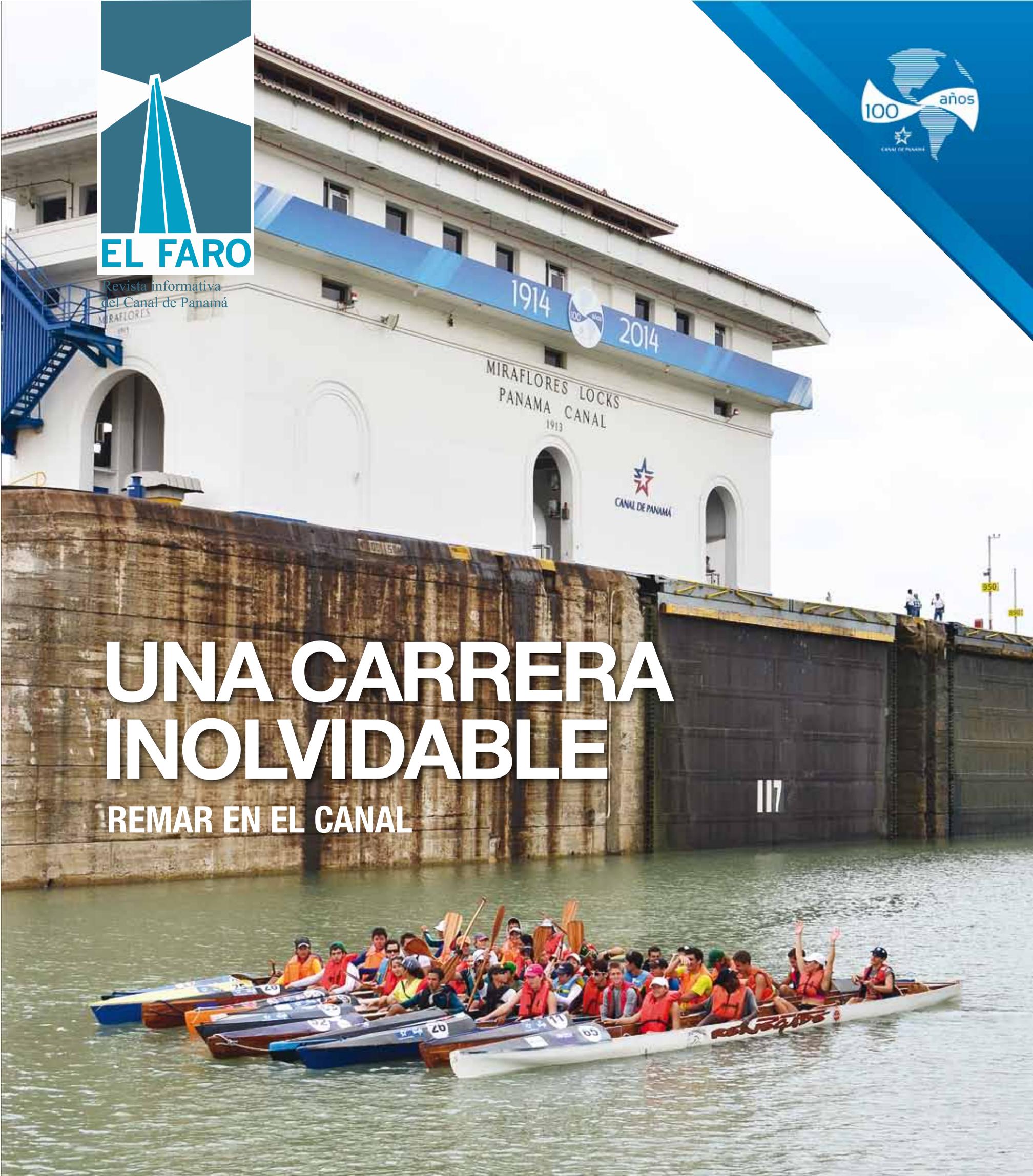


EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



UNA CARRERA INOLVIDABLE

REMAR EN EL CANAL

117

10 años oratoria

CONCURSO NACIONAL 2014

MEDUCA - CABLE & WIRELESS PANAMÁ - CAJA DE AHORROS



CANAL DE PANAMÁ



PRESENTA EL TEMA

PANAMÁ, EL PAÍS QUE YO QUIERO CONSTRUIR

CELEBRANDO 100 AÑOS DEL CANAL DE TODOS.



Hay más de **B/.300,000.00** en premios

¡INSCRÍBETE! del 19 de marzo al 15 de mayo.

Gran Final 16 de noviembre 2014.

Infórmate en la Dirección de tu plantel.

También puedes visitar la página www.concursodeoratoria.com
o escribir al correo electrónico: info@concursodeoratoria.com

Síguenos en las Redes Sociales:



www.facebook.com/oratoriapanama



www.twitter.com/oratoriapanama



www.youtube.com/oratoriapanama



www.instagram.com/oratoriapanama



Caja de Ahorros

El Banco de la Familia Panameña



Cable & Wireless Panamá



IFARHU

Instituto para la Formación y Aprendizaje de Recursos Humanos



EL FARO

Abril 2014-No.71

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy (Presidente)
 Adolfo Ahumada
 Marco A. Ameglio S.
 Rafael E. Bárcenas P.
 Lourdes del Carmen Castillo Murillo
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Nicolás Corcione
 Ricardo de la Espriella Toral
 Henri M. Mizrachi K.
 José A. Sosa A.
 Alberto Vallarino Clément
 Jorge L. Quijano
 Administrador
 Manuel E. Benítez
 Subadministrador

En esta edición:

- 5-6 **centenario** La travesía del siglo.
- 7 **centenario** Tres generaciones.
- 8-9-10 **centenario** Tecnología de punta.
- 11-12 **centenario** 100 años de control de vegetación.
- 17-18 **trayectoria** Una mujer dulce, pero con carácter.
- 19-20 **trayectoria** ACP anuncia Congreso de Mantenimiento.
- 21-22 **ampliación** Ampliación, una oportunidad de negocio para portavehículos.
- 23-24-25 **ampliación** Una mirada al pasado del Canal.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.



Manuel Domínguez
 Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
 Jefe de Redacción

Fotógrafos:
 Armando De Gracia
 Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio
 Javier Conte
 Edward Ortiz

Diseño y diagramación:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com



PORTADA

Una competencia diferente con motivo del Centenario.

LA SINGULAR TAREA DE OPERAR EL CANAL

En el Canal de Panamá no hay tareas pequeñas. Quizás algunas labores sean más visibles que otras, pero todas forman parte de un esfuerzo en equipo que le permite a la vía interoceánica unir al mundo a través de una ruta de 80 kilómetros.

Como he visto a lo largo de las recientes ediciones de El Faro, la celebración del centenario del Canal ofrece la oportunidad de dimensionar el conjunto de tareas, oficios, prácticas y trabajos que se requieren para operar y administrar esta ruta acuática.

Otro ejemplo del esfuerzo en equipo lo reflejan las labores de control de vegetación acuática, las cuales también cumplen 100 años, quizás calladamente para algunos porque ocurre en los cauces de navegación del Canal, pero desde allí cada paso de esta tarea resulta vital para la operación actual y futura de la vía.

Como esta, hay otras especialidades que contribuyen a que el aporte de cada uno de los más de 10 mil panameños y panameñas, que forman parte del equipo que lleva adelante el Canal, sea invaluable.

Con sus singulares destrezas y capacidades, todos hacen posible que la vía interoceánica se mantenga, a sus 100 años, a la vanguardia del transporte marítimo mundial, mientras genera crecientes beneficios a Panamá.



Esperando el esclusaje.

