



Revista informativa de  
la Autoridad del Canal  
de Panamá ACP

ACP  | 10 AÑOS  
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ



# 10 AÑOS TUYO

Y es el principio

DICIEMBRE-ENERO 2010

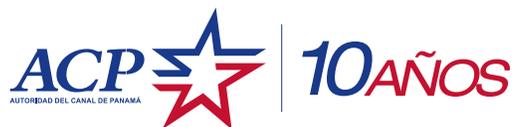


# Diez años tuyo y es el principio.

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





puente



travesía



abordaje



ampliación

# EL FARO

Diciembre-Enero 2010-No.22

## 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

## compás pág.19-20

Todo marcha según lo planificado.

## 10 años pág.5-6-7

Un plan para la prosperidad.

## puente pág.21-22

Veni, vidi, vici ...y luego al Canal.

## ampliación pág.8-9-10

Rescate en medio del lago Gatún.

## brújula pág.23

Diez años de administración.

## travesía pág.11-12

Un día en el Corte Culebra.

## reseña pág.24-25

Noticias del Canal.

## abordaje pág.17-18

Con azúcar en la salsa.

## trayectoria pág.26

Hogar del arte y la educación.



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  
 Abdíel Julio

Diseño y diagramación  
 Giancarlo Bianco  
 Antonio Salado

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

# EL DESAFÍO DE UNA DÉCADA

Se cumplen 10 años del momento histórico en que el país asumió plenamente la administración del Canal de Panamá. Lo que entonces fue un desafío, vino a ser, con el tiempo, demostración inequívoca de cuanto puede hacer una nación cuando enfrenta con determinación su destino.

Porque no sólo se trataba de asegurar la operación continua, segura y confiable de la vía- para tranquilidad de clientes y usuarios en el mundo- sino también de administrarla como el recurso más estratégico del país. Ambos objetivos vienen siendo satisfechos con éxito.

Debe señalarse que el reconocimiento internacional, y el creciente aprecio ciudadano por la gestión del Canal, tiene fundamento en el modelo de gestión decidido mediante consenso por sociedad nacional, al normar la acción presente y futura de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Ese marco, constitucional y orgánico, hace posible que la Administración, con la orientación de la Junta Directiva, el consejo y el apoyo de todos y cada uno de los colaboradores de la organización, trabajen cada día en el propósito de impulsar, de manera cada vez más vigorosa, el desarrollo de Panamá y el bienestar de todos sus hijos.

El respeto y la colaboración que los sucesivos gobiernos de la República han observado para con la ACP a lo largo de esta década, reafirman la visión de Estado que en la conciencia nacional se reconoce a los asuntos del Canal.

La contribución significativa del Canal a los diversos órdenes que hacen la calidad de vida de los panameños, de manera directa mediante sus aportes al gobierno central, y el apalancamiento de las actividades conexas a su operación, se ve ahora potenciada con la ampliación de la vía. El programa, que es seguido con acucioso interés por la industria y la comunidad internacional, concretará beneficios aún más impactantes para el país.

Quienes tenemos el privilegio de laborar en la ACP, representando a todos nuestros conciudadanos, registramos la celebración de estos primeros diez años con el firme compromiso de que en el Canal de Panamá encarnen por siempre los anhelos más sentidos de nuestro pueblo. En ello va la grandeza de nuestra nación.

El Canal de Panamá

# UN PLAN PARA LA PROSPERIDAD

Por **Iain Carson**

Extracto tomado de *The Economist*

**Hace 10 años Panamá tomó posesión del Canal que lleva su nombre. El país tiene sus esperanzas puestas en la ampliación de la vía que costará \$ 5,250 millones.**

Desde el puente, el capitán Haridas Pillay mira ansiosamente hacia abajo. Él transita su buque por aquí todos los meses, pero siempre es una maniobra tensa, cuidadosa. La M/N Perseus Leader entra lentamente, pulgada a pulgada en las esclusas de Miraflores del Canal de Panamá, en su recorrido del océano Pacífico al mar Caribe y el Atlántico, 80 kilómetros de distancia, mientras un remolcador a popa va frenando su voluminoso avance hacia dentro de la estrecha brecha. El buque es como un estacionamiento flotante de carros de varios pisos, un portavehículos de carga rodante.

Hoy este buque transporta 3,300 Subarus y Mazdas de Tokio e Hiroshima, con destino a Baltimore y Nueva York. El capitán transmite las órdenes del práctico de la ACP al timonel, a medida que el buque entra, se mueve cuidadosamente en las esclusas bajo su propia propulsión. Con escaso medio metro tanto a babor como a estribor, el buque está amarrado a cuatro “mulas”, o locomotoras eléctricas, a proa y a popa que lo ayudan a no chocarse contra los lados. “Es como dirigir una pequeña orquesta”, afirma el capitán Pillay. Las compuertas se cierran, el agua sube, las compuertas se abren; luego se cierran, arriba, se abren de nuevo. Luego de aproximadamente 30 minutos, el buque está listo para navegar hacia las aguas más extensas del Canal. El ambiente en el puente se relaja y las tazas de café aparecen.

El istmo panameño era muy alto y rocoso para que los primeros constructores



franceses y luego los estadounidenses abrieran un paso a nivel del mar como el Canal de Suez, razón por la cual los barcos tienen que ser elevados 26 metros (85 pies) del Pacífico para entrar al lago a mitad del Canal, y nuevamente bajados en el lado Atlántico. Los franceses se rindieron luego de que las enfermedades tropicales, principalmente la fiebre amarilla, acabaran con miles de trabajadores. El Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos logró controlar la propagación de la enfermedad entre los empleados contratados, de los cuales casi 20,000 provenían de Barbados; ellos construyeron un ferrocarril, importaron palas gigantes a vapor y movieron montañas para culminar una de las maravillas de ingeniería del mundo. Los

primeros barcos transitaban en 1914. Los descendientes de muchos trabajadores viven actualmente en la costa Atlántica en ciudades como Colón y aún hablan inglés.

Además de ofrecer un atajo para los buques de guerra, el Canal se convirtió en una arteria vital para el comercio mundial. Sin embargo, desde la década de 1970, los buques mercantes han crecido demasiado como para transitar por él. Los buques portacontenedores más grandes de hoy pueden transportar más de 12,000 contenedores, mientras que los más grandes que caben en el Canal solamente cargan 4,500. Desde mediados de 1990, se hizo evidente que era necesario abrir el cuello de botellas, o el Canal se quedaría rezagado.

En agosto del 2007, a pesar de que la economía mundial estaba en recesión y el comercio mundial cayó por primera vez en un cuarto de siglo, la ACP comenzó a excavar. El trabajo consiste principalmente en el dragado del Canal existente y dinamitar un cauce de acceso hacia un nuevo conjunto de esclusas

más grandes. El cauce será paralelo al lago de Miraflores existente, pero nueve metros más alto. Se usará el basalto de la excavación para hacer concreto para construir las esclusas. La construcción de éstas, en lo que actualmente es una laguna pantanosa en el sector Pacífico, deberá comenzar en los próximos meses.

