

Revista informativa de
Autoridad del Canal
de Panamá ACP



REGRESA LA EMOCIÓN

El Verano Cultural ACP 2010



VERANO CULTURAL ACP

Martes 23 y jueves 25 de febrero

7:00 p.m.

Rabanes, Omar Alfanno, Alejandro Lagrotta, Iván Barrios, Gaitanes, Margarita Henríquez, Erika Ender

Miércoles 24 y viernes 26 de febrero

7:00 p.m.

Oswaldo Ayala y sus invitados (Emilio Regueira, Paulette, Gaitanes, Omar Alfanno, Cutito Larrinaga, David Choy)

Escalinatas del Edificio de Administración



**Espéralo del
4 al 13 de marzo
en el interior del país**

ACP
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA



10 AÑOS



trayectoria



ampliación



puente



abordaje

EL FARO

Febreo 2010-No.23

JUNTA DIRECTIVA:

Rómulo Roux (Presidente)
 Adolfo Ahumada C.
 Rafael E. Bárcenas P.
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Ricardo De La Espriella T.
 Norberto R. Delgado D.
 Antonio Domínguez A.
 Mario J. Galindo H.
 Guillermo E. Quijano, Jr.
 Eduardo A. Quirós B.
 Alfredo Ramírez, Jr.

Alberto Alemán Zubieta
 Administrador

José Barrios Ng
 Subadministrador

travesía pág.5-6

Seguridad al máximo.

abordaje pág.17-18-19

El maestro Changmarín.

ampliación pág.7-8

Capacitación para un nuevo reto.

puente pág.20-21

La emoción del verano.

historia pág.9-10-11

Una ballena en el Canal.

compás pág.22-23

Índice de integridad.

brújula pág.12

El éxito de los panameños.

trayectoria pág.26

Avanza la ampliación.



Fernán Molinos D.
 Vicepresidente de Comunicación
 Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
 Jefe de Redacción

Fotógrafos
 Armando De Gracia
 Nicolás Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio

Diseño y diagramación
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

CULTURA DE INTEGRIDAD

A los resultados positivos de estos diez años de administración de la vía interoceánica, la ACP suma el reconocimiento a su integridad, transparencia y buenas prácticas administrativas, como lo validan prestigiosos organismos que dan seguimiento al desempeño de las entidades públicas y privadas, y confirman encuestas de opinión pública que periódicamente se hacen a nivel nacional.

Este aspecto es particularmente importante para la ACP ya que no sólo se trata de responder a las expectativas de los panameños -en cuanto a que el Canal genere constantes y crecientes beneficios para el país- sino que la institución se caracterice por lo que verdaderamente es una cultura definida por los principios y valores que practican todos y cada uno de sus colaboradores.

En la ACP pensamos que una manera significativa de servir al país es la de garantizar que quienes tienen que ver con la gestión administrativa y operativa del Canal en sus múltiples aspectos, tanto local como internacionalmente, tengan la certeza de que tratan con una empresa que representa lo mejor de nuestro país. Y en esto no hay envanecimiento alguno. Lejos de ello, nos sabemos apenas un instrumento para que Panamá potencie lo mejor de su capacidad, y agradecemos este privilegio cada vez que en el exterior se reconoce y aplaude la transparencia de nuestros procedimientos.

Por supuesto, nos satisface sanamente imaginar que nuestras buenas prácticas pueden ser referentes para que el país multiplique esta cultura de transparencia. Cultura llamada a fortalecer nuestra institucionalidad democrática y a generar cada vez más confianza y optimismo entre los panameños acerca de nuestro futuro. No nos merecemos menos.



Misión: máxima seguridad

Por Vicente Barletta

La seguridad es una religión en el Canal de Panamá y no admite libertad de culto. Algunos miden el éxito de la administración panameña de la vía interoceánica por su impacto económico en el país, pero los índices de seguridad registrados durante la última década son más valiosos que el dinero.

Un equipo de inspectores de seguridad llega a la comunidad de Mendoza, en el distrito de La Chorrera. En el terreno hay camiones, excavadoras, equipo pesado y más de 270 obreros. Una mirada rápida haría pensar que nada tiene que ver con el Canal de Panamá, pero Allan Palma, Eduardo Vargas y Carlos Sánchez llegaron allí para predicar la religión canalera: la seguridad.

Ellos pertenecen a la Unidad de Seguridad e Higiene Industrial de la ACP que hoy cumple con la inspección periódica de uno de los contratos de construcción bajo su supervisión. En esta oportunidad se trata de la nueva planta potabilizadora de Mendoza que suplirá 40 millones de galones diarios de agua a La Chorrera. Aquí se encuentran con Josefina Larreategui, de la Sección de Administración de Contratos de Construcción, para observar que el contratista cumpla con las normas de seguridad exigidas por la ACP.



Las exigencias de seguridad de la ACP a sus contratistas incluyen hasta controles para evitar enfermedades como el dengue.

En su esfuerzo por propagar la religión de la seguridad, el Canal ha puesto a disposición del público más de 80 manuales de seguridad que pueden ser consultados en la página de Internet de la ACP www.pancanal.com como un aporte.



Josefina Larreategui, Carlos Miranda, Allan Palma, Eduardo Vargas y Carlos Sánchez coordinan la seguridad entre la ACP y la empresa contratista.

“La idea es que todos trabajemos coordinadamente en procurar el bienestar de la gente”, apuntó Sánchez mientras destacaba la mínima incidencia de accidentes bajo la administración panameña del Canal. Otro indicador que demuestra el éxito del país a partir de la transferencia de la vía el 31 de diciembre de 1999.

Son pequeños detalles como verificar los paneles eléctricos, la existencia y correcta operación de los extintores los que pueden hacer la diferencia entre la vida y la muerte. Por eso forman parte de las inspecciones que la ACP hace y coordina con los inspectores de seguridad que cada contratista debe asignar.

En Mendoza el movimiento es intenso. Hay varios frentes de trabajo y el equipo de la ACP se reúne con Carlos Miranda, inspector de seguridad por parte del contratista. Entre las novedades de la jornada destacan las medidas adoptadas para evitar la aparición de criaderos del mosquito aedes aegyti en los predios de la construcción. Decisiones pequeñas que tienen un gran impacto en la integridad de los trabajadores.

Sánchez, una voz experimentada por sus más de 20 años de carrera en el Canal, explicó que la ACP exige a sus contratistas los mismos estándares de seguridad que predica dentro de la vía interoceánica. Por eso antes de iniciar cada proyecto deben presentar un plan de seguridad que incluye medidas como controles de polvo, planes de demolición, así como la inspección de los equipos que vayan a utilizar en la obra y la idoneidad de los operadores.

La ACP también ofrece a sus contratistas cursos de seguridad sobre manejo de materiales peligrosos, espacios confinados y otros aspectos según se requiera en cada proyecto.

“Hemos logrado ajustarnos a las normas que tiene la ACP y hasta ahora no ha habido percances graves. Estamos todos los días en el campo para que los trabajadores sepan que lo hacemos para velar por su integridad”, manifestó Carlos Miranda, inspector de seguridad del contratista en el proyecto de Mendoza.

Allan Palma, uno de los oficiales de seguridad de la ACP asignado a este contrato detalló que otros aspectos verificados diariamente son las señalizaciones y mallas para prevenir caídas, en especial en proyectos como la potabilizadora a fin de hacer visibles hoyos o excavaciones propias de la construcción.

Los trabajos en la nueva planta están próximos a terminar, pero las inspecciones del equipo de la ACP son tan meticulosas como el primer día. Hoy hicieron algunas recomendaciones menores sobre la existencia de cables eléctricos. Pequeños ajustes que no pasarán desapercibidos. Mañana lo volverán a hacer. Es un trabajo diario; como las oraciones que decimos todos los días al despertarnos.



Miguel Soto (izq.), operador de equipo pesado, escucha las instrucciones del instructor Johnny González.

Capacitación para un nuevo reto

Era temprano en la mañana y, a pesar de estar en pleno apogeo de la temporada lluviosa, el calor que irradiaba el sol era fustigante. A esto se sumaba el calor de los motores de los gigantes camiones Caterpillar 777 y la pala Terex RH-120, equipos muy útiles para la ampliación del Canal.

Por Yira Flores

Los enormes camiones volquete y las palas utilizados en los diferentes contratos de excavación seca de la ampliación del Canal se convertían en esta ocasión en la herramienta básica de entrenamiento para un grupo de colaboradores de la empresa Constructora Urbana, S.A. (CUSA), miembro del consorcio encargado de diseñar y construir el tercer juego de esclusas.

Luego de unos minutos en el área de entrenamiento – Cerro Paraíso – era evidente que el sudor de los trabajadores esa mañana no era el resultado del nerviosismo, sino del temple que demostraba este grupo al poner en práctica sus nuevos conocimientos y la experiencia que a la mayoría de ellos le ha brindado trabajar previamente en grandes proyectos

de movimiento de tierra en el Canal, incluido el último ensanche y enderezamiento del Corte Culebra.

