bajar sus tasas de interés casi a cero para estimular la inversión y de esta manera no caer en una recesión; sin embargo, algunos de ellos cayeron inevitablemente.



A MUCHO MÁS

Miguez explica que en ese momento Panamá contaba con 12 billones de dólares en producto interno bruto. Mientras tanto, para el año 2009 la ampliación ya contaba con el financiamiento de 5 billones de dólares, se había pactado con las empresas contratistas y se daba inicio a la obra.

Todo eso generó optimismo en Panamá: atrajo a las empresas que iban a trabajar en la obra, el concreto y acero, y se requirió mano de obra especializada, lo que produjo una gran actividad económica en el país.

Añade que gracias a eso hubo un crecimiento económico espectacular que llegó hasta el 10% anual. Hoy Panamá es un país de 50 billones de producto interno bruto y sigue creciendo al 6%, cuando el resto de Latinoamérica está debajo del 5% y Estados Unidos está en 2.1%.

Dicho todo eso, y aunque la ampliación no se ha terminado, el auge positivo que causó el referendo y todo lo que atrajo consigo, también la obra en sí trajo un efecto importante en la economía panameña.

MÁS OPORTUNIDADES

Luego del 26 de junio, con la inauguración de las nuevas esclusas del Canal, se generarán nuevas oportunidades en materia de transporte logístico y tratamiento de la carga que pasará por la vía interoceánica.

Una de estas oportunidades es agregarle valor a la mercancía a través de servicios adicionales y convertir al país en un hub logístico.

La logística trata de los procesos eficientes para entregar un producto o servicio de la mejor forma, en el momento que lo necesite el cliente y cómo lo necesite; y la única manera de que esto se logre en Panamá, sería mediante un sistema logístico nuevo.

Para esto, una de las recomendaciones que hace Francisco Miguez, vicepresidente de Finanzas de la ACP, es que se transforme el sistema logístico a través de la unificación de las entidades que regulan el tránsito de la mercancía que pasa por el Canal.



Es necesario crear un sistema de coordinación logístico integral, una entidad que agrupe tanto Aduanas como Migración, la Autoridad Marítima y el tránsito terrestre, para lograr sinergia y que todas trabajen en la misma dirección: así se elimina la burocracia, se aceleran los procesos y se logra un sistema mucho más eficiente.

Con esto, además de ser una ruta de tránsito de mercancía, Panamá se convierte en un puerto de escala en donde esa mercancía obtiene valor agregado, se transforma y luego se envía a su destino, agrega Miguez.

El proceso de transformación de esa mercancía en el país sería, por sí sola, un impulso más para la economía, porque se generaría empleo. Aclara que algunas empresas multinacionales ya se han establecido en el país, tales como Caterpillar, Dell, Hewlett Packard, pero "Panamá da para mucho más".

Miguez señala que la ACP trabaja en un gabinete logístico para impulsar a Panamá hacia ese cambio y que se agilicen los trámites, tanto aduaneros como migratorios, de la mercancía que pasa por el Canal.

En la actualidad, mover un contenedor de un puerto en la ciudad de Panamá a un puerto de Colón, cuesta lo mismo que moverlo de China a Panamá, debido al monopolio del transporte aquí, a la burocracia y, sobre todo, a que

no hay una planificación logística en el tránsito vehicular de Panamá. Por ejemplo, si en Panamá movemos 4 mil contenedores en un día, y en el tráfico de un lado al otro se pierde una hora por cada uno, serían 4 mil horas perdidas, tiempo en que la mercancía estaría estancada cruzando de un puerto al otro. A esto habría que sumarle el costo de esas 4 mil horas en combustible y en el pago a choferes, etc. Todo esto hace que esa mercancía al final cueste más. Esto hace necesario que en el país haya corredores únicos para camiones, de modo que la mercancía pueda atravesar el país de manera expedita, sin tener que transitar por las calles congestionadas de la ciudad.

Por último, Miguez concluye que lo que debe hacer Panamá es acabar con la burocracia, el papeleo y los trámites por los que debe pasar la mercancía actualmente; así se le agregará valor a la mercancía en lugar de producir merma para las empresas, y nos verán como un país en el que su mercancía pasa no solo de forma segura y confiable, sino, además, de forma expedita.





Acércate y descubre los nuevos tesoros del MUCI

UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI

Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

siguenos



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

**MUSEO
DEL CANAL
CASCO ANTIGUO**





Vista panorámica de las esclusas de Pedro Miguel y el canal de acceso a las nuevas esclusas de Cocolí.



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 estamos construyendo juntos:
el #CanalAmpliado.

Disponible en:



Canal 26

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



Cable Onda
Canal 126 y
HD 1026 (Próximamente)



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO



RENOVAR, MODERNIZAR Y ADECUAR LOS SISTEMAS QUE IMPACTAN LA OPERACIÓN DEL CANAL AMPLIADO

En el año 2011 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) empezó la evaluación del impacto del programa de ampliación del Canal en las tecnologías de la información, mediante un diagnóstico de los activos existentes. Como resultado de la evaluación y el diagnóstico realizado, se definió una estrategia y hoja de ruta basada en tres aspectos fundamentales, que han servido de foco para el logro de los objetivos: proyectos de renovación tecnológica, proyectos de adecuación para el Canal ampliado y proyectos de ayuda a la navegación.

Proyectos de renovación tecnológica

Con estos proyectos se busca renovar los procesos y sistemas que apoyan el negocio medular de la ACP, es decir, el paso de buques. La idea es dotar a las áreas críticas del negocio de la flexibilidad y agilidad necesaria para responder a los nuevos retos y oportunidades. Estos retos y oportunidades se enmarcan en mejoras a la oferta de servicios que brinda el Canal, al igual que en nuevas estrategias de precios para maximizar el valor que aporta el Canal a sus distintos clientes. Al mismo tiempo, el Canal debe responder a una operación cada vez más compleja, y a una creciente necesidad de coordinación e intercambio de información, no solo dentro de la ACP, sino también con clientes y otras entidades que forman parte del conglomerado de servicios logísticos de Panamá.

Los proyectos de renovación tecnológica implementados para el Canal ampliado son:

- Nuevo portal de servicios marítimos (2015), “ventanilla única” para la gestión de todos los servicios que brinda el Canal a sus clientes. Se implementó (2016) un nuevo módulo de cotización en línea relacionado a las visitas, y funcionalidades que permiten a nuestros clientes seleccionar el método de pago deseado y solicitar aprobación de garantías bancarias.
- Nuevo sistema de reservación (2016): este incluye la reservación de cupos para buques neopanamax.



El renovado Centro de Control de Tráfico Marítimo.

- Sistema de respaldo financiero (2016) que permite gestionar cobros por adelantado, incluyendo diferentes métodos de pago y garantías; además de la aprobación en línea por los bancos garantes.
- Sistema de facturación de peajes (2016), el cual brinda una nueva calculadora de mayor facilidad de uso, más dinámica y flexible al cambio de tarifas.

