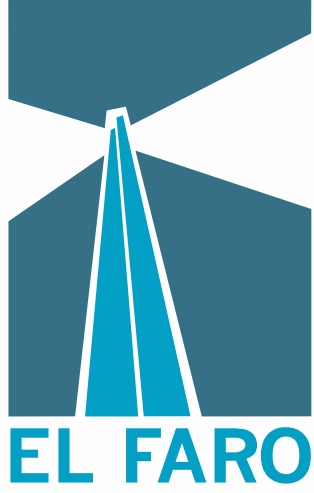




Revista informativa
del Canal de Panamá



DIVERSIDAD Y CULTURA

Identidad de un país

VIVE CADA MOMENTO DEL **RECORRIDO**

Conoce la historia y disfruta el Canal
con una vista única.



M **MIRAFLORES**

Horario:

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

Para más información entra a visitcanaldepanama.com



canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ



CANAL DE PANAMÁ

EL FARO Octubre 2018 - No.124

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy – Presidente
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

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.
Edward Ortiz

Diagramación e Infografías
Antonio Salado P.

En esta edición:

5-6-7 **central** Matachín en la ribera de la memoria.

8-9 **punte** Abundancia de mariposas.

10-11-12 **historia** Panamá: la llave del comercio americano.

17 **ventana** CruciCanal.

18-19-20 **compás** Rosa Iveth Montezuma, belleza y conciencia social.

21 **mundo** El desarrollo explosivo de la industria portuaria en Colombia.

22-23 **ambiente** Optimización de rutas marítimas: el aporte del Canal en la reducción de emisiones.

24-25 **actualidad** El “cierre” memorable de una personalidad canalera.

26 **reseña** Noticias del Canal.

elfaro@pancanal.com

EN HONOR A LA PATRIA

Cuando está por iniciar el Mes de la Patria, el Canal de Panamá consolida su liderazgo en el mercado marítimo con cifras alentadoras como resultado del año fiscal 2018, que recién concluyó: 442 millones de toneladas CP/SUAB (medida de volumen del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá), lo que se traduce en un nuevo récord en tonelaje.

Este número superó los 429.4 millones de toneladas CP/SUAB proyectadas para el AF 2018, al igual que el tonelaje del AF 2017, que cerró con 403.8 millones de toneladas CP/SUAB.

De esa forma, el Canal ratifica su aporte a la economía nacional y mantiene su competitividad como empresa líder. El éxito es de los hombres y mujeres que conforman el talento canalero. Ellos, con su trabajo diario, contribuyen a robustecer la imagen de la vía acuática.

Y precisamente, la nueva campaña del Canal de Panamá va dirigida a exaltar la tenacidad como medio para alcanzar las metas, al tiempo que muestra la importancia de la igualdad de oportunidades. Y qué mejor voz que la de Rosa Montezuma, Señorita Panamá y nuestra representante en el certamen Miss Universo 2018, para cumplir este propósito.

Ella conoce, en carne propia, el significado de la frase “cumplir los sueños” y como se explica en el anuncio institucional que estrenó hace poco, es una muestra de “la valentía de los canaleros que encaramos decididamente los retos de hoy y los del futuro”.

Al rescate de nuestros valores, de la esencia que nos distingue como nación soberana y del compromiso del Canal de Panamá con las generaciones futuras, va dirigida esta edición de **El Faro** y las imágenes de Rosa, nuestra “belleza con conciencia social”.

MATACHÍN EN LA RIBERA DE LA MEMORIA



En la ribera oeste del Canal duermen recuerdos y restos de los poblados de la línea del Ferrocarril.



Por Miroslava Herrera

Casi frente al poblado de Gamboa, en la orilla opuesta del Corte Culebra, yacen las memorias de un célebre poblado. Matachín era un caserío informal durante la época colonial, un punto más en la ruta del Camino de Cruces. Por muchos años fue un lugar agreste habitado por panameños que vivían de la agricultura de subsistencia, rodeados de hermosas praderas llenas de palmas reales y arboledas de ceibas. Pero iniciando la segunda mitad del siglo XIX se acaba la calma selvática que allí reinaba.

Con el descubrimiento de oro en California en 1848, se inicia una efervescencia humana a lo largo de la ruta que llevaba a los aventureros desde la Costa Este de Estados Unidos hasta las minas prometidas del otro lado del país en la Costa Oeste. Con este tráfico de gente y la construcción del Ferrocarril Transistmico, Matachín llegó a tener una cantina en la que se podía obtener cerveza inglesa, claret francés, galletas y queso. El ingeniero jefe del ferrocarril, George Muirson Totten, ubicó en Matachín una estación de trabajo y campamentos de trabajadores.

Luego de construido el ferrocarril, se instaló allí un intercambiador de tráfico para que los trenes que iban en sentidos opuestos pudieran pasar uno junto a otro. Como había cierto tiempo de espera, los habitantes aprovechaban el tiempo para ofrecer a los viajeros dulces y frutas de la región.



Un episodio trágico

Quizás el recuerdo más permanente de Matachín es la tragedia de los suicidios durante la construcción del Ferrocarril. Hay que tener en cuenta las condiciones de aquellos días. La fiebre del oro desató una avalancha de gente sobre el Istmo: en su mayoría hombres desesperados por el preciado metal abarrotaban las rutas fluviales, las mulas y posteriormente el ferrocarril... y por lo general, trataban a los locales con arrogancia y desdén. Los vecinos de la ciudad, hoy el Casco Antiguo, estaban sofocados. Es en este ambiente que se inicia la construcción del tren interoceánico. Llegaron a Panamá trabajadores de Irlanda, Alemania, Inglaterra, India y Malasia. La empresa Panama Railroad Company pronto se vio en problemas por las enfermedades tropicales que diezmaban a los obreros, lo difícil de construir a través de pantanos y selva y el fantasma de la insolvencia económica (la compañía llegó a vender cadáveres a escuelas de medicina en el mundo entero).

En marzo de 1854, los diarios anunciaron la llegada de los obreros chinos como un suceso peculiar. Llamaban la atención por sus ropas, su actitud distante y su manera de trabajar. Totten los ubicó en Matachín, desatando la antipatía de los irlandeses. Los recuentos y explicaciones son muy variadas, que oscilan entre negar que ocurrió el suicidio masivo hasta análisis académicos sobre la psiquiatría de este episodio.

Lo narrado por el autor estadounidense Joseph Schott en su obra *Rails Across Panama. The Story of the*

Building of The Panama Railroad. 1849 – 1855 cuenta con detalle la llegada de los chinos y deja entrever la ferocidad del ambiente que reinaba en Panamá en esos días. “Los irlandeses, que durante mucho tiempo se emplearon como limpiadores de establos y baños en Gran Bretaña y los EE. UU, se constituyeron en los mandamases entre los anglosajones blancos a su llegada a Panamá y querían que todos lo supieran” y que “...aunque se involucraban en violentos atracones alcohólicos durante sus propias horas de descanso, se sorprendían por la práctica ‘pagana e idólatra’ de fumar opio”. Schott continúa su narración contando cómo sucede la discontinuación del opio en los almacenes del Ferrocarril.



Cuando hizo falta el opio, los trabajadores chinos se quitaron la vida. Los académicos Luis Picard-Ami y María Josefa de Meléndez explican que “No hay ninguna evidencia que fuese carestía de la droga la causa directa de la epidemia de suicidios. Esta más bien contribuyó a los trágicos hechos en forma indirecta. Desprovistos de esta muleta psíquica, los chinos se enfrentan de lleno a un género de vida que consideran insoportable y al cual no le ven otra forma factible de escape”.

Picard-Ami y Meléndez citan en su estudio las aseveraciones de la antropóloga Lucy Cohen, quien señala que los chinos recurrieron al suicidio en Cuba y Perú, donde la situación de vida era también agobiante. Los que emigraban de la China en el siglo XIX eran personas pobres, desplazadas a menudo engañadas y sometidas a esclavitud.

Y llegaron los días del Canal

Los franceses instalaron en Matachín campamentos de trabajadores y talleres que luego fueron aprovechados y ampliados por los estadounidenses. En 1908 llegó a tener 2,042 personas, entre las cuales, 698 eran blancos y 1,323 negros. No se puede dejar de señalar que también estos años vieron una enorme cantidad de muertes por las fiebres y los accidentes.

