

**EL FARO**

Revista informativa  
del Canal de Panamá



# PRÁCTICO DEL CANAL

UN TRABAJO ÚNICO EN EL MUNDO

¡Vive una  
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

# Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:  
[www.visitcanaldepanama.com](http://www.visitcanaldepanama.com)

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: [visitcanaldepanama.com](http://visitcanaldepanama.com)



CANAL DE PANAMÁ

## JUNTA DIRECTIVA:

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



**CANAL DE PANAMÁ**

**Abdiel A. Gutiérrez**  
Vicepresidente de Comunicación  
Corporativa

**Nubia Aparicio**  
Gerente de Comunicación

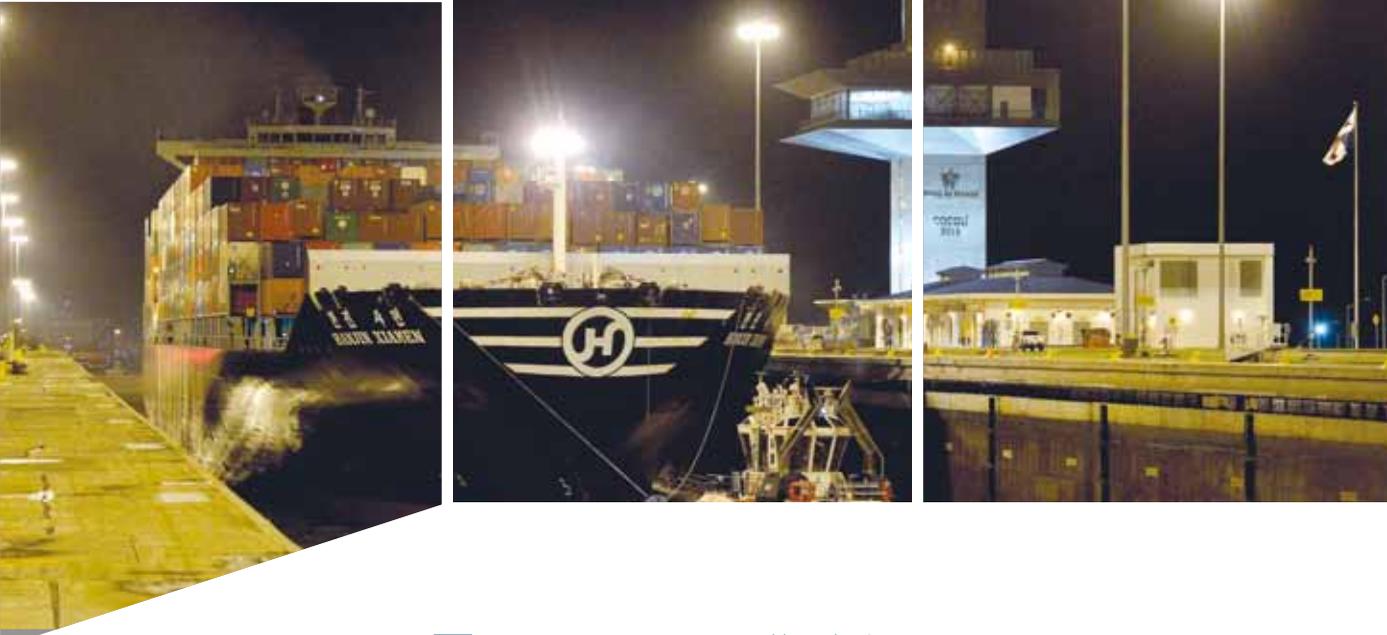
**Maricarmen Sarsanedas**  
Editora

Fotógrafos:

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

Diseño y diagramación:  
Giancarlo Bianco  
Antonio Salado

[elfaro@pancanal.com](mailto:elfaro@pancanal.com)



## En esta edición:

5-6-7 **historia** Reinventarse a los 102 años.

8-9-10 **travesía** Héroes anónimos.

11 **travesía** Mantenimiento en cámara oeste de Miraflores.

12 **ampliación** Contrato sin precedentes.

17-20 **trayectoria** Práctico del Canal, una profesión única en el mundo.

21-22 **compás** Forjando la historia marítima.

23-24-25 **abordaje** Panameños que hacen historia.

26 **compás** Juntos lo hicimos.

### PORTADA



## COMPROMISO CON LA SEGURIDAD

Desde que el Canal de Panamá pasó a manos panameñas el 31 de diciembre de 1999, los indicadores de tránsitos seguros han mejorado. Estos indicadores se mantienen en las nuevas esclusas, que operan con los más altos estándares de seguridad y eficiencia, como lo refleja el hecho de que solo se ha registrado un incidente menor en los más de 140 tránsitos llevados a cabo en dos meses del inicio de sus operaciones.

Con ello el Canal demuestra el respeto que guarda por sus clientes, quienes le han reiterado su confianza y satisfacción con los niveles de seguridad y servicio. El Canal mantiene su compromiso con la seguridad de las operaciones y el profesionalismo del personal capacitado que ha llevado adelante los tránsitos de los buques neopanamax desde la inauguración de las nuevas esclusas, el pasado 26 de junio.

# REINVENTARSE A LOS 102 AÑOS

Por Vicente Barletta

Justo cuando pensabas que sabías todo, la ruta vuelve a reinventarse. A sus 102 años el Canal de Panamá está empezando una nueva vida. La reciente apertura de las nuevas esclusas de Cocolí, en su terminal del Pacífico, y de Agua Clara, en el Caribe, significa la mayor transformación de la vía interoceánica desde su apertura del 15 de agosto de 1914.

A partir del 26 de junio de 2016, la ruta acuática experimenta nuevos retos. Con la llegada de los llamados neopanamax, el Canal comienza a escribir los primeros capítulos de su segundo siglo de historia.

Ya están grabadas en nuestra memoria las imágenes del tránsito inaugural del Cosco Shipping Panamá. Desde entonces más de un centenar de naves han cruzado las nuevas esclusas, transformando las dinámicas y generando hitos.

Por ejemplo, el buque Maran Gas Apollonia se convirtió en el primer tránsito de una embarcación que transporta gas natural licuado (GNL), a través de las nuevas esclusas. Su valor consiste en que este es un nuevo segmento de mercado para la vía acuática, el cual es posible con la apertura del Canal ampliado.



A ojos del espectador, la transformación más notable en el Canal es la dimensión de los buques que pasan por él. Se anticipa que el tamaño máximo de las embarcaciones continuará evolucionando y veremos buques con capacidad de carga 20 veces mayor que hace 100 años, cuando la carga en los tránsitos promediaba apenas 3 mil toneladas.

Antes, la vía podía manejar buques con un estimado de 4 mil 800 contenedores. Ahora están llegando naves con aproximadamente 8 mil a 10 mil contenedores, y en un año se espera que empiecen a llegar barcos de mayores dimensiones con cargas de entre 13 mil y 14 mil contenedores.

