



El Faro



CANAL DE PANAMÁ



TRABAJO Y ENTREGA

El gran valor del canalero



CANAL DE PANAMÁ



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

También recordemos hacer buen uso del agua
cerrando la llave. Así, todos podemos
beneficiarnos de este recurso.

¡Seamos solidarios!

#JuntosSomosPanamá

EL FARO

Abril 2021

No.154

Central 5-6-7

Un programa ambiental que cambia vidas.

Comunidad 8-9

El reto del agua y de una gestión ambiental.

Compás 10-11

Natá, más de 500 años de historia.

Indicadores 12-13

Seguridad: en el centro del servicio del Canal de Panamá al comercio mundial.

Infografía 14-15

La ruta del café.

Enfoque 16-17-18

Panamá como H₂UB de hidrógeno verde y el papel del Canal.

Puente 19

La cucaracha gigante canalera.

Perspectiva 20-21

Salud y seguridad: cultura canalera.

Operación 21

Muelle flotante de Diablo recibe mantenimiento mayor.

Vistazo 22-23

Nao Santa María: Una travesía sin igual.

Memoria histórica 24-25

La historia del gran hotel Tívoli.

¿Sabías que...? 26-27

Notas generales del Canal.



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

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

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación
e Imagen Corporativa

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Gabriel Murgas Patiño

Editor

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Nicolás Psomas

Edward Ortiz

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

EL CAMINO POR RECORRER



La filosofía canalera que promueve la vía acuática como una organización segura, rentable y eficiente, descansa sobre los hombros de su fuerza laboral. Son más de 9,300 hombres y mujeres que están totalmente comprometidos con el desarrollo de la empresa para beneficio del país.

En la búsqueda constante del mejoramiento operativo, abrazamos con ahínco la misión estratégica de contribuir de forma sostenible a la prosperidad de Panamá a través de nuestro equipo humano, que ofrece un servicio de valor a nuestros clientes.

Es en miras de ese progreso que nos esforzamos diariamente por extender y aplicar la sostenibilidad en todas nuestras políticas y acciones corporativas. En esta edición de El Faro se resalta cómo el Canal ha desarrollado desde el año 2001 programas para proteger la Cuenca Hidrográfica, pero más importante aún, mejorar la calidad de vida y el empoderamiento de sus residentes.

En este sentido, la ejecución del Programa de Incentivos Económicos Ambiental (PIEA), ha cumplido dicho propósito en favor de una gobernanza más efectiva e inclusiva. Aquí, debemos resaltar el compromiso de ayudar a los habitantes de la Cuenca a ser mejores administradores de sus tierras y cultivos. De esta manera también construimos nuestra Nación.

Sin embargo, reconocemos que todavía tenemos mucho por hacer y tareas por cumplir. Y de eso se trata: mantener nuestra visión a largo plazo y asumir el reto de convertir al Canal en una organización carbono neutral para finales de la presente década. Esto implica la eliminación gradual del uso de los combustibles fósiles y la integración de proyectos de energías limpias, medidas de eficiencia energética y programas de conservación.

Mientras tanto, el Canal sigue preparándose para los retos que se avecinan, de la mano, por supuesto, de su recurso más valioso: su gente.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa

UN PROGRAMA AMBIENTAL QUE CAMBIA VIDAS



Por Juan Madrid

Cuando Sebastián Vásquez adquirió una finca en el área de Nuevo Ocú, en Salamanca de Colón, lo hizo con un objetivo claro: una vez se acoja a su retiro, ese será el sitio ideal para el descanso. Por momentos, pensó en algunas actividades, pero nunca imaginó que con esta adquisición pasaría a formar parte de una misión tan importante como la protección de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Hidrográfica del Canal de Panamá.

Pensaba en su jubilación, pero el ímpetu, las convicciones y la creatividad del señor Vásquez, junto con una invitación del Canal de Panamá, pronto lo llevaron a replantear la idea inicial de su descanso. Lo que comenzó como una inversión para una plantación experimental de cacao, lo convirtió en integrante de una de las fincas del Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA).