LA TRAVESÍA DEL SIGLO

Por Vicente Barletta

Un promedio de 14 mil embarcaciones de todo tipo transitan anualmente el Canal de Panamá: cruceros, portacontenedores, graneleros, portavehículos, yates y veleros, entre otros. Pero a las estadísticas de este año hay que sumarle 80 cayucos.

Esos 80 cayucos fueron parte de la carrera Océano a Océano, una tradición que se remonta a 1954, pero que este año ganó mayor significado por la celebración del centenario del Canal de Panamá.

Para hacer la competencia de este año inolvidable, el Canal de Panamá autorizó el tránsito de los cayucos por las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores, en el Pacífico, como parte de la travesía de más de 60 kilómetros que cubrieron los equipos durante tres días.

El atractivo de cruzar las esclusas del Canal de Panamá en su centenario despertó el interés internacional, al punto que llegaron 15 equipos de Brasil, España y Estados



Preparándose para competir.

Unidos, quienes se unieron a 65 locales, tanto en la rama masculina como en la femenina, en las categorías juvenil (14-21 años), abierta (mayores de 22 años) y mixta.



Ganadores de la carrera de cayucos Copa Centenario del Canal

Categoría	Equipo ganador	Tiempo
Juvenil masculina	Chava	5 horas, 28 minutos y 10 segundos
Juvenil femenina	Río Teta	6:01:55
Juvenil mixta	Almost	5:42:39
Abierta masculina	JRock	4:48:13
Abierta femenina	Nossa Victoria	5:24:44
Abierta mixta	Saga	5:29:16

La carrera arrancó un viernes en Cristóbal, en Colón, en el Atlántico, con la primera etapa de 11.2 kilómetros que concluyó en la entrada norte de las esclusas de Gatún. De allí, los atletas tomaron un descanso hasta el día siguiente cuando enfrentaron la fase más intensa de la prueba: 32 kilómetros entre Gatún y la comunidad de Gamboa, incluyendo el cruce del lago Gatún.

Si la etapa del sábado resultó la más intensa, la fase final del domingo fue la más emocionante porque incluía -en los 18.4 kilómetros de carrera- la travesía por el Corte Culebra, el tramo más angosto del Canal, y la aventura de transitar las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores.

El entusiasmo de los competidores fue evidente cuando desde dentro de las esclusas cantaban al unísono y lanzaban expresiones como “estamos haciendo historia”, “esto es inolvidable” o simplemente “Viva Panamá”.

Todo esto ocurría mientras el Canal de Panamá seguía operando normalmente. La única diferencia fue que al promedio diario de 40 buques que transitan la vía, para este día en particular los registros tendrán un ligero incremento de 80 cayucos.



¡Triunfadores!



TRES GENERACIONES, UNA CARRERA

Por Ariyuri Him

¿Cuántas familias tienen la oportunidad de practicar un deporte y ser parte de una tradición que lleva más de medio siglo? Este año en que la carrera de cayucos Océano a Océano celebró el centenario del Canal, tres generaciones de la familia Gibson remaron en el mismo equipo; no hay duda de que en el equipo Gibson, el Canal corre por sus venas.

Jay Gibson es el capitán de la draga Quibián I, cuya responsabilidad es mantener el cauce del Canal navegable, y apoyar el proyecto de dragado del lago Gatún, esencial para los trabajos de ampliación.

Su familia vino a Panamá para la construcción del Canal y, siguiendo los pasos de su padre, ha dedicado toda su vida al Canal de Panamá. Su esposa Lori también descende de constructores del Canal. Para ellos, Gamboa es especial. Y estar tan cerca del Canal, mucho más. “Aunque nuestros hijos estén fuera de Panamá, esta es su casa”, dice Lori.

Este año tuvieron el privilegio de remar su cayuco, el Misconception, junto a su hijo Lee y a su nieta Kaileen, que viven en Estados Unidos. Quizás es la primera vez en la historia de la carrera que tres generaciones reman juntas. “Es el centenario del Canal, y la mejor oportunidad de transitar las esclusas”, expresa Lee.

El Misconception tiene una larga historia de éxitos, y sus integrantes también. Siempre compite con un integrante de la familia Gibson a bordo. Jay y su hijo



Lee han logrado primeros lugares, y su esposa Lori tiene el mejor tiempo del cayuco, además de ser la única mujer que ha remado en este bote. Jay y Lee compitieron en la carrera por primera vez cuando cumplieron 14 años. Ahora Kaileen, con la misma edad, tuvo la oportunidad de hacerlo. Y qué mejor manera que con sus abuelos y su padre, en el bote que Jay construyó en 1986.

El Gurú de Gamboa, como le llaman a Jay por tener su centro de trabajo en esa comunidad ribereña del Canal, realmente siente una pasión por los cayucos y por enseñar a jóvenes de todas las edades la belleza de este deporte, que muchos consideran extremo. “He construido como 30 botes en mi vida. Y a aquellos muchachos que quieren aprender, les

digo que tienen que ser responsables y estar comprometidos. Si yo le dedico tiempo, a pesar de mis responsabilidades, ellos también”, comenta Jay. Siente que cuando les enseña a pulir, lijar y pintar los botes, les inculca algo que les durará toda la vida. Y la carrera requiere mucha disciplina, así que es un compromiso que todos deben cumplir.

Cuando Kaileen cumplió cinco años, sus abuelos la llevaron en cayuco al lago Gatún y le enseñaron a remar. Sin embargo, para la carrera había que lograr que cumpliera con la velocidad requerida. Así es que mientras estaba fuera de Panamá tuvo que practicar bastante.

Además de reparar los botes, Jay fabrica sus propios remos y de los jóvenes a quienes también enseña. “Uso madera reciclada. Algunas piezas son de viejas casas de Gamboa, otras de árboles que han caído. Generalmente es cedro espinoso o secoya, que son bastantes livianas”, añade Jay. Sus “alumnos” reciben un remo hecho especialmente para ellos cuando ocupan los primeros lugares de la carrera.

Este año la carrera de cayucos fue difícil, y el Misconception no logró los primeros lugares. Pero sin duda, la experiencia de la familia Gibson fue única.

Y mientras tanto, Jay Gibson, quien fuera el capitán de draga más joven, y ahora el de mayor antigüedad en la División de Dragado, ríe y dice: “ahora mi responsabilidad es con la ampliación y el ensanche del corte Culebra”.

TECNOLOGÍA DE PUNTA EN EMBARCACIONES Y VEHÍCULOS

La innovación y el uso de la tecnología no solo están en la infraestructura del Canal, sino también en la flota de remolcadores, que son de uso diario en el tránsito de buques, como también de los automotores, auxiliares en las operaciones de la vía interoceánica.



Por Luis Vásquez

La innovación y el uso de la tecnología no solo están en la infraestructura del Canal, sino también en la flota de remolcadores, que son de uso diario en el tránsito de buques, como también de los automotores, auxiliares en las operaciones de la vía interoceánica.

En mayo de 2009 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) comenzó la renovación de los remolcadores, al incorporar las primeras cinco embarcaciones a su flota, de un total de 18 compradas a Astilleros Cheoy Lee, Ltd., de Hong Kong, a un costo de 5.95 millones de dólares cada una.

