EL FARO
Revista informativa
del Canal de Panamá

2016, AÑO DE GRANDES RETOS

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

En esta edición:

5-6-7 **ambiente** Ruta verde, cambio climático, acuerdo de París y el Canal.

8-9-10-11 **perspectiva** Vicepresidencias del Canal, la perspectiva de un nuevo año.

12 **breves** Noticias del Canal.

17-18-19 **historia** Patrimonio funerario en la zona del Canal: espacios de memorias.

20-21 **vistazo** Así lo vivimos.

22-23 **travesía** La experiencia va rumbo a Santigo.

24-25 **compás** Con el Canal ampliado, la economía aumentará, pero debe diversificarse.

26 **reseña** Noticias del Canal.

PORTADA

El Valparaíso Express establece nueva marca al convertirse en el mayor portacontenedores que transita las nuevas esclusas.

EL FARO

Diciembre 2016 - No.102

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

CANAL DE PANAMÁ

Abdiel A. Gutiérrez
Vicepresidente de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Jovanka Guardia
Editora

Fotógrafos:
Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel Julio
Edward Ortiz
Wellington Luck

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

AÑO DE RETOS SUPERADOS

El año 2016 pasará a la historia como ese en que Panamá y los panameños le hicieron saber al mundo que no hay meta inalcanzable o sueño imposible. Creyeron en una propuesta, trabajaron por ella, la cumplieron y, mejor aún, siguen siendo los protectores del gran legado de alrededor de 40,000 trabajadores llamado: ampliación del Canal.

No fue fácil y cada vez se sumaban nuevos episodios a su desenlace, pero el orgullo general al observar el primer tránsito, aquel 26 de junio, superó las frustraciones.

Desde cada área del Canal se estudió e implementó estrategias que tenían como propósito el fin común de inaugurar exitosamente la obra, sin embargo, no dejaban de trabajarse de forma simultánea, las tareas individuales.

¿Cómo describen los ejecutivos del Canal este 2016?, ¿cuáles fueron los mayores retos que enfrentaron? y ¿cuáles son sus expectativas para el año entrante? Es una de las historias de la última edición de El Faro para el 2016.

Además, diciembre es el “Mes del Voluntariado”, una noble misión que distingue a las empresas responsables como el Canal de Panamá y sus miles de colaboradores, que participan activamente de estos programas y que suman unos 3,000.

El Faro trae también el calendario canalero 2017, con una hermosa imagen de la ruta interoceánica y de su operación diaria.

¡Felices fiestas y los mejores deseos para el año venidero!

RUTA VERDE, CAMBIO CLIMÁTICO, PARÍS Y EL CANAL

Por Alexis X. Rodríguez

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (UNFCCC, por sus siglas en inglés) tiene el objetivo de estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero, en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.

La UNFCCC entró en vigor el 21 de marzo de 1994. En la actualidad cuenta con un número de miembros que la hace casi universal. Las denominadas “Partes en la Convención” son 197 que la han ratificado.

Un logro importante de la Convención, caracterizada por su carácter general y flexible, es que reconoce que el problema del cambio climático es real. La entrada en vigor del tratado representó un gran paso, dado que se disponía de menos pruebas científicas que hoy en día.

El acuerdo de París y sus compromisos

La 21ra sesión de la Conferencia de las Partes (COP) y la undécima sesión de la Conferencia de las Partes, en calidad de reunión de las Partes al Protocolo de Kyoto (CMP), tuvieron lugar del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015 en París, Francia.

La COP 21 concluyó con la adopción de un acuerdo histórico (Acuerdo de París) para combatir el cambio climático e impulsar medidas e inversiones para un futuro bajo en emisiones de carbono, resiliente y sostenible.

El objetivo principal del acuerdo universal es mantener el aumento de la temperatura en este siglo muy por debajo de los dos grados centígrados e impulsar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura incluso, por debajo de 1,5 grados centígrados sobre los niveles preindustriales. Además, el acuerdo busca reforzar la habilidad para hacer frente a los impactos del cambio climático.

Barcos neopanamax YM Uniformity y San Cristóbal, ambos portacontenedores.

Canal de Panamá

La estrategia de la “Ruta Verde” contempla cumplir con el compromiso socioambiental para el manejo sostenible en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), reducir las emisiones a través del desarrollo de proyectos de generación más eficiente, además de la ejecución de medidas de eficiencia energética y contribuir con las iniciativas mundiales para reducir las emisiones de la industria marítima.

Así mismo, con la implementación del programa de Reconocimiento ambiental “Green Connection Award” y “Environmental Premium Ranking”, la Autoridad del Canal de Panamá busca consolidar sus aportes en la reducción de emisiones promoviendo el tránsito de embarcaciones con mayor eficiencia y con un mejor cuidado al ambiente.

El Canal de Panamá, desde su concepción, ha tenido el propósito de acortar distancias en la industria marítima, ofreciendo una ruta con un tiempo de navegación menor, lo que se traduce en la reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO_2) de los navíos que utilizan la ruta. Esto representa una medida de mitigación al cambio climático, a través de la reducción de más de 650 millones de toneladas de dióxido de carbono aproximadamente, en los últimos 102 años al utilizar la vía interoceánica.
Igualmente, con la inauguración de la ampliación del Canal de Panamá se estima una reducción de 160 millones de toneladas de CO_2 aproximadamente, en un período de 10 años.

En materia de conservación, se ha reafirmado el compromiso de seguir preservando los bosques en la cuenca. Esto se ha visto reflejado con miles de hectáreas conservadas y con una proyección de más de un millón de toneladas de dióxido de carbono capturadas en los bosques de la CHCP.

Por otro lado, el Canal ampliado acortará distancias y emisiones, lo que aporta nuevas perspectivas en la promoción de un ambiente más sano para los habitantes de todo el mundo. En lo que a desarrollo sostenible se refiere, y como modelo de adaptación al cambio climático, el Canal ampliado cuenta con un total de 18 tinas de reutilización de agua.

Este modelo integral de gestión del agua permite el 60% de reutilización del agua en cada tránsito, hecho que enmarca la necesidad de desarrollar proyectos alineados con la adaptación al cambio climático.

El modelo de desarrollo integral de la CHCP, en cuanto a la adaptación, permite que las iniciativas en la Cuenca y áreas operativas del Canal garanticen la mejora continua desde la perspectiva de resiliencia, adaptación y sostenibilidad a futuro. Mejorando el estado ambiental del territorio, el desarrollo socio ambiental y la participación de los actores claves.

Estos modelos de gestión integral permiten no sólo la fijación de carbono, sino que además representan alternativas para el desarrollo económico y sostenible del área y de sus residentes, teniendo en cuenta los cambios climatológicos que se han generado a nivel mundial y adaptándonos a los mismos.

