



**Seguimos
conectando
al mundo**



CANAL DE PANAMÁ



Ante la pandemia actual,
nuestra primera línea de defensa
es lavarnos las manos.

Pero si no somos solidarios y conservamos el agua,
cerrando la llave, podemos quedarnos sin este recurso.

Si dejas a otros sin agua, te pones tú en riesgo.
Seamos solidarios.

#JuntosSomosPanamá



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Ricardo Manuel Arango

Lourdes del Carmen Castillo Murillo

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Henri M. Mizrachi K.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Alberto Vallarino Clément

Roberto Ábrego

Ricaurte Vásquez Morales
Administrador

Ilya Espino de Marotta
Subadministradora

May Jane Coulson
Vicepresidenta de Asuntos Corporativos
y Comunicación, interina

Alexis Espino
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

Abdiel E. Julio G.

Edward Ortiz

Antonio Salado P.
Diagramación e Infografías

elfaro@pancanal.com

El mundo cambió... ¿y nosotros?



Vivimos en un mundo acelerado donde el que no corre se queda atrás, y quedarse atrás es sinónimo de perder la carrera, quedar desfasado o sin vigencia. Al final de esta analogía el resultado es el mismo.

Pero, en esta carrera hubo una condición especial. Es como si después de haber entrenado por tanto tiempo y estar listos para iniciar la competencia, sonó el silbato, todos los participantes comenzaron a correr tan rápido como pudieron y de pronto, el reloj siguió su curso, sin embargo, los competidores fueron notificados de que para ellos, la carrera estaba suspendida momentáneamente.

Así ha sido. La capacidad del hombre y su instinto por sobrevivir, le hizo ver qué tan vulnerable son los seres humanos ante un mundo que consideraban conquistado.

Sí, en este mismo mundo donde hemos avanzado tanto y pensábamos que cada reto podía ser superado, nos enfrentamos a un nuevo desafío que nos ha llevado a detener nuestro acelerado ritmo, que nos impuso el miedo como norte, donde nuestras prioridades quedaron en un segundo plano, incluso, donde los sentimientos y afectos, para con nuestros similares, son armas letales que pudieran acabarnos. El mundo, tal cual lo conocíamos súbitamente cambió.

El enemigo, vestido con una armadura desconocida, no distingue raza, color, sexo, edad, religión o cualquiera de las etiquetas que los humanos nos hemos esforzado en enmarcar para construir diferencias. Ha amenazado a toda la humanidad, y más allá de esta; nos recordó que a pesar de nuestros esfuerzos por establecer esas diferencias, todos somos humanos, todos somos iguales.

Los aviones ya no vuelan; los cruceros no navegan; las tiendas están cerradas; los hoteles están vacíos; y las ciudades que nunca dormían están en silencio. No podemos pasear ni celebrar con seres queridos.

Este enemigo nos ha enseñado que lo que dábamos por descontado en realidad cuenta, que nunca es tarde para soñar y para perseguir un sueño.

El mundo cambió, y es necesario adaptarnos a ese cambio. Así como el hombre ha logrado evolucionar a lo largo de la historia, se hace necesario continuar con nuestra evolución, pero bajo un esquema de sostenibilidad, alineando e integrando armoniosamente todas las condiciones de habitabilidad del planeta, y dejando a un lado el brillo ilusorio de una sociedad consumista que solo lleva a la insostenibilidad del sistema.

Tomemos este tiempo para pensar en nuestra existencia humana. Trabajemos en los patrones de igualdad, reconozcamos que las diferencias nos deben unir en lugar de separarnos. Iniciemos ese cambio en nuestra vida, pues si el mundo cambió, queda claro que nosotros también podemos hacerlo.

Alexis Espino
Gerente-División de Comunicación

CODAZZI, HUMBOLDT Y LA RUTA POR EL ISTMO DE PANAMÁ



Por Orlando Acosta Patiño

Dos exploradores y científicos de su época, Agustín Codazzi y Alexander von Humboldt reconocieron la emergencia de un mundo globalizado. Codazzi se dedicó principalmente a la descripción del territorio del entonces Estado del Istmo de Panamá,

encontrando conclusiones en la búsqueda del mejor paso interoceánico por el continente.

Tanto Codazzi como Humboldt fueron claves en el análisis del territorio americano. Sus exploraciones resultaron en un cúmulo importante de información natural, geográfica y humana de las grandes extensiones americanas. Ellos produjeron las más completas e interesantes descripciones sobre tierras, aguas, personas y recursos.

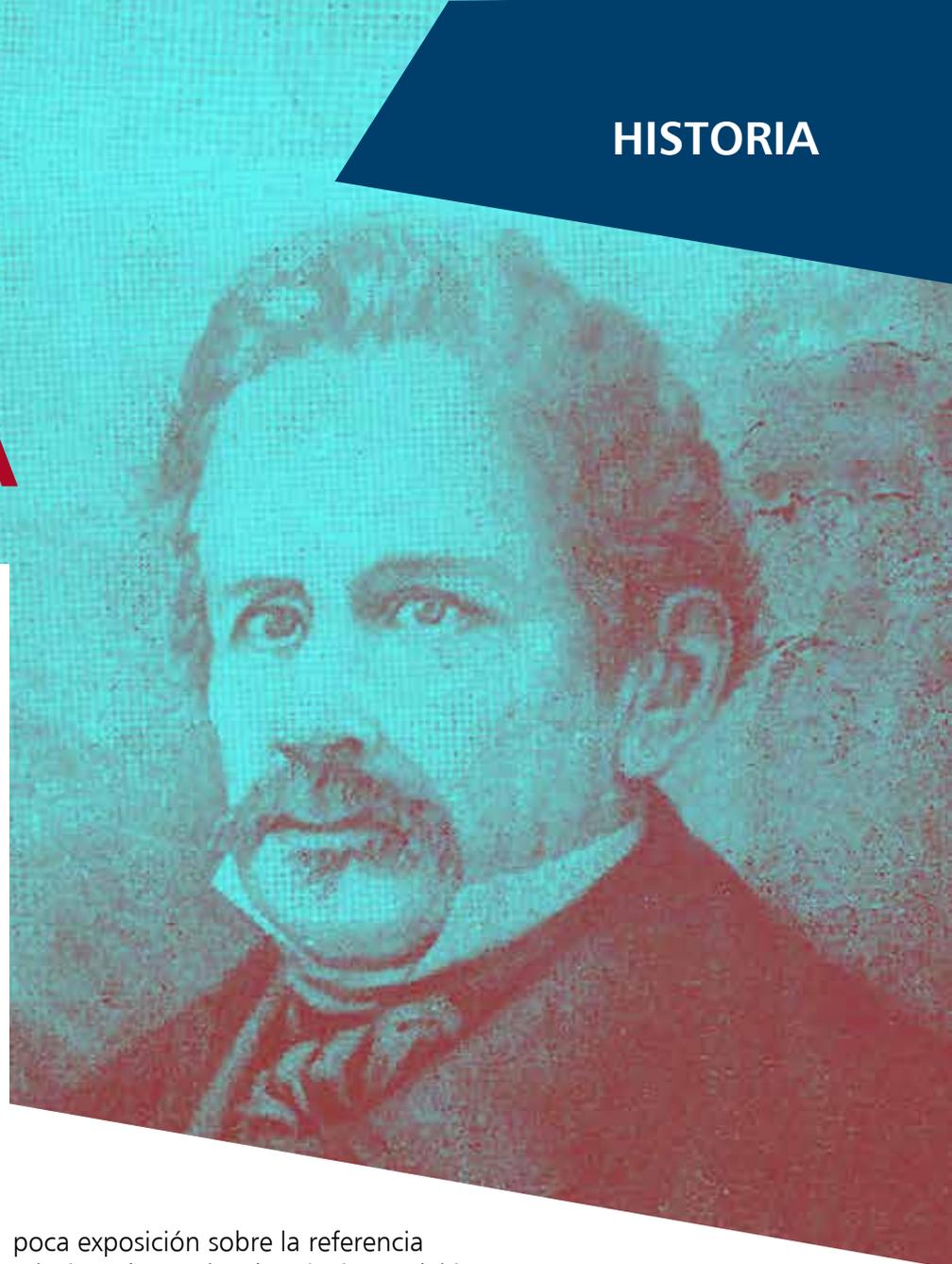
De allí que Agustín Codazzi, Alexander von Humboldt y Karl Ritter sean considerados en la actualidad “padres de la geografía moderna”.

Los virreinos de Nueva Granada y Nueva España fueron objeto de largas e interesantes observaciones por parte de estos exploradores. Eran los tiempos de Simón Bolívar, quien se movía por valles, ríos y montañas llevando a nuestras sociedades a la búsqueda de valores de libertad, igualdad y fraternidad. Para ese entonces se libraba batallas que iban tras la independencia de las sociedades americanas de la monarquía europea.

De manera simultánea, otros evaluaban y miraban el territorio en toda su complejidad, atisbando, probablemente, el paso de un camino interoceánico. El interés científico de Humboldt y Codazzi decantaría siglos después en la acometida tecnológica del Canal de Panamá, que cambiaría el destino del mundo y las relaciones comerciales.

Agustín Codazzi

Codazzi (1793-1859), era ingeniero militar, geógrafo, cartógrafo, de origen italiano y de alma americana. Existe



poca exposición sobre la referencia relacionada con las descripciones del istmo de Panamá en la carrera de la construcción de la ruta transoceánica en el siglo XIX. Son más conocidas y destacadas aquellas desarrolladas por exploradores franceses como Armand Reclus.

Sin embargo, el general Codazzi dirigió la Comisión Corográfica (1851-1859) y se encargó de la descripción del territorio de la entonces Gran Colombia, a la que Panamá pertenecía, bajo el nombre del Estado del Istmo de Panamá.

Francia, Inglaterra y los Estados Unidos ya habían manifestado interés en la construcción de una ruta por Panamá. El trabajo de Codazzi recomendó a Colombia, luego de la exploración de Panamá, la ruta interoceánica Panamá-Colón como posible alineamiento para la construcción de un Canal.

El recorrido de la vida de Codazzi lo llevó desde las guerras napoleónicas por naufragios en los mares del mundo, hasta caminar de la mano de generales americanos a las tierras que fueron escenario de una de las más interesantes ejecutorias geográficas del siglo XIX y que fueron documentadas de manera acuciosa y detallada.

En ese sentido, recientemente llegó a nuestras manos una interesante publicación que compila la primera descripción del Estado del Istmo de Panamá, provincias de Chiriquí, Veraguas, Azuero y Panamá, hechas por el general Agustín Codazzi. Esto, cuando éramos parte de La Nueva Granada.

Se trata de una publicación de la Universidad Nacional de Colombia y de la Universidad del Cauca (Geografía Física y Política de la Confederación Granadina, Volumen VI, Estado del Istmo de Panamá, provincias de Chiriquí, Veraguas, Azuero y Panamá. Universidad Nacional de Colombia. 2002).

