

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



MÉRITO Y TALENTO

Pilares del Canal de Panamá



Defensoría del Pueblo

República de Panamá

CONOCE TUS DERECHOS

16.



*Derecho a la
Familia*

17.



*Derecho a la
Propiedad
Privada*

18.



*Derecho al voto y a
ejercer funciones
públicas*

19.



*Derecho a la
Seguridad Social*

20.



*Derecho al
Trabajo*

21.



*Derecho a la
Libertad de
Sindicalización*

22.



*Derecho al
Descanso y
Vacaciones
Periódicas*

23.



*Derecho a un
nivel de vida
adecuado*

24.



*Derecho a la
Educación*

25.



*Derecho a
participar en la
vida cultural*

26.



*Derecho a los
beneficios del
progreso
científico*

27.



*Derecho a la
Libertad
Artística*

28.



*Derecho a la
Libertad de
Investigación
Científica*

29.



*Derecho a la
Salud*

30.



*Derecho a Buscar
Asilo*

www.defensoria.gob.pa

www.defensoria.gob.pa

500-9800



@defensoriapan



@defensoriapan



Defensoría del Pueblo Panamá

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

Jorge L. Quijano
Administrador

Manuel E. Benítez
Subadministrador

Óscar Vallarino
Vicepresidente de Asuntos
Corporativos y Comunicación

Abdiel Antonio Gutiérrez
Gerente-División de Comunicación

Vicente Barletta
Gerente-Sección de Comunicación
Organizacional y Relaciones Públicas

Jovanka Guardia
Editora

Miroslava Herrera
Redactora

Giancarlo Bianco
Supervisor de Productos Informativos

Fotógrafos:

Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Abdiel E. Julio G.

Diagramación e Infografías
Antonio Salado P.

En esta edición:

- 5 **informe** Canal ampliado: tres años rompiendo récords.
- 6-7 **ambiente** Avanza agenda internacional para reducción de emisiones.
- 8 **al día** CONAGUA y el Canal informan sobre reservorios multipropósitos.
- 9 **mundo** Los acuíferos, posible solución a la crisis del agua en Jordania.
- 10-11 **historia** De Gujarat al Canal de Panamá.
- 12 **perfil** Un “survivor” en las aguas del Canal.
- 17 **ventana** CruciCanal.
- 18-19-20 **compás** Trayectoria y experiencia al servicio del Canal.
- 21 **punte** La “Ojo de Gato” habitante del Canal.
- 22-23 **perspectiva** El ABC de la certificación de edificios.
- 24-25 **central** Sello de igualdad de género llega al sector público.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.

EL ÉXITO DE UNA DECISIÓN TRASCENDENTAL

Los panameños vivieron cada etapa de esta monumental construcción. Primero, dijeron sí a su ampliación porque comprendieron que no había otra forma para asegurar su progreso; y más tarde, apoyaron rotundamente a la administración frente a cualquier intento de menoscabar las leyes nacionales para imponer arbitrariedades.

Una vez fue inaugurada, la ampliación del Canal se convirtió en un símbolo de orgullo, una prueba de lo que somos capaces de hacer, además, en un reto, porque nos recuerda a diario que es mandatorio hacer de nuestra Ruta Verde, la más competitiva y eficiente.

Y así se ha hecho. Luego de tres años de su inauguración, que precisamente se cumplen este mes de junio, la industria marítima mundial sigue con sus ojos puestos en el Canal ampliado y en los múltiples beneficios que ofrece. Mejor aún, se ha venido ajustando para aprovecharlo al máximo.

Por parte del Canal, se ha perfeccionado la oferta, sin dejar de lado las iniciativas que le permiten resguardar su más valioso tesoro: la fuerza laboral. De hecho, el reconocimiento a este esfuerzo llegó recientemente cuando el Canal de Panamá fue parte de un plan piloto internacional para promover el empoderamiento e igualdad de las mujeres en las organizaciones. Los detalles se cuentan en esta edición de **El Faro**.

La “máquina” generadora de ideas que resguardan la competitividad de la vía interoceánica no se detiene. El Canal promueve en sus colaboradores la innovación y la generación de buenas ideas. Atiende la industria y planifica con visión de futuro, porque solo de esta forma los beneficios anuales para la nación están garantizados.

CANAL AMPLIADO:



TRES AÑOS ROMPIENDO RÉCORDS

Por Jovanka Guardia

“Una visión y una ejecución correcta”, así resume Jorge L. Quijano, administrador del Canal de Panamá, los tres años de operación de la ruta ampliada, que se cumplen este 26 de junio.

El éxito, además del respaldo de la industria marítima, está relacionado con el notorio aumento en el tonelaje. De 330 millones de toneladas anuales registradas antes de la inauguración de las esclusas neopanamax, “este año debemos llegar a 450 millones de toneladas”, dijo Quijano.

Esto comprueba, agrega el Administrador, que la obra era necesaria e impostergable para atender las solicitudes de los clientes, algunos de los cuales han decidido cambiar sus flotas de 9,500 TEUS (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a 20 pies), a 12 mil y 13 mil TEUS.

“Es justo eso lo que buscamos: buques más grandes que paguen más”, mencionó Quijano, cuando se prepara para

emprender nuevos retos, después de casi 44 años de servicio en esta organización.

Cambio de mentalidad, nuevos segmentos, los puertos de la costa este de Estados Unidos agradecidos con la ampliación y en franco crecimiento, todos los nuevos buques de Gas Natural Licuado construidos a la medida de las esclusas neopanamax y otras tantas buenas noticias, prueban que “hemos creado un estándar mundial”.

EN NÚMEROS

6,425 tránsitos de neopanamax por el Canal ampliado se han registrado en tres años.

3,228 es el número de tránsitos de portacontenedores.

1,688 corresponde al tránsito de barcos de Gas Licuado de Petróleo (GLP).

736 fueron los tránsitos de barcos de Gas Natural Licuado (GNL).

Del 26 de junio de 2016 al 17 de junio de 2019

AVANZA AGENDA INTERNACIONAL

Por Alexis X. Rodríguez

En su resolución del 15 de diciembre de 1972, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) estableció el 5 de junio como el Día Mundial del Ambiente, con el propósito de velar por el bienestar y desarrollo económico de los pueblos.

Cada año, el tema se centra en concienciar al público sobre un asunto ambiental particularmente apremiante. El tema para el 2019 se enfocó en la contaminación del aire.

Entre los objetivos, se busca eliminar de forma progresiva nuestra contribución individual al calentamiento global y, de este modo, detener sus efectos en la salud del planeta.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha trabajado para reducir los efectos perjudiciales del transporte marítimo desde la década de 1960. El Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) se adoptó en 1997 para abordar la contaminación atmosférica ocasionada por el transporte marítimo.

