

Revista informativa de
la Autoridad del Canal
de Panamá ACP



Una mirada a la historia

Para cimentar el futuro



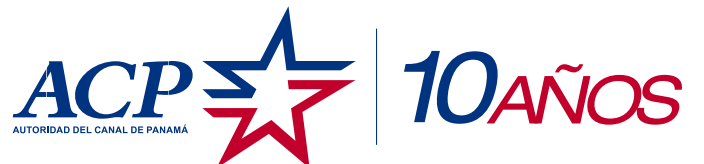


Diez años tuyo y es el principio.

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



compás



ampliación

ambiente p g.5-6-7

Los primeros habitantes.

compás p g.20-21-22

En el Top Ten .

ampliación p g.8-9-10

Maestros y alumnos.

trayectoria p g.23

Las nuevas cartas.

puente p g.11-12

El Canal marciano.

reseña p g.24-25-26

Noticias del Canal.

abordaje p g.17-18-19

Un perfil de la Junta Directiva.

EL FARO

Agosto 2010-No.30

JUNTA DIRECTIVA:

R mulo Roux (Presidente)
 Adolfo Ahumada
 Marco A. Ameglio S.
 Rafael E. B roenas P.
 Guillermo O. Chapman, Jr.
 Nicol s Corcione
 Ricardo de la Espriella Toral
 Norberto R. Delgado D.
 Eduardo A. Quir s B.
 Alfredo Ram rez, Jr.
 Jos A. Sosa A.

Alberto Alem n Zubieta
 Administrador

Jos Barrios Ng
 Subadministrador



Fern n Molinos D.
 Vicepresidente de Comunicaci n
 Corporativa

Nubia Aparicio
 Gerente de Comunicaci n

Vicente Barletta
 Jefe de Redacci n

Fot grafos:
 Armando De Gracia
 Nicol s Psomas
 Bernardino Freire
 Lina Cossich
 Abdiel Julio
 Javier Conte
 Edward Ortiz

Dise o y diagramaci n:
 Giancarlo Bianco
 Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

96 AÑOS DE ASOMBRO

El Canal de Panamá cumple este mes 96 años de funcionamiento. En tan solo cuatro cumplir un siglo de vida. Pero todavía provoca asombro. Cuando uno piensa que todo se ha dicho y escrito después de nueve décadas de existencia, esta vía interoceánica aún mantiene su capacidad de sorprender a muchos.

Para muestra, la reciente de visita al Canal del escritor chileno Hernán Rivera Letelier, reseñada en esta edición de El Faro.

El novelista, ganador de un prestigioso premio de literatura, conocía de la vía panameña por lo que había leído en los libros o visto en la televisión. Sin embargo, para este inventor y contador de historias, al conocer el Canal de Panamá, la realidad superó cualquier imaginación.

El Canal es casi marciano, fue la primera expresión que lanzó cuando se le preguntó qué pensaba de la vía interoceánica ahora que podía verla de cerca.

Lo que más impresionó a Rivera Letelier fue precisamente el ingenio humano que ha permitido al Canal mantener su operación después de casi un siglo de existencia.

Y sí, así como muchos que ya han conocido el Canal, decide regresar en el 2014, seguro volverá sorprenderse. Para esa fecha la vía interoceánica estrenará un nuevo carril de esclusas que le permitirá aumentar su impacto en el comercio internacional, sus beneficios a Panamá y su capacidad de asombrar al mundo.



Un interesante hallazgo tuvo lugar en los predios de las esclusas de Miraflores. Un grupo de deterioradas cajas de cartón apiladas en polvorientos anaqueles del edificio 40, contenían un inusual material el cual había sido abandonado allí por el tiempo y la memoria. El edificio sería demolido para dar paso a nuevas estructuras al servicio del Canal. El contenido de las bodegas debería ser previamente evaluado, y de ameritar el esfuerzo, encontrarle un lugar seguro para su conservación y resguardo.

La tarea de determinar la naturaleza, origen y antecedente de estas cajas y encontrarles un destino seguro, era parte de una inusual asignación.

TRAS LAS HUELLAS DE LOS PRIMEROS HABITANTES DEL ISTMO

Por Orlando Acosta

El material de las cajas parecía tener un orden y origen determinado. Cada uno de los deteriorados bultos hacía referencia a La Sociedad de Antropología del Istmo y otras a la Universidad Estatal de Florida. Miles de fragmentos de material de piedra (lítica) y cerámica se encontraban rotulados y conservados. Todos estaban fechados entre los años de 1970 y 1974, y referidos a lugares distintos de las riberas, islas e islotes en el lago Madden o Alhajueta.

Los cazadores de la megafauna americana

Informes en el mundo científico colocan los hallazgos arqueológicos del lago Alhajueta en el firmamento del mundo arqueológico. Puntas de flechas dan pistas de los primeros habitantes americanos y de los primeros pobladores del Istmo. ¿Tenían las cajas del edificio 40 alguna referencia que nos remonta a 9,000 años de historia en Panamá?



Las tareas de reembalaje de las decenas de cajas del material arqueológico estuvieron en manos de técnicos del INAC con colaboración de empleados de la ACP.

Las coordinaciones se realizaron de forma inmediata con la Dirección Nacional de Patrimonio Histórico del Instituto Nacional de Cultura (INAC) que inició la tarea de embalar los 84 bultos encontrados en el edificio 40. En este meticuloso proceso, un registro con las siglas J. Bird advirtió sobre el origen del material, vinculando este dato con la importancia para el mundo de la investigación científica y la interpretación de esta información para teorizar sobre el poblamiento de América y del Istmo.

Dos tipos de puntas de proyectil paleoindias demuestran la presencia en Panamá de cazadores de mamíferos grandes alrededor de 9,000 años a.c. y abogan por estrechos contactos culturales con grupos contemporáneos en Norte y Sur América. Los artefactos más antiguos de Panamá. Junius Bird y Richard Cooke. Revista Nacional de Cultura. INAC. Panamá. 1977.

Era la cita inscrita en el material vinculante con la referencia bibliográfica? ¿Es el material del edificio 40 resultado de las campañas arqueológicas de Junius Bird y Richard Cooke en Madden en la década de los setenta? La respuesta es sí. El artículo citado, sustenta la teoría sobre las primeras ocupaciones humanas en el valle del Río Chagres. Bird y Cooke publicaron en 1977 de los resultados de una serie de campañas arqueológicas realizadas en el sector del antiguo valle del Chagres. Los resultados apuntan hacia los primeros habitantes de Panamá y de vínculos tecnológicos y culturales a lo largo del continente.