Comisión Corográfica

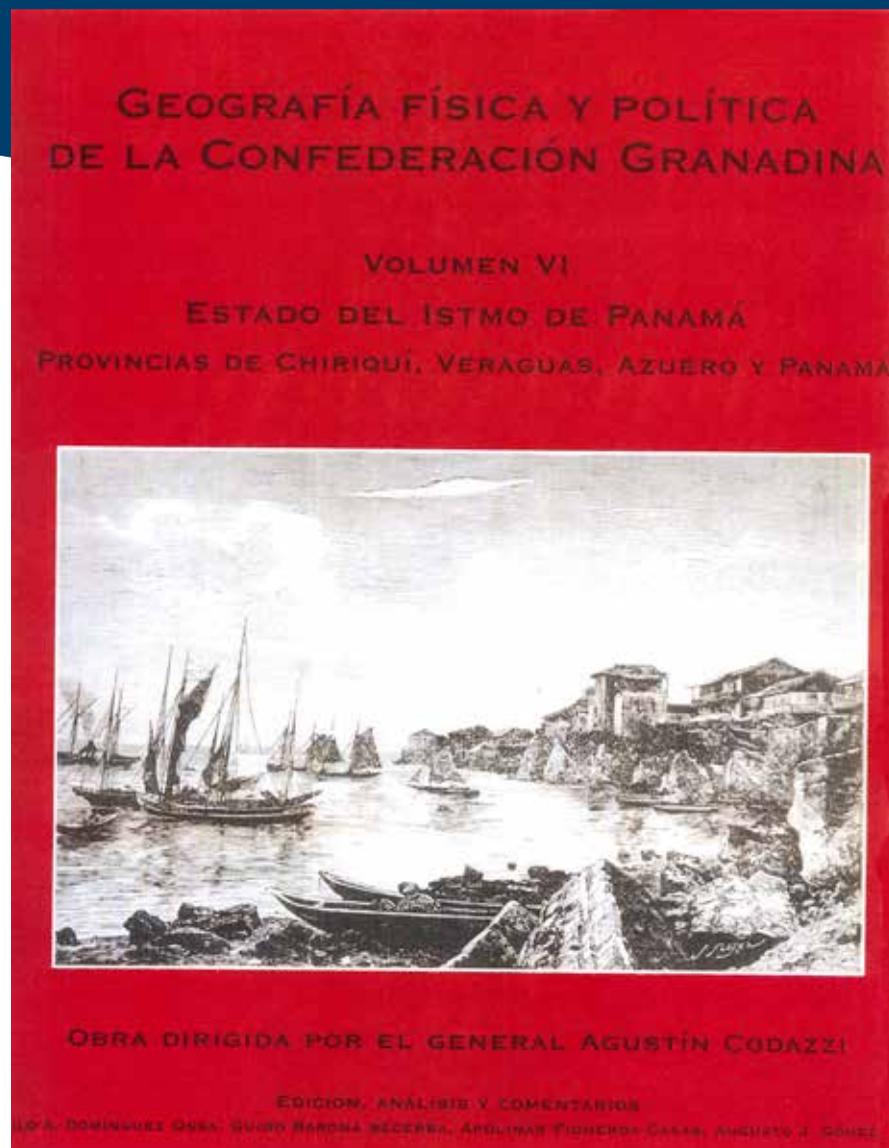
La Comisión Corográfica fue el proyecto científico y político más importante que se promovió en los tiempos de la Nueva Granada. Era el momento de la Guerra entre los Conservadores y los Liberales. Los territorios que conformaban la Nueva Granada, su gente y sus recursos eran totalmente desconocidos por lo cual el objetivo de la Comisión era llenar ese vacío de desconocimiento general.

Esta reseña alude a los archivos de Codazzi correspondientes a la expedición desarrollada para el Estado del Istmo de Panamá, en 1854. La publicación es el resultado de un esfuerzo de recuperación y reconstrucción realizado por un número importante de organizaciones académicas y de investigación, dentro y fuera de Colombia.

Además, la publicación pone en relevancia la construcción de un episodio, todavía poco conocido, de las relaciones entre Santa Fe de Bogotá y el Estado del Istmo de Panamá.

En las referencias formales sobre la Comisión Corográfica, lo correspondiente al Istmo de Panamá está ausente o con muy poca exposición en el Archivo General de la Nación, las bibliotecas Nacional de Colombia y Luis Ángel Arango. No obstante, la Biblioteca de Torino supo conservar y recuperar para Colombia y Panamá estos archivos.

La Comisión se organiza justamente luego de la disolución o independencia de la Gran Colombia. El objetivo era tener una descripción de la Gran Colombia. La idea era levantar una cartografía completa de cada una de las provincias, incluyendo una explicación de los recursos naturales, ríos, lagunas, islas, costas, mares y su gente.



Codazzi realizó un recuento de la base de producción agrícola, manufacturera, animales silvestres, comercios. El científico militar levantó un registro cartográfico que incluyó el sistema de ocupación territorial, pueblos, villas, caminos y puertos.

Es interesante la inclusión de la dimensión social y humana del istmo de Panamá. Citando fuentes documentales, perseguía la tarea de "la exaltación de lo mestizo y una representación jerarquizada de una democracia racial". La importancia de la investigación de Codazzi era el interés económico que ya existía en el imaginario mundial por construir una ruta de comunicación interoceánica por el Istmo de Panamá.

Codazzi no solo describió los territorios del Estado del Istmo de Panamá, sino que completó el mapa para Venezuela y publicó en Europa, en el año 1840, el Atlas Físico y Político de la República de Venezuela y el Resumen de la Geografía de Venezuela, publicación que goza del apoyo de la Academia de Ciencias de París y del propio barón Alexander von Humboldt.

NUESTRO CURSO HACIA ADELANTE, JUNTOS



Por Dr. Ricaurte Vásquez Morales

El Canal de Panamá está comprometido con permanecer abierto, salvaguardando la salud y la seguridad de nuestros colaboradores y de las tripulaciones de nuestros clientes. El camino hacia adelante es un desafío para toda nuestra industria, y la comunicación y la

transparencia son fundamentales para determinar el camino a seguir.

En ese espíritu, me gustaría ir un paso más allá al detallar el panorama del Canal de Panamá. Mi objetivo es ofrecer un sentido de colaboración con nuestros clientes y la industria.

Hacia el futuro enfrentamos desafíos sin precedentes, y la recuperación de nuestro sector dependerá de nuestra capacidad para atender juntos estos retos.

Hasta ahora, en nuestro año fiscal 2020, hemos visto un flujo sostenido de tránsitos y tonelaje a través de la vía interoceánica. A medida que el brote de COVID-19 evolucionó, a principios de este año, comenzamos a implementar medidas de precaución y anticipamos que el movimiento de carga y de pasajeros a través del Canal de Panamá se vería afectado.

Como muchos en la industria, operamos en un entorno muy cambiante, ya que nuestro servicio depende de una serie de factores externos. Esperamos obtener mayor información sobre el futuro de ese panorama en los próximos días, pero hasta entonces, podemos mencionar algunas de las variables que seguimos observando de cerca:



1. El segmento de cruceros

El Canal de Panamá anticipa recibir aproximadamente 40 cancelaciones de cruceros que iban a transitar entre febrero y principios de abril, el mes que generalmente marca el final de la temporada de cruceros en la vía interoceánica. Esperábamos un total de 258 tránsitos de crucero durante la temporada fiscal 2020, y 215 ya se completaron.

2. La demanda del mercado global

Proyectamos una disminución de la demanda de los consumidores, lo que afecta la necesidad de reposición de inventario y de transporte de carga. Esta dinámica contribuirá a una reducción de tránsitos en las próximas semanas.

3. El precio del combustible

Hemos visto una baja en los precios del combustible como resultado de un aumento en la producción de petróleo y una menor demanda a nivel mundial. El precio del combustible no solo tiene un impacto en el Canal, sino que también afecta el tránsito de productos como el gas natural licuado (GNL), el gas licuado de petróleo (GLP), el carbón y la gasolina. Sin embargo, el Canal de Panamá sigue siendo relevante y todavía tiene muchas ventajas. Por ejemplo, en el comercio de contenedores entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. Además, al ser la ruta más corta, ayuda a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la industria marítima.



4. La producción de vehículos

La industria automotriz también experimentará una disminución a medida que los consumidores estén menos inclinados a realizar grandes compras como consecuencia de la pandemia en curso. Esto, a su vez, ralentizará la producción y el transporte de vehículos en todo el mundo.

5. Los bienes esenciales

El transporte de bienes esenciales, especialmente durante una pandemia, se mantendrá estable y potencialmente registrará un aumento. Los suministros indispensables, como alimentos y

medicamentos, continuarán siendo transportados de manera oportuna y urgente.

Como siempre, el Canal de Panamá está listo para servir el comercio mundial, no solo como un eslabón crítico en las cadenas mundiales de suministro, sino como un socio confiable para la comunidad marítima. Reafirmamos nuestra dedicación a un servicio confiable, y estaremos listos para hacerlo posible.

Aunque la circunstancia actual no tiene precedentes, el Canal de Panamá ya ha demostrado, a lo largo de más de un siglo, su capacidad de recuperación. Siempre hemos operado en un entorno dinámico, impulsado por la industria marítima y las fuerzas comerciales mundiales. La competitividad del Canal ha sido probada por varios eventos globales, como el exceso de capacidad de la flota, la disminución de la demanda de productos básicos, los bajos precios de los combustibles, los conflictos comerciales y más. A pesar de enfrentar varios ciclos y crisis, el desempeño del Canal ha superado estos desafíos al confiar en la fortaleza de nuestro negocio y el compromiso de nuestro equipo humano.

El Canal de Panamá seguirá aquí, con el mismo servicio seguro y confiable que hemos brindado a los clientes durante décadas.

Mientras esperamos una pronta solución, el Canal de Panamá sigue comprometido con proporcionar ahorros ambientales, de tiempo y costos, ventajas líderes para quienes desean aprovechar la ruta y la estratégica posición geográfica de Panamá.

El autor es administrador del Canal de Panamá

AGUA, LO QUE CONVIENE SABER SOBRE LOS EMBALSES



Por Miroslava Herrera

El año pasado, antes del inicio de la pandemia de COVID-19, estábamos lidiando con el tema de agua disponible para la población del país y para la operación del Canal del Canal.