En el caso de los tanqueros, los panamax serán reemplazados por los suezmax para aumentar la capacidad de transporte a un millón de barriles de

crudo en un solo tránsito. En el segmento de graneles secos, el Canal ampliado recibirá buques graneleros capesize (tamaño El Cabo), los cuales tienen el doble de capacidad de carga si se comparan con los buques panamax que transitan las aguas del Canal actualmente.

Los portavehículos, por su lado, atravesarán el Canal ampliado llevando 30% más coches, lo que representa una capacidad total de carga de vehículos de 8 mil 500.

Los cruceros que ofrecen a sus clientes tránsitos de 10 horas en aguas canaleras mientras disfrutan de la exuberante belleza del bosque húmedo tropical de Panamá, podrán transportar cerca de 4 mil pasajeros en lugar de los 2 mil que viajan ahora por las esclusas originales.



## La ruta verde

El Canal ampliado también refuerza el rol de la vía acuática como una ruta marítima amigable con el ambiente. Por ejemplo, las tinas de reutilización de agua son las primeras en complejos de esclusas para buques interoceánicos.

Hay un total de 18 tinas en el proyecto que ahorran 61% del agua que se requiere en un esclusaje. Aunque las esclusas neopanamax requieren 2.3 veces más agua que las esclusas actuales, debido al uso de las tinas de reutilización el consumo total de agua es 7% menor que el de las esclusas existentes.

El Canal de Panamá contribuirá aún más a reducir el calentamiento global, basado en el hecho de que la ampliación permitirá el paso de buques de mayores dimensiones que de otra forma usarían rutas más largas, acortando de esta forma las distancias y el consumo de combustible.

Las rutas totalmente acuáticas producen menos emisiones que aquellas que combinan los medios de transporte terrestre y acuático.

A lo largo de su historia, el Canal de Panamá ha contribuido a reducir 650 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Ahora, con la ampliación, la vía disminuirá más de 160 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> durante sus primeros 10 años de operación, entre 2016 y 2026.



# HÉROES ANÓNIMOS

Por Doralva Piper

Cuando se ven imponentes buques de pasajeros arribar a las esclusas, o remolcadores asistiendo a los gigantescos portacontenedores, o a los prácticos que dirigen diestramente un tanquero a través del corte Culebra, raramente uno se detiene a pensar quién decidió que ese buque fuera en ese lado de la esclusa, cuál de los muchos remolcadores de la flota debía hacer ese trabajo, o cuál de los cientos de prácticos debía estar a bordo de

ese tanquero en particular. Estas decisiones, y muchas otras de similar trascendencia, se toman en el Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM), corazón de la operación de tránsito y de los movimientos portuarios en aguas del Canal de Panamá.



## INSTALACIONES FÍSICAS

El CCTM está ubicado en La Boca, y por lo sensitivo de su operación el acceso al cuarto de control está limitado a quienes tienen una legítima necesidad de entrar, en razón de la operación. Fue reinaugurado en octubre de 2014, luego de que se sometiera a una modernización, incluyendo un moderno videowall, para que los controladores de tránsito tuvieran un ambiente moderno y ergonómico donde ejercer sus delicadas ocupaciones.

## FUNCIONES DEL CCTM

Todo buque que vaya a transitar por el Canal de Panamá debe anunciar previamente su llegada, a través del portal de servicios. El asistente de control de tráfico marítimo comprueba que la información esté completa y correcta para pasarla a las diferentes aplicaciones del sistema de operación. A partir de esta información, a cada buque se le establecen sus correspondientes restricciones de navegación y los recursos que requiere para los movimientos portuarios y/o de tránsito, en estricto cumplimiento con las reglas operativas y de navegación del Canal de Panamá.



Los asistentes también se ocupan de dar información a los clientes sobre las horas y progreso de los tránsitos de los buques, y mantienen actualizados los tiempos de los buques en diferentes puntos de reporte del Canal, los cuales se utilizarán como insumo para metas de desempeño.

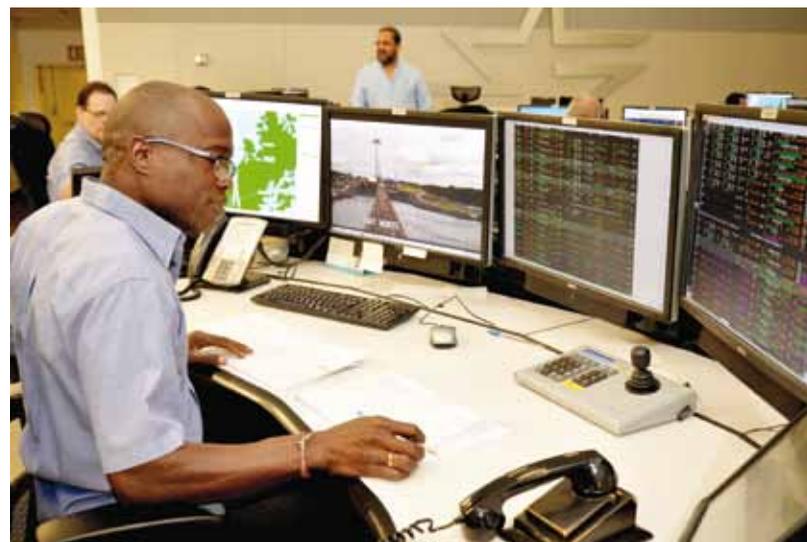
Aunque los puertos no son manejados por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), los movimientos de todos los buques que atraquen o desatraquen de ellos son coordinados por el CCTM debido a que comparten el mismo canal de navegación que los buques en tránsito. Esta coordinación la realizan los controladores de puerto. Ellos dirigen los movimientos portuarios de las terminales, tanto del Pacífico como del Atlántico.

Otra de sus funciones es recibir los informes de los arqueadores y oficiales de inspección, de todos los buques que lleguen a aguas del Canal. Esta información puede afectar las condiciones en las que un buque transite o los cargos que se le facturen. Además, los controladores de puerto asignan prácticos a todos los movimientos portuarios y de tránsito, siguiendo complejas reglas operativas y de la convención colectiva entre la ACP y el sindicato de prácticos.

El horario de tránsito de los buques es responsabilidad del programador de tránsitos. Este horario indica el orden en que transitarán los buques, a qué hora deben entrar y salir de cada esclusa y si deben interrumpir momentáneamente el tránsito en alguna de las áreas de fondeo o de amarre a través del Canal. El horario debe incluir a todos los buques que les corresponda transitar en un determinado día, haciendo un uso eficiente de la planta y de los recursos disponibles, para cumplir con las expectativas de los clientes y de la empresa. El programador de tránsito normalmente trabaja en el horario de tránsitos de “mañana”.