La iniciativa del entrenamiento surgió luego que la empresa se ganó el contrato para la primera de cuatro fases de excavación del Cauce de Acceso del Pacífico, un tramo de 6.1 kilómetros de extensión que unirá las nuevas esclusas con el Corte Culebra. Para capacitar a los operadores en el manejo de los Caterpillar 777 y la RH-120, se contactó a Cardoze & Lindo, S.A., representante de estos equipos en Panamá, para brindar la capacitación y las respectivas licencias a los operadores. Sin embargo, para los entrenadores la preparación para este enorme proyecto inició mucho antes.



El instructor Agustín Rabat (derecha) explica la dinámica de las pruebas de campo a los futuros operadores de equipo pesado.

Sebby Serracín, un joven instructor panameño que labora con esa compañía, explica que desde el 2007, una vez pasado el referendo que aprobó la ampliación, comenzaron a capacitarse como entrenadores de estos equipos. “Era evidente que se necesitaría equipo pesado para esos trabajos y decidimos comenzar a prepararnos con tiempo”.

Un total de 48 operadores – 32 de ellos para los CAT-777 y los restantes 16 para la Terex RH-120 – recibió el entrenamiento. Se dividieron en cinco grupos. Cada uno asistió durante una semana al entrenamiento que involucró dos días de clases teóricas y cuatro de práctica en el campo operando los equipos. Los colaboradores seleccionados ya tenían los conocimientos y las licencias requeridos para operar equipo pesado de dimensiones ligeramente menores, y sin duda resultaba muy conveniente recibir el entrenamiento de parte de quienes ensamblan y operan los equipos.

Las clases teóricas incluyeron temas de seguridad, operación y mantenimiento de los equipos. “Al trabajar con equipos tan grandes, es imperativo saber cómo desenvolverse en el área de trabajo y hacer las revisiones necesarias antes de iniciar cada jornada”, explica Agustín



Sebby Serracín imparte una de las clases teóricas en el centro de adiestramiento de Cardoze & Lindo.

Rabat, uno de los instructores. La revisión del equipo incluye la inspección de los frenos, los niveles de aceite, asegurarse de que las escaleras y pasamanos estén libres de grasa y obstáculos, y de que estén firmes para que al subir o bajar no ocurra un accidente.

En el entrenamiento con los CAT-777 “el principal objetivo es lograr que los operadores comprendan y se acostumbren a las dimensiones de los camiones y a estar pendientes a lo que ocurre a su alrededor, especialmente del lado derecho, que tiene un enorme punto ciego”, explica Rabat. Añade que aunque esa limitación del campo de visión se compensa en parte con el sistema de espejos retrovisores con que cuenta el equipo, el conocimiento y la pericia son irremplazables. Y es

que tener llantas de nueve pies de altura podría dar la idea de que se puede aplastar cualquier piedra en el camino, pero a un costo de \$25,000 cada una, es mejor ser precavido en el terreno. Otra gran ventaja que tiene el operador de estos gigantes es un juego de controles increíblemente amigable, y un excelente sistema triple de frenos.

Los operadores de la Terex RH-120 debían tener conocimientos de operación de retroexcavadoras porque los movimientos son similares, aunque a la inversa. Según el instructor colombiano Álvaro Solano, uno de los módulos más críticos del adiestramiento en el campo es el que requiere cargar el camión con material utilizando la excavadora. “Es imperativo que la carga colocada en el camión esté balanceada para evitar accidentes”, explica. “El operador de la excavadora y el del camión trabajan en equipo para lograr ese balance”, añade el instructor Johnny González, anotando que esto depende en gran medida del ángulo de colocación del camión, pero también de la pericia del operador de la excavadora.

Al final del curso cada grupo realizó una prueba final escrita y luego una en el campo con los equipos para obtener la licencia local de operador. Cada paquete incluía un período de monitoreo en el que los instructores visitaron los proyectos y supervisaron el desempeño de los operadores.

Todos los involucrados coincidieron en que lo más importante es la seguridad que sólo se logra a través del conocimiento. “Esos son los elementos más valiosos que aportamos, orgullosamente, a la Ampliación”, subraya Rabat.

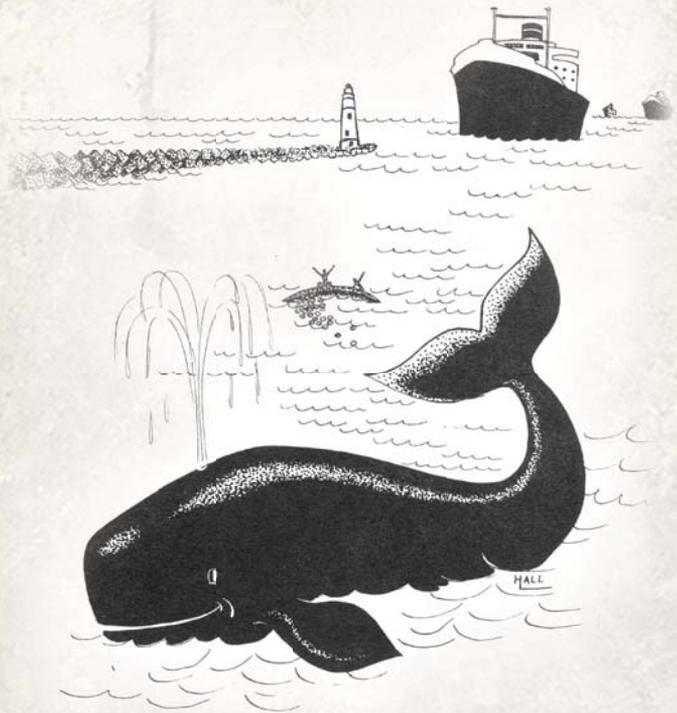
LA BALLENA QUE QUISO CRUZAR EL CANAL

El Canal de Panamá es un mundo de historias. Antes de su apertura, durante su construcción y después. Algunas de ellas literalmente increíbles. A continuación publicamos íntegramente un ejemplo tomado de la edición de agosto de 1962 del “Panama Canal Review”, una especie de antecesora de El Faro. Estimado lector: en estas páginas conocerá “la increíble historia de la ballena que obstaculizó el tránsito por el Canal; aterrorizó a los nativos; encalló en un banco; fue ametrallada; fue bombardeada y reapareció en Nombre de Dios, de donde tuvo que ser removida con máscaras contra los gases”.

Los miembros de la pasada generación istmeña tuvieron una oportunidad rarísima que no se ha presentado nunca más en cuarenta años: la de presenciar la llegada de una gigantesca ballena a las aguas del Istmo. El suceso fue espectacular y mantuvo a la población de las dos ciudades terminales del Canal, hablando de ello durante mucho tiempo.

Y no era para menos. Nunca antes, en la historia del Canal, ni después de ocurrido el suceso, se había sabido de un mamífero tan monumental, obstruyendo la entrada de la vía interoceánica, pasando el rompeolas y tratando de utilizar las cálidas aguas de Cristóbal para su retozo durante varios días.

Marinos, pescadores y aborígenes sanblasinos, tuvieron la insólita experiencia de tropezar con esta parienta cercana de Moby Dick, por varios días y en algunas ocasiones no solamente obstruyó la vía interoceánica, sino que volteó canoas llenas de cocos, frente a Colón. Esta es la historia de la ballena que quiso cruzar el Canal.