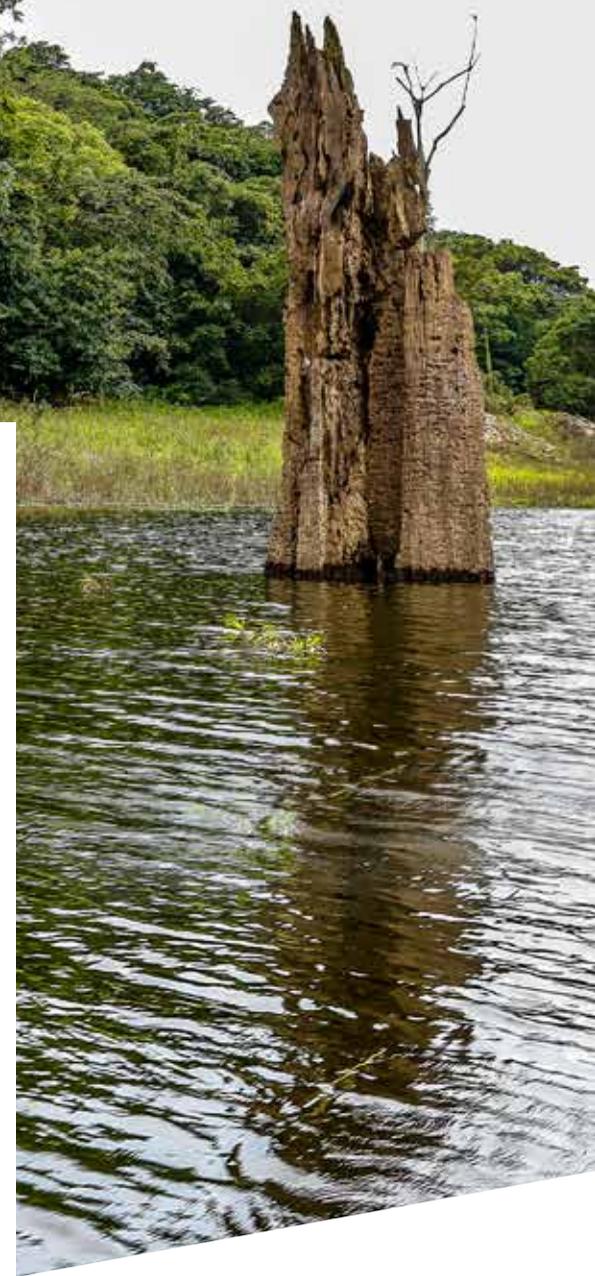
Aunque los eventos actuales han cambiado el foco de la atención ciudadana, la administración de recurso hídrico sigue siendo prioridad para la vía interoceánica.

A continuación, datos puntuales para comprender dónde estamos y qué hacemos.

1. Según los registros del año 2019, se observó un déficit del 20 % en la lluvia sobre la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP). Esto significa que todo lo que llovió en el 2019 estuvo 20 % por debajo del promedio histórico. La situación se mantuvo todo el año, por lo que fueron más necesarias las medidas de ahorro de agua desde octubre de 2018.

La información ordenada en forma descendente (ver gráfico) demuestra que la precipitación acumulada del 2019 ocupa el quinto lugar entre los años más secos desde 1950. Y en ese sentido, cuatro de los 10 años más secos (ver gráfico) corresponden a la última década (2013, 2014, 2015 y 2019), sin embargo, el embalse Gatún quedó por debajo de su nivel máximo operativo. Esto significa que el embalse Gatún, que históricamente debía llegar a un nivel de 26.82 metros (88 pies), terminó en 25.66 metros (84.22 pies). Este déficit equivale a 494 millones de metros cúbicos.

3. Las medidas económicas y operativas anunciadas en enero e implementadas a partir del 15 de febrero, ayudaron a optimizar la cantidad de buques que transita por la vía acuática cada día, además de permitirle al Canal contar con mayor información y con la certeza del tránsito de los barcos. Por otro lado, se logra un ahorro de agua equivalente a seis tránsitos diarios o 1.25 millón de metros cúbicos diarios en las esclusas panamax. De esta forma, se garantiza que el agua acumulada en los embalses al inicio del año sea la suficiente para mantener el suministro a la población y para los tránsitos.





4. El Canal creó una aplicación digital en la que se presenta los niveles actuales y proyectados del embalse Gatún, de modo que las navieras programen de manera efectiva sus itinerarios y volúmenes de carga.

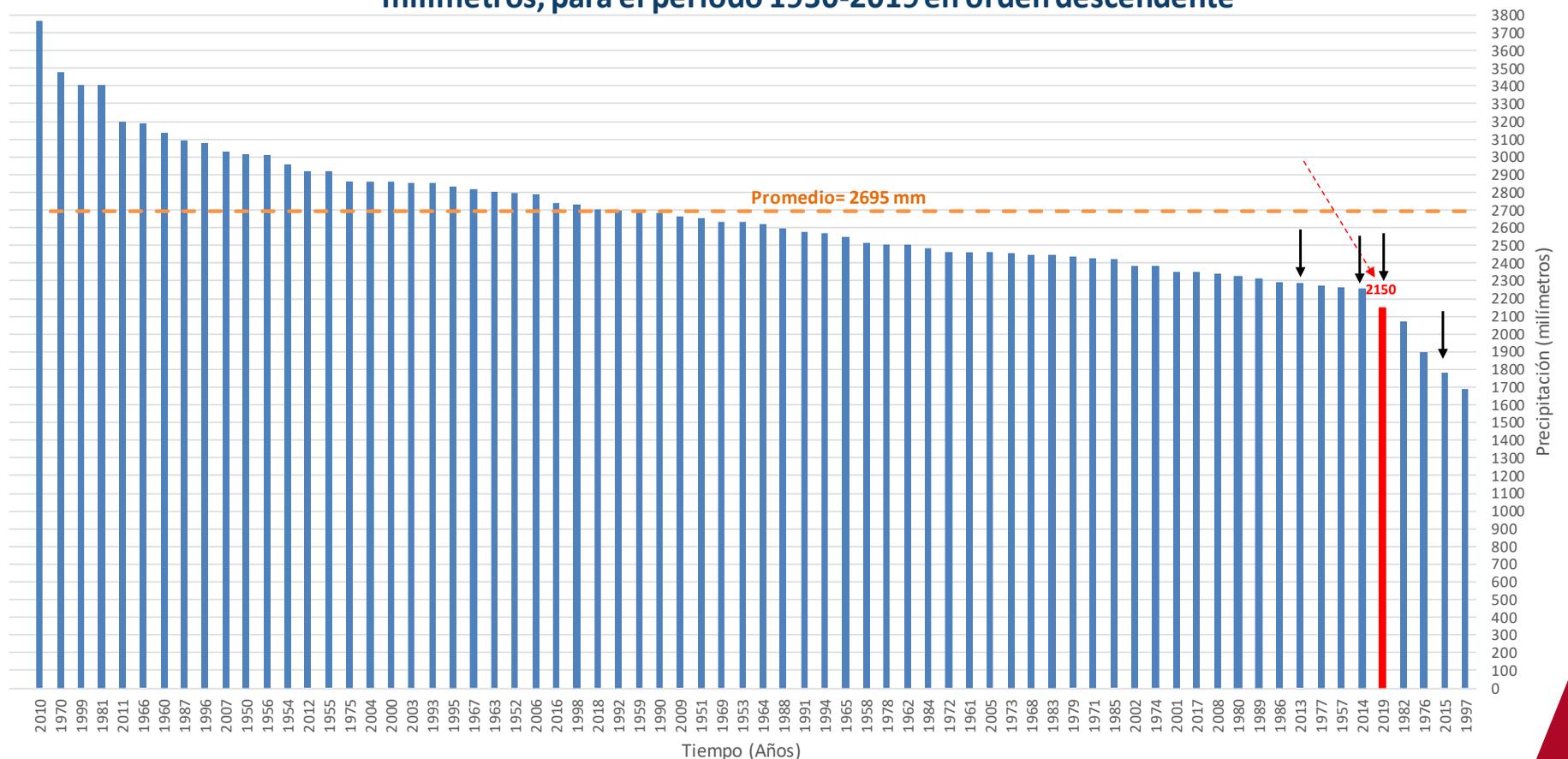
5. De acuerdo con los pronósticos meteorológicos y los indicadores del clima, se espera un periodo de transición en la segunda mitad del mes de abril y el inicio de la temporada lluviosa entre el 1 y 15 de mayo de 2020.

¿Llegó la lluvia?

Ovidio Novoa, ingeniero forestal de la Facultad de Ciencias Agropecuarias de la Universidad de Panamá, explicó que la entrada de la temporada lluviosa tiene varios indicadores sensoriales que podemos reconocer:

- **Empiezan a aparecer en el bosque**, riachuelos y quebradas que se habían secado en la temporada seca.
- **Árboles caducifolios, como el cedro espino**, se llenan de hojas.
- **Dentro del bosque**, el vapor que emana del afloramiento del agua tiene un aroma particular que indica un cambio.
- **Igualmente se percibe la influencia** de los vientos alisios del noreste y el suroeste que, cargados de humedad, traen una brisa que tiene “olor a lluvia” y que incluso impacta el ánimo de las personas.
- **Muchos mamíferos y reptiles** empiezan su periodo de celo y arrancan los cantos de cigarras y aves que “llaman a la lluvia”.

Precipitación promedio acumulada del 1 de enero al 31 de diciembre en la CHCP, en milímetros, para el periodo 1950-2019 en orden descendente



DESTINO FINAL: EL PUERTO DE LA SOLIDARIDAD

Esta es la historia de un buque que parecía sin rumbo, pero que en medio de su camino a casa unió voluntades, el esfuerzo y la solidaridad de miles de personas, en especial, de un país llamado Panamá.



Por Vicente Barletta

Cuando el mundo aún trataba de descifrar el enigma del coronavirus, su impacto ya empezaba a ser más claro en algunos países y en algunas actividades: una de ellas, la industria de cruceros.

Por eso resultó una sorpresa para muchos cuando hacia mediados del mes de marzo comenzaron a surgir reportes de un crucero que navegaba por las costas de Suramérica sin poder recalar en puertos de varios países, debido a reportes de pasajeros enfermos.

La noticia despertó el interés de inmediato en Panamá, cuando surgieron versiones de que el crucero Zaandam intentaría llegar a su destino en Florida, Estados Unidos, cruzando el canal interoceánico.

En Panamá, las primeras reacciones fueron mixtas. En las redes sociales y en los foros de comentarios en internet surgieron llamados de precaución ante un posible riesgo para el país, pero principalmente de empatía con la situación de los cientos de pasajeros del Zaandam.





Finalmente, entre la noche del domingo 29 de marzo y la madrugada del lunes 30, luego de conjugar un haz de voluntades, ambos buques cruzaron los 80 kilómetros de la vía interoceánica que conectan el Pacífico y el Atlántico. Aún les restarían varios días para llegar a casa, pero este fue un paso gigantesco en esa dirección.