“Saber que formo parte de un programa para mejorar la Cuenca, para mí es muy importante... lo tomo muy en serio”, asegura con absoluto convencimiento un Sebastián que pertenece a los más de 1,900 participantes que ha tenido el PIEA desde su inicio en 2009, y para quien resulta todo un privilegio que ha cambiado su vida.

“La única satisfacción que supera estar en este lugar es la visita de mis nietos, con eso lo digo todo”, agrega mientras camina entre plántulas de cacao, café, árboles frutales y una sección de bosque inalterado donde asegura que hasta su salud ha mejorado notablemente desde que decidió trabajar la tierra.



Sebastián Vásquez



Asunto de familia

A muchos kilómetros de Salamanca, en la comunidad de Santa Cruz, a orillas del lago Alhajuela, encontramos no a otra persona, sino a una familia entera, que comparte la misma pasión por producir la tierra, sabiendo que al mismo tiempo ayuda a proteger el recurso hídrico de la Cuenca.

Heriberto Álvarez, sus tíos, hermanos, hijos y sobrinos, decidieron honrar la voluntad de sus abuelos que les heredaron una finca en este lugar, con la petición de que la conservaran. No sería tarea fácil; ya la propiedad se encontraba degradada por la falta de uso y para entonces, la llamada paja canchera o paja blanca dominaba la escena.

Las condiciones eran adversas, pero si algo caracteriza a esta familia es la unión y el trabajo conjunto. Se asesoraron con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), y fueron incluidos en el PIEA. De inmediato comenzaron las duras jornadas de trabajo para recuperar la utilidad de su preciada propiedad.

Ha pasado un año y medio desde ese entonces y hoy el panorama es totalmente distinto. Esta pasó de ser una finca sin uso e invadida por la paja blanca, a un terreno donde se respira actividad y los plantones de café, árboles frutales, el sembradío de plátanos y una iniciativa conjunta con algunos moradores de la comunidad para la siembra de guandú, mantienen a raya a esta especie invasora.

“Cada vez que se requiere, nos ponemos de acuerdo y venimos a meterle la mano a la finca”, comenta Heriberto antes de enumerar que, con el apoyo del Canal de Panamá, la familia pudo sembrar más de 2,000

plantones de plátano y han iniciado la etapa de cosecha. Solo en el último mes y medio, han obtenido más de 400 cabezas de este producto para la venta.

En este lugar los beneficios se multiplican, ya que los Álvarez han establecido alianzas con moradores del área que siembran guandú para llevar el sustento a sus hogares, mientras colaboran con la misión de mantener la propiedad libre de maleza. Los plantones de café y árboles frutales siguen fortaleciéndose para beneficio de la Cuenca.

Un programa en cifras

Estas son solo dos historias que retratan la importancia de un programa que inició en 2009, y que con el respaldo del MIDA y del Ministerio de Ambiente (MiAMBIENTE), ha logrado impactar positivamente a 1,953 fincas, en diferentes puntos de la Cuenca.



Heriberto Álvarez



de la cobertura boscosa existente, el uso adecuado de la tierra, el perfeccionamiento de las técnicas agropecuarias y el mejoramiento de los ingresos de los beneficiarios, mediante el apoyo en actividades de poscosecha y la comercialización de productos agropecuarios. Se trata de elementos claves para promover el desarrollo sostenible de la Cuenca.

Sistemas agroforestales con café y cacao arbolado, árboles frutales, sistemas silvopastoriles en fincas ganaderas (pastos mejorados, cercas vivas) y enriquecimiento de matorrales, forman parte de los proyectos que se promueven como parte del PIEA, y por medio de los cuales se han logrado sembrar 3.8 millones de plántones en la Cuenca, durante el periodo 2009-2021.

Martínez asegura que a finales del presente año, se habrá intervenido en 8,972 hectáreas durante este mismo periodo. A ello se debe sumar las 3,150 hectáreas protegidas mediante modalidad de Pago por Servicios Ambientales (PSA), a través del cual los beneficiarios se comprometen a proteger y vigilar los bosques que poseen en sus fincas a cambio de una transferencia anual en compensación por los beneficios ecológicos que estos proveen, y que inciden directamente en la protección y mejoramiento del ambiente y del recurso hídrico.