La OMI ha aprobado y adoptado una serie completa de orientaciones y directrices en apoyo de la implantación uniforme del límite de 0.50% de contenido de azufre en el fueloil (del inglés fuel oil) de los buques, que entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

Esta organización ha estado trabajando con los Estados Miembros y el sector para apoyar la implantación del nuevo límite. En particular, se ha preparado enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y elaborado orientaciones y directrices.

Las directrices

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, durante su 74ta periodo de sesiones (13-17 de mayo) adoptó varias directrices y orientaciones. A continuación algunas de estas:

- Implementación uniforme del límite del contenido de azufre del 0.50 % en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, que contiene secciones sobre los efectos en los sistemas de combustible y de motores resultado de las nuevas mezclas o tipos de combustibles, entre otros aspectos.
- Supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del capítulo 3 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que proporcionan orientaciones actualizadas sobre cumplimiento de las disposiciones incluyendo la regla 13 sobre “óxidos de nitrógeno” y la regla 14 sobre “óxidos de azufre y materia particulada”.



PARA REDUCCIÓN DE EMISIONES

- Orientaciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto de las medidas para contingencias relativas al fueloil no reglamentario. Las orientaciones abarcan las posibles medidas que se pueden tomar tras las discusiones entre el buque, el Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto cuando se encuentra que un buque transporta a bordo fueloil no reglamentario, ya sea como consecuencia de que no había fueloil reglamentario disponible cuando el buque repostó o de que identificó a través del muestreo posterior a la toma de combustible que el fueloil a bordo no era compatible.
- Directrices de 2019 relativas al muestreo a bordo para la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques.

Se espera que una enmienda relacionada con el Anexo VI del MARPOL para prohibir el transporte de fueloil no reglamentario utilizado por los buques, que se adoptó el año pasado, entre en vigor el 1 de marzo de 2020.

Trabajo conjunto

El MEPC de la OMI ha impulsado una serie de medidas destinadas a apoyar el logro de los objetivos establecidos en la estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los buques.

Esto se hace de conformidad con el Acuerdo de París, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la Agenda de 2030 para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

En cuanto a GEI el Comité aprobó enmiendas para reforzar los requisitos obligatorios existentes para que los nuevos buques sean más eficientes energéticamente, también inició el Cuarto Estudio de GEI de la OMI; adoptó una resolución que fomenta la cooperación con los puertos para reducir las emisiones del transporte marítimo; aprobó un procedimiento para la evaluación de las repercusiones de las nuevas medidas propuestas; acordó establecer un fondo fiduciario de donantes múltiples para respaldar las actividades de cooperación técnica en apoyo de la estrategia inicial; y determinó el mandato para el sexto y séptimo grupo de trabajo interperiodos que se celebrará en noviembre de 2019 y en marzo de 2020, respectivamente.

El Canal de Panamá y el MEPC

Una vez finalizada la 74ta reunión del MEPC de la OMI, que tuvo lugar en Londres, el Canal de Panamá anunció mejoras a su Programa de Reconocimiento Ambiental Green Connection, para



incentivar a la industria marítima mundial a mitigar el impacto de sus operaciones a través de un sistema basado en incentivos, que incluye el *Green Connection Award*, el *Environmental Premium Ranking*, y la Calculadora de Emisiones.

A partir de septiembre de 2019, la Calculadora de Emisiones contará con información georeferenciada para mejorar la precisión y calidad de los datos de las emisiones de carbono de las embarcaciones que transiten el Canal. Además, proveerá una clara visión, tanto a los clientes como al Canal, sobre la huella de carbono para incentivar la gestión ambiental y reducir la emisión de GEI.

El *Environmental Premium Ranking* reconocerá la utilización de combustibles alternativos bajos en carbono. Además, proporcionará a clientes con elevados estándares de eficiencia ambiental, la oportunidad de mejorar su posición dentro del sistema de clasificación de clientes del Canal de Panamá.

Adicionalmente el Canal de Panamá ha comisionado un estudio para analizar y cuantificar los beneficios adicionales en la implementación de cuatro dispositivos de separación del tráfico (DST), aprobado en 2014 por la OMI, para los buques comerciales que entran y salen de la ruta acuática, de manera de proteger a los cetáceos y al ecosistema.

El autor es especialista ambiental del Canal.



CONAGUA Y EL CANAL INFORMAN SOBRE RESERVORIOS MULTIPROPÓSITO

Por Emilie Frías y Luis E. Vásquez

El Canal de Panamá y el Consejo Nacional del Agua (CONAGUA) llevaron a cabo un ciclo informativo con medios de comunicación regionales sobre el avance de los estudios de prefactibilidad y factibilidad para la creación de reservorios multipropósito en la cuenca de los ríos Indio, provincias de Coclé, Colón y Panamá Oeste, Santa María, Parita y Perales, en las provincias de Herrera, Los Santos y Veraguas.

El objetivo fue que los medios de comunicación regionales recibieran información actualizada sobre el avance y contenido de estos proyectos para que lo difundieran a su respectiva población.

La primera reunión fue con representantes de medios de comunicación de Panamá Oeste y Coclé, en la ciudad de Penonomé; la segunda en la ciudad de Colón; la tercera en Chitré y Los Santos y culminó en Santiago.

CONAGUA y el Canal de Panamá han elaborado una agenda de encuentros similares con líderes comunitarios de las poblaciones que viven en la cuenca hidrográfica de los ríos que son objeto de los estudios, ganaderos y productores agropecuarios.

Estos eventos fueron liderados por la secretaria ejecutiva, Julia Guardia; la evaluadora de Proyecto, Jennifer Salazar, ambas de CONAGUA y Daniel Muschett, administrador del Proyecto de Capacidad Hídrica del Canal.

La Autoridad de Canal de Panamá ejecuta tres contratos para el Ministerio de Ambiente:

- **Contrato 023 (2016):** Estudios para el diseño conceptual de un reservorio multipropósito en la cuenca de río Indio y proyectos complementarios para el manejo de la cuenca.
- **Contrato 025 (2016):** Análisis de prefactibilidad y factibilidad para determinar el potencial del río Bayano para la producción de agua potable para las regiones de Panamá Este y Metropolitana.
- **Contrato 026 (2016):** Estudios de factibilidad para establecer reservorios multipropósito en la cuenca del río La Villa y de prefactibilidad para los ríos Santa María, Parita y la subcuenca del río Perales, en la región de Azuero y la provincia de Veraguas para la producción de agua potable y actividades agropecuarias.

Los estudios tienen como objetivo principal garantizar el agua para consumo humano en el mediano y largo plazo, tal como se establece en el Plan Nacional de Seguridad Hídrica.

En el caso de la cuenca de Río Indio, se trabaja en el diseño conceptual del reservorio multipropósito desde donde se construiría un túnel de transvase hacia los sistemas de lagos del Canal, con el propósito de hacer frente a la creciente demanda de agua potable en las ciudades de Panamá y Colón, que aumentará en los próximos años debido a la construcción de nuevas potabilizadoras. Desde ese reservorio se suplirá la demanda de agua de las poblaciones locales.