Iniciada la reubicación de los pueblos de “La Línea” por el llenado del lago Gatún, quedaban apenas unas 350 personas en 1913 en el área de Matachín, las cuales fueron agrupadas y trasladadas a Nuevo Gorgona, ubicada en la costa oeste de la bahía de Panamá y alrededor de 40 millas de la ciudad capital.

En el sitio de Matachín crece hoy un bosque secundario a la orilla del Corte Culebra.

Entre los árboles hay cruces que posiblemente señalan un lugar simbólico de descanso de los hombres que por las enfermedades, los accidentes y la desesperanza perdieran la vida allí. Todos los años la comunidad chino-panameña rinde

Reto Recargado Corte Culebra 2

Recientemente tuvo lugar el “Reto Recargado Corte Culebra 2” en el lado oeste del Canal de Panamá. Una mañana nublada acompañó a los 178 ciclistas que participaron del recorrido de 33 kilómetros lo largo de la histórica ribera.

El camino inició en el área de Cunnette y siguió hacia la intersección del río Mandinga. A partir de ese punto se dirigieron cerca del cementerio de Matachín. Allí estuvieron dos voluntarios del Canal de Panamá para dar a los ciclistas una breve reseña de acontecimientos históricos.

Desde el cementerio de Matachín el trillo los condujo hasta el antiguo poblado de Santa Cruz donde se iniciaba el retorno.

Fue un paseo donde se pudo apreciar en su esplendor la belleza del paraje canalero, su flora y su fauna tropical. “En este trillo lo bueno fue el lodo”, David Camaño, quien llegó primero al punto de inicio.

Lily Rodríguez llegó a la meta en 5to lugar señala que “Me encantaron las vistas. A los ciclistas de montaña nos encantan las lomas, el lodo, las piedras, se disfrutó mucho la adrenalina”.

un homenaje con ofrendas florales, arroz e incienso. Este año estuvo presente el embajador de la República Popular China en Panamá, Wei Qiang.

La memoria también vive en el arte, el artista costarricense Oscar Figueroa realizó una pieza de video donde una mano escribe con un pincel de caligrafía china con agua del lago de Gatún sobre un durmiente de la antigua vía férrea de Panamá, un texto descriptivo del pueblo de Matachín del relato Tropical Journeyings: The Panama Railroad, del viajero Oran de 1859.

Recientemente se realizó en el área el Reto Corte Culebra y se brindó a los ciclistas participantes un relato sobre lo que ocurrió en ese poblado canalero. De Matachín y de los pueblos de “La Línea” queda mucho por saber.



ABUNDANCIA DE MARIPOSAS

Junonia zonalis



Rothschildia lebeau



Hamadryas amphinome

Por Victor Young

Cuentan las referencias históricas, que el origen del nombre de la República de Panamá, se vincula a la abundancia de mariposas, entre otras versiones. Se estima que existen en el país al menos 16,000 especies de mariposas diurnas y mariposas nocturnas o polillas. Los bosques que rodean la franja canalera son santuarios naturales donde se reproducen y viven exitosamente estos fascinantes insectos.

Las mariposas, además de ser vistosas representantes de la biodiversidad entomológica, tienen una presencia ligada a ambientes naturales saludables y estables. Desempeñan un papel fundamental en los diferentes ecosistemas como valiosos indicadores biológicos. Esto se debe, a que son organismos sensibles a cambios en las variables climáticas de su hábitat. Y en el peor escenario, si las plantas que estas consumen desaparecen, no tienen manera de sobrevivir y desaparecen también.



Danaus gilippus



Dryas iulia

Anartia fatima





Mechanitis polymnia

A nivel global, las mariposas son utilizadas como herramienta en la investigación sobre los efectos del cambio climático, adquiriendo gran relevancia en estudios ecológicos durante la última década. En adición, paralelo a su importancia económica, están sus vitales funciones de polinizador y elemento esencial de la cadena alimenticia. Por todo esto, su preservación es crítica, al igual que una mejor comprensión de su historia natural.

A continuación, algunas imágenes de conspicuas mariposas que habitan los jardines naturales de nuestra emblemática Ruta Verde.



Adelpha iphiclus

PANAMÁ: LA LLAVE DEL COMERCIO AMERICANO

Esta segunda entrega expondrá la relevancia y función de la ciudad de Panamá en el proceso de colonización americano.

Por Orlando Acosta Patiño

Una vez consolidado el proceso de conquista y colonización americano, utilizando como punta de lanza el modelo de urbanismo promovido desde Panamá, esta ciudad toma una función excepcional en el establecimiento de rutas comerciales de trascendencia universal.

Mientras, otros actores comenzaron a mostrar interés en romper el monopolio comercial que establecía la Corona Española con las colonias americanas. Es así como importantes obras defensivas son desarrolladas para proteger las primeras ciudades.

Se consolidó el espacio de tránsito y estableció la primera intermodalidad logística para suplir la función comercial y reforzar la relación entre el centro imperial y las colonias americanas.

También se conformó el espacio de tránsito y aparecieron las primeras ciudades en lo que algunos autores han llamado “el triángulo estratégico transístmico”, formado por Panamá, Chagre, Nombre de Dios y Portobelo.

Las rutas comerciales establecidas entre Portobelo y Cartagena, en el Caribe Oriental y las de Callao, Arica y Panamá, por el Pacífico.

Panamá comenzó a posicionarse como pieza clave para el proceso de intercambio de mercaderías entre el centro imperial (España) y la periferia colonial (América). El Istmo se afianzó, probablemente como en el primer modelo logístico americano que anunció su función geopolítica para el intercambio comercial.



Los galeones españoles llegaban del Viejo Continente, cargados de mercancía. Se hizo necesario recibir las mercancías que sustentaban el comercio americano, primero en Nombre de Dios y luego en Portobelo. El comercio debió atravesar el Istmo para volver a ser embarcado desde ciudad de Panamá hacia destinos tan lejanos como Santiago de Chile, en el Sur, hasta las principales ciudades centroamericanas.

Los caminos empedrados

Entre los años 1515 y 1519 se definió un primer camino empedrado entre Nombre de Dios y Panamá que será conocido como Camino Real. Azael Barrera, en su trabajo El camino de Cruces, primera ruta intermodal de las Américas, nos cuenta cómo este camino “se utilizaría como ruta principal hasta que encontraron grandes yacimientos de plata y oro en Perú y Bolivia, entonces Alto Perú. En el trayecto del Camino Real se establecieron estancias de espera o ventas para los viajeros y los transportes de trenes de mulas o hatajos que llevaban el oro y la plata que venían del Perú, y otras mercaderías”. El primer camino empedrado se monta sobre viejos caminos y sendas prehispánicas que unían poblados indígenas en ambas costas de Panamá.

Hubo dificultades de tránsito por el Camino Real, que luego fue modificado por solicitud de viajeros y usuarios del camino. Sigue diciendo Barrera, “el Gobernador ordenaría limpiar el Chagre para mejorar la navegación y hacer un camino a la ciudad”.



Ciudad de Panamá, mediante real cédula emitida en el año de 1533, se ordena “hacer el camino por el río de Chagre por donde se podría venir en barcas y bergantines hasta cinco o seis leguas de la ciudad de Panamá y el resto del camino hacerlo con carretas y que así convendría” (Archivo de Indias, Panamá 234).

Surge entonces la primera ruta intermodal por el Istmo: el Camino Real de Cruces. Esta ordenanza administrativa genera entonces, además de incorporar un tramo fluvial, un sitio de trasbordo de mercancías en Venta de Cruces (hoy lugar existente en la ribera del río Chagres, frente al actual Hotel Gamboa).

La construcción del Camino Real de Cruces demandó también la construcción defensiva en la desembocadura del río Chagres (Fortificación de San Lorenzo Real de Chagres) enfrente de donde se levanta también el poblado de Chagres.

Panamá, piratas y corsarios

Corre el año de 1536, cuando Panamá, Portobelo y la ruta es asediada por el ataque de corsarios y piratas. Hay unas interesantes historias y secuencias de ataques de piratas a las ciudades de Nombre de Dios, Portobelo y Chagres. El primer ataque lo lleva a cabo Francis Drake, en el año 1527, a Nombre de Dios.