El hallazgo de puntas de flechas conocidas como clovis y cola de pescado daban indicios de estas primeras ocupaciones que se remonta al pleistoceno, momento en que esos panameños se dedicaban a la cacería de mamíferos gigantes, justo después de la última glaciación.

Control hidrológico, arqueología y tecnología

El Canal de Panamá posee el registro más completo y continuo de información hidrológica a nivel hemisférico. Es posible que existan registros de 150 años a partir de la iniciativa del Canal Francés. El lago Alhajuela es uno de los objetos de dichas actividades de control y registro de información hidrológica desde su construcción en el año de 1935.

Es conocido entre profesionales de las ciencias sociales, arqueólogos y antropólogos que las riberas del lago Madden y sus erosionadas terrazas exponen antiguo material cultural durante los periodos de sequía. En los años setenta este sitio, como muchos otros en Panamá, fue escenario de exploraciones arqueológicas. La recolección de material de piedra, puntas de flechas y cerámica en Madden fueron acopiadas por la Universidad del Estado de Florida y la Sociedad de Antropología del Istmo. Es allí donde Junius Bird y otros arqueólogos locales realizaron estos interesantes hallazgos. En estos sitios se documentan los testimonios de los primeros trashumantes panameños, cazadores de fauna gigante.

Muestra del material de I tico del sitio de Madden. Un volumen enorme de este material fue documentado y clasificado por las expediciones del arque logo Junius Bird. Hoy en bodegas del Museo Antropol gico Reina Torres de Ara z.



La tecnolog a clovis para la elaboraci n de estas puntas de flechas nos coloca en el a o 9,000 A.C. tiempo de producci n tecnol gica y de las primeras organizaciones humanas en el continente americano. La tecnolog a de fabricaci n de las puntas de flechas encontradas en Panam á articula un hilo conductor que vincula conocimiento, destreza, modos de sobrevivencia de los hombres americanos. Las puntas clovis encontradas a lo largo del continente, en Estados Unidos, Nuevo M xico, Centroam rica y Sudam rica, fueron fabricadas con la misma tecnolog a que las de Madden. Los hallazgos ponen en perspectiva la importancia cient ífica del material encontrado y su escenario, el Valle del R o Chagres, en Panam .

Puntas de flechas clovis de m ás de 9,000 a os de antig edad encontradas en el sitio de Madden. Estos instrumentos son testimonio material de los primeros habitantes del valle del r o Chagres: elemento tecnol gico que articula la teor a de ocupaci n del continente y el papel del Istmo en el proceso continental de poblamiento humano.

Patrimonio hist rico paname o la ciencia y la investigaci n

La expresi n en la conservaci n del patrimonio arqueol gico paname o toma fuerza durante la d cada 1970 con la organizaci n del Museo Antropol gico Reina Torres de Ara z (MARTA), iniciativa de la doctora del mismo nombre, y que otorga al pa s un impulso decidido a la conservaci n del patrimonio arqueol gico. Al momento de las expediciones en Madden, el Estado paname o comienza a robustecer su desarrollo, de all que la funci n de control y registro hidrometeorol gico del Canal de Panam y su personal apoy el campamento de Bird en el r o La Puente, en las riberas del lago Madden. Es as que el material queda bajo custodia temporal.

Mientras tanto la empresa del Canal cambi de nombre, se negoció y se firmaron los Tratados del Canal y finalmente en el 2000, éste transfiere a administraci n paname a. A partir

de los hallazgos en Madden y por los 40 a os subsiguientes, el material arqueol gico producto de estas expediciones qued en bodegas del Canal de Panam .

Devoluci n y custodia

En el mes de mayo de 2010 por gestiones de la ACP, la Direcci n Nacional de Patrimonio Hist rico del Instituto Nacional de Cultura (INAC) formaliza y recibe en calidad de custodia permanente, por disposiciones que le dicta la ley, el material arqueol gico de las investigaciones de Junius Bird en lago Alhajuela. Hoy el material arqueol gico reposa en bodegas del MARTA.

Este material es testimonio de la expresi n tecnol gica de la sociedad primitiva que permite afirmar la presencia de los primeros hombres en el Istmo de Panam . El evento que se documenta permitir a la ciencia continuar el estudio y la investigaci n la continuidad en el estudio y la investigaci n de la construcci n de las sociedades de los primeros habitantes del istmo hace 9,000 a os.



Carlos Córdoba, Angel Tribaldos y Jos Ventocilla

MAESTROS Y ALUMNOS EN LA AMPLIACIÓN

Por Miroslava Herrera

Carlos Córdoba - especialista en aseguramiento de calidad del proyecto de esclusas - ACP

Lo que comenzó como una estrategia para ganar un dinero extra y comprar un carro, se convirtió para un joven azuero de 21 años en una larga carrera como profesor universitario. Carlos Córdoba, ingeniero civil, recuerda con una sonrisa aquellos días en los que comenzaba como profesor asistente en la sede de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP) y luego en el Centro Regional de La Chorrera.

Pero el tiempo pasó y la meta de comprar un carro también. Desde entonces, Córdoba ha tenido ya varios automóviles y ha formado cientos de profesionales. Su trabajo de asegurar la calidad en el proyecto de esclusas en el Atlántico es similar al trabajo de profesor, ya que en ambos casos, debe velar por el cumplimiento de las normas establecidas, explica Córdoba, quien lleva cuatro años con la ACP.

Continúa en la docencia porque contribuye a formar hombres y mujeres que enriquecerán a la sociedad. Enseñar no solo transforma al estudiante, también hace que el educador evolucione, dice Córdoba de lo aprendido.

La ampliación del Canal de Panamá ha reunido en su ejecución a profesores y estudiantes en el terreno de trabajo. Los primeros, comprometidos con la transferencia de conocimientos, comparten hoy con sus antiguos estudiantes una nueva relación y el reto de llevar a cabo uno de los proyectos más grandes de América Latina.

Abdiel Camargo- técnico de hidrografía - ACP

Camargo pasó por el aula de Carlos Córdoba en 1993 durante sus estudios en la UTP y conserva un buen recuerdo de su profesor, hoy colega.



Abdiel Camargo

Siempre se preocupó de que aprendieran, él me enseñó mucho de lo que sé, relata Camargo, y además que un buen profesor se caracteriza por su vocación de servicio.

