

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



CRUCEROS

Es el turno de las esclusas neopaamax

¡Vive una
EXPERIENCIA CANAL!



Ven a los

Centros de visitantes

MIRAFLORES | AGUA CLARA

Horarios e información en:
www.visitcanaldepanama.com

   canaldepanama

 elcanaldepanamatv

Para más info: visitcanaldepanama.com



CANAL DE PANAMÁ



CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Octubre 2017 - No.112

JUNTA DIRECTIVA:

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

Jorge L. Quijano
Administrador

Manuel E. Benítez
Subadministrador

Abdiel A. Gutiérrez
Vicepresidente de Comunicación
Corporativa

Vicente Barletta
Gerente de Comunicación

Jovanka Guardia
Editora

Gabriel Murgas Patiño
Redactor

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel Julio

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

En esta edición:

- 5-6-7 **historia** Arquitectura eclesial: Testimonio de fe en el área canalera.
- 8 **punteo** Fauna canalera: El camaleón del Dosel.
- 9-10-11 **compás** Chile y Panamá, una relación más allá del Canal.
- 12 **ventana** Otra Mirada / En números.
- 17 **desarrollo** Cuando vuelvan los bosques.
- 18-19 **perspectiva** Panamá y el Plan Nacional de Seguridad Hídrica.
- 20---23 **ambiente** Protección de los bosques: la historia de un incentivo.
- 24-25 **al día** Los 20 años del Museo del Canal.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

CON EL CONJUNTO DE MÚLTIPLES TALENTOS

Ante el inicio de un nuevo año fiscal, el Canal de Panamá ratifica su compromiso con la innovación y con los retos propios del mercado marítimo mundial. La agenda del 2018 está marcada por proyectos que demandan el profesionalismo de una fuerza laboral que reconoce su papel protagónico en la consecución de las metas corporativas para beneficio de su nación.

En ese panorama, el éxito demostrado por la ampliación durante su primer año de funcionamiento sigue impulsando nuevas estrategias de usuarios y clientes dispuestos a aprovechar las ventajas competitivas de la ruta, como ocurre en Chile, cuya visión comercial es presentada en esta edición de **El Faro**.

Sin embargo, los proyectos futuros, en lo que a la vía acuática se refiere, han sido estructurados teniendo como base la realidad hídrica de Panamá. De allí que el Canal es parte activa del Consejo Nacional del Agua, entidad que ejecuta los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Hídrica, programados hasta el 2050. La meta es dotar de agua a toda la población. ¿Qué se ha logrado en un año y cuáles son las expectativas? Son algunos de los aspectos consultados este mes.

Se trata de estrategias, planes, programas o proyectos que requieren del concierto de todos en lo que conocemos como “trabajo en equipo”. A ese concepto está ligada, en gran medida, la eficiencia y confiabilidad del servicio que el Canal de Panamá presta al mundo en cada una de sus actividades. El tránsito de cruceros es una de ellas. Para esta temporada 2017-2018 se esperan unos 236 tránsitos de los buques de ese segmento.

Esa diversidad y el dinamismo que caracteriza a nuestro paso interoceánico despiertan cada vez mayor interés internacional. El Canal sigue en el radar de quienes apuestan por la ruta más corta, por su administración y por operación excepcional.

¡Qué mejores motivos para celebrar! Felicidades Panamá en el Mes de la Patria que está por iniciar.

ARQUITECTURA ECLESIAL: TESTIMONIOS DE FE EN EL ÁREA CANALERA

Las iglesias construidas en territorio del Canal constituyen una prueba del valor religioso de las comunidades de aquel entonces. Su historia y los detalles de sus estructuras son mostrados en esta edición.



Iglesia Bautista, La Boca.

Por Orlando Acosta

El apoyo espiritual de los habitantes de la antigua Zona del Canal era sostenido por la empresa administradora del Canal de muchas maneras. La historia de las iglesias en la antigua Zona es diversa e interesante. Hoy **El Faro** nos lleva a un recorrido por estos templos para conocer su importancia en el desarrollo de nuestra nación multirracial.

El templo más antiguo en el área del Canal lo constituye la Iglesia de Cristo a Orilla del Mar, erigido en la ciudad de Colón por iniciativa de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, empresa con sede en Nueva York, Estados Unidos. Tiene una interesante historia que la hace un

edificio valioso en la memoria de tránsito, y de las ciudades construidas bajo el impulso del ferrocarril.

Para el año de 1910 existían en la antigua Zona del Canal 39 iglesias, de las cuales, 26 pertenecían a la Compañía del Canal.

“El aspecto religioso multidenominal en la Zona del Canal era muy amplio. Fuentes documentan que para el año 1910, había 15 sacerdotes que recibían salarios oficiales: cuatro episcopales, cinco bautistas, tres católicos, dos metodistas y un presbiteriano”. (Alonso Roy, documentos inéditos).

La iglesia Bautista tiene presencia en el Istmo desde el año 1884, y contaba con capillas e iglesias en las poblaciones de Paraíso, Cartagenita, Cucaracha, Culebra, Emperador, Las Cascadas, Gorgona, Tabernilla, Gatún, San Pablo y Ancón.

En el año 1911, justo antes del desmantelamiento del poblado, la misión Bautista atendía la mayor concentración de fieles bautistas en Emperador, principalmente de la comunidad negra.

En el área del Pacífico, la iglesia de La Unión, en Balboa, se construyó entre los años 1917 y 1920, siendo por más de 90 años “el magnífico gótico que alberga a la *Balboa Union Church*”, un símbolo de cooperación cristiana en la antigua Zona del Canal.

En el sector de Ancón, contiguo al hoy Instituto Oncológico Nacional, se encuentra el edificio de la Catedral de San Lucas, bajo la administración de la Iglesia Episcopal, con presencia en Panamá desde el año 1865.

Especialistas en arquitectura lo califican como el ejemplo más significativo. “Para proyectar el templo actual se contrató al prominente arquitecto neoyorquino Hobart Upjohn (1876-1949), nieto de Richard Upjohn, el célebre diseñador de iglesias neogóticas. Éste eligió un lenguaje ecléctico que reúne elementos paleocristianos, románicos, neocoloniales y neoclásicos. La iglesia está construida sobre un macizo basamento de hormigón armado y bloques. El interior se inspira en las basílicas del cristianismo temprano. Tiene tres naves y techos de madera con cerchas vistas; los pilares y sus arcos, sin embargo, son neorrománticos, mientras que las altas puertas con balconillos y persianas le dan al interior un toque tropical”. (Eduardo Tejeira, Guía de Arquitectura de Panamá).