Los nombres sobran, porque esta fue una historia de equipo, de unidad, donde un solo nombre le dio la vuelta al mundo: el de nuestro país, demostrando que no se trata solamente de un lema, sino de una convicción real: JUNTOS SOMOS PANAMÁ.

La situación permitió visibilizar aún más en la opinión pública los protocolos que el Canal de Panamá venía implementando desde el inicio de la crisis del coronavirus para asegurar, no solo el tránsito seguro de los buques por la vía acuática, sino la integridad de su equipo humano.

Pero había protocolos que cumplir. Las reglas eran claras. Todo buque en dirección a Panamá o a su Canal, debía seguir las normas sanitarias internacionales y las locales, estas últimas bajo la coordinación del Ministerio de Salud (Minsa).

Asegurados esos protocolos, solo bastó un par de horas para que todos los involucrados, autoridades, funcionarios, profesionales y voluntarios, se pusieran de acuerdo para permitir que el Zaandam, y su crucero hermano, el Rotterdam, que había llegado a aguas panameñas para asistirlo, pudieran continuar su camino a casa y permitir el reencuentro de pasajeros y tripulantes con sus familias.

No eran necesarios los detalles, todo el mundo podía imaginar la odisea que vivían a bordo miles de personas de múltiples nacionalidades. Nunca importó la bandera, solo la misión de facilitar el paso de los cruceros hacia un destino más seguro.

Desde el viernes 27 de marzo los ojos del mundo volvieron a enfocarse en Panamá. Un país con un canal que no iba traicionar su vocación de unir al mundo.

Ya el sábado 28 de marzo las ruedas estaban girando y se estaba a la espera de los arreglos que hicieran el Zaandam y el Rotterdam para alistar su travesía por el Canal de Panamá.



CIERRA PRIMER SEMESTRE DEL AF-2020 EN MEDIO DE IMPACTO DE COVID-19

El Canal de Panamá cerró la primera mitad del año fiscal 2020 con un tonelaje de 258.4 millones de toneladas (CP/SUAB), mientras sigue de cerca el impacto global que tendrá COVID-19 en los próximos meses, a fin de estar preparado para continuar facilitando el comercio mundial con un servicio continuo y seguro.

Los 258.4 millones de CP/SUAB fueron registradas de octubre de 2019 hasta marzo de 2020, en comparación con las 247.4 millones de toneladas presupuestadas para la primera mitad del actual año fiscal 2020.

Mientras tanto, el Canal registró 7,528 tránsitos durante el mismo período, frente a los proyectados 7,029 tránsitos.

En términos de tonelaje total, el segmento de contenedores continuó liderando con 82.1 millones de toneladas CP/SUAB de octubre 2019 a marzo 2020, seguido de graneleros con 41.8 millones de toneladas CP/SUAB y quimiqueros con 39.9 millones de toneladas CP/SUAB.

“A pesar de los desafíos que enfrenta la industria actualmente nuestros números demuestran que el comercio mundial todavía se está moviendo, y el Canal de Panamá

sigue desempeñando su papel para ayudar a garantizar la continuidad de las cadenas globales de suministro”, dijo Ricaurte Vásquez Morales, administrador del Canal de Panamá.

“Si bien nos enfrentamos a la incertidumbre en las próximas semanas, estamos comprometidos, ahora más que nunca, a garantizar que nuestra ruta permanezca abierta y confiable para todo el mundo que depende de nosotros en el transporte de bienes esenciales”, recalzó.

El Canal de Panamá también monitoriza y evalúa de cerca la evolución de la pandemia para tener una imagen completa de la situación, mientras se asegura de que se utilicen los datos más actualizados para sustentar la toma de decisiones.

Esto incluye la planificación basada en diferentes escenarios, así como el seguimiento de varios factores que impulsan el comercio global, entre esos: la relación comercial entre los Estados Unidos y China, la entrada en vigencia del IMO 2020, el precio del petróleo, la implementación de las medidas de conservación del agua y los ajustes de calado, así como las rutas alternativas que incluyen el Canal de Suez,

el Cabo de Buena Esperanza y el transporte intermodal en los Estados Unidos.

El Canal de Panamá continuará operando normalmente y con el personal necesario para mantener el tránsito por la vía interoceánica.

EN NÚMEROS

258.4 millones de toneladas CP/SUAB transitaron por el Canal durante el primer semestre del AF-2020

7,528 tránsitos se reportaron durante el mismo período

82.1 millones de toneladas CP/SUAB correspondieron al segmento de contenedores.

EL VI

24/03 México Puerto Vallarta

Holland America despliega otro barco, el Rotterdam, para reunirse con el Zaandam y llevarle pruebas de COVID-19. Viaja con tripulantes y sin pasajeros.

27/03 Panamá

El Ministerio de Salud (MINSa) concede permiso para que el Rotterdam brinde asistencia sanitaria al Zaandam en altamar.



10:24 a.m.

El Rotterdam fondea en la bahía de Panamá.



Se utilizaron botes tipo *tenders* del mismo crucero, con capacidad para 60 personas. En la maniobra ingresaban de 20 a 30 personas por viaje.



11:52 a.m.

El Zaandam fondea en la bahía de Panamá.

12:00 mediodía

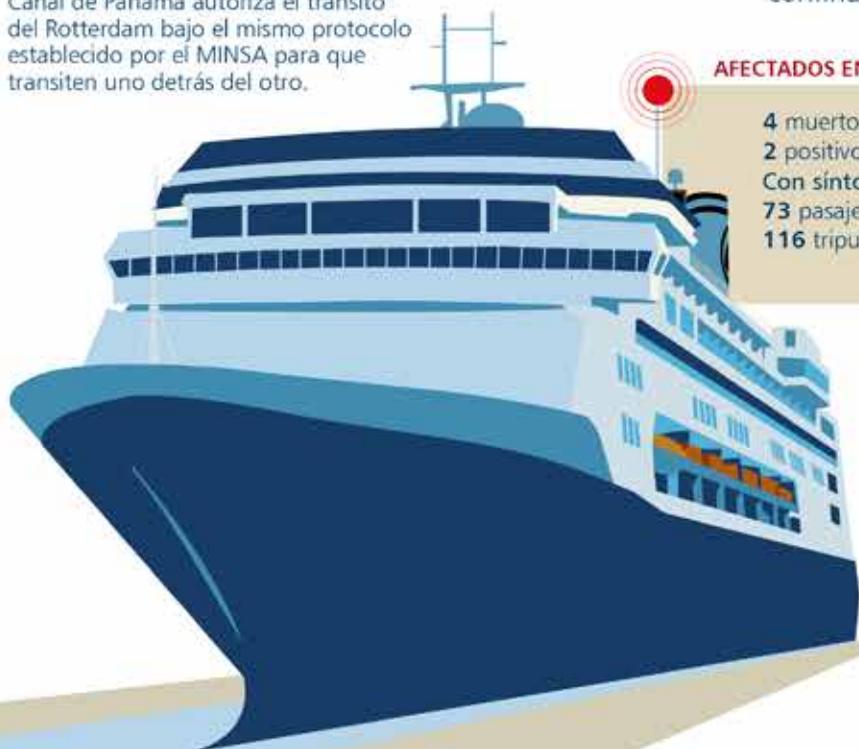
El Rotterdam contacta al Zaandam para coordinar la entrega de suministros médicos, aprovisionamiento y transferencia de los pasajeros sin síntomas.

28/03 Panamá

MINSa autorizó el tránsito del Zaandam por razones humanitarias y bajo condiciones extraordinarias.

4:00 p.m.

Continúa el traslado de pasajeros hacia el Rotterdam, a la vez que el Canal de Panamá autoriza el tránsito del Rotterdam bajo el mismo protocolo establecido por el MINSa para que transiten uno detrás del otro.



AFECTADOS EN ZAANDAM

4 muertos
2 positivos
Con síntomas
73 pasajeros
116 tripulantes

29/03 Panamá

Inicia tránsito del Zaandam, seguido del Rotterdam.

23-24/03

El Zaandam navega frente a Perú, pero no le permiten atracar.

22/03

Se detectan enfermos en el crucero. Dentro del barco no hay pruebas de COVID-19. Los pasajeros son confinados a sus camarotes.

21/03 Chile

San Antonio
Puerto cerrado.

20/03 Chile

Tras el rechazo de Punta Arenas, el Zaandam navegó al puerto de Valparaíso, donde corrió con la misma suerte.

14/03 Chile

Punta Arenas

Se niega el permiso para atracar y que los pasajeros desembarquen y tomen un vuelo de vuelta a sus países.

30/03 Panamá

Concluye el tránsito por el Canal de Panamá y ambos buques siguen hacia Florida.



Ubicación regional

BRASIL

BOLIVIA

CHILE

ARGENTINA

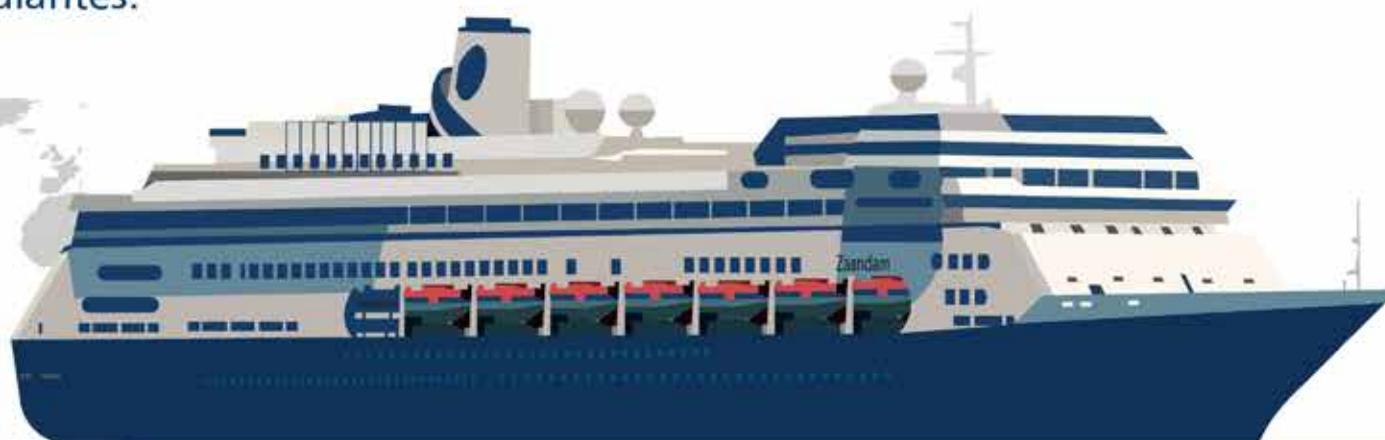
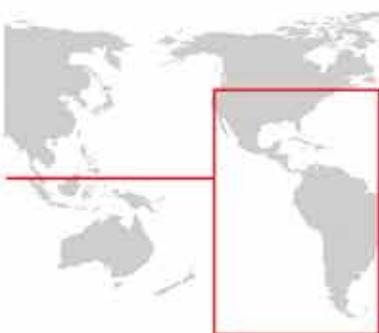
Buenos Aires

8/03 U
Montevideo

12/03
Puerto

AJE DEL ZAANDAM

El crucero Zaandam, de Holland American Line, salió de Buenos Aires, Argentina rumbo al puerto de San Antonio en la costa central de Chile, con unas 1,800 personas a bordo, entre pasajeros y tripulantes.