LOS ACUÍFEROS, POSIBLE SOLUCIÓN A LA CRISIS DEL AGUA EN JORDANIA



Ante una intensa sequía y las necesidades de los refugiados, Jordania opta por los recursos subterráneos en acuíferos a gran profundidad.

Por Cristina Novo

Publicado en el sitio web iAgua

Jordania, uno de los países más áridos del mundo, se enfrenta a la peor sequía en 900 años. Sus recursos hídricos son insuficientes y la situación empeora debido al cambio climático.

A ello se suma la necesidad de atender las necesidades de los refugiados que huyen de la guerra en Siria, que se calculan en 1.4 millones, lo que aumenta la demanda en un 20%. Se calcula que los recursos hídricos del país pueden mantener una población de dos millones, pero en la actualidad la población del país está cerca de 10 millones. Las Naciones Unidas definen “escasez absoluta” como una disponibilidad media anual por debajo de 500 m³, y la de Jordania es de 150 m³.

Por otra parte, la guerra ha supuesto el abandono de la agricultura de regadío en el sur de Siria, por lo que más agua ha quedado disponible en el sistema de los ríos Yarmouk-Jordán, pero la situación es temporal hasta la recuperación de la agricultura en Siria. Con el avance del cambio climático, se prevé un empeoramiento de la sequía en Jordania.

En Amman, la capital jordana, la infraestructura municipal ha mejorado con la sustitución del alcantarillado antiguo y

medidas para evitar el robo de agua. La mayor parte del agua subterránea se reutiliza para usos agrícolas, y la ciudad tiene programas en marcha para formar a las mujeres en fontanería y que puedan reparar sus propias fugas de agua, ya que en las familias tradicionales, una mujer no puede dejar entrar un fontanero en su casa si su marido no está presente.

Sin embargo, aparte de las medidas de conservación y ahorro, el país necesita recurrir a nuevas fuentes de agua. Una posibilidad es un proyecto para construir una planta desalinizadora en el puerto jordano de Aqaba en el Mar Rojo, con una capacidad de 80 millones de m³/año. Israel compraría la mitad de la producción, y la otra mitad iría a la ciudad de Aqaba. A cambio, Israel le daría a Jordania 50 millones de m³ procedentes del Mar de Galilea. La salmuera resultante se transportaría 180 km. por tubería hasta el Mar Muerto, pero debido precisamente al posible efecto sobre el ecosistema receptor, las negociaciones sobre el proyecto están estancadas.

Ante la falta de opciones, Jordania se plantea como solución a corto plazo explotar reservas de agua fósil en un acuífero a gran profundidad, denominado Disi, que contiene agua que ha permanecido en él desde hace 10,000 a 30,000 años. Para ello se construirán siete nuevos pozos al sur de Amman, que tendrán el doble de profundidad de la normal. No se sabe con certeza cuánto tiempo dichos pozos abastecerán al país mientras se buscan otras soluciones.

DE GUJARAT AL CANAL DE PANAMÁ

La vía interoceánica es multicultural. Es una obra de ingeniería que permitió la llegada de miles y miles de trabajadores de todas partes del mundo deseosos de encontrar un mejor futuro.

Por Orlando Acosta Patiño

“Mis padres nacieron en la provincia de Gujarat al Noroeste de la India; pertenecían a la subcasta ‘Vohras’. La palabra Vohras, en sánscrito, proviene de negocio o comercio. Las grandes familias del pueblo de mis ancestros que también emigraron a Panamá son los Bhikhu y los Bhana.”

Fluye una interesante conversación entre **El Faro** y el doctor Ebrahim Asvat, en sus oficinas en Costa del Este. Nos habla de sus ancestros y de la migración india a Panamá y su relación con el Canal de Panamá.

El doctor Asvat es panameño de origen indio, nacido y criado en el barrio de Santa Ana. Él y muchas familias, migradas a Panamá, son protagonistas del quehacer panameño y se encuentran vinculadas a las historias del Canal.

La primera migración de la India que llega a tierras panameñas es probablemente, y la que mejor puede explicar su presencia, aquella proveniente de San Francisco, California, Estados Unidos, vinculada a la construcción de proyectos ferroviarios.



Ebrahim Asvat

Los primeros en llegar fueron hombres del Punjab, región del norte de la India. Distingue a los originarios de ese lugar el uso de los turbantes. Los obreros del Punjab, luego de terminada la construcción del Canal, se vinculan a la industria del transporte público en la ciudades de Panamá y Colón y a la industria de la construcción.

De allí surge la leyenda urbana de las chivas que toman este nombre, porque se les relaciona con el Dios Shiva, bajo la cosmovisión hinduista.

Este tema sigue vivo en el imaginario urbano del Panamá de hoy. Los apellidos Singh, Purcait, Jhangimal son parte de esta comunidad migrante vinculada con Panamá y el Canal. También hay un aporte de la comunidad de la India y es otra migración importante a finales del siglo XIX.

La historia

En el contexto de haber sido abolida la esclavitud en América, los ingleses sustituyen la mano de obra por una modalidad conocida como “los trabajadores hipotecados”.



Los británicos llevaron, desde la India, mano de obra a lugares donde tenían colonias. Los indios llegaron a Fidji, África del Sur, Guyana, Trinidad y Jamaica. En el Caribe, esta migración se vincula a las actividades relacionadas con los cultivos de la caña de azúcar.

A mediados del siglo XX discurre en Panamá una bonanza económica resultado del tránsito de buques, de militares y pasajeros, en el contexto de la Primera y la Segunda Guerra mundial. “Todos llegamos vinculados a la actividad comercial en la Avenida Central”, dice Asvat.

La afluencia de visitantes que desembarcaban en los puertos del Canal generó “cualquier cantidad de tiendas y negocios”. Eran tiempos en que gran cantidad de personas llegaba a la ciudad de Panamá como resultado de los tránsitos de pasajeros y militares por el Canal.

Fue el momento de floreciente comercio en la Avenida Central y el nacimiento de los bazares orientales que importaban mercancía de tierras lejanas. Es Panamá en el año 1940.

“Los Asvat llegamos a Panamá desde el Brasil, vía el Caribe, en la década del año 1920. Mi tío abuelo recibió la información que le decía ve a Panamá, un lugar tranquilo... donde hay luces, electricidad y en donde se comercia con el dólar, existe mucho negocio y turismo”.

Por esos años fueron emitidas disposiciones presidenciales en las que la migración de orígenes particulares fue restringida. Son los años 40's cuando fueron incluidos, como migraciones prohibidas, además de los chinos, los indios y los turcos.

Como turcos estaban todas aquellas nacionalidades relacionadas con el imperio Turco-Otomano. Bajo esa denominación, se anotó a los libaneses y a los judíos provenientes de la ciudad de Alepo.