El pasado mes de julio, la ACP otorgó el contrato para la construcción de las esclusas: 60% más anchas y 40% más largas. Las mismas podrán manejar todos menos ocho de los buques portacontenedores del mundo, junto con los súper buques cisterna y buques de carga a granel que transportan minerales y granos.

Un consorcio internacional dirigido por Sacyr Vallehermoso de España se ganó el contrato, gracias en parte a sus innovadoras compuertas rodantes que se deslizan hacia una cámara lateral, lo cual permite que el mantenimiento de los componentes más delicados de las esclusas sea más fácil.

Todo el proyecto deberá estar terminado para el 2014 a un costo de \$ 5,250 millones. De este monto, \$3 mil millones provendrán de utilidades retenidas, el resto vendrá de agencias bilaterales y multilaterales de crédito. De acuerdo con la ACP, el proyecto avanza según lo programado y de acuerdo con lo presupuestado.

La ampliación — uno de los proyectos más grandes de transporte del mundo — fue controvertido cuando se sometió a discusión por primera vez alrededor del 2001. Algunos temían que paralizara a un pequeño país cuya deuda pública en ese entonces ascendía al 71% del PIB, y que embalses adicionales inundarían tierras rurales, desplazando a



campesinos y amenazando las fuentes de agua. Otros argumentaban a favor de un puerto gigante en el sector Pacífico con contenedores que atravesaran el istmo en ferrocarril. Sin embargo, los panameños votaron mayoritariamente a favor de la ampliación en un referéndum en el 2006, luego de concesiones para suavizar el impacto ambiental: no habrá embalses adicionales y las nuevas esclusas reciclarán más agua.

Este mes se cumplen diez años de que Panamá asumió la administración del Canal según lo dispuesto en el tratado firmado en 1977 por Jimmy Carter, quien en ese entonces era presidente de los Estados Unidos. Los estadounidenses lo administraban como una agencia federal, estableciendo peajes para cubrir los costos. El enfoque de los panameños era más comercial. La ACP, una entidad autónoma de propiedad estatal, segmentó el mercado, adaptó los peajes a las diferentes cargas y cobró más por servicios adicionales, tales como remolcadores adicionales y pasabarcos.

Los tiempos de tránsito se hicieron más cortos y más predecibles, lo cual atrajo a las líneas de buques portacontenedores.

En 1995, 200,000 contenedores pasaron por el Canal; este año el número es 4.6 millones. Según Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP, la porción del tráfico del Canal entre el este de Asia y la costa este de Estados Unidos ha aumentado de 11% a 40%.

La ACP también ha podido cobrar más. Desde 1998 el peaje promedio ha aumentado 70%. En mayo, por ejemplo, el precio por contenedor aumentó de \$63 a \$72. (Normalmente se les cobra a los buques portacontenedores por su capacidad, independientemente de la carga. Las compañías de crucero pagan \$120 por litera). El Canal genera ingresos por \$2,000 millones y costos por solamente \$600 millones. El efectivo disponible pasa al Tesoro Nacional, por medio de un ingreso por regalía y dividendos.

Una justificación para el aumento en los peajes es el servicio mejorado. Joe Reeder, el último presidente de la directiva del Canal bajo administración estadounidense, opina que los panameños han hecho un gran trabajo. “Ellos han conseguido reducir el tiempo total de tránsito a menos de 24 horas”, afirmó. “Nosotros nunca pudimos hacer un mejor tiempo que 27 ó 28 horas”. Esto se ha hecho a medida que el número de tránsitos ha aumentado de 13,000, a más de 14,000 al año. La mayoría de estos son un grupo fijo de 300 buques portacontenedores y naves especializadas como la del capitán Pillay que transitan regularmente entre la costa este de Estados Unidos y China.



# RESCATE

## EN MEDIO DEL LAGO GATÚN

La calificación de la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico del Instituto Nacional de Cultura (INAC) es contundente. En la bordada de Juan Grande (lago Gatún), un área de jurisdicción del Canal, ha sido hallada “una pieza única” hasta este momento en Panamá, erigida hace 100 años. Su historia, después de tanto tiempo, empezará a escribirse ahora.

### Por Jovanka Guardia

Según el informe arqueológico, es posible que en 1908 los norteamericanos construyeran, como una medida sanitaria, un incinerador de ladrillos y mortero de cemento. ¿Por qué? Sucede que para ese momento, una epidemia de fiebre amarilla y malaria mantenía en vilo a Panamá, principalmente a los residentes de los sitios de construcción del Canal. Después de cumplir su función de salubridad, a principios del siglo XIX, la estructura pasó al olvido y quedó refugiada en una zona de bosques tropicales hasta que, debido a los trabajos de ampliación de la vía interoceánica, se volvió a saber de ella.





## Procedimiento ineludible

Una mañana de febrero de este año, un grupo de trabajadores de la Unidad de Perforación y Voladura Terrestre de la ACP realizaba sus actividades cotidianas en la Bordada de Juan Grande, como parte del dragado en el Corte Culebra y el lago Gatún del Programa de Ampliación. Todo parecía normal hasta que uno de ellos dio la alerta. Frente a sus ojos yacía una enorme estructura de ladrillos cubierta de gran cantidad de musgo. Resultó ser la chimenea de un incinerador centenario.

No pasó mucho tiempo antes de que se cumpliera con el procedimiento de manejo de recursos culturales establecido por ACP que exige que, en casos como este, se de aviso inmediato a la Sección de Manejo y Seguimiento Ambiental (IARM) del Departamento de Ingeniería y Administración de Programa.

¿Qué se haría?, ¿cómo se haría?, ¿quiénes serían los responsables? Estas y otras interrogantes requerían pronta respuesta para evitar el deterioro de la pieza. Las decisiones se tomarían cumpliendo el compromiso de preservación histórica ratificado por la ACP en el Plan de Manejo Ambiental de la ampliación.

Es allí donde se establece la necesidad de conservar los elementos culturales hallados en los sitios asignados al proyecto de ampliación. Para ello, se firmó un contrato para la “evaluación de vestigios arqueológicos” que implica, entre otros aspectos, que un arqueólogo idóneo evalúe el hallazgo para luego presentar un informe detallado a la ACP.

Más tarde, los resultados son enviados a la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico del INAC. En este caso, la recomendación fue “un rescate parcial (parte de su chimenea) y el levantamiento arquitectónico”. Todas estas etapas se cumplieron, cuenta Zuleika Mojica, especialista en protección ambiental del Programa de Ampliación. Mojica fue parte del equipo asignado a la delicada tarea de rescate.

Vinieron entonces semanas de intensas reuniones en las que participaba también personal de Mantenimiento y de Dragado. Serían ellos los responsables de crear las condiciones para que la chimenea del incinerador se trasladara sin percances hacia un sitio seguro.

Una misión complicada y costosa, confirma Mojica. Complicada porque se presumía que aquel artefacto pesaba más de dos toneladas y costosa, porque la logística para el traslado exigía una inversión económica significativa.