El pirata inglés vuelve a tomar ese poblado en 1597, justo antes del traslado de ese puerto a la bahía de Portobelo, lo que genera también el poblado colonial del mismo nombre.

Es conocido por todos el ataque de la ciudad de Panamá por el pirata Henry Morgan, también inglés, quien toma la fortificación de San Lorenzo Real de Chagres, sigue el Camino Real de Cruces, hasta el asedio de la ciudad de Panamá en 1671, cuando fue incendiada y trasladada al “sitio del Ancón”, en 1673.



La importancia del tránsito de mercaderías por el Istmo de Panamá mediante los Reales Caminos Real y Camino de Cruces y la importancia de las ciudades y poblados en sus tramos terminales obligó al desarrollo de una fascinante red de fortificaciones que hoy han merecido reconocimiento universal por sus valores y papel en la historia americana.

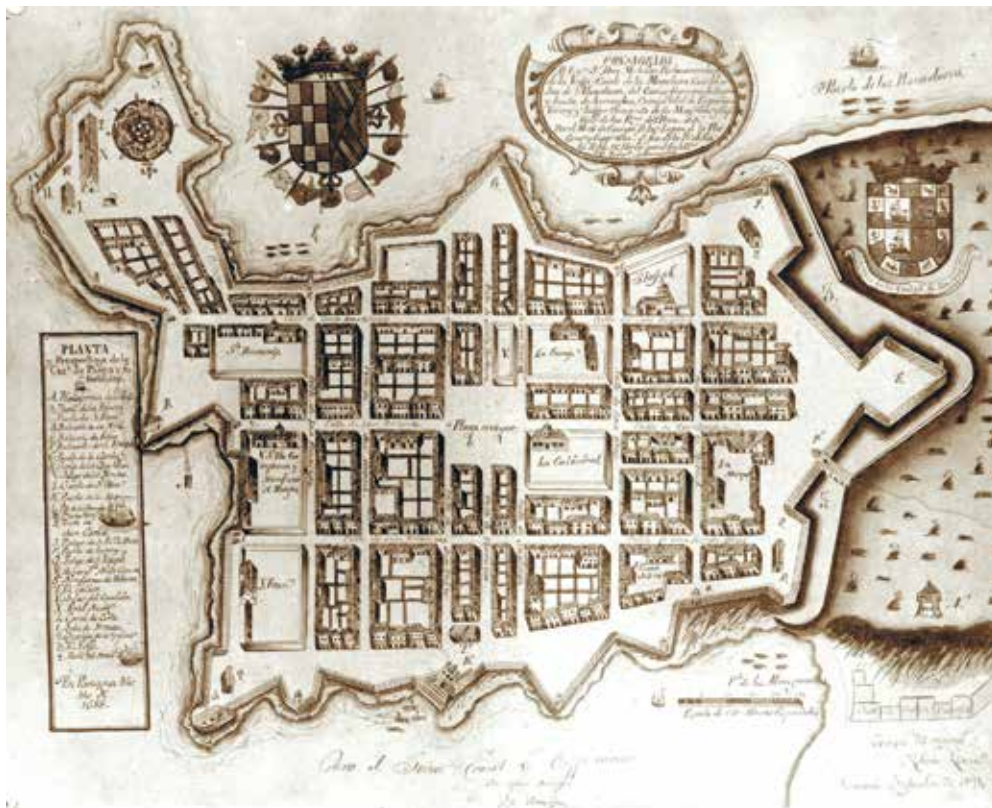
El Castillo de San Felipe “Todo Hierro”, y el Castillo de San Lorenzo del Real de Chagres, en la entrada del río Chagres, son ejemplo de estas construcciones y que hoy juntos tienen por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Ciencia, la Educación y la Cultura (UNESCO), una denominación de Patrimonio en Peligro.

El Camino de Cruces fue la primera ruta intermodal que atravesó el Istmo en una secuencia fascinante de nuestra historia de tránsito. Combinó un tramo marítimo Portobelo-Chagres, un tramo navegable del río Chagres, desde el Caribe, con el camino empedrado que comenzaba con el poblado de Venta de Cruces hasta la ciudad de Panamá en el Pacífico, al igual que un tramo marítimo con uno lacustre. En el poblado de Venta de Cruces se hacía el trasbordo de personas y mercancías de bongos a lomo de mula, para entonces seguir por una vía empedrada.

Por el Camino Real de Cruces pasaron las más importantes, sino todas las riquezas desde el Nuevo Mundo hasta el Viejo Continente. Panamá, Portobelo y Ciudad de Panamá fueron entonces consideradas como “las llaves del comercio americano”; espacios y lugares donde se montó el gran escenario del comercio en Las Indias.

Fue por la senda empedradas de estos caminos que viajaron personas que estuvieron frente a importante eventos históricos, sociales y culturales, no solo de Panamá, sino de América.

El Camino Real de Cruces y el Camino Real tejen un entramado de rutas y caminos que unirían comunidades que se asentaron en la región de tránsito y que luego se transformarían en rutas importantes para el intercambio social y económico. Muchos de estos caminos aún por identificar y evaluar en términos de su impacto a nivel territorial y la historia local que articulan.

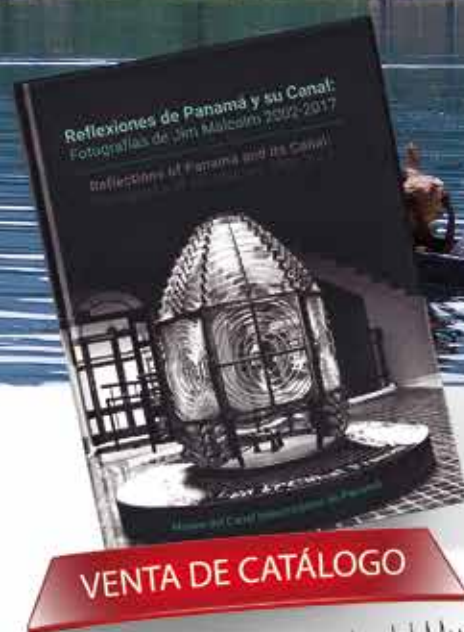
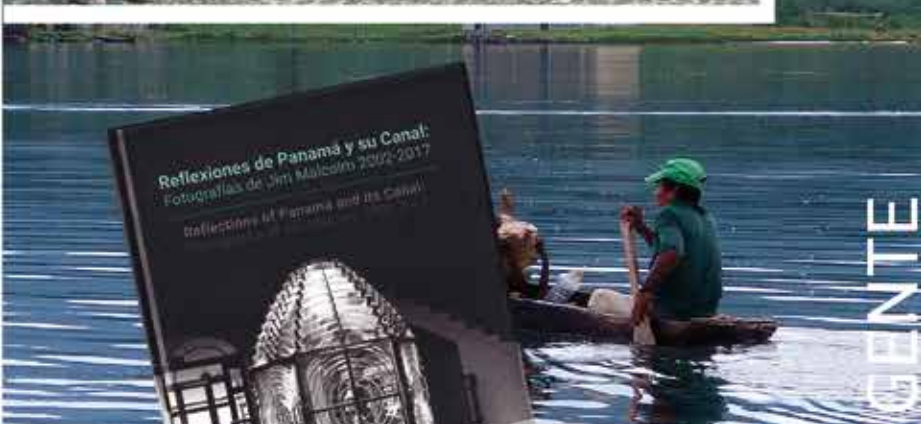


Panamá, ciudad terminal de ambas rutas Reales: El Camino Real y el Camino Real de Cruces, sigue manteniendo por los siguientes siglos, su carácter funcional como la principal ciudad americana en el Pacífico.





REFLEXIONES DE PANAMÁ Y SU CANAL: FOTOGRAFÍAS DE JIM MALCOLM 2002-2017



En La Tienda del Museo.

SEPTIEMBRE 7 - DICIEMBRE 2
2018

Exposición con más de 100 fotografías en el
Museo del Canal Interoceánico de Panamá,
Casco Antiguo.