“Personalmente viví el Panamá del enclave de la Zona del Canal. Panamá era un país fraccionado. Era estudiante y fui parte de aquella realidad. La negociación de los Tratados revirtió estas condiciones. El 9 de enero cambió la situación que derivó en la transferencia del Tratado, años más tarde.

Desde joven me leí toda la historia de Panamá y las relaciones con los Estados Unidos. Fui un estudiante de permanente debate para exponer este tema en mi entorno... 23 años de espera para la entrega del Canal me pareció una eternidad”. Agrega Asvat que “la entrega de las áreas revertidas y la percepción de que no podíamos administrar ese patrimonio se vino abajo con el éxito con el cual los panameños hemos podido lograr hacerlo”.



“Hemos tenido la capacidad de asimilar las áreas revertidas tierras, edificios e instalaciones con éxito también el Canal, el cual ha sido administrado con criterios de eficiencia y visión comercial”, sigue diciendo Ebrahim.

Sobre las paredes de la oficina de Ebrahim Asvat hay testimonio de su interés por el Canal de Panamá: al menos dos docenas de bonos y documentos financieros vinculados con la obra. “Siempre he sido un estudioso del Canal, tengo una colección de todos los bonos y documentos emitidos a lo largo de la historia del Canal. Allí están todos representados, tengo incluso, un pagaré firmado por Buneau Varilla”.

La cercanía del Canal de Panamá con las minorías migrantes y su vínculo con su construcción es una forma interesante de reconstruir la historia. Los testimonios de vida son libros vivos que nos relacionan con esta fascinante obra de la ingeniería, cuyo aporte a la diversidad étnica cultural, reconoce la condición de quienes dejaron su tierra para juntos, venir a construir, la Nación y el Canal.

UN “SURVIVOR” EN LAS AGUAS DEL CANAL



Por Jovanka Guardia

Se graduó de secundaria hace 33 años, en 1986, pero el nombre de su generación lo tiene tan claro como si el tiempo no hubiese pasado. Es un “survivor”, la generación de jóvenes colonenses que estudió en el Colegio San José La Salle de esa provincia, cuando las mujeres empezaban a abrirse espacio en las aulas.

Desde niño, Mario Chong soñó con las profesiones marítimas y con involucrarse en ese mundo, como su padre. Estaba pequeño todavía para saber cuál específicamente elegiría, sin embargo, cuando pudo decidir su futuro profesional se inscribió en la Escuela Náutica y más tarde, al ganarse una beca, viajó a California Maritime Academy, en Estados Unidos.

De regreso a Panamá se fue a navegar por unos cinco años y luego ingresó a la fuerza laboral canalera. “Cuando yo entré había un boom para posiciones de pilotos para reemplazar a los norteamericanos”.

Poco más de dos décadas y un Canal ampliado con tres años de funcionamiento ratifican el profesionalismo de Chong. En palabras de Mario Usai, uno de los capitanes del crucero Emerald Princess, que recientemente atravesó

Mario Chong nació en la provincia de Colón y después de dos décadas en el Canal de Panamá confiesa que la adrenalina y la concentración son las mismas en cada tránsito porque siempre se aprende.

por primera vez el Canal con destino a Florida, “es muy profesional... es un experto y confiamos totalmente”.

El lunes 29 de abril, Chong llegó al muelle del Canal de Panamá en Amador, antes de las 4:00 de la mañana para abordar la lancha que lo llevaría hasta el Emerald. Iba callado o como contó durante la entrevista unas horas después, “estaba muy concentrado porque se trata de un barco (crucero) con muchos ojos observándote”, en alusión a los 3,080 pasajeros y 1,200 tripulantes para los que tiene capacidad ese neopanamax.

Una vez arriba, fue conducido por personal del barco hasta los controles. Lo esperaban los capitanes Usai y el veterano, Martin Stenzel. El tránsito transcurrió sin contratiempos y los turistas a bordo disfrutaron cada minuto de ese paso por las nuevas esclusas de Cocolí, en el Pacífico.

“El Canal ampliado ha marcado una línea de aprendizaje, porque representa un reto. Con el tiempo hemos ganado confianza y los pilotos venimos a prestar un servicio y no a dar órdenes... es cuestión de hacer lo que sabemos y estar seguros”, concluyó Chong no sin antes repetirnos que fue un “survivor” de La Salle de Colón. “No me dejes eso por fuera”.



VIVE CADA MOMENTO DEL **RECORRIDO**

Conoce la historia, la operación y su maravilla.



M *MIRAFLORES*

Horario:

Lunes a domingo de 8 a.m. a 6 p.m.

Para más información entra a visitcanaldepanama.com



26 de junio de 2016, inauguración del Canal ampliado.



Aegean Unity, primer buque petrolero que atraviesa las esclusas neopanamax.



Norwegian Bliss, buque de pasajeros de mayor capacidad que pasa por el Canal ampliado.





Canal ampliado, una historia de éxito

Tras su inauguración el 26 de junio de 2016, las nuevas esclusas del Canal de Panamá superan las expectativas.

Tres años de exitosa gestión se traducen en importantes hitos de todos los segmentos, pero también se hace visible el esfuerzo de cada trabajador canalero y el orgullo de los panameños por una obra de impacto mundial.

Con más de seis mil tránsitos de buques neopanamax, su operación reafirma el valor de la ruta y el compromiso de impulsar el progreso de Panamá.



Al Safliya, buque más grande de Gas Natural Licuado y el primero de tipo Q-Flex que cruza las esclusas neopanamax.

Hoegh Target, portavehículos más grande del mundo durante su tránsito por las esclusas de Cocolí y Agua Clara.



Panameños celebran el histórico paso del buque Cosco Shipping Panama.

Panamá crece y también nuestro consumo de agua. Para garantizar la cantidad y calidad del agua potable que consumimos, es necesario crear nuevas fuentes que abastezcan nuestras plantas potabilizadoras.



Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá

¿Es este el futuro que queremos?

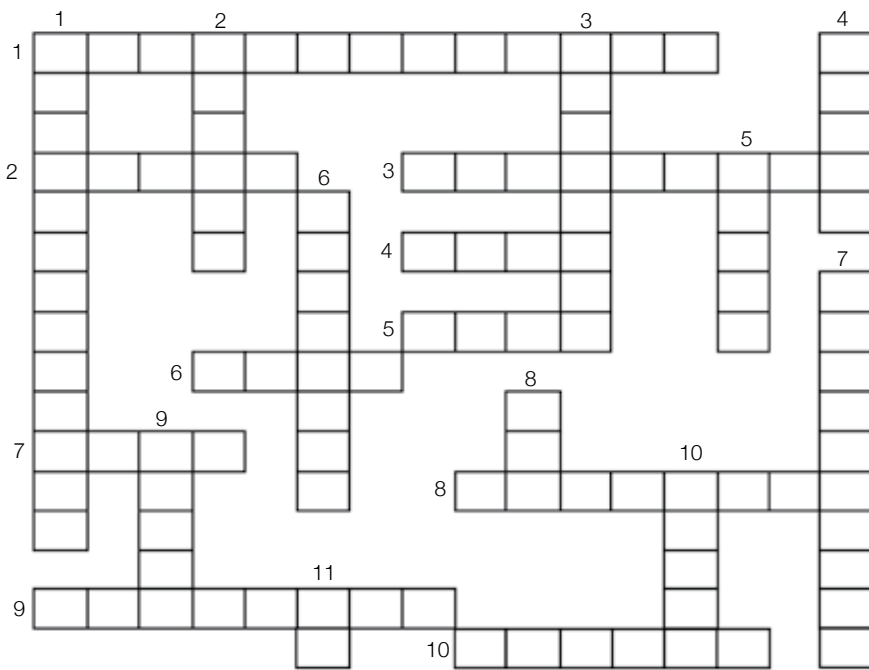
ASEGURAR EL
AGUA
DE MAÑANA  ES EL RETO DE HOY