## Hallazgo de incalculable valor

Tan pronto se fraguó la estrategia, no se escatimaron esfuerzos hasta cumplir con el rescate de la chimenea.

No había forma de saber el peso exacto de la pieza, por lo que se utilizaron algunas fórmulas matemáticas para calcular un aproximado. Además, era imposible asegurar que los ladrillos no cederían ante cualquier movimiento. Sin embargo, se tomaron las previsiones. Gerardo Ríos, del departamento de Obras Civiles de la División de Esclusas, lideró el equipo que construyó la estructura de acero que sostendría la chimenea. El grupo tomó como referencia las recomendaciones enumeradas en el levantamiento arquitectónico preparado para ACP.

En un área inhóspita y poco accesible, donde es difícil el transporte de equipo y materiales, cualquier actividad resulta una hazaña.



“Nos tomó cerca de tres días construir la cama de acero”, narra Ríos. Y aunque en principio se sugirió “entablillar” la chimenea, Ríos y su personal compuesto por cinco trabajadores, optaron por el acero para asegurar la pieza al momento de moverla.

La forma de llevar la estructura a tierra firme parecía estar resuelta, al menos en papel. Estaba pendiente elegir la maquinaria que soportara semejante peso. Una grúa flotante de la División de Dragado cumpliría esta fase, tal como explicó el ingeniero Larry Mirones.

Según dijo, la tarea despertó curiosidad en el personal asignado, pero lo más llamativo era el interés general por cuidar la chimenea y llevarla sana hasta su nuevo hogar. “Siempre tuvimos en mente su valor histórico”, recalca.

Afortunadamente, sostuvo Gerardo Ríos, “Dios controla todo y él nos favoreció para que no lloviera en este punto (Juan Grande) por más de tres días, a pesar de que llovió muy fuerte en áreas cercanas”. La lluvia hubiera imposibilitado el traslado.

### **Hacia un nuevo destino**

Finalmente llegó la “hora cero”, como la llamaron algunos. La chimenea del incinerador construido por los moradores del pueblo de Mamei hace 100 años, dejaría la Bordada de Juan Grande para ocupar un sitio importante en el Museo Antropológico Reina Torre de Araúz, su nuevo hogar.

El día del rescate, personal de Mantenimiento, así como especialistas ambientales y el equipo que elaboró el levantamiento arquitectónico llegaron muy temprano al área.

La chimenea, ajustada a la estructura de acero, fue montada en una pala retroexcavadora que la colocó en la orilla de la Bordada de Juan Grande. Una vez allí, la grúa acuática Goliath la llevó hacia tierra firme, en Gamboa. Suena sencillo, pero aquello fue una verdadera odisea. El terreno resbaladizo y la amenaza de un fuerte aguacero aumentaron la tensión en el lugar.

Cuando ya no había espacio para contratiempos y la pieza estaba en terreno seguro, los rostros de felicidad del equipo fueron evidentes. No obstante, la historia no había concluido. En el museo, la chimenea fue recibida por las autoridades del INAC quienes confirmaron el interés de mostrar a Panamá y al mundo un artefacto que prueba el compromiso de preservación cultural de la ACP.

Al cabo de unas semanas, la parte del incinerador rescatada está siendo limpiada. Marcelina Godoy, restauradora de bienes muebles del museo, explicó que la chimenea es limpiada con sumo cuidado y la tarea ha sido dividida en etapas para eliminar el lodo. También se le deben efectuar pruebas con reactivos.

Godoy contó lo orgullosa que se siente porque como restauradora puede tener contacto con esta pieza histórica vinculada a la ampliación del Canal.

En la ACP, el capítulo de la historia canalera en el que un incinerador centenario fue rescatado, sigue vigente. Desde su nueva sede, en el museo, esta pieza contará a las actuales y futuras generaciones que fue parte de la gran obra de ampliación del Canal de Panamá.



# Un día en el Corte Culebra

Por Vicente Barletta

La apertura del Corte Culebra fue una de las tareas más difíciles de la construcción del Canal. Parte de la tierra excavada allí se utilizó para crear la Calzada de Amador. Casi 100 años después este tramo de 13.7 kilómetros de extensión y el más angosto de la vía interoceánica, es todavía un reto por conquistar.

Solo hay que observar el Corte Culebra para dimensionar la epopeya que significó construir el Canal de Panamá. Aquí hombres y máquinas dividieron la Cordillera Continental. El esfuerzo fue tan grande que en varios libros sobre la historia del Canal se refieren al Corte Culebra como “la maravilla única”.

Es considerado así porque esta parte de la construcción del Canal requirió de la creación de nuevos equipos diseñados especialmente para trabajar en el Corte Culebra. Palas, descargadores, vagones especiales y otros equipos fueron utilizados para completar la tarea de partir del istmo y a América en dos. Como si no fuera suficiente, también hubo que luchar contra los deslizamientos de tierra que retrasaban la empresa y amenazaban la vida de los trabajadores.

Eso ocurrió a inicios del siglo pasado. Hoy una nueva generación de hombres y mujeres armada con mejor tecnología, pero con el mismo empeño, trabaja en un nuevo proyecto en el Corte Culebra. Es una mañana de diciembre que anticipa la llegada del verano. Personal de la División de Administración de Proyectos de Construcción de la ACP supervisa los avances del contrato de enderezamiento y ensanche del Corte Culebra que forma parte de la modernización del Canal de Panamá.



Rogelio Robles, Alina de Casal, Albano Aguilar y Jaime Killingbeck, forman parte de la División de Administración de Proyectos de Construcción de la ACP. Faltan en la foto Adriano Espino y Rosa Fung.

El objetivo es ampliar y profundizar un tramo de 5.5 kilómetros del Corte Culebra a fin de aumentar la capacidad del Canal de mover carga en forma segura y confiable.

Las obras son visibles desde el Puente Centenario hacia el norte de la vía interoceánica. Allí los trabajos iniciaron en noviembre de 2008 y están programados para concluir en diciembre de 2009. El contratista International Underground Corporation avanza dentro de lo estipulado en el contrato de 4.8 millones de balboas.

La empresa, con sede en Estados Unidos, ha empleado a alrededor de 60 panameños para este proyecto que consiste primordialmente de trabajos de dragado desde tierra. "Estamos muy orgullosos de ser parte de la modernización del Canal. La ACP es una empresa con gente muy competente. Además, estamos impresionados por la calidad de la mano de obra panameña", indicó Dominic Bucci, representante de la firma contratista.

### En las entrañas del Corte

Se estima que la apertura del Corte Culebra requirió la remoción de más de cien millones de yardas cúbicas de materiales. Parte de eso fue utilizado para crear un rompeolas que unió las islas de Naos, Perico, Culebra y Flamenco: lo que hoy conocemos como Calzada de Amador.

En este nuevo proyecto, uno de los tres de enderezamiento que se han hecho en el Corte desde 1914, se removerá mucho menos volumen de tierra, pero su importancia es tan relevante como lo fue hace casi un siglo.