TANQUEROS UN IMPORTANTE PROTAGONISTA DE LA RUTA DEL CANAL

Los buques tanqueros y de gas licuado de petróleo (GLP) forman parte del segmento de graneles líquidos del Canal de Panamá, que también incluye a los GNL. El comercio internacional de los buques tanqueros incluye una variedad de productos energéticos, principalmente el petróleo crudo y sus derivados (diésel, gasolina y combustible de aviación, entre otros), productos químicos orgánicos e inorgánicos, mientras que los buques gaseros comercializan, en especial, el gas licuado de petróleo GLP (propano y butano) y compuestos de amonio.

La ruta del Canal de Panamá ha servido desde sus inicios para el transporte del petróleo y sus derivados, principalmente en una escala regional, es decir, en América, ya que a través de esta vía se transporta el petróleo crudo en buques petroleros proveniente de las terminales de exportación de Esmeralda, en Ecuador, y Coveñas, en Colombia, y es llevado hasta las refinerías localizadas en el Golfo de México o en Los Ángeles, Estados Unidos.

Una vez el petróleo es refinado y procesado, se obtiene un sinnúmero de derivados como el diésel, gasolina, GLP y otros combustibles y petroquímicos que transitan de vuelta por el Canal de Panamá en buques tanqueros especializados como los de productos o quimiqueros. Estos productos refinados son transportados principalmente a países como México (costa oeste), Honduras, Guatemala, Ecuador, Perú y Chile, para consumo del parque vehicular, generación eléctrica o gas de cocina.

Características

Los buques tanqueros que mayormente utilizan el Canal de Panamá son panamax, con un tamaño promedio de 47,000 toneladas de peso muerto, unas 24,000 CPSUAB cargado con 35,000 toneladas largas.

Las principales mercaderías que transportan los buques tanqueros por el Canal de Panamá son el diésel y la gasolina.

EVOLUCIÓN DE LOS BUQUES TANQUEROS
A TRAVÉS DEL CANAL DE PANAMÁ

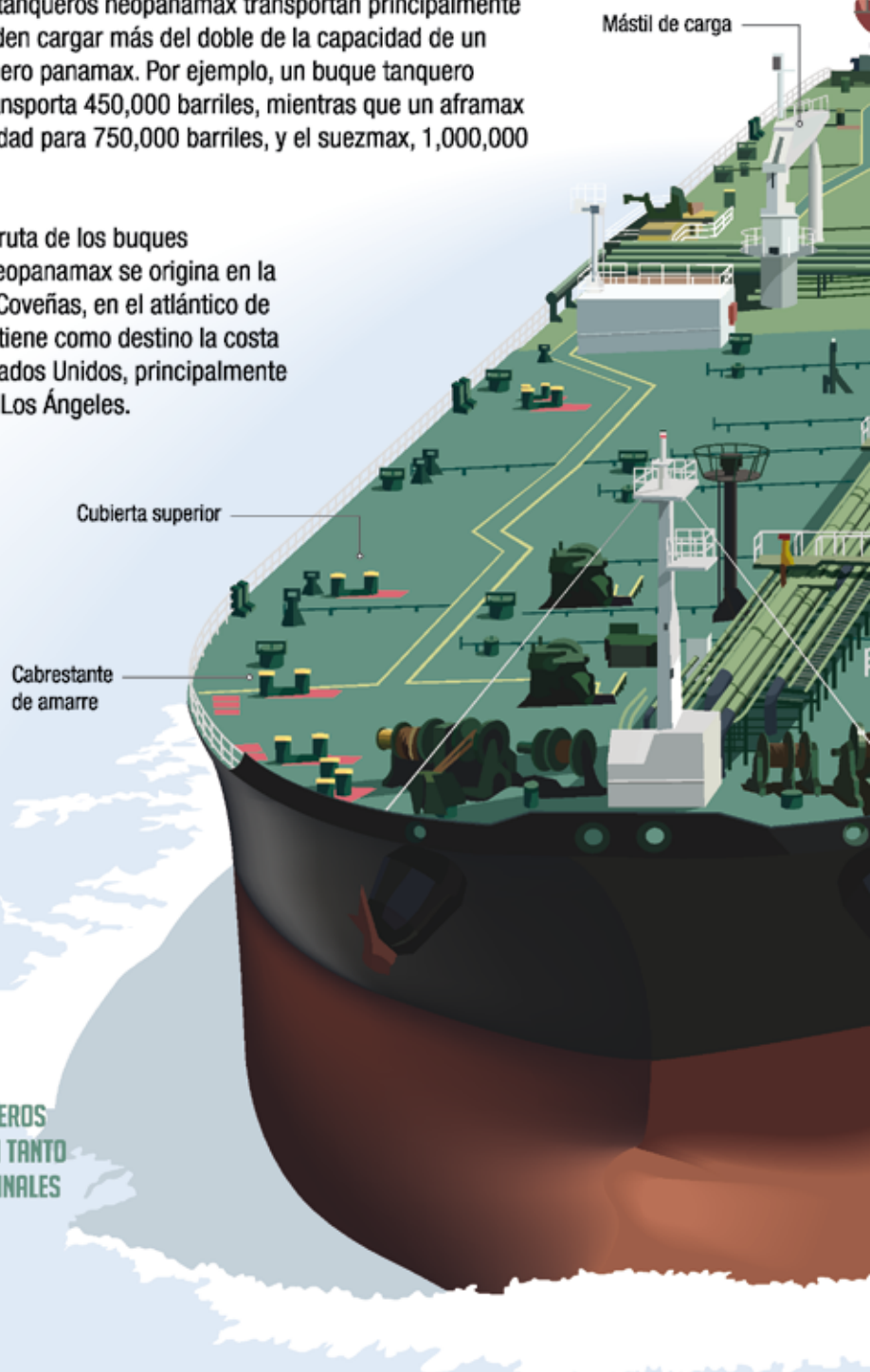


Desde la inauguración de la ampliación

Con el inicio de operación de las esclusas neopanamax también comenzaron a transitar buques tanqueros de mayor tamaño. Estos buques son los aframax, que tienen un tonelaje de peso muerto (TPM) de 110,000 toneladas y medidas de largo de 245 metros (Eslora) y ancho de 43 metros (Manga). También están los buques suezmax, con 150,000 TPM y medidas de largo de 274 metros y ancho de 48 metros.

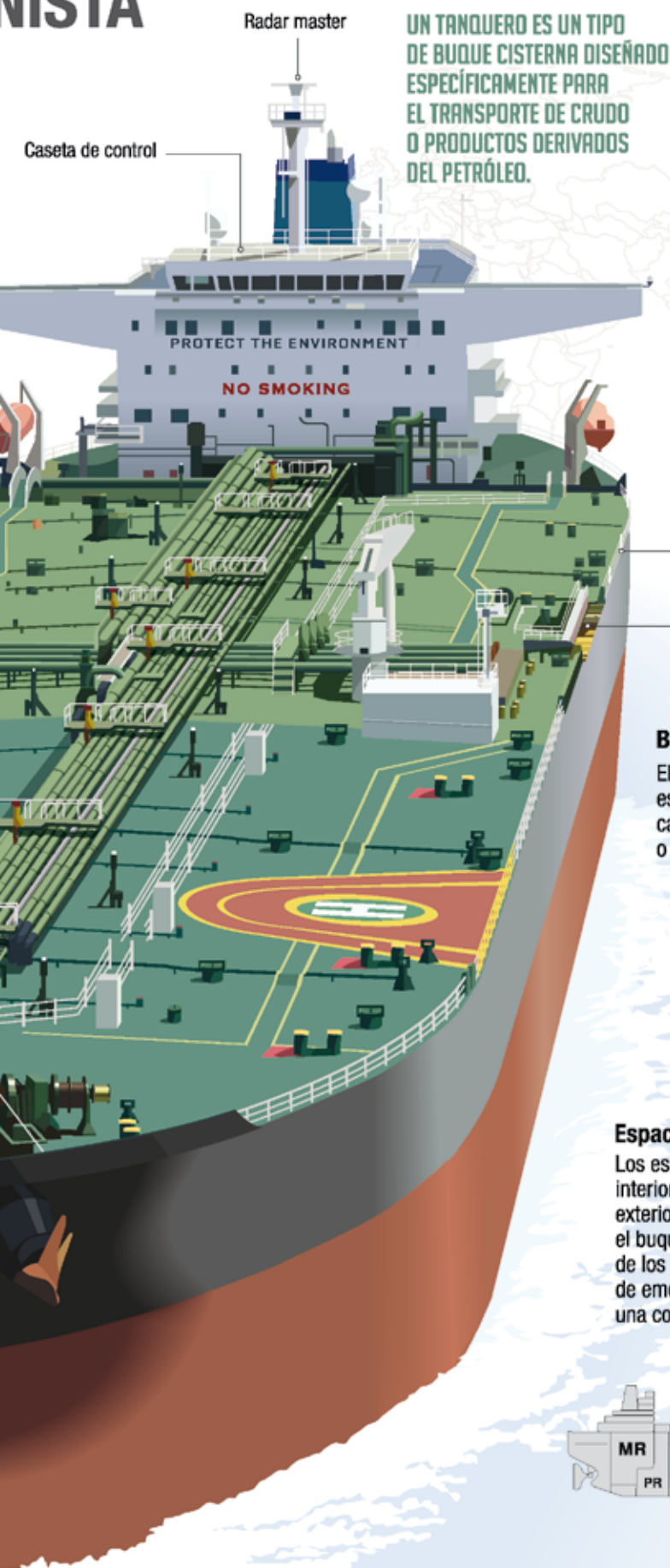
Los buques tanqueros neopanamax transportan principalmente crudo y pueden cargar más del doble de la capacidad de un buque tanquero panamax. Por ejemplo, un buque tanquero panamax transporta 450,000 barriles, mientras que un aframax tiene capacidad para 750,000 barriles, y el suezmax, 1,000,000 de barriles.