Proyectos de adecuación del Canal ampliado

Estos proyectos incluyen la modernización y mejoras en los sistemas existentes que no fueron renovados antes de la apertura del Canal ampliado, y que dan apoyo a procesos críticos para que las nuevas esclusas entren en funcionamiento. Estos proyectos son muy importantes porque garantizan el funcionamiento eficiente del Canal ampliado desde el inicio de sus operaciones, y a lo largo de los primeros años de funcionamiento, mientras se completa la renovación de procesos y sistemas.

El reto inicial fue definir los requerimientos de mejoras, mientras las áreas de negocio estaban definiendo el marco operativo y la estrategia de precios para el Canal ampliado. En el año 2013 se identificaron algunas mejoras en los sistemas existentes y se definieron los proyectos de modernización para evolucionar la funcionalidad en sistemas existentes a tecnologías más modernas que extienden su vida útil para seguir avanzando al mismo ritmo de las necesidades del negocio. Para asegurar una estrecha comunicación y el alineamiento de los proyectos de informática para el Canal ampliado, el departamento de Tecnología e Informática se integró al comité de operación Canal ampliado que llevó adelante la Vicepresidencia Ejecutiva de Operaciones, responsable de la integración para la puesta en operación del nuevo servicio.

Sistemas de información marítima

- Las mejoras en el Sistema de administración de tráfico marítimo (EVTMS, por sus siglas en inglés) se enfocan en la habilitación de la capacidad de manejar las nuevas



dimensiones, establecer restricciones y requerimientos de recursos para los buques neopanamax, la inclusión de nuevas locaciones para las esclusas de Agua Clara y Cocolí y otras áreas relevantes para el Canal ampliado. Se incluye la capacidad de arqueo de utilizar las medidas de cobro necesarias para facturar la nueva estructura de precios, que entró en vigencia el 1 de abril de 2016. Adicionalmente, se implementaron las nuevas reglas de operación para buques neopanamax para la rotación y asignación de prácticos, programación de tránsitos, como resultado de las convenciones colectivas, y se hicieron mejoras en las consultas y reportes para denotar el uso de las nuevas esclusas.

El equipo de Tecnología Informática que participó de los proyectos de renovación tecnológica, adecuación y ayuda a la navegación.



- Áreas terminales: se modernizaron las aplicaciones para uso del coordinador de entrada a Flamenco y Cristóbal en el contacto inicial y arribo del buque a las aguas del Canal, y para el controlador de puerto en la gestión de movimientos en muelles y anclajes. Además, se implementó una nueva aplicación para apoyar la inspección por el oficial de abordaje de los buques que entran al Canal.

- Programación y monitoreo del horario de tránsito: se modernizaron las aplicaciones para uso del Centro de Control Marítimo (MTC) en la programación de tránsitos, asignaciones de remolcadores, asignación de prácticos y control de tiempo en las nuevas esclusas, despacho de lanchas y pasacables a tránsitos desde los embarcaderos, y servicio de esclusas a los tránsitos programados. Se desarrollaron nuevas aplicaciones para uso de las nuevas esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Sistemas de información de gestión administrativa

- Sistema financiero: se implementó un nuevo formato de facturas marítimas, se crearon nuevas cuentas contables, y se logró funcionalidad para gestionar los respaldos financieros en el módulo de Cash Management para la implementación de la nueva estructura de precios que entró en vigencia el 1 de abril de 2016.

- Sistema de planilla: se aplicaron mejoras en los procesos y ajustes salariales por el Canal ampliado, aprobados en las convenciones colectivas.

- Sistema de presupuesto: se adecuó el sistema para la creación de nuevas funciones, proyectos y tareas para la operación del Canal ampliado, permitiendo la transferencia masiva de puestos para ser incluidos en los presupuestos de las diferentes áreas.

- Sistemas de administración de activo: Se implementó un sistema de recolección automática de datos de la maquinaria de las nuevas esclusas (horas de uso, alarmas, temperaturas, etc.) y su transmisión al Sistema de administración de activos, para la generación automática de órdenes de mantenimiento, con el objetivo de optimizar su funcionamiento y aumentar su vida útil.

Soluciones de inteligencia de negocio

- Modelo de análisis de tarifas: este es un nuevo modelo que permite a los analistas de planificación corporativa evaluar la eficiencia del nuevo sistema de tarifas, por medio de comparaciones con el esquema anterior.

- Modernización de los modelos analíticos: incluye el uso de las nuevas unidades de medida requeridas para la facturación del Canal ampliado.



Soluciones de información geográfica

- Se logró simular y analizar la línea de vista desde los buques hacia las torres de enfilamiento en el área del corte y el lago Gatún utilizando tecnologías de análisis geográfico, identificando el área de afectación para planificar los trabajos de demarcación topográfica, permisos ambientales y finalmente la tala de árboles en áreas de obstrucción visual.
- Se crearon servicios y catálogos de fotografías aéreas, ortofotos e imágenes satelitales. Se realizó el modelaje tridimensional del Canal a escala, con el propósito de planificar el tipo y distribución de la vegetación que será plantada en él. También se levantó una base de datos geográfica de las plantas de mapeo geológico para el área de Cocolí, para el adecuado análisis de la información.

Proyectos de ayuda a la navegación

Estos proyectos mejoraron la información que tienen los prácticos del Canal sobre su entorno operativo, conocido como “situational awareness”, con la adquisición de una nueva generación de unidades portátiles para prácticos (PPU), como una ayuda adicional para la navegación durante la aproximación y la alineación de los buques en las nuevas esclusas. De esta manera se logra una mayor exactitud, confiabilidad, y seguridad de la navegación basada en una mejor organización y un mejor intercambio y comunicación de los datos entre los buques y tierra.

Esta nueva generación de unidades portátiles para prácticos (PPU) reemplazó al CTAN, software usado por los prácticos a bordo de los buques, y que depende del Sistema de identificación automática (AIS), el cual es utilizado por buques y otros servicios marítimos, principalmente para propósitos de identificación y posicionamiento.

El PPU es un sistema informático para usarse como una herramienta avanzada de apoyo en la navegación. Integrado con sensores de posicionamiento global y cartas náuticas electrónicas, el PPU muestra en tiempo real la posición del buque, al igual que las distancias y los vectores de velocidad a estructuras como muelles y esclusas. El PPU proporciona al práctico información acerca de la ubicación y el movimiento de otras embarcaciones, y muestra otros tipos de información relacionada con la navegación, como mediciones meteorológicas y contornos de profundidad.



Conclusión

La clave del éxito de la estrategia de TI fue la ejecución coordinada de una hoja de ruta de renovación tecnológica, adecuación de soluciones para el Canal ampliado que garantizaron la operación eficiente y efectiva en todo momento, y la adquisición de nuevas herramientas de ayuda a la navegación.

Una vez definida la estrategia de TI, fue necesaria la preparación para lograr una ejecución exitosa, a través de la revisión de nuestros procesos, recursos y herramientas. En los procesos se adoptaron prácticas ágiles de gestión de proyectos para lograr entregas tempranas, y prácticas de testing ágil para asegurar la calidad en las entregas. Para atender la carga adicional de trabajo de manera oportuna, se emplearon recursos temporales, y la contratación de servicios externos, agilizado a través del establecimiento de contratos marco de cantidades estimadas. Se adquirieron nuevas herramientas para agilizar los desarrollos, y se capacitó al personal en nuevas competencias técnicas a través de capacitación formal, transferencia de conocimientos y el autodesarrollo mediante la investigación.