Alarma

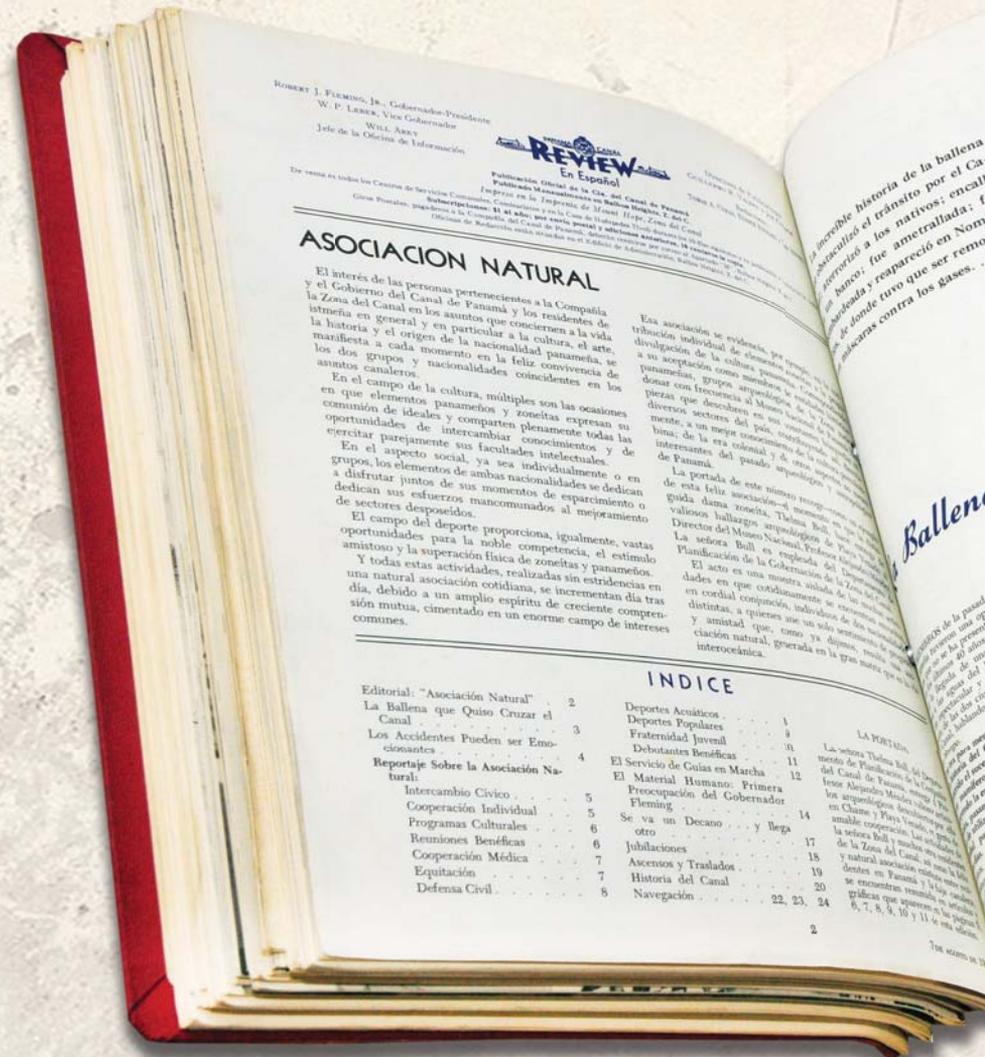
Una fría mañana del mes de noviembre del año 1921, el capitán del barco "Cedar Branch" envió un radiograma a las autoridades del Canal de Panamá, informándoles que su barco había encontrado una obstrucción en la boca del Canal a 28 millas al norte el rompeolas de Cristóbal. Según el capitán del barco, la obstrucción tenía 120 pies sobre el agua. Como no había suficiente luz, el capitán del barco pensó que se trataba de los restos de algún naufragio, con la popa saliendo del mar. La información fue suministrada por el Gobernador Jay J. Morrow como advertencia a los marinos.

Varias horas después del primer informe recibido, dos sencillos indios de San Blas que viajaban en un cayuco lleno de cocos hasta la borda, saltaron aterrados al agua, para nadar y salvar sus vidas, después de que su bote fue lanzado por los aires, regando de cocos el agua, cuando lo que parecía ser la enorme cola de una inmensa ballena los golpeó con una fuerza incontrolable.

Los indios nadaron hasta el rompeolas y se subieron a él, pero cada vez que intentaban rescatar el cayuco, la ballena se acercaba amenazadora. Amedrentados, permanecieron en el rompeolas, hasta que el animal se alejó - hacia adentro, en dirección a la costa, pasando el rompeolas.

¡Ballena!

La juguetona ballena se convirtió entonces en un obstáculo no ya en el mar abierto, sino dentro del mismo Puerto de Cristóbal. Pero quizás la persona más sorprendida de todas las que avistaron la ballena, fue el capitán del "Eastern Prince", quien divisó el gran mamífero desde el puente de mando de su barco, en la tarde del 17 de noviembre de 1921.



Ejemplar del Panama Canal Review donde fue publicada la historia original en 1962.

El "Eastern Prince", acababa de salir de la boca del Canal hacia el Puerto de Cristóbal, cuando la ballena fue avistada. Barco y animal se encontraron justamente en la estrecha y profunda entrada. Solo la suerte podría decidir cuál de los dos encallaría en los bancos de la orillas. Pero de pronto, el animal dio un súbito viraje, cediendo el paso a la nave y metiéndose en las aguas poco profundas.

La noticia de que una ballena se encontraba atascada en una de las orillas del Canal, se propagó como pólvora encendida tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Centenares de personas, utilizando cuanto vehículo tuvieran a mano, comenzaron a llegar al sitio, movilizándose especialmente en cuanto bote, lancha o barco pudieron emplear para ver la gran ballena.



... que quiso Cruzar el Canal ...

... y en algunas ocasiones no solamente observó la vía interoceánica sino que volvióse canoa llena de cocos, frente a Colón. Esta es la historia de la ballena que quiso cruzar el Canal ...

Alarma
Una fría mañana del mes de noviembre del año de 1921, el capitán del barco "Cedar Branch" envió un radiograma a las autoridades del Canal de Panamá, informándole que su barco había encontrado una obstrucción en la boca del Canal a 28 millas al norte del rompeolas de Cristóbal. Según el capitán del barco, la obstrucción tenía 130 pies de largo y 3 pies sobre el agua. Como no había suficiente luz, el capitán pensó que se trataba de los restos de algún naufragio, con la popa saliendo del mar. La información fue suministrada

por el Gobernador Jay J. Morrow como advertencia a los marinos.

Espanto

Varias horas después del primer informe recibido, dos sencillos indios de San Blas, que viajaban en un cayuco lleno de cocos hasta la borda, saltaron aterrados al agua, después de coces sus vidas, cuando lo que parecía ser la enorme cola de una inmensa ballena golpeó con una fuerza incontrolable. Los indios nadaron hasta el rompeolas y se subieron a él, pero cada vez que intentaban rescatar a la ballena se acercaba amenazadora. Amedrentados, permanecieron en el rompeolas, hasta que el animal se alejó—hacia adentro, en dirección a la costa, pasando el rompeolas.

Stirling Miller y John Weishofer, prácticos del Canal de Panamá, se ofrecieron voluntariamente para realizar las operaciones encaminadas a trasladar la ballena hasta el Abbatoir de Mount Hope, con el fin de sacar de ella el mejor provecho

El Capitán del Puerto F. V. McNair, aprobó la idea y dio permiso para que se intentara izar la ballena en un muelle, por medio de una grúa de 75 toneladas y dos locomotoras. El capitán McNair aclaró, sin embargo, que si la ballena no estaba en los cuartos fríos en la tarde del 20 de noviembre, "el Capitán del Puerto remolcaría la ballena hasta el mar, con el entendimiento de que el costo de ese trabajo sería pagado por los capitanes Weishofer y Miller.

La ballena fue matada con fuego de ametalladora y remolcada al Muelle 6 en Cristóbal en donde tres carros del Ferrocarril esperaban para llevarla a Mount Hope. Centenares de personas de todo el Istmo abarrotaban el Muelle 6 para ver las operaciones. Y en un momento la expectación fue tan grande, que una dama muy emperifollada y

ensombrerada se vino abajo con sombrero y todo, cayendo al agua, en medio de la excitación general.

Debidamente empapada, fue rescatada de las aguas por dos miembros del ejército estacionados en Fuerte De Lesseps y llevada a tierra en una lancha tripulada por el propio capitán del Puerto, señor McNair.

Fracaso

Los intentos de sacar la ballena del agua se mantuvieron durante todo el día y finalmente fueron abandonados poco después de

vencido el término dado por el capitán del Puerto. Y con el fracaso de las operaciones, se hundieron también las esperanzas de los prácticos Miller y Weishofer de sacar ganancias con el aceite y otros subproductos del cuerpo de la ballena.

La sacada de la ballena del puerto de Cristóbal fue relativamente fácil, comparada con las operaciones que habían sido realizadas anteriormente tratando de sacar beneficio de su cuerpo. El remolcador "Portobelo," del Canal de Panamá la sacó por la cola, rumbo hacia el mar, cruzando el rompeolas. Y así abandonó las aguas canaleras la inquieta ballena que había hecho historia tratando de cruzar el Canal.

El cuerpo del animal muerto fue abandonado a 12 millas del rompeolas y dos aviones de Coco Solo recibieron la misión de bombardear y hundir restos. Pero aquello de deshacerse de una ballena resultó tarea más difícil de lo que las autoridades canaleras se imaginaban. Diez días más tarde el cuerpo de la misma apareció en María Chiquita y hubo que mandar al remolcador "Portobelo" a que volviera a trasladarlo mar afuera. Esto fue hecho bajo la vigilancia del Dr. Jesse Byrd, Director de Salubridad del Canal, quien tuvo que suministrar máscaras antigases a la tripulación, para la labor.