Los remolcadores chinos cuentan con tecnología de punta; tienen una potencia de 4 mil 800 caballos de fuerza y una tracción a punto fijo de más de 60 toneladas métricas. Sin embargo, la División de Operaciones de la ACP les hizo

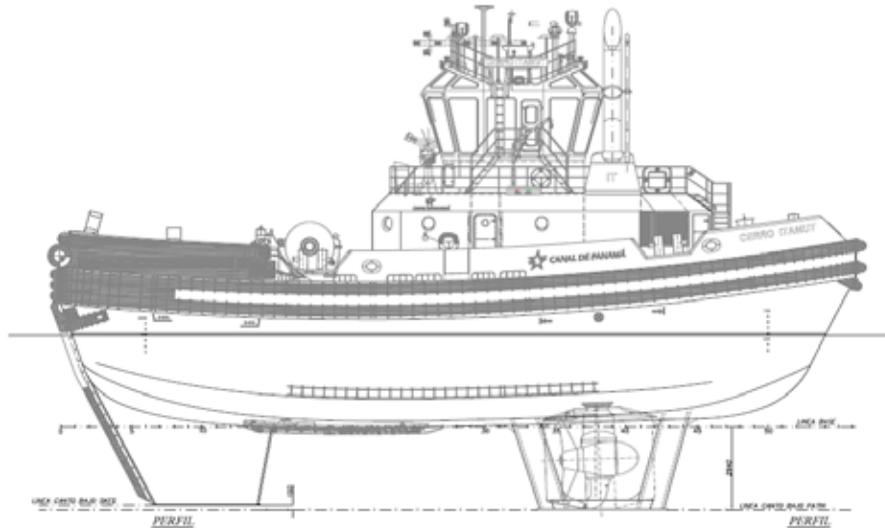
algunos cambios operativos que aumentan la eficiencia y racionalizan las operaciones.

También estableció un proceso de mantenimiento de remolcadores más regular y sistematizado, que permite una adecuada disponibilidad de la flota en todo momento.

Estas nuevas unidades tienen un galardonado diseño, componentes superiores, motores más potentes, al igual que embragues y sistemas de propulsión más avanzados.

“Estos nuevos remolcadores son una importante adquisición para el funcionamiento del Canal de Panamá ya que al actualizar nuestros equipos y racionalizar los procesos, las operaciones se optimizan para beneficio de los clientes de todo el mundo”, dijo el entonces vicepresidente ejecutivo de Operaciones, hoy día subadministrador de la ACP, Manuel Benítez.

Los otros 13 remolcadores, con un costo unitario de 9.85 millones de dólares, han sido incorporados a las operaciones del Canal, a partir de septiembre de 2010. También se incluyen 14 remolcadores, del tipo tractor, de la empresa asturiana Astilleros Armón, en España, a un costo de 158.3 millones de dólares.



La ACP tiene previsto contar al término de este año con una flota de 46. Las unidades adicionales reemplazan a las embarcaciones con más de 35 años de servicio y aumentarán la flota existente.

Generalidades de los nuevos remolcadores:

Categoría: Remolcador de Puerto
Tipo: Tractor
Año de fabricación: 2013
Astillero: Astilleros Armón S.A., España
Número del casco: 720
Tracción a punto fijo: Cerca de 82 toneladas
Velocidad: 12 nudos
Desplazamiento: 805 toneladas

Dimensiones
Eslora total: (LOA): 28.90 m
Manga: 13.50 m

Capacidades de los tanques
Combustible: 122.6 m³
Agua dulce: 16.6 m³
Espuma: 8.0 m³

Propulsión
Motores principales: 2 General Electric
Modelo: GE 8L250
Alimentación principal: 2X2330 KW. @ 1050RPM 6250 HP

Propulsión: azimutal, tractor
Descripción propulsión: Schottel SRP 2020 FP 2800 mm Ø fija brea

Equipo contra incendio
Bomba centrífuga: 1200 m³/hr @ 1830 rpm
Monitor de lucha contra incendio: Jason Engineering, FM200HJF-VC-02

Equipo de remolque
Doble tambor Hawser winch en la popa

Fabricante: Ibercisa

Modelo: MR-H/5/150-80/1
Capacidad del tambor: 152 m línea de circunferencia x 254 mm
Cambio de tracción: 22.1 T (pull) @ 10.2 m / min.
: 11.1 T (pull) @ 20.3 m / min
La capacidad de frenado del tambor: 210 T

LA ERA DEL AUTOMÓVIL HÍBRIDO Y ELÉCTRICO

Como líder mundial en servicios a la industria marítima y la promoción de actividades ambientalmente sostenibles, ACP empezó en 2001 su programa de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) que incluye el Programa de Control de Emisiones a la Atmósfera (PCEA), de carácter obligatorio para sus proyectos, obras o actividades, o terceros en áreas de su propiedad.

El programa, iniciado en 2006, entró a finales de 2009 en una nueva fase con la adquisición de vehículos híbridos con el objetivo de disminuir las emisiones a la atmósfera, así como el consumo de hidrocarburos. Además de la medición de emisiones a la atmósfera procedentes de la flota vehicular de la ACP, este año se han incluido en la flota vehicular nueve vehículos híbridos, Toyota Prius, de segunda generación, que validan los beneficios ambientales y económicos que aporta el uso de estos automotores.

Con ello, la ACP se convirtió en la primera empresa de carácter corporativo de Panamá (privada o estatal) en adquirir vehículos híbridos, y segunda a nivel de Centro América.

¿Qué es un automóvil híbrido?

El término vehículo híbrido se aplica, por ahora, a los vehículos que funcionan con motores de combustión interna (gasolina)

y electricidad. El automóvil se mueve con electricidad, combustible fósil, o con ambos, de manera simultánea. El motor a gasolina deja de funcionar a media y baja velocidad de forma automática, y opera solo con la parte eléctrica.

Los vehículos híbridos están constituidos por una unión-mutación del alternador y arrancador convencional del motor, un motor eléctrico y un paquete de baterías de hidruro metálico-níquel también conocidas como (Ni-MH), que son completamente distintas a las tradicionales de ácido-plomo.





Marzo de 2013: Llegada del auto totalmente eléctrico

Al igual que en 2009, con la compra de nueve vehículos híbridos la ACP pasa a ser la primera empresa en todo el país que cuenta en su flota con un vehículo sin combustión, en consecuencia, cero emisión de gases de efecto invernadero. La energía eléctrica que mueve el Canal es autogenerada y proviene de fuentes hídricas y térmicas para autoconsumo y venta del excedente.

“El mundo en que vivimos no será el mismo en los próximos años. Cada generación tiene que asumir su rol, y nuestra responsabilidad frente al cambio climático es ahora, cuando aún hay tiempo”, dijo el administrador del Canal, Jorge L. Quijano.

Añadió que cuando en el Canal se habla de que su misión como corporación les asigna un liderazgo en desarrollo sostenible, se entiende que es más que crecimiento económico con preocupaciones ambientales, ya que “se compone de un grupo de acciones concretas que promuevan un estilo de producción y consumo que facilite un diálogo con la naturaleza.

El automóvil es un modelo Ford Focus de primera generación, con autonomía de desplazamiento de unos 120 kilómetros con carga completa. Se enchufa en casa a la estación de recarga adquirida de 240 voltios, en tiempo de hasta dos horas. Entre las múltiples ventajas, los motores eléctricos obtienen hasta un 85% de eficiencia en la conversión, mientras que los convencionales de combustión interna solo logran un 20%. El resto se desperdicia en calor y emisiones.

Además, no requieren cambio de aceite ni de filtros y carecen de tubo de escape, por lo que no producen desechos oleosos. El vehículo eléctrico presta servicio en la Unidad de Correos de la Sección de Coordinación Interinstitucional y Administrativa, de la Vicepresidencia de Gestión Corporativa.

Pensar verde, nos permite actuar en verde; por eso creemos que cada dólar puesto en conservación es una inversión y no un gasto, así orientamos recursos en energías renovables y limpias: Jorge Luis Quijano.