RECONOCIMIENTO AMBIENTAL Y LA RUTA VERDE

**Por Orlando Acosta, Alexis Rodríguez
y Ángel Ureña V.**

El Canal de Panamá, desde su apertura en 1914, ha reducido tiempo y distancia. Más de un millón de embarcaciones han utilizado la ruta por Panamá, acortando distancias, disminuyendo costos y cambiando patrones del comercio mundial. Por ser una ruta toda agua, reduce la huella de carbono de las mercancías que por ella transitan, contribuyendo al esfuerzo mundial por combatir el cambio climático. Es así que los buques y naves que transitan el Canal de Panamá, al elegir esta ruta, reducen las emisiones de carbono a la atmósfera.

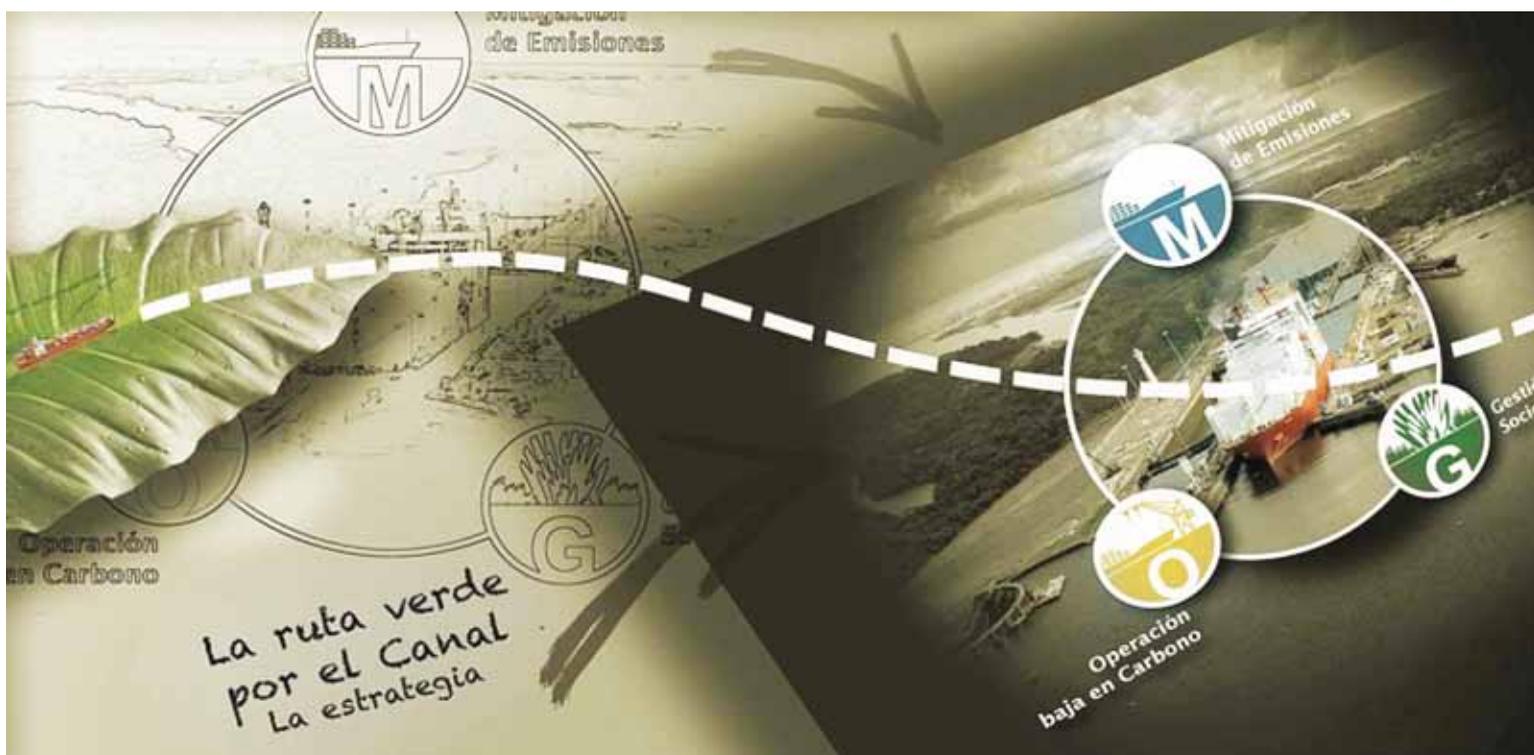
La ruta del Canal de Panamá, con su canal ampliado, aporta al transporte marítimo la

posibilidad de transportar mayores volúmenes de carga utilizando menos embarcaciones.

Adicionalmente se genera una reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) al incurrir en menos movimientos de carga, en comparación con otros sistemas de transporte de carga como aviones, camiones o ferrocarriles.

En los últimos 100 años la ruta verde del Canal de Panamá ha aportado la reducción de unas 650 millones de toneladas de dióxido de carbono, aproximadamente.

Con el Canal ampliado se estima que la ruta por Panamá reducirá más de 160 millones de toneladas de CO₂ en los 10 primeros años de su funcionamiento.



Conexión verde. Próximamente el Canal de Panamá establecerá un programa de reconocimiento al desempeño ambiental de aquellos clientes y embarcaciones que cumplan con los límites ambientales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y/o el cumplimiento sobresaliente de parámetros mundialmente reconocidos. Se han seleccionado cuatro parámetros que debe cumplir la embarcación, son ellos: 1) el Índice Energético de Diseño de sus Motores (EEDI por sus siglas en inglés), 2) el Índice Ambiental del Buque (ESI, por sus siglas en inglés), 3) las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno) debido al desempeño de su motor TIER2 (normativa establecida por la OMI aplicable a medidas de reducción de óxidos de nitrógeno), y 4) las embarcaciones que estén propulsadas por gas natural licuado.

El reconocimiento "conexión verde" utiliza como referencia la eficiencia y diseño de motores de los buques, las medidas de eficiencia en combustibles y las emisiones reducidas por la utilización de la ruta del Canal de Panamá. El Canal de Panamá utiliza un módulo de emisiones de CO2 de los buques, el cual permite calcular y señalar estas emisiones para diferentes rutas del comercio mundial. El cálculo de estas emisiones ayudará en la elección de rutas, no solo basado en variables de costos, sino en otros factores ambientales, lo cual colocará a Panamá como una ruta preponderante.

El Canal ampliado aumenta la posibilidad de seguir acortando distancias y reduciendo las emisiones, mediante la utilización de esta ruta para el movimiento de mayor volumen de transporte de carga. Este hecho aporta y perfila nuevas perspectivas del Canal, tanto en sus operaciones como en la promoción del desarrollo sostenible de los habitantes de la cuenca del Canal.