Cada detalle de la obra es supervisado por el equipo de la División de Administración de Proyectos de Construcción de la ACP. Durante el recorrido se destaca la tecnología utilizada, la cual incluye GPS



Fueron necesarias varias voladuras para ablandar el material en el Corte Culebra. Luego la tierra era removida con grandes palas y camiones.

para facilitar la medición de los avances. Todos coinciden que estos equipos habrían facilitado la tarea de los constructores del Canal hace 100 años.

Para ablandar el material en las orillas del Corte fue necesario realizar varias voladuras. Luego, con la ayuda de cuatro enormes palas mecánicas y 11 camiones, la tierra era dragada y removida. Es la eterna lucha del hombre y la naturaleza: un paso necesario para permitir el progreso y el desarrollo.



# 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





10 AÑOS



**31 de diciembre de 1999**  
Miles de panameños se congregaron en los predios del Edificio de Administración del Canal para celebrar la transferencia de la vía interoceánica. Hoy el recuerdo sigue grabado en nuestras memorias.





# InfoCentro

Para crecer como comunidad.

## **Coclé**

Aguadulce, Ave. Rodolfo Chiari  
y Ave. Alejandro Tapia, edificio Ideal  
Administradora Denia Torres 997-0151

## **Herrera**

Chitré, Edif. Nueve Mares,  
Ave. Pérez y calle Manuel M. Correa  
Administradora Emilly Pineda 996-7634

## **Los Santos**

Las Tablas, Ave. Rogelio Gáez.  
Administradora Rita Nieto 994-0924

Guararé, Biblioteca pública, Virgilio Angulo  
Administradora Estefanía Vargas 994-5543

## **Colón**

Biblioteca Mateolturralde,  
calle 2da ciudad de Colón  
Administradora Osiris Lan 441-4373

## **Darién**

Agua Fría, Casa de la Cultura.  
Administradora Edigna de Gutiérrez  
6653-8726

## **Chiriquí**

David, Biblioteca pública, Santiago  
Anguizola, Ave. Pérez Balladares  
Administrador Jeremías Núñez  
775-4314

Concepción, Bugaba, Biblioteca Nacional  
Administradora María Lucero 770-5896

## **Coclé**

Penonomé, Biblioteca pública,  
Fernando Guardia  
Administrador David Suiira 997-1047

## **Bocas del Toro**

Changuinola, Gran terminal de  
Transporte Sincotavecop, Planta Alta,  
edificio 03, local 9 y 10. Ave. 17 de abril  
Administrador Bidonel Díaz 758-7240

## **Veraguas**

Santiago, calle 8va  
edificio Don Juan local 2 y 3.  
Administrador Milton Serrano 998-3160

## **Panamá**

Arraijan, Vista Alegre, Centro Comercial  
María Eugenia local 9  
Administrador Luís Suárez 251-9434

Centro Comercial Los Andes, local B-42  
arriba de Wendy's  
Administradora Odalis Aldeano 237-7218

24 de Diciembre, Centro Comercial  
La Doña, local G-17  
Administradora Irlanda Tuñón 295-7243

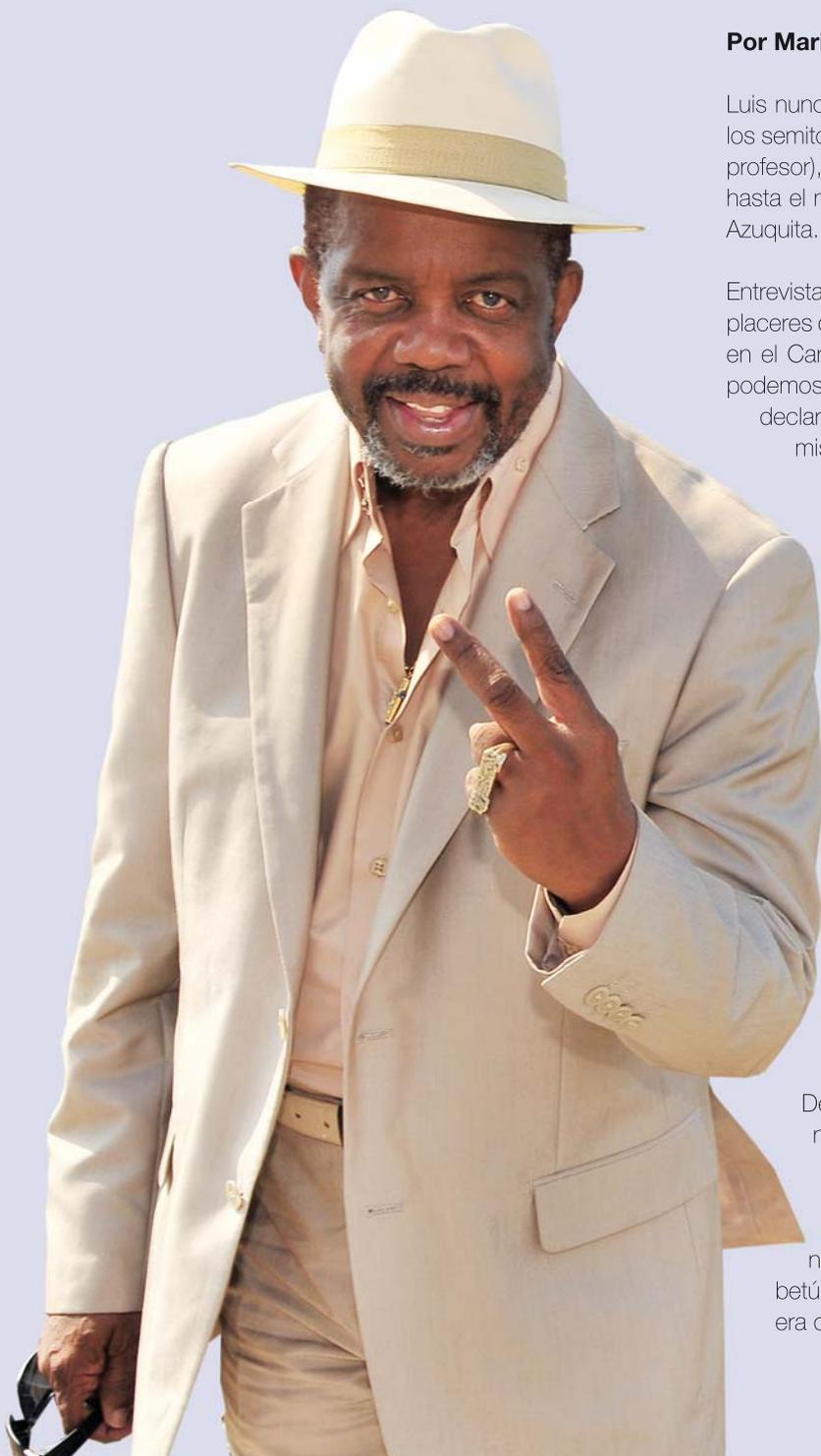
Chilibre, Frente al colegio Presidente Kennedy.  
Administrador Xavier Suiira 216-7545

La Chorrera, Biblioteca Hortensio De Icaza  
Administradores Aquiles Almanza y Ricardo  
Juárez 253-7646



Responde al país.