Barco portacontenedores MOL Beyond durante su tránsito por la nueva esclusa del Pacífico.

GREEN CONNECTION AWARD

LISTA DE EMBARCACIONES

1	MSC DOMITILLE	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
2	EVER LISSOME	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
3	MOL MAGNIFICENCE	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
4	MOL MAJESTY	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
5	MOL BRAVO	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
6	COSCO PHILIPPINES	CHINA OCEAN SHIPPING (GROUP) COMPANY)	FULL CONTAINERSHIP
7	MSC AGRIGENTO	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
8	YM UNIFORMITY	YANGMING MARINE TRANS	FULL CONTAINERSHIP
9	EVER LIFTING	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
10	EVER LEGACY	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
11	SAN CHRISTOBAL	HAMBURG	FULL CONTAINERSHIP
12	GLOVIS SYMPHONY	GLOVIS	VEHICLE CARRIER
13	GLOVIS SPIRIT	GLOVIS	VEHICLE CARRIER
14	YM UNITY	YANGMING MARINE TRANS	FULL CONTAINERSHIP
15	MOL BEYOND	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
16	MSC ELODIE	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
17	EVER LIVEN	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
18	MARAN GAS APOLLONIA	SHELL	LNG
19	EVER LEGEND	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
20	EVER LIBERAL	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
21	HYUNDAI NEPTUNE	HYUNDAI MERCHANT MARINE	FULL CONTAINERSHIP
22	HYUNDAI MARS	HYUNDAI MERCHANT MARINE	FULL CONTAINERSHIP
23	MSC MAXINE	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
24	EVER LENIENT	EVERGREEN MARINE	FULL CONTAINERSHIP
25	MOL BELLWETHER	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
26	MSC BRANKA	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
27	YM UTOPIA	YANGMING MARINE TRANS	FULL CONTAINERSHIP
28	MSC SOFIA CELESTE	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
29	MOL BENEFACTOR	MITSUI O.S.K.	FULL CONTAINERSHIP
30	MSC CATERINA	MEDITERRANEAN SHIPPING CO.	FULL CONTAINERSHIP
31	HYUNDAI JUPITER	HYUNDAI MERCHANT MARINE	FULL CONTAINERSHIP
32	MSC CHANNE	MEDITE	FULL CONTAINERSHIP

COP22 de Marrakech y sus eventos paralelos

El Canal de Panamá también estuvo presente en la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Sostenible (COP22), que concluyó el 27 de noviembre en Ashgabat, Turkmenistán, y donde participaron más de 50 países, 200 empresas y organizaciones de la sociedad civil, y una veintena de organizaciones intergubernamentales.

En el marco de la COP22 y sus eventos paralelos, el Canal presentó sus aportes en materia de reducción de emisiones y adaptación. En el evento paralelo titulado CAF day se expuso los beneficios de la Ruta Verde y sus contribuciones ambientales.

Asimismo, como conclusiones del evento, se planteó la visión de los expositores en cuanto a la integración del desarrollo logístico en temas integrales como la reducción de emisiones y estrategias verdes.

La nueva visión sobre transporte y logística continuará ampliando los objetivos de la estrategia de la Ruta Verde del Canal de Panamá.

VICEPRESIDENCIAS DEL CANAL, LA PERSPECTIVA DE UN NUEVO AÑO

Por Jovanka Guardia

En esa gran estructura llamada Canal de Panamá, los ejecutivos a cargo de las distintas áreas juegan un papel fundamental. ¿Cómo fue para ellos el año 2016 y cuáles son sus planes y programas para el 2017? El Faro presenta la visión de las vicepresidencias.

Esteban Sáenz

Vicepresidente Ejecutivo
de Operaciones

Los retos

El mayor reto superado este año fue la preparación para iniciar operaciones en el Canal ampliado. Fue gracias al profesionalismo del equipo que me acompaña en mi gestión que logramos completar los preparativos, desde contar con la flota requerida de lanchas y remolcadores, fondeaderos, planes de contingencia, protección y seguridad para los buques Gas Natural Licuado (LNG, por sus siglas en inglés y nuevo segmento de mercado), hasta implementar la nueva estructura de peajes y capacitar al personal operativo, una de las tareas más delicadas y que requirió, incluso, la contratación de un barco neopanamax y la construcción de un centro de adiestramiento de embarcaciones a escala, el primero en Centroamérica.

Paralelamente, como complemento al Programa de Ampliación, hicimos el dragado del cauce del Corte y del lago Gatún, así como la remoción de los tapones Norte y Sur de la entrada del Atlántico. Todo esto, mientras manteníamos una operación ininterrumpida en el Canal original.

Proyectos 2017

Estamos empeñados en mejorar los procesos de tránsito en las nuevas esclusas y seguir aumentando la capacidad del Canal. Para ello, contamos con un equipo que está examinando el tema de la mejora del sistema de defensas de las nuevas esclusas, con el fin de agilizar el proceso de esclusaje, evitando incidentes que provoquen demoras.

Además, con una inversión superior a los B/.50 millones, estamos ejecutando importantes proyectos que nos permitirán aumentar la capacidad.

Ilya Espino de Marotta

Vicepresidenta Ejecutiva de Ingeniería
y Administración de Programas

Los retos

El mayor reto, superado este año 2016, fue haber finalizado la ejecución del Programa de Ampliación. Fue intenso, porque al contratista le correspondió culminar la reparación de las filtraciones, proceso del cual estuvimos muy pendientes y que concluyó satisfactoriamente.

Pasar todas las pruebas de aceptación del funcionamiento de las esclusas fue un esfuerzo muy importante. La coordinación requerida para culminar todos los trabajos de esclusas, de la cuarta fase del cauce de navegación, dragados, remoción de tapones y prepararnos para la inauguración, involucró un equipo de distintas especialidades trabajando al unísono para superar temas técnicos propios de una construcción de esta magnitud.

Proyectos 2017

Para el año próximo continuaremos con la ejecución del Puente del Atlántico, de gran beneficio para la Costa Abajo de Colón. Estamos trabajando en el diseño de un nuevo vertedero para el lago Gatún, e iniciamos los análisis de un posible cuarto juego de esclusas. Hay una enorme cartera de proyectos que son apoyados por la Vicepresidencia de Ingeniería y que incluyen áreas de diseño, especificaciones y contrataciones como el Puerto de

Corozal, programas de capacidad hídrica, entre otros.

Por otro lado, seguiremos trabajando en la resolución de los reclamos con GUPC.