La ruta verde del Canal de Panamá incluye una serie de acciones que consideran aspectos desde la reducción de emisiones por la utilización de la ruta de Panamá, hasta la gestión ambiental que realiza el Canal. Para esto el Canal de Panamá ejecuta una serie de estrategias, como son las acciones para proteger la cuenca hidrográfica con el objetivo de preservar el recurso hídrico. La ejecución del programa de conservación de la cobertura vegetal y el mejoramiento de la calidad de vida mediante programas comunitarios en la cuenca, además de aspectos de mejoramiento operativo, metodologías innovadoras de gestión y manejo ambiental, todo con el fin de lograr ese objetivo.

En adición, para reducir las emisiones de dióxido de carbono, el Canal de Panamá trabaja constantemente en lograr una operación baja en carbono. Esto se alcanza con la optimización y manejo ambientalmente eficiente de sus operaciones, lo cual se hace reduciendo las emisiones a la atmósfera mediante el uso de energías renovables, reducción del consumo energético, mejoras tecnológicas, y la sustitución de combustibles fósiles. Este esfuerzo utiliza el cálculo de la huella de carbono como elemento referente para medir los resultados y establecer medidas para reducir esta huella.

Otro aspecto que se debe resaltar de la ruta verde es la fijación de carbono, bajo el marco de estrategias para reducir las emisiones por deforestación y degradación de bosques, enmarcado bajo el esquema de REED +, que incluye la conservación de miles de hectáreas de bosques de la cuenca del Canal, metodologías sobre las cuales la Autoridad del Canal de Panamá viene trabajando de manera científica con su personal técnico.

La ruta verde del Canal de Panamá, con su Canal ampliado, contribuye a los esfuerzos por reducir los gases de efecto invernadero que llevan a cabo las naciones y la industria marítima, y apoya lo establecido en el convenio marco de cambio climático y la Organización Marítima Internacional.

El Canal de Panamá, junto con su fuerza laboral que lo hace posible y la nación entera, se prepara para inaugurar este mes de junio una de las obras de ingeniería que cambiará el comercio en el planeta, y promoverá el desarrollo de Panamá con la generación de más riqueza para el país. El Canal de Panamá se transforma en elemento para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo, y marca otro hito en la industria marítima internacional.



LOS INGENIEROS DEL CANAL

EL SUEÑO FRANCÉS

Por Maricarmen Sarsanedas

El anhelo de encontrar un paso del Atlántico al Pacífico que permitiera el tránsito de buques dio como resultado que hacia finales del siglo XIX se llevaran a cabo muchas exploraciones, a lo ancho del istmo centroamericano, por parte de franceses, ingleses y estadounidenses. No debemos olvidar los intentos hechos antes por los españoles. La ruta menos explorada era la de Darién, por lo que tal vez esto motivó a los franceses para probar suerte allí.

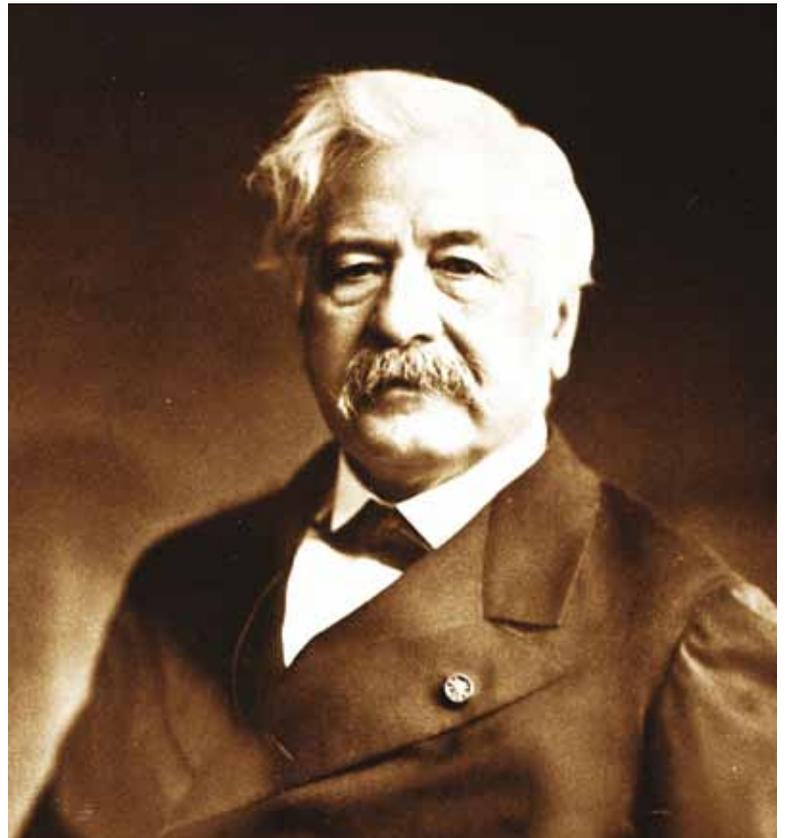
En noviembre de 1876 la Sociedad de Geografía de París les encomendó al teniente Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y al ingeniero Armand Reclus realizar exploraciones por la ruta de Darién. El resultado de esta primera exploración fue una recomendación que inmediatamente fue rechazada por Ferdinand de Lesseps. Esta propuesta se refería a un canal con un túnel de nueve millas de largo.

Nuevas exploraciones los llevaron en 1877 y 1878 no solo a Darién, sino también a recorrer una ruta por Panamá. El empeño de Reclus y la persistencia de Lucien dieron como resultado la firma del contrato Salgar-Wyse, mediante el cual Colombia autorizó a Francia para la realización del proyecto. Este compromiso era por 99 años.

Finalmente el proyecto sería dirigido por el diplomático y empresario francés Ferdinand de Lesseps, quien había logrado fama y éxito por la construcción del Canal de Suez, en 1859. Esta fama apuntaló el proyecto de un canal por Panamá, pero su fracaso y la suspensión del proyecto, en 1889, provocó uno de los mayores escándalos financieros en la Francia de finales del siglo XIX. Tal vez su obstinación por construir un canal a nivel fue lo que lo llevó al fracaso.

Lucien Napoleón Bonaparte Wyse

Teniente de navío, dirigió la delegación que llegó a Panamá en 1876 para encontrar la posible ruta que uniera el Pacífico con el Atlántico.



Ferdinand de Lesseps

Las exploraciones duraron hasta 1878, y la propuesta de ruta que dio como resultado era denominada proyecto Wyse-Reclus. Esta propuesta fue la que aceptó y adoptó el Congreso Internacional del Canal Americano, reunido en París, en 1879.

Armand Reclus

Oficial de la marina francesa, teniente de navío, era el segundo al mando en la expedición que dirigió Lucien Napoleón Bonaparte Wyse para la exploración de Panamá en busca de la ruta ideal para abrir un paso entre los mares. Fue apoyado por el panameño Pedro J. Sosa. Su libro *Exploraciones a los istmos de Panamá y Darién*, publicado en 1880 en París, es un hermoso documento testimonial de la Panamá de fines del siglo XIX. El libro fue publicado por entregas en la revista *Le Tour du Monde*; un año después sería publicada como libro, una versión ampliada del primero, y se publicó en Madrid una versión en español con el texto original.