Cuando a media noche ese horario de “mañana” pasa a ser el de “hoy”, entran en función los controladores de tránsito. Ellos mantienen actualizada la programación de tránsito, a través de una comunicación constante con los prácticos a bordo de los buques, con las esclusas, los remolcadores, los despachadores de transporte tanto marítimo como terrestre, los pasacables y los equipos de dragado, entre otros. Deben tomar un sinnúmero de decisiones sobre esta dinámica operación, que se ve constantemente impactada por múltiples factores como cambios en la hora de llegada de los buques y factores climatológicos como lluvia o neblina. Las decisiones y actualizaciones deben entonces ser comunicadas a todas las unidades involucradas, para asegurar el fin común de cumplir con la programación de tránsito anunciada.

Todos estos grupos de trabajo son dirigidos por un supervisor de turno, en guardias de ocho horas. El supervisor de turno debe dirigir el trabajo de todo su grupo, asegurándose que se cumplan los objetivos de la



programación y se atiendan las necesidades de clientes internos y externos, además de cumplir con otras varias tareas administrativas.

Por otro lado, los oficiales de operaciones de tránsito supervisan y guían el proceso de asignación de prácticos, analizan y optimizan la programación de tránsitos, evitando atrasos y costos innecesarios, al mismo tiempo que aseguran el cumplimiento de los objetivos corporativos. Otras funciones incluyen la elaboración de estadísticas e investigaciones operativas para la administración, clientes internos y externos, y entes fiscalizadores y legales.

Es importante mencionar que estos grupos de trabajo, formados por unas 12 personas cada uno, mantienen al CCTM operativo 24 horas al día, todos los días del año.

## COMPETENCIAS DEL PERSONAL DEL CCTM

Si bien no hay una carrera específicamente diseñada para ser controlador de tráfico marítimo, sí es recomendable tener la base de alguna carrera marítima o portuaria que facilite la comprensión de la terminología y operación de la industria marítima. Y tan importante como los conocimientos académicos son las aptitudes y habilidades tales como capacidad para trabajar en equipo y bajo presión, ser organizados, responder a cambios constantes o repentinos, estar pendientes del entorno, de aprender y aplicar numerosas reglas e instrucciones, y de atender clientes, además de estar dispuestos a trabajar turnos rotativos. El manejo del idioma inglés a nivel superior es absolutamente imprescindible.

Sin lugar a dudas, estos héroes anónimos son parte del valioso equipo que hace posible que el Canal cumpla su misión de aportar valor a nuestros clientes y contribuir con la prosperidad sostenible de nuestro querido Panamá.

# MANTENIMIENTO EN CÁMARA OESTE DE MIRAFLORES

*En el Canal de Panamá hay una consigna que siempre está presente: “El mantenimiento es una inversión”.*

La División de Esclusas y Mantenimiento de Instalaciones, apoyada en la División de Ingeniería y de Recursos de Tránsito, llevó a cabo hace poco trabajos de reparación de sellos de las compuertas 102 y 103, al igual que mantenimiento en el carril oeste de las esclusas de Miraflores, en el Pacífico.

Los trabajos empezaron el martes 2 de agosto y concluyeron el viernes 5 de agosto. Alrededor de 230 colaboradores, en su mayoría de la División de Esclusas y Mantenimiento de Instalaciones, laboraron de forma continua en horarios de 24 horas, divididos en dos turnos de 12 horas, a partir de las 7:00 de la mañana.

En este período no se afectó el tránsito de buques por el Canal, pues mientras el carril oeste de Miraflores permanecía cerrado, la cámara este siempre estuvo operativa. Además, este tipo de medidas se notifica con antelación a los clientes de la vía acuática.

Durante el cierre de uno de los carriles se destinan los recursos necesarios para disminuir de forma rápida cualquier acumulación de buques que se haya dado en las entradas del Canal.

Basado en el programa maestro de reacondicionamiento, que tiene una proyección hasta el año 2022, el Canal de Panamá ejecuta este tipo de trabajos todos los años, ya sea para rehabilitación o reparación de compuertas.

En tanto, las rotaciones para el mantenimiento de mayor envergadura de las compuertas se llevan a cabo cada 20 o 25 años.



# CONTRATO SIN PRECEDENTES



Salvatore Bacile, Luz Méndez y Miguel Rodríguez.



Stefanos Vagenas, capitán del buque Baroque, recibió una licencia de práctico honorario.



El Baroque, buque carguero de graneles secos de 255 metros de eslora (largo) y 43 metros de manga (ancho), con bandera de Malta, y propiedad de Swissmarine, fue fletado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para llevar a cabo la capacitación en sitio de prácticos, capitanes de remolcador, asistentes de cubierta y personal de esclusas, todos al mismo tiempo, realizando esclusajes reales por las esclusas de Agua Clara.

Este contrato de 30 días, prorrogable por otros tantos, empezó el 8 de junio y es la primera vez en la historia que el Canal contrata un buque de esta manera. La ACP decidió ejercer la opción de los 30 días adicionales para seguir haciendo esclusajes de capacitación hasta el 8 de agosto.

El primer esclusaje de capacitación fue el 9 de junio, y este, además de permitir hacer pruebas de las esclusas previo al estreno formal el 26 de junio, “le dio a la ACP la tranquilidad de que todo estaba funcionando bien antes de la inauguración”, manifiesta el capitán Miguel Rodríguez, quien estuvo al frente de la contratación.

Para este proyecto, el capitán Rodríguez recibió el apoyo de Salvatore Bacile, abogado de Asesoría Legal, y Luz Méndez, supervisora de Contratos. Ellos hicieron entrega a Stefano Vagenas, capitán del buque Baroque, de una licencia de práctico honorario de la Autoridad del Canal de Panamá por la excelente colaboración que brindó durante toda la capacitación, y su actitud positiva y profesionalismo. La licencia lleva la firma del capitán Rodríguez, presidente de la Junta de Inspectores; Esteban Sáenz, vicepresidente ejecutivo de Operaciones, y del capitán Peter Pusztai, gerente de SIDMAR.



# Acércate y descubre los nuevos tesoros del MUCI



**UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI**  
Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

*síguenos*



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

**MUSEO  
DEL CANAL  
CASCO ANTIGUO**

Amanece en Cocolí mientras se inicia el tránsito del buque número 100 por las nuevas esclusas.





한진 사면  
HANJIN XIAMEN

CERRO MAJAGUAL

1200

1100

1000

# ¡ Descarga ya !

la App Canal de Panamá  
disponible en iOS y Android

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

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

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

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



Descarga la app **Canal de Panamá**



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



#CanalAmpliado  
canalampliado.com



CANAL DE PANAMÁ



# PRÁCTICO DEL CANAL,

## UNA PROFESIÓN ÚNICA EN EL MUNDO



### Nubia Aparicio S.

El práctico del Canal de Panamá tiene una misión que no existe en ningún otro lugar del mundo: cuando un buque llega a aguas canaleras, inmediatamente el piloto de la vía interoceánica toma el control y releva al capitán de la nave.

Uno de esos profesionales sin igual es Miguel Rodríguez, quien ingresó a trabajar a la entonces Panamá Canal Company (PCC) cuando todavía no tenía cédula, y en tiempos en que no era fácil que un panameño formara parte de la fuerza laboral de la prestigiosa empresa cuyo dueño, para entonces, era el Gobierno de Estados Unidos de América.