Aspinwall o Colón

La ciudad de Colón y el principal puerto Atlántico de Panamá, junto a la Iglesia de Cristo por el Mar tienen una interesante historia. La ciudad es fundada en el año 1850 por la Compañía del Ferrocarril de Panamá.



Iglesia de La Unión, Balboa.

El trazado de la ciudad fue determinado por la función del tren y el puerto. El muelle de embarque quedaba a un costado de la estación del ferrocarril. De esta manera el viajero pasaba directamente del buque al tren que lo trasladaría a ciudad de Panamá. La mayor parte de la tierra en la Isla Manzanillo pertenecía a la empresa del ferrocarril, que arrendaba a quienes tenían interés en construir alguna edificación en la futura ciudad de Colón.

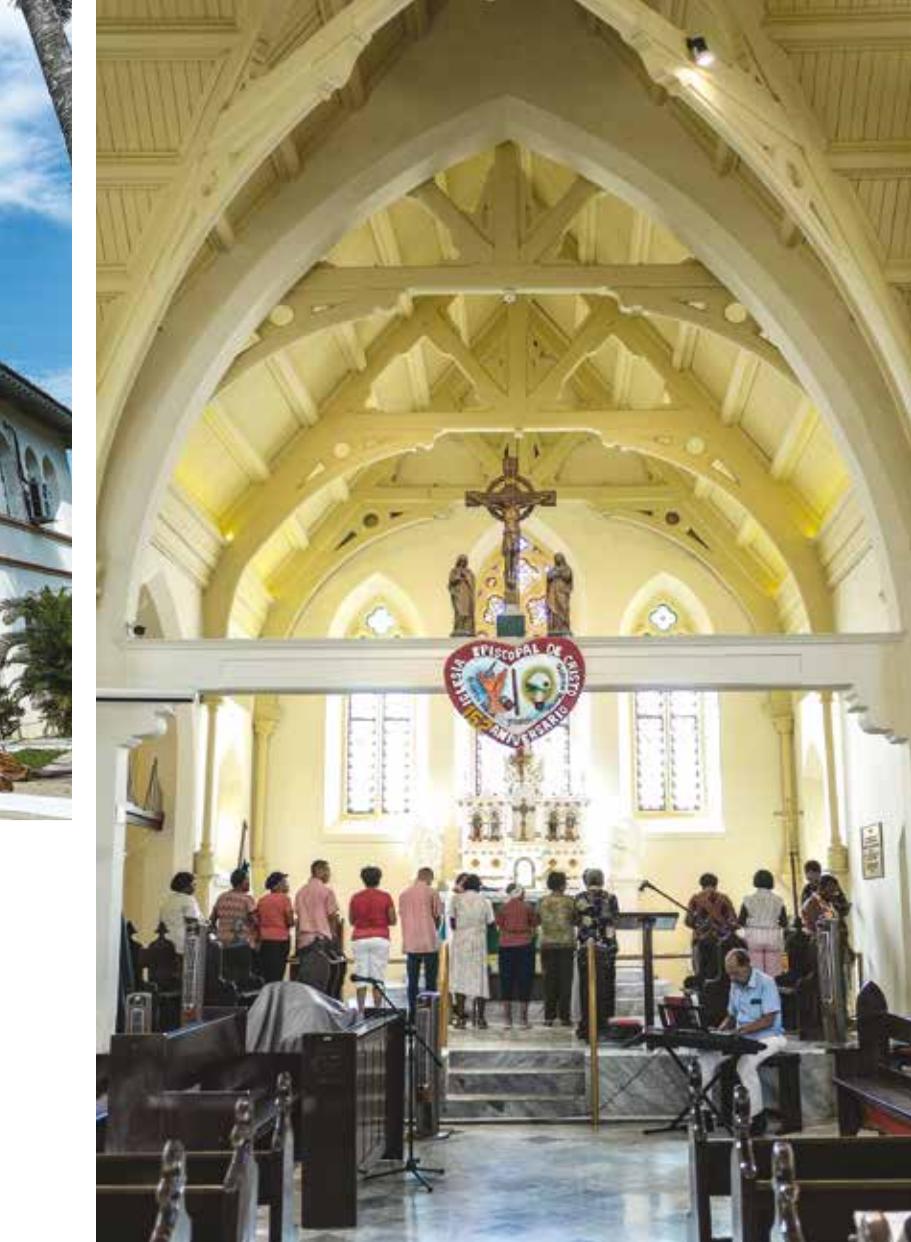
Lo que sería la ciudad de Colón fue durante los primeros 50 años un campamento conocido como Aspinwall (en honor de William H. Aspinwall, el presidente de la empresa), con una población, mayoritariamente extranjera. El nombre de Colón fue adoptado posteriormente, en el año 1852. La empresa canalera francesa (la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*) llegó en 1880, compró la mayoría de las acciones del ferrocarril y creó el suburbio de Cristóbal.

La mayoría de los edificios en Colón era de madera, lo cual, en ausencia de ningún tipo de infraestructura de calles, agua y energía, fue pasto de sucesivos fuegos en los años de 1885, 1890, 1915 y el más grande, en 1940, que destruyó prácticamente toda la ciudad de Colón.

La iglesia de Cristo a Orillas del Mar

Es el más antiguo edificio de la ciudad de Colón. Fue diseñado en el estilo Neogótico, entonces en boga en círculos episcopales y anglicanos, por el más famoso arquitecto de los Estados Unidos en su época: James Renwick Jr. (1818-1895), el mismo que diseñó la monumental Catedral de San Patricio, en la ciudad de Nueva York (1853-79), así como el Instituto Smithsonian, en Washington (1847-55).

Iglesia de Gatún.



Iglesia de Cristo por el Mar, Colón.

Tomó su nombre a partir del solar que la empresa del Ferrocarril identificó para la construcción de una iglesia, *Christ Church by the Sea*, ya que no existía equipamiento religioso en la ciudad de Colón. Se levantó frente al mar, 10 años después del inicio de la construcción del ferrocarril.