La principal ruta de los buques tanqueros neopanamax se origina en la terminal de Coveñas, en el atlántico de Colombia, y tiene como destino la costa oeste de Estados Unidos, principalmente el puerto de Los Ángeles.



LOS BUQUES TANQUEROS
Y GASEROS UTILIZAN TANTO
LAS ESCLUSAS ORIGINALES
COMO LAS NUEVAS.

NISTA



UN TANQUERO ES UN TIPO DE BUQUE CISTERNA DISEÑADO ESPECÍFICAMENTE PARA EL TRANSPORTE DE CRUDO O PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO.

PRINCIPALES **ORÍGENES** Y **DESTINOS** DE LOS TANQUEROS QUE TRANSITAN POR EL CANAL DE PANAMÁ.



EL 7 DE ABRIL DE 2016, TRANSITÓ POR EL CANAL DE PANAMÁ EL PRIMER CARGAMENTO DE PETRÓLEO CRUDO.



TANQUES DE CARGA

Barrera primaria:

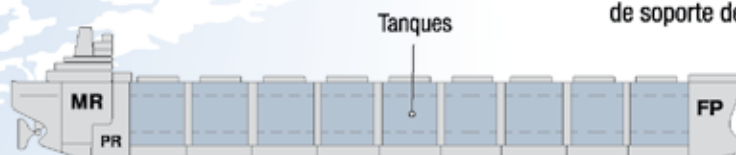
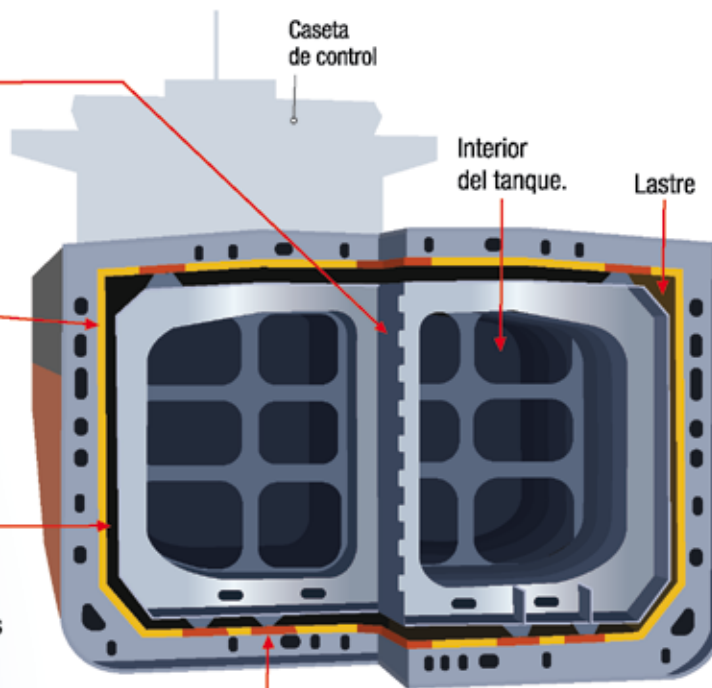
El sistema de contención está basado en una delgada capa de acero inoxidable o acero al 9% níquel.

Barrera secundaria:

Una segunda barrera de aislamiento térmico asegura la integridad de la carga en caso de fuga. (basados en paneles de espuma de poliuretano).

Espacio entre barreras:

Los espacios entre el casco interior del buque y el casco exterior se utilizan para lastrear el buque y como protección de los tanques de carga en situaciones de emergencia como pudieran ser una colisión o una varada.



Los tanques están doblemente aislados, unidos al casco interior del buque alineados en dirección proa-popa.



CANAL DE PANAMÁ

VIVE CADA MOMENTO DEL **RECORRIDO**

Conoce y disfruta de cerca el Canal
ampliado con una vista única.



CENTROS DE VISITANTES

A AGUA CLARA

Mirador con vista panorámica | Centro de proyección
Parque infantil | Restaurantes | Sendero ecológico

Horario:

De 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

Para más información entra a visitcanaldepanama.com

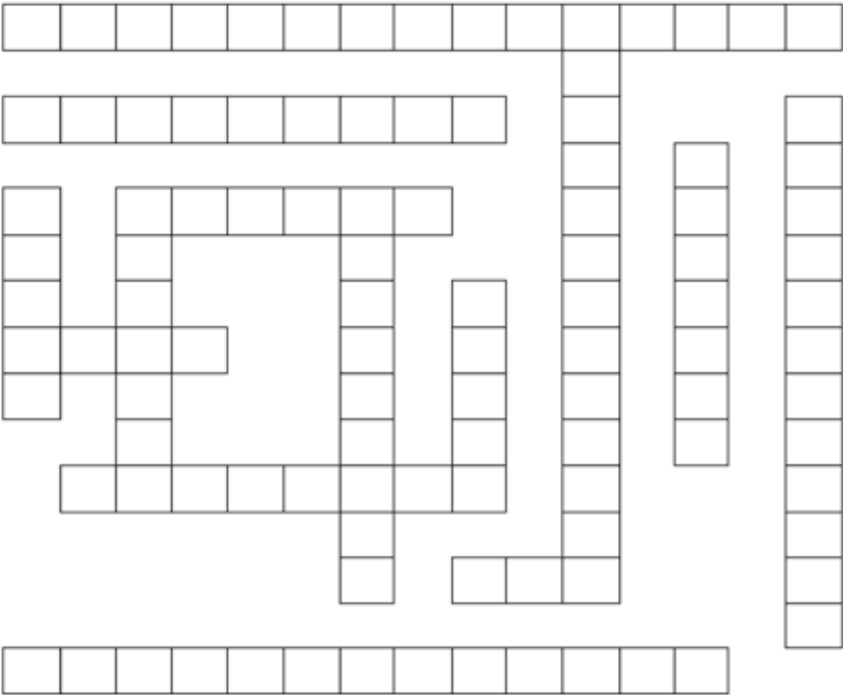


canaldepanama



CANAL DE PANAMÁ

CruciCanal



Por: Luvas

Horizontales

1. Tratado que en la práctica establecía el dominio de EE.UU. sobre la Zona del Canal.
2. Volcán de Nicaragua impreso en la estampilla que cambió la historia.
3. Médico militar estadounidenses que controló la transmisión de la fiebre amarilla y la malaria durante la construcción del Canal.
4. Austin arquitecto neoyorquino que construyó el Edificio de la Administración del Canal.
5. Fernando.... Fue subadministrador del Canal.
6. Entidad que tuvo a cargo la administración de las áreas revertidas del Canal.
7. Gobenador de la Zona del Canal durante los sucesos del 9 de enero de 1964.