Características y ventajas de los híbridos

--Una característica de los vehículos híbridos es que el motor se apaga, o queda en stand by de forma automática cuando el vehículo se detiene, lo cual significa ahorro de combustible. Para seguir la marcha, únicamente hay que pisar el acelerador. Esta es la razón por la que los vehículos híbridos son tan silenciosos cuando están detenidos.

--La tecnología híbrida le permite a un vehículo operar con altos niveles de eficiencia en consumo de combustible y baja emisión de monóxido de carbono (CO).

--El consumo promedio en condiciones normales de conducción en la ciudad es de 50 kilómetros por galón. En carretera abierta es menor, debido a que por lo general se conduce a mayor velocidad.

--Reduce entre 150 y 200 gramos por kilómetro, según el modelo. Un vehículo híbrido emite entre 86 y 90 gramos de CO₂ por kilómetro, mientras que un vehículo convencional emite entre 200 y 400 gramos por kilómetro.

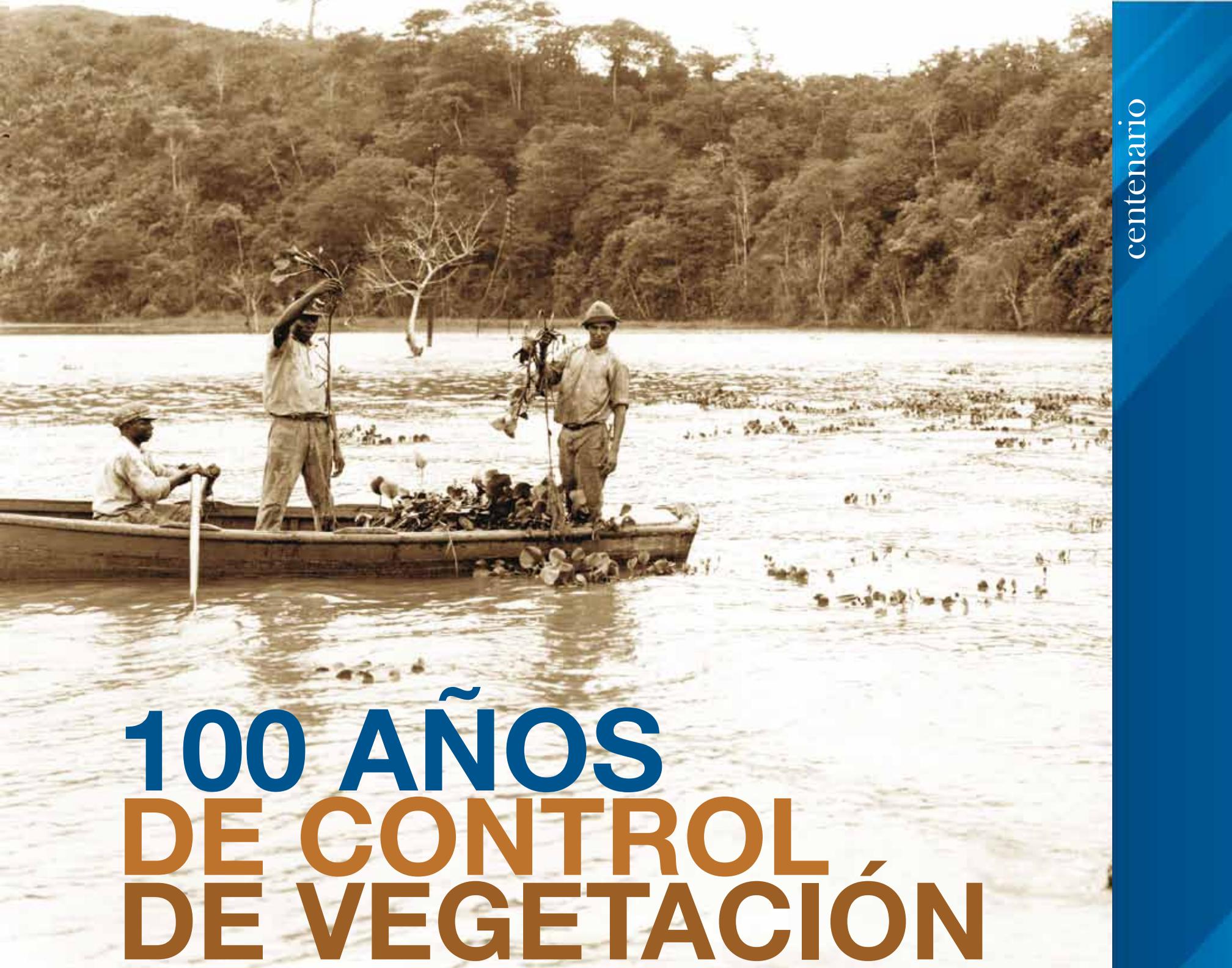
--Las reparaciones de los vehículos híbridos no deben ser una preocupación relevante cuando se prevé usarlo por un tiempo y millaje similares a los que ofrecen las garantías de los fabricantes, que oscilan entre la cobertura de ocho años y 100 mil millas, y 10 años y 150 mil millas.

--El costo y periodicidad del mantenimiento del motor de combustión interna (gasolina) es similar a los vehículos convencionales. Sin embargo, el motor eléctrico es totalmente libre de mantenimiento.

--El tiempo promedio de utilidad de la batería eléctrica de 201.6 voltios es de 10 años. Adicionalmente tiene otra batería auxiliar de 12 voltios sellada para los accesorios del automóvil.

Los Prius híbridos fueron incorporados a la flota vehicular de las diferentes divisiones de la ACP.





100 AÑOS DE CONTROL DE VEGETACIÓN

Por Maricarmen Sarsanedas

En 1914, meses antes de inaugurar el Canal, la Comisión del Canal se vio obligada a empezar un programa de control de la vegetación acuática debido a la proliferación de plantas acuáticas, concretamente dos variedades de lirio o jacinto de agua.

El problema comenzó luego de que se cerrara la represa de Gatún y se iniciara la inundación del antiguo valle del río Chagres. Los nutrientes que provenían de las áreas inundadas propiciaron que el jacinto acuático se reprodujera rápidamente y complicara la navegación en áreas de operación del Canal.

En ese entonces la vegetación se controlaba con herbicidas y extrayendo manualmente las plantas. En la actualidad, el control de la vegetación acuática está a cargo de un grupo de profesionales y operadores de equipo altamente calificados de la unidad de Control y Respuesta a Contaminación, que forma parte de la sección de Prevención y Control de Derrames. El trabajo se lleva a cabo hoy con equipos modernos, tales como aerobotes, lancha recolectora, lanchas de trabajo y botes de aluminio, aunque también se han mantenido otros métodos como la grúa de cable y las barreras flotantes.



Trabajo constante

Para 1915 ya los reportes daban cuenta de que se habían destruido 135 mil yardas cuadradas de jacinto de agua y se habían extraído manualmente 600 mil plantas. Con el paso del tiempo se implementaron otros métodos, como el uso de barreras flotantes de contención para evitar que las plantas pasaran al Canal, y en 1935 se llevó al Chagres una draga de cable Sauerman, originalmente utilizada para extraer piedra y arena, la cual fue modificada para extraer jacintos de agua y otro tipo de vegetación del río. Esta draga todavía está en uso y sería la única de su tipo que se mantiene aún en operación. En 1960 otra dificultad se sumó a la labor de los técnicos de control de plantas acuáticas. Se detectó una nueva especie conocida como hydrilla. Esta planta sumergida crecía desde el fondo dificultando la navegación. Según cálculos estimados de 1977, esta especie llegó a cubrir aproximadamente 5 mil hectáreas de orillas en el lago Gatún.