Phillipe Bunau Varilla

Phillipe Bunau Varilla

Héroe o villano, ciertamente tuvo una actuación muy importante en el destino de nuestro país. Gracias a su persistencia, la ruta de Panamá prevaleció sobre la opción de Nicaragua. Su genialidad estuvo en enviar, a cada senador de Estados Unidos, una carta en cuyo sobre destacaba una estampilla de correo que mostraba al volcán Momotombo de Nicaragua en plena erupción.

Una pequeña estampilla cambió el destino de nuestro país. Bunau Varilla fue soldado e ingeniero graduado del afamado Instituto Politécnico de París; vivió en Panamá para ver inaugurado el Canal construido por los estadounidenses, y luego retornó a su Francia natal donde falleció en 1940.

EL CANAL ESTADOUNIDENSE

(Tomado del libro 'Panamá: un aporte a su historia')

John F. Stevens

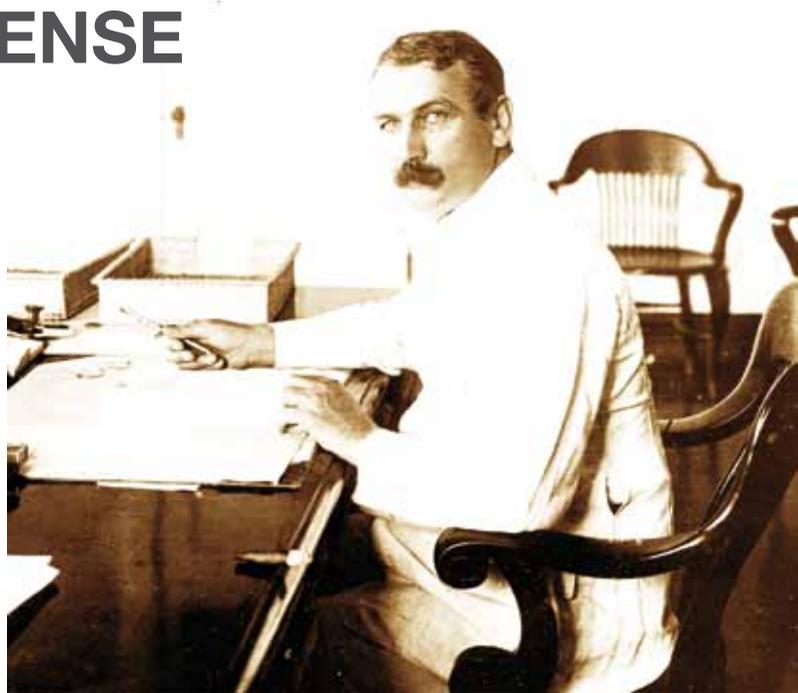
El llamado “arquitecto del Canal” fue designado por el presidente estadounidense Theodore Roosevelt para reemplazar al que fuera primer jefe de ingenieros del proyecto de construcción del Canal de Panamá, John Wallace, tras el fracaso administrativo de este. Se dice que el nombramiento de Stevens señala el verdadero comienzo de la construcción del Canal.

Stevens asumió en 1905 el cargo de ingeniero jefe. Sus conocimientos de ingeniería y sus habilidades para organizar fueron vitales para llevar adelante el proyecto. Además, el apoyo de Stevens al doctor William Gorgas fue decisivo para el control de la fiebre amarilla y la malaria, enfermedades que entonces azotaban a los trabajadores del Canal, cuando las condiciones sanitarias en Panamá eran desastrosas.

Stevens aportó al proyecto del Canal su prestigio como mejor ingeniero civil de Estados Unidos. Su gestión administrativa resultó en la instalación de la infraestructura y el sistema ferroviario que contribuyeron grandemente para la conclusión del proyecto del Canal; también logró el progreso de las excavaciones.

Su productividad resulta más loable al conocer de su poca preparación formal y que sus conocimientos como ingeniero los obtuvo de su experiencia en el trabajo a lo largo de los años: fue peón ferrocarrilero y topógrafo; con el tiempo llegó a ser asistente de ingeniero, y trabajó colocando líneas para algunos ferrocarriles del oeste de su país. Fue uno de los héroes que contribuyeron a abrir al desarrollo el oeste estadounidense.

Su labor en la construcción del Canal le ganó la admiración de los trabajadores, ya que logró desterrar los males que tal vez fueron la peor epidemia: el miedo y la depresión. Para combatir estos, luchó por mejores condiciones de



John F. Stevens

vida para sus trabajadores; lo que le sobró después de invertir en salud, lo utilizó para reparar y construir viviendas. Semanalmente enviaba agua y comida fresca a los pueblos ubicados a lo largo de la línea del ferrocarril.

A él debemos el sistema de esclusas del Canal, ya que mediante consulta con todos sus ingenieros llegó a la que sería la conclusión más importante del proyecto. Era necesario que el canal que se construía fuera de esclusas y no a nivel, pues estas permitirían un mejor control de las crecidas del río Chagres

Otra de sus grandes contribuciones a la obra fue la elaboración de los planes de excavación y remoción de tierra. Stevens sostenía que el proyecto francés había fracasado porque no habían sabido qué hacer con la tierra extraída de las excavaciones. Él decidió usarla para rellenar distintas áreas como Balboa, Albrook, y la calzada de Amador que fue construida para proteger la entrada del Canal en el Pacífico.

No obstante sus grandes aportes, nunca se supo por qué Stevens presentó su renuncia al proyecto en 1907. De él dijo Goethals, su sucesor, que era un hombre que realmente había logrado cosas, pero también un hombre que “nunca recibiría crédito, o, en caso de recibirlo, nunca sería suficiente...”.

George W. Goethals

Aunque fue finalmente reconocido por muchos como “el genio del Canal de Panamá”, los inicios del mayor general George W. Goethals en nuestro país no fueron fáciles. Dado el éxito de la empresa que había emprendido John Stevens como ingeniero jefe del Canal, la llegada de Goethals para reemplazarlo no fue bien vista por los trabajadores.

Tenía, además, otro aspecto en su contra: era militar. Este problema fue rápidamente solucionado por Goethals: a partir de su primer encuentro con los trabajadores, nunca volvió a utilizar el uniforme militar mientras estuvo en el istmo, por el contrario, fue pronto reconocido por la vestimenta blanca que acostumbraba utilizar.

La genialidad de Goethals no se limitó a sus habilidades y capacidad como ingeniero, sino que logró ganarse el respeto de los trabajadores y supo guiarlos al éxito en la gran empresa que habían emprendido.

Goethals fue conocido por su devoción al trabajo; su día comenzaba a las 6:00 de la mañana y concluía a las 10:30 de la noche. Se exigía tanto a sí mismo, como a sus trabajadores. Siguió muy de cerca el avance de los trabajos, visitando personalmente todas las áreas del proyecto. Cada mañana el coronel abordaba su vagón personal, conocido como “el peligro amarillo”, y bajaba en algún punto de la línea de construcción para caminar entre maquinarias y hombres, inspeccionar las obras y charlar con sus trabajadores. No era este el único contacto que tenía con ellos.

Goethals abrió las puertas de su despacho a todos aquellos trabajadores que quisieran poner alguna queja o, simplemente, cambiar impresiones con él. Esto lo hacía cada domingo en el Edificio de la Administración, en Culebra, en una suerte de juicios que frecuentemente eran resueltos mediante decisión salomónica dictada por el coronel.