Logró su primer trabajo en el Canal como aprendiz de oficial de draga, en 1976. Al llegar, se reportó el primer día a bordo de la grúa flotante Hércules, en Gamboa, en donde el capitán lo envió, solo, a la punta de la grúa a limpiar unos huecos de drenaje que estaban tapados, a casi 100 pies de altura sobre el agua.

Esta y otras hazañas demostraron de qué estaba hecho y al año logró que lo transfirieran a aprendiz de capitán de remolcador. Estaba asignado a los remolcadores en Colón y en la noche iba a la universidad a estudiar ingeniería civil. Al tercer año de aprendizaje tenía que empezar turnos rotativos, así que se encontró frente a la disyuntiva de seguir con el aprendizaje o continuar en la universidad. En ese momento no era posible ascender a práctico del Canal sin estar graduado de una academia. Se encontró un anuncio de becas para la Academia Naval de Estados Unidos, y como llenaba los requisitos, aplicó, y siete meses más tarde, luego de muchas pruebas y exámenes, le comunicaron que había ganado la beca. Se graduó de la Academia en 1982 como oficial de marina e ingeniero de sistemas, y regresó inmediatamente al Canal, pero no había lugar para él en ese momento.

La manera más fácil y rápida de entrar era como oficinista mecanógrafo, grado 3, puesto que aceptó. Y luego de tomar los exámenes respectivos, le escogieron para trabajar en la antigua División de Sanitation and Grounds Management (Sanidad y Administración de Tierras) en Corozal, en donde literalmente hizo de todo, inclusive combatir abejas africanas, servir de mensajero, chofer, y consultor del jefe de la División.

Pasó un año y dos meses antes de que se abrieran puestos en la sección de remolcadores, “de allí surge la mayoría de mis canas”, dice sonriente el práctico, un profesional serio, cordial, sin delirios de grandeza. Y, finalmente, recuerda, lo seleccionan como oficial de remolcadores, y luego asciende a capitán. En 1987 fue escogido para práctico en entrenamiento, y en 1997 lo eligen capitán de puerto. Un año después le ofrecen tomar el puesto de presidente de la Junta de Inspectores, cargo que ocupó hasta 2007 cuando lo trasladan a gerente ejecutivo de la División de Operaciones de Tránsito, y en 2013 regresó a ejercer como presidente de la Junta de Inspectores, donde permanece en la actualidad.

Desde 1999 el capitán Rodríguez participa anualmente como parte de la delegación de la república de Panamá en las reuniones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) de la Organización Marítima Internacional (OMI), y sus aportes han sido muy significativos para la industria marítima mundial.

**-Sabemos que usted tuvo la misión de cruzar el barco por las nuevas esclusas, que en su momento rompió todos los récords del Canal de Panamá: tamaño, costo, eslora (largo) y manga (ancho)...y que, según los entendidos, fue un tránsito perfecto... ¿qué significó esa experiencia para usted?**

-En efecto, fui uno de los tres prácticos encargados de transitar el buque neopanamax MV Hyundai Saturn, el cual mantuvo hasta hace poco el récord de mayor manga (ancho) y el que más había pagado (854 mil 663 dólares). Este y todos los otros tránsitos que he podido hacer hasta hoy por las esclusas nuevas, han sido unas tremendas experiencias. Este, definitivamente, tuvo un significado especial por su tamaño, pero igual me tocó transitar el primer buque de la naviera Evergreen, que también fue una experiencia extraordinaria.

Pero al haber estado a cargo de la contratación del buque MV Baroque, el cual contratamos para capacitar en sitio a prácticos, capitanes de remolcador, asistentes de cubierta y personal de esclusas, y a la vez probarnos y probarle al mundo que las esclusas funcionaban bien antes de la inauguración, ha sido una tarea reconfortante para mí.

Esos ejercicios eliminaron la ansiedad e incertidumbre que teníamos, y pudimos ir a la inauguración sabiendo que todo iba a funcionar a la perfección. Hace poco devolvimos el MV Baroque a sus dueños, luego de 60 días de capacitación y pruebas exitosas.





### **-¿Cuál es la diferencia pasar un barco panamax y un neopanamax?**

-Definitivamente que el tránsito por las nuevas esclusas es otra cosa, pero es un reto como profesional muy importante. La metodología que se está utilizando para pasar estos buques por las nuevas esclusas, aunque diferente a la que hemos tenido por años en las otras esclusas, en donde usamos locomotoras, es puesta en práctica en otras partes del mundo; no la inventamos nosotros. Como todo lo nuevo, esto requiere una curva de aprendizaje, no solo de los prácticos que están maniobrando los buques, y que están haciendo un tremendo trabajo, sino de todo el resto del personal que hace posible estos tránsitos. Este es un esfuerzo de equipo, quizás más ahora que nunca, pero, tras poco más de dos meses de abrirle las puertas a estas enormes embarcaciones, se han transitado de manera exitosa más de 140 buques comerciales, aparte de los casi 70 esclusajes que hicimos con el MV Baroque.

### **-Como presidente de la Junta de Inspectores del Canal, ante que tiene ver con el tema, le pregunto: ¿cuántos accidentes o incidentes ha habido hasta la fecha en el nuevo Canal, desde su inauguración?**

-En las nuevas esclusas hasta la fecha solamente ha habido un incidente, que involucró al buque de la naviera China Shipping, el Xin Fei Zhou, el cual fue sorprendido al momento en que estaba ingresando la proa a la cámara superior de la esclusa de Agua Clara, desde el lago Gatún, por una muy fuerte tormenta que se producía en ese momento con vientos cruzados de 30 a 40 nudos y cero visibilidad. El buque terminó recostándose suavemente con la esquina de la entrada de la esclusa, lo que le causó una hendidura y un pequeño orificio. En el Canal se clasifican como incidentes todos los eventos en que se requiere que un capitán de puerto se desplace hacia donde se encuentra el buque y prepare un reporte administrativo. Si alguno de esos incidentes, a solicitud del buque o de

la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), tiene que ser formalmente investigado por la Junta de Inspectores, entonces se clasifica como accidente, y solo en esos casos es que el buque puede presentar algún reclamo a la ACP. Hasta el día de hoy, solamente ha ocurrido un incidente en el nuevo Canal y no ha habido accidentes.

### **-Sabemos que ese barco al que se refiere, que sí sufrió una avería, ni siquiera se presentó a la audiencia citada por la Junta de Inspectores... ¿Qué ocurre en estos casos?**

-Nosotros programamos la audiencia para llevar a cabo la investigación formal en la Junta de Inspectores; se presentaron todos los testigos citados, pero los del buque, a pesar de haber confirmado que iban a participar, al final mandaron una nota diciendo que no lo harían. Para que la ACP reconozca un reclamo por daños causados durante la navegación de un buque por aguas del Canal, tal como lo requiere la Ley Orgánica y los reglamentos, antes que este abandone las aguas del Canal, se tiene que llevar a cabo una investigación formal por la Junta de Inspectores en donde se establezca la causa del accidente y las responsabilidades. Si no se da esto, entonces no cabe ningún reclamo por ese incidente contra la ACP.