El año 1965 fue especialmente importante para el Canal, pues entonces se contrató al primer profesional panameño para dirigir el programa de control de vegetación acuática. A partir de entonces se le dio un enfoque más científico, orientado a la prevención más que a la eliminación. Ese mismo año se introdujeron en el río Chagres 10 manatíes con la finalidad de ayudar al control de los mosquitos, y no de las plantas acuáticas como popularmente se ha creído. El plan no funcionó, pero los manatíes se quedaron viviendo en el lago.

En la década de 1970 hubo también intentos fallidos para lograr el control biológico de la hydrilla, mediante el uso de peces herbívoros, y del jacinto acuático, con el uso de insectos. Este fue un proyecto de investigación que se adelantó con el apoyo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos. También se experimentaron nuevos herbicidas y métodos mecánicos.

Un evento fortuito vino a cambiar la historia radicalmente: una empresa de pesca deportiva introdujo al río un caracol del género Pomacea, el cual había sido traído de Guatemala para su cría en estanque. Este caracol resultó un consumidor ávido de hydrilla, de manera que las poblaciones ribereñas del lago Gatún, para las cuales esta planta significaba un grave problema, se encargaron de distribuirlo por las orillas del lago y se convirtió en un método de control biológico. Esta planta se ha reducido de manera significativa, por lo que el programa de control ahora consiste solamente en mantener el monitoreo y aplicar tratamientos puntuales en caso de ser necesario.

En 2010 la unidad controló de manera efectiva la vegetación e islas que irrumpieron en el Canal durante la peor inundación de su historia, La Purísima, y permitió la navegación segura en la vía acuática.

El control de la vegetación acuática en el Canal cumplió ya 100 años y sigue siendo muy importante para la operación de la vía; y la efectividad de esta labor es un ingrediente vital que contribuye a la navegación segura por el Canal de Panamá.

El Canal y la Biblioteca: 100 años juntos.

La Biblioteca
Roberto F. Chiari
te invita a La

8^a

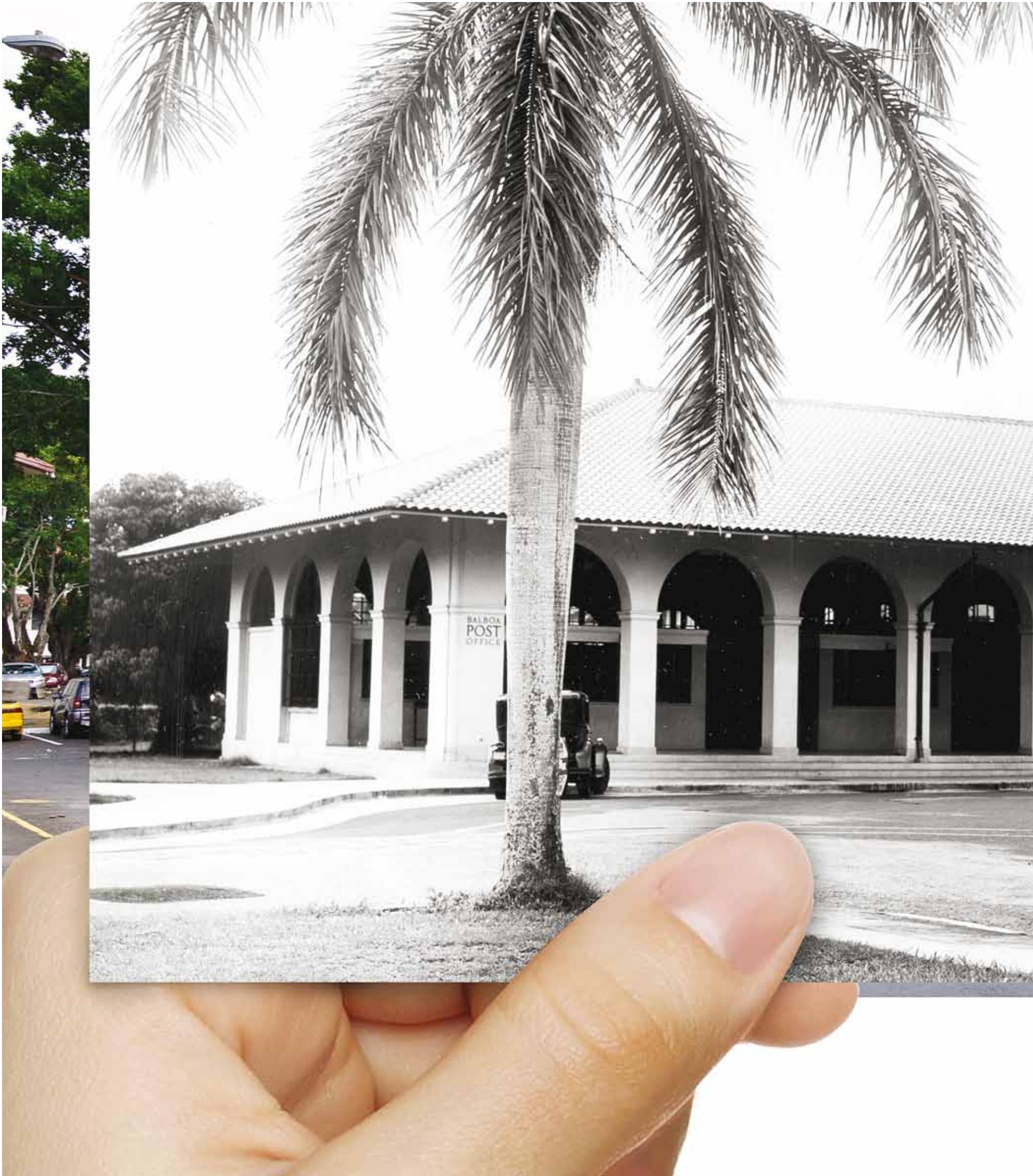
Feria del libro

7 y 8 de mayo



Ven y aprovecha las ofertas de más
de 40 librerías y casas editoriales.
Exhibición y ventas de la Asociación
Numismática de Panamá.

Lugar: Edificio 705, Ala Gerencial, al lado del auditorio de la ACP
Horario: 9:00 a.m. a 6:00 p.m.



BALBOA
POST
OFFICE

POSTAL CENTENARIO 4

La oficina de Correos en Balboa continúa hoy cumpliendo con la misión para la que fue establecida.





EN EL 2014,
EL CANAL DE PANAMÁ
CUMPLE 100 AÑOS
VEN A CONOCER
LOS PRÓXIMOS 100

CENTRO DE OBSERVACIÓN
DE LA AMPLIACIÓN - COLÓN



ABIERTO DE LUNES A DOMINGO,
INCLUYENDO DÍAS FERIADOS
DE 8:00 A.M. A 4:00 P.M.

INFORMACIÓN:
443-5727



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com

Asesora de tránsito

UNA MUJER DULCE, PERO CON CARÁCTER

Por Nubia Aparicio S.

Después de 100 años de existencia del Canal de Panamá, Liz Ameglio es la primera mujer asesora de tránsito de la vía interoceánica.

El asesor de tránsito es la persona que se entrena para prestar el servicio de guiar a las naves más pequeñas para que tengan un recorrido seguro y exitoso en el Canal de Panamá.

Actúa como asesora del capitán del buque en tránsito y le orienta en cuanto a los procedimientos para circular y el conocimiento local de la operación del Canal.

“Para hacer este trabajo tengo que demostrar mucho carácter, ser muy seria y convincente cuando ofrezco las explicaciones al capitán de la nave que voy a asesorar, así como a la tripulación”, afirma Liz, con 28 años a su haber.

Definitivamente, agrega, un asesor de tránsito tiene que ser firme, demostrar temple, pero eso no significa que uno ande con cara de pocos amigos, al contrario, uno puede actuar con firmeza, sin perder la sonrisa.