# Con azúcar en la salsa



**Luis Argumedes Berguido** se enfrentó muy joven a su primer profesor de canto que le hizo una prueba de solfeo y, al terminar, le aconsejó que mejor se “metiera” a mecánico. Luis estudió tipografía en el Artes y Oficios, donde se graduó en 1959; sin embargo, la música era su inspiración; su sueño, ser un gran cantante.

## Por Maricarmen Sarsanedas

Luis nunca abandonó ese sueño, solucionó su problema con los semitonos (que le había valido el comentario negativo de su profesor), fue constante y aventurero. Hoy, 50 años después, hasta el más neófito de la salsa sabe quién es el gran Camilo Azuquita.

Entrevistar a talentos como Camilo Azuquita es uno de los placeres que se nos conceden a los periodistas que laboramos en el Canal de Panamá. Fue un placer porque pocas veces podemos escuchar a un hombre de su edad (70 años declarados) con la energía y la franqueza de un niño y, al mismo tiempo, con ese entusiasmo contagioso que lo lanzó al mundo hace 50 años para seguir su sueño. Habló, contó anécdotas y a ratos nos cantó. Escuché melodías inolvidables que recuerdo haber oído cantar a mi madre, fanática declarada de Camilo Azuquita y del también grande Camilo Rodríguez, quien fuera más que padrino, un padre para Azuquita.

Camilo se define a sí mismo como un “trabajador de la música”, aunque en el mundo artístico se le conozca como “el señor de la salsa” y asegura que “seguiré en la música hasta que Dios quiera”. Canta desde que tenía 13 años; cuenta que cantaba en el baño y todos los días alguien protestaba por el tiempo que él tomaba para bañarse. Su nombre artístico lo debe, en parte, a su padrino y consejero, Camilo, y Azuquita por un locutor cubano, René Cubas, quien lo bautizó durante un concurso radial siendo aún muy joven.

De su primera época en Panamá Camilo recuerda con nostalgia su participación en los concursos radiales donde se buscaban nuevos talentos. Se ríe cuando piensa en los premios que reciben ahora los nuevos talentos de los espectáculos televisivos. “A nosotros nos regalaban un frasco de golosinas, una lata de betún, y salíamos de lo más contentos... ¡yo lo que quería era cantar!”.



Su primera experiencia fuera de Panamá la tuvo en Perú, país al que fue por solo un mes y gustó tanto que tardó casi dos años en regresar a Panamá. Luego de haber cantado con los más grandes talentos de la salsa en Puerto Rico, Los Ángeles y Nueva York, y de giras exitosas en diversos países de América Latina, Camilo llegó a París donde pensaba estar por un mes, pero se ganó el corazón de los franceses; allí surgió el primer disco de salsa en vivo grabado en París, "Salsa en vivo en el Bataclán". Durante una gira en Londres se enteró por un desconocido que había sido incluido en el libro de récord Guinness.

Camilo atribuye su larga carrera a su constancia y al haber dejado siempre "puertas abiertas". Aún hoy continúa grabando y presentándose con su orquesta Melao.

Cuando se habla del Canal de Panamá su primera relación la hace con la comunidad donde vivió en su infancia, Frijoles. Comenta sonriendo que aunque es colonense por haber nacido en el "Amador Guerrero" no conoce nada de Colón, porque siempre vivió en la pequeña comunidad, al paso del tren, en la ribera del Canal.

Azuquita se manifiesta satisfecho porque el Canal ahora es panameño: "Panamá ahora es libre", dice, "y lo está haciendo bien".

Camilo ha corrido muchos escenarios; lleva 30 años radicado en París, podríamos decir que es un hombre de mundo, sin embargo, su voz se quiebra y es capaz de conmovirse hasta las lágrimas (literalmente) cuando habla de su patria: Panamá. "Me pone sentimental...", aquí Camilo hace una pausa, toma aire..."Panamá tiene algo, no importa los años que esté fuera...sigo enamorado de esto (señala alrededor), del verdor, de la gente abierta, porque aquí cuando haces una amistad sabes que es para toda la vida"...A los jóvenes Camilo les pide que "sigan luchando, estudien y, sobre todo, vivan orgullosos de pertenecer a este terruño...te quiero Panamá".

Para concluir nuestra entrevista pedimos a Camilo que posara para unas fotos en las esclusas de Miraflores, en cuya terraza habíamos estado conversando. Aceptó gustoso, no faltó quien lo reconociera y aprovechara tomarse una fotografía con el artista. Yo también quise una de recuerdo, Camilo posó sin olvidar la V de la victoria y al despedirnos, caballero al fin, dejó escapar un piropo: "encantado, su voz es tan dulce que yo hoy la voy a llamar Azuquita"...todavía mantengo la gran sonrisa que dibujó en mi rostro.





**Agencias financieras evalúan avances de ampliación**

# TODO MARCHA SEGÚN LO PLANIFICADO

**Los representantes de las agencias que financian parte del componente económico de la ampliación del Canal de Panamá podrán conocer cada año sobre el terreno el desarrollo de las obras, tal como fue establecido en el contrato correspondiente, suscrito el 9 de diciembre de 2008.**



Jimena Gómez-Merickel

**Por Nubia Aparicio S.**

El propósito de las visitas de las agencias multilaterales es darle seguimiento a la ejecución y desarrollo del programa de ampliación.

A casi un año de la firma del contrato aludido, representantes de las agencias que financian B/2,300 millones— parte de los recursos requeridos para la ampliación del Canal— estuvieron recientemente en la ACP.

Durante la visita se informó acerca del cierre del año fiscal 2009, así como sobre las previsiones de ejecución del 2010 del presupuesto aprobado de la ACP; los avances del Programa de Ampliación y sus componentes, incluyendo el contrato para el diseño y construcción del tercer juego de esclusas.

También se llevó a cabo una visita al sitio durante la cual se vieron las obras de dragado y excavación, así como lugares de disposición de material para observar las medidas de manejo adoptadas por la ACP.

Las agencias que estuvieron representadas fueron: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Japonés de

Cooperación Internacional (JBIC), Corporación Andina de Fomento (CAF), Banco Europeo de Inversiones (BEI) y Corporación Financiera Internacional (IFC).

Jimena Gómez-Merickel, representante del BID, manifestó su complacencia por todo lo observado. Ella vino con un equipo integrado por un ingeniero especialista en infraestructura, un experto en temas sociales y otro en ambiente.

La ejecutiva indicó que conocía el proyecto muy bien por referencias, pero que ahora había tenido la oportunidad de verlo de manera directa y que estaba “realmente impresionada con el desarrollo de las obras”.

**-¿Qué impresión tiene de esta, su primera visita de campo?**

-Ha sido muy interesante. El equipo de ingeniería de la Autoridad del Canal nos explicó cómo avanzan en lo que se refiere a los trabajos de dragado, el proyecto del diseño de las esclusas y todos los demás componentes del proyecto.