DETALLES DEL TRÁNSITO POR EL CANAL

SALIDA

7/03 Argentina

El crucero Zaandam sale de Buenos Aires

Uruguay
video

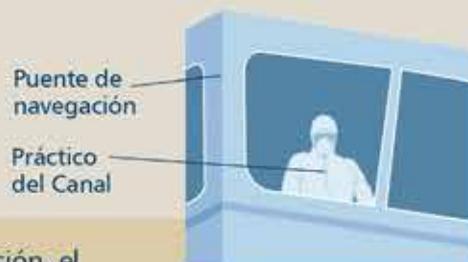
Malvinas
Stanley



ESCLUSAS NEOPANAMAX



- 1 Se utilizaron las esclusas neopanamax para reducir al mínimo el número de colaboradores involucrados en el tránsito.
- 2 Estos buques sólo fueron abordados por los prácticos asignados, con los equipos de protección personal que el MINSA recomienda.



Puente de navegación

Práctico del Canal

- 3 En el puente de navegación, el personal utilizó equipo de protección personal también recomendado por la Autoridad. Sólo fue permitido el personal mínimo necesario durante todo el tránsito (sin relevo). Tanto el puente de navegación como los accesos al mismo, previo al embarque de los prácticos, fueron desinfectados.

- 4 El resto del personal del buque se mantuvo en aislamiento, lejos de nuestros prácticos, al igual que los pasajeros.
- 5 A los pasajeros se les prohibió estar en los balcones de sus habitaciones. Debían permanecer dentro de sus cabinas.

- 6 El esclusaje se realizó con el buque en el centro de la cámara y sin el uso de sogas.

- 7 La embarcación entró por Cocolí, prosiguió su tránsito por el Corte Culebra y el lago Gatún, hasta llegar a la esclusa de Agua Clara. De allí al rompeolas y posteriormente al mar. En Agua Clara se siguió el mismo protocolo.

- 8 Al desembarcar, los prácticos fueron esperados por personal del MINSA y del Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT), en un área designada y preparada por el Canal.

- 9 Durante toda la operación, tanto el marinero como el operador de la lancha llevaron puestos sus equipos de protección requeridos. Incluso, el operador se mantuvo dentro de la cabina y el marinero a una distancia segura, pero preparados para asistir al práctico en su desembarque en caso de ser necesario.

- 10 Los prácticos asignados fueron voluntarios para esta tarea.

- 11 Los pilotos que participaron de esta operación cumplieron con el periodo de aislamiento requerido y luego de ello, les fue practicada la prueba de COVID-19 que resultó negativa.



CANAL DE PANAMÁ

HOMENAJE A LA TIERRA

El Canal de Panamá se unió a la celebración del Día Internacional de la Tierra reafirmando su compromiso con la protección del ambiente y haciéndole frente a la realidad climática.

El clima y los patrones meteorológicos impredecibles están afectando cada vez más las cadenas de suministro en todo el mundo. En respuesta a estos desafíos, el Canal de Panamá ha tomado medidas para garantizar que la vía pueda proporcionar el mismo servicio confiable, a pesar de las limitaciones ambientales que enfrenta.

Además de adaptar sus operaciones, la vía interoceánica invierte en soluciones innovadoras para salvaguardar su suministro de agua.

Garantizar el suministro de agua es crucial, no solo para la operación del Canal, sino para más de la mitad de la población del país.

Con el propósito de asegurar un futuro sostenible, el Canal de Panamá adelanta importantes esfuerzos para equilibrar el uso del recurso hídrico y la protección de los recursos naturales en la Cuenca, mediante programas e incentivos a sus comunidades.



El enfoque del Canal está orientado hacia la comunidad como una solución clave para el desarrollo sostenible a largo plazo. Al empoderar a las familias para que posean y desarrollen tierras de manera equilibrada en la Cuenca, respaldamos una creciente economía verde que beneficia directamente al Canal, a sus vecinos y a su futuro.

Como parte de estos programas, se promueve la planificación del uso de la tierra, el fortalecimiento y la capacitación de las organizaciones comunitarias, la coordinación interinstitucional y la educación ambiental.

Todas estas acciones contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y a preservar la Cuenca como patrimonio del país.

El Canal de Panamá está comprometido en proteger su alianza con el ambiente para seguir impulsando el comercio mundial.

CORONAVIRUS:

¿CÓMO CAMBIÓ EL MUNDO CON LA CUARENTENA?

Extracto

BBC News Mundo

El coronavirus alcanzó a más de un millón de personas en todo el mundo, pero su impacto se extiende mucho más allá del número de contagios.

Incluso, la frecuencia de uso de la frase "sin precedentes" de verdad no tiene antecedente alguno, según *Google Trends*. Esas dos palabras juntas se utilizaron tres veces más en las últimas dos semanas que en ningún otro momento antes registrado.

Cómo se cerró el mundo

Los enfoques y estrategias para lidiar con la COVID-19 en todo el mundo son muy diversos.

En Bolivia, solo un día a la semana se puede salir de casa para aprovisionarse y se define por el último número del documento de identificación.

Serbia introdujo una hora designada para pasear perros y en Bielorrusia el Presidente ha ido en contra del consejo médico, recomendando vodka y saunas como una forma de mantenerse a salvo.

Una de las acciones más comunes fue que los gobiernos emitieron disposiciones para el distanciamiento social para parte o la totalidad del país, mientras que otros decretaron restringir todo movimiento interno no esencial.

Cuando el virus se identificó por primera vez en China, a fines de 2019, la cuarentena total que rige en varios países parecía una posibilidad muy remota y extrema.

Pero a medida que el brote se extendió por todo el mundo y se volvió mucho más difícil de controlar, los países comenzaron a optar por medidas cada vez más drásticas para tratar de contenerlo.

Más de 100 países en todo el mundo instruyeron un cierre total o parcial a fines de marzo de 2020, afectando a miles de millones de personas.

En las regiones donde la pandemia llegó recién en marzo, como en América, los países intentaron aprender lecciones de sus homólogos asiáticos y europeos, que sufrieron el impacto antes.

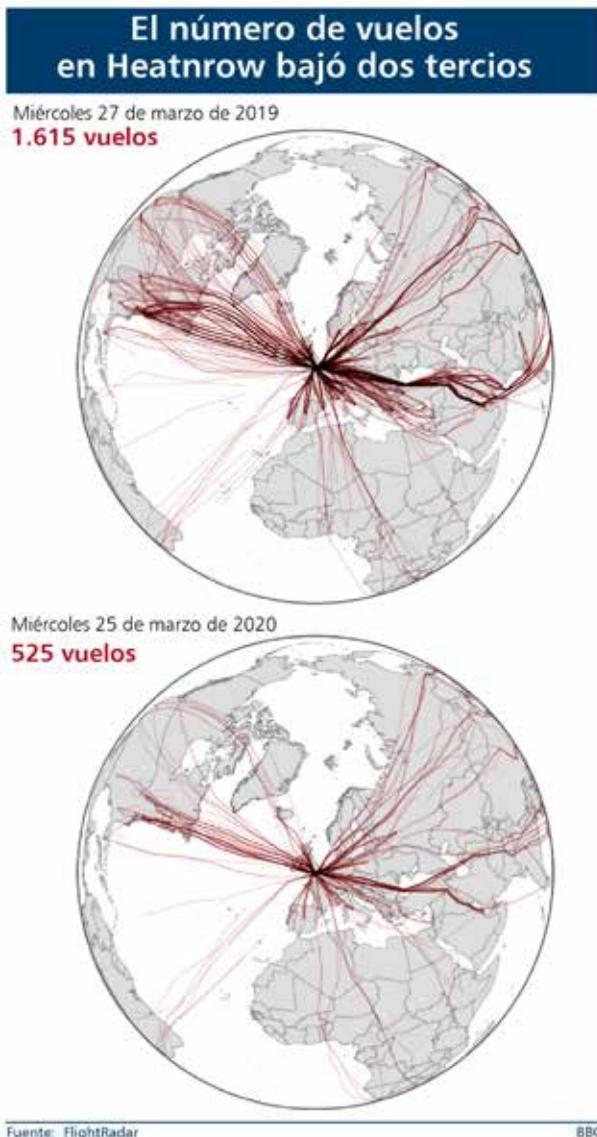
China decidió levantar algunas de sus restricciones después de pasar por el peor período de escalada de contagios confirmados y muertes, pero también se sabe que la vida está lejos de ser normal.

Por eso para el resto puede faltar un largo camino por recorrer.

Los vuelos

Cuando apareció el virus por primera vez, algunos países impusieron restricciones iniciales a los vuelos desde China o exigieron que los visitantes de las zonas en riesgo fueran puestos en cuarentena a su llegada.

Después de que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declarara a la COVID-19 una pandemia, el 11 de marzo, muchos tomaron medidas más drásticas.



Donald Trump bloqueó todas las llegadas no esenciales a los Estados Unidos desde la Unión Europea (UE) el 15 de marzo y, un día después, la UE hizo lo mismo con todos los visitantes que se encontraban fuera de la zona de viajes libres Schengen.

A fines de ese mismo mes, el tráfico aéreo de algunos de los aeropuertos más grandes del mundo había caído a apenas una fracción de lo que era en el mismo periodo del año pasado, o incluso lo que era unas semanas antes.