Verticales

1. El “Presidente de la dignidad”.
2. Carga que más transita por el Canal.
3. Empresa que fabricó las compuertas del tercer juego de esclusas.
4. Tercer principal cliente del Canal de Panamá.
5. Apellido del primer administrador panameño del Canal.
6. Lago que abastece de agua al Canal.
7. Escuela en la que estudiaba Ascanio Arosemena, mártir del 9 de enero de 1964. (siglas).

(Vea resultado en la página 26)





Rosa Iveth Montezuma, belleza y conciencia social

Por Miroslava Herrera

Panamá envía al certamen de belleza Miss Universo 2018 a una joven con dos licenciaturas y una clara conciencia social.

Desde su escogencia como la candidata de Panamá para el certamen de belleza, Rosa Iveth Montezuma se ha destacado como una voz para la tolerancia y la inclusión.

¿Quién es Rosa Montezuma?

Una mujer indígena con sentido de convicción, que quiere tratar de cambiar las cosas, de influir en las conciencias, sin importar la raza ni el status económico.

Cuéntanos sobre tu origen.

Nací en la comarca Ngäbe Buglé, la que concentra el 60% de los pueblos indígenas del país. Tuve una niñez muy bonita, en Alto Caballero, distrito de Müna, región Kodri. Viví la experiencia de convivir en una comunidad sin luz eléctrica, sin carretera, sin autos, donde la diversión era ir al río por las tardes y jugar haciendo casitas de palo.

Según tu opinión, ¿cuál es el lugar más hermoso de la comarca Ngäbe Buglé?

Uno de los lugares más hermosos es Llano Tugrí, porque es la capital de la comarca y es el punto de referencia general. Allí están todas las instituciones públicas. Tiene un clima agradable y fresco, nunca hace calor. Siempre hay bajareque y se forman arcoíris cuando el sol está en su esplendor. Hay ríos y quebradas y bellos paisajes. Otro lugar muy lindo es la cascada Quiqui de Cerro Banco, en Soloy, tiene unos 20 metros de altura y debajo hay una cueva.

Háblanos sobre tu formación.

Mi mamá es educadora y yo estudié en la escuela donde ella trabajaba. Me dio clases en primer y en sexto grado y no podía decirle mamá en la escuela, sino maestra.

En cuarto grado me aprendí las 12 estrofas del poema Incidente de Cumbia, de Demetrio Korsi. Mi mamá me hacía repetir todo desde el principio si me equivocaba en alguna estrofa. Gané un concurso intercolegial recitándolo. Es una poesía muy profunda donde se describe el sufrimiento del pueblo afro.

Decidí estudiar Ciencia y Tecnología de los Alimentos, porque considero que es muy importante, ya que detrás de cada producto que vemos procesado hay manos encargadas del control de calidad, procurando la inocuidad del alimento que sale al mercado. Nada mejor que consumir un alimento saludable para el cuerpo. Con eso puedo transformar cualquier materia prima de mi comarca a través de la tecnología, esa fue mi inspiración al escoger esta carrera.

Con mi segunda carrera, informática educativa, me enfoqué en la necesidad básica de mi comarca, porque los niños necesitan aprender lo rápido que avanza la tecnología para no quedarse atrás.



Has vivido personalmente las desventajas de la comarca. Háblanos de tu visión sobre los problemas de esta región.

Desde pequeña podía ver la inaccesibilidad. Había que caminar horas para llegar a muchas comunidades, no hay puentes adecuados y hay muchos accidentes. Tuve la oportunidad de salir de la comarca y observé el desarrollo. Los proyectos que llegan no se les dan seguimiento. Nosotros también somos panameños y merecemos los mismos aportes.

¿Has sido discriminada?

Recuerdo cuando estaba en cuarto año de secundaria, fui a estudiar a David. Al ser de apellido Montezuma y al venir del oriente chiricano, me decían, “Ay la indígena no puede estar con nosotros, no puede estudiar en este colegio”. He sido una persona muy fuerte en ese sentido. Luego, estando ya en el certamen vinieron las acusaciones y ofensas; me dije que había que aprovechar esto para bien. Decidí ser yo misma y no imitar a nadie para ser aceptada.

¿Qué haces tú para crear conciencia sobre este tema?

Desde niña participaba en un campamento de verano, todo los años en febrero. Una semana con niños de toda la región. Un tiempo de recreación y aprendizaje. Cuando tuve la capacidad de poder administrar, entré al grupo organizador hace cinco años. Hay muchas cosas que queremos cambiar, pero no lo podemos hacer de la noche a la mañana. Si le inculcamos a los niños los valores necesarios, podemos ir cambiando el panorama.

En pleno siglo XXI podemos ver discriminación, intolerancia, no hay paciencia. Debemos trabajar en el respeto a los demás, a los que tienen ideas diferentes. Si empezamos por nosotros mismos, poco a poco cambia la sociedad, y por ende, el país.

¿Conocías el Canal de Panamá?

Vine a Miraflores cuando tenía 12 años, no había vuelto desde entonces. Esta [Cocolí] es una esclusa nueva para mí. Recuerdo que cuando estaba en sexto año, la profesora nos mandaba a hacer un cuestionario de 50 preguntas todos los meses basadas en esta revista, El Faro. Así fui conociendo al Canal. El Canal es uno de los mayores aportes de Panamá al mundo, nuestro mayor



emblema, debemos promover que las personas vengan y hagan turismo en torno a él.

¿Qué visión tienes sobre los certámenes de belleza?

Es una plataforma para transmitir y expresar mi punto de vista: promuevo la cultura Ngäbe Buglé. La experiencia de hablar en las Naciones Unidas y en la Organización de Estados Americanos fue enriquecedora, me ayudó a transmitir la voz de los pueblos indígenas. Me ayuda en mi misión de ser una luz que permite a otros pensar que es posible lograr los sueños. El concurso ha hecho un gran trabajo en el tema de inclusión.

¿Cuál es tu Panamá ideal?

Es aquel que incluye a todos por igual.

EL DESARROLLO EXPLOSIVO DE LA INDUSTRIA PORTUARIA EN COLOMBIA

Extracto tomado de Mundo Marítimo

El director comercial de la OPC, se refirió al desarrollo del Puerto de Cartagena y sus desafíos.

El caso del puerto de Cartagena grafica de excelente manera el desarrollo explosivo que ha vivido la industria portuaria en Colombia. En 1993 movilizaba solo 90,000 TEUs, en circunstancias que, para este año, se estima que casi se alcanzarán los tres millones, comparación que, para Giovanni Benedetti, director comercial de la Organización Puerto de Cartagena es “impresionante”.

Y las consecuencias de este desarrollo han estado a la altura: “Podemos decir que el efecto en la ciudad en 30 años implicó triplicar la población, generar riquezas e inversiones por más de \$25 billones en los últimos 20 años. En fin, podemos medir de diferentes formas lo que ha sido la transformación portuaria de Cartagena y su impacto en la región”, señaló el ejecutivo a Mundo Marítimo.

Pero este impacto va mucho más allá. “Si miramos otros elementos, Colombia, que estuvo vinculada a narcotráfico, guerrillas y a problemas, que era un sitio donde nadie quería ir, no tenía transbordo, pero hoy tenemos el 24% de mercado de transbordo del Caribe y tres de las navieras más importante del mundo la han elegido como su principal puerto de conexiones para el hemisferio americano y eso es un voto de confianza”, valora.

Sin embargo, Giovanni Benedetti, no olvida que las gráficas que muestran estos resultados ocultan sacrificios de diverso tipo: “Económicos, son esfuerzos financieros muy grandes; en capacitación, necesitas gente muy calificada e idónea para el tema; necesitas permisos con los gobiernos que no siempre son fáciles; que la misma comunidad entienda; están los partidos verdes que siempre generan algunos tipos de distracciones. En fin, no es fácil crecer, pero creemos que no hay nada más peligroso que no hacerlo”, asegura.



Desafíos a espaldas de los puertos

Pero los desafíos en el ámbito portuario no sólo están por delante en el ámbito portuario, ya que a espaldas de los puertos hay una lista de necesidades por cubrir, especialmente en el ámbito logístico, especialmente en latinoamérica y donde Colombia no es la excepción.