## **-¿Tienen las agencias algún mecanismo de coordinación para realizar las visitas al Canal?**

Acordamos coordinar una vez al año con las otras agencias – la Corporación Andina de Fomento, la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial, el Banco Europeo y la Agencia de Cooperación Japonesa– la programación de estas visitas.

Coordinamos entre nosotros y, en permanente comunicación con la ACP, establecemos la agenda para aprovechar al máximo el tiempo que permanecemos aquí y poder entender tanto el desarrollo del componente financiero, como el avance de los aspectos técnicos de la ampliación.

## **-¿Cuál es el propósito concreto de las visitas?**

-Monitoreamos todas nuestras transacciones para ver de primera mano cómo evolucionan los diversos elementos de manera integral. Esto nos brinda una perspectiva inmediata

tanto del papel que jugamos en el proyecto correspondiente, como del impacto que estos programas tienen en el desarrollo de los países y de la región. Además, practicamos este seguimiento a todo lo largo de los proyectos, ya que somos parte interesada.

## **-¿Cuál es su evaluación de lo observado?**

-Todo marcha muy bien. Es más, en lo que se refiere a los contratos de dragados, algunos avanzan más rápido de lo programado y otros ya están a punto de terminar. En lo referente al diseño de las esclusas todo camina según los planes establecidos.

Fue una visita intensa de trabajo que nos ha permitido interactuar con los equipos técnico y financiero de la ACP. Todas nuestras preguntas han sido contestadas y nuestros puntos de referencia ampliados plenamente. En ese sentido puedo señalar que nos vamos muy satisfechos y confiados. Lo están haciendo de manera excelente. ¡Y eso es magnífico para nosotros!

# Componente ambiental

Ernesto Monter Flores (México) y Jonathan Renshaw (Inglaterra) también son representantes del BID, específicamente de la Unidad de Salvaguardias, e integraron la delegación que le dio seguimiento a los avances de ampliación por parte de los organismos de crédito. A ellos les correspondió observar los componentes sociales y ambientales del proyecto. A un año del inicio de obras, miran con optimismo lo que se ha hecho.

### **Ernesto Monter Flores**

Especialista Ambiental

Desde el punto de vista ambiental se han cumplido todos los requerimientos con que se comprometió la ACP.

En este primer año la implementación ha sido satisfactoria y se han generado experiencias del equipo responsable de la ampliación, en la parte social y ambiental, que van a ser muy importantes para los próximos años cuando vienen las actividades críticas de construcción. Hay muchas lecciones aprendidas.

También me llevo una muy buena impresión de los programas de la CICH (Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal) y que hace años eran propuestas; ya vemos que están arrancando.



Los especialistas Ernesto Monter Flores y Jonathan Renshaw, revisan los informes sobre la Cuenca del Canal de Panamá.

### **Jonathan Renshaw**

Especialista Social

En comparación con otros proyectos, los impactos de la ampliación son menores por la forma en que fue conceptualizada.

Fue vital no incluir nuevas cuencas (embalses) en el proyecto. Este no es como otros proyectos que tienen adquisición de tierras o inundaciones.

Es interesante el aprendizaje que va a dejar la ampliación en materia social y ambiental.

# Veni, vidi, vici... Y LUEGO AL CANAL

**A sus cortos 17 años  
parafraseó al gran  
emperador romano  
Julio César: Veni,  
vidi, vici. Llegó, vio  
y venció a otros 131  
jóvenes gladiadores,  
que a diferencia de los  
antiguos, el arma que  
esgrimían no era una  
espada, sino la mente.**

**Por Luis E. Vásquez**

Cursa el último año de secundaria; y aspira ganarse una beca de la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT) para estudiar Ingeniería Física en Estados Unidos.

Parecería pretencioso, si se tratara de uno de esos adolescentes que prefieren la rumba y los juegos a los estudios y no de un aplicado estudiante del colegio San Agustín, ganador de la XIV Olimpiada Iberoamericana de Física. Les hablamos de Anel David Ruiz Vega.

A su regreso triunfal de Santiago de Chile, donde se llevó a cabo la Olimpiada Iberoamericana de Física, la ACP invitó al equipo panameño que integraron además: Lily Lau, Colegio Saint George; Pablo Medina, Colegio Javier; y Leonel Iturralde, del IPA, al igual que sus respectivos profesores tutores, a conocer las operaciones del Canal de Panamá en

el Centro de Visitantes de Miraflores. Allí conversamos unos minutos.

En una típica mañana panameña, la lluvia amenazaba con alterar la agenda, por lo que de inmediato iniciamos el diálogo.

**- Pasado el aturdimiento de la victoria, ¿cómo te sientes de esta hazaña, en momentos en que el sistema educativo de Panamá es tan cuestionado?**

- Me siento orgulloso de mí mismo, de mis compañeros y nuestros profesores, --porque fue un trabajo de equipo--, de lo que logramos en Chile, sobre todo, porque es la primera vez que Panamá se alza con la medalla de oro en una competencia de este tipo. De primer momento no me lo creía. Esto demuestra que debemos trazarnos metas y ponerle empeño para lograrlas.



## ¿Qué es la Olimpiada Iberoamericana de Física?

Las sociedades de físicos de los países de Iberoamérica y los respectivos ministerios de Educación acordaron este evento para promover en los jóvenes de nivel medio, la toma de conciencia del papel de la física en el desarrollo de la sociedad moderna.

La sede se rota entre los países de Iberoamérica, a la cual asisten cuatro estudiantes por nación; de nivel medio, con menos de 18 años de edad, y dos profesores que integrarán el jurado internacional.

Panamá será sede de la XV Olimpiada Iberoamericana de Física, entre el 26 de septiembre y 3 de octubre de 2010.



De izquierda a derecha: Anel Ruíz Vega (Colegio San Agustín), Lily Lau (Colegio Saint George), Leonel Iturralde (IPA) y Pablo Medina (Colegio Javier).

- **¿A qué acreditas la situación actual de nuestro sistema educativo; a fallas en la formación de los docentes, a los jóvenes que no quieren estudiar, o a que los gobiernos no sientan las bases para un mejor modelo?**

- Pienso que es un poco de todo. El estudiante debe demostrar que en verdad quiere aprender; y el docente que quiere y puede enseñar. Si uno de los dos no hace su tarea, la cosa no resulta. Y por el lado del gobierno, debe promover un clima adecuado para el proceso, y proporcionar las herramientas necesarias.

- **¿Crees que es urgente hacer una reforma al sistema, y que se necesita un “revolcón”, como decía un político que aspiró a la Presidencia?**

- Por supuesto que se debe hacer una reforma, eso me lo dicen los profesores, de que el sistema educativo en Panamá está obsoleto; que se debe buscar uno nuevo que se ajuste a las necesidades de estos tiempos.