### -¿Me podría hablar del proceso que hay que seguir cuando un barco sufre algún accidente?

-El proceso empieza como un incidente en que el capitán de puerto va al buque a inspeccionarlo. Si el buque, a través de su agente naviero, sus dueños, o el capitán, solicita formalmente por escrito una investigación formal por la Junta de Inspectores, entonces se convoca la misma y a todos los testigos. La investigación comienza, por lo regular, antes de 24 horas de haber ocurrido el accidente, con una audiencia formal en nuestro salón de audiencias, en que se presentan las partes interesadas (buque, Canal, o facilidades portuarias en nuestras aguas) representadas por su abogado. Todos los testigos rinden sus declaraciones bajo juramento en un proceso formal muy similar al que se lleva a cabo en un tribunal marítimo, y nosotros actuamos como presidente de estas investigaciones de una manera totalmente imparcial. La Junta de Inspectores ya tiene más de 100 años de estar operando, es única en el mundo, y ha servido para que la ACP, luego de emitido nuestro reporte con la opinión de la Junta sobre las causas y responsabilidades, puedan llegar a acuerdos y finiquitos amistosos con sus clientes. Muy pocos casos han tenido que ir a procesos en los tribunales marítimos, pero en esos casos, nuestro reporte es siempre introducido como la primera evidencia que es admitida debido al respeto que le tiene el tribunal marítimo y la industria marítima a la trayectoria de la Junta de Inspectores.

### -¿Cuál ha sido su experiencia, digamos, más difícil, y con cuál buque, al ejercer su trabajo como práctico?

-Honestamente, yo siempre he disfrutado mi trabajo, tanto cuando estaba regularmente en el Canal, como en los puestos que he desempeñado en oficina. Para mí, ir al Canal significa romper la rutina. Yo siempre he dicho que el trabajo en el Canal, a diferencia de la oficina, nunca se te acumula. El hecho de finalizar un tránsito, siempre



es bueno, ya que si tuviste un día malo, se acabó y no te queda para el día siguiente; y si tuviste un día bueno, entonces, mejor. Aparte de que la gratificación por el trabajo cumplido es inmediata y no tienes que esperar los resultados meses después, sino que los ves enseguida, al entregarle el buque al capitán y ver el barco alejarse hacia el mar. Yo considero que si este trabajo no te gusta, entonces siempre vas a estar estresado y no lo vas a disfrutar. Días o buques más difíciles, todos los prácticos han tenido días difíciles, todos han experimentado pérdidas de máquina o de timón, tormentas repentinas, presencia de neblina, y vemos cómo hacer para salir del problema... al final del día, para eso nos pagan. El trabajo de práctico del Canal de Panamá es único en el mundo, y es algo de lo que siempre me sentiré orgulloso. Los puestos que he tenido el honor de ocupar en la oficina, de los cuales el de presidente de la Junta de Inspectores, es también único, de igual manera me hacen sentir muy orgulloso... pero el de práctico del Canal es súper especial.

### -¿Alguna vez ha sentido miedo a la hora de tomar el mando de un buque?

-¿Miedo? ¿Quién dice miedo? No, realmente no he sentido miedo... respeto sí, pero miedo no. Si te preparan y te preparas bien, y estás totalmente calificado para el puesto, no hay razón por la cual sentir miedo. A lo largo de mi carrera me he enfrentado a situaciones difíciles y algunas muy interesantes, pero no recuerdo haber sentido miedo. Aparte de que, si tú como práctico sientes miedo, y peor

aún, si lo demuestras, el personal lo va a detectar enseguida y vas a perder el control. El práctico no puede darse el lujo de perder la confianza del personal del buque, y mucho menos mostrar miedo.

### -Esta pregunta se la hice una vez a un práctico y también me gustaría hacérsela a usted...¿cuál es la reacción de los capitanes de los buques cuando uno de los nuestros asume la responsabilidad de la nave?

-Los prácticos son, en la mayoría de los casos, las personas más esperadas por el capitán del buque a su llegada a puertos o al Canal. Sobre todo en el Canal de Panamá, donde el práctico releva al capitán de la navegación y movimiento del buque, lo cual es una condición única a nivel mundial. Los prácticos del Canal de Panamá tienen el reconocimiento y el respeto de la comunidad marítima, sobre todo si lo unes a las estadísticas de accidentes tan bajas que tiene el Canal. Yo empecé como práctico con 27 años, y aún así, nunca tuve problemas con ningún capitán al momento de cedermelo el mando de su buque. Tampoco tuve problema durante toda mi capacitación con los prácticos estadounidenses con los que hice tránsitos; todos me dieron el buque para que practicara. Esto se resume sencillamente en la autoestima que uno se tenga, y la confianza y don de mando que uno proyecte. No se trata de ser autoritario, de ver quién grita más, o de imponerse. Si uno sabe lo que está haciendo y así lo demuestra, no debe tener problema con los capitanes... al contrario.

# FORJANDO LA HISTORIA MARÍTIMA



**Al capitán de nacionalidad india Jude Rodrigues fue a quien se le asignó la tarea de hacer el primer tránsito por el Canal de Panamá ampliado. A continuación nos hace el recuento de esta histórica travesía.**

En la mañana del 3 de mayo fui informado de que nuestro buque, el Cosco Shipping Panamá, con capacidad para 9 mil 472 TEUS, haría el tránsito inaugural por el Canal de Panamá ampliado. Al escuchar esta noticia tan positiva, todos los oficiales y la tripulación nos sentimos sorprendidos y halagados ante la posibilidad de inaugurar un esfuerzo de 5 mil 400 millones de dólares, que les tomó más de 10 años finalizar a 40 mil trabajadores. La inmensidad de esta tarea era clara, dado que representaríamos las aspiraciones de una gran nación y de toda la fraternidad marítima, incluidos mis compañeros de mar.

Las celebraciones previas a la inauguración comenzaron durante nuestra recalada en el puerto del Pireo, en Grecia, el 11 de junio, donde tuvimos el honor de saludar a un grupo de dignatarios, inclusive al administrador del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano; a Cristina De Papadikis, embajadora de la república de Panamá en Grecia; a Anton Hessenius, director técnico de la gestión de propietarios de MC Seamax Management, y a Ajay Kumar Chaudhry, director ejecutivo de la gerencia técnica de Fleet Management Limited. Lo más destacado de esta recalada fue un almuerzo de celebración auspiciado por los fletadores Cosco Shipping, en el edificio de la terminal.



Navegamos desde el puerto del Pireo hasta el puerto de Cristóbal con vientos en calma y siguiendo la ruta marítima trazada, como si estuviesen destinados a alcanzar este momento histórico. Nuestros preparativos para el tránsito comenzaron con el intercambio de información con las autoridades del Canal de Panamá y los agentes de Cosco Shipping en Panamá.