Abdiel Antonio Gutiérrez

Vicepresidente de Comunicación de Corporativa

Los retos

El año 2016 nos impuso dos retos, ambos tuvieron en común las obras de ampliación del Canal. Por una parte, la conducción de una comunicación compleja, por la relación con el contratista y los imprevistos suscitados antes de la conclusión de los trabajos, y por la otra, el diseño, planificación y ejecución del programa de inauguración. Nuestro equipo trabajó, por más de un año, en investigación, desarrollo del concepto, coordinación con decenas de entidades del gobierno y cientos de medios de comunicación nacionales y de todas partes del planeta.

Durante el desarrollo de la campaña de información y comunicación se presentaron hechos que pusieron a prueba la fortaleza de nuestro mensaje como el escándalo de los mal llamados Panama Papers y el brote de A-(H1N1). Otro elemento complejo fue la realización de dos ceremonias de inauguración (Atlántico y Pacífico), no políticas,

abiertas, incluyentes, con significados y simbolismos profundos. Una transmisión, vía satélite, de 14 horas ininterrumpidas.

Proyectos 2017

Estamos por iniciar la elaboración del plan maestro de turismo, ya que el Canal cuenta con muchas atracciones y tiene potencial para generar ingresos similares a los que genera la producción de agua o de electricidad.

Por otro lado, estamos construyendo un Centro de Experiencias del Canal de Panamá, en Santiago, que contará con métodos y herramientas didácticas para que los panameños de provincias centrales vivan el Canal.

Carlos Vargas

Vicepresidente Ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía

Los retos

En el 2016 enfrentamos la más fuerte sequía en más de un siglo de historia del Canal. En la Vicepresidencia de Ambiente, Agua y Energía logramos minimizar el impacto del bajo nivel de los lagos mediante un programa especial de monitorización, comunicación, y proyección de las condiciones hidrometeorológicas de la cuenca canalera.

Como medida especial de prevención, instalamos sistemas y bombas auxiliares en nuestras plantas potabilizadoras de Miraflores, Monte Esperanza y Mendoza. Esta acción nos permitió suministrar agua potable, segura y de buena calidad a la población panameña en forma ininterrumpida durante un año extremadamente seco. En medio del más feroz fenómeno de El Niño, pudimos pronosticar y manejar los niveles de los lagos Gatún y Alhajuela, precisamente en el año de inauguración del Canal ampliado.

Proyectos 2017

En el 2017, nos enfocaremos en identificar nuevas fuentes de agua para la operación continua y eficiente de las plantas potabilizadoras del país. Colaboraremos en la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) para brindar la experiencia del Canal de Panamá en el manejo sostenible de los recursos hídricos de la Nación.

Óscar Bazán

Vicepresidente Ejecutivo de Planificación y Desarrollo Comercial

Los retos

El mayor reto superado este año fue la culminación del Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Desde un punto de vista de mercado, era de suma importancia inaugurar el Canal ampliado lo antes posible para disminuir la erosión en la participación de mercado que se había estado registrando en los últimos años con la entrega de buques neopanamax que, a pesar de haber sido especialmente diseñados para emplazarse en la ruta por Panamá, fueron desviados en rutas alternas, principalmente la del Canal de Suez.

Proyectos 2017

Estamos trabajando en el Plan Maestro de Infraestructura de Transporte y Logística de Carga de la Zona Interoceánica del Canal de Panamá. Este plan es liderado por el Canal de Panamá como miembro del Comité de Infraestructura del Gabinete Logístico e incluye la participación de 17 instituciones gubernamentales y representación del sector privado.

Con este plan se busca identificar y cuantificar las necesidades de infraestructura de transporte y logística para crear planes de acción.

Adicionalmente se ha desarrollado un plan maestro conceptual para un área de aproximadamente 1,200 hectáreas, ubicadas en la ribera oeste del sector Pacífico del Canal de Panamá, entre el puente Centenario y la terminal de contenedores de PSA. Este plan incluye el desarrollo de una terminal exclusiva para buques portavehículos, una terminal multipropósito, parque logístico/industrial, generación de energía, entre otros.

Francisco Loaiza

Vicepresidente Ejecutivo
de Recursos Humanos

Los retos

El mayor reto superado en el 2016 con relación a las responsabilidades de nuestra vicepresidencia fue acordar con los representantes exclusivos de cuatro (4) unidades negociadoras las nuevas convenciones colectivas que regirán las relaciones laborales por los próximos años.

Proyectos 2017

Para el año 2017, la Vicepresidencia Ejecutiva de Recursos Humanos comenzará la ejecución del programa de gestión de talento con el objetivo de desarrollar en la próxima generación de líderes, las competencias necesarias para enfrentar los nuevos y complejos retos que enfrentará el Canal.

Esta iniciativa es ambiciosa y compleja porque incluye impulsar una cultura de desarrollo de otros, revisión y validación del modelo de competencias, y la integración total con el actual programa de liderazgo.

Agenor Correa

Vicepresidente de Asesoría Jurídica

Los retos

El mayor reto para la Vicepresidencia de Asesoría Jurídica durante el año 2016 fue y sigue siendo el proceso de sucesión del licenciado Álvaro Cabal, quien por casi 20 años, brindó sus servicios a un Canal de Panamá que ha sido ampliado y transformado profundamente.

Hemos superado el reto inicial del proceso de transición, no solo en cuanto a la sucesión de quien dirigía la oficina, sino también en la defensa del Canal en foros y en otros aspectos relacionados con un Canal ampliado.

Proyectos 2017

La vicepresidencia proyecta hacer una revisión integral y profunda de una serie de normas reglamentarias para actualizarse de cara a una ruta que ha sido ampliada, y a un mercado marítimo que no deja de cambiar, a fin de romper la obsolescencia jurídica de las normas y brindar la protección legal adecuada para la institución y para los usuarios del Canal de Panamá.

Por otra parte, conscientes de la necesidad de incrementar aún más la transparencia de nuestro régimen, estamos revisando las normas de manera que puedan proporcionar las informaciones requeridas por todos los ciudadanos, preservando la confidencialidad que con ello sea necesaria para garantizar un servicio seguro, continuo, eficiente y rentable, tal y como lo exige la Constitución.

Jacinto Wong

Vicepresidente Ejecutivo
de Tecnología e Informática

Los retos

Algunos retos estuvieron enmarcados en la implementación de toda la conectividad durante el evento de la inauguración del Canal ampliado, de modo que la prensa nacional e internacional pudiera cubrir y transmitir en directo las imágenes del evento.

Por otro lado, debido a la puesta en marcha de las nuevas infraestructuras

de la ampliación del Canal hemos tenido que hacer ajustes como implementar nuevos canales de radio para la coordinación operativa, reflejar las nuevas infraestructuras y canales de navegación en los mapas cartográficos, reflejar la nueva estructura de precios para los barcos neopanamax, modernizar el sistema de reservaciones, proveer comunicación y radares a los nuevos remolcadores y lanchas, al igual que modernizar los sistemas del simulador digital.