La operación para liquidar la ballena costó en total \$ 1,000, que en aquella época era una suma realmente alta. Las autoridades expresaron sus esperanzas en el sentido de que, a pesar de que ello constituiría un gran activo turístico, nunca más aparecería por la boca del Canal otra inquieta ballena, con ganas de cruzarlo. Y si aparece, descuide, la sensación que ello cause volverá a levantar a la presente generación con igual curiosidad que la generación del 21.

F.E. Williams, quien estaba encargado de manera oficial de las medidas, fue comisionado para establecer las de la ballena. El resultado: 104.97 pies por 15.63 por 8.67, con un peso bruto de 87.66 toneladas.

Rescate

La primera idea que cruzó por la mente de las autoridades zoneistas fue la de mudar la ballena de ese sitio, en donde amenazaba el tránsito regular del Canal. Los capitanes



Por I. Roberto Eisenmann, Jr.

Tomado de La Prensa

Hace unos días conversaba con un respetado intelectual internacional quien tiene la particularidad poco común (en intelectuales) de además de ser lo que los gringos llaman un "doer" (un hombre que por organización y pasión logra cosas que parecen imposibles).

En la conversación salió como por combustión espontánea la pregunta: ¿cuál será el mayor éxito universal de los panameños? Examinamos, iniciando con aquellos momentos históricos cuando todos los panameños se sintieron uno; momentos en los que existió una sola voluntad nacional.

La independencia de Colombia, el 3 de noviembre de 1903 fue sin duda la primera. El 9 de enero de 1964 fue otra. En esa fecha la juventud interpretó la voluntad nacional, se sacrificó, un presidente elevó la dignidad de la Nación, rompió con el poder mundial y cambió la Historia. El 31 de diciembre de 1999 - fecha en que con total ausencia de militares extranjeros (o nacionales) el Canal de Panamá pasó a manos panameñas. En todas estas fechas la voluntad nacional fue una y fuimos los panameños subiendo peldaño a peldaño el perfeccionamiento de nuestra soberanía plena como nación.

Recibimos el Canal del poder mundial

UN ÉXITO PANAMEÑO RECONOCIDO MUNDIALMENTE

con credibilidad internacional en cero. En el universo norte, se pensaba que un pequeño país tercermundista no tenía la menor posibilidad de manejar un activo mundial; "solo hay que ver los traumas políticos constantes de Panamá" - decían internacionalmente con un pesimismo que parecía hartamente justificado por la lógica.

Cero credibilidad es un grave problema, pero a la vez una gran oportunidad de lograr impacto positivo geométrico.

Sin mucho ruido los panameños hicimos saber a todos los grupos políticos que con nuestro Canal no se juega. Hicimos saber que la dirección tenía que estar en manos del mejor y más honesto panameño para ese puesto, y se logró el nombramiento del ingeniero Gilberto Guardia Fábrega, quien cumplió su papel histórico y además - con estrategias poco conocidas - logró que quien lo sustituyera en el cargo (el ingeniero Alberto Alemán Zubieta) trajera las mismas virtudes al cargo, con la ventaja adicional del vigor de la juventud. Además logramos consensos nacionales para las reformas constitucionales, las leyes operativas y las leyes de zonificación de la ex Zona, que blindaron al Canal de los usuales malos hábitos de corruptelas políticas.

Como consecuencia de esa voluntad nacional el Canal no solo ha sido bien manejado sino mucho mejor manejado - por nosotros los panameños - que lo que pudieron hacerlo los del poder mundial... todo esto reconocido por altísimos funcionarios norteamericanos; el mundo entero reconoce este hecho. Ahora, y además con el voto favorable

de la mayoría de los panameños, nuestro Canal está en plena construcción de una expansión y modernización sin precedentes para la cual empresas de muchos países del norte del globo participaron en licitaciones cristalinas, y entidades de la banca multinacional pública y privada se pelearon el financiamiento de una obra que a su vez ha blindado a la economía del país de la profunda crisis financiera que vive el mundo entero.

En conclusión: ha cumplido el Canal 10 años de administración panameña, impactando universalmente por su eficiencia y eficacia. Volviendo a la pregunta del inicio de este escrito. "¿cuál es el mayor éxito universal de los panameños?"... creo que no hay duda de que el manejo panameño del Canal es sin duda alguna el mayor éxito universal logrado por los panameños.

Felicito a todos los del equipo humano que trabaja en nuestro Canal. Trabajan como si cada uno llevara la tricolor ondeando sobre su cuerpo. En cada trabajo - por más insignificante que parezca - están ustedes elevando el orgullo patrio de absolutamente todos los panameños.

Ustedes constituyen el símbolo real de carne y hueso de todo lo bueno que tenemos todos los panameños.

P.D. La pregunta siguiente que tenemos que hacemos es: ¿cuándo exigiremos los panameños elevar a nuestro Estado al nivel de nuestro Canal?... ¡y que nadie dude que lo podemos lograr!

El autor es fundador del diario La Prensa.



Diez años tuyo y es el principio.

En una década de administración panameña, el Canal ha conquistado el respeto internacional como modelo de dedicación y de trabajo en equipo, al tiempo que genera beneficios constantes para el país.

Con la ampliación, tendremos más crecimiento y mayores oportunidades para todos.

¡Felicidades, Panamá!

1999 Diciembre 2009



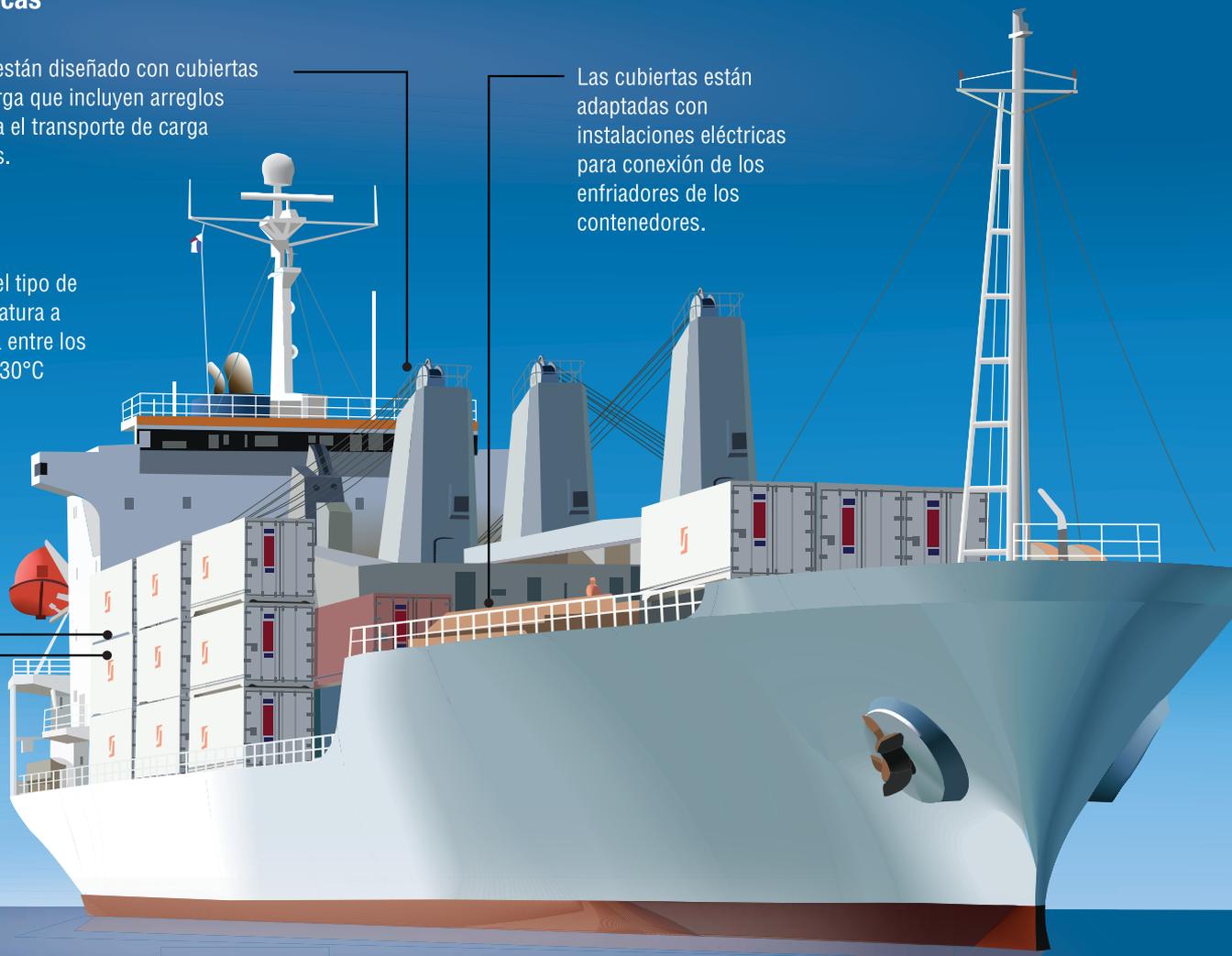
BUQUE DE CARGA REFRIGERADA

Características

Estos buques están diseñados con cubiertas y bahías de carga que incluyen arreglos especiales para el transporte de carga de perecederos.