-Cómo fue que te convertiste en la primera mujer con el cargo de asesor de tránsito del Canal de Panamá?

-Ingresé en el Programa de Asesores de Tránsito por medio del Programa de Coordinador de Entrada de Puerto y de esta forma me convertí en la primera mujer asesora de tránsito.

-¿Cuáles son los requisitos para obtener la licencia de asesor de tránsito?

-Lo más importante: ser empleado de la Autoridad del Canal de Panamá. También hay que saber nadar y tener licencia de conducir, además de tener estudios universitarios en

cualquier carrera de campo. Otros requisitos son: tener experiencia en la operación de embarcaciones menores de 20 metros o haber completado un programa para operar las mismas; pasar un examen de inglés; culminar el adiestramiento de asesores de tránsito y pasar un examen práctico en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (Sidmar), que es el responsable de impartir las capacitaciones marítimas. De igual manera, el aspirante deberá aprobar un examen teórico del cual está a cargo la Junta de Inspectores del Canal de Panamá.



-Tengo entendido que los interesados en el cargo deben hacer un entrenamiento especial. Explica sobre tu experiencia en el mar...

-El programa de asesores de tránsito incluye entrenamiento de maniobras, operaciones de lancha, cabuyería (manejo de equipo de amarre del yate) y demás, que son de suma importancia para asesorar a las embarcaciones menores. Definitivamente, tener base náutica ayuda extraordinariamente en el programa, ya que como oficial de cubierta, la mayoría de las veces que estuve embarcada, fui la única mujer en medio de una tripulación de entre 20 y 25 personas. En cuanto a mi experiencia, le puedo decir que fue normal, todos me trataron con mucho respeto y para nada me sentí, digamos, discriminada...la verdad, no tengo queja.

-¿Cuáles son las razones por las que no hay mujeres en ese cargo, y que después de 100 años de existencia del Canal, seas la primera en ejercerlo?

-El porcentaje de mujeres de mar dentro de la institución es muy pequeño y, de igual forma, el porcentaje de asesoras de tránsito es bajo. Esto hace que yo me convierta en la única mujer que ejerce como asesora de tránsito en estos momentos. No obstante, vale decir que existen más mujeres que están dentro del programa, así que probablemente deje de ser la única dentro de poco. Creo que debemos tomar en cuenta que los asesores de tránsito trabajamos asignaciones en nuestros días libre solamente, además trabajamos bajo condiciones difíciles, como bajo un sol extremo y/o lluvia, lo cual requiere, normalmente, de pasión por el trabajo... si no te gusta no lo podrás realizar.

-Háblame de las cualidades que hay que tener para ejercer el cargo...

-Para ser asesor de tránsito se requiere tener mucho carácter y conocimiento local; es muy importante que el asesor le explique correctamente al operador de la embarcación cómo actuarán el viento, la corriente, etc., y cómo será la reacción de la embarcación dentro de las esclusas.

Es crucial transmitirle seguridad al operador para que confíe en el asesor y siga adecuadamente las instrucciones para evitar un accidente. Para esto debemos mantener



Liz Ameglio se dispone a abordar un yate para desempeñar sus labores como asesora de tránsito.

una actitud positiva, pero al mismo tiempo firme para que nuestras instrucciones se acaten al pie de la letra.

- Me dijiste que te encanta tu trabajo... ¿por qué te gusta tanto?

-Transitar el Canal de Panamá en un yate es una experiencia maravillosa; cientos de familias ahorran por meses y/o años para poder realizar esta hermosa travesía en sus hogares (viven en los yates); personas de diferentes culturas, nacionalidades y creencias se unen para hacer este tránsito y cumplir su sueño, por eso para mí es un orgullo ayudarlas a cumplir su meta; adoro mi trabajo, me siento como pez en el

agua, pues me encanta mostrar y educar al mundo que se impacta día a día con esta impresionante obra de ingeniería que ahora es nuestra. Disfruto mucho cuando respondo sus preguntas y hago mi trabajo siempre con una sonrisa, porque nosotros somos el reflejo, no solo del Canal, sino de un país entero.

Me siento inmensamente feliz con lo que hago en el Canal. Aquí hay muchas tareas que, pareciera, solo son para hombres, pero eso, afortunadamente, está cambiando, porque las mujeres estamos demostrando que somos capaces de enfrentar cualquier reto que se nos presente...y lo hacemos bien!

Asesor de tránsito

A las pequeñas embarcaciones y yates (de menos de 20 metros) que transitan por el Canal de Panamá se les asigna un asesor de tránsito en lugar de un práctico. En algunos casos, sin embargo, es a la inversa.

Es importante aclarar que existen diferencias entre un práctico del Canal y un asesor de tránsito: un práctico tiene el control total de la navegación del buque asignado y asume la responsabilidad de este. El capitán de la embarcación le cede el control de la embarcación al práctico para el tránsito; en tanto, un asesor de tránsito no toma el control total de la navegación del buque asignado y su tarea es, como su nombre lo indica, ofrecer asesoramiento durante la travesía.

El capitán de un buque con un asesor de tránsito asignado mantiene la responsabilidad de su buque en el recorrido. Sin embargo, el capitán debe cumplir con las instrucciones que da el asesor de tránsito, con el fin de tener una travesía segura y eficiente. No seguir las instrucciones de un asesor de tránsito puede resultar en un accidente o en la no realización del tránsito, que a su vez puede significar altos costos para el buque.

Un asesor de tránsito es un empleado de la Autoridad del Canal de Panamá que ha sido entrenado de manera satisfactoria para prestar el servicio de guía a la nave, para que tenga una circulación exitosa por el Canal. Actúa como asesor del capitán del buque en tránsito.

ACP ANUNCIA CONGRESO DE MANTENIMIENTO



La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) realizará el Segundo Congreso Internacional de Mantenimiento en el que participarán expertos de Estados Unidos, América Latina y Europa, y que se llevará a cabo los días 27, 28 y 29 de agosto, en el marco del Centenario de la vía interoceánica.

El congreso que en esta versión se desarrolla bajo el lema “La Inversión en Mantenimiento: Clave para la Competitividad y la Sostenibilidad”, contará con la participación de expertos en mantenimiento e ingeniería, quienes expondrán sus conocimientos y experiencias en la formación de una cultura de la previsión.

Las exposiciones tratarán tres ejes temáticos: confiabilidad y control de la condición de activos, mantenimiento de infraestructuras civiles y gerencia de mantenimiento.

“El congreso a celebrarse este año, en el marco de nuestro centenario, adquiere una relevancia muy especial, razón por la cual hemos redoblado esfuerzos para traer a los más importantes expositores internacionales conocedores del tema”, dijo el administrador Jorge Luis Quijano. Agregó que el programa incluye un eje dedicado al mantenimiento de infraestructuras civiles, algo novedoso en este tipo de congresos, los cuales generalmente se enfocan en mantenimiento de equipos.

II CONGRESO INTERNACIONAL DE
MANTENIMIENTO
CANAL DE PANAMÁ 2014

El encuentro contará con la participación de 24 renombrados profesionales internacionales que expondrán temas en diversos campos del mantenimiento y la ingeniería, cuyas tendencias profundizarán sobre aspectos novedosos en la formación de una cultura del mantenimiento en Panamá y el mundo. Este año se recibirá a expositores que expondrán casos de estudio, basados en experiencias profesionales. También habrá demostración de tecnologías y productos en el área de exhibición comercial donde durante los tres días permanecerán unos 40 pabellones.

El congreso contará, además, con una gira técnica durante la cual los participantes podrán ver un overhaul en las esclusas de Miraflores, y apreciar los trabajos de mantenimiento de cámara seca y alcantarillas.