Tal y como se debía hacer, nos aseguramos de que el buque estuviera preparado para todos los requisitos que exige el Canal de Panamá. Pronto llegamos al fondeadero de Cristóbal, y en la mañana del 25 de junio los inspectores e ingenieros del Canal de Panamá, junto con las fuerzas de seguridad de la república de Panamá y el personal de los medios de comunicación, subieron a bordo. Estos últimos instalaron sus equipos para la transmisión mundial de este acontecimiento histórico.

El 26 de junio, alrededor de las 5:24 a.m. (hora local), llegó el momento en que “nuestra bella dama” empezó su tránsito por el Canal ampliado. Su entrada en las esclusas de Agua Clara fue recibida con música y el clamor de las multitudes, un momento que marcó formalmente la apertura oficial de la vía interoceánica ampliada. El presidente de la república de Panamá, Juan Carlos Varela, me hizo entrega de una placa conmemorativa.

La travesía de 50 millas desde el Atlántico hasta el Pacífico se llevó a cabo en cerca de 12 horas, un tránsito expedito gracias a la excelente coordinación, prudencia y destreza de la tripulación, asistida hábilmente por el experimentado equipo de prácticos del Canal de Panamá.

A las 08:05 p.m. (hora local) partimos de las esclusas de Cocolí, despidiéndonos del Canal de Panamá ampliado y deseándole mucha prosperidad.

La celebración de la ampliación del Canal de Panamá es una ocasión histórica no solo para el pueblo de Panamá, sino también para todos los ciudadanos de nuestra aldea global y las generaciones futuras que se beneficiarán enormemente de su gran visión. Me gustaría agradecerle a nuestros administradores, MC Seamax Management; a la gerencia técnica de Fleet Management Limited y a la compañía fletadora Cosco, por brindarnos a mi equipo y a mí esta maravillosa oportunidad.

También quiero agradecer a nuestros predecesores a bordo de esta magnífica embarcación por la manera tan profesional en que la han navegado.

*Tomado de Splash*



# PANAMEÑOS QUE HACEN HISTORIA

## Las primeras cartas náuticas del Canal de Panamá

**Son cinco cartas náuticas electrónicas y de papel; cada una representa un área del Canal. A partir de junio de 2016, el Canal de Panamá está autorizado para vender las cartas náuticas de la vía.**

**Por: Crisly Florez**

El pasado 26 de junio, cuando fueron inauguradas las nuevas esclusas del Canal de Panamá, se marcaron nuevos hitos en la historia no solo del país, sino de la vía interoceánica. Ese día, para el tránsito inaugural, se usaron las primeras cartas náuticas de papel hechas por panameños.

Luego de casi 102 años de su construcción, en la inauguración de su expansión el Canal de Panamá contaba con las primeras cartas náuticas de papel hechas por un equipo de la sección de Topografía y Cartografía del Canal. Y aunque se dice fácil, el trabajo fue

arduo, llevó años y largas horas de trabajo. Pero ¿qué es una carta náutica?

Las cartas náuticas son una representación a escala de aguas navegables de un área o región específica. Es un mapa diseñado para la navegación marítima, que sirve de apoyo gráfico para una navegación segura; indica la profundidad del agua y la altura del terreno, naturaleza del fondo, detalles de la costa, incluyendo puertos, peligros en la navegación, localización de luces y otras ayudas para la navegación.

Son instrumentos muy importantes para la seguridad en la navegación.



Ing. Jaime Rodríguez.



Fernando Bolívar.

## EL COMIENZO

Desde sus inicios, cuando el Canal de Panamá era administrado por la Panamá Canal Commission (una agencia federal de Estados Unidos), el departamento de Topografía y Cartografía estaba encargado de proveer al Gobierno de Estados Unidos la data batimétrica del Canal, es decir, la data sobre las profundidades de las aguas a todo lo largo de la vía.

Con esta información, el Defense Mapping Agency (DMA) se encargaba de hacer las cartas náuticas de papel para ciertas áreas y territorios de Estados Unidos, incluyendo el Canal de Panamá. Hacerlas tomaba aproximadamente año y medio, recuerda el ingeniero Jaime Rodríguez, gerente de la sección de Topografía y Cartografía del Canal de Panamá.

Según Rodríguez, las últimas cartas náuticas de papel se hicieron en el año 1999, debido a que el Canal pasó a manos panameñas y la nueva administración no contaba con las herramientas ni los conocimientos para hacerlas.

## EL RETO

Alrededor del año 2009 hubo la necesidad de crear estos mapas electrónicos para el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR), por lo que se le encomendó la tarea al departamento de Topografía y Cartografía. Fue entonces cuando Rodríguez decidió que en lugar de contratar a una compañía para que creara las cartas náuticas para el Canal, se capacitara y adecuara el departamento para hacerlas internamente.

Desde ese año hasta 2011 se capacitó al personal en una tarea que era totalmente nueva; además, se compraron las herramientas y softwares que se necesitaban. También se adquirieron lanchas para levantar la información de campo y hacer las mediciones hidrográficas.

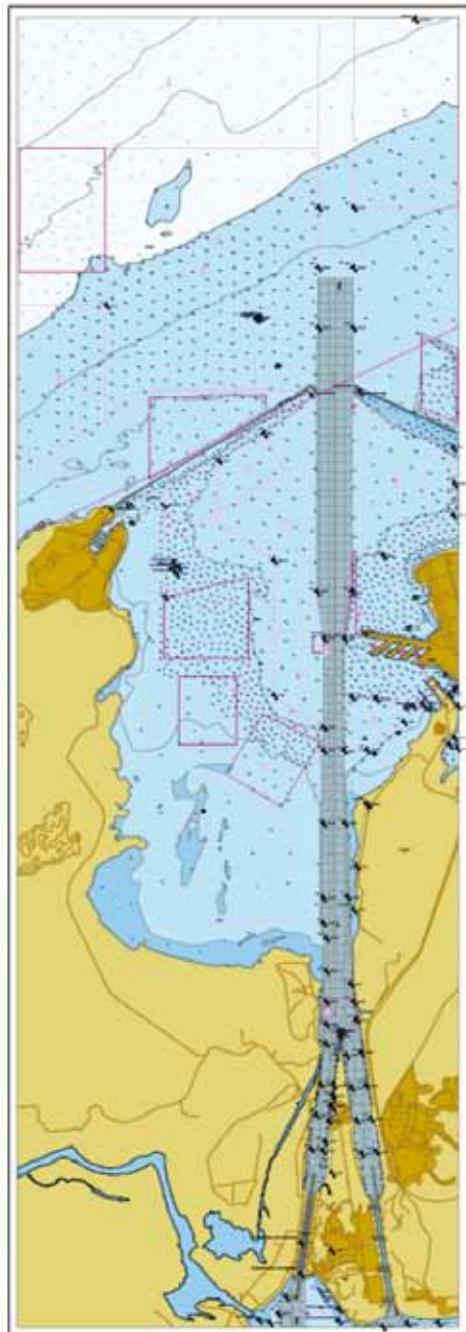
Organización Hidrográfica Internacional (OHI), entidad que otorga los códigos a cada país para producir las primeras cartas náuticas electrónicas que serían utilizadas localmente.