Las cubiertas están adaptadas con instalaciones eléctricas para conexión de los enfriadores de los contenedores.

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



Contenedor refrigerado

Los contenedores refrigerados proporcionan ambientes de temperatura controlada que va de bajo cero a la temperatura ambiente. Cada contenedor se equipa con una unidad de refrigeración permanente con controles de temperatura individualizados.

Participación en el Canal



ERADA

Información General

El segmento de buques refrigerados responde a la necesidad de transportar la mayor cantidad de cargas perecederas al menor tiempo posible. La gran mayoría de estos buques se especializa en el transporte de cargas refrigeradas en el que se utiliza tecnología de control atmosférico para, por ejemplo, retardar el proceso de maduración del banano o la uva. Estos buques pueden llevar la carga tanto en bodegas como en contenedores acondicionados que pueden refrigerar, congelar o controlar la atmósfera interna dependiendo del tipo de carga perecedera transportada. La principal carga perecedera comercialmente transportada en el mundo es el banano seguido por los productos marinos y las carnes.

Los buques refrigerados registraron 1,973 tránsitos y B/.69.2 millones en peajes durante el año fiscal 2009. Las principales rutas comerciales son de la Costa Oeste de

Suramérica a Europa y de la Costa Oeste de Suramérica a la Costa Este de Estados Unidos.

Mercancía que transportan

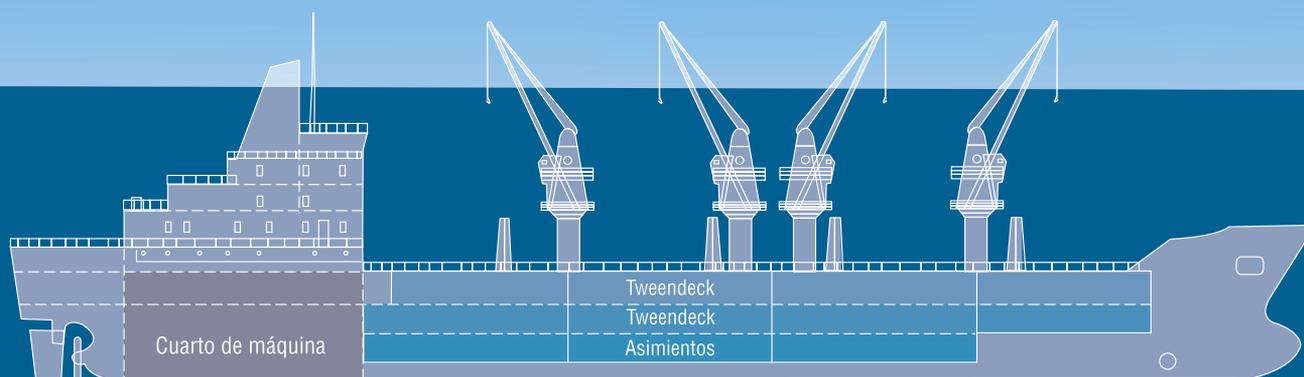
Carga refrigerada: Frutas (Banano, la más importante), productos marinos y carnes.

Dimensiones y restricciones

Los buques que se utilizan en este segmento son pequeños por lo cual no aplican restricciones de tránsito en la actualidad, ni se prevé ninguna restricción en el futuro.

Principales rutas

- Costa Oeste de Suramérica a Europa ●
- Costa Oeste de Suramérica a Costa Este de EEUU ●



Además de la carga refrigerada, estos buques tienen opción a elevadores laterales para transporte de vehículos



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



Conoce el Centro de Visitantes de Miraflores,
y disfruta en familia de sus divertidas e interesantes exhibiciones.

Horarios:

Lunes a domingo (incluyendo días feriados) Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Sala de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Restaurante de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctanos al 276-8325

Un paso atrevido, pero necesario

**“Recuerda el 9 de Enero,
patria, cuando tu bandera
violada fue por la fiera aquí,
bajo el propio alero. Ascanio,
mártir primero, sobre su tierra
natal, como flor primaveral
sajada por la tormenta, cayó
en la noche violenta...que se
vayan del Canal..”**

Por Luis E. Vásquez

Aquellos con 40 o más años de edad reconocerán esta décima interpretada por el gran folklorista, Pille Collado. Empero, pocos saben que el autor es el escritor, y periodista veraguense Carlos Francisco Chang Marín, conocido en el mundo de las artes únicamente como Changmarín, ganador del Premio Nacional de Literatura Ricardo Miró con la novela histórica “El Guerrillero Transparente”, sobre Victoriano Lorenzo; el libro de versos “Poemas Corporales” y el libro de cuentos “Faragual”.

Changmarín, junto a Joaquín Beleño, es posiblemente el hombre de letras panameño que más ha escrito sobre ese anhelo generacional, que al mediodía del 31 de diciembre de 1999 rindió sus frutos cuando Estados Unidos traspasó a Panamá la administración de la vía interoceánica.

El escritor y periodista veraguense Carlos Francisco Changmarín ha sido uno de los autores más prolíficos sobre el Canal de Panamá.



En homenaje a estos 10 años de administración panameña del Canal, El Faro fue en búsqueda del hijo de Los Leones -luego sabrán por qué-, quien nos recibió con una amplia sonrisa en su humilde, pero acogedor hogar de El Manguito, en Santiago, provincia de Veraguas.

- Maestro Changmarín, ¿qué le motivó escribir sobre el Canal y el anhelo de los panameños de asumir el control de la vía interoceánica?

-Tras la separación de Panamá de Colombia, quedamos como un protectorado de Estados Unidos, que logra un convenio que prácticamente le entregaba al país. Así, pues, era muy importante construir el Canal para el mundo, y se hizo sobre esa base. Como esta obra casi determina al Panamá de entonces, preocupaba a las fuerzas populares que ese Canal no estuviera en manos de los panameños. Para entonces había muchas dudas sobre si podíamos o no manejar el Canal con la capacidad técnica requerida. ¡No la teníamos! Pero en 1977 se firman los Tratados Torrijos-Carter, que aunque tiene algunas cosas negativas, libera a Panamá de esa condición de protectorado y al fin nos lleva a ser dueños de nuestro Canal.

Siempre escribí sobre el Canal, porque creí que era el tema indicado para las décimas, de las que tengo una cantidad industrial. También escribí poemas, incluso para niños, como el libro La Muñeca de Tusa, donde está el tamborito "Que el Canal se reparta", en el que hago mención a que sus beneficios sean para todos los panameños.

- De esa época de construcción y operación estadounidense del Canal, ¿qué es lo que más recuerda?

-Que mientras tuvimos la Zona del Canal fue un retraso para todos nosotros, respecto a todos los países de Latinoamérica. Aquí había dos banderas; y esa lucha que se realizó por



Changmarín fue condecorado en 2006 por sus composiciones sobre la lucha de los panameños por su soberanía sobre el Canal.



parte de los obreros, intelectuales y, sobre todo, del movimiento estudiantil, formó una conciencia de lo que es el panameño hoy día: celoso del Canal, que no sea para la guerra otra vez, sino al servicio del comercio

marítimo mundial y para el desarrollo del país, de toda la clase social panameña.

- El 31 de diciembre de 1999 el Canal pasó a la administración panameña. Luego, en el referéndum de octubre de 2006, los panameños aprueban la ampliación de la vía. ¿Qué opina sobre esta nueva fase?

-Es un paso verdaderamente atrevido de los panameños y de los gobernantes que propiciaron ese acuerdo nacional. Pero había que hacerlo, porque el mundo observa tal grado de desarrollo que íbamos a quedar obsoletos. Estamos de acuerdo con que el Canal tiene que estar a tono con lo que el mundo es hoy día.

En la ampliación los ingenieros, profesionales y la clase obrera juegan un papel importante; le estamos demostrando al mundo que Panamá, con su pequeñez territorial puede manejar una de las empresas técnicas más avanzadas del mundo. Debe darnos alegría manejar el Canal.

**¿Cuál fue su primera experiencia presencial en el Canal de Panamá?
¿Acaso a partir de allí nacería esa inspiración?**

- Cuando era un muchacho de escuela primaria, en un viaje a la capital, recuerda que soy campesino, de una comunicad llamada Los Leones, (por eso es el Orgullo de Los Leones - de Santiago). Una vez traíamos un cargamento de arroz en un camión. Nunca había venido a la capital, pero sí conocía del Canal. Como a eso de las seis de la tarde llegamos y debimos esperar para cruzar el ferry, porque no existía el Puente de las Américas. Quedé maravillado de ver pasar los barcos por la ruta del Canal. Luego, ya de adulto, durante la Segunda Guerra Mundial, trabajé en Albrook, como obrero en las ampliaciones que se hacían en la época. Allí también está mi sudor como joven trabajador del interior, como muchos que vinimos a trabajar en el Canal.