Su construcción en piedra es asimétrica, de techos muy empinados con una armadura de madera y cerchas muy elaboradas. Según Richard Upjohn (1802-78), el “apóstol” del Gothic Revival, en los Estados Unidos: “la sencillez gótica correspondía a la búsqueda de pureza moral”. (Eduardo Tejera, Guía de Arquitectura de Panamá).

Fue consagrada el 15 de junio 1865, por el Obispo Potter, de Pensilvania, y el 30 de enero de 1980, se le declaró Monumento Histórico Nacional mediante la Ley No. 92-80. Este año cumple 152 años de presencia en Colón.

En el 2014 fue restaurada por la Zona Libre, a un costo de B/.2.5 millones y se transformó en un hito de la historia colonense y una referencia del interesante vínculo entre la bonanza del ferrocarril y las tendencias arquitectónicas mundiales. El esfuerzo de restauración le mereció el premio de “Mejor Obra de Restauración”, en el 2014.

La Iglesia de Cristo a Orilla del Mar teje un nexo fundamental entre el origen de la ciudad de Colón y la identidad de la iglesia Episcopal en esa ciudad, ya que una de las acciones de esta denominación cristiana, junto con la Sociedad Hebrea Chezuc Emunah, fue consagrar en un acto público y notable, al Cementerio de Monte Esperanza para la administración de la muerte, durante la construcción del Canal Francés.

La maestra Constanza Cameron, devota feligrés de la Iglesia, contó a El Faro que “la Iglesia de Cristo a Orillas de Mar es la iglesia de Colón; sirvió después del fuego de 1940, a todas las denominaciones religiosas en la ciudad. Mientras la gente dormía en los parques, esta iglesia fue el lugar para que todos los colonenses invocaran a Dios”.

El patrimonio religioso en las ciudades terminales dentro de la antigua Zona del Canal y particularmente, la Iglesia de Cristo a Orillas del Mar, es un testimonio interesantísimo de la historia del tren y la función de tránsito. Son piezas claves para entender cómo las necesidades espirituales de un pueblo se articulan con un hito importante en la identidad de esta ciudad, que vio su origen en el ferrocarril y que hoy se reafirma en sus edificios y en su fe.



Iglesia de La Unión, Balboa.



Iglesia de Santa María, Balboa.

FAUNA CANALERA:



Por Victor Young

Entre las copas de los árboles de la Cuenca del Canal vive esta misteriosa criatura que muy pocos conocen.

Este reptil arbóreo, relacionado con la iguana verde, vive en el dosel del bosque. También se le conoce como lagartija del dosel, camaleón neotropical o falso camaleón. Su aspecto recuerda a una iguana verde juvenil, tiene cuerpo delgado y su cola extra larga mide tres veces la longitud de su cuerpo. Se alimenta de insectos, frutos, hojas, flores y pequeñas lagartijas.

Su nombre científico, *Polychrus gutturosus*, hace referencia a su colorida piel. El lomo tiene una tonalidad amarillenta atravesada por franjas verdinegras, las patas, vientre y resto del cuerpo son verde claro, excepto la cola, que es beige grisáceo. La cabeza tiene varios tonos de verde y resalta una gran mancha irregular color naranja alrededor de cada ojo telescópico.

EL CAMALEÓN DEL DOSEL

Si bien no es un camaleón verdadero, el nombre le encaja a la perfección. Puede tener cambios rápidos de color para parecerse al entorno que lo rodea, adopta también movimientos sincronizados cuando se desplaza, similar a los camaleones del viejo mundo. Entre sus depredadores se pueden mencionar las serpientes, aves rapaces y probablemente zarigüeyas y otros mamíferos. Habita la mayor parte del tiempo en la copa de los árboles, por eso es un reptil casi desconocido y poco estudiado.

El camaleón del dosel es una rareza y una pequeña muestra de la inimaginable biodiversidad que atesoran los bosques canaleros. Proteger esta asombrosa herencia natural para las futuras generaciones es también nuestro reto.



CHILE Y PANAMÁ, UNA RELACIÓN MÁS

Como tercer usuario de la vía acuática, Chile juega un papel importante en el desarrollo del comercio mundial. Algunos elementos de su crecimiento comercial y logístico guardan estrecho vínculo con Panamá.

Por Gabriel Murgas Patiño

De acuerdo con las cifras oficiales del Canal de Panamá para el año fiscal 2017, Chile es el tercer usuario de la ruta, posición que mantiene desde hace varios años. El país es mundialmente conocido por la alta producción y exportación de cobre a otros continentes, por sus vinos, los hermosos paisajes como Viña del Mar, Valparaíso, y la Isla de Pascua.

Es una región próspera estrechamente ligada a la nuestra y parecida a esta en su esbeltez geográfica. De hecho, Chile es el país más angosto y largo a la vez. Sus 4,300 kilómetros de largo bordean su costa oeste con el océano Pacífico, y esta ventaja natural competitiva le ha permitido convertirse en un país de gran desarrollo.

El Faro conversó con el embajador de Chile en Panamá, Francisco Cruz Fuenzalida, para conocer un poco más de la relación comercial entre esta nación suramericana, líder en gestión logística y portuaria y Panamá, en particular, el Canal.

1. ¿Qué significa el Canal de Panamá para Chile?

El desarrollo logístico requiere de una visión a largo plazo y estratégica, que permita ajustarse a las tendencias de mercado con políticas públicas comerciales de largo alcance. En este sentido, el Canal no es solamente puente, puerta y puerto, sino que para Chile es un indicador de cómo está el nivel del intercambio comercial. Y eso es importante, porque el 96 % de la totalidad del comercio exterior de Chile está asociado al sector portuario y logístico. De ahí la importancia de lo que es una matriz exportadora, y en eso el Canal tiene un valor trascendental para nosotros.

2. ¿Cómo enfrenta su país el reto de mantenerse vigente en el aspecto logístico?

Nuestro gran desafío es aumentar la capacidad portuaria. Los puertos habían sido vistos como elementos convencionales del marco logístico. Hoy día la capacidad logística y el comercio están asociados no solamente con el cruce, sino también con la eficiencia y eficacia de una logística que fortalece las operaciones de trasbordo, y también lo que pasa más allá del puerto. Y para eso hay que leer los cambios. Comparativamente, el Canal necesita atender a los neopanamax y sus necesidades para que se fortalezca el conglomerado, principalmente aumentando la capacidad de los puertos para enfrentar los volúmenes de carga con rapidez, pero sin descuidar los niveles de servicio.