El próximo paso

Al enumerar los logros del PIEA, Martínez destaca su continuidad. Han sido 12 años ininterrumpidos en los que se logró incrementar las coberturas vegetales protectoras en la Cuenca, y se cuenta con beneficiarios capacitados y conscientes de la importancia de que sus actividades agropecuarias se realicen bajo un esquema ambientalmente sostenible.

“Estos y otros logros permiten mirar hacia el futuro con optimismo,” agregó el coordinador del PIEA. Al esfuerzo realizado hasta el momento se agregarán iniciativas dirigidas a impulsar las actividades económicas en estas áreas, reconociendo el agro como principal fuente del comercio local.

En adelante, además de los proyectos de reforestación, se trabajará en agricultura familiar sostenible, promoviendo mejoras en las técnicas que aplican los lugareños en la agricultura de subsistencia, con el fin de que sean más eficientes, garanticen sus propios alimentos y generen productos excedentes que puedan vender; y que de seguro, también contarán con el apoyo del Canal de Panamá.

Raúl Martínez, coordinador del PIEA, recuerda que llegar a esta cifra no ha sido fácil. Antes se debió luchar contra costumbres muy arraigadas en cuanto a métodos de producción, en los que la tala y quema estaban siempre presentes, y existía fuerte resistencia de parte de los productores que miraban con recelo las propuestas para mejorar la actividad.

Rememora que en una temporada, antes de iniciar el programa, llegaron a contar más de 500 quemas, solamente en el área de Cirí y Trinidad; allí el daño ambiental era más que notorio. Ahora la historia es diferente. El Canal de Panamá mantiene programas de monitoreo que dan cuentas de un dato esperanzador: en los últimos años esta cifra no sobrepasa los 70 incidentes por año, en toda la Cuenca.

Destacó que es una disminución muy importante y que habla del trabajo realizado en conjunto con los beneficiarios, que poco a poco se han sumado a las propuestas para que sigan adelante con sus actividades productivas, pero acogiendo nuevos métodos que les permitan optimizarlas, al tiempo que protegen el recurso hídrico de la Cuenca.

El PIEA contempla el establecimiento de coberturas vegetales protectoras, mediante modelos de reforestación, la protección



EL RETO DEL AGUA Y DE UNA GESTIÓN AMBIENTAL



Por Octavio Colindres

El primer conversatorio entre el Canal de Panamá y la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal, giró en torno a dos temas cruciales: la protección del agua y la creación de una cultura ambiental, todo en el marco del Día Internacional de la Tierra (22 de abril).

Al menos 120 jóvenes atendieron vía *Facebook Live* al conversatorio con el administrador del Canal, Ricaurte Vásquez Morales, y el vicepresidente de Agua y Ambiente, Daniel Muschett.

El propósito fue generar un espacio de diálogo para exponer las acciones que llevan a cabo los jóvenes de la Cuenca para la conservación del agua, compartir la visión de futuro del Canal, y los retos de la juventud para salvaguardar los recursos naturales.

Planteado así el escenario, Humberto Guevara, de la Red de Jóvenes en Consolidación con el Ambiente de la Subcuenca de Chagres-Alhajuela, y Marlenis Hernández, de la Red de Jóvenes Ambientalistas de Chiri-Trinidad, abrieron el compás para el diálogo.

¿Qué es la Red de Jóvenes Ambientalistas?

Marlenis Hernández, estudiante de Ingeniería Agrónoma y residente de la comunidad del Cacao en el distrito de Capira, lo explicó así: “La Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal es un espacio para la participación y empoderamiento de la juventud para la protección y conservación del recurso hídrico en la Cuenca”.

Entre sus objetivos están prevenir la contaminación del agua, los suelos y bosques en la Cuenca. La Red tuvo sus orígenes en 2010 cuando formaron parte de Guardianes de la Cuenca, después se involucraron en los Consejos Consultivos, y entre 2017 y 2021 se consolidaron como una red de jóvenes.