canaldepanama | micanaldepanama.com

 CANAL DE PANAMÁ

CRUCICANAL



Por Luvas

Horizontales

1. Naviera propietaria del buque que inauguró las nuevas esclusas en 2016.
2. Cerro ... , ondea el emblema nacional.
3. Nombre del buque Q-Flex de gas natural licuado que transitó hace poco el Canal.
4. Sistema de certificación de edificios sostenibles que utiliza el Canal.
5. Dependencia de la ONU que colabora en el plan de equiparación de género.
6. Se le denomina a los buques portavehículos.
7. Esencial para las operaciones del Canal.
8. John , nuevo presidente de la Junta Asesora del Canal.
9. Empresa belga de dragado contratada en la ampliación del Canal.
10. Sistema Universal de Arqueo de Buques de la vía acuática panameña.

Verticales

1. Fue inaugurado el 26 de junio de 2016.
2. Esclusa neopanamax en el Pacífico.
3. Sello de Género, otorgado al Canal.
4. Cauce artificial por donde se conduce el agua.
5. Río, objeto de estudio para establecer un reservorio multipropósito.
6. Propietaria del primer buque Q-Flex que transitó el tercer juego de esclusas.
7. Buques que transitan el Canal Ampliado.
8. Siglas de uno de los segmentos de mayor crecimiento en el tránsito por el Canal de Panamá.
9. La hace la fuerza.
10. Plaza en la antigua Grecia.
11. Símbolo químico del sodio.

(Vea resultado en la página 26)



TRAYECTORIA Y EXPERIENCIA

Por Mónica Martínez

Los integrantes de la Junta Asesora y de la Junta Directiva del Canal de Panamá se reunieron en mayo pasado en Ciudad de Panamá para analizar el desempeño de la vía interoceánica y las oportunidades de crecimiento a futuro.

Al terminar la reunión, la Junta Asesora eligió como su nuevo presidente al almirante William John Flanagan Jr., en sucesión a William O'Neil, quien fuera elegido primer presidente de la junta en 1999, y reelecto en adelante, por votación unánime.

El Faro tuvo la oportunidad de conversar con William O'Neil sobre su experiencia como presidente de la Junta Asesora y la evolución del Canal de Panamá en estos últimos 20 años.

Háblenos de su amplia experiencia en la industria marítima.

Soy ingeniero civil. Comencé mi carrera trabajando en los canales de Canadá. Participé en la construcción de la vía marítima de Saint Lawrence y luego fui jefe del Canal de Welland. Me mudé a Ottawa y fui jefe de servicios marítimos de todo Canadá, que incluía lo que estaba bajo la jurisdicción del gobierno federal desde la costa este hasta la costa oeste. Tuve la oportunidad de reorganizar los servicios marítimos y crear la Guardia Costera de Canadá. Fui el primer comisionado de esa entidad. En 1980, fui designado por el gobierno [de Canadá] como presidente de la vía marítima de San Lorenzo, una posición que ocupé durante 10 años. Más tarde fui elegido por los miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), en Londres, para ser secretario general de la OMI. Me mudé a Londres y mantuve esa posición por 14 años. Cuando me retiré, me mantuve activo como miembro de varias compañías en el sector marítimo.



William O'Neil.

La Junta Asesora reúne a profesionales de gran experiencia en la industria marítima, ¿cómo explica el papel de la Junta y de sus recomendaciones a la administración del Canal?

La Junta Asesora se creó con miembros de varias disciplinas: personas con una gran experiencia en la industria marítima, entre ellos: armadores, abogados y gerentes de compañías navieras, todos asociadas con trabajos muy importantes en el sector marítimo. Fui electo como

el primer presidente de la Junta, un papel que he ocupado hasta este año. Trabajamos ad honorem y tenemos gran capacidad y conocimiento sobre el sector. Por lo tanto, hemos podido asesorar al Canal con puntos de vista totalmente independientes sobre temas que son de gran interés para ellos y para la industria naviera.

Ha sido el presidente de la Junta Asesora desde que se estableció en 1999. ¿Cómo ha evolucionado el Canal en estos últimos 20 años?

A AL SERVICIO DEL CANAL

Cuando el Canal pasó de manos estadounidenses a manos panameñas surgieron ciertas dudas de segmentos de la industria que se preguntaban cómo reaccionaría Panamá ante esta nueva responsabilidad. Pero, fue una transición casi imperceptible. Panamá ha administrado de forma impecable las instalaciones desde el año 2000. Nuestras reuniones comenzaron oficialmente un poco antes de eso y hemos podido asesorar al Canal desde el principio. Hubo preocupación sobre cuánto tiempo podría operar Panamá con las instalaciones que se construyeron en 1914; si podrían enfrentar el incremento en el tamaño de los buques y el tráfico, al igual que los cambios de la industria marítima en ese momento. Pudimos asesorarlos y sugerirles firmemente que tenían que ampliar el Canal, de lo contrario, no podrían brindar el servicio esencial a la industria marítima.

En los últimos años, el Canal ha visto un entorno marítimo muy competitivo y cambiante con la consolidación de las grandes navieras y ahora con los cambios recientes que se implementarán con la OMI en el 2020, ¿considera que el Canal está mejor equipado para enfrentar estos cambios?

Creo que el Canal cuenta con un personal muy profesional. Tiene diferentes segmentos de la industria cubiertos: personal financiero, ingenieros, marineros, pilotos. También cuenta con la infraestructura necesaria para operar el Canal y cumplir con los requisitos actuales de la industria naviera y sus consumidores.

Ahora que se completó la ampliación y los buques neopanamax están superando las expectativas de tránsito, ¿cuáles prevén que serán los mayores desafíos del Canal en el futuro?



William O'Neil (izquierda) junto a los ingenieros Ilya de Marotta y Manuel Benítez.