Otro aporte muy importante ha sido la implementación en las unidades especializadas de asistencia a los prácticos del Canal de la tecnología Real Time Kinematics (RTK, por sus siglas en inglés), que provee a los prácticos un posicionamiento con precisión de centímetros para asistirlos en la navegación y en particular para entrar a las esclusas.

Proyectos 2017

Para este año tenemos el reto de modernizar y hacer más eficiente las operaciones de control de tránsito marítimo. Ahora debemos aprovechar los avances de la tecnología y las nuevas herramientas cognitivas y de análisis para lograr mayor eficiencia y confiabilidad.

Óscar Vallarino

Vicepresidente de Gestión Corporativa

Los retos

Este año dimos seguimiento a las acciones necesarias para la puesta en marcha del Canal ampliado, y aseguramos la implementación de mejores prácticas de negocio y de buen gobierno corporativo, todo esto, como parte del proceso de planificación estratégica.

Uno de los programas más emblemáticos de esta vicepresidencia es el de Responsabilidad Social Empresarial (RSE). Este año, logramos cambios importantes con la actualización de la directriz de RSE para alinearla con la nueva visión y misión de la empresa, e incorporar nuestro compromiso de contribuir con el logro de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Proyectos 2017

Entre otros proyectos, nos proponemos reforzar nuestro voluntariado, que este año fue reestructurado. Fue un año muy satisfactorio, pues se alcanzó cifras récord en las horas de trabajo aportado por nuestro equipo de voluntarios corporativos.

Además, fue incorporada más del 5% de la fuerza laboral como nuevos voluntarios, para alcanzar un total de 3,190 voluntarios corporativos inscritos. Su esfuerzo sumó 35,000 horas de trabajo, superando con creces las 20,000 del año anterior.

Francisco Miguez

Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas

Los retos

Este año impulsamos una agenda de aumento de productividad y eficiencia, optimización de procesos, mejoramiento de rendimientos y reducción de desperdicio y mejoramiento de prácticas; todo orientado a optimizar la huella de costos del Canal y sostener un alto margen operativo. Este esfuerzo hizo posible remitir al Tesoro Nacional aportes directos por B/. 1,013.1 millones para el año fiscal 2016, superando nuevamente el presupuesto vigente.

Gestionamos la primera actualización de la calificación de crédito por Standard & Poors y Fitch, obteniendo que reiteraran para el Canal, la excelente calificación de grado de inversión de A- y A, respectivamente, además de la calificación A2 de Moody's. En ese contexto, también coordinamos la relación con los tenedores de la primera emisión de Bonos de la ACP por B/.450 millones para financiar el tercer puente sobre el Canal, en el Atlántico. Esta emisión recibió el premio de "Mejor Financiamiento de Infraestructura de Centroamérica 2016" de LatinFinance.

Administramos eficazmente la liquidez del Canal, generando B/.19.7 millones en intereses, (B/.9.1 millones más que lo presupuestado), a través de 778 transacciones en depósitos e instrumentos financieros. Para eliminar el riesgo de volatilidad en las tasas de interés, ejecutamos en mercados internacionales una transacción de cobertura de tasa de interés del financiamiento del Programa de Ampliación para un nocional de $1,400 millones mediante un Interest Rate Swap.

Un reto particularmente complejo fue la colocación en el mercado internacional con un aumento en la cobertura de B/.1,000 millones de la Póliza Multirriesgos del Programa Corporativo contra Catástrofes para cubrir los activos del Canal ampliado que fueron incorporados a la operación. Igualmente, implementamos este año un nuevo mecanismo de pago de los peajes y servicios de tránsito mediante procesos novedosos de crédito.

Proyectos 2017

Nuestro reto funcional más importante es la puesta en operación de un nuevo sistema informático de presupuesto que reemplazará las múltiples plataformas existentes.

Ahora, después de completada la ampliación del Canal, estamos preparando un plan financiero y de inversiones para los próximos 15 años que posibilite el crecimiento del Canal y siente las bases para que la ACP pueda aprovechar las oportunidades de desarrollo que tiene por delante.

Tránsito del neopanamax 500

En diciembre, el buque portacontenedores YM Unity, de la naviera Yang Ming, se convirtió en el neopanamax número 500 en transitar por las nuevas esclusas del Canal de Panamá.
El barco, construido en el año 2006, salió de Hong Kong y pasó por Yantian, Kaohsiung, Shanghai y Pusan para dirigirse a Colon Container Terminal y luego a Savannah, Charleston, Norfolk, hasta Singapur.
YM Unity inició su tránsito por la esclusa de Cocolí, en el Pacífico, en dirección Norte y sus dimensiones son: 335.7 metros de eslora (largo) por 42.8 metros de manga (ancho). Su capacidad es 8,200 TEU's (contenedores de 20 pies).

ACP participa en talleres en Holanda y Bélgica

En representación de la Autoridad del Canal de Panamá, y como parte del equipo de implementación de la ventanilla única marítima de Panamá, los ingenieros Marcia de Ortega y Jesús Caballero, de la Vicepresidencia Ejecutiva de Operaciones, formaron parte de la delegación panameña en las visitas y talleres de trabajo en los puertos de Rotterdam, en Holanda, y Amberes, en Bélgica.
Durante las giras se analizó los procesos de recepción y zarpe de naves en los puertos por parte de entidades de gobierno y privadas, así como las plataformas de recepción de información (Ventanillas Únicas – Sistemas de Comunidad Portuaria) de estos países, con el propósito de facilitar el intercambio de información y los procesos marítimos de los clientes en Panamá.
La delegación contó, además, con representación de la Autoridad Marítima de Panamá, Autoridad Nacional para la Innovación Gubernamental, el Servicio Nacional de Aduanas, el Gabinete Logístico y el sector privado.

Celebran Día del Voluntariado

El Canal de Panamá fue sede de la celebración del Día del Voluntariado 2016, fecha establecida por la Organización de las Naciones Unidas, en el año 1985, y que en este país es parte de la agenda nacional cada 5 de diciembre, desde el 2015.
En este evento se reconoció el trabajo desinteresado, la voluntad y el sacrificio de quienes participan en distintas causas sociales y que en el caso del Canal, suman alrededor de 3,000 colaboradores.

La fundación Voluntarios de Panamá, presidida por Carolina Freire; la empresa Barú Panamá y su programa de responsabilidad social empresarial, liderado por Nataní Fernández; el Parque Municipal Summit, representado por su director Edgar Araúz, además de la Autoridad del Canal de Panamá, en la voz del vicepresidente de Comunicación Corporativa, Abdiel Antonio Gutiérrez, se dirigieron a los presentes para explicar la importancia del voluntariado y su impacto nacional.
También fue entregado el premio "Ponte en Algo" a voluntarios destacadas de diversas organizaciones.