Hoy ya cuentan con un plan quinquenal que recoge su compromiso como aliados en la conservación ambiental en la Cuenca, y que incluye capacitaciones para jóvenes e iniciativas de reciclaje, entre otras.

Hablemos del Agua

Gracias a la plataforma que ofrecen las redes sociales, se hizo posible este intercambio de ideas.

La conversación fue franca y se enfocó en los temas cruciales.

El ingeniero Daniel Muschett destacó que “ustedes como jóvenes hacen suyo este compromiso de garantizar ese relevo generacional, que para nosotros es tan importante, precisamente para conservar los recursos naturales que hacen posible que tengamos agua en cantidad y calidad suficiente”.

Por otro lado, el Administrador resaltó el privilegio de participar “con jóvenes que tienen esta visión, esta tenacidad, porque a pesar de todo lo que ha pasado en la pandemia, se ha demostrado que tienen la capacidad de seguir trabajando, especialmente en un tema que es altamente importante para este país”.

Entrando en materia

La primera pregunta del conversatorio fue de Marlenis Hernández: **¿Cómo se puede potenciar la distribución y comercialización de la producción agropecuaria dentro de un plan de ecoturismo?**

El Administrador del Canal respondió que lo importante es “continuar con los programas de desarrollo económico-sostenible en la Cuenca, para demostrarle al resto de la población que esa sostenibilidad es posible, y que con esa sostenibilidad podemos tener éxito económico y calidad de vida”.

Destacó que se trata de una labor a largo plazo y que para llevarla “al próximo nivel donde haya ecoturismo y mayor participación, tenemos que estar absolutamente conscientes de que en la medida en que invitamos a más gente a ver estos sitios, debemos reforzar la protección de estas áreas mediante mucha disciplina”.

Desde la subcuenca de los ríos Baila Mono, Paja, Cañito y Pescado, Stephanie Gutiérrez, preguntó: **¿Cómo se pueden impulsar los proyectos en la Cuenca para potenciar la participación de los jóvenes en materia de educación ambiental?**

A esto el Administrador indicó que “tenemos que fomentar una cultura ambiental”.





Equipo organizador del conversatorio.

Y añadió: “Yo creo que la educación y el desarrollo de una cultura ambiental es el punto de partida. Debemos desarrollar esta cultura para hacerla propia, para hacerla parte de nuestra naturaleza. Esto toma mucho tiempo y por ello creemos que con los jóvenes tenemos mucha más esperanza”.

Jorge Ballester de la región Chagres-Alhajuela inquirió: **¿Cuáles alternativas se pueden buscar para garantizar el acceso a la educación superior de los jóvenes en la Cuenca y reducir la brecha digital?**

Como ejemplo, Ballester propuso aprovechar estructuras existentes y que se genere una alianza con universidades y con las autoridades para facilitar transporte y acceso a tecnología. Para el Administrador dicha propuesta podría convertirse en un plan de desarrollo integrado para la región. Agregó que “nosotros podríamos ayudar en el Canal de Panamá para desarrollar un plan” y analizar costos para asistir a los jóvenes para concretarlo.

Los pasos a seguir

Después de una hora de intercambio con los jóvenes, le preguntamos a Humberto Guevara su valoración al respecto: “Creo que cumplió todas nuestras expectativas”.

Además, indicó que el siguiente paso será seguir su labor “ahora con más fortaleza, sabiendo que tenemos el respaldo del Canal de Panamá en lo que mencionó el Administrador de seguir trabajando en conjunto”.

A su vez, Marlenis Hernández, señaló que “estoy muy contenta porque se pudo lograr este conversatorio. Las respuestas fueron bastante oportunas y creo que fue muy productivo. Este es un gran paso porque con las respuestas que tuvimos, se van a desarrollar mucho mejor los proyectos que hemos planteado dentro de la Cuenca”.

Si algo quedó claro después del conversatorio es que los jóvenes son el presente y que desde la cuenca del Canal construyen las bases para un futuro con agua suficiente y de calidad para todos.