En su desempeño como técnico de hidrografía en la ampliación del Canal se topó con su antiguo tutor y conversaron del ayer y del hoy.

Orgullosa de trabajar en el Canal desde hace tres años, Camargo recalca que al aplicar lo aprendido en la universidad trata de mantener la calidad del trabajo en su labor de verificar las profundidades de dragado.

Nicanor Obaldía y Héctor Herrera – topógrafos - Jan de Nul/CUSA

Egresados de la promoción de 1996 del Centro Regional de La Chorrera, Nicanor Obaldía y Héctor Herrera comparten hoy el campo de trabajo con su ex profesor Carlos Córdoba.

Ambos lo recuerdan como un profesor amigable, que transmitía confianza en sus clases de programación de obras.

Obaldía y Herrera, que pertenecen a la



Carlos Santana

misma cuadrilla de topografía en el proyecto de esclusas, se encontraron con Córdoba durante una inspección.

Cuando sales de la universidad, ya sea como técnico o como ingeniero, eres como un océano de conocimiento de un centímetro de profundidad explica Obaldía de la experiencia.

José Ventocilla – especialista en seguridad, salud e higiene industrial – ACP

Con una vocación heredada de su familia y cimentada por la satisfacción de enseñar, José Pepe Ventocilla combina su trabajo en la ACP con su trabajo como profesor universitario. Cuando uno aprende algo tiene la obligación de enseñarlo, asegura. Ventocilla, quien ha sido profesor en Panamá y Venezuela, encuentra una gran recompensa al toparse con estudiantes que tienen potencial y que salen adelante. Ha enseñado la materia de toxicología industrial, higiene industrial y ecología en la Universidad de Las Américas (UDELAS) y en la Universidad Interamericana.

En su ctedra de ecología, Ventocilla



Eliskha Ivarez

imprime en estudiantes de diversas carreras la versatilidad de aplicar la protección del medio ambiente en sus áreas de trabajo, desde producción más limpia, etiquetado verde, bonos de carbono y legislación ambiental, hasta la aplicación de la ecología en la vida diaria.

Pepe sabe que en secreto le llaman Atila, porque no admite excusas; apodado que no le molesta porque la seguridad no admite fallas.

Eliskha Ivarez - especialista en seguridad, salud e higiene Industrial - ACP

En este caso, la estudiante siguió los pasos de su profesor y se convirtió ella misma en educadora. Quiero transmitir mi inspiración.

Y fue precisamente inspiración y deseo de superación lo que la llevó a volver a la universidad después de haber estudiado y trabajado como higienista dental.

Ivarez explica que escogió esta carrera por su enfoque de salud. En esta profesión se necesita sensibilidad social.

Asignada al sector del Pacífico, Álvarez se encuentra con Ventocilla con cierta regularidad en reuniones de trabajo y afirma que el legado más importante de su ex profesor fue el haber compartido su experiencia y sus habilidades de comunicación.

Para esta profesional, profesora, y madre de tres hijos, enseñar le ayuda a mantenerse al día con los cambios internacionales y las normas nacionales.

Carlos Santana - representante de seguridad y salud - GUPC

Egresado de UDELAS, Carlos Santana resalta que la característica que más recuerda del profesor Ventocilla es su moral muy fuerte; en ese aspecto somos muy similares.

Este par ya ha compartido el campo de trabajo en otras ocasiones y ha disfrutado de esta afinidad.

Nos decían ustedes van a salir con el título de ignorantes, con apenas el 40% de lo que se necesita en el campo. Saquen a pasear su humildad y sigan aprendiendo. Esto me ha ayudado muchísimo recuerda Santana. También recuerda con una sonrisa que Ventocilla promovía el debate entre sus alumnos.

Se enteró que su profesor estaba en el proyecto de ampliación por medio de una compañera.

- Supiste que Ventocilla está en la Ampliación?
- El profesor Ventocilla?
- No, el colega Ventocilla.

Ángel Tribaldos - especialista en protección ambiental - AC

Profesor adjunto en la USMA desde 1997 en la materia de ecología, Ángel Tribaldos se desempeña como especialista en protección ambiental en el proyecto de dragado en el Atlántico. Fue también profesor de biología y ecología marítima en la Universidad Marítima. Profesor por vocación, Tribaldos explica que enseñar es algo natural en él. Es mi forma de ser, aunque no esté en clase, igual trato de enseñar a todo el que está conmigo.



Hector Herrera y Nicanor Obaldia



Flavio Barnes

Flavio Barnes - representante de contrato de dragado - ACP

Flavio Barnes se encontró con su antiguo profesor en el rea de Gatón, donde se llevan a cabo los trabajos de dragado de la ampliación.

Para Barnes, la transición de las aulas al campo requiere de la aplicación práctica de lo aprendido. Y Tribaldos supo influir en su formación de ingeniero civil con conocimientos de ecología que se traducen hoy en una conciencia ambiental. Ángel fue un profesor muy dinámico y justo, asegura de su maestro.

El empeño de que educadores y estudiantes se transforme en una fuerza laboral de alta calidad. Su esfuerzo diario constituye el elemento más importante del Programa de Ampliación: la huella humana.

Enseñar a estudiantes que tiene un amplio bagaje de información le reta a prepararse y actualizarse. Cada día que enseño aprendo más. Su estilo es estricto, porque no solo ve su trabajo como la enseñanza de teoría, sino también de profesionalismo.

HERNÁN RIVERA LETELIER



EL CANAL ES CASI MARCIANO

Las líneas en su rostro delatan su origen. Su piel curtida es la evidencia de 30 años de trabajo en las minas de sal del desierto de Atacama en Chile. Allá, en lo que él mismo calificó como el “desierto más inhóspito del planeta”, el escritor Hernán Rivera Letelier vio en la televisión un reportaje sobre el Canal de Panamá y se prometió que algún día conocería esa obra del ingenio humano.

Por Vicente Barletta

La mañana del pasado 22 de marzo, Rivera Letelier recibió una llamada telefónica que lo despertó. Desde Madrid le anunciaban que había ganado el prestigioso Premio Alfaguara de Novela 2010 por el libro *El arte de la resurrección*.

Desde hace un par de semanas viaja por todo el continente americano promoviendo la novela, pero la que más ansiaba era la escala en Panamá porque por fin cumpliría su deseo de ver el Canal que solo conocía por la televisión y con el que tiene una relación que se remonta a sus años de obrero.