El Canal de Panamá decidió organizar este segundo congreso como una forma de aportar su experiencia en los temas de mantenimiento, los cuales contribuyen a mejorar la confiabilidad, productividad y rentabilidad de las empresas, siendo la vía interoceánica un vivo ejemplo de ello, pues luego de 100 años continúa dando sus frutos tal y como el primer día, puntualizó el administrador Quijano.

El Edificio de la Administración está en obras de mantenimiento, próximo a su centenario el 15 de julio.

EXPOSITORES				
Congreso Internacional de Mantenimiento 2014				
#	EXPOSITOR	PAIS DE PROCEDENCIA	# PAIS	# REGIÓN
1	Raúl Baidés	Argentina	1	10
2	Lourival Tavares	Brasil	1	
3	David Velandia	Colombia	3	
4	Julio César Wagner			
5	Pedro Cruz			
6	Gloria Valdivia	Perú	3	
7	Víctor Ortíz			
8	Jaime Collantes			
9	Carlos Parra	Venezuela	2	
10	José Bernardo Durán	Venezuela		
11	Ralph Krug	USA	2	4
12	Robert Patev	USA		
13	Gerardo Trujillo	México	1	
14	Eduardo González	Canadá	1	
15	Robert De Roos	Holanda	1	5
16	Santiago García	España	1	
17	Fernando García	España	1	
18	Laudelino Alperi	España	1	
19	Stefan Saúl	Alemania	1	
20	Abdiel Pérez	Panamá	1	4
21	Marco Chen	Panamá	1	
22	Enrique Gualde	Panamá	1	
23	Jorge Quijano	Panamá	1	



AMPLIACIÓN, UNA OPORTUNIDAD DE NEGOCIO PARA EL MERCADO DE PORTAVEHÍCULOS



El buque M/V Glovis Spirit es el primer buque portavehículo postpanamax del mundo, con una eslora (longitud) de 200 metros y una manga (ancho) de 35.4 metros. Se entregó en septiembre de 2013. Tiene una capacidad para transportar 6 mil 700 vehículos. Esta nave podrá transitar por el Canal ampliado.

Por Vianey Milagros Castrellón

En el año 2006, cuando se llevó a cabo el referendo que aprobó el tercer juego de esclusas, el segmento de portavehículos se había convertido en la tercera fuente de ingresos. En 2009, debido a la dinámica del mercado, fue desplazado a la cuarta posición, la misma que ocupó al cierre del año fiscal 2013. Sus ingresos por peajes alcanzaron 179.4 millones de dólares, lo que representó el 9.7% del total facturado en el Canal, superado por los buques portacontenedores, los graneles secos y los graneles líquidos.

Con la ampliación, el Canal busca aumentar la competitividad de la ruta para una industria que está sufriendo cambios en sus patrones de comercio. Según explica Félix G. Ayarza, líder del segmento de Servicios Especializados del Canal, México está ganando protagonismo en la industria automotriz.

En el primer trimestre de este año, el país latinoamericano desplazó a Japón como el segundo exportador hacia Estados Unidos (EU) —el primero es Canadá. Según cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, entre enero y marzo de 2014 se alcanzó una producción récord de 774 mil 731 vehículos, un 6.5% más que en el mismo período del año anterior. “Para el año 2015, todo parece indicar que México ocupará el primer lugar en exportaciones”, pronostica Ayarza. Para el Canal, esta tendencia toma especial relevancia ya que EU es su principal mercado y representa el 50% del segmento de portavehículos.

El fenómeno se explica en la estrategia de los fabricantes japoneses de trasladar sus plantas de producción a un lugar más cercano al mercado final de consumo. En noviembre de 2013, por ejemplo, Nissan, el sexto fabricante mundial de automóviles y el segundo japonés, inauguró su tercera planta en México con capacidad para producir 175 mil vehículos anualmente.



Félix Ayarza, líder del segmento de Servicios Especializados del Canal.

Otro factor que podría impulsar el segmento sería la creación de una terminal de RORO, un proyecto que actualmente se encuentra bajo estudio por el Canal de Panamá. El especialista Félix G. Ayarza explica que la terminal pudiese convertir al país en un punto de distribución para la región de vehículos ligeros y equipo pesado, tal como se da con éxito en los puertos de Bremerhaven, en Alemania; de Barcelona, en España; y de Singapur.

Para este año se pronostica que las ventas de automóviles en EU, el principal cliente del segmento de portavehículos del Canal, alcance las 16.1 millones de unidades, lo que representa un crecimiento moderado de 3.2%. Por otro lado, también está el escenario de que México se consolide como fabricante de vehículos, lo que significaría un aumento en sus exportaciones hacia América Latina. “Si eso ocurre, entonces el crecimiento del segmento va a ser fuerte”, dice Ayarza. El Canal de Panamá, con su ampliación, se prepara para capturar este mercado y consolidar el valor de la ruta para sus clientes.

“Hace unos dos años estamos viendo la disminución de las exportaciones de Japón, pero es compensado parcialmente por el tráfico de México”, explica Ayarza.

En el año fiscal 2013, las exportaciones desde Japón hacia la costa este de EU que transitaron por el Canal disminuyeron 11.3% o 116 mil 700 toneladas largas (equivalentes a 66 mil vehículos ligeros), mientras que las exportaciones desde la costa oeste de México hacia la costa este de EU aumentaron 73.8% u 85 mil 600 toneladas largas.

Otra tendencia es el cambio de la flota de portavehículos. El año pasado se entregaron las tres primeras naves con dimensiones postpanamax que podrán transitar por el tercer juego de esclusas y actualmente hay órdenes para fabricar otras 40 más, de las cuales siete están programadas para entrega este año. Los nuevos diseños no implicarán un aumento en el volumen a transportar, pero sí una reducción del 6% en el consumo de combustible. “Con la ampliación le estamos dando una oportunidad a los navieros de disminuir sus costos y ellos la han aprovechado”, explica Ayarza.

Los ejecutivos del Canal se han reunido con los representantes de la industria de portavehículos y RORO, agrupados en el denominado Pure Car Carrier Ad Hoc Group, para discutir la estructura de peajes que se implementará con el Canal ampliado. Esta nueva estructura considera los efectos que la estrategia de producción local para consumo interno tendrá en los navieros y, en especial, la necesidad en rutas emergentes de transportar mercadería en volúmenes inferiores a los estándares de mercado.



Actualmente, solo los buques portavehículos con dimensiones panamax pueden navegar por el Canal panameño.

UNA MIRADA AL PASADO DEL CANAL

Tras seis años de ejecución, el programa de ampliación sigue siendo fuente de hallazgos arqueológicos. El último de ellos fue en la cuarta fase de excavación seca del cauce que unirá el tercer juego de esclusas del Pacífico con el corte Culebra. Es un repaso a la época en que el Ejército estadounidense estuvo acantonado en la Zona del Canal.

Por Vianey Milagros Castellón

Escondido entre la vegetación, un grupo de trabajadores descubre lo que parece ser un búnker como los utilizados para la protección contra bombardeos. El hallazgo no es insólito dada su ubicación, en el cerro conocido como Miraflores 2, al sur de las esclusas de Pedro Miguel y al oeste de las de Miraflores. Según registros históricos, en esta zona se desplegaron defensas anti-aéreas de la Zona del Canal y luego, presumiblemente en la década de 1970, fue utilizada para prácticas de tiro.

Este pasado militar restringía su acceso debido a la alta contaminación con municiones y explosivos; sin embargo, el enfoque cambió cuando se identificó al cerro como fuente potencial de la arcilla necesaria para el núcleo de una de las presas que se construye en el lado Pacífico.





El equipo lleva a cabo un reconocimiento en el área del búnker recién descubierto.