3. ¿El cobre sigue siendo su principal activo de exportación?

El mercado del cobre es, sin lugar a dudas, la materia prima más relevante de nuestra balanza comercial y del flujo exportador. Sin embargo, Chile considera relevante que el cobre debe estar indexado a nuevas operaciones de exportación. Hoy día el cobre tienen nuevas presentaciones, usos y está vinculado a otros tipos de servicios. Nuestros mercados tradicionales siguen abiertos, pero nuestras empresas se han replanteado otras formas de negocio para la exportación de cobre, por eso hemos innovado para presentar al mundo nuevas y mejores ofertas de exportación. No hay óptimos permanentes, y para ello debemos agregar valor a nuestros servicios, como por ejemplo, fortalecer la diversificación de la agroindustria y optimizar la cadena de frío.

4. ¿Y en qué se basa su oferta de innovación?
En buscar agresivamente inversiones extranjeras directas en Chile. Nos interesa sobremanera captar flujo y capital extranjero, porque tenemos activos intangibles como una condición de un país seguro. Según la OCDE, Chile es un país amigable para la importación y exportación, además de ofrecer bondades comerciales y logísticas en nuestros mercados locales.

5. Háblenos del conglomerado portuario de Chile. Tenemos más de 60 puertos entre públicos y privados. Cuando uno analiza cuáles son las principales necesidades de Chile en materia portuaria, son las mismas que tiene Panamá. Por ejemplo, cómo vigorizamos el desarrollo de los servicios, cómo orientarnos a satisfacer una demanda de calidad y con precios competitivos. Fortalecer la cadena logística mancomunada con una alianza horizontal: el Estado, la empresa privada, y la comunidad internacional. Lo segundo, es determinar cómo podemos ser capaces de aumentar la competitividad creando centros de excelencia destinados a investigaciones. Tercero, crear y propiciar una adecuada infraestructura multimodal, analizando qué pasa detrás de los puertos, es decir, todos los eslabones de la cadena de suministros, creando una comunidad interdependiente. Por último, y no menos importante, es promover el desarrollo sustentable. El Canal de Panamá tiene la Ruta Verde, y eso es importantísimo, porque no podemos crear desarrollo dándole la espada al ambiente. En Chile, por ejemplo, tenemos una política en energía fotovoltaica, porque nos dimos cuenta de que, si bien es cierto, no somos un país netamente productor, nos enfocamos en la transmisión de energías renovables no convencionales. Y eso también ha sido el secreto del éxito de nuestra nación.



El Faro presenta, desde esta edición, el espacio gráfico “Otra Mirada”, dedicado a las actividades cotidianas que hacen grande a un Canal que no le teme a los retos.

EN
NÚMEROS
PROTECCIÓN
AMBIENTAL

83,027

hectáreas de bosque poseía la cuenca del Canal en el año 2016.

50.1%

de la superficie de la Cuenca se encuentra bajo una cobertura vegetal protectora.

7,868

hectáreas ha reforestado el Canal desde el año 2000.

1,365

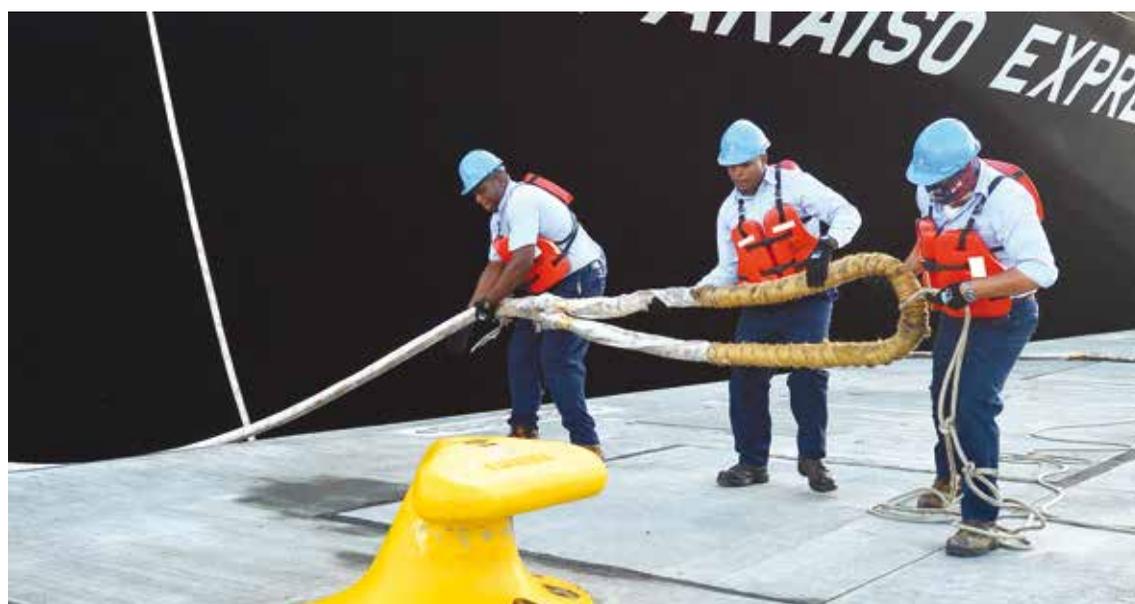
hectáreas de bosque de distintas regiones del país se ha reforestado como resultado del Programa de Ampliación del Canal.

B/.29

millones ha invertido el Canal en programas de reforestación en los últimos 17 años.

B/.26

millones tiene previsto invertir el Canal en reforestación en los próximos 10 años.



Fotos de Operaciones



Tu ventana al Canal de Panamá

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

Disponible en:



Canal 26

Canal 26
Televisión digital abierta
(Panamá, Panamá Oeste y Colón)



Cable Onda

Canal 126 y
HD 1026



CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO



TEMPORADA DE CR

San Diego

Puerto Vallarta

Santa Cruz
Hustaca

Puerto
Chilpan

Puerto
Quetzal

Lana

Palmar

FT Lauderdale

EGG
Cayman

Aruba

Cartagena

TRANSITO COMPLETO

TRANSITO PARCIAL



El Finlay es el primer buque de la temporada de CR, con capacidad para 2.500 pasajeros y 1.000 cabinas.