- ¿Qué impresión le deja su primera visita al Canal, sobre todo después de haber ansiado conocerlo?

- Estoy, como decimos en Chile, anonadado con esta maravilla que es el Canal. En verdad no creo que sea la octava maravilla del mundo, debe estar entre la cuarta o quinta. Realmente es una obra de ingeniería casi marciana. Una vez vi un reportaje en la televisión sobre este Canal y me impresionó tanto que me dije: algún día voy a estar ahí para verlo. Ahora con el premio Alfaguara he recorrido casi toda América, ansiaba llegar a Panamá nada más para ver esto; en verdad ha sido un día casi glorioso para mí.



Portada de la novela ganadora del Premio Alfaguara 2010.

- ¿Se lo imaginaba así?

- No me lo imaginaba. Uno lo ve en la televisión, pero no alcanza a dimensionar la grandiosidad de una obra que fue hecha hace casi un siglo, eso es lo que impresiona más. Es casi excelso. Estando aquí he recibido una llamada desde Chile y me preguntaban en dónde estaba. Les he dicho que me estaban mostrando como funcionaba el Canal de Panamá y no podían creerlo.

- ¿Sabía que Chile es el tercer mayor usuario del Canal?

- Eso me han dicho, así que por aquí pasan los mejores vinos del mundo, que son los chilenos. De verdad felicito a los panameños por haber logrado que el Canal sea de Panamá, eso es importantísimo.

- Como chileno, como latinoamericano, ¿cómo ve que un país pequeño como Panamá sea capaz de administrar el Canal?

- Era como tirado de las mechas que Estados Unidos le sacara el provecho a esto. Hacía falta nacionalizarlo y que los panameños en verdad fueron los dueños de esto. Es un poco como lo que pasa en Chile con el cobre que por mucho tiempo fue de los norteamericanos, hasta que llegó (el ex presidente Salvador) Allende (1970-1973) y lo nacionalizó, y ahora es nuestro. Eso es muy bueno en mi país, en este y en cualquier otro: hacer que la riqueza sea del suelo, de la patria.

- Pero usted también tiene una relación con el Canal de Panamá.

- Yo trabajé 30 años como un obrero de la minería en las salitreras, en el desierto de Atacama en Chile, el desierto más inhóspito del planeta. Por los años 30 llegan a ese desierto unas dragas que habían sido utilizadas en este Canal. Esos equipos funcionaron como hasta los años 70, y yo alcancé a trabajar en esas dragas. O sea, yo tengo algo que ver con este Canal: yo utilicé las mismas dragas que hicieron esta gran zanja.

Así que cuando mis lectores me abandonen, y ya no venda más libros, voy a venir a pedir trabajo acá.

- ¿Cómo llega un obrero a ser escritor? Porque escribir es un oficio más relacionado a profesiones más liberales.

- Yo tengo tanta suerte como Panamá, yo también tengo mi canal: el canal de la inspiración, que me pasa desde el mundo del obrero al mundo del arte.

Fue complicado el paso, fue difícil, duré años, igual que la construcción de este Canal. Yo escribí 20 años sin que me conociera nadie; todos los días escribiendo, borrando, volviendo a escribir. Estudiando solo. Nunca fui a la universidad porque era hijo de obrero. Pero todo ese esfuerzo valió la pena: hace 15 años soy el escritor que más se leen en mi país, me han traducido a 11 idiomas, mis libros están en todos los países de habla hispana, se han hecho obras de teatro con mis novelas y se va a hacer una película con una de ellas.

Siempre digo que soy un privilegiado. Yo no creo en Dios, pero sé que Dios cree en mí y me quiere mucho.

- ¿Será que algún día el Canal de Panamá puede ser parte de sus inspiraciones?

- Anda tú a saber, de pronto en una novela por ahí aparece una historia de amor en el Canal de Panamá.



Carlos B. Liz, uno de los guías de la ACP, explicando al escritor el funcionamiento del Canal.



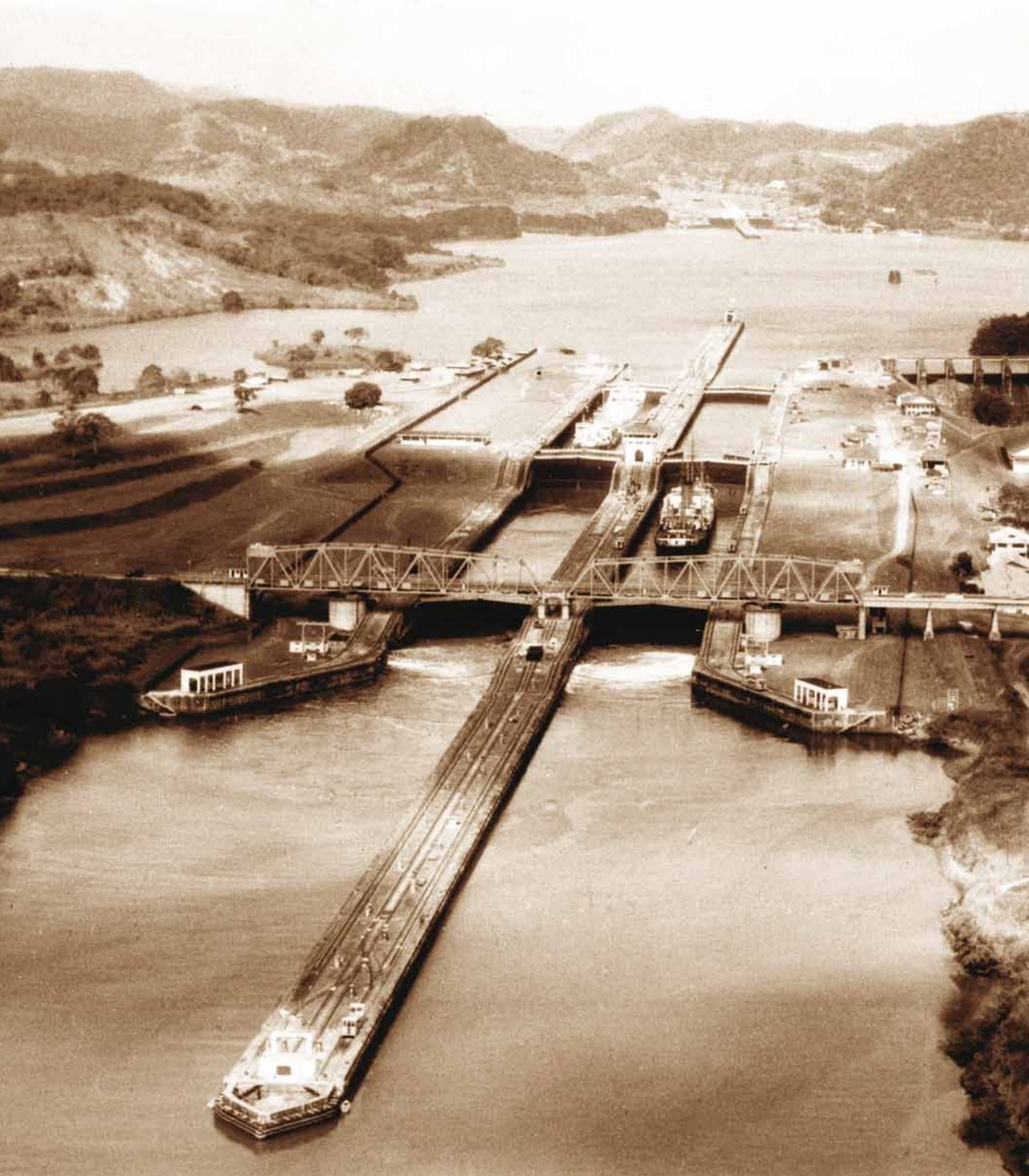
CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES