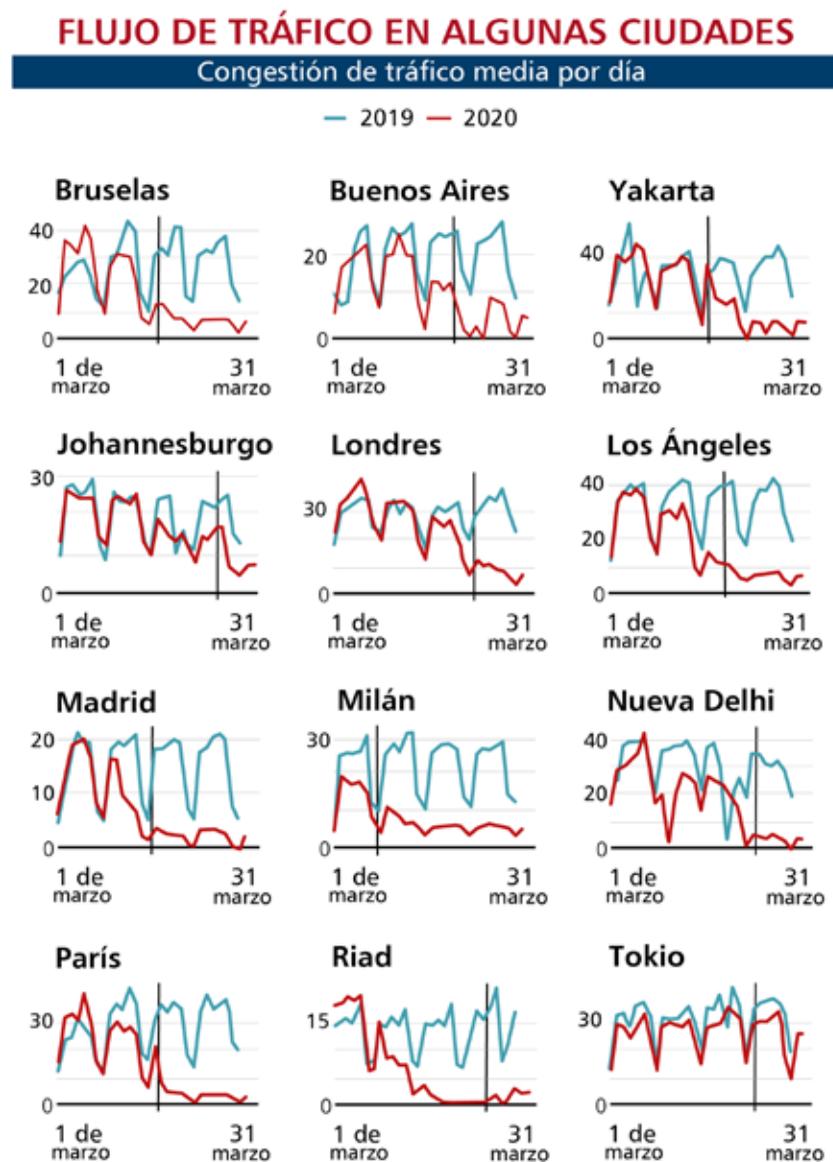
El número de vuelos comerciales de marzo disminuyó en más de una cuarta parte a nivel mundial, según el servicio de seguimiento de vuelos Flightradar24.

En la última semana, a medida que más y más países introdujeron restricciones de viajes para tratar de contener el virus, el tráfico disminuyó un 63 % respecto al mismo período del año pasado.

El 25 de marzo, Heathrow, en Londres, uno de los aeropuertos más activos del mundo y que atiende a unos 80 millones de pasajeros



Aeropuerto de Frankfurt durante la propagación de la enfermedad en Alemania.



Fuente: TomTom, 31 de marzo de 2020

por año, registró más de mil vuelos diarios menos en comparación con la fecha equivalente de 2019.

La circulación

No se trató solo de los viajes entre ciudades, el movimiento dentro de las principales urbes de todo el mundo se fue deteniendo a medida que las restricciones de movimiento y contacto social entraban en vigor.

Para el 31 de marzo, los residentes de ciudades como Madrid, París, Londres y Nueva York ya realizaban menos de la décima parte de los recorridos a los que estaban acostumbrados diariamente, según los datos de la aplicación de viajes *Citymapper*.

En Milán, en el norte de Italia, que lleva bloqueado durante varias semanas, solo el 3 % de los viajes se planificaron a través de la aplicación móvil *Citymapper*, en comparación con los que se realizaban antes del brote.

Los datos también sugieren que las personas comenzaron a reducir sus salidas en los días previos a los cierres forzados por el gobierno.

La capital de Corea del Sur, Seúl, no se ha paralizado como las capitales europeas, a pesar de enfrentar un gran número de casos de coronavirus, una señal de la decisión del país de centrarse en pruebas generalizadas y rastreo de contactos en lugar de distanciamiento social.

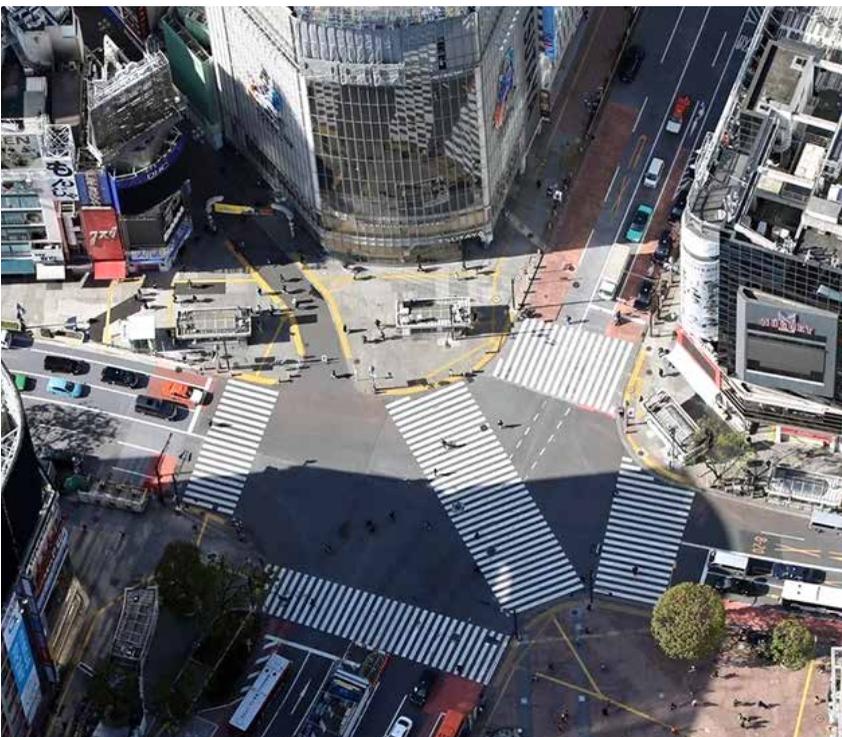
El fenómeno es similar en las calles. Las principales ciudades de todo el mundo ya estaban cada vez menos congestionadas antes de que entraran las medidas oficiales de cuarentena, según muestran los datos de los especialistas en tecnología de localización *TomTom*.

En Tokio todavía no se había declarado un cierre oficial, pero las escuelas ya estaban cerradas desde principios de marzo. Eso, y la falta de turistas, pueden explicar por qué el tráfico ya era inferior a los niveles del año pasado.

En Yakarta, Indonesia, donde tampoco se declaró una cuarentena total, la congestión se redujo a casi cero, similar a lo que sucedió en Los Ángeles y Nueva Delhi, donde anunciaron restricciones después de que la reducción del tráfico ya era evidente.



Estado de alarma en Madrid.



Vista aérea del cruce Shibuya en Tokio, Japón.

La contaminación

Uno de los efectos positivos del cierre es que se registra una disminución de la contaminación en algunas partes del mundo.

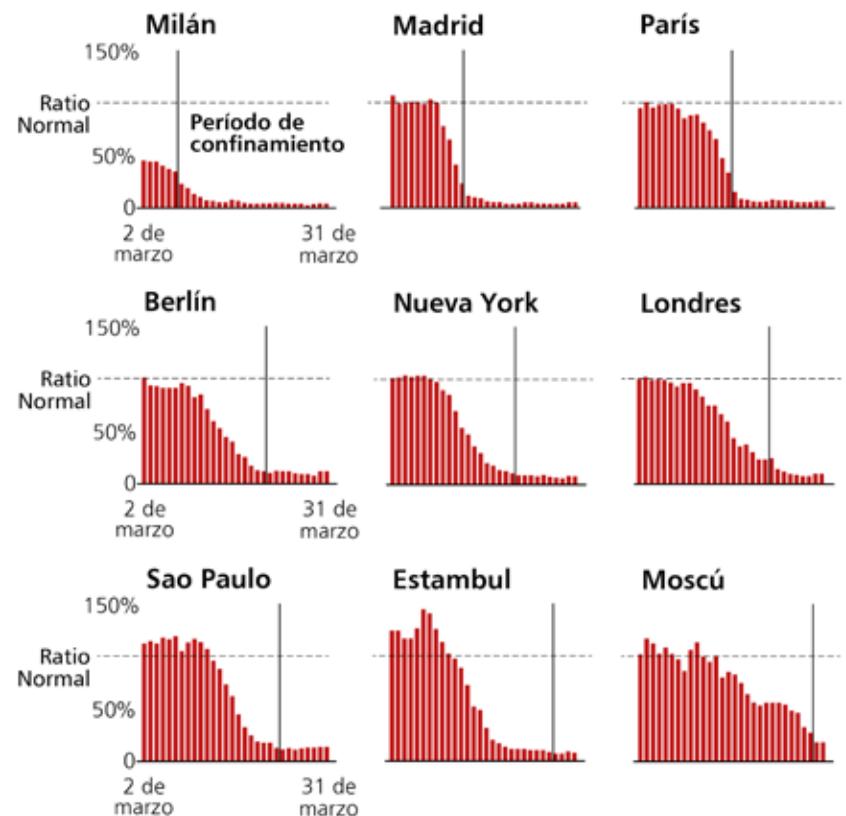
Los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) en la atmósfera fluctúan según factores como la velocidad del viento o las capas de nubes que pueden obstaculizar a los satélites que intentan realizar las mediciones.

Vemos que en estos lugares, donde los cierres han sido más estrictos y se han implementado durante más tiempo, el cambio en los niveles de NO₂ durante los mismos meses de 2020 parece ser significativo.

Todavía no todos se acostumbraron a sus nuevas formas de trabajar, pero es posible que a muchos les quede mucho tiempo para hacerlo.