La primera gran preocupación es el agua: si podremos mantener suficiente provisión de agua para operar el Canal y al mismo tiempo suministrar a los panameños agua potable para la ciudad. Ese es un punto muy importante. [Ustedes] Lo están analizando y saben exactamente lo que tienen que hacer para resolver el desafío: construir reservorios, entre otras cosas. Por cada problema que se ha presentado, Panamá y la administración del Canal han sabido llevar la vía interoceánica hacia adelante. El proyecto de la ampliación se emprendió de manera admirable, ahora lo siguiente es buscar una solución a la necesidad del agua. Al mismo tiempo, se tiene que analizar qué cambios podrían ser necesarios para acomodar el gran número de buques más grandes antes de lo anticipado, considerando cómo se va a manejar y cuando se realizarán los cambios.

¿Qué consejo puede darle a las nuevas generaciones de panameños

sobre en qué áreas deberían capacitarse para mantener el Canal relevante y exitoso?

El Canal tiene toda una serie de puestos profesionales. Es importante que los panameños estén preparados para seguir cumpliendo con estos roles. Hasta ahora, los dos administradores [panameños] han sido excelentes, al igual que su personal, los pilotos y el resto de las personas que hacen las operaciones mecánicas en las esclusas. Los jóvenes deben entender que Panamá es sumamente importante para la industria marítima, la cual es una de las más grandes del mundo. El 90% de los bienes del mundo, en un momento u otro, fueron enviados en buques. Así que no es una industria agonizante, en absoluto, de ninguna manera. Los estudiantes pueden convertirse en marinos o formar parte de otros elementos necesarios para administrar el Canal, sus operaciones o mantenimiento. Yo empecé como ingeniero en formación y logré llegar hasta donde estoy ahora.

¿Qué consejos tiene para el nuevo presidente de la Junta Asesora, el almirante William John Flanagan, Jr.?

El nuevo presidente ha estado en la Junta Asesora por algún tiempo. Él ha tomado un gran interés en el Canal. Estoy seguro de que podrá liderar los asuntos de la Junta Asesora. Se debe tener en cuenta que todos los miembros de la Junta Asesora tienen una vasta experiencia en la industria. Algunos de ellos son dueños de sus propias empresas, y todos tienen sus propias ideas. Nuestras reuniones se han llevado a cabo de tal manera que cada uno de ellos puede decir lo que piensa y lo que cree que es correcto para Panamá, y no siempre están de acuerdo. Ha sido el rol del presidente tomar todas estas ideas diferentes y ponerlas de manera tal que podamos reportarlas a la administración del Canal para que ellos puedan tomar las medidas adecuadas para continuar operando la vía interoceánica de manera eficiente.

Háblenos sobre su vínculo con Panamá.

Yo no hablo español. Eso es un desafortunado inconveniente para mí. No soy muy bueno con los idiomas. Pero amo a Panamá. Estoy casado con una panameña, por lo que, obviamente, aumenta mi interés en el país.

JUNTA ASESORA

La Junta Asesora del Canal de Panamá es una instancia instituida en la Ley Orgánica de 1997, para que actúe como un consejo consultivo, con la responsabilidad primordial de proporcionar guía y recomendaciones a la Junta Directiva del Canal de Panamá. Establecida en 1999, la Junta Asesora ofrece información clave y asesoría estratégica a la vía acuática, lo que le permite mejorar la eficiencia, seguridad y confiabilidad de sus operaciones y mantener la competitividad de la ruta.

La Junta está integrada por reconocidos profesionales con amplia experiencia en los negocios a escala mundial y conocimientos del Canal de Panamá en particular, que constituye una sólida amalgama que integra el conocimiento del transporte y comercio mundial, de los negocios, las telecomunicaciones, la construcción civil y el desarrollo, además de la banca y del sector académico.

La Junta Asesora se reúne dos veces al año, de manera alternada en Panamá y en una ciudad vinculada a la industria marítima, y que en ocasiones coincide con la residencia de uno de sus integrantes, quienes ofrecen su trabajo y experiencia ad honorem.

William O'Neil

Nacido en Ottawa, Canadá, ejerció el cargo de secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI) de 1990 a 2004. Participó en la administración y construcción de la vía marítima del San Lorenzo y del Canal de Welland. Fungió como comisionado de la Guardia Costera de Canadá, y como presidente y director ejecutivo de la Autoridad de la vía marítima del San Lorenzo desde 1980 hasta 1990. Es miembro de la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional y de la Junta Directiva del Instituto de Derecho Marítimo Internacional. Durante diez años fue consejero de la Universidad Marítima Mundial, con sede en Suecia. Se desempeñó como presidente de la Junta Asesora del Canal de Panamá de 1999 a 2018, y continuará como miembro de la misma.



LA “OJO DE GATO”, HABITANTE DEL CANAL

Por Victor Young

La serpiente Ojo de Gato es un común elemento de la fauna herpetológica del Canal de Panamá. Se le conoce con ese alias por sus grandes ojos de pupila vertical, similares a los de un felino. Por su tamaño y coloración suele ser confundida con la víbora Patoca, pero se trata de especies muy distintas.

Ojo de Gato es un ofidio asociado a cuerpos de agua, aunque también es arbórea. Vive en los alrededores del cauce del Canal, lagos, riachuelos y charcos. Es visitante frecuente de las esclusas, muelles, talleres y áreas de almacenamiento exterior, estacionamientos, predios de las instalaciones industriales y drenajes pluviales. Durante el día se esconde en cualquier espacio oscuro y fresco.

Suele ser evasiva o puede reaccionar con hostilidad. Al ser molestada excreta un olor desagradable como mecanismo de defensa.

Este habitante de los ambientes húmedos y pantanosos del Canal es atraído durante la noche a edificios y sitios con potentes luminarias porque allí llega infinidad de insectos voladores que atraen ranas y geckos (familia de saurópsidos o reptiles escamosos, que incluye especies de tamaño pequeño a mediano que se encuentran en climas templados y tropicales de todo el mundo), los que a su vez son su alimento.

Pese a que la culebra Ojo de Gato no es una víbora, los expertos recomiendan precaución y seguir las medidas de seguridad con esta especie, ya que posee una saliva tóxica con potencial de causar una reacción severa en las personas.



Nombre científico: *Leptodeira annulata*

Hábitos: cazadora nocturna, come ranas, huevos de rana, renacuajos, pececitos, lagartijas, culebras pequeñas, roedores y aves juveniles. Pone hasta 12 huevos.

Tamaño: de 35 a 85 cm.

EL ABC DE LA CERTIFI

Por Maxim Rebollero

¿Quién no ha escuchado hablar de edificios “verdes” o sostenibles? Más allá de la conexión inmediata que hacemos de este término con el ambiente hay un gran número de disciplinas técnicas para la optimización de los lugares en los que vivimos y donde hacemos nuestras actividades diarias.

Un edificio verde es una estructura que, en su diseño, construcción u operación, reduce o elimina los impactos negativos al ambiente, preserva los recursos naturales y ayuda a mejorar la calidad de vida del ser humano.