Pero su visión iba más allá de la obra de ingeniería. Goethals quiso que la magnitud de la obra quedara grabada en el lienzo y, para lograrlo, en 1913 logró la aprobación de los fondos para que el artista William Van Ingen pintara cuatro murales representativos de la construcción del Canal. Aún hoy aquellos murales pueden apreciarse en el Edificio de la Administración del Canal.



George W. Goethals

Goethals no se dejó amedrentar por lo extenuante de los trabajos. Su determinación por completar la obra no disminuyó ni siquiera cuando, en 1913, a punto de terminar el trabajo de excavación en la cordillera central, un derrumbe arrasó con las vías del ferrocarril y el equipo. Esta era la sexta o séptima ocasión en que la naturaleza se negaba a los intentos del hombre por mantener abierto el paso en el corte Culebra. Al ver el desastre, Goethals se limitó a decir: “¡Demonios, cávenlo otra vez!”.

Por su papel protagónico en el éxito de la obra, podría pensarse que Goethals navegaría orgulloso en el vapor Ancón durante su tránsito inaugural por el Canal. Contrario a ello, prefirió quedarse en tierra para asegurarse de que todo transcurriera sin novedad.

El “coronel”, como se le conocía, llegó a ser gobernador de la antigua Zona del Canal. Abandonó Panamá en 1916, casi dos años después de que empezara operaciones el Canal de Panamá. Aunque en su retiro pretendía ejercer la ingeniería, su país lo volvió a llamar al servicio activo durante la Primera Guerra Mundial. Goethals falleció en Nueva York en 1928. En reconocimiento a su determinación, 25 años después de su muerte el Gobierno de Estados Unidos hizo construir un monumento de mármol, al pie de las escalinatas del Edificio de la Administración del Canal.

David du Bose Gaillard

El mayor Gaillard llegó al proyecto del Canal de la mano del jefe de ingenieros George Goethals, quien lo designó jefe de la División Central del proyecto, la que comprendía el difícil tramo del corte Culebra y el área del lago Gatún. Las otras dos divisiones estuvieron a cargo del mayor William Sibert (gran amigo de Gaillard), en el Atlántico, y Sydney Williamson, en el Pacífico.

El que este sitio fuera bautizado años más tarde con el nombre de Gaillard da una idea de la ardua labor que este militar, graduado de West Point, realizó allí.

Oriundo de Carolina del Sur, recién graduado el joven Gaillard trabajó durante cinco años en proyectos de ríos y puertos en la Florida. A sus créditos también se sumaba haber trabajado para la comisión que definió la frontera entre Estados Unidos y México, y haber dirigido la construcción del acueducto y la represa Washington.



David du Bose Gaillard

Su experiencia lo convirtió en el candidato ideal para dirigir un proyecto signado por las catástrofes, solo superables gracias a su determinación y eficiencia. Únicamente titubeó en enero de 1913, cuando 2 millones de yardas cúbicas de tierra y rocas cayeron sobre el corte, cerrando el paso, lo que atrasó la apertura del Canal. Una orden –dada por el ingeniero jefe– fue suficiente para que Gaillard reiniciara inmediatamente la excavación.

Pero Gaillard no vivió lo suficiente para ver el Canal terminado. Ese mismo año, en el mes de diciembre, a pocos meses de la inauguración, Gaillard murió a consecuencia de un tumor cerebral. Su aporte, no obstante, fue reconocido en 1915 por el entonces presidente de Estados Unidos, Woodrow Wilson, quien emitió una orden ejecutiva cambiando el nombre del corte Culebra por corte Gaillard.

EL LOGRO PANAMEÑO

En octubre de 2006 el pueblo panameño tomó la decisión de encaminarse a este gran sueño, la ampliación de su Canal. Guiado por la esperanza de un futuro promisorio para el país, el 76.83% de los panameños que acudieron a las urnas dijo sí al referendo sobre este ambicioso proyecto.

El 3 de septiembre de 2007, miles de panameños fueron testigos del inicio de las obras de ampliación. Durante los siguientes nueve años, más de 40 mil hombres y mujeres trabajaron en la obra, el 90% de ellos panameños.

La responsabilidad de la obra recayó en los ingenieros que dirigieron y supervisaron el proyecto. Entre ellos hemos querido destacar a quienes participaron por parte del Canal de Panamá.

Alberto Alemán Zubieta

Por muchos años el ingeniero Alemán estuvo dedicado al campo de la construcción y fue presidente de una de las compañías constructoras más grandes de Panamá.

Participó en los estudios de evaluación de las estructuras del Canal por interés propio, y junto a un equipo de ingenieros panameños que aportó su tiempo por el interés de su país.

Fue llamado para ocupar el cargo de administrador del Canal de Panamá desde 1996, cuando fue nombrado por el presidente Clinton, y estuvo en el cargo hasta 2012 cuando concluyó su segundo período de administración. Durante su gestión se vivieron importantes momentos históricos, como la transición del Canal a Panamá de manos del Gobierno de Estados Unidos, así como el inicio del proyecto de ampliación.



Alberto Alemán Zubieta



Jorge Luis Quijano

A nivel internacional, la industria marítima reconoció su liderazgo en convertir la vía interoceánica en un exitoso modelo de operación, a pesar de las dudas surgidas sobre si Panamá estaba preparada para manejar el Canal.

Por sus logros y contribuciones a la industria marítima, Alemán Zubieta recibió varios reconocimientos, incluido el premio Personalidad Marítima 2001 otorgado por la Organización Marítima Mundial.

Nacido en la ciudad de Panamá, el ingeniero Alemán Zubieta es egresado de la Escuela de Ingeniería Civil e Industrial de la Universidad de Texas A&M.

Jorge Luis Quijano

Empezó su carrera profesional en la Refinería de Petróleo de Texaco Panamá Inc. y en 1975, sin haberlo buscado, entró a trabajar en el Canal de Panamá, donde fue adquiriendo experiencia y ocupando puestos de mando gracias a su capacidad y a su compromiso con la empresa. En mayo de 1999 –y por siete años– ocupó la posición de director del Departamento de Operaciones Marítimas y fue responsable de la supervisión de cinco diferentes divisiones. Bajo su liderazgo, el Departamento de Operaciones Marítimas obtuvo la certificación ISO 9001 emitida por Det Norske Veritas en mayo de 2001.

En septiembre de 2006 fue designado para administrar el programa de la ampliación del Canal de Panamá y al año siguiente fue nombrado vicepresidente ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas. Bajo el programa de ampliación organizó y lideró a un grupo de profesionales responsables de administrar la ejecución de los contratos de la ampliación.

Quijano fue seleccionado por la junta directiva como nuevo administrador del Canal de Panamá en 2012. Por sus logros y contribuciones a la industria marítima ha sido distinguido con varios reconocimientos, entre ellos el Texas Industrial Engineering Lifetime Achievement Award, y Personalidad Marítima 2016, otorgado por la Organización Marítima Internacional.

Considera que Panamá debe aprovechar la ampliación del Canal para ayudar a crecer al mercado portuario. “Debemos ser más agresivos como operadores portuarios y de logística”, sostiene.