El Finlay es el primer buque de la temporada de CR, con capacidad para 2.500 pasajeros y 1.000 cabinas.



El Finlay es el primer buque de la temporada de CR, con capacidad para 2.500 pasajeros y 1.000 cabinas.



FINLAY

CRUCEROS en el Canal de Panamá

Un total de 235 tránsitos de cruceros espera el Canal de Panamá para la temporada 2017-2018. En este período, las principales líneas de cruceros emplazarán sus embarcaciones por la ruta interoceánica, incluyendo itinerarios por el Canal ampliado.

El Canal recibirá un total de 20 tránsitos por las esclusas neopanamás de los buques Caribbean Princess, Carnival Freedom, Carnival Splendor, Norwegian Bliss y Disney Wonder.

El tránsito del Norwegian Bliss marcará un hito, ya que será el buque de pasajeros de mayor capacidad (4.200 pasajeros) que transitará por las esclusas neopanamás. Aún en construcción, este crucero hará su tránsito de reposicionamiento a la costa oeste de

los Estados Unidos, para luego iniciar su temporada de cruceros en Alaska.

Para esta temporada, al igual que en años anteriores, las principales líneas navieras como Holland America Line, Princess Cruises, Royal Caribbean Cruises, y Norwegian Cruise Line, entre otras, mantienen su propuesta de ofertar itinerarios para realizar tránsitos completos y parciales por el Canal de Panamá. De igual forma, transitarán cruceros más pequeños, entre los cuales se incluyen el Wind Star y el crucero de expediciones National Geographic Quest, que cumplirán con itinerarios de siete y ocho días, de manera respectiva, con destino a la costa oeste de Centroamérica.

Durante esta temporada, 11 cruceros adicionales harán su primer tránsito por el Canal de Panamá pertenecientes a Princess Cruise, Norwegian Cruise, Carnival Cruises, Viking Ocean Cruises, Silversea Cruises, Lindblad Special Expedition y CMA CGM.



NEOPANAMÁ



2017-2018

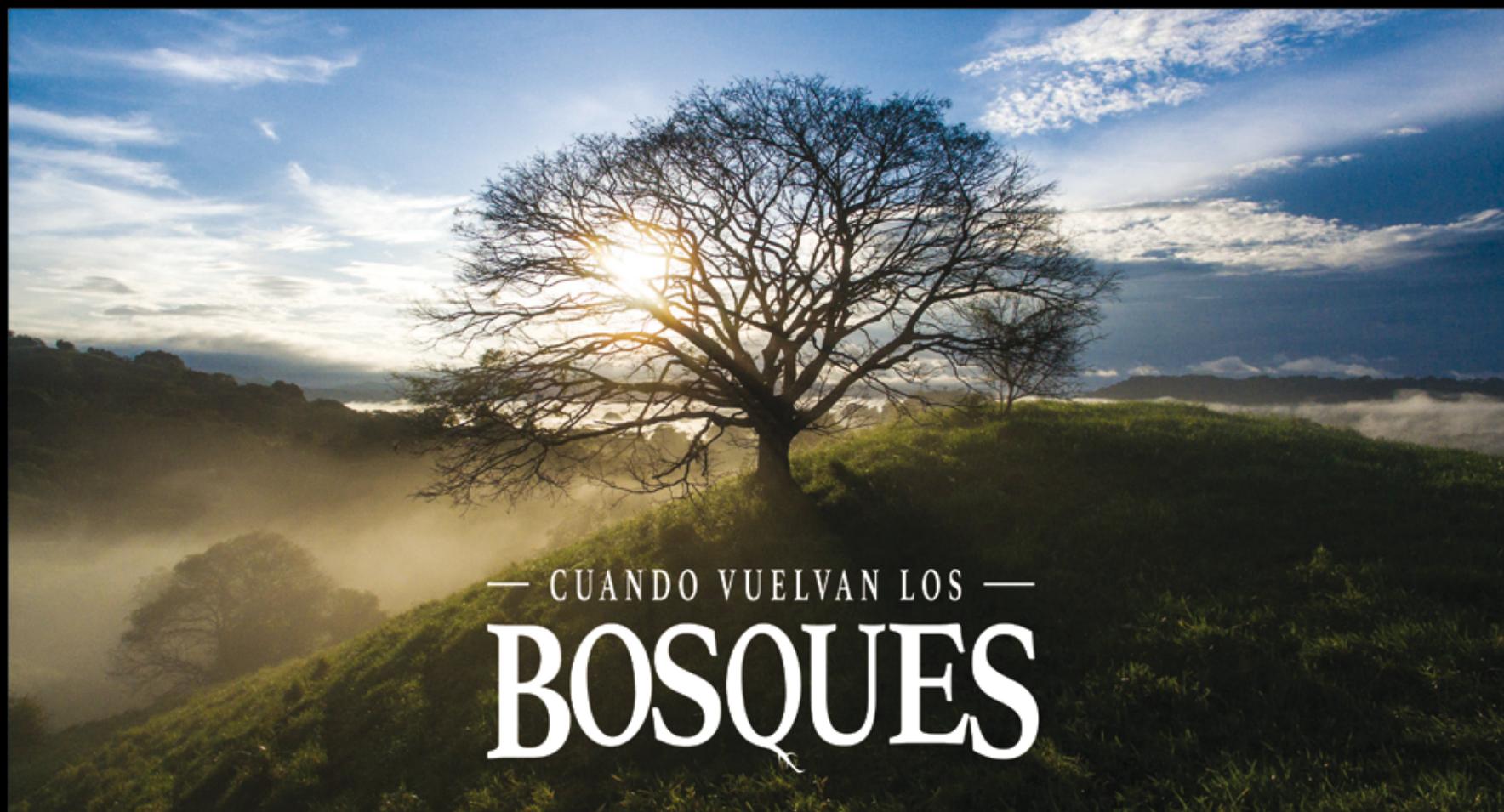
235 Tránsitos
de Cruceros
por el Canal de Panamá



CANAL DE PANAMÁ

CONSERVAR EL AGUA ES RETO DE TODOS

EL CANAL DE PANAMÁ TE INVITA A SINTONIZAR EL DOCUMENTAL



— CUANDO VUELVAN LOS — BOSQUES

UNA PRODUCCIÓN DE

Fundación
Albatros Media

VERTICAL MEDIA

NO TE LO PIERDAS EN HORARIOS ROTATIVOS POR CANAL TV.