¡ Descarga ya !

la App Canal de Panamá disponible en iOS y Android

Conoce lo último de la vía interoceánica y el Canal Ampliado.

Recorre el circuito turístico del Canal de Panamá con información de los Centros de Visitantes de Agua Clara y Miraflores.

Descubre el nivel de los lagos Alhajuela y Gatún diariamente, la tabla de mareas, cámaras web y el popular radar metereológico.

Esta historia es tuya y la hemos construido juntos.

Descarga la app ***Canal de Panamá*** ANDROID APP ON Google play

Descarga la nueva app ***Canal de Panamá 2.0*** Available on the App Store

CANAL DE PANAMÁ

#CanalAmpliado

canalampliado.com

2017 CALENDARIO

Enero

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Febrero

D	L	M	M	J	V	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

Marzo

D	L	M	M	J	V	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Abril

D	L	M	M	J	V	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Mayo

D	L	M	M	J	V	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Junio

D	L	M	M	J	V	S
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Julio

D	L	M	M	J	V	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Agosto

D	L	M	M	J	V	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Luego de la inauguración del Canal ampliado, la ruta interoceánica enfrenta nuevos retos para los que ha venido preparándose desde hace varios años. El trabajo esmerado de sus colaboradores y la confianza de los panameños en la gestión administrativa le permiten avanzar exitosamente ante las exigencias del mundo marítimo internacional

23	24	25	26	27	28	29
30	31					

27	28	29	30	31		

Septiembre

D	L	M	M	J	V	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Octubre

D	L	M	M	J	V	S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Noviembre

D	L	M	M	J	V	S
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Diciembre

D	L	M	M	J	V	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

CANAL DE PANAMÁ

Acércate y descubre los nuevos tesoros del MUCI

UNA GRAN HISTORIA ESPERA POR TI

Visita el Museo del Canal Interoceánico de Panamá

síguenos

Abierto de martes a domingo, 9:00 AM - 5:00 PM
Casco Antiguo, Plaza de la Independencia. 211-1649 / 50
www.museodelcanal.com

MUSEO DEL CANAL CASCO ANTIGUO

PATRIMONIO FUNERARIO EN LA ZONA DEL CANAL: **ESPACIOS DE MEMORIA**

Los cementerios son sitios cuyo testimonio es necesario conservar y divulgar para entender la compleja historia social en la construcción de la ruta de tránsito.

Por Orlando Acosta Patiño

Los cementerios vinculados a la historia de la construcción del ferrocarril, luego de la acometida francesa del Canal y el impulso estadounidense, se encuentran a la espera de documentación, interpretación y conservación. Existen al menos unos 15 cementerios conocidos dentro de los límites de la antigua Zona del Canal (Historic, Properties Management Plan for the US Army South, USARSO).

Desde Colón, pasando por Matachín, cruzando por el Cementerio Francés y el conmemorativo de Corozal, ese conjunto de ciudades de la muerte, constituye un patrimonio cultural material de importancia y una de las manifestaciones de la diversidad cultural que han acompañado el proyecto de construcción de los principales elementos de la ruta de comunicación transoceánica.

¿Qué nos dicen los cementerios, como conjuntos sobre nuestra historia? ¿Qué lecturas se puede hacer del arte funerario, en orden a encontrar pistas sobre la memoria social? ¿Qué versiones sobre la muerte se ocultan detrás de tumbas y lápidas? Todas estas preguntas están por responder e interpretar sobre los camposantos dentro de la antigua Zona del Canal.

Una mirada rápida en Colón nos lleva por el cementerio de Mount Hope o Monte Esperanza donde reposan, parcialmente, los restos de miles de personas que trabajaron en la construcción del ferrocarril y, probablemente, vidas relacionadas con la iniciativa francesa del Canal interoceánico.

Morir y ser sepultado de manera decorosa en esos primeros años de esa historia era un privilegio. Una visita a este cementerio muestra el deplorable estado de conservación y mantenimiento del cementerio. La imagen actual es devastadora y conmovedora.

Gravitan sobre la historia de la ciudad de Colón las miles de muertes ocasionadas por las condiciones insalubres de la ciudad y aquellas relacionadas con el mosquito. Para mayo de 1850, la referencia que existe para el lugar destinado a los muertos, es la de Monkey Hill. Es ese lugar, en las afueras de la ciudad, el que se tenía destinado para inhumar a todas esas personas, mayoritariamente trabajadores, vinculados con los proyectos de la construcción de la ciudad, el ferrocarril y el Canal.

Para el año de 1853, existe una primera mención sobre el uso de este lugar, según Ruth Stuhl (Mt. Hope Cemetery. Canal Zone Library). Para esa fecha ya el ferrocarril se extendía más allá de ese lugar y, considerando que esa forma de transporte era la única vía de comunicación hacia el Atlántico, es muy probable que el sitio comenzara a utilizarse antes de la fecha formal de referencia. Los ritos funerarios en la ciudad de Colón se describen vinculados a la actividad y los servicios del tren. Hubo vagones destinados y horarios determinados especialmente para el traslado de los restos y personas al sitio de Monkey Hill. Otis, en su obra History of the Panama Railroad, publicada en el Star and Herald en 1856, nos da referencia de su existencia “en lo alto del bosque de Monte Esperanza se encuentra localizado el cementerio general de Aspinwall”.

En los primeros 25 y 30 años de la ciudad de Colón los ritos funerarios eran liderados por los feligreses de la iglesia Anglicana. Para 1860 se sabe de la llegada a Colón de un sacerdote católico de nombre Curley. Las primeras logias masónicas fechan para el año de 1854, una parcela para ser usada como cementerio de la compañía del ferrocarril, cuyo nombre era San Juan, y el cual compitió para albergar difuntos con el cementerio de Monte Esperanza.

Para el año de 1856, el diario Star and Herald reporta “la consagración del cementerio de Monte Esperando o Mount Hope” por el reverendo católico Bishop Staley, asistido por el obispo de la iglesia anglicana de apellido Stanley (Ruth Stuhl).

Cementerio de Gatún, Colón.

Cementerio de Monte Esperanza, Colón.

Mientras que para el año de 1887, se tiene referencia de la apertura de una sección del cementerio para el descanso de la comunidad hebrea en la ciudad de Colón. La Sociedad Chizuc Emunah de Colón solicitó formalmente para esas fechas la construcción de una sección del cementerio, misma que se localiza frente a la más antigua, levantada para los primeros años del ya existente.

La historia de construcción del cementerio de Monte Esperanza, el más grande y posiblemente el más antiguo en la Zona del Canal, parece girar sobre el eje de una diversidad cultural y los requerimientos de administrar la muerte en la ciudad de Colón. Este eje de multiculturalidad y ritos funerarios es clave para entender la estructura social y cultural de los primeros años de la ciudad de Colón, la construcción del ferrocarril y el Canal.