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

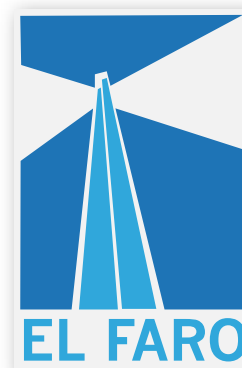
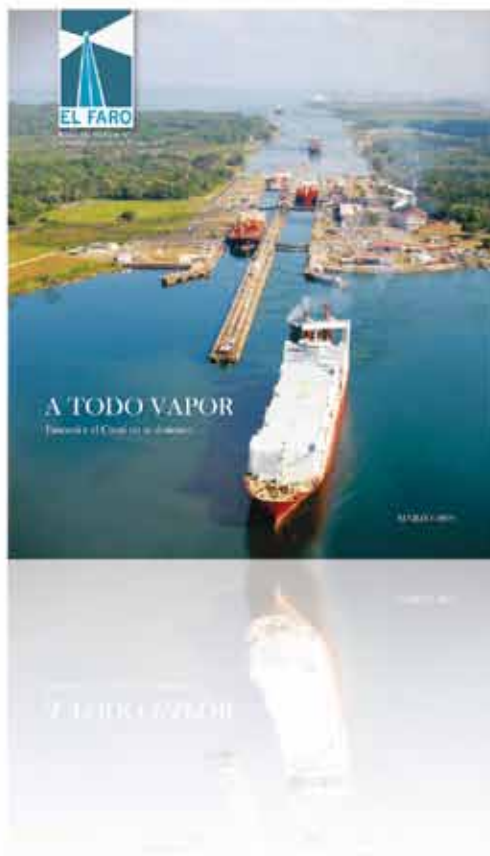




DOS INSTANTES DE LA HISTORIA

Las esclusas de Miraflores en 1957 y 2010.





Todo lo que quieres saber sobre tu Canal está en

La revista informativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

Búscala todos los meses en La Prensa y Crítica, en los Infocentros de la ACP y en los supermercados Rey de Calle 50 y Brisas del Golf.



M S El Canal con la ampliación PANAMEÑO QUE NUNCA

Por Maricarmen Sarsanedas

Marco Ameglio se inició en la política a los 17 años, hizo carrera en ella y fue reelegido cuatro veces para representar a su circuito en la Asamblea Legislativa a la que dedicó casi 20 años; es administrador de profesión y un exitoso empresario. Este año fue designado por el presidente Ricardo Martinelli en la Junta Directiva de la ACP. Está muy consciente de su responsabilidad y el momento histórico que le corresponderá vivir.



Junto a Nicolás Corcione, también integrante de la Junta Directiva de la ACP, en los trabajos de ampliación del Atlántico.

- **Alguna vez imaginó estar en la Junta Directiva del Canal en esta coyuntura?**

- No, no puedo decir que lo imaginé, pero es una designación que uno sin imaginarla, como panameño, la sueña porque el Canal es un tema interesante, apasionante, permanente, siempre latente en nuestra historia y siempre de actualidad.

Es un tema de pasado, presente y futuro. Hace poco tiempo pasamos por un periodo que hizo que el Canal se integrara más a la discusión de los temas del país, cuando el pueblo panameño fue a un referéndum para aprobar la ampliación del Canal mediante la construcción de un Tercer Juego de Esclusas. Todo el mundo se convirtió en un experto en el tema del Canal.

En lo particular, siempre he estado al tanto del Canal y es que mi vida como político es contemporánea con el periodo en que se aprobaron las leyes que dieron origen al Título Constitucional que sirvió de base a la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá. En esa ocasión, como diputado de la Asamblea Nacional, tuve la oportunidad y el privilegio de vivir muy de cerca esa etapa histórica en que el Canal se panameñizó, participando activamente en esas discusiones, tanto en la Comisión de Asuntos del Canal como en el pleno de la Asamblea. Me compenetré mucho con el tema canalero y fui testigo de cómo oposición, gobierno y la sociedad

civil discutieron y definieron en consenso la forma en que los panameños vamos a administrar nuestro Canal, cómo se iba a conformar su junta directiva y cómo se iban a elegir sus directores.

Como manifestara el día que fui ratificado por la Asamblea de Diputados como director de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal, nunca imaginé que en algún momento iba a pasar por el filtro de la Comisión de Credenciales, de la que alguna vez fui miembro y es que mis aspiraciones han sido siempre de tipo electoral, prueba de ello es que por 20 años, gracias a mis electores, fui parte de ese cuerpo legislativo.

Sin embargo, me siento muy honrado por esta designación, que para mí representa una nueva etapa, con nuevos retos, de los que voy aprender mucho y los que voy a enfrentar con profesionalismo, mucha responsabilidad y dedicarle tiempo.

Debo confesar que la sensación que tuve en mi primera reunión de directiva fue igual a la que pudiera uno sentir en su primer día de clases en la universidad y es que por más que uno conozca sobre el Canal, lo ha vivido desde fuera de manera que uno queda algo perplejo al entrar en contacto con tanta información, tanta tecnicidad, tanto manejo profesional que gira alrededor de esta gran obra de ingeniería.