Canal tv

CABLE ONDA
CANAL 126 / 1026 (HD)

+ TV DIGITAL
CANAL 26

    micanaldepanama.com

 CANAL DE PANAMÁ

PRIMER CRUCERO NEOPANAMAX DE LA TEMPORADA

Con el inicio de la temporada del tránsito de cruceros por el Canal de Panamá, el buque MS Caribbean Princess, de la línea naviera Princess Cruise, es el primero de los 236 que se tienen programado crucen la vía interoceánica durante la temporada 2017-2018.

La embarcación, con unos 3,086 pasajeros a bordo (capacidad máxima de 3,600), inició su recorrido en Ft. Lauderdale, Florida, donde también culmina la travesía, pasando por los puertos de Bahamas, Cartagena (Colombia), Cristóbal (Panamá), Limón (Costa Rica) e Islas Caimán.

El crucero MS Caribbean Princess fue construido en el año 2004, y tiene capacidad de 112,894 toneladas. Es un crucero Grand Class modificado, posee 900 camarotes con balcón y una terraza con mini-suites. Fue el primer crucero moderno con un teatro al aire libre, que Princess anuncia como “Películas bajo las estrellas”.

A su llegada a las esclusas de Agua Clara, en el Atlántico, los pasajeros del Caribbean Princess aprovecharon para desplazarse hacia varios sitios turísticos de las ciudades de Panamá y Colón, contribuyendo así al desarrollo turístico y económico de la región.

Además, 11 embarcaciones transitarán por primera vez el Canal de Panamá, entre las que se destacan las líneas navieras Princess Cruise, Norwegian Cruise, Carnival Cruises, Viking Ocean Cruises, Silverseas Cruises, Lindblad Special Expedition y CMA CGM.

PANAMÁ Y EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD HÍDRICA



Inauguración de la oficina de CONAGUA, en Balboa.

Panamá y el Plan Nacional de Seguridad Hídrica
Hace poco más de un año se emprendió acciones a largo plazo para garantizar el acceso al agua de todos los panameños. En una iniciativa denominada “Plan Nacional de Seguridad Hídrica 2015-2050: Agua para todos”, aprobada por el Consejo de Gabinete el 23 de agosto de 2016, se concentra los esfuerzos por cumplir esta meta.

En esa misma fecha nació el Consejo Nacional del Agua (CONAGUA), entidad que vela por las estrategias del Plan y que está presidida por el Ministerio de Ambiente (MiAmbiente) e integrada por los ministerios de la Presidencia, Desarrollo Agropecuario (MIDA), Salud (MinSa), Economía y Finanzas

(MEF), además del Canal de Panamá, Autoridad de los Servicios Públicos (ASEP) y el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN).

¿En qué metas se trabaja?

1. **Garantizar el acceso universal al agua de calidad y servicios de saneamiento adecuados.**
2. **Agua para el crecimiento económico inclusivo.**
3. **Gestión preventiva de riesgos.**
4. **Cuencas hidrográficas saludables.**
5. **Sostenibilidad hídrica.**



Conversatorio sobre las gestión integral del agua realizado en Coclé.

Si bien, el Plan es al 2050, cuenta con una identificación de acciones a corto plazo que deben ser implementadas. Entre los proyectos prioritarios figuran estudios que evaluarán la factibilidad de contar con reservorios multipropósito en tres regiones del país: Azuero, Río Indio y Bayano. Estos estudios los lleva a cabo el Canal de Panamá, a través de contratos con MiAmbiente.

Contar con reservorios que aseguren la disponibilidad de agua durante los períodos de verano fue una solicitud que surgió desde las consultas públicas hechas en varios puntos del país durante el periodo de elaboración del Plan. El Plan se ha venido cumpliendo de manera interinstitucional, y el seguimiento de su implementación lo lidera la Secretaría Técnica del Consejo, que recientemente presentó algunas cifras, en el marco del XXX Congreso Centroamericano de Ingeniería Sanitaria y Ambiental: “Tecnologías para incrementar la Seguridad Hídrica”:

- En el 2016 se ejecutaba proyectos relacionados a las metas de la seguridad hídrica por B/.808 millones; en el año 2017, las instituciones que participan en el Plan reportaron una ejecución por B/.910 millones.
- De los proyectos planificados el año pasado, en el 2017 se han finalizado obras por B/.83 millones.
- Del monto en ejecución, en temas de acceso a agua y

saneamiento se invierte B/.823 millones (meta 1); B/.22 millones en tener agua para el desarrollo (meta 2); B/.22 millones en gestión de riesgos (meta 3); B/.21 millones en protección de fuentes de agua y cuencas (meta 4) y B/.19 millones se destinan a temas como educación, legislación y normativas (meta 5).

Fuente: Consejo Nacional del Agua (CONAGUA)
Para más información visite: www.conagua.gob.pa



Sede de CONAGUA.