“Colombia lo ha enfrentado con mucha dificultad. Decimos que portuariamente vamos más rápido que las conexiones internas, lastimosamente. El país se ha embarcado en un plan muy ambicioso que denomina las 4G para el crecimiento de sus carreteras”, menciona Benedetti, entre los esfuerzos realizados en el plano de la infraestructura logística.

Sin embargo, plantea que “aun teniendo carreteras muy buenas o conexiones de ferrocarril, tenemos que pensar en migrar el aparato productivo de Colombia a las costas. Bogotá está a mil kilómetros de la costa, Medellín esta 650 km. Pero hemos visto que se está dando esa nueva concepción; Colombia estaba muy cerrada, no estaba abierta al mundo como Chile”, describe.

Sin embargo, “Cartagena, de ser la quinta ciudad del país, ahora es la tercera. ¿Qué dictó eso?: la migración de las empresas del centro a la costa para hacernos más competitivo. Antes, las empresas apuntaban

al interior solo a la población colombiana, pero hoy hemos podido ver que no solo hay mejor conectividad. Aún falta, quiero reiterar, pero está la concepción mental de que si vamos a tener un aparato productivo exportador debe estar en las costas y no en el centro del país”.

Impacto del Canal de Panamá

Una de las transformaciones del último periodo que más ha impactado al puerto de Cartagena fue la ampliación del Canal de Panamá: “a los nueve días de haberse ampliado, empezamos a recibir el primer buque de la MSC en la ruta Europa Norte-Chile, parando en Cartagena. Hoy en día estamos atendiendo neopamax, cerca de nueve a la semana. El cambio de flota ha sido dinámico y esto qué significa: menos toques, pero con mayor número de movimientos, lo cual tiene unos impactos en patio y en las operaciones que tradicionalmente hacíamos y nos hemos ido acomodando a esa nueva realidad”, describe.

También el concepto de hub, se ha incorporado a la realidad de Cartagena. “Hoy creemos mucho en el control de la carga, hemos desarrollado cerca de 90,000 metros cuadrados de modernos almacenes donde tenemos hubs para empresas como Pirelli, Bayer, Declaton, Natura, Redbulk y seguimos creciendo; es una apuesta que estamos haciendo”.

OPTIMIZACIÓN DE RUTAS MARÍTIMAS:

EL APOORTE DEL CANAL EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES

El Canal de Panamá participa activamente en las iniciativas mundiales para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero

Por Alexis X. Rodríguez

La nueva estrategia inicial de la Organización Marítima Internacional (OMI) en cuanto a la reducción de emisiones fue aprobada el 13 de abril de 2018. Esta estrategia busca potenciar medidas a corto, mediano y largo plazo a fin de contribuir en la reducción del 50% de las emisiones de gases de efecto invernadero, proveniente del transporte marítimo, para el año 2050.

Adicionalmente, se determina los niveles de ambición para el transporte marítimo internacional, teniendo presente que las innovaciones técnicas y la introducción mundial de combustibles y/o fuentes de energía alternativos serán fundamentales para alcanzar los objetivos.

Panamá presentó tres documentos durante la Cuarta Reunión Intercesiones del Grupo de Trabajo sobre Reducción de Emisiones (ISWG-GHG, por sus siglas en inglés) celebrada en Londres, Inglaterra, este mes de octubre.

Los tres documentos presentados por Panamá se identifican bajo las siglas ISWG-GHG 4-2-4 “La Creación de Guías de Buenas Prácticas para el Desarrollo de Estrategias Nacionales de Reducción de Emisiones”; ISWG-GHG 4-3-2 “La optimización de Rutas Marítimas como Medidas a Corto Plazo en la Reducción de Emisiones” y ISWG-GHG 4-3-3 “Criterios para la Aplicación de las Medidas de Reducción de Emisiones en los Estados”.

En esta edición explicaremos el documento ISWG-GHG 4-3-2 “La Optimización de Rutas Marítimas como Medidas a Corto Plazo en la Reducción de Emisiones” y el aporte de la Ruta Verde del Canal de Panamá en este esfuerzo internacional.



Detalles

El reto fundamental se da en identificar las actividades y contribuciones particulares de nuestra industria.

En ese sentido, se ha observado que la optimización de rutas marítimas puede contribuir en la reducción de emisiones. La elección de la ruta más corta entre el punto A y el punto B resulta en disminución del consumo de combustible, reducción del tiempo de la travesía y reducción de emisiones. El concepto de optimización se basa en incluir aspectos ambientales como las emisiones dentro de los análisis de rutas a escoger, basados en tiempo y distancia.

El concepto está incluido en el plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Este plan identifica las medidas de eficiencia que deben ser adoptadas por las embarcaciones durante sus operaciones. Tal como lo hemos citado anteriormente, el documento de Panamá promueve la elección de la ruta más corta, con menos tiempo de navegación y más eficiencia, independientemente de factores como el precio del combustible.

La Ruta Verde

La estrategia de la Ruta Verde basa sus líneas de acción en la identificación, evaluación y análisis continuo de las mejores prácticas ejecutadas en cada una de las áreas y de los resultados logrados. En ese sentido, se consideran elementos institucionales, socioambientales y de costo-beneficio a corto, mediano y largo plazo.

La estrategia de la Ruta Verde tiene como visión la implementación de las mejores prácticas de la industria y de la gestión socioambiental, los temas de interés nacional e internacional y la contribución de esta institución para enfrentar el cambio climático.



Al hablar de optimización de rutas, resulta imperativo hablar del Canal de Panamá, que desde su apertura en 1914 ha reducido tiempo y distancias.

La ruta del Canal, tras su ampliación, beneficia al sector marítimo al transportar mayores volúmenes de carga con menos embarcaciones, por ende, reduciendo emisiones. Para calcular el beneficio de la optimización de rutas, el Canal ha implementado una innovadora herramienta que ofrece a los clientes una evaluación más precisa de sus emisiones de carbono.

Esta calculadora identifica las emisiones reducidas por la optimización de rutas utilizando la vía acuática en comparación con rutas alternas, con lo que impulsa más acciones para reducir la huella de carbono.

Las acciones emprendidas por el Canal de Panamá garantizan mayores beneficios para el país, al tiempo que inciden directamente en los esfuerzos mundiales por reducir los efectos del cambio climático.



EL “CIERRE” MEMORABLE DE UNA PERSONALIDAD CANALERA

El vicepresidente de Negocios de Tránsito Esteban Sáenz se jubila en cuatro meses. Como parte del equipo del Canal de Panamá, su retiro coincide con un récord histórico en tonelaje, en lo personal, con el reconocimiento de su trayectoria como profesional de la Ingeniería Civil.

En el último episodio de su carrera profesional de 33 años en el Canal de Panamá, el ingeniero Esteban Sáenz Espino, actual vicepresidente de Negocios de Tránsito, se despedirá de la organización con una “temporada récord”. Los números de la operación de la vía acuática dan cuenta de un Año Fiscal 2018 (AF 2018) sin precedentes en tonelaje: 442 millones de toneladas CP/SUAB (medida de volumen del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá). Esta cifra representa un incremento de 9.5% en comparación al año anterior.

Como lo explicó el administrador Jorge Luis Quijano, sin duda, “fueron superadas las expectativas” en un esfuerzo que lleva la firma de “todos los colaboradores del Canal” por su aporte diario, incluyendo la Vicepresidencia de Negocios de Tránsito, responsable de las secciones y divisiones involucradas directamente en el tránsito de buques.

Con los resultados del AF 2018, el Canal de Panamá rebasó las 429.4 millones de toneladas CP/SUAB proyectadas para el AF 2018, al igual que tonelaje del AF 2017 que cerró con 403.8 millones de toneladas CP/SUAB.

Como información adicional, para este mismo periodo, las principales rutas por el Canal de Panamá, en términos de porcentaje de toneladas de carga, fueron entre la costa este de Estados Unidos y Asia, costa este de Estados Unidos y costa oeste de Suramérica, Europa y costa oeste de



Suramérica, costa este de Estados Unidos y costa oeste Centroamérica y y costa a costa de Suramérica.

Los portacontenedores se mantuvieron como el segmento con mayor impacto en la vía interoceánica al aportar 159.0 millones de toneladas durante el AF 2018, incluyendo 112.6 millones de toneladas que transitaron por del Canal ampliado. En orden de importancia, siguieron los buques cisterna, que incluyen los GLP y de GNL, con 130.3 millones de toneladas, graneleros, con 73.7 millones de toneladas, y portavehículos, 49.5 millones de toneladas.