- ¿En base a su experiencia, cómo piensa que puede contribuir con su trabajo como miembro de la Junta Directiva?

- De acuerdo a mis conocimientos y mi experiencia en el sector privado como empresario, he escogido tres comités en los que voy a participar: el de Finanzas, de Modernización y Ampliación y en el de Recursos Humanos. Son comités muy exigentes y voy a corresponder a esa exigencia.

Pienso que aquí no se ha venido a reinventar la rueda. Vemos con satisfacción que el Canal marcha bien, que está en buenas manos, de manera que lo que podemos aportar como nuevos directores es garantizar que se continúe trabajando por ese camino para orgullo de todos los panameños y de los más de nueve mil empleados que tienen que ver con esta operación. Nuestra presencia aquí está para coadyuvar y garantizar que la vía siga operando de manera eficiente, para que el servicio que presta a la comunidad marítima mundial siga siendo de calidad; que su rentabilidad como empresa se garantice, y que el logro de las metas y proyectos que tiene el Canal a futuro se ejecuten en buena forma como se ha venido haciendo hasta ahora.

- Cómo imagina el Canal en el futuro?

Yo creo que el Canal debe producir beneficios y tener un impacto positivo en el desarrollo del país y en consecuencia, en la vida de los panameños. Anteriormente se estaba bajo la impresión de que el impacto del Canal se daba solo a través de los empleos y de los beneficios que generaba en sus riberas, específicamente en las ciudades terminales de Panamá y Colón. Hoy día todos conocemos el importante aporte que el Canal hace al presupuesto nacional de manera directa e indirecta y las inversiones sociales que se realizan gracias a los beneficios que genera; tanto así, que la gente entiende y está comenzando a sentir que la vía acuática no es solo un asunto del área metropolitana. De esa manera es que se tiene que ver hacia futuro.

Vislumbro un Canal modernizado y ampliado, trabajando a capacidad y en las mejores condiciones para producir más para que sea mayor la cantidad de panameños los que se favorezcan del éxito y los beneficios que de él se generen. A ese pueblo le debemos el compromiso de que el Canal sea una ventaja geográfica y deben sentirlo así.

Definitivamente que lo anterior va ligado a tener un Canal a nivel internacional, más competitivo, y que siga sirviendo a la comunidad marítima internacional de manera eficiente y continua lo que nos garantizará una ruta más rentable, para beneficio de todos.

**- Usted está participando del proyecto país más importante...
¿cómo se siente al respecto?**

Emocionado, ilusionado, honrado por la oportunidad que el Presidente de la República nos ha permitido tener. Le doy gracias a Dios y me siento realmente privilegiado al pensar que cuando llegue el 2014 voy a vivir ese momento histórico a plenitud, con la cercanía que nos proporciona el trabajo desarrollado en la directiva desde ahora y hasta ese momento. Orgulloso de esa obra hecha por panameños, porque entonces el Canal será más panameño que nunca.

EN EL 'TOP TEN'



La ampliación del Canal de Panamá fue seleccionada como uno de los 10 proyectos de infraestructura más importantes del mundo por la publicación Infrastructure 100, una iniciativa de la firma KPMG e "Infrastructure Journal". Los proyectos fueron seleccionados entre cientos de propuestas por un grupo de jurados cuya decisión fue en base a la escala, viabilidad, complejidad, innovación e impacto social.

A continuación el artículo publicado por la revista sobre la ampliación y el Canal de Panamá, que este mes cumple 96 años de operaciones.

Por Angus Leslie Melville

Los proyectos de megatransporte siempre han logrado asombrarnos por su magnitud e impacto fundamental en la sociedad. Desde los tiempos del ferrocarril a vapor, pasando por la construcción de una vía férrea a través de Estados Unidos y la excavación de un túnel para unir al Reino Unido con Europa, tales proyectos son impresionantes por su absoluta grandeza y ambición.

El Canal de Panamá es uno de estos proyectos que al instante nos hace evocar imágenes de ingenieros y trabajadores excavando afanosamente el cauce de navegación de 77 kilómetros para unir los océanos Atlántico y Pacífico, y reemplazar la larga y peligrosa ruta por el paso Drake y alrededor del cabo de Hornos en el extremo austral de Sudamérica.



Los planes para unir los dos océanos por medio de un canal y lago se remontan a los inicios del siglo XVI, pero no fue sino hasta principios del siglo XX que estos anhelos pudieron hacerse realidad.

Estados Unidos logró inaugurar el Canal en 1914 y lo mantuvo bajo su dominio hasta que los Tratados Torrijos-Carter de 1977 cedieron su control a Panamá. Desde 1979 hasta 1999, la vía acuática fue operada bajo la administración conjunta de Estados Unidos y Panamá y, finalmente, su control fue asumido por la ACP (una entidad del gobierno panameño) el 31 de diciembre de 1999.

Incluso hoy día, el Canal de Panamá sigue siendo uno de los más grandes y desafiantes logros de ingeniería alguna vez emprendidos y su impacto en la navegación entre los dos océanos fue inmediato: acortó la duración de las travesías, mejoró grandemente la economía del transporte marítimo y logró recorridos más seguros.

Sin embargo, a medida que los buques aumentaron su tamaño, el uso del Canal disminuyó. Esto llevó a que fuera esencial para Panamá invertir considerablemente para convertirlo en un activo de infraestructura internacional viable.

La ampliación de la vía acuática se inició en septiembre del 2007 y con ella se logró duplicar la capacidad del Canal para permitir un mayor volumen de tráfico y el paso de buques más grandes.

Actualmente, cerca del 92 por ciento de la flota mundial no puede utilizar la vía acuática. Pero cuando se termine este tremendamente ambicioso programa de ampliación, a un costo de B/.5.25 mil millones y con una duración de siete años, el Canal estará abierto a todos los buques, con excepción de los muy grandes, conocidos como ultrapanamax.

La obra se culminará en el 2014, a casi 100 años desde el paso del vapor Ancón a través de las esclusas de Miraflores, próximas a la ciudad de Panamá, para convertirse en el primer barco en completar el tránsito de océano a océano. Con su ensanche y profundización, la vía acuática estará abierta a los buques pospanamax.

En 1908, el Canal pudo hacerse realidad al represar el río Chagres y por la creación del lago Gatón de 43,000 hectáreas. Hoy día, el reservorio es un componente crítico para el Canal, puesto que también provee de agua potable a una parte del país. Con su operación actual, cada día fluyen al mar más de 200 millones de litros de agua dulce del lago cuando los buques utilizan el sistema de esclusas.