¿Cuál considera que ha sido el aporte de la literatura panameña a ese esfuerzo por la plena soberanía del país?

-Los poetas de la generación anterior tenían como temor de escribir y hablar sobre el Canal. No fue sino hasta que la Universidad de Panamá se funda, en 1935, y la consecuente llegada de las teorías del socialismo, el comunismo y todas estas tendencias revolucionarias, cuando todos comienzan a escribir en relación al fenómeno. Me parece que Joaquín Beleño es uno de los principales en su novelística. (Ricardo) Miró no escribió sobre el Canal, y no lo pudo hacer, porque era otro momento. En nuestra generación, los escritores fuimos entendiendo el problema y destacando la importancia de la vía, siempre que no fuera para dividir a los panameños ni establecer diferencias sociales.



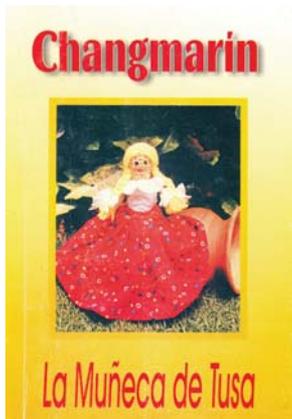
Las paredes de su residencia en el "Manguito" están llenas de cuadros, pergaminos y fotografías como testimonio de su fecunda carrera literaria.

¿Pueden esperar los panameños nuevas composiciones de Changmarín en esta nueva etapa del Canal de Panamá; la ampliación?

- ¡Por supuesto! Recuerdo un encuentro de escritores en México, donde estuvo lo más granado de la letra hispanoamericana, de allí emergió la consigna: ¡Un Canal para la paz, no para la guerra! Esa consigna siempre la utilizo en mis composiciones. Me gustaría que en alguna parte del Canal apareciera

escrita, con la firma de esos grandes escritores, entre ellos Rogelio Sinán.

Al término de la entrevista, que concluyó en un ameno coloquio, un hombre que respira y transpira teatro -, Changmarín se levantó de su taburete visiblemente emocionado, y fue a buscar algo, para como nos dijo, cerrar con broche de oro ese encuentro. Traía en la mano el citado libro de cuentos La Muñeca de Tusa. Así, a manera de despedida, nos recita fragmentos del Tambor Final:



**¡Repiquen los tambores!...que el Canal se reparta,
La sonrisa y la vida...que el Canal se reparta,
El bien y la belleza...que el Canal se reparta,
La tierra y la riqueza...que el Canal se reparta,
La justicia y el aire...que el Canal se reparta,
La igualdad y la luna... que el Canal se reparta,
La paz y no la guerra...que el Canal se reparta.**

Fragmento del Tambor Final de la obra La Muñeca de Tusa.

Colaboró en la entrevista Ricardo Dormoi.



Otro verano emocionante

Los panameños celebramos una década de administrar con éxito el Canal y una de las constantes durante estos diez años ha sido la temporada de verano que hoy forma parte del calendario cultural del país. Esta vez la emoción inicia en las Escalinatas del Edificio de Administración y recorrerá Chiriquí, Veraguas, Azuero y Coclé.

Desde su primera versión en el 2003, cuando la ACP estrenó las temporadas de verano en ocasión del Centenario de la República, miles de panameños han disfrutado, bailado, cantado y reído con los espectáculos musicales y teatrales que se han organizado en distintos puntos del país.

Muchos de los mejores y más populares artistas panameños han formado parte de los veranos culturales del Canal con presentaciones de todos los géneros musicales, incluso algunas innovaciones como ocurrió el año pasado con el encuentro del jazz y la música folclórica entre el pianista Danilo Pérez y los hermanos Samy y Sandra Sandoval: una fusión de la que todavía se habla.

Este año el Verano Cultural ACP celebra los 10 años de administración panameña del Canal. Una década de éxitos no sólo en el manejo de la vía interoceánica, sino en otros campos como en el deporte y la cultura. Varios campeones mundiales, una larga lista de premios internacionales y otros logros demuestran la capacidad y el talento de los más de tres millones de habitantes de este istmo.



La temporada musical arranca este año en la capital en el lugar de siempre: las Escalinatas del Edificio de Administración. Serán dos espectáculos en cuatro noches.

El martes 23 y el jueves 25 de febrero el Verano Cultural ACP reunirá en un solo escenario a varios de los responsables de los principales éxitos musicales de la última década. Entre ellos Rabanes, Omar Alfanno, Alejandro Lagrotta, Iván Barrios, Gaitanes, Margarita Henríquez y Erika Ender. Ellos interpretarán los temas que arrasaron las sintonías en estos diez años a la par que se muestran varios de los hits deportivos y artísticos más sobresalientes desde el 2000, justo cuando los panameños asumimos el reto de administrar el Canal.

Las noches del miércoles 24 y el viernes 25 le tocará el turno al "Escorpión de Paritilla" Osvaldo Ayala, quien para celebrar esta década de éxitos sorprenderá al público y a sus seguidores con modernas versiones de sus más populares y conocidas melodías. Para esto recibirá la ayuda de algunos invitados especiales como Emilio Regueira de Rabanes, los

hermanos Gaitán, Paulette Thomas, Cutito Larrinaga, Omar Alfanno y David Choy.

Celebración nacional

Así como el año pasado el interior del país disfrutó el inédito encuentro de Danilo Pérez y los hermanos Sandoval, esta vez el festejo musical volverá a extenderse a las provincias con presentaciones los días 4, 6 11 y 13 de marzo. Los conciertos serán en el Parque Unión de Chitré, Parque Cervantes de David, la Placita de Santiago y el Parque de las Madres en Penonomé. Todos a partir de las 7:00 p.m.

El Verano Cultural ACP en el interior reunirá a Osvaldo Ayala con los hermanos Ricardo y Alberto Gaitán, además de un invitado especial sorpresa en cada ciudad. Sólo hay que repasar los éxitos de estos artistas para anticipar las veladas que se podrán disfrutar en las noches de verano de nuestras provincias. Como siempre todos los conciertos son gratis.

Por segundo año consecutivo

ACP encabeza Índice de Integridad

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) encabeza el Índice de Integridad de las instituciones públicas de 2009, elaborado por la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana, capítulo panameño de Transparencia Internacional, con el auspicio del Fondo de las Naciones Unidas para la democracia (UNDEF). El segundo y tercer lugar lo ocupan el Ministerio Público y la Universidad Tecnológica de Panamá, de manera respectiva, mientras que en la cuarta posición se ubica la Contraloría General de la República.

En la encuesta, organizada por segundo año, fueron evaluadas 31 instituciones públicas, entre septiembre y enero pasado, mediante la aplicación de un cuestionario de autoevaluación que involucra a las instituciones.

El Índice es una herramienta de medición de la gestión de las organizaciones que permite identificar las fortalezas y áreas vulnerables a los riesgos de corrupción en las organizaciones, y se basa en un sistema de indicadores que expresan las normas y leyes de transparencia y anticorrupción vigentes en Panamá, así como las buenas prácticas de las

Ubicación de las Instituciones Públicas en el Índice de Integridad

Institución	Puntos obtenidos	Puntaje máximo*	Rango	Nivel de Ubicación dentro del Rango
Autoridad del Canal de Panamá	266	281	Muy Alto	Nivel superior
Ministerio Público	251	278	Muy Alto	Nivel inferior
Universidad Tecnológica de Panamá	243	281	Muy Alto	Nivel inferior
Contraloría General de la República	239	276	Muy Alto	Nivel inferior
Ministerio de Comercio e Industria	243	284	Alto	Nivel superior
Órgano Judicial	241	284	Alto	Nivel superior
Ministerio de Economía y Finanzas	239	284	Alto	Nivel superior
Tribunal Electoral	233	281	Alto	Nivel superior
Ministerio de Desarrollo Social	223	284	Alto	Nivel inferior
Autoridad Nacional del Ambiente	219	284	Alto	Nivel inferior
Defensoría del Pueblo	219	281	Alto	Nivel inferior
Universidad de Panamá	212	284	Alto	Nivel inferior
Autoridad de Turismo de Panamá	209	284	Alto	Nivel inferior
Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales	208	284	Alto	Nivel inferior
Caja de Seguro Social	205	284	Alto	Nivel inferior
Ministerio de Relaciones Exteriores	202	284	Medio	Nivel superior
Asamblea Nacional	201	281	Medio	Nivel superior
Ministerio de la Presidencia	196	284	Medio	Nivel superior
Autoridad Marítima de Panamá	192	284	Medio	Nivel superior
Ministerio de Vivienda	187	284	Medio	Nivel superior
Autoridad de Aeronáutica Civil	186	281	Medio	Nivel superior
Ministerio de Obras Públicas	186	284	Medio	Nivel superior
Instituto para la Formación y el Aprovechamiento de Recursos Humanos	180	284	Medio	Nivel inferior
Registro Público	175	284	Medio	Nivel inferior
Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral	174	284	Medio	Nivel inferior
Lotería Nacional de Beneficiencia	174	284	Medio	Nivel inferior
Ministerio de Desarrollo Agropecuario	172	284	Medio	Nivel inferior
Ministerio de Salud	172	281	Medio	Nivel inferior
Ministerio de Educación	166	284	Medio	Nivel inferior
Ministerio de Gobierno y Justicia	150	281	Bajo	Nivel superior
Municipio de Panamá	144	284	Bajo	Nivel superior

Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana

entidades nacionales.