Entra en escena la empresa subcontratista Isthmian Explosive Disposal (IED), la misma que ha saneado más de 500 hectáreas de polígonos de tiro en la ampliación desde el año 2007. Por los dos meses que sus trabajadores estuvieron asignados a la limpieza del cerro Miraflores 2, cumplieron con el protocolo de reportar cualquier hallazgo arqueológico para su evaluación. Muchos de ellos, antiguos miembros de los estamentos militares panameños, conocen la zona porque es la misma en la que, décadas atrás, realizaron ejercicios en conjunto con Estados Unidos.

“Te estoy hablando de antes del (año) 90 que hacíamos operativos. Aquí hicimos una operación con la silueta”, recuerda José Flores, oficial de seguridad de IED. En el área se recuperaron tres de estos blancos para tiro.

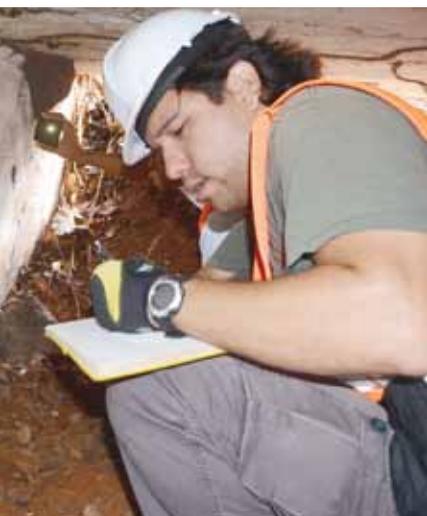
Entre los “tesoros” encontrados está el citado búnker de concreto armado que permitía una visión estratégica del lado oeste del cerro. Durante la inspección de la estructura, los arqueólogos se aventuraron en su interior de apenas 95 cm de altura y adentro, escrito en la piedra, descubrieron la siguiente leyenda: “Russell Hesse... Ton 1942. Ann Arbor. R.F.D. 11 2-Mich”.

El arqueólogo Tomás Mendizábal, contratado por la ACP para hacer las prospecciones arqueológicas en la ampliación, propone una respuesta a este jeroglífico. Según sus investigaciones, el autor sería el soldado estadounidense Russell Hesselton, de la ciudad de Ann Arbor, en el estado de Michigan, “quien seguramente estuvo asignado a esta posición de tiro” en el año 1942. Para la sigla R.F.D., el especialista sugiere dos opciones: Ready for Deployment (listo para el despliegue militar) o Relieved from Duty (relevado de funciones), y los números corresponderían a la fecha del 2 de noviembre.





Además de este inmueble, durante la limpieza del cerro se encontraron artefactos que hablan de la vida social de la época, como fragmentos de porcelana con otra inscripción indescifrable en su fondo: "U.S.Q.M.C... W 431 QM-CCC-... March 31, 1936". El arqueólogo explica que las piezas son parte de una vajilla del United States Quartermaster Corps, entidad encargada de distribuir al ejército los suministros no militares. "Es de notar que estas salseras seguramente eran para el uso y beneficio de la oficialidad militar que visitaba o permanecía en el cerro, y no para los soldados regulares que ocupaban las posiciones de defensa", concluye. También se hallaron los remanentes de un automóvil Chevrolet Chevelle, fabricado entre los años 1964 y 1977, y el cual se piensa fue abandonado por civiles estadounidenses, tal como está documentado en casos previos.



El arqueólogo Mendizábal en el interior del búnker.

Dentro de esta colección de artefactos propios de las décadas de 1940 y 1950, hubo una sorpresa: una bala de cañón perteneciente al período colonial. ¿Cómo llegó esta munición que dejó de usarse en el siglo XIX a un área militar del siglo XX? Cerca se encuentra el antiguo camino que conectaba a Miraflores con Arraiján y, posiblemente, en el cerro se ubicó un puesto de vigilancia donde se habría utilizado la bala de hierro fundido.

Son estructuras y artefactos que por décadas permanecieron ocultos, incapaces de contar su historia, y que ahora, con la ampliación, han reaparecido para darnos un vistazo de la época canalera de hace 70 años.



Historia y tradición: trabajo en equipo

Una vez más, las esclusas del Canal se vistieron de gala para presentar a sus mejores equipos para el evento más esperado del año, la competencia de tiro de línea. Este año el evento celebró el centenario del Canal. La competencia incluyó tiro de línea, carrera de botes y competencia de halar soga. Todas con el ánimo de unir al equipo de trabajo que mueve las esclusas del Canal de Panamá.

Los ganadores del primer lugar de cada competencia fueron: en la de halar soga, Mantenimiento de Instalaciones y Obras Civiles; en la competencia de botes de remos, Raúl Kelly y Omar Breary, de la esclusa de Gatún; y en la de tiro de línea, Luis Salazar, de la esclusa de Gatún. Esta fue la quincuagésimo novena competencia de tiro de línea. Otros de los participantes que resultaron premiados fueron Abdiel Jiménez y Rolando Bernal, y Alberto Cabeza y Manuel Vergara, segundo y tercer lugar de la competencia de botes de remos; y Javier Flores y Julio Hassan, segundo y tercer lugar de tiro de línea.



Foro sobre América Latina

Más de 600 líderes de gobierno, la industria, la sociedad civil y el mundo académico de 50 países se reunieron en Panamá la primera semana de abril, en el Foro Económico Mundial sobre América Latina 2014 (World Economic Forum) del cual la Autoridad del Canal de Panamá fue co-director. El foro fue convocado bajo el tema “Abriendo caminos para el progreso compartido”, para discutir los retos y oportunidades que enfrenta la región. “Este foro fue una oportunidad ideal para que los líderes mundiales se reunieran y discutieran las posibilidades de negocio excepcionales de crecimiento y desarrollo sostenible que se ofrecen dentro de la región” manifestó el administrador Quijano.

El Foro incluyó sesiones para abordar la necesidad de diversificar las economías de la región, la modernización de su infraestructura, aumentar la productividad y la innovación, la inversión en capital humano, modernizar la infraestructura y mejorar la calidad de la educación y las habilidades para el desarrollo a largo plazo de la región, así como la necesidad de responder a las demandas de su creciente clase media, como por ejemplo los servicios públicos de mayor eficiencia y más empleos de calidad.



TU CANAL CONTIGO

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 las novedades rumbo a su Centenario.
¡Descárgala ya!

Disponible en:





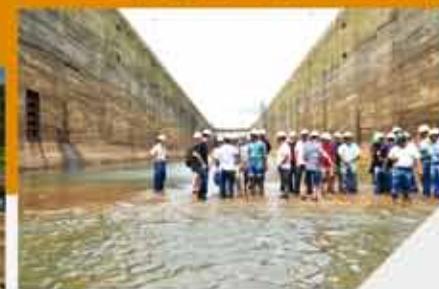
II CONGRESO INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO CANAL DE PANAMÁ 2014

27 al 29 de agosto de 2014

“La Inversión en Mantenimiento: Clave para la Competitividad y la Sostenibilidad”

Actividades:

- Conferencias con expositores internacionales (EU, UE, LATAM).
- Panel de discusión del tema: “El efecto de la gestión del mantenimiento en la sostenibilidad”.
- Un área de exhibición comercial con 40 stands, donde se realizará una demostración de nuevas tecnologías y productos.
- Gira técnica a las Esclusas de Miraflores donde podrán apreciar los trabajos de mantenimiento de cámara seca y alcantarilla.



INSCRÍBETE YA!

Ciudad de Panamá, Panamá

Información general:

(507) 272-1414 / 272-8686

congresodemantenimiento@pancanal.com

micanaldepanama.com/congreso



CANAL DE PANAMÁ



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com