Buena racha

La noticia no puede menos que emocionar a Sáenz cuando está a cuatro meses de despedirse del Canal para acogerse a su jubilación.

A la estadística operativa se suma el reconocimiento de la Universidad Tecnológica de Panamá (UTP), de donde es egresado, para un “cierre” memorable.

2018, AÑO RÉCORD

442.1 millones de toneladas CP/SUAB.

9.5% es el incremento en comparación con el año anterior.

159.0 millones de toneladas correspondientes a los portacontenedores.

130.3 millones de toneladas de buques de gas licuado de petróleo (GLP) y de gas natural licuado (GNL).

“En 1985 pude cumplir mi sueño de formar parte de la fuerza laboral del Canal de Panamá. Tuve oportunidades fabulosas que me dieron una perspectiva global del funcionamiento del Canal. Trabajé en las divisiones de Ingeniería, Dragado, Construcción, Mantenimiento, Protección del Canal y Esclusas, entre otras”, menciona.

Añade que “también, logré recibir reconocimientos y promociones que me llevaron de un especialista a un gerente, de hacer con mis manos a liderar equipos para multiplicar los resultados”, fue parte de su discurso en presencia de las máximas autoridades de la universidad, su familia y estudiantes que escuchaban atentos sus vivencias de aquellos años en el Instituto Politécnico de la Universidad de Panamá, hoy UTP.

Precisamente uno de esos momentos que recuerda con profundo regocijo ocurrió un día antes de la inauguración del Canal ampliado. “Cerca de las 10:00 de la mañana, en la esclusa de Cocolí, fui a ver de primera mano los preparativos para la inauguración, lleno de entusiasmo y nerviosismo porque todo saliera bien después de años de preparación.

Cuando subí a la torre de control pude observar que todos los balcones estaban cubiertos de banderas y letreros de los contratistas de GUPC, igual que en los muros de la esclusa. Llamé a mi equipo de mantenimiento de instalaciones y corrimos a quitar todas esas banderas y letreros, y comenzamos a colocar la única bandera que podía y debía mostrarse en los balcones y muros de la esclusa, la de Panamá. Ese momento no se me puede olvidar porque yo mismo me encargué colocar la bandera de Panamá en los balcones para que orgullosamente ondeara el día de la inauguración del Canal ampliado”.

“Ingeniero del Año”

Sáenz fue distinguido como el Ingeniero Civil del Año, en el marco de la trigésima versión de la Semana de la Ingeniería Civil de la UTP. “Personalidad destacada”, de esa forma calificaron sus colegas a este profesional que atesora cada una de sus experiencias en la empresa canalera.

La Vicepresidencia de Negocio de Tránsito, la más grande en el organigrama funcional del Canal, hasta hace poco denominada Vicepresidencia de Operaciones, tiene bajo su responsabilidad la Sección de Administración de Recursos y Proyectos, la Junta de Inspectores, la Unidad de Adiestramiento Marítimo, la División de Recursos de Tránsito, la División de Dragado, la División de Esclusas y Mantenimiento de Instalaciones, la División de Mantenimiento de Flotas y Equipos, la División de



Operaciones de Tránsito y la División de Análisis de Mercado y Relaciones con los clientes.

El éxito, agregó Sáenz con voz entrecortada, “se lo debo a mis padres que me enseñaron valores como la honradez, responsabilidad, trabajo, estudio y sobre todo que el crecimiento depende principalmente del esfuerzo individual y no de la suerte, ni de los favores. Hoy quiero dar gracias a Dios por mis padres, que son mi modelo de vida, por mis hermanos que me acompañaron y alentaron siempre, por mis hijos que me han dado muchas satisfacciones, y por mi esposa que me empujó hacia arriba con su amor y apoyo incondicional”.



El ingeniero Sáenz junto a su familia, durante el acto de reconocimiento en la UTP.

Canal inaugura nuevo puente de Gamboa



El Canal de Panamá inauguró este mes, el nuevo puente de Gamboa, que beneficiará a los residentes de este poblado canalero, turistas y el personal de las áreas operativas de la vía acuática ubicadas en ese sector. La estructura, con un alineamiento paralelo al puente actual, tiene una longitud de 278 metros, con pilas, estribos y vigas de concreto reforzado sobre el río Chagres. Además, incluye la construcción de unos 382 metros de carretera para acceso en el lado norte y el lado sur del puente.

“La capacidad del puente no solo beneficia al Canal de Panamá, sino también a la comunidad, porque podrá acceder equipo pesado de recolección de basura y chatarra, y concreteras para la reparación de calles, así como la seguridad y la logística”, dijo el administrador del Canal, Jorge L. Quijano.

Temporada de cruceros

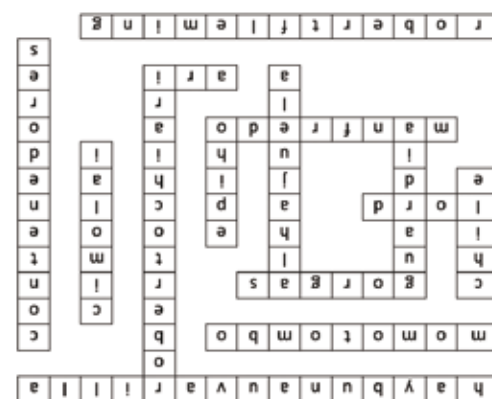


Alrededor de 234 cruceros transitarán por el Canal de Panamá durante la temporada 2018-2019, que inició este mes con el paso del Seven Seas Mariner, en tránsito norte, viajando desde la costa oeste hasta la costa este de los Estados Unidos.

“Esta sería la segunda temporada completa de cruceros con el Canal ampliado en operación y esperamos superar nuestros hitos y éxitos recientes. En el próximo año, esperamos dar la bienvenida a más de 237,000 pasajeros a través del Canal de Panamá”, dijo Albano G. Aguilar, especialista senior en comercio internacional del Canal de Panamá.

Diez nuevos cruceros transitarán por las esclusas panamax o neopanamax por primera vez esta temporada, incluyendo embarcaciones de las siguientes líneas: Princess Cruise, Carnival Cruises, MSC, Norwegian Cruise, Viking Ocean Cruises, Hurtigruten, Iles Du Ponant y Blount Small Ship Adventure.

Solución del CruciCanal





3, 4 Y 5 DE ABRIL DE 2019

III CONGRESO INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE ACTIVOS

MANTENIMIENTO: EL SECRETO DE LA RENTABILIDAD Y CONFIABILIDAD

EJES TEMÁTICOS

- Gestión de activos/Gerencia de mantenimiento
- Sistemas especializados
- Mantenimiento de plantas industriales
- Tecnología

ACTIVIDADES

- Cinco conferencias magistrales
- Panel de discusión al cierre del congreso
- Demostración de tecnologías y productos en el área de exhibición comercial
- Gira técnica: Esclusas de Cocolí
- Eventos sociales

EXPOSITORES

34 renombrados profesionales internacionales (EU, UE, LATAM) que expondrán temas en diversos campos del mantenimiento y la ingeniería, cuyas tendencias profundizarán sobre aspectos novedosos en la formación de una cultura del mantenimiento.

PANAMÁ



GLORIBEL CÉSPEDES

Diseño del Sistema de Monitoreo Estructural del Puente del Atlántico

COSTA RICA



JUAN CARLOS HIDALGO

Impacto de la Tecnología en el Mantenimiento

ESPAÑA



LUIS ALMENDOLA

Gestión de Infraestructura & Ciclo de Vida de los Activos

ESPAÑA



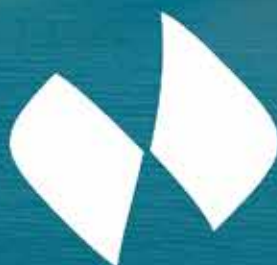
FERNANDO GARCÍA

Tecnología, Gestión y Vida Útil en Obras Civiles



Para participar en el Congreso de Mantenimiento sólo debes ingresar a nuestra página web congreso.micanaldepanama.com o llamando a los teléfonos: +507 272 - 2900/2929

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