CÓMO EL TRÁFICO SE DESPLOMÓ EN LAS GRANDES CIUDADES

Los datos muestran el número de viajes comparados con el periodo previo al virus



Nota: Los datos incluyen caminatas y uso de transporte público

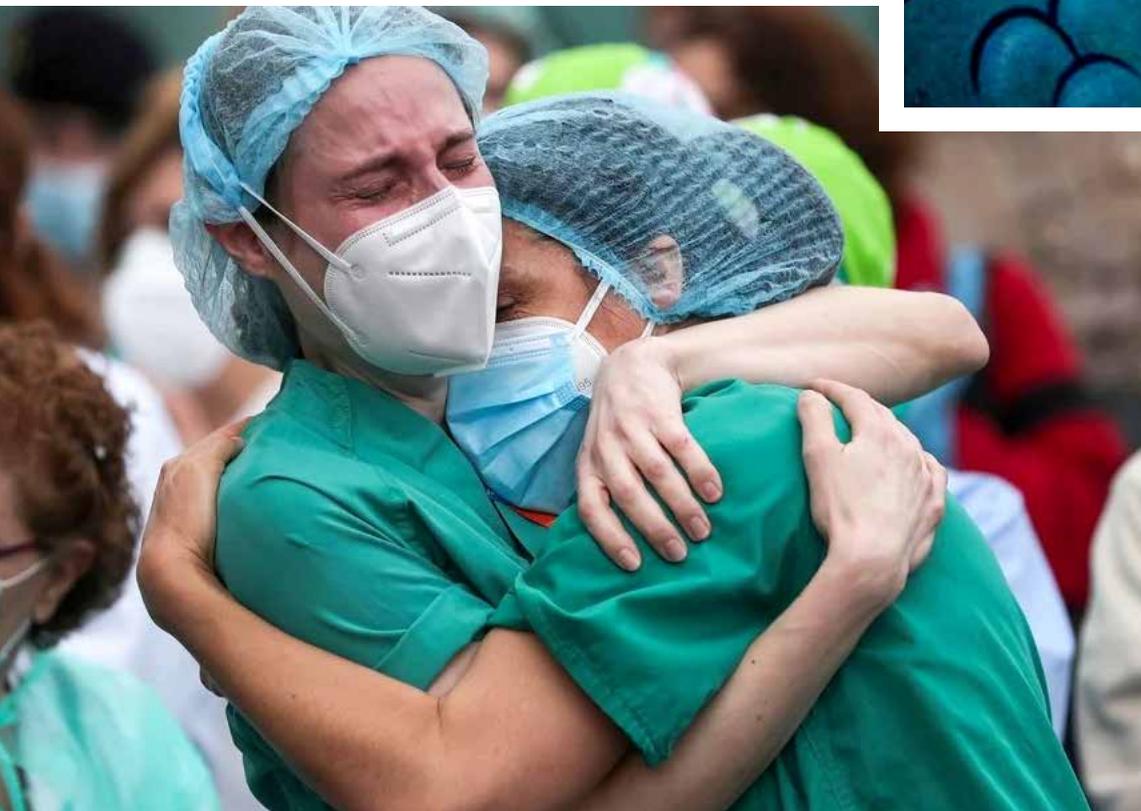
Fuente: índice de movilidad de Citymapper

BBC

Un niño contempla un grafiti pintado por la artista Kai "Uzey" Wohlgemuth con una enfermera Superwoman, en Alemania.

EL MUNDO IMPACTADO POR UNA PANDEMIA

Fotógrafos de varias agencias han captado las imágenes impactantes y conmovedoras de cómo el nuevo coronavirus llegó para cambiarle la vida a miles y miles de personas. A continuación algunas de estas.



Trabajadores médicos desembarcan a un paciente infectado con COVID-19 de un tren de alta velocidad TGV medicalizado en la estación de trenes de Burdeos, París. (AFP)

Las imágenes del impacto del coronavirus en el mundo - Clarin.com



Una madre palestina entretiene a sus hijos con máscaras improvisadas hechas de repollo mientras cocina, en el norte de la Franja de Gaza.

Un barbero, en Wuhan, China, retorna a sus labores diarias guardando todas las medidas sanitarias para evitar el contagio de COVID-19.





El Papa Francisco besa el altar durante la misa de Domingo de Pascua, a puertas cerradas, en la Basílica de San Pedro, en el Vaticano.



Las personas son desinfectadas antes de entrar a un mercado, en Tirana, Albania.



Las calles de Time Square, en Nueva York, lucen vacías en medio de la pandemia que ha golpeado con fuerza a esta ciudad.



Una niña porta una máscara para protegerse del virus y mientras camina, se pone el sol sobre la costa del mediterráneo.



Un bebé recién nacido tailandés usa un protector facial para evitar el contacto con la enfermedad COVID-19, mientras es alimentado por una enfermera.



En Alemania, un pastor evangélico se paró frente a los creyentes a los que le pidió que enviaran sus fotos para colocarlas en los bancos.



Modelo del mundo con una máscara facial dejada en el suelo por unos niños, en China.



Trabajadores fumigan las calles de La Paz, Bolivia, como medida sanitaria contra el nuevo coronavirus.

REPTILES, LA VARIEDAD CANALERA

Por Victor Young

Son diferentes, pero están emparentados. Estos populares reptiles han conquistado su nicho ecológico en las riberas canaleras. Su presencia es tan sutil y casual que forman parte del panorama cotidiano.

En el ámbito mundial los reptiles también se enfrentan a la presión de las actividades del hombre en los bosques y a la disminución de sus hábitats.

Algunas especies se encuentran con el desafío de cambios ambientales sustanciales, pero a expensas de sobrevivir, terminan superándolos y adaptándose a ellos con agresiva resiliencia. Este es el caso de las especies de fauna y flora en los espacios naturales canaleros.

Más de un siglo de manejo ambiental responsable ha logrado un equilibrio dinámico orientado hacia la estabilidad de los ecosistemas terrestres y acuáticos.

A continuación, un vistazo de la vida y las costumbres de cuatro originales reptiles que hacen su aparición en los inmutables escenarios desplegados a lo largo de la ruta del Canal.



Iguana Verde

Iguana Verde, espécimen de tonalidad dorada exhibe su vistosa cresta dorsal.

La bien ponderada iguana verde o iguana común es una especie protegida que abunda en los bosques de la periferia interoceánica. Es vegetariana y colabora con la dispersión de semillas en el bosque. Gran parte del tiempo lo dedica a alimentarse y asolearse en la copa de frondosos árboles. Allí reposa alerta ante depredadores.

Durante la estación seca deposita sus huevos en suelo arenoso. De abril a junio es común encontrarnos con pequeñas iguanitas aprovechando los tiernos retoños, flores y frutos. Los especímenes adultos presentan variedad de colores, desde tonos de verde hasta un llamativo dorado cobrizo. Se desplaza muy rápido entre las ramas, pero también es buena nadadora.



Cachaco

El imperturbable cachaco es otra iguana que habita en las riberas del Canal. Se le llama también iguana negra o iguana manglatera. Se alimenta principalmente de vegetación, pero es omnívora. Es común en manglares y riberas rocosas donde ha establecido poblaciones en proximidad con actividades canaleras, particularmente en las cercanías de muelles.

Existen poblaciones que datan de muchas décadas en Diablo, Corozal, Miraflores, Pedro Miguel y Gamboa. En el Atlántico están presentes en el área industrial de Monte Esperanza y en Gatún. La permanente convivencia, marcada por el respeto y admiración a la fauna nativa por parte de los canaleros ha dado como resultado una población de cachacos amistosos, sin recelo de los humanos.



Meracho

El trofeo al animal más insólito de los riachuelos y charcos del Canal, se lo lleva el increíble meracho.

La naturaleza le ha otorgado un súper poder: puede correr

sobre el agua, literalmente. Para hacerlo se levanta e impulsa con sus patas traseras que están adaptadas para desplazarse sobre el agua. Un truco muy útil cuando tiene que escapar de algún depredador.

Es un excelente nadador y puede permanecer sumergido por considerables periodos de tiempo.

Tiene una cresta en su cabeza y se alimenta de insectos, arañas, pequeños vertebrados, aves, camarones, pececitos y algunos frutos como el jobo.



Borriguero

El escurridizo borriquero es una de las lagartijas terrestres más rápidas y coloridas del neotrópico, donde ocupa una amplia variedad de hábitats.

Merodea entre los herbazales y hojarasca rebuscando su alimento. Es un cazador ágil y

tenaz; su dieta oportunista le ayuda a disfrutar de un amplio menú que consiste en pequeñas lagartijas, ranas, orugas, grillos, arañas, escarabajos, comejenes, cucarachas, larvas de múltiples insectos, lombrices y en ocasiones material vegetal.

Este grupo de polifacéticos reptiles tiene su morada permanente en los bosques canaleros. Por más de un siglo estas áreas han funcionado como una reserva natural de vida silvestre. Es única en el mundo por estar estratégicamente situada a lo largo de nuestra ruta de comercio mundial, donde convergen dos continentes y dos vastos océanos.

HISTORIA E INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA:

¿QUÉ APRENDER DE UNA PANDEMIA?



Por Jovanka Guardia

La pandemia por el nuevo coronavirus que sacudió al mundo desde el momento en que fueron reportados los primeros casos, puso a prueba también el alcance de

la ciencia y de la tecnología. Investigadores y científicos no descansan en su lucha por conocer cada detalle de este virus y obtener información que les permita reducir su impacto y encontrar la cura definitiva.

Panamá no ha sido la excepción y en una buena noticia que ocupó la atención de los medios, el Instituto Conmemorativo Gorgas de Estudios de la Salud (ICGES) informó recientemente sobre la secuenciación del virus, un logro al alcance de pocos países de la región.

Parte del equipo de expertos al frente de este importante proceso respondió a **El Faro** un cuestionario sobre historia, ciencia, investigación y futuro. Son ellos los doctores Sandra López Verges, jefa encargada del Departamento de Investigación en Virología y Biotecnología, encargada; Alexander Martínez, jefe encargado del Departamento de Investigación en Genómica y Proteómica, encargado; y Juan Miguel Pascale, director general del ICGES.

La historia del Hospital Gorgas está íntimamente ligada al Canal de Panamá. En ese sentido, y tomando como referencia las epidemias y enfermedades que causaron una crisis sanitaria a inicios de siglo, ¿qué puede concluirse sobre las características epidemiológicas de Panamá?



Dr. Alexander Martínez, jefe encargado del Departamento de Investigación Genómica y Proteómica, encargado.

Por muchos años las investigaciones se basaron en enfermedades tropicales, entre ellas fiebre amarilla y malaria, responsables de muchos casos. El doctor William Gorgas y su equipo tuvieron un rol fundamental en la reducción de las tasas de mortalidad durante la construcción de la obra. Panamá continúa su batalla contra las enfermedades transmitidas por vectores, principalmente los mosquitos, pero se enfrenta a otros retos debido a algunas características geopolíticas y económicas. Panamá es un lugar de intercambio de personas y bienes, y esto lo seguimos observando en cada nueva pandemia.



Los casos importados por Chikungunya y Zika mostraban los intercambios de viajeros provenientes de diferentes partes del Caribe, América del Sur y Centroamérica. Esto se observa nuevamente en los análisis realizados a los genomas obtenidos de SARS-CoV-2, en las personas diagnosticadas en Panamá durante la primera semana de la epidemia.

Allí se evidencia que, a diferencia de otros países en donde en donde el SARS-CoV-2 fue introducido desde una sola región ya sea una o varias veces, en Panamá las introducciones del nuevo virus han sido diversas, provenientes de los tres continentes. De las ocho introducciones detectadas cuatro eran provenientes de Europa, tres de Estados Unidos y uno de China. Esto pone de relieve la importancia de contar con un sistema sanitario no solo eficiente para responder a lo local, sino capacitado para reconocer, detectar y actuar ante potenciales patógenos que nos puedan llegar de otras latitudes. Y esto a través de la historia patria ha sido una característica constante.