- **¿Crees que el sistema educativo panameño está formando a los técnicos y profesionales que el mercado laboral, interno y externo, demanda en una economía globalizada como ésta?**

- Creo que las carreras que se ofrecen en Panamá son sólo para satisfacer la demanda local, incluso en parte, pero no para competir afuera. Hay que empezar con carreras que ya son demandadas, como en la rama de la industria, la ciencia y la tecnología. Por allí está el futuro del país. Por ejemplo, ahora con la ampliación del Canal se necesitará un gran número de profesionales

y técnicos. Haya que salir de lo teórico para ir a la práctica, y esto se da en las nuevas carreras.

- **En esto de estudios y pronósticos el país lleva más de 30 años, y no hay manera de que los sectores involucrados se pongan de acuerdo. ¿Crees que sea posible?**

- Soy optimista de que el sistema se puede cambiar, pero esto no es solo responsabilidad del Gobierno, sino de todos; autoridades, educadores, estudiantes y padres de familia, en fin, la sociedad civil. Se requiere de un acuerdo nacional, de lo contrario, nos quedaremos rezagados respecto a otros países vecinos, y eso sería una lástima, porque los panameños hemos demostrado en diferentes ramas de que somos capaces, un ejemplo claro es la administración del Canal y el proyecto de ampliación.

- **¿Cuáles son tus aspiraciones a corto plazo, teniendo en cuenta que estás próximo a graduarte de nivel medio?**

- Me gustaría ganarme una beca con la SENACYT para estudiar ingeniería física en Estados Unidos.

- **¿Cómo vislumbra Anel Ruiz Vega el futuro de Panamá y su gente?**

- Con positivismo. Este país debe desarrollarse para mejorar la calidad de vida de los panameños. Y para eso debemos mirar hacia la industria, la ciencia y la tecnología.



Por Dr. Omar Jaén Suárez

Debemos decirlo de partida: una década del Canal de Panamá en manos enteramente de los panameños es sin duda el hecho más relevante que ha sucedido en nuestro país a principios del siglo XXI y un signo especialmente alentador de lo que puede ser el nuevo milenio para nuestra patria y su gente. El Canal era ya, desde hace un siglo y en todas partes, el símbolo por antonomasia del istmo, la “marca registrada” de Panamá, aquello que nos reconocía instantáneamente en todo el mundo. Cualquier habitante del planeta aún someramente educado conocía, antes que la existencia de la República, el nombre del Canal de Panamá. Lo que sucedía con la obra interoceánica, vía de comunicación fundamental de los espacios marítimos, eje mayor de transporte y comercio de todos los continentes, se trasladaba automáticamente al estado que la albergaba. La excelencia de la administración del Canal intermarino en manos de los panameños es, en consecuencia, un rasgo fundamental que nos atañe a todos y se convierte en un elemento muy fuerte de nuestra personalidad como colectividad humana organizada que ofrece una imagen propia y muy positiva a la comunidad internacional. Esa “marca registrada” que es el Canal de Panamá ha ganado, en los últimos diez años, un valor suplementario que se aplica hoy a todos nosotros y se añade a nuestros activos más preciados.

La buena reputación del manejo del

## DIEZ AÑOS DEL CANAL EN MANOS PANAMEÑAS

Canal en manos panameñas no es el resultado del azar. Es la conclusión lógica de varias acciones racionales y sensatas que tomamos los panameños desde hace ya varias décadas. Primero, la concertación de los Tratados Torrijos-Carter que pusieron una fecha definitiva, al mediodía del 31 de diciembre de 1999, a la presencia estadounidense en Panamá y a su control de la vía interoceánica. Segundo, un período de transición de veinte años, de 1979 a 1999 pactado en dicho convenio, para que la transferencia de la vía interoceánica se hiciese con el menor trauma posible, durante el cual habría una presencia creciente de Panamá en su administración y decreciente de Estados Unidos. Tercero, un acuerdo entre todas las fuerzas políticas y sociales de Panamá para elevar el asunto del Canal más allá de los apetitos partidistas, tanto constitucional como legalmente, mediante un marco jurídico que ha funcionado perfectamente y que ha permitido el funcionamiento de la vía intermarina sin interferencias políticas y al margen de la corrupción pública, con la colaboración de los usuarios, las empresas navieras más importantes y las organizaciones internacionales especializadas en asuntos marítimos. Cuarto, la existencia de un equipo de trabajo en la ACP, altamente profesional, cohesionado, entrenado y con experiencia, bajo el liderazgo de su administrador, Alberto Alemán Zubieta y una junta directiva que representa acertadamente diversos sectores nacionales políticos y profesionales. Quinto, el sentimiento de excepcionalidad, la fuerte conciencia de participar de una responsabilidad histórica de parte de los ejecutivos, técnicos y trabajadores de la ACP.

Esa buena reputación de la ACP y de la excelencia de diez años de administración de la vía interoceánica en manos panameñas reposa sobre logros bien precisos que podemos resumir

en unas cortas líneas: un aumento apreciable de los ingresos que, después de gastos, se destinan, en su mayoría, a las arcas nacionales para resolver acuciantes problemas sociales; una inversión apropiada y significativa en el mantenimiento y modernización del Canal actual, y una caída también sensible de los accidentes marítimos al tiempo que disminuyen los tiempos del paso de las naves entre los dos mares a pesar de que su tamaño promedio no ha cesado de crecer. También reposa esa buena reputación de la ACP, en el manejo perfecto del tema de la ampliación de la capacidad del Canal para enfrentar una demanda creciente a mediano y largo plazo y, sobre todo, para entrar al atractivo mercado de los pospanamax, las naves que ya son del presente y que lo serán mucho más del futuro previsible.

Diez años de manejo del Canal en manos de los panameños disipa toda duda sobre nuestra capacidad de manejar, con igual o mayor eficiencia y probidad, el resto del país.

Nuestro país tiene enormes desafíos aún para lograr resultados aceptables tanto de acuerdo con las expectativas de nuestro pueblo como de la comunidad internacional. Disminuir la inequidad económica y la desigualdad social que se encuentra entre las mayores del continente y del mundo, aumentar el bagaje cultural de los panameños y su capacidad de convivencia pacífica y armónica y ocupar el lugar que nos merecemos en el concierto de las naciones es una tarea ciclópea, es cierto, pero realizable a mediano plazo. Estos 10 años de administración panameña del Canal deberían servir como modelo para alcanzar grandes metas, objetivos que formen parte de un plan nacional de desarrollo, de una visión amplia, de largo alcance, de un país fuerte y feliz.

*El autor es geógrafo, historiador, diplomático.*

## Presentan avances de ampliación en EU

En atención a una invitación del capítulo de Washington D.C. del Instituto de Administración de Proyectos (PMI), el vicepresidente ejecutivo del Departamento de Ingeniería y Administración de Programas, Jorge Luis Quijano, presentó ante más de 300 de sus miembros cómo la ACP ha incorporado los mejores procesos y prácticas del PMI para la rigurosa administración del Programa de Ampliación.

Este es el capítulo de mayor membresía del PMI en el mundo, con aproximadamente nueve mil integrantes enfocados en la promoción y desarrollo profesional de la Administración de Proyectos.