Hoy se construye una serie de tinas de reutilización de agua de aproximadamente 70 metros de ancho y 5.5 metros de profundidad para cada esclusa individual. Esto permitirá que el agua sea reutilizada en lugar de verterla al mar. A pesar de que el tamaño real de las cámaras de las nuevas esclusas requerirá 65 por ciento más agua que las esclusas actuales, estas usarán 7% menos agua de la que se pierde en la actualidad.

El trabajo no se limita a las esclusas. Para permitir que buques más grandes transiten el lago Gatón, su nivel será elevado en 0.5 metros a 27.1 metros, dándole el calado adicional y aumentando su capacidad de reserva de agua en 625 millones de litros diarios como promedio.

Cada cauce de navegación en las entradas del Canal será ensanchado a 225 metros y profundizado a 15.5 metros bajo el nivel de la marea más baja. En la actualidad, algunas secciones de estos cauces de aproximación tienen una anchura de 192 metros solamente.

El impacto de esta ampliación es hoy tan importante como lo fue en 1914 cuando el Canal fue inaugurado, debido a que se ha quedado chico para la gran mayoría de los buques de alto calado. Al ampliar y profundizar el Canal y elevar el nivel del lago Gatón, el Canal de Panamá, una vez más, se convertirá en una ruta primordial para el comercio.

Los jueces quedaron impresionados por la magnitud de las obras que se realizarán y por el ingenio demostrado al reducir la pérdida de agua en 7%, aún cuando se necesitará mucha más agua para elevar y bajar los grandes buques.

Cuando el Canal esté abierto al tránsito de los buques pospanamax en el 2014, justo a tiempo para el centenario del paso del vapor Ancón a través del Istmo, habrá igual razón para celebrar como la hubo en 1914.



LOS 10 PROYECTOS MÁS DESTACADOS DE INFRASTRUCTURE SON:

- 1. Dique para prevenir inundaciones en la ciudad de Venecia MOSE (Italia)**
- 2. Red de transporte de energía Green Power Express (Estados Unidos)**
- 3. Refinería Mthombo (Sudáfrica)**
- 4. Represa hidroeléctrica a base del régimen de mareas Incheon (Corea del Sur)**
- 5. Tren de alta velocidad TAV (Brasil)**
- 6. Puente de larga distancia Hong Kong-Zhuhai-Macau (China)**
- 7. Expansión del Canal de Panamá (Panamá)**
- 8. Centro de Investigación de la Universidad de Montreal CRCHUM P3 (Canadá)**
- 9. Universidad de Ciencia y Tecnología Rey Abdullah (Arabia Saudita)**
- 10. Centro de tratamiento de residuos Greater Manchester Waste Disposal (Reino Unido)**



NUEVO SISTEMA DE CARTAS NÁUTICAS INTELIGENTES

Por Ariyuri Him

Después de un largo periodo de investigación y desarrollo, un nuevo sistema electrónico permitirá que la navegación en el Canal sea más segura y eficiente.

Recientemente se completaron las primeras pruebas en el proceso de instalación del nuevo sistema de cartas náuticas electrónicas en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la ACP.

Las cartas náuticas del Canal son confeccionadas y custodiadas por el personal de la Sección de Cartografía y Topografía de la División de Ingeniería de la ACP. El nuevo sistema, además de incrementar la seguridad marítima, también ofrecerá más información cartográfica, lo que permitirá mayor precisión durante la navegación por la vía interoceánica.

Los expertos de la Sección de Cartografía y Topografía trabajan junto al contratista canadiense Caris para proporcionar los datos que componen la base cartográfica del Canal, la cual incluye información relacionada con las nuevas esclusas y las profundidades en las diversas áreas de la ruta marítima.

Una carta náutica es una representación a escala de aguas navegables y regiones terrestres adjuntas. Normalmente indica las profundidades de los cuerpos de agua y las alturas del terreno, naturaleza del fondo, detalles de la costa incluyendo puertos, peligros a la navegación, localización de luces y otras ayudas a la navegación.

La actualización del sistema de cartas náuticas cumplirá con los estándares internacionales de convenios emitidos por la Organización Hidrográfica Internacional y la Organización Marítima Internacional.

Sobre SIDMAR

Por más de 20 años, el SIDMAR ha sido responsable de la formación y capacitación de prácticos, capitanes de remolcador, oficiales de máquina y otro personal a bordo del equipo flotante. También conduce adiestramiento suplementario para mejorar y fortalecer al personal marítimo, coordina programas de orientación y capacitación para cadetes de escuelas náuticas y provee seminarios de familiarización básica sobre las operaciones del Canal. Este centro siempre ha mantenido los más altos niveles de calidad, protección, seguridad y eficiencia de la operación canalera, capacitando a más de 5,000 trabajadores.

El SIDMAR cuenta con tres simuladores, incluyendo dos simuladores de maniobras de buques, uno de ellos de 360 grados de visual y otro de 150 grados y un simulador de remolcadores de 90 grados. Cuenta también con tres modernos salones para discusiones que permiten reproducir y analizar los ejercicios realizados en la simulación. Además, la capacitación es complementada con la integración de experiencias operacionales marítimas propias del Canal, tales como: operaciones en puertos, esclusas, remolcadores y astilleros.

• Teléfonos:

272-8249 272-8550

• Fax: 272-8222

• Correo electrónico:
sidmar@pancanal.com

• www.pancanal.com/esp/hr/sidmar/index.html

Mandatarios visitan ampliación del Canal

Autoridades de Belice, Colombia, Costa Rica, España, Guatemala, Honduras, Italia, República Dominicana y Panamá visitaron los trabajos de ampliación del Canal de Panamá en el Atlántico.

Los mandatarios llegaron hasta el sitio donde se adelantan las obras de excavación seca para construir las nuevas esclusas del Atlántico y observaron el avance de los trabajos.

Entre los visitantes estaban los presidentes Ivano Uribe (Colombia), Porfirio Lobo (Honduras), Álvaro Colom (Guatemala), Ricardo Martinelli (Panamá) y el primer ministro de Italia, Silvio Berlusconi.

También los vicepresidentes Manuel Chaves (España), Rafael Albuquerque (Rep. Dominicana), Alfio Piva Mesón (Costa Rica) y Juan Carlos Varela (Panamá). Además, el viceprimer ministro de Belice, Gaspar Vega.