Hablemos del nuevo coronavirus, sus características y su avance en el mundo.

Este virus surgió probablemente a finales de noviembre del 2019, en una localidad de la provincia de Wuhan, en China. Los primeros

Los doctores Sandra López Verges y Juan Miguel Pascal son parte del equipo de expertos al frente de las importantes investigaciones que se adelantan en el Instituto Conmemorativo Gorgas.

casos asociados surgieron a mediados de diciembre y para el 31 de ese mes, China reportó a la comunidad internacional la aparición de casos de una neumonía atípica. Para el 10 de enero de 2020, se había logrado la caracterización de un virus relacionado a la familia de los coronavirus, específicamente un betacoronavirus con alta similitud a SARS-CoV. Este nuevo virus fue llamado temporalmente 2019-nCoV y finalmente SARS-CoV-2, causante de la enfermedad COVID-19.

Los coronavirus son virus principalmente de interés veterinario, los betacoronavirus tienen como huésped natural principalmente a los murciélagos. Entre los coronavirus, por ahora solo seis se habían descrito que podían infectar al humano y causar enfermedad, los cuatro endémicos que causan el resfriado común, y los dos emergentes con una alta letalidad, SARS-CoV y MERS-CoV.

Con este nuevo virus, ahora son siete especies de coronavirus que pueden causar enfermedad al humano. Los coronavirus, a pesar de ser envueltos por una capa lipídica, resisten horas y hasta días en superficies inertes, pero por suerte son sensibles a los productos comunes de limpieza.

Para que un virus pueda causar una pandemia debe tener una tasa de transmisión suficiente y poder transmitirse sin ser detectado por los sistemas de salud, por ende, el hecho de tener un porcentaje alto de personas infectadas con síntomas leves puede ser una ventaja para el virus. SARS-CoV-2 tiene una tasa de transmisión superior a SARS-CoV y a MERS-CoV, además de causar enfermedad leve en 80 % de los casos, enfermedad severa en alrededor del 20 %.

La tasa de letalidad es inferior a los dos otros coronavirus emergentes, pero superior a la influenza pandémica. Todas estas características han permitido que SARS-CoV-2, a partir de Wuhan, haya avanzado a través del mundo de manera exponencial, estableciendo brotes sostenidos en cada país al que ha arribado.



¿Cómo llegó al Instituto Conmemorativo Gorgas la información del nuevo coronavirus? Es posible hacer una cronología?

El ICGES está al tanto de nuevas enfermedades emergentes, al mismo tiempo que está en continuo intercambio con la Organización Panamericana de la Salud y la Organización (OPS) Mundial de la Salud (OMS) y otras redes internacionales de seguimiento de eventos epidemiológicos. Apenas se confirmó la existencia de un nuevo virus, en enero, el Ministerio de Salud (MINSU) convocó una sala de situación para definir las estrategias y prepararse para el posible arribo del virus al país. El ICGES y la Caja de Seguro Social (CSS) participaron de estas reuniones técnicas desde el principio. Ya teníamos capacidad diagnóstica para detectar el nuevo coronavirus con una RT-PCR genérica (por sus siglas en inglés de Reverse transcription polymerase chain reaction) y secuenciación, y a inicios de febrero se recibieron los reactivos para realizar diferentes técnicas de RT-qPCR en tiempo real específicas de SARS-CoV-2. Comenzamos a analizar muestras sospechosas desde el 23 de enero, pero se confirmó el primer caso positivo, en Panamá, el 9 de marzo.

¿Qué se hizo a partir de allí en materia de investigación?

El ICGES se preparó, tanto con las pruebas diagnósticas moleculares para la detección del virus en muestras de pacientes sospechosos, así como con los insumos necesarios para realizar secuenciación y evaluación del genoma viral, esto con el objetivo de apoyar a la investigación epidemiológica del virus.

Iniciamos la detección de casos sospechosos desde mediados de enero y así, de manera sostenida, hasta el primer caso confirmado el lunes 9 de marzo. Luego de esos continuamos con la realización de pruebas a todos los contactos y nuevos casos sospechosos. Igualmente, comenzamos a evaluar kits comerciales y a capacitar compañeros de otras instalaciones para estar listos para la descentralización de las pruebas a los laboratorios capacitados.

A la vez iniciamos el proceso para realizar la secuenciación del virus y los análisis de comparación que nos permiten evaluar su origen y patrón de distribución en Panamá. Actualmente estamos enfocados principalmente en estudios epidemiológicos y moleculares, así como de modelización, que permitan obtener resultados en tiempo real

que apoyen al Ministerio de Salud (MINSa) en la toma de decisiones. Sin embargo, el ICGES ya tiene listo varios protocolos de investigación de seroprevalencia y modelización, y en biomedicina para el análisis de posibles antivirales, el diseño de nuevas técnicas diagnósticas, el estudio de la respuesta inmune y la patogénesis de la enfermedad.

Panamá y el resto del mundo conocieron de la noticia de la secuenciación completa del virus. ¿Qué significa esto? ¿Cuál es su importancia?

Secuenciar el virus consiste en conocer el orden de las letras que el virus utiliza para producir sus componentes y replicarse. Por eso tener esa información de un virus que nos ha llegado a Panamá es primordial para compararlo con otros similares que estén circulando en el mundo.

Esto permite que podamos saber de dónde nos llegó el virus, qué tanto ha cambiado, cómo se ha transmitido en nuestro país, si una potencial vacuna nos va a beneficiar e igualmente si se puede detectar una adaptación que lo vuelva más o menos severo. Todo esto solo con conocer la información del genoma viral.

¿En materia de investigación epidemiológica, cómo contribuye esta secuenciación en la posibilidad de disminuir los casos y el número de muertos?

La secuenciación del virus permite aplicar algo que se conoce como epidemiología molecular, esta disciplina vincula la información genética del virus con sus patrones de transmisión una vez inicia un brote. Este tipo de análisis permite reconocer potenciales rutas de contagio que queden escondidas a la epidemiología clásica. Por ejemplo, analizando solo la primera semana del brote pudimos determinar que las dos cadenas de transmisión predominantes eran provenientes de introducciones de Europa, la que se pudo diagnosticar y aislar los casos rápidamente y pudo ser controlada, mientras que la cadena de transmisión local tuvo una tasa de transmisión alta. Esto demuestra la importancia de las medidas de distanciamiento social que ha tomado el MINSa. También permite aplicar modelos matemáticos para evaluar la dinámica de la propagación del nuevo virus en la población



además de qué tan efectivas están siendo, a través del tiempo, las medidas tomadas.

Describanos al equipo y los profesionales que trabajan en esta tarea de investigación del virus.

En la respuesta de laboratorio al brote de SARS-CoV-2, trabajó un grupo multidisciplinario de más de 20 profesionales, con formación en laboratorio clínico, biología, biotecnología y epidemiología. El ICGES cuenta con un personal de laboratorio particularmente joven, altamente especializado que está continuamente en capacitación técnica para poder realizar investigación en ciencias de la salud y biomedicina de las enfermedades que diagnosticamos o que realizamos la vigilancia virológica.

¿Qué cree que le espera a Panamá en lo que a investigación científica de epidemias se refiere? ¿Qué áreas de estudio podrían reforzarse?

Panamá tiene un alto nivel de investigación científica de epidemias, y cada vez tiene más personal altamente calificado, muchos de ellos becados por la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (SENACYT). Lo que primero tiene que reforzar Panamá son los centros de investigación existentes, así como crear centros nuevos en todo el país, para

tener una infraestructura y equipamiento adecuado y así recibir a los jóvenes que vienen formados en nuevas áreas.

El ICGES realiza investigación de calidad, pero tiene una infraestructura de principios del siglo pasado, es necesario tener el Campus Gorgas para producir todavía más. En el país necesitamos reforzar la capacidad informática para poder utilizar supercomputadoras para análisis genéticos, modelizaciones, bioinformática y macroanálisis de datos.

Igualmente se necesitan equipos para reforzar los estudios de biomedicina in vitro, a nivel de experimentación animal.

Panamá participa activamente en varios estudios clínicos, lo que sería bueno reforzar es que pueda participar no solo al nivel clínico de seguimiento de pacientes, sino de análisis de las muestras en inmunología celular y molecular. Se necesita una red de investigación multidisciplinaria que incluya las ciencias sociales y humanidades, ya que estas tienen un rol importante en la prevención y el control de las enfermedades e igualmente, como lo ha demostrado COVID-19, las enfermedades pueden tener grandes impactos sociales, psicológicos, económicos y morales en la sociedad. Se necesita una mayor interconexión entre las ciencias básicas y médicas y las ciencias sociales y humanidades.



FUERZA LABORAL CANALERA, EL BIEN MÁS PRECIADO

El impacto de la pandemia de COVID-19 ha sido inédito en todos los aspectos de la dinámica de las personas, empresas e instituciones. En este panorama, el Canal de Panamá juega un rol fundamental, por lo tanto, la operación no se detiene.

Su fuerza laboral ha vuelto a mostrar el profundo compromiso con el crecimiento y desarrollo de Panamá. Todos trabajan arduamente por mantener nuestra ruta verde eficiente y segura.

Donica Baird es capataz de lanchas y pasacables. Dice que todos los colaboradores han sido muy solidarios y conscientes de la importancia de su trabajo para la vía

interoceánica. “Estamos inspirados y comprometidos. Trabajamos para el país sabiendo que nuestra seguridad personal es importante y la colectiva aún más”.

¿Qué medidas se han tomado? Fue identificada una línea base crítica para operar el Canal. Además, se pospusieron trabajos de mantenimiento y actividades no críticas para los tránsitos.

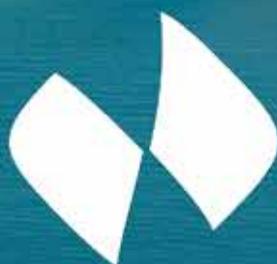
“Hemos tomado todas las medidas necesarias para mantener las áreas desinfectadas, disponer del equipo de protección personal, gel alcoholado y llevar a cabo la toma de temperatura”, dijo Ilya Espino de Marotta, subadministradora del Canal de Panamá.

Además de las directrices del Ministerio de Salud (MINSa), el Canal de Panamá cuenta con un Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas, que sumadas a un riguroso programa de control, permite tránsitos seguros.

Los cambios puestos en marcha no solo acometen la emergencia inmediata, sino que se apoyan en la ciencia para diseñar la resiliencia del futuro. “Siempre pondremos nuestro mejor empeño y nuestra creatividad para resolver las crisis salvaguardando la salud de nuestros colaboradores y de nuestros clientes”, afirmó la subadministradora.



Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro



Canal tv

UNA SEÑAL DE  CANAL DE PANAMÁ

 **Cable Onda**

Canal 126 /1026 (HD)

MAST3R

Canal 26

Señal por cable a
nivel nacional