Funcionó de manera continua hasta el año de 1979, cuando es recibido por la República de Panamá en virtud del inicio de la ejecución del Tratado y aún se mantiene en uso. De ahí la necesidad urgente de conservación y la importancia de no perder la información que existe dentro del muy deteriorado sitio de Monte Esperanza.

Cementerio de Monte Esperanza, Colón.

Templos de historia y cultura

Las obras de ampliación del Canal descubrieron el posible emplazamiento de la población de Matachín y el cementerio con algunas referencias materiales de la existencia de este. Este sitio, al igual que otros más, fue escrutado bajo el alcance de la ampliación y como registro arqueológico de las áreas impactadas por el proyecto.

En el cementerio de Corozal, de aproximadamente 16 hectáreas, se encuentran inhumados restos de personas que pasaron por Panamá y que en algún momento su vida les fue interrumpida durante la construcción de la ruta, o bien, bajo su residencia en el enclave de la antigua Zona del Canal.

Dentro de los predios de este camposanto reposan restos de los cementerios de isla Naos y Flamenco. En ese lugar fueron enterrados, a finales del siglo XIX, soldados, marineros y viajeros, que pasaron desde los tiempos de la fiebre del oro hasta construcción del ferrocarril. En el cementerio de Corozal están restos de personas que fueron enterradas en el antiguo Hospital Francés, en Cerro Ancón.
Hay también registros de cementerios en Gamboa, Pedro Miguel, Red Tank y en el antiguo poblado Gatún. Existe también dentro del área de Corozal el Cementerio Memorial Americano de Corozal, administrado por la American Battle Monuments Commision, instancia que le da mantenimiento y documentación para entender interesantes procesos sociales en la antigua Zona del Canal, y que cuenta con un modesto programa de educación e información, abierto al público para entender el porqué del Cementerio y la importancia para la sociedad estadounidense y su acometida colonial en Panamá.

El cementerio de Gatún fue objeto de conservación por parte del consorcio durante la ampliación del Canal y administrado bajo el Programa de Ampliación del Canal. Documentado por primera vez en el proceso de reversión por la antigua ARI. El interés por su conservación pasa por iniciativas de la sociedad civil y que hoy se encuentra, atrapado en una colina, entre las esclusas de Gatún y las de Agua Clara, en el Atlántico.

The Silver People Heritage Foundation, organización de corte civil, ha mostrado interés en la conservación de la memoria de los antillanos que dieron su vida por el Canal y que están sepultados allí. También hubo una iniciativa de la Asamblea Nacional de Diputados de Panamá para que se incluyera al Cementerio de Gatún en la lista de Patrimonio Histórico Nacional.

El cementerio registró una visita inusitada desde Nueva York, cuando en el año de 2012, una nieta descendiente de una mujer afroantillana sepultada allí, llegó a honrar la memoria de su abuela, quien con su bebé, descansa en ese lugar desde principios del siglo XX.

La conservación de elementos de la memoria colectiva, particularmente la asociada al patrimonio funerario, encuentra obstáculos para su continuidad ante la desatención de los valores culturas relacionados con la muerte.

El deterioro por parte del tiempo de estos espacios, junto con la falta de mantenimiento, es otra variable que aporta al estado de abandono, como también circunstancias que tienen origen en la insuficiencia de instrumentos de gestión para su conservación.

Los cementerios en la antigua zona del Canal son espacios de memoria que demandan su conservación y continuidad para alcanzar la interpretación y entendimiento de una compleja historia local y panameña de vida y muerte, esfuerzo que concluye en la construcción del espacio de tránsito, entre finales del siglo XIX y el siglo XX. Certero es el testimonio de Mario Calderón, despachador de combustible en Monte Esperanza, quien asegura que “para entender hacia dónde vamos, es necesario saber de dónde venimos”.

ASÍ LO VIVIMOS

Después de 12 meses, el Canal escribe la historia de un año más de funcionamiento. No fue una época cualquiera, distingue a este tiempo el esfuerzo que hombres y mujeres demostraron al concluir la gran obra de ampliación. Todo ocurrió mientras el resto de las actividades continuaba día a día para seguir haciendo de la ruta, la más eficiente y competitiva.

MOL BEYOND

de Cocolí
Hitos

CANAL DE PANAMÁ
JUNTOS LO HICIMOS
Canal Ampliado

LA EXPERIENC
RUMBO A SAN

Pronto no tendrás que venir hasta la ciudad capital para vivir, aunque sea de manera virtual, la experiencia de conectar al mundo.

El Canal de Panamá puso en marcha el proyecto para construir su primer centro de experiencia en el interior del país, como parte de su compromiso de estrechar la conexión entre la vía interoceánica y los panameños, además de impulsar su potencial como atractivo turístico.

“Este paso marca un importante avance para construir el primer centro de experiencia del Canal de Panamá en el interior del país, un proyecto que reafirma nuestro compromiso por seguir aumentando el sentido de pertenencia de los panameños con su Canal”, expresó el administrador Jorge Luis Quijano.

Con la entrega por parte del administrador del Canal de la notificación de adjudicación a la empresa Construcciones y Diseños Estévez S.A. (Codesa), se pone en marcha la remodelación de un edificio de dos plantas, ubicado sobre la Avenida Central y Calle Segunda de la ciudad de Santiago de Veraguas.

Quijano destacó que el centro será un vehículo para acercar a más panameños, principalmente a los niños y jóvenes, a los múltiples significados que tiene el Canal para el país, como su papel en la formación de la identidad nacional producto del esfuerzo de varias generaciones hasta lograr su reversión en 1999.

Para ello, el nuevo local dispondrá de salas de exhibición interactivas con modernas tecnologías como simuladores, película 4D, maquetas digitales y otros atractivos para de que de una forma entretenida y dinámica, los visitantes conozcan la historia, operación, ampliación e impacto del Canal de Panamá en el comercio mundial.

CIA VA
NTIAGO

También relatará aspectos como el rol de la vía interoceánica en el desarrollo de Panamá como centro logístico y su importante papel como Ruta Verde producto de su compromiso con la conversación ambiental, los recursos hídricos y la reducción de emisiones de CO2 al ser una ruta más corta para la industria marítima.

Los contenidos del centro estarán dirigidos a públicos de todas las edades, con énfasis en generar una experiencia educativa y didáctica a los estudiantes, sumado a que la novedad de las tecnologías también generará un atractivo a los turistas nacionales y extranjeros.

Como primer paso, la empresa veragüense Codesa trabajará en la remodelación del edificio tras ganar la licitación pública por un monto de B/. 579,580.48 para las obras que incluyen el estudio de impacto ambiental, trabajos civiles, estructurales, arquitectónico, además de los eléctricos y mecánicos.