“Es una herramienta novedosa y creativa que permite identificar los riesgos de que se presenten prácticas corruptas en las entidades,

al no poseer las mismas sistemas formales, que estos no cumplan con parámetros de calidad o se infrinjan”, señala la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana.

Consolidado de las instituciones según su posición en el índice y las variables

Institución	Posición en el Índice	Transparencia	Institucionalidad	Participación Ciudadana
Autoridad del Canal de Panamá	Muy alto	Muy alto	Muy Alto	Muy alto
Ministerio Público	Muy alto	Alto	Muy Alto	Alto
Universidad Tecnológica de Panamá	Muy alto	Alto	Muy Alto	Muy alto
Contraloría General de la República	Muy alto	Muy alto	Muy Alto	Medio
Ministerio de Comercio e Industria	Alto	Muy alto	Alto	Muy alto
Órgano Judicial	Alto	Muy alto	Alto	Alto
Ministerio de Economía y Finanzas	Alto	Muy alto	Alto	Alto
Tribunal Electoral	Alto	Alto	Alto	Alto
Ministerio de Desarrollo Social	Alto	Alto	Alto	Alto
Autoridad Nacional del Ambiente	Alto	Alto	Medio	Muy alto
Defensoría del Pueblo	Alto	Alto	Alto	Alto
Universidad de Panamá	Alto	Medio	Alto	Medio
Autoridad de Turismo de Panamá	Alto	Alto	Medio	Alto
Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales	Alto	Medio	Alto	Alto
Caja de Seguro Social	Alto	Bajo	Alto	Medio
Ministerio de Relaciones Exteriores	Medio	Medio	Alto	Bajo
Asamblea Nacional	Medio	Alto	Medio	Muy alto
Ministerio de la Presidencia	Medio	Medio	Medio	Medio
Autoridad Marítima de Panamá	Medio	Medio	Medio	Bajo
Ministerio de Vivienda	Medio	Medio	Medio	Muy alto
Autoridad de Aeronáutica Civil	Medio	Bajo	Medio	Medio
Ministerio de Obras Públicas	Medio	Medio	Medio	Medio
Instituto para la Formación y el Aprovechamiento de RH	Medio	Medio	Medio	Bajo
Registro Público	Medio	Bajo	Medio	Alto
Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral	Medio	Medio	Medio	Medio
Lotería Nacional de Beneficiencia	Medio	Bajo	Medio	Medio
Ministerio de Desarrollo Agropecuario	Medio	Medio	Medio	Medio
Ministerio de Salud	Medio	Bajo	Medio	Medio
Ministerio de Educación	Medio	Medio	Bajo	Bajo
Ministerio de Gobierno y Justicia	Bajo	Medio	Bajo	Bajo
Municipio de Panamá	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo

Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana

La ACP fue una de las 31 empresas del Estado que participó en esta iniciativa, lo cual requirió completar un cuestionario de 88 preguntas para los factores de institucionalidad, transparencia y participación ciudadana.

Para el factor “transparencia” se evaluó el acceso a la información de carácter público disponible en la página WEB y en la institución; puntos de información de carácter público y demás facilidades; promoción y respeto al ejercicio del derecho al acceso a la información de carácter público; publicidad de trámites, tiempo de respuesta y controles y advertencia; y rendición de cuentas.

En el renglón de “participación ciudadana” se midió la apertura de espacios de participación ciudadana; planificación y promoción de la participación ciudadana; respeto y control del ejercicio del derecho de petición, consultas, denuncias y quejas; y la toma de decisiones vinculadas a la participación ciudadana.

Para el tema de “institucionalidad” se analizaron las reglas y controles en la organización administrativa; gestión por procesos y resultados, racionalización y simplificación de trámites; reglas para la administración de la página WEB y el control de la participación ciudadana; procedimiento de ingreso a la función pública, controles e incentivos; reglas y controles en materia de contratación pública; controles de la discrecionalidad y arbitrariedad administrativa; procedimientos de auditoría y control interno.

Cada respuesta fue respaldada por evidencia documentada y estuvo sujeta a una validación por parte del equipo de evaluadores de la Fundación para la Libertad Ciudadana, así como a encuestas a trabajadores de la ACP sobre sus conocimientos acerca de la institución.

De igual manera, la Fundación para la Libertad Ciudadana presentó un informe sobre “Mejores Prácticas Institucionales”, el cual destaca aquellos programas o procedimientos de la gestión de las instituciones públicas. En este punto el análisis de riesgos operativos y administrativos y la programación de las medidas concretas para reducirlos; así como el Programa de Ética y Conducta de la ACP fueron reconocidos como “Mejores Prácticas Institucionales” a ser emuladas por otras instituciones del Estado.

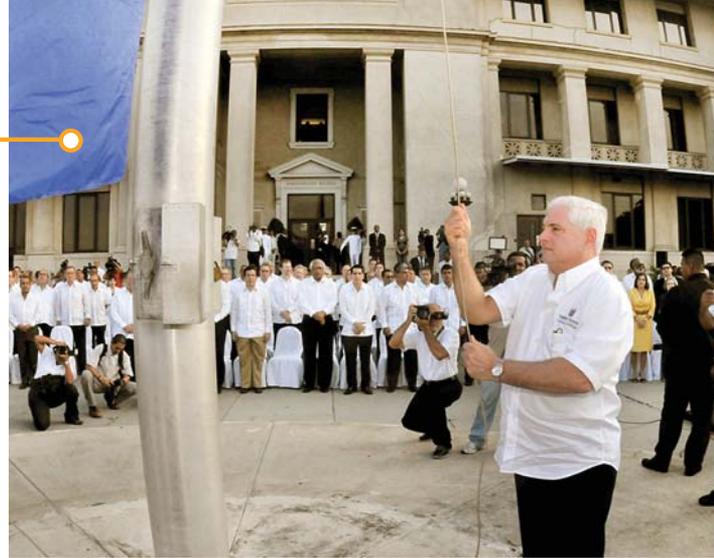
La calificación obtenida por la ACP la ubica en el nivel alto de integridad y, por ende, con poca vulnerabilidad a los riesgos de

corrupción, lo cual significa y reconoce que la empresa posee sistemas sólidos y permanentes de planificación, seguimiento y verificación de gestión en las tres áreas evaluadas.

De acuerdo con los encargados del estudio, el Índice procura mejorar la gestión de las entidades más allá de una simple calificación evaluativa, con parámetros de exigencia de calidad y mejoras de los procesos de una manera permanente y actualizada, “por lo que se espera que las instituciones la utilicen para autoevaluarse anualmente.”

Diez años de éxitos

Panamá celebró 10 años de administración del Canal con la izada de la bandera nacional, por parte del presidente de la República, Ricardo Martinelli, en el mismo sitio donde el país asumió el histórico reto hace una década. El mandatario izó el pabellón colocado en el Edificio de Administración del Canal, donde hace 10 años tuvieron lugar los actos de transferencia de la vía interoceánica. "Hemos cumplido. Hoy el Canal se maneja de manera eficiente, rentable y es motivo de orgullo no solo para los panameños, sino para la comunidad internacional", expresó Martinelli. Al acto asistieron representantes de los órganos Ejecutivo, Legislativo, Judicial, la Junta Directiva y la Administración de la ACP, entidad autónoma del Estado que maneja la vía interoceánica desde su transferencia en 1999.



Dos años de cultura y educación

Por segundo año consecutivo, la ACP fue sede del VII Festival de Jazz de Panamá (FJP), como una forma de contribuir a la formación de nuevos talentos.

Decenas de jóvenes abarrotaron el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena de la ACP para participar en las clínicas, talleres, audiciones y conciertos del FJP organizado por la Fundación Danilo Pérez.