Quijano es panameño de nacimiento; obtuvo el título de ingeniero industrial en 1973 y de maestría en ingeniería con especialización en ingeniería industrial y administración en la Universidad de Lamar, en Beaumont, Texas, en 1974. Además, ha realizado actualizaciones profesionales en administración ejecutiva avanzada, tanto en el Instituto Federal de Ejecutivos en Charlottesville, Virginia, como en la Universidad de Northwestern Chicago, Illinois.



Jorge de la Guardia

Es ingeniero hidráulico y civil; ha estado relacionado con el estudio y desarrollo de los recursos hidráulicos de Panamá por más de 45 años, con el Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación (IRHE) primero, y con el Canal de Panamá, después. En el IRHE, entidad que tuvo a su cargo para el desarrollo, generación, transmisión y distribución de la energía eléctrica en el país, participó en las distintas etapas de planeamiento, diseño y construcción de proyectos hidroeléctricos. Sus inicios en el Canal de Panamá fueron como hidrólogo, y más tarde en la División de Dragados. A partir de 1998 pasó a formar parte de los estudios para la ampliación del Canal. Posteriormente se encargó del diseño y construcción del nuevo proyecto de esclusas. Participó en la elaboración de los pliegos de licitación, tipo de contrato y estudio de modelos. Actualmente es representante de la ACP para la ejecución de la construcción de las nuevas esclusas.

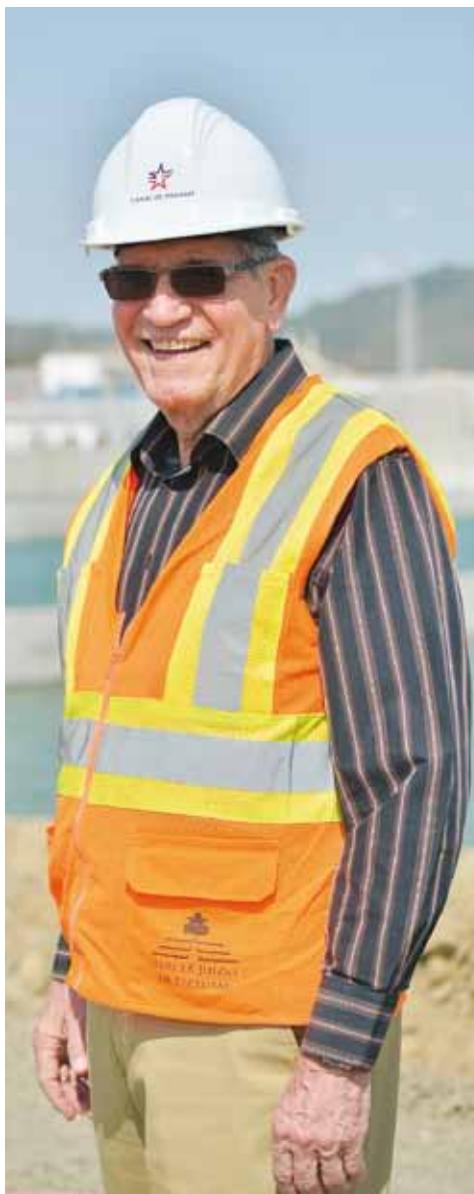
Ilya Espino de Marotta

Por primera vez una mujer llega a ocupar el puesto más alto en el proyecto de ampliación del Canal, en el cual reemplazó a Jorge Quijano al ser nombrado administrador. Ilya Espino de Marotta es ingeniera marina de la Universidad Texas A&M y tiene una maestría en ingeniería económica. Cursó estudios de desarrollo gerencial en el INCAE Business School y en el Kellogg School of Management. Fue certificada como administradora de proyectos por el Project Management Institute. Con más de 30 años en la institución, se ha desempeñado como ingeniera de diseños en la División Industrial; fue parte de la sección de Ingeniería de la División de Dragado y de la sección de Ingeniería Mecánica de la División de Ingeniería.

En 1994 laboró en la División de Contabilidad como ingeniera valuadora, y en 1998 ocupó el cargo de coordinadora del Programa de Inversiones del Departamento de Operaciones Marítimas.

Cuatro años más tarde fue asignada al equipo de coordinación del plan maestro, bajo la Oficina del Administrador, donde participó en el desarrollo del plan maestro del Canal de Panamá y la propuesta de ampliación. Estuvo en el programa de ampliación desde sus inicios, y precisamente, poco antes de esa fecha, fue nombrada gerente ejecutiva de la División de Planificación de Recursos y Control de Proyectos del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas.

Actualmente es vicepresidenta ejecutiva de Ingeniería y Administración de Programas, cargo que por primera vez es ocupado por una mujer. Amante de las actividades al aire libre y de la fotografía, es traductora pública autorizada, y una convencida de que Dios es el gestor de su éxito.



Ilya Espino de Marotta

Muchos otros ingenieros del Canal han tenido participación importante en este, el proyecto de construcción más importante del país. Entre ellos podemos mencionar a Luis Alfaro, Miguel Lorenzo, Irving Herrera, John Langman, José Reyes, Ricaurte Salamín, Ramón Porcell, Juan Wong, Ramón Cascante, Ricardo Chong, Javier Díaz, Lilibeth Rodríguez, Samuel Cohen, Gustavo Rivas, Maximiliano De Puy, Manuel Barrelier, Daniel Ulloa, Fernando Alvarado, Albano Aguilar, Damián Carles, Roderick Lee, Luis Santanach, Raúl Figueroa, Cheryl George, Rigoberto Delgado, Luis Isaza, Rolando Aguirre, Octavio Franco, Carlos Escoffery, Luis Ferreira, Jorge Fernández, Carlos Reyes, Pedro López, Melita Chin, Máximo Molina y Mario Montemayor.



Quijano gana premio en Seatrade 2016

El administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, recibió el premio a la Personalidad del Año durante la edición anual de los premios Seatrade. La ceremonia reunió a más de 300 invitados de la industria marítima y transporte marítimo internacional. El premio a la Personalidad del Año honra los logros individuales más sobresalientes en la industria marítima mundial. “Quiero agradecer a Seatrade y a su honorable jurado por este gran reconocimiento. Acepto este premio en nombre de los 40 mil trabajadores de la ampliación que la hicieron posible”, dijo el Administrador

del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano. El Ing. Quijano ha estado involucrado en cada paso de la ampliación del Canal, cuya inauguración se llevara a cabo el 26 de junio de este año. Ha trabajado para el Canal desde 1975 y fue nombrado como Administrador y CEO del Canal de Panamá en el año 2012. En la foto. De izquierda a derecha: Abdul Rahim, gerente regional de ClassNK; Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá; Kitack Lim, secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI); y Chris Hayman, presidente de Seatrade.