El edificio que albergará el centro de experiencia del Canal fue construido en 1939 por Juan Demóstenes Arosemena con el mismo material utilizado para la Escuela Normal de

CON EL CANAL AMPLIADO, LA ECONOMÍA AUMENTARÁ, PERO DEBE DIVERSIFICARSE

Por Gabriel Murgas Patiño.

Muy pocas veces se puede conversar con un especialista en desarrollo internacional y programas de reconstrucción después de crisis naturales y políticas. El Dr. Andrew Natsios, es uno de ellos. Desde el 2001 al 2006 sirvió como director de la Agencia para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (U.S. Agency for Internacional Development –USAID- por sus siglas en inglés), y participó en programas de reconstrucción de Afganistán, Irak y Sudán. Previo a ello fue vicepresidente de la organización no gubernamental Visión Mundial de Estados Unidos. También ha sido miembro electo en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, y en la actualidad funge como profesor ejecutivo de Escuela de Gobierno y Servicio Público “George H.W. Bush” de la Universidad Texas A&M, y director del Instituto Scowcroft para Asuntos Internacionales. El Faro conversó con él para conocer su impresión del Canal y, por supuesto, de Panamá.

Foto: Jonathan Qiu

¿Cuál ha sido su relación con Panamá y su Canal?

Mi primer viaje a Panamá fue en diciembre de 1989, cuando serví como director de la Oficina de Asistencia de Desastres en el Exterior, la cual es parte de la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). En ese entonces, fui asignado para dirigir la operación de apoyo para aquellos panameños, particularmente de El Chorrillo, que fueron desplazados debido a la crisis socioeconómica que estaba experimentando el país. Así que tuve la oportunidad de conocer el Canal, aunque no tan de cerca como hubiese querido.

Mi segundo viaje a Panamá fue a mediados de marzo de este año, cuando formé parte de una delegación de la Universidad de Texas A&M y el Hospital General de Massachusetts, de Boston, para discutir y promover el liderazgo del Instituto Gorgas como centro prominente para la investigación y tratamiento de enfermedades infecciosas.

Debo decir que el Panamá de 1989 y el Panamá actual tienen grandes diferencias: el Panamá de hoy es un país de mediano y alto ingreso económico, con una infraestructura mucho más avanzada que el Panamá que conocí hace 27 años. El progreso ha sido impresionante.

¿Cómo evaluaría el desempeño del Canal de Panamá a nivel internacional?

El Canal administrado por Estados Unidos sirvió para procesos militares, particularmente durante la Guerra Fría, pero sin dejar de mencionar que desde su construcción también sirvió para propósitos comerciales. El comercio global después de la Segunda Guerra Mundial ha evolucionado gradualmente hacia una economía globalizada durante los pasados 30 años. El Canal ha facilitado este sistema comercial entre Asia y la costa este de Estados Unidos, así como la costa oeste de Sudamérica, pero la mayor limitación había sido el incremento en el tamaño y la capacidad de los barcos que excedían las dimensiones del [primer] Canal. Todo esto cambió con la apertura del tercer juego de esclusas. Con el Canal ampliado, el rol de Panamá en la economía mundial incrementará sustancialmente. Sin embargo, Panamá debe usar este próspero periodo para diversificar su economía y aumentar los ingresos para el país, con la incursión de nuevos negocios vinculados a la vía interoceánica. De esa manera, los ingresos no dependerían solo del tránsito de buques. Sin duda, el Canal de Panamá juega un papel muy importante en mejorar la eficiencia y eficacia del sistema comercial a nivel mundial.

En estos momentos Panamá planifica la expansión de sus puertos, así como de otras infraestructuras relacionadas con la actividad canalera. ¿Cuál debe ser la filosofía detrás de estos proyectos?

Los proyectos de infraestructura siempre deben ser juzgados por el beneficio público que representan para los ciudadanos, y, además, considerar su retorno de inversión. Hay que evaluar si el proyecto generará suficientes ingresos para justificar la deuda incurrida en él. Pero más que una fórmula de retorno de inversión, la nueva infraestructura debe formar parte de una estrategia económica a largo plazo para desarrollar a Panamá económicamente.

¿Qué se necesita para ser un país desarrollado?

Alcanzar el estatus de "país desarrollado" depende de la perspectiva de cómo se interprete el desarrollo. Si se interpreta el desarrollo en términos de crecimiento económico, Panamá está haciendo progresos considerables. Por ejemplo, entre el 2001 al 2013 el crecimiento económico tuvo un promedio de 7.2%, uno de los más altos del mundo. Pero otra medida de desarrollo es si estos beneficios llegan a los más necesitados, y en este sentido Panamá también ha progresado, ya que entre el 2007 al 2012, la pobreza declinó de un 40% a un 26%, y la pobreza extrema declinó de un 15.6% a un 11.3%. Sin duda, el Canal contribuyó muchísimo para tener estos índices.

En una perspectiva general, ¿qué le hace falta a Panamá y al resto de Latinoamérica para convertirse en países de primer mundo?

Panamá está en la vía correcta y debería enfocar su esfuerzo en maximizar su clima de negocios y combatir la corrupción. Panamá, como muchos países latinoamericanos, tiene un récord mixto sobre cómo conducen su ambiente de negocios para nuevos emprendedores e inversión privada. Por ejemplo, el Reporte de Negocios del Banco Mundial que publican cada año, ubican a Panamá en la posición 70 de 190 economías, lo cual no está mal, pero puede estar mejor. Todas las economías avanzadas y desarrolladas están ubicadas dentro de las 30 primeras en esta lista. Deseo que Panamá pueda estar dentro de ellas. Para ello, es importante que Panamá continúe combatiendo la corrupción, asegurando la estabilidad política y económica de las instituciones, para que de esa manera, se aseguren resultados tangibles para el pueblo panameño.

Es interesante notar que, lo que distingue a los países avanzados, es la eficiencia, legitimidad y resiliencia de sus instituciones civiles, públicas y privadas. Entonces, la recomendación con base a mi experiencia en el campo del Desarrollo Internacional, es que Panamá debe profesionalizar sus instituciones, esto significa, contratar y proteger a los profesionales basado en calificaciones profesionales y técnicas. Esta profesionalización de las instituciones es uno de los factores más importantes para construir una sociedad desarrollada.

EL CANAL EN LA LISTA DE MEJORES LUGARES PARA VISITAR EN 2017

En coincidencia con la inauguración del Canal Ampliado a mediados de este año, el Canal de Panamá es nombrado por la guía turística Frommer's como uno de los "Mejores Lugares Para Visitar en 2017".