Iglesia de Natá de los Caballeros

NATÁ, MÁS DE 500 AÑOS DE HISTORIA



Por Orlando Acosta

Panamá ocupa un espacio destacado en la historia urbana americana. Nuestra región fue el primer territorio en tierra firme en albergar las

primeras ciudades coloniales en el continente americano. Portobelo, Nombre de Dios, Belén, Santa María La Antigua, Panamá y Natá, son ejemplos de estas ciudades fundadas en el continente americano. Natá destaca con una historia aún por escribir, y cuyo medio milenio, celebra el próximo año.

El inicio

Es la segunda ciudad fundada en el Pacífico americano. Un 20 de mayo de 1522, Pedrarias Dávila funda Natá para enlazar la avanzada hacia Centroamérica, servir de granero a las ciudades terminales del Istmo y ser punta de lanza hacia la conquista de Veraguas.

La Basílica Menor

La iglesia es el legado hispánico monumental de Natá. La iglesia de Nata fue consagrada al Apóstol Santiago y tiene el mérito de ser la iglesia más antigua de América, aún en uso. El edificio de la iglesia fue declarado Monumento Histórico Nacional, mediante la Ley 68 de 1941. Hoy es uno de los edificios emblemáticos de la ciudad junto con la capilla de San Juan de Dios. Los dos edificios y el trazado urbano es lo que

perdura como parte de la herencia hispana; sin embargo, Natá es más que una iglesia.

Urbanismo americano

Investigadores del hecho urbano, identifican a Panamá la Vieja (1519) y a Natá (1522), como los dos principales asentamientos fundados por Pedrarias en el Istmo. Eduardo Tejeira Davis nos dice que el estudio de ambas ciudades pueden “contribuir significativamente a elucidar el proceso evolutivo del urbanismo hispanoamericano durante su primeros años críticos”. El autor afirma que Natá, antes que ciudades como Bogotá y Lima, “ensayó una revolucionaria traza en retícula con manzanas de gran tamaño”. Natá es importante como antecedente de la empresa urbanizadora en América Hispánica, siendo la traza y el tamaño de las manzanas, unos de los más relevantes (Tejeira, 1996).

En el contexto de poder

A partir de su fundación se convierte en punto estratégico para la conquista de la región del Pacífico panameño. Fue granero para la colonia y al momento del contacto, tenía una gran población indígena con capacidad de mantener y sostener su seguridad alimentaria y política. En el período de independencia de España, personas como Francisco Gómez Miró, cataliza el grito de independencia en Azuero, motivando como reguero de pólvora, el movimiento hacia la capital. Luis Carlos Chanis, natariego de este momento, nos dice que “la celebración de los 500 años de Natá ofrece la oportunidad de resaltar todo el pasado histórico y cultural de la ciudad. La comunidad está trabajando para el rescate de todo el acervo cultural material e inmaterial para esta celebración”.

¿Qué le sucedió a la Natá de Pedrarias?

Luego de nueve años fue destruida por los indígenas en 1531. Posteriormente reconstruida por iniciativa del obispo de Panamá en 1532. La población autóctona declinó rápidamente y la mayor parte de ella emigra hacia Azuero y Veraguas. Los que escogieron el primero, fundaron La Villa de Los Santos, mientras que otros decidieron ir a la conquista de Veraguas.

Natá retuvo la jerarquía de ciudad durante todo el periodo colonial pero su base económica siempre fue endeble y, con el tiempo, la cercana Penonomé la reemplaza como el principal centro urbano.



Pedrarias Dávila

Fuente: www.geni.com



Fuente: www.wikipedia.com

¿Existió Natá hace más de 500 años?

El sitio de Natá tenía gran poblamiento indígena antes de la fundación del sitio hispánico. Gaspar de Espinoza, conquistador y cronista, quedó impresionado por la cantidad de viviendas, de población y alimentos que había en estos territorios: “Lo que había visto en esta zona, no lo había encontrado en ninguna parte del Nuevo Mundo”.