"Como panameño me siento inspirado por el Canal. Si hay algo que la globalización ha hecho bien es el Canal y el jazz", indicó Danilo en referencia a la colaboración entre el FJP y la ACP. Los salones del Ascanio Arosemena fueron durante cinco días albergue de reconocidos músicos y profesores de varios países. Además el auditorio de la ACP acogió variados conciertos.

Avanza Programa de Ampliación con nuevo contrato

La ACP dio otro paso importante en el Programa de Ampliación al adjudicar y emitir la orden de proceder al consorcio FCC-ICA-MECO para la ejecución del cuarto y último contrato de excavación seca del Cauce de Acceso del Pacífico.

Este contrato es el segundo más importante de la ampliación del Canal y completa la construcción del Cauce de Acceso del Pacífico de 6.1 kilómetros de extensión que unirá al tercer juego de esclusas en el Pacífico con el Corte Culebra.

FCC-ICA-MECO presentó un precio de \$267.7 millones, el más bajo en la licitación pública del pasado 22 de diciembre y cumplió con los requisitos exigidos por la ACP en el pliego de cargos.

El proyecto, localizado en la ribera oeste del Canal, entre las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores, contempla la excavación, remoción y disposición de aproximadamente 26 millones de metros cúbicos de material sin clasificar.



Dimensionan impacto del Canal en la economía

La Contraloría General de la República, la Autoridad Marítima de Panamá, el Ministerio de Economía y Finanzas y la ACP desarrollan un programa de cooperación técnica financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, con el fin de analizar y medir el impacto del Canal sobre la economía del país.

El programa se enmarca en un convenio interinstitucional firmado por estas cuatro agencias gubernamentales. Lo lidera la ACP, en calidad de ente ejecutor. Después de la culminación de un proceso de licitación pública, la firma consultora Nathan Associates Inc. fue seleccionada para la ejecución de esta cooperación. Un equipo técnico diseñará en los próximos meses una metodología para medir y estimar el impacto del Canal en la economía panameña.



Indicadores operativos

Una disminución del tiempo en aguas del Canal, un aumento de los tránsitos y del tonelaje CP/SUAB destacan entre los resultados operativos de la ACP durante el primer trimestre del Año Fiscal 2010. Las cifras abarcan el período del 1 de octubre al 31 de diciembre de 2009, comparadas con las del mismo periodo del año anterior. El año fiscal de la ACP transcurre del 1 de octubre al 30 de septiembre. El tiempo en aguas del Canal, tiempo promedio que le toma a un buque transitar la vía –incluyendo el período de espera-, disminuyó 27.5% de 27.97 a 20.29 horas. Los buques con reservaciones también registraron una reducción en este aspecto de 20.7% al pasar de 16.94 a 13.43 horas. El total de tránsitos del Canal aumentó dos por ciento de 3,520 a 3,590.

Comisión de Asuntos del Canal

Miembros de la Comisión de Asuntos del Canal de la Asamblea Nacional de Diputados observaron los avances del Programa de Ampliación durante un recorrido por las áreas de construcción de las nuevas esclusas.

La delegación legislativa recibió informes detallados de las obras por parte del administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, el vicepresidente Ejecutivo de Ingeniería y Administración de Programas de la ACP, Jorge Luis Quijano.

El recorrido forma parte de la supervisión periódica que hace esta comisión, integrada por siete diputados, de los temas del Canal. Tal como lo establece la Ley 28 de 2006, la ACP rinde informes periódicos de los avances de la ampliación a varias instancias fiscalizadoras, entre ellas la Asamblea Nacional de Diputados.





A PASO FIRME

Panorámica del área de construcción de las nuevas esclusas en el Pacífico.

El Gobierno Nacional, la Junta Directiva de la ACP, los medios de comunicación, y la Sociedad Civil, reciben información constante de los avances e impactos de los trabajos.

Han transcurrido más de dos años desde aquel 3 de septiembre de 2007 cuando miles de panameños fueron testigos del inicio de la ampliación del Canal. Hoy, la obra avanza de manera dinámica y vigorosa dentro del programa y el presupuesto establecido. A la fecha se ha adjudicado la totalidad de los contratos más importantes.

En Cocolí, en el Pacífico, y en Gatún, en el Atlántico, donde se construirán las nuevas y más grandes esclusas del Canal continúan los trabajos que darán forma al componente principal de la ampliación.

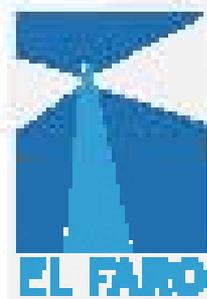
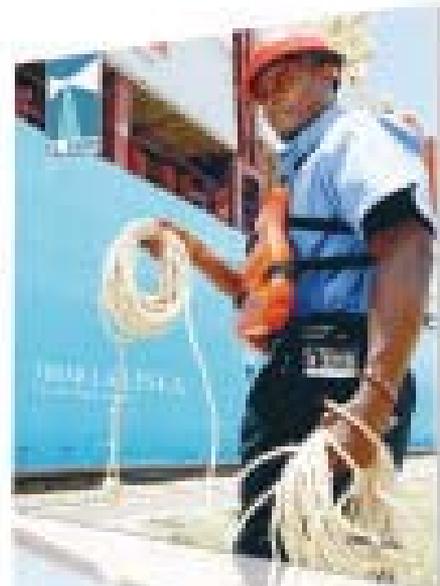
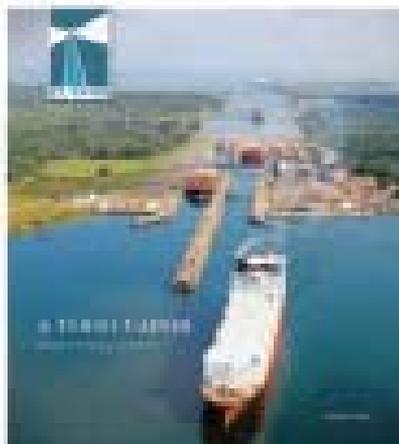
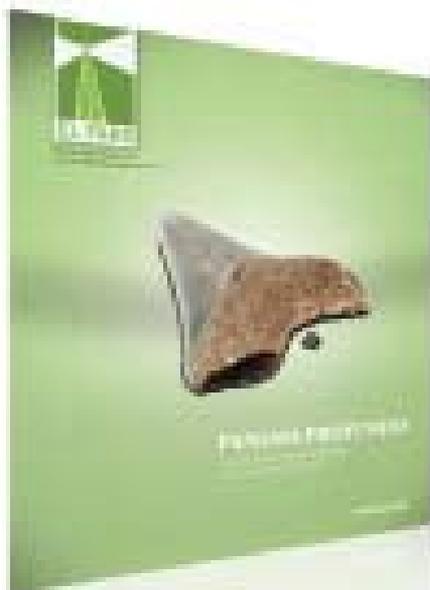
La Junta Directiva de la ACP constató recientemente el progreso de los trabajos con un recorrido por los sitios de construcción donde representantes de Grupo Unidos por el Canal – contratista del proyecto integrado por empresas de España, Italia, Bélgica, Panamá, Estados Unidos y Holanda- indicó que las obras concluirán en el 2014, según lo planificado.

Representantes de todos los medios de comunicación también visitan con frecuencia los trabajos y en las últimas semanas visitaron los sitios donde se erigirán las nuevas esclusas.

El consorcio, a través de sus contratistas cuenta ya con más de 600 trabajadores en el sector Atlántico y el Pacífico. Se estima que en el 2012 se habrá generado unos 6,000 puestos de trabajo.

Para mantener informado al país, la ACP rinde cuentas sobre los avances de la ampliación con presentaciones a diversos grupos de la sociedad civil, así como con la entrega de los informes trimestrales exigidos por la Ley 28 de 2006. En enero fue publicado el décimo tercer informe que puede ser consultado, al igual que los otros doce, en la página www.pancanal.com





**Todo lo que quieras saber sobre tu Canal está en
La revista informativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)**

**Dirección: todos los meses en La Ferra y Crítica, en los info-centros
de la ACP y en los supermercados Pag de Gallo 30 y Brisa del Sol.**

¿Quieres saber qué pasa en tu Canal?

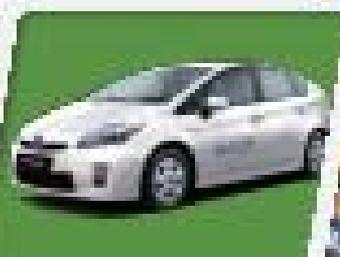
☐ **Telematión**
Canal 10 / Domingo 21 de febrero
12:00 p.m.

☐ **AMATE**
Canal 11 / Domingo 21 de febrero
8:00 p.m.

☐ **NOTICIAS**
Canal 5 / Sábado 17 de febrero
8:00 p.m.



**Avance de la construcción
en el túnel**



Coche de las autoridades



**Entrevista de las
autoridades del túnel**

TU CANAL AL DÍA

www.prensa.com