Fue un logro y una alegría muy grande recibir el código de productor de cartas. Aunque en ese momento solo se hicieron cartas náuticas de uso interno y para dárselas a SIDMAR.

Agrega Rodríguez que para el año 2011 se puso en contacto con Maribel Carrizo, supervisora de cartografía del Canal, recuerda que en 2012 se enteraron de que los buques que transitaban por el Canal utilizaban cartas náuticas electrónicas hechas por la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (UKHO), y pagaban por ellas. Por ello decidieron que la historia tenía que cambiar.



Maribel Carrizo.



Carta náutica digital.

Rodríguez volvió a ponerse en contacto con la oficina OHI en el año 2013, con el fin de solicitar los permisos para vender las cartas internacionalmente. Hubo que hacer una serie de trámites, pero finalmente fue aprobado con la condición de tener un vendedor de cartas náuticas internacional que las validara y las distribuyera.

Así lo hicieron. Contactaron a IC-ENC, una ONG que se encarga de la distribución de estos mapas a nivel mundial. Los trámites tomaron más o menos año y medio hasta que se completaron todos los preparativos.

## NUEVO NEGOCIO

Son cinco cartas náuticas electrónicas y de papel; cada una representa un área del Canal. A partir de junio de 2016 el Canal de Panamá está autorizado para vender las cartas náuticas de la vía. Como las leyes internacionales dicen que si un país produce sus propias cartas náuticas, otros ya no pueden venderlas. De este modo se sacó al Reino Unido del negocio y se abrió uno para el Canal de Panamá.

Unos 6 mil buques atraviesan la vía interoceánica cada año y todos ellos necesitan utilizar las cartas náuticas del Canal de Panamá. Cada mapa tiene un costo anual de 25 dólares y cada buque debe comprar las cinco cartas náuticas para atravesar el Canal. Las navieras deben pagar anualmente 125 dólares por las cinco cartas para cada buque, lo que representa un nuevo ingreso que se genera en el Canal para beneficio del país.

## TRABAJO EN EQUIPO

La creación de las primeras cartas náuticas fue todo un reto, un proceso de ensayo y error que tomó más de siete años.

El equipo estuvo formado por Jaime Rodríguez, Maribel Carrizo, Fernando Bolívar, Iris De Gracia, Iturbides Cárdenas y Rolando Calderón. Pasaron largas horas aprendiendo, estudiando, leyendo, investigando y capacitándose para hacer cada una de las cartas.

Estos mapas debían pasar por un minucioso proceso de validación por la IC-ENC y, según cuenta Bolívar, cada vez que las enviaban se las regresaban por errores o detalles que encontraban en cada una. La IC-ENC verifica que estén todas las normas que establece la Organización Hidrográfica Internacional.

Bolívar explica que fue una tarea maratónica, pero muy gratificante y satisfactoria, ver el Cosco Shipping Panamá utilizar “el trabajo que nos llevó años y muchas horas de sueño y sacrificio”.

Según la arquitecta Maribel Carrizo, fue una demostración de trabajo en equipo invaluable; cada persona del equipo trabajó hombro a hombro para cumplir la meta: tener las cartas náuticas listas para el día de la inauguración de la ampliación.

# JUNTOS LO HICIMOS

**Por Tiany López**

Abogada del Canal

Hace un par de días vi una publicación en Facebook de un amigo muy querido que cuestionaba la frase “Juntos lo hicimos”, referente al Canal ampliado. Sus comentarios fueron un poco hirientes, pero decidí no contestarlos pues soy respetuosa de todas las opiniones, sobre todo si son diferentes a la mía.

Pero a solo unas horas de la inauguración del Canal ampliado tuve la necesidad imperiosa de escribir lo que me salió del alma y el corazón.

## ¿Por qué “Juntos lo hicimos”?

Porque después de tener un tratado que otorgaba parte de nuestra patria a otro país a perpetuidad, ese hecho cambió gracias a todas las generaciones de panameños que soñamos, deseábamos y luchamos por la soberanía total de Panamá.

“Juntos lo hicimos” por la sangre derramada de los mártires del 9 de enero de 1964.

“Juntos lo hicimos” por el tratado Torrijos-Carter, y una transición y reversión exitosa del Canal de Panamá a manos panameñas.

“Juntos lo hicimos” por todos los panameños que trabajaron en el Canal y que aprendimos a hacer bien las cosas, para que hoy día el Canal tenga 16 años de exitosa administración panameña.

“Juntos lo hicimos” porque los trabajadores del Canal vimos una oportunidad de crecer y de traer más beneficios al país con el tránsito de mayores buques, y trabajamos duro y nos comprometimos para que ello se



cumpliera. Y hoy se ve cristalizado en una hermosa realidad.

“Juntos lo hicimos” porque cuando tuvimos la propuesta de ampliación, el Canal, con sus 60 divulgadores (entre los que me encontraba yo, muy orgullosamente), fuimos a todos los rincones del país para dar a conocer la información de manera que se decidiera a conciencia en el referendo. También fuimos acompañados por las distintas instituciones del Estado.

“Juntos lo hicimos” porque Panamá dijo SÍ a la ampliación, y el mundo nos aplaudió por nuestra valentía y coraje.

“Juntos lo hicimos” porque el Canal asumió la obra, manteniendo en funcionamiento el Canal existente con la misma eficiencia que lo hemos hecho desde que nos encargamos.

¿Que contratamos a alguien para que ejecutara la obra? Sí. Era la única forma de hacerlo porque teníamos que seguir operando el Canal existente. Además, los que ejecutaron la obra eran panameños; solo un 10% de los trabajadores empleados era extranjero. El Canal siempre tuvo la responsabilidad de la obra. Esta es una obra creada por panameños, construida por panameños para beneficio de Panamá y el mundo.

Entonces, pregunto: ¿cómo no estar orgullosa del Canal ampliado? Le pusimos alma, corazón y vida. Le pusimos esperanza, nuestros sueños de un futuro mejor para el país y para todos los que vivimos aquí.

En el año 2006, un grupo de panameños valientes, entre los que estaba yo, recorría todo el país con el corazón en la boca, divulgando información, pero sin poder decirle al pueblo panameño que votara sí, porque a los servidores públicos nos estaba prohibido solicitar votos en favor o en contra de la ampliación. Solo podíamos dar información.

La próxima vez que escuches la frase “Juntos lo hicimos”, no la deseches tan fácilmente. Ese “Juntos lo hicimos” conlleva la historia de los primeros 102 años del Canal, de los que trabajamos en él, en el pasado y en el presente. Lleva inmerso, también, el amor y el compromiso con este país y con su gente.