PROTECCIÓN DE LA HISTORIA DE

Por Omar Rodríguez

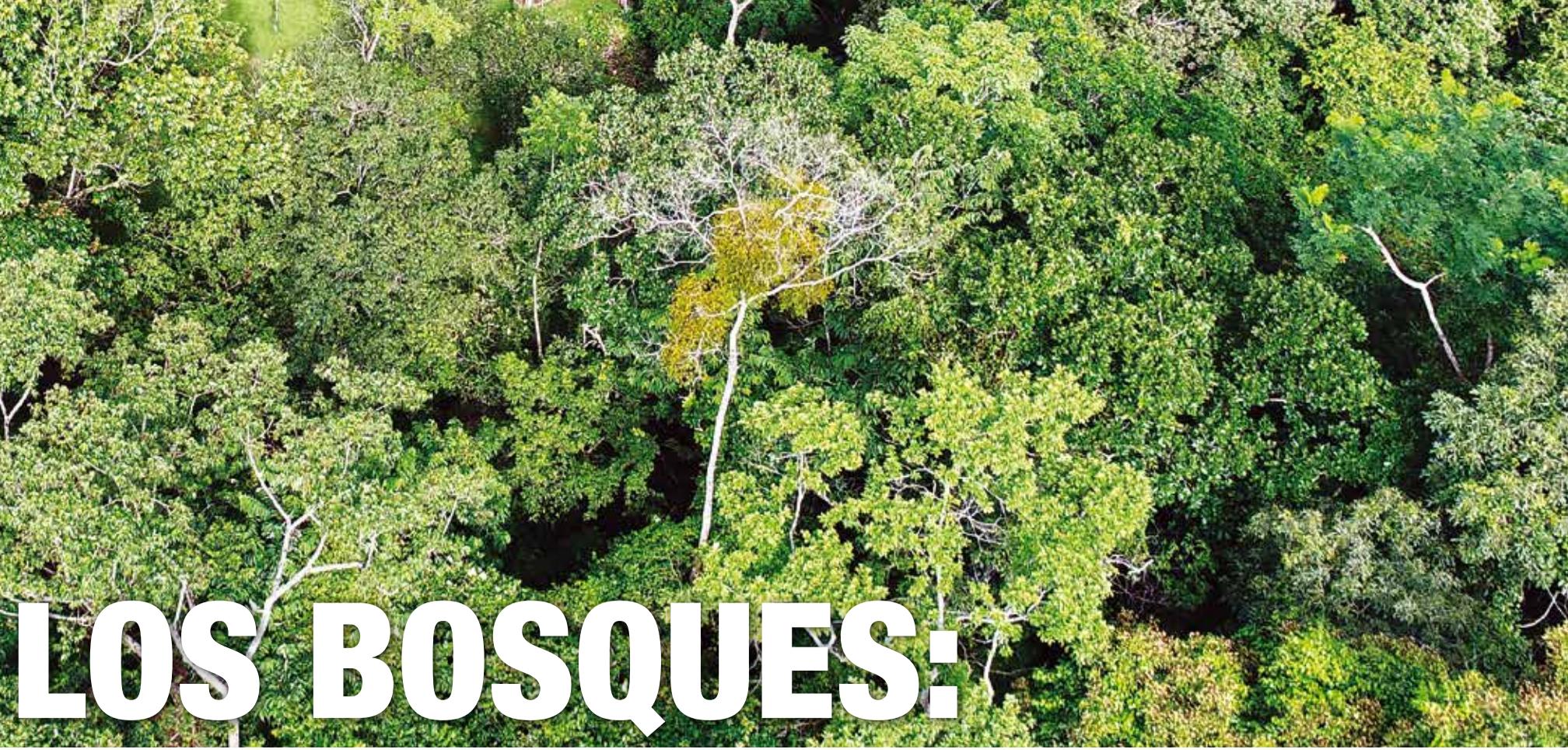
Desde pequeño, Restituto Rivera ha estado relacionado con los bosques y su protección, pues su padre le enseñó a conservarlos para recibir los múltiples beneficios que proporcionan al ambiente, a la gente y a los animales.

“Mi padre decía que si había bosques, las fuentes de agua no se agotaban y podíamos tener disponibilidad para el consumo humano, las actividades agropecuarias en la finca y las domésticas en el hogar. Y tenía razón, porque siempre tuvimos agua, sombra, madera y leña”, cuenta.

Sesenta años después, Rivera sigue conservando los bosques que heredó de su progenitor en El Cacao de Capira, con la diferencia de que ahora recibe beneficios adicionales.

Como parte del Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) que se ejecuta en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), 90 moradores de la región hídrica de Ciri Grande – Trinidad, en el distrito de Capira, reciben por primera vez un reconocimiento por los bosques que han protegido y conservado toda su vida.





LOS BOSQUES: UN INCENTIVO



De esta manera, el Canal de Panamá retribuye, en parte, la valiosa contribución que brindan los habitantes de la Cuenca al cuidado del agua de quebradas, ríos y lagos.

El programa

Cumpliendo con el mandato constitucional sobre el mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la CHCP, el Canal estableció en el 2009 el PIEA, cuyo objetivo principal es generar cobertura vegetal protectora, a través de la reforestación en las modalidades silvopastoril, agroforestal y comercial.

Luego se decidió incorporar un elemento importante como complemento a la reforestación: la protección y vigilancia de los bosques existentes en aquellas fincas beneficiarias del programa.

Son bosques que han sido protegidos durante años por los campesinos, quienes han tomado conciencia de la relación existente entre el bosque y el agua. Este último elemento es fundamental para ellos, si se toma en cuenta que el 90 % de las tomas de agua de los acueductos rurales se encuentra en esas zonas boscosas, explicó Raúl Martínez, supervisor de la Unidad de Servicios Ambientales de la División de Ambiente.



Miguel Medina recibe su certificado de manos de Raúl Martínez, colaborador del Canal.

En el Canal de Panamá entendemos que la sostenibilidad de la CHCP no depende exclusivamente de la generación de nueva cobertura vegetal protectora, sino también de la conservación de los bosques ya existentes.

Así, en el año 2014, se puso en marcha el Programa de Incentivo por la Protección y Vigilancia del Bosque, inspirado en los Pagos por Servicios Ambientales (PSA) que han sido aplicados con éxito en países vecinos como Costa Rica. Se replicó el modelo costarricense, adecuándolo a la realidad de la cuenca del Canal y se entregó los primeros incentivos a 85 propietarios que protegían 600 hectáreas de bosques.

En la actualidad, hay 650 hectáreas protegidas y 90 beneficiarios. Para el próximo año, se espera llegar a mil hectáreas protegidas, no solo en la región de Ciri Grande – Trinidad, sino, en otros puntos de la cuenca del Canal.

Además de representar un componente de justicia social para quienes han sido por décadas los guardianes de los bosques, la protección de estas áreas es fundamental para el Canal de Panamá, pues su presencia impacta positivamente la calidad del agua de la Cuenca, al convertirse los bosques en filtros naturales y en elementos claves en la reducción de la erosión que va a los ríos y luego a los lagos, sedimentándolos.

También los bosques de la cuenca del Canal prestan un invaluable servicio eco sistémico al mundo, al almacenar cerca de 141 millones de toneladas de carbono y albergar una extraordinaria biodiversidad paisajística, de flora y fauna.





Guardianes del bosque

Don Pedro Rodríguez, residente en Cirí Grande, no se arrepiente de haber protegido los bosques por tantos años. “Escuchar los pajaritos cantar, observar diferentes tipos de animales y contar con los recursos que nos brinda, es simplemente una bendición.”

Nidia Bellido, residente en la comunidad de El Chileno, nunca imaginó que llegaría a recibir incentivos por la protección de sus bosques. Se siente contenta y motivada para continuar conservándolos.