Las guías de viaje de Frommer's, que se han publicado anualmente desde 1957, se han convertido en una referencia para los viajeros de todo el mundo. La lista de 2017, que fue confeccionada por un equipo de galardonados editores y escritores, destaca 17 destinos vacacionales alrededor del mundo. La lista completa se encuentra en: www.frommers.com/BestPlaces2017.

"Es un honor ser reconocido por Frommer's durante el año de la inauguración del Canal ampliado", dijo el administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano.

Frommer's destaca el Centro de Visitantes de Agua Clara del Canal de Panamá, en el lado Atlántico del Canal. Inmerso en un bosque tropical, los visitantes pueden disfrutar de una impresionante vista panorámica de las nuevas Esclusas de Agua Clara y del Lago Gatún.

El centro cuenta con un sendero ecológico y los visitantes pueden ver un video sobre la construcción y operación del Canal ampliado. Incluye un restaurante con vistas al lago Gatún, una cafetería, un parque infantil y una tienda de regalos.

Igualmente, los turistas pueden recorrer el Centro de Visitantes de Miraflores, en la ciudad de Panamá, para ver el Canal original y aprender sobre el pasado, el presente y el futuro de esta maravilla de la ingeniería moderna.

A COMBATIR EL MOSQUITO

Con la llegada de la temporada seca, no debemos descuidar el combate contra los criaderos del mosquito Aedes aegypti que causa enfermedades como el dengue y el virus del Zika.

Aunque los servicios meteorológicos del Canal de Panamá anticipan la disminución de las lluvias, es una buena época para mantener la alerta y deshacernos de depósitos de agua que se convierten en criaderos.

Para el Canal de Panamá, el combate al mosquito Aedes aegypti es un tema permanente por su vinculación a los hechos históricos que datan de la construcción de la vía acuática, hace más de un siglo, con los primeros esfuerzos de William Gorgas por erradicar la fiebre amarilla. Sin este logro jamás habría sido posible la hazaña de construir la ruta interoceánica.

RECONOCIDO ACTIVISTA INTERNACIONAL EN MIRAFLORES

Como parte de la campaña mundial "Por una Sociedad libre de Violencia", Sri Sri Ravi Shankar, fundador de El Arte de Vivir y la Asociación Internacional por los Valores Humanos realizó una gira por México, Centroamérica y Panamá, que incluyó una visita al Canal.

Mediador en el proceso de paz en Colombia, Sri Sri ha sido nominado en cinco ocasiones al Premio Nobel de la Paz. Tiene en su haber el Premio Mahatma Gandhi de la Paz, de Asia.

Ha sido galardonado con más de 160 nombramientos en diferentes países en los cinco continentes por su trabajo humanitario.

Sri Sri se mostró complacido con la experiencia de comprender en qué consiste el tránsito de buques por la vía interoceánica.

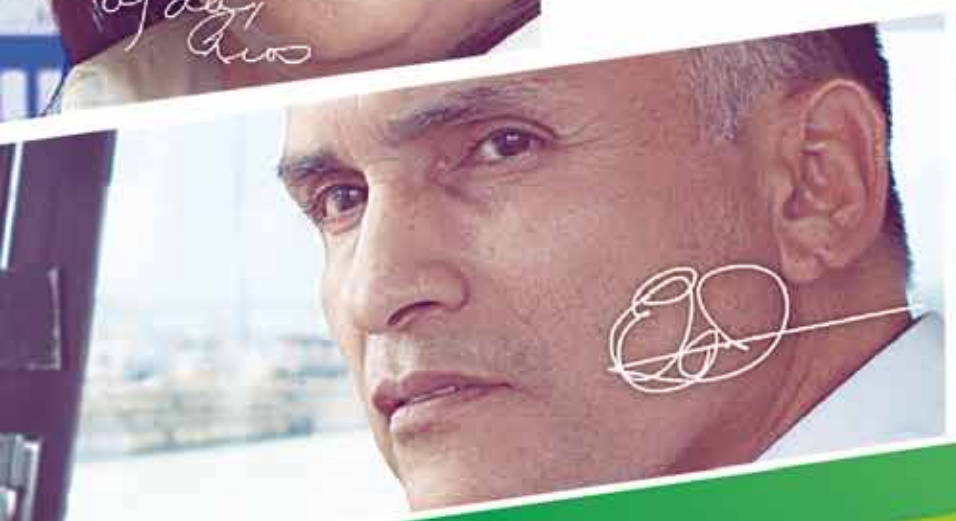
EL FARO

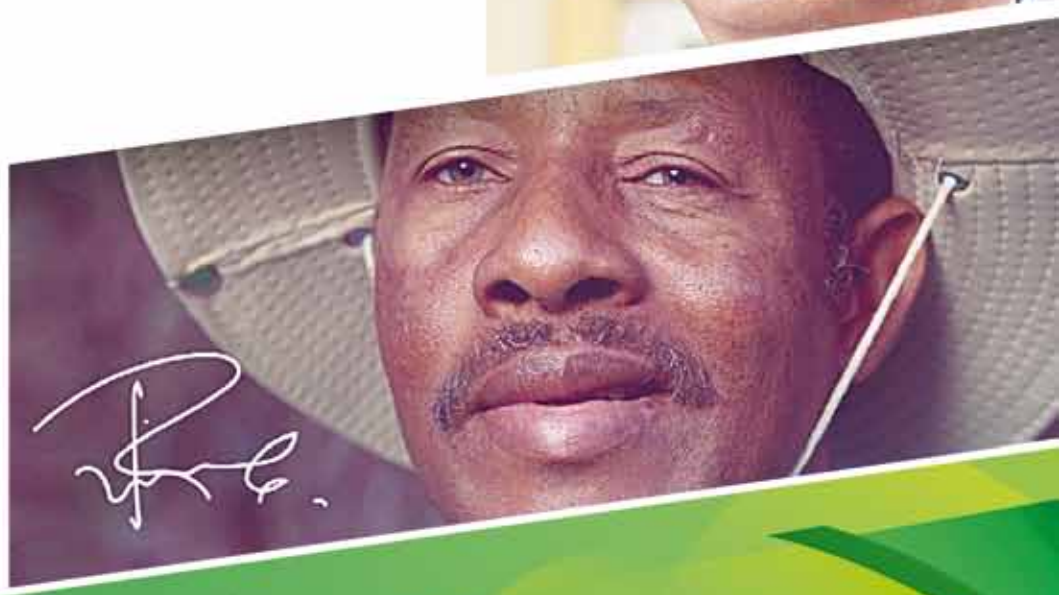
Revista informativa del Canal de Panamá

CANAL DE PANAMÁ

JUNTOS LO HICIMOS

Canal Ampliado





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:

tv digital
Canal 26

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

Cable Onda
Canal 126 y
HD 1026

CANAL DE PANAMÁ

#CANALAMPLIADO

@canaldepanama /canaldepanama canaldepanama /elcanaldepanamatv