Para garantizar que un edificio sea “verde” se ha creado un gran número de certificaciones, códigos y estándares que velan por el cumplimiento de parámetros que definen un diseño, construcción, remodelación u operación sostenible.

Las certificaciones pueden ser voluntarias u obligatorias y se dividen en dos grupos principales: certificaciones por desempeño y certificaciones prescriptivas. Ambos tipos encajan mejor con aplicaciones específicas, lo cual no quiere decir que están limitadas a un uso particular.

Método por Desempeño

Las certificaciones por desempeño establecen metas de desempeño a cumplirse y recompensan diseños que sobrepasan los estándares impuestos. Son métodos más complejos, requieren de capacidad técnica avanzada y de una herramienta de cálculo probada, y el resultado son edificios con un diseño único, ya que se restringe menos este parámetro. Las certificaciones por desempeño son utilizadas mayormente en edificios que buscan combinar eficiencia con estética, demostrando el compromiso de una empresa con el ambiente.

En Panamá la certificación por desempeño más conocida es LEED (por sus siglas en inglés de *Leadership in Energy & Environmental Design*), con 46 proyectos (entre edificios e interiores) certificados hasta el momento, de acuerdo con el

Panama Green Building Council (PGBC). Proyectos como el edificio de SENACYT, sucursales de bancos, La Plaza y la Fundación de Ciudad del Saber son representativos de esta certificación.

Otra certificación por desempeño para edificios existentes que fue recientemente creada por el PGBC y el Municipio de Panamá es el Eco Protocolo, que es la primera certificación 100% panameña.

Como miembro del PGBC, el Canal de Panamá formó parte del proceso de desarrollo de esta certificación, usando cuatro de sus edificios como proyectos piloto, entre ellos: el Centro de Visitantes de Miraflores, que en una fase preliminar podría haber sido certificado con la puntuación obtenida. El Eco Protocolo está en su fase final y esperando ser lanzado muy pronto.

WELL es otra de las certificaciones por desempeño promovidas por el PGBC y que tiene menor presencia en Panamá. Es una certificación cuya meta principal es mejorar el bienestar de los usuarios de un edificio.



CERTIFICACIÓN DE EDIFICIOS

Método Prescriptivo

Las certificaciones prescriptivas llevan como base un conjunto de factores de cumplimiento, un estilo de *check list*. Al cumplir con un mínimo establecido de los requisitos de dicha lista, el edificio sería considerado sostenible bajo los parámetros de este tipo de certificaciones.

Las certificaciones prescriptivas son preferidas para construcciones sencillas, replicables o cuando se desea una inversión más baja en el proceso de diseño, ya que requiere una capacidad intermedia. Son ampliamente utilizadas en países en vías de desarrollo y áreas operativas donde se busca eficiencia auditable.

Recientemente llegó a Panamá la certificación EDGE (por su siglas en inglés de *Excellence in Design for Greater Efficiencies*) que busca, mediante un método prescriptivo, llegar a un ahorro mínimo de 20% en energía, agua y energía intrínseca de los materiales. Esta herramienta desarrollada por el IFC del Banco Mundial impulsa la construcción sostenible en países en vías de desarrollo.

En cuanto al Canal de Panamá, en agosto de 2012, la ACP creó una directriz con “Especificaciones verdes para el diseño sostenible de remodelaciones y construcciones nuevas en la ACP” (AD-2012-05), actualizada en 2019.



Esta directriz es un método prescriptivo obligatorio que resume todas las medidas pasivas y activas que usa la División de Ingeniería en sus diseños para aumentar la sostenibilidad de los proyectos resultantes para el canal. Además, el Canal comienza a usar la herramienta EDGE en sus diseños conceptuales para verificar el ahorro potencial de medidas de ahorro de energía, agua y uso de materiales.

Es crucial que con el crecimiento anual de 3% en la construcción de edificios en Panamá, se optimice los estándares de diseño probados, se busque o no una certificación al final del proceso.

El autor es ingeniero interdisciplinario del Canal.

Consumo de energía global y contribución a las emisiones directas e indirectas a nivel global



Fuente: 2018 Global Status Report – IEA y UN Environment

SELLO DE IGUALDAD DE GÉNERO LLEGA AL SECTOR PÚBLICO

El Instituto Nacional de la Mujer de la República de Panamá (INAMU) con la asistencia técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) otorgó a cuatro instituciones del estado panameño el Sello de Igualdad de Género en el Sector Público.

Por Miroslava Herrera

“Lo que no avanza, retrocede”, afirmó Liriola Leoteau, directora del Instituto Nacional de la Mujer (INAMU) el pasado 4 de junio durante la entrega del Sello de Igualdad de Género en el Sector Público. Tras varios meses de análisis y evaluaciones con la asistencia técnica de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), cuatro instituciones del Estado panameño participaron del proceso bajo la premisa de que trabajar por la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres produce una gestión pública más justa y por ende una sociedad más equitativa.

El sello, que tiene tres niveles de certificación y forma parte de la agenda 2030 de los objetivos del desarrollo sostenible, se implementa como modelo a nivel global. En la región, participan del piloto Panamá, El Salvador y República Dominicana. Luego de una auditoría final, las certificaciones fueron: sello de oro para el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral; sello de plata para el Canal de Panamá y la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación; y sello de bronce para el Municipio de Panamá.

La selección de las instituciones públicas participantes en el piloto obedeció a dos criterios: el compromiso y acciones que las cuatro instituciones habían desarrollado en cuanto a la igualdad de género y la diversidad de sus áreas ya que la idea del piloto es mostrar que la herramienta puede ser aplicada en varios tipos de instituciones.

Relevancia histórica y actual

Desde 1945, con la creación de la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer y múltiples convenciones y conferencias, la ONU lleva a cabo estudios, acciones y mediciones para acabar con la discriminación a mujeres y niñas. En estos procesos queda claro el papel central del



Estado en la promoción de la igualdad y la inclusión y la necesidad de crear una arquitectura institucional específica. La Agenda 2030 establece claramente que los derechos de las mujeres solo se harán realidad si forman parte de esfuerzos más amplios para proteger el planeta y garantizar que todas las personas puedan vivir con respeto y dignidad.

Metodología

El trabajo se organizó con la asistencia técnica del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y cada institución inició su proceso de analizar cinco dimensiones, 14 estándares y 32 indicadores que incluyen temas sobre la planificación; la arquitectura e institucionalización; las capacidades; los ambientes laborales; y la participación, alianzas y rendición de cuentas para la igualdad de género.

Dentro de las actividades realizadas en el proceso de certificación en el Canal de Panamá estuvo el establecimiento de un comité de igualdad de género, la incorporación de la perspectiva de género en los programas/iniciativas ambientales que se realicen en la cuenca hidrográfica, la elaboración de un instructivo de comunicación con enfoque de género, capacitación a la alta dirección y al personal en materia de igualdad de género para la sensibilización sobre el tema, realización de campañas sobre la prevención y manejo de acoso sexual, y reuniones interdisciplinarias para establecer planes de acción que garanticen el cumplimiento de los parámetros establecidos en la certificación, entre otras iniciativas.