Premiado por jóvenes



El Canal de Panamá recibió el premio “Empresa de los sueños” de los jóvenes en Panamá. El Canal ocupó el primer lugar en los resultados de la primera edición de la encuesta “Empresa de los sueños” la cual se realizó con el fin de conocer en qué empresa los jóvenes prefieren trabajar. Además del Canal de Panamá, los jóvenes mencionaron a empresas como COPA, P&G, Banco General, Google, Dell, Samsung, TVN, Hard Rock Hotel y Maersk. La encuesta consultó a mil 350 de jóvenes panameños en una investigación hecha por la Compañía de Talentos, en conjunto con NextView People y apoyada por SEARCH IN y Konzerta. El premio fue recibido por Félix Cubilla, supervisor de la Unidad de Reclutamiento del Canal de Panamá, en compañía de Sara Rivadeneira, supervisora de Gestión de Programas Especiales.

ACP firma con Unión de Prácticos



La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Unión de Prácticos del Canal de Panamá firmaron la nueva convención colectiva, la cual regirá hasta finales de 2021. El documento fue firmado por el administrador y el subadministrador del Canal, Jorge Luis Quijano y Manuel Benítez, de forma respectiva; el secretario general de la Unión de Prácticos del Canal, Londor Rankin, al igual que por los negociadores de la Administración y de la unidad negociadora. “Las negociaciones no fueron fáciles, pero este acuerdo llena las expectativas de ambas partes, las cuales pusieron su mejor esfuerzo en favor, no solo de los intereses del Canal, sino del país”, dijo el administrador Quijano. En tanto, el secretario general de la Unión de Prácticos del Canal de Panamá, expresó la seguridad de que “todos los prácticos estamos comprometidos” con las operaciones del Canal actual y el ampliado, por ello, todos los negociadores pusieron su mejor esfuerzo por lograr este acuerdo “porque el compromiso es con Panamá”.

Entregan títulos de propiedad



Como parte del Programa de Titulación de Tierras que gestiona la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en la cuenca hidrográfica, en conjunto con la Autoridad Nacional de Tierras (ANATI), recientemente se entregaron más de 400 títulos de propiedad a moradores de los distritos de Capira y La Chorrera.

Unos 5,983 títulos de propiedad se han entregado bajo este programa, y se ha catastrado más de 40 mil hectáreas, regularizando la tenencia de la propiedad con fines productivos y de conservación de la cuenca hidrográfica del Canal.



Homenaje a trabajadores del Canal

La administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) hizo un reconocimiento a todos los trabajadores canaleros que participaron en el desarrollo del proyecto de ampliación del Canal de Panamá. La ocasión fue propicia para el lanzamiento de la cuña de televisión que

anuncia la inauguración del proyecto. Como invitados especiales al evento participaron la Dra. Rosa María Britton, el nadador César Barría, la pintora Olga Sinclair y la cantautora Erika Ender, todos panameños destacados a nivel internacional en su campo.

Colección de lujo



Un nuevo libro sobre la historia del Canal sale a la luz. En esta oportunidad se trata de “28 Lustrós de un Canal Conectando al Mundo” que recoge en cada página una foto especial de cada lustro de la historia del Canal, desde el esfuerzo francés, hasta la ampliación de la vía interoceánica. Como explica en el prólogo el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano “se trata de una colección original de gran valor que con una sola mirada brinda un contexto histórico de una obra de ingeniería considerada hoy como una de las siete maravillas del mundo”. El libro está impreso en formato de portafolio y las imágenes están estampadas en serigrafía, con una novedosa técnica táctil y olfativa que enriquece la experiencia de su lectura. Este libro ha sido editado por Ediciones Balboa con el apoyo editorial de la oficina de Comunicación Corporativa de la Autoridad del Canal de Panamá y estará disponible en la tienda de recuerdos del Centro de Visitantes de Miraflores.



Disponible en:



TU CANAL DONDE ESTÉS

Lleva el Canal de Panamá a todas partes con su nueva aplicación para dispositivos móviles. Disfruta de fotos, vídeos, información para visitar la vía interoceánica y todas sus novedades.
¡Descárgala ya!

#CANALAMPLIADO

   canaldepanama  elcanaldepanamatv

micanaldepanama.com



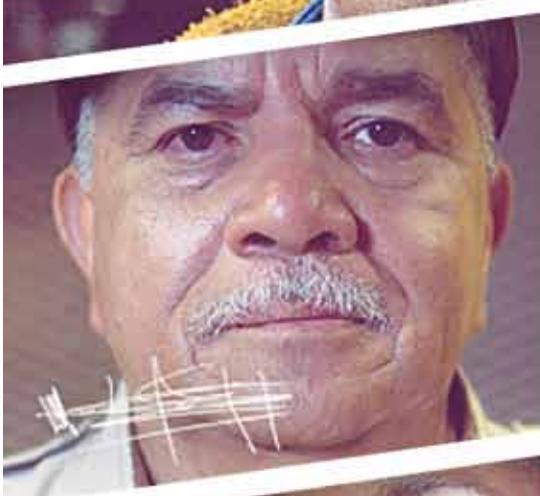
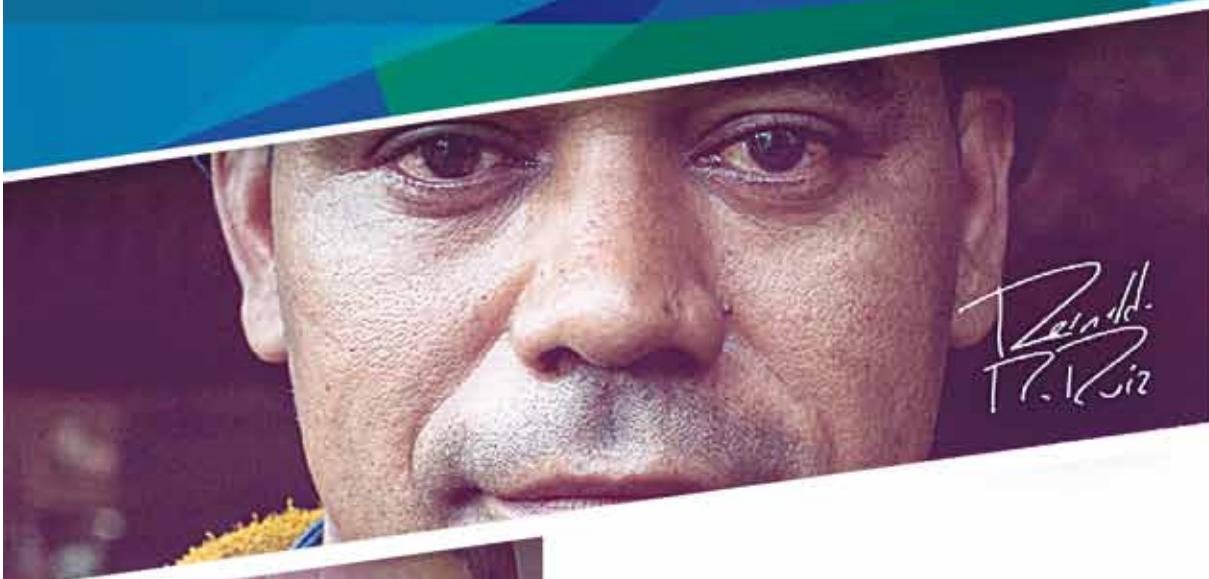
CANAL DE PANAMÁ

EL FARO

Revista informativa del Canal de Panamá



CANAL DE PANAMÁ



JUNTOS LO HICIMOS

Canal Ampliado