Quijano explicó el uso del sistema de seguimiento y control de proyectos integrado que permite reportar de forma uniforme y consistente los avances del programa, así como cada uno de sus proyectos y subproyectos. El grupo también recibió una actualización de los avances de la ampliación.



## Reconocimiento por servicio distinguido

Un reconocimiento póstumo por servicio distinguido se rindió a la ingeniera Mara Robleto de Cevallos (q.e.p.d.), en la rotonda del Edificio de la Administración. El acto contó con la presencia del administrador, Alberto Alemán Zubieta, el subadministrador, José Barrios Ng, los vicepresidentes de la ACP, familiares y colaboradores de la ingeniera Robleto.

Para el administrador "cuando Mara realizaba una tarea la hacía con competencia y calidad. Hemos perdido a quien era de lo mejor de nuestra gente".

El administrador les hizo entrega al esposo de Mara, Juan Cevallos, y a sus hijos Juan y Mairi, una placa de reconocimiento a quien ejerciera el cargo de gerente de Ingeniería de Sistema. Honor y gratitud a su memoria. Y que su recuerdo entre nosotros haga perdurable el legado de su ejemplo.

## Inicia proceso para cruce vehicular en Colón

La ACP publicó el pliego de cargos del contrato para seleccionar al contratista que se encargará de analizar las alternativas para un cruce vehicular en el lado Atlántico. En cumplimiento del artículo 3 de la Ley 28 del 27 de julio de 2006, la ACP inicia de esta forma su compromiso de proporcionar un cruce vehicular en el extremo Atlántico del Canal de Panamá.

La adjudicación de este contrato está programada para enero de 2010 y se estima que la posterior preparación de los estudios tendrá una duración aproximada de siete meses.



## Nueva certificación ISO para el Canal

La División de Ambiente de la ACP recibió la re-certificación de su sistema de gestión ambiental con la norma mundial de calidad ISO 14001-2004, lo que reafirma su compromiso y responsabilidad con los recursos naturales.

La certificación fue entregada por la empresa Lloyd's Register Central and South America Inc. luego de completar la auditoria que recomendó re-certificar a la gestión ambiental del Canal por el periodo 2009-2012.

La ACP recibió en 2003 la primera certificación de su Sistema de Gestión Ambiental bajo la norma 14001-1996.

También han recibido certificaciones ISO el Departamento de Operaciones, las divisiones de Contratos, Astilleros Industriales, Electricidad y Acueductos y Protección del Canal.



## Administrador recibe premio marítimo

Como ganador del Premio Marítimo Internacional, Alberto Alemán Zubieta está en buena compañía. Anteriores recipientes del prestigioso premio han ayudado a dar forma y a definir la industria del transporte marítimo como la conocemos.



Si bien muchos de sus logros pueden haber pasado inadvertidos fuera de la Organización Marítima Internacional, su dedicación detrás de escena ha contribuido con significativos pasos dados en la última década en materia de seguridad marítima y eficiencia. Los logros del señor Alemán son, sin embargo, mucho más tangibles.

Como la mano que guía la épica ampliación del Canal de Panamá, su legado de éxito será presenciado por la industria durante muchos años por venir.

El proyecto cuenta con un talentoso elenco de miles de trabajadores, pero ha sido el impresionante liderazgo del señor Alemán que ha permitido que el trabajo avance hasta la fecha dentro del calendario y bajo presupuesto - una hazaña nada despreciable dada la magnitud del proyecto y el tenso clima económico en el que está teniendo lugar.

Le dice a Lloyd's List que no hay truco detrás de sus logros - es una cuestión de planificación, personas, procesos y la transparencia. Él también es un firme creyente de que el legado de la ampliación del Canal no debe limitarse a sus efectos inevitables sobre el comercio mundial.

Desde que el proyecto comenzó, los empleados del Canal han acumulado más de 100 MBAs y un número similar de calificaciones de altos niveles de ingeniería. Con este nivel de inversión en las personas, la ambición del señor Alemán para ver a Panamá convertirse en un centro de logística mundial parece a su alcance.

Tomado de Lloyd's List

# HOGAR DEL ARTE Y LA EDUCACIÓN

**Entre el 11 y 16 de enero de 2010, la ACP será por segundo año consecutivo la sede de las clínicas y conciertos del Festival de Jazz de Panamá. Una alianza por la educación y la cultura.**

En el séptimo arte existe una eterna discusión sobre las segundas partes. El Festival de Jazz de Panamá (FJP) ha demostrado que, al menos en su arte, no sólo pueden ser buenas las segundas, terceras y cuartas partes, sino todas las posibles.

Y la prueba son las más de 82 mil personas que han participado en las primeras seis ediciones del FJP que en el 2010 volverá a tener su casa en la ACP, específicamente en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, cuyos salones y auditorio albergarán por segundo año consecutivo las clínicas, charlas, talleres, audiciones y conciertos de este proyecto creado e impulsado por el músico panameño Danilo "Cholo" Pérez.

"Vamos a transformar de nuevo el Ascanio Arosemena en un centro educativo a nivel latinoamericano", expresó Danilo al confirmar las actividades del próximo año.

Como ocurrió en enero pasado, la unión de la ACP y el FJP permitirá que cientos de personas, principalmente niños y jóvenes, reciban conocimientos y compartan



experiencias con profesores, músicos y profesionales de trayectoria de alto prestigio.

Danilo adelantó que entre los participantes del próximo festival destacan figuras como Ellis Marsalis, considerado una leyenda viviente del jazz y padre de los reconocidos músicos Wynton y Bradford Marsalis. También estarán la vocalista Dee Dee Bridgewater, el bajista John Patitucci, los saxofonistas Joe Lovano y Carlos



Garnetta, además de los bateristas Terry Linne Carrington y Jamey Haddad. Habrá un toque ibérico con el grupo Juanito y el Nuevo Flamenco.

Entre las instituciones académicas que aprovecharán el espacio brindado por la ACP están el Conservatorio de Nueva Inglaterra, el Conservatorio de Música de Puerto Rico y el prestigioso Berklee College of Music, el cual inaugurará en Panamá su Instituto Global de Jazz, a cargo de Danilo y cuyo programa está diseñado para fomentar la creatividad y el compromiso social.

# 7° PANAMA JAZZ FESTIVAL



Dedicado a Sonny White

[www.panamajazzfestival.com](http://www.panamajazzfestival.com)

ENERO 11 - 16, 2010

John Patitucci



Dee Dee Bridgewater



Terri Lyne Carington



Ellis Marsalis



Jamey Haddad



Joe Lovano



Juanito y el Nuevo Flamenco



Carlos Garnett



Boletos de Venta en Blockbuster - 270.2418





**Especial en  
conmemoración  
de los 10 años de  
transferencia  
del Canal**

**TU CANAL  
AL DÍA**

[www.pancanal.com](http://www.pancanal.com)

En enero por  
**TELEMETRO, SERTV y FETV**