Diputados observan avances de la ampliación

Miembros de la Comisión de Infraestructura Pública y Asuntos del Canal de la Asamblea Nacional de Diputados recorrieron los sitios de la ampliación del Canal de Panamá, en el sector Atlántico.

Los participantes también visitaron el área donde se construirá el mirador en el área de Gatón, el sitio donde el consorcio Grupo Unidos por el Canal lleva a cabo las excavaciones de estas estructuras, así como los trabajos de dragado en el Atlántico. El diputado Rogelio Baruco, presidente de la Comisión, manifestó su satisfacción al observar las actividades de excavación y construcción. Estoy gratamente sorprendido al ver el avance de la obra y de escuchar que los trabajos avanzan de acuerdo al cronograma. La visita ha sido de gran provecho.



Nuevo acuerdo con puerto de Mississippi

La ACP y la Autoridad Portuaria del Estado de Mississippi en Gulfport (MSPA, por su sigla en inglés) establecieron una alianza estratégica para impulsar el crecimiento económico y el comercio internacional.

Durante una ceremonia en esta capital, el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, y el director ejecutivo de la MSPA, Donald Allee, suscribieron un memorando de entendimiento para promover la ruta toda agua entre Asia, la costa este y el Golfo de Estados Unidos, a través del Canal de Panamá.

Con el gobernador de Mississippi, Haley Barbour, como testigo, Alemán Zubieta y Allee expresaron su compromiso de incentivar el crecimiento mutuo y la cooperación. Renovable cada cinco años, este primer memorando facilitará iniciativas conjuntas de mercadeo, intercambio de información y tecnología.



Exhiben maqueta de draga más grande del mundo

Quienes acudan al Centro de Visitantes de Miraflores tendrán la oportunidad de ver de cerca una maqueta de la Dragadora D'Artagnan, la más grande del mundo, la cual se utilizará para las obras de ampliación del Canal. La maqueta fue entregada recientemente por la Compañía DEMA a la ACP previo a su llegada al país en los próximos meses para apoyar los trabajos de dragado en la entrada de la vía interoceánica en el Pacífico.



Representación en comité internacional

Panamá está representada en la directiva del Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos (IEEE, por su sigla en inglés) con la designación de Enrique Tejera, gerente de la Sección de Bajo Voltaje de la División de Energía de la ACP. El IEEE es una organización dedicada al desarrollo de las ciencias y las prácticas de generación de energía eléctrica, transmisión, distribución y utilización.

Es la primera vez que un latinoamericano ocupa esta posición dentro de la institución, esto significa un orgullo para nuestro país y la ACP, comentó Tejera.

El IEEE es la sociedad técnica profesional más grande del mundo, sirviendo los intereses de más de 400,000 miembros en las comunidades de la electro-tecnología y la información en más de 170 países.



Presentan presupuesto de la ACP

El ministro para Asuntos del Canal, Rómulo Roux, presentó a la Asamblea Nacional el Proyecto de Presupuesto de la ACP para el Año Fiscal 2011, el cual proyecta ingresos de B/. 2,106.3 millones.

Para el año fiscal (del 1 de octubre de 2010 al 30 de septiembre de 2011) la ACP ha presupuestado ingresos por peajes de B/.1,610.2 millones, ingresos por servicios relacionados al tránsito por B/. 333.0 millones y otros ingresos, que incluyen, principalmente, producción de agua y de energía eléctrica por B/.140.7 millones; además de B/.22.4 millones en intereses ganados.

El presupuesto proyecta aportes directos al Tesoro Nacional por B/.839.0 millones, un incremento de B/. 85.0 millones con respecto a lo presupuestado para el Año Fiscal 2010, que concluye el próximo 30 de septiembre.

ltimo contrato de dragado de la ampliación

La ACP recibió las propuestas de la licitación pública para el contrato de dragado de la entrada norte del Cauce de Acceso del Pacífico.

Este es el ltimo contrato de dragado pendiente de adjudicación en el Programa de Ampliación.

El proyecto localizado en el Corte Culebra, al sur del Puente Centenario, contempla la excavación y dragado de aproximadamente 4 millones de metros cúbicos de material.

Los trabajos incluyen ensanchar a 218 metros y profundizar a 16.76 metros del nivel medio del lago una longitud de 1.6 kilómetros del sector norte del Cauce de Acceso que unirá al Tercer Juego de Esclusas en el Pacífico con el Corte Culebra.



Jóvenes dialogan sobre su Canal

Los 71 estudiantes que integran la Asamblea de Diputados Juveniles dialogaron con el administrador del Canal, Alberto Alemán Zubietta, sobre la historia, la operación y el futuro de la vía interoceánica, así como el papel de los jóvenes en el desarrollo del país.

La juventud tiene la misión de cuestionar todo; no pierdan ese espíritu de cambiar las cosas, manifestó el administrador a los diputados juveniles quienes fueron seleccionados para representar a sus comunidades debido a sus perfiles académicos y de liderazgo.

Durante una charla en el Auditorio Ascanio Arosemena, los jóvenes expresaron sus ideas sobre la importancia del Canal y preguntaron sobre las oportunidades que se le abrirán al país a partir de la ampliación de la vía interoceánica.



Del 'Calcio' a la vía interoceánica

El futbolista italiano Marco Materazzi, integrante del equipo campeón del mundo en la Copa de Alemania 2006, fue uno de los astros del balompié que visitó el Canal de Panamá en el marco del partido de estrellas que protagonizó el argentino Lionel Messi.

Materazzi, jugador del Inter de Milán, actual campeón de Italia y Europa, fue atendido en el Centro de Visitantes de Miraflores donde recibió una explicación sobre el funcionamiento del Canal y sus planes de expansión.

Otros futbolistas que aprovecharon su estadía en Panamá para visitar el Canal fueron los españoles Iván Helguera y Fernando Morientes, así como el argentino Martín Palermo.

Ingrese a:
www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.

Testimonio de una década

La historia escrita por panameños

Un documental en conmemoración de los 10 años del Canal en manos panameñas y en saludo a su 96 aniversario.

TU CANAL AL DÍA

www.pancanal.com

TELEMETRO
Canal 13
Domingo
22 de agosto
12:30 m.d.

SERTV
Canal 11
Domingo
22 de agosto
6:00 p.m.

FETV
Canal 5
Sábado
28 de agosto
4:30 p.m.