Para Ubaldino Sánchez, un octogenario morador de La Bonga Arriba, conservar y proteger los bosques es vital. “La mayoría de los acueductos son por gravedad. Sin bosques no hay agua y sin agua no hay vida”.

Ana Zamora, de Bajo Bonito, y Carlos Jiménez, de Cirí Arriba, resaltaron la importancia del cuidado de los bosques para el Canal de Panamá. “Si contamos con bosques hay suficiente agua para el tránsito de barcos. “Nos sentimos orgullosos de contribuir con el cuidado del recurso hídrico, porque así nos beneficiamos nosotros, el país y el mundo”, dijo.

LOS 20 AÑOS DEL MU

Por Dra. Ángeles Ramos Baquero

En 1997, se funda el Museo del Canal Interoceánico de Panamá, con la clara misión de ser una institución permanente, sin fines de lucro, abierta al público, al servicio de la comunidad y a su desarrollo, que adquiere, conserva, interpreta, difunde y ofrece testimonios de la historia de Panamá y de su Canal para la educación y disfrute de su audiencia.

Gracias a un llamado nacional, en los periódicos de mayor circulación en Panamá, con el reclamo: “sea parte de la historia”, comenzamos a recibir piezas que ayudarían a formar el complejo mosaico que cumpliría los objetivos de la colección. La positiva reacción de la comunidad fue sorprendente. Recibimos de inmediato cientos de llamadas y mensajes con aportes para la colección.

Otro reto fundamental fue establecer la perspectiva desde la que analizaríamos y presentaríamos esta historia. En el proceso de planeamiento conceptual logramos articular un discurso museográfico pionero, donde el panameño dejó de ser espectador para convertirse en protagonista, y donde Panamá dejó de ser un invento reciente de potencias extranjeras para convertirse en un país con una historia integral, marcada por acontecimientos geográficos, políticos y sociales, que comprende temas fundamentales como el Canal.



MUSEO DEL CANAL

LOS RETOS

La evolución de convertir el guión y la colección en exhibiciones del Museo requirió una perspectiva clara de los objetivos y de la audiencia a la que estaba destinada. En el corazón de la exhibición prevalece la convicción de que la historia del Canal no puede considerarse ajena a la historia integral de Panamá, y que si bien su construcción es un aspecto fundamental en la época contemporánea de nuestro país, esta debe reflejar su diversidad cultural y su importante papel en el contexto global.

A partir de estos conceptos y desde esta perspectiva, establecimos un programa museográfico y museológico prolijo que permitió el cumplimiento de sus fines. El 9 de septiembre de 1997, el museo abrió sus puertas y desde ese momento desarrolló un continuo proceso de reflexión y transformación de sus exhibiciones.

La ausencia de profesionales de museos fue un reto del proyecto, pero a lo largo de estos 20 años, gracias a la cooperación internacional, contamos hoy con un grupo de profesionales de primera categoría, y que, además, colabora activamente con otras instituciones culturales nacionales e internacionales.

Pronto se hizo evidente que esa perspectiva global, que se definía en los planes que establecen sus fines, requeriría instaurar un programa de exhibiciones temporales e itinerantes que permitiera a nuestra audiencia un punto de vista universal. Comenzamos un programa variado de muestras sobre temas nacionales relevantes, que ampliara las posibilidades de interpretación, y un provocador proyecto de exhibiciones temporales, que permitiera a nuestra audiencia integrar su experiencia, a una visión global de la historia. Es por ello que, luego de 20 años de experiencias enriquecedoras en el Museo del Canal, creemos firmemente que sin museos no es posible la memoria.

La autora es directora del Museo del Canal Interoceánico



Testimonios de la historia de Panamá y de su Canal



Canal registra récord de tonelaje en año fiscal 2017



El Canal de Panamá, impulsado por la capacidad adicional que ofrece la vía ampliada, registró un récord de tonelaje anual al cierre del año fiscal 2017 (AF 2017) con 403.8 millones de toneladas CP/SUAB (medida de volumen del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), lo que representa un incremento de 22.2% en comparación con el año anterior.

Con esta cifra, el Canal supera las 399 millones de toneladas CP/SUAB proyectadas para el AF 2017,

al igual que tonelaje del AF 2016, que cerró con 330.4 millones de toneladas CP/SUAB.

Los ingresos por peaje y otros servicios marítimos sumaron B/.2,691 millones, un aumento de 14.3% en comparación con el año anterior.

En total, incluida la operación de las esclusas Panamax y Neopanamax, se alcanzó 13,548 tránsitos a través del Canal de Panamá, es decir, un aumento de 3.3% en comparación con el AF 2016.



Discuten sobre robótica y logística marítima

La Vicepresidencia de Planificación y Desarrollo Comercial del Canal de Panamá, organizó la conferencia titulada: “Robótica ciber-física, y sus tendencias de desarrollo en la logística marítima”, disertada por Eldon Caldwell, director de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Costa Rica.

La conferencia destacó la relevancia de la innovación tecnológica y científica basada en las necesidades actuales y futuras de la logística de la cadena de

suministros. De igual forma, se planteó nuevos modelos de negocios encaminados hacia la inteligencia artificial, tales como los futuros buques autónomos que transformarán el desempeño del sector marítimo mundial.

La discusión también se enfocó en la relevancia de las necesidades colaborativas entre organizaciones, operaciones logísticas ágiles e inteligentes, pero de la mano de un enfoque socialmente responsable.



NOS ENCANTAN LOS RETOS

PASO A PASO NOS MOVEMOS AL FUTURO



CANAL DE PANAMÁ



ARTE Y AMPLIACIÓN

EN CELEBRACIÓN DE LOS 20 AÑOS DEL MUSEO DEL CANAL

El Museo del Canal Interoceánico de Panamá celebra sus 20 años de apertura al público con la exhibición de una muestra de la Colección Pictórica de la Ampliación realizada por 10 destacados artistas panameños.



MUSEO DEL CANAL,
Casco Antiguo
21 SEPTIEMBRE
17 DICIEMBRE
2017

CARLOS GONZÁLEZ PALOMINO
AMALIA TAPIA
JOSÉ INOCENTE DUARTE
GEORGE SCRIBNER
ROBERTO VERGARA
AL SPRAGUE
PASCUAL RUDAS
ADRIANA ARANGO
MARTHA ARANGO
ANTONIO SALADO