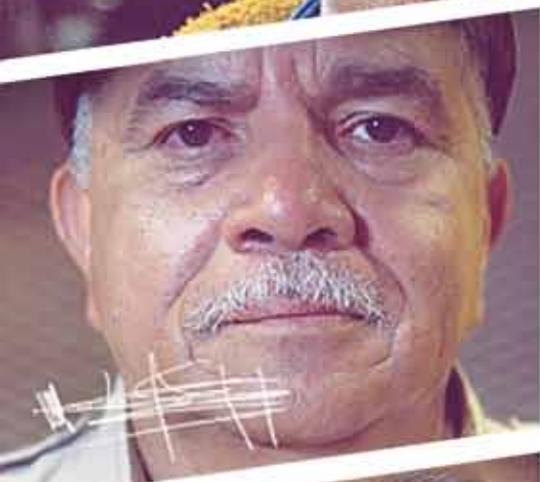
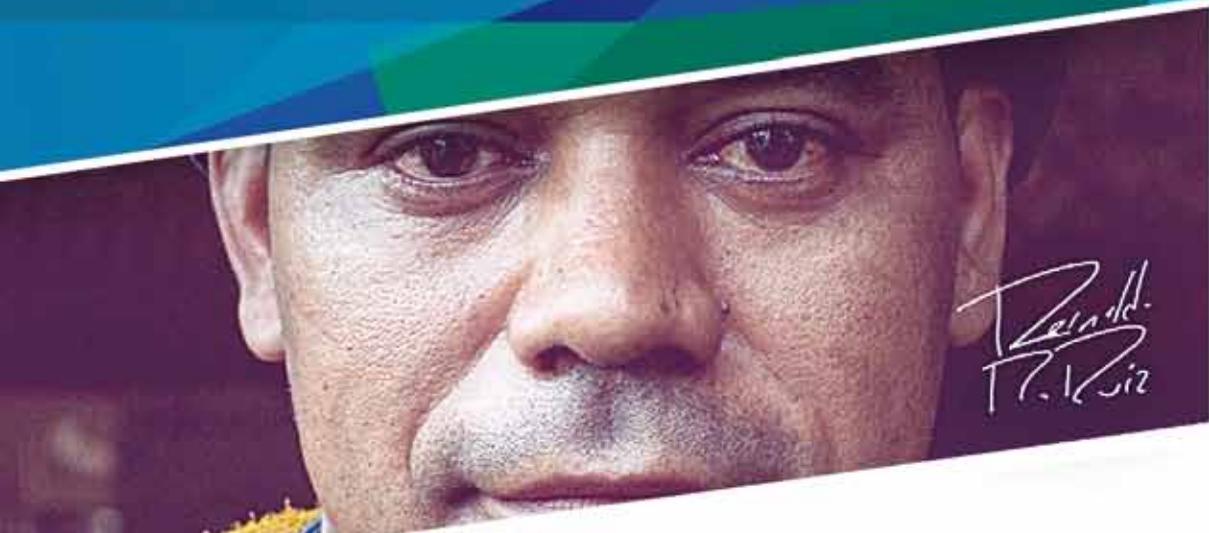
Así es que SÍ... ¡JUNTOS LO HICIMOS! Y no puedo sentirme más orgullosa de la obra y de haber aportado con mi trabajo, mi esfuerzo, mi tiempo, mi conocimiento y amor a mi país, para que el futuro de todos sea aún mejor.

# EL FARO

Revista informativa del Canal de Panamá

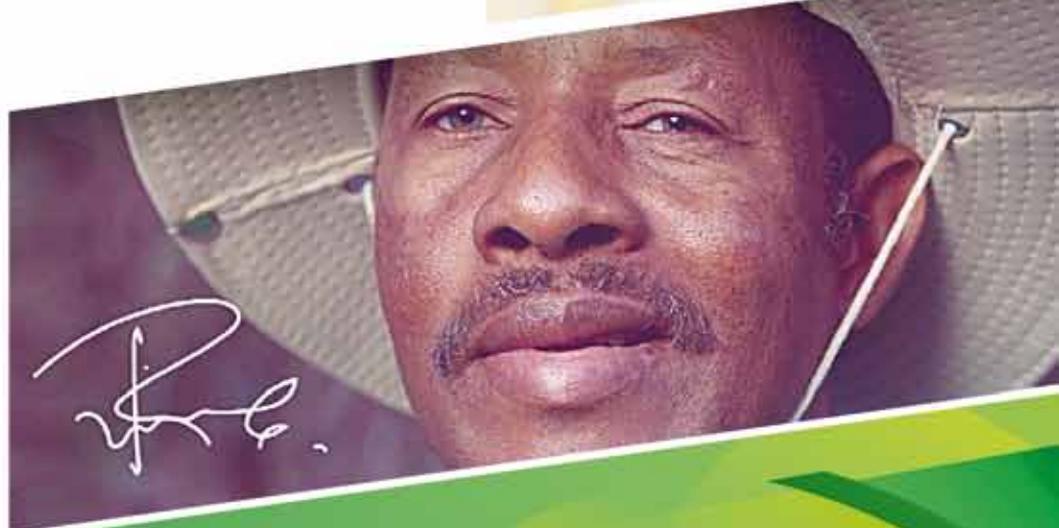
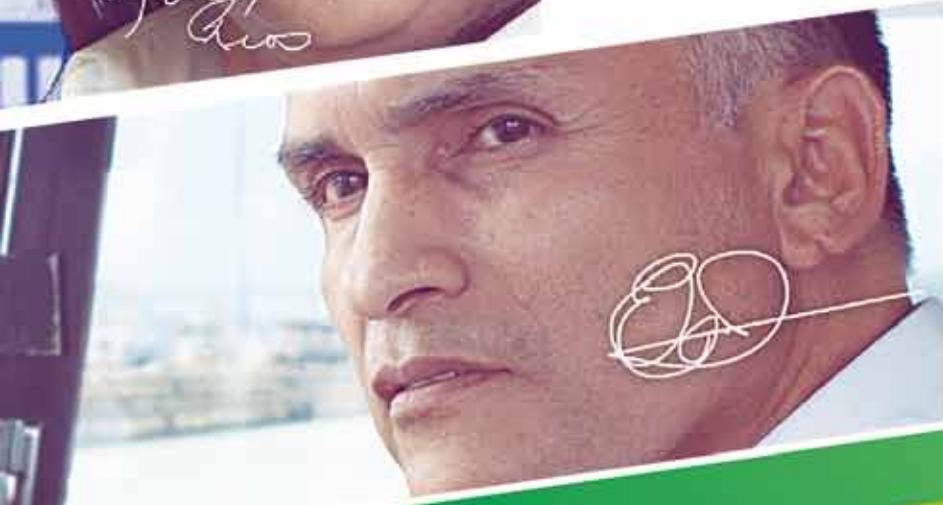


CANAL DE PANAMÁ



## JUNTOS LO HICIMOS

Canal Ampliado





## Tu ventana al Canal de Panamá

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