Lesly Pineda, gerente de planificación y políticas de recursos humanos, explica que “este mirar hacia adentro nos obligó a los profesionales de distintas áreas a profundizar en el importante rol del Canal de ser impulsor del progreso de Panamá. Estamos asumiendo un rol histórico al ser parte de las instituciones y empresas panameñas que buscan despertar en las niñas y jóvenes el interés de formarse no solo en carreras tradicionales sino en ocupaciones en las que actualmente en el mercado laboral panameño la participación de las mujeres es baja”.

El coordinador de asuntos institucionales y proyectos, Emilio Messina, estuvo a cargo del análisis en los trabajos relacionados al manejo integrado de la cuenca, que incluye participación social, educación ambiental, titulación de tierras y modelos de economía verde. Messina explica que el proceso del sello impactó su visión personal. “Me permitió descubrir aspectos de mi vida personal y laboral que debía revisar y que estaban



De izquierda a derecha, Manuel Benítez, Lesly Pineda, Jorge L. Quijano y Francisco Loaiza.

ocultos dentro de mi sistema de creencias. Me hizo pensar qué tan incluyente he sido en mi forma de actuar y de la importancia de contar con la mirada de la mujer en la formación de equipos de alto rendimiento” detalló.

El concepto de igualdad no es nuevo para el Canal de Panamá. A través del Programa de Igualdad de Oportunidades y la meritocracia de su proceso de selección, se establece que se valora a las personas con base en su educación, experiencia, destrezas, competencias y desempeño laboral y se ofrece igual salario por igual trabajo al mismo tiempo que se promueve la prevención de la discriminación por razón de sexo, raza, edad, religión, estado civil, ideología política, discapacidad física y mental y se prohíbe el acoso sexual.

Francisco Loaiza, vicepresidente de Recurso Humanos, recalca que “la fortaleza del Canal está en su sistema de mérito”.

La representante de la ONU en Panamá, Linda Maguire, destacó la importancia de la participación del Canal de Panamá en el plan piloto. “El Canal es un ejemplo de una institución fuerte y esta experiencia nos ayuda a aprender sobre la puesta en marcha del sello en otras instituciones del Estado”, dijo.



El Sello de Igualdad de Género es una iniciativa global y regional del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo dentro de la agenda 2030 y los objetivos del desarrollo sostenible. Los participantes de este programa piloto en la región son Panamá, El Salvador y República Dominicana.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es un acuerdo histórico que negociaron y aprobaron los 193 Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas. Consta de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), 169 metas y 232 indicadores; su finalidad es abordar las dimensiones económicas, sociales, ambientales y políticas del desarrollo sostenible de una manera amplia e integral.

Canal publica propuesta de modificación de peajes



El Canal de Panamá publicó el pasado 14 de junio su propuesta para modificar la actual estructura de peajes para los segmentos de graneles secos, pasajeros, portacontenedores, portavehículos y RoRo, quimiqueros, tanqueros, buques de gas licuado de petróleo (GLP), buques de gas natural licuado (GNL), el sector turismo del conglomerado marítimo local, y los peajes a embarcaciones menores.

A partir de ese momento, se abrió un periodo de consulta para recibir formalmente comentarios sobre la propuesta hasta el 15 de julio de 2019.

Las modificaciones propuestas tienen como objetivo continuar brindando un servicio de clase mundial a los clientes y a la comunidad marítima global, al tiempo que se optimiza el manejo de los recursos con miras a mejorar la competitividad.

La fecha de implementación de la estructura de peajes está prevista para el 1 de enero de 2020.

Expertos hablan sobre control de derrames

Los expertos Christopher Barker y Dylan Righi, de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de los Estados Unidos (NOAA), impartieron una charla sobre el control de derrames de hidrocarburos (petróleo y derivados), el pasado 21 de mayo, a canaleros e invitados de la Autoridad Marítima y el Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian.

En la presentación, se habló sobre las propiedades del petróleo, su química y meteorización y se hizo referencia a los mayores desastres de derrames como es el caso del Exxon Valdez, en 1989 y Deepwater Horizon, en 2010 y las lecciones aprendidas.

En el caso del Canal de Panamá, la atención se enfoca en la prevención de derrames de hidrocarburos, por lo que se analizaron patrones de evaporación, disolución, emulsificación, sedimentación y biodegradación.



Celebran Día Internacional de los Archivos

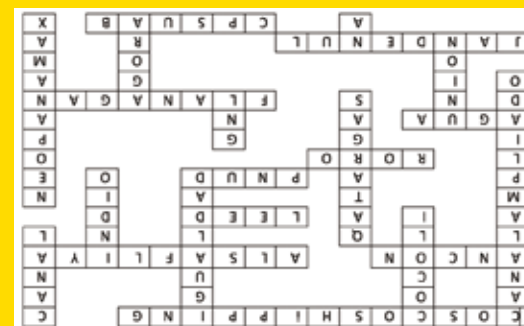
En el marco de la celebración del Día Internacional de los Archivos que se celebra cada año el 9 de junio, especialistas de la Unidad de Administración y Preservación de Archivos Corporativos del Canal de Panamá llevaron a cabo un ciclo de conferencias para destacar la importancia de proteger los archivos en beneficio de las presentes y futuras generaciones.

Ernesto A. Holder, coordinador de la Memoria Histórica del Canal enfatizó en que esta empresa centenaria “debe ser custodia de su propia historia” y planteó varios aspectos relacionados con la preservación de los distintos elementos que incluyen documentos, objetos, colecciones, entrevistas de historia oral, entre otros.

Por su parte, Orlando Acosta, especialista en protección Ambiental, habló de Nuevo Emperador y mostró testimonios de lugareños que ocuparon estas tierras en aquella época.

El Día Internacional de los Archivos se creó en 2008 por el Congreso Internacional de Archivos (ICA, por sus siglas en inglés), en Viena. Se eligió este día porque el 9 de junio de 1948, el ICA se estableció bajo el auspicio de UNESCO.

Respuestas del CruciCanal





© Foto: Artacruz/ Rafael Guillén

En el marco de la celebración de los quinientos años de Fundación de la Ciudad de Panamá, SUMA Financiera, Fundación Vidarte y el Museo del Canal Interoceánico de Panamá tienen el placer de invitarle a la Exposición de Arte Contemporáneo

DIÁLOGOS ENTRE SENTIDOS

Un viaje de la abstracción perceptual entre América y Europa



31 de Mayo al 28 de Julio
Museo del Canal Interoceánico
de Panamá - Casco Antiguo -



Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro



Canal tv

UNA SEÑAL DE  CANAL DE PANAMÁ

 **Cable Onda**

Canal 126 /1026 (HD)

MASTRA

Canal 26

Señal por cable a
nivel nacional