Gonzalo de Badajoz la describe para 1515, como un asentamiento donde “eran tantos los bohíos que creo que no hubo nadie que no se espantase y tuviese temor de ver tan gran población”. Oviedo, otro cronista, hizo un bosquejo incluido en su famosa *Historia General y Natural de las Indias*, que muestra casas redondas con altos techos cónicos. (Tejeira, 1996).

Carlos Fitzgerald, arqueólogo panameño, dice que para entender la historia profunda de Natá, es preciso recordar que los primeros habitantes del istmo de Panamá llegaron como migrantes hace 14,000 años. Los procesos de ocupación humana se dan de forma continua hasta la llegada de los conquistadores. Desde el primer milenio a. C. había aldeas agrícolas, se utilizaba cerámica y se trabajaba el oro en una tradición que se destaca por su sofisticada destreza, cultura material que se evidencia en fastuosos enterramientos en sitios como El Caño y Sitio Conte. Nata surge después del 1,000 d. C.

La celebración de los 500 años

Existe entre la comunidad natariega expectación por la celebración de los 500 años. Maida Martínez, presidenta del Capítulo de Panamá del Comité de Celebración, enfatiza que la efeméride debe recordar el Natá indígena, aspecto poco conocido de la historia. La empresa evangelizadora tiene peso, sin embargo, Natá necesita empoderarse de su desarrollo y de la historia indígena. “Ya estamos por inaugurar el Museo en la Capilla de San Juan de Dios en Natá. En el próximo noviembre tenemos previsto la apertura del mismo”, indica Maida Martínez. Existen grandes expectativas de apoyo financiero e institucional por parte del Ejecutivo y MiCultura. Esto es necesario para tener una exposición amplia y permanente”, termina diciendo.

Natá hoy

El medio siglo de fundación del Natá hispánico, es una puerta abierta para reconocer el gran legado ancestral de sus primeros habitantes. Esta fecha es una oportunidad para conocer y valorar el rico patrimonio de Natá. Este conocimiento prehispánico es un tema que amerita comentarios más extensos, no sin mencionar la necesidad del desarrollo de investigación científica y arqueológica que aporte información para entender esta dimensión, y que se extiende más allá de sus límites, para comprender la Natá y los extraordinarios eventos que tienen que ver con nuestra historia local y universal.

SEGURIDAD: EN EL CENTRO DEL SERVICIO DEL CANAL DE PANAMÁ AL COMERCIO MUNDIAL



Por el Dr. Ricaurte Vásquez Morales

Finalmente, el mundo muestra signos de una recuperación económica estable después de la caída producida por la pandemia del año pasado. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) anunció el mes pasado que se espera que la economía mundial crezca un 4.7% en 2021.

La Organización Mundial del Comercio (OMC) también estima que el comercio mundial de mercancías aumentará un 8% en volumen este año.

Si bien estas predicciones son optimistas, como vimos recientemente, y como todos presenciamos durante el año pasado, los incidentes e imprevistos pueden surgir en cualquier momento y afectar significativamente nuestra vida cotidiana, así como nuestro panorama macroeconómico global. Sin duda, todos hemos aprendido la importancia de adaptarnos y prepararnos para una respuesta adecuada que permita la gestión eficaz de eventos imprevistos y que asegure la continuidad del servicio.

En el caso del Canal de Panamá, esto ha sido esencial a lo largo de las décadas, con el principio de seguridad como prioridad en todo lo que hacemos, y basado en lo que la UNCTAD ha descrito como una "cultura de seguridad ante todo". Si bien no podemos controlar lo que sucede en el mundo, sí podemos controlar la forma en que manejamos la

respuesta de la mejor manera posible. En ese sentido, quiero tomar esta oportunidad para detallar las principales maneras en que garantizamos tránsitos seguros y confiables todos los días en el Canal de Panamá:

- 1. Control del práctico del Canal** - El Canal de Panamá es el único lugar en el mundo en que tomamos el control de cada embarcación durante su tránsito. Esto se debe a que el tránsito por la vía interoceánica implica una serie de complejas maniobras de navegación, incluido el paso a través de las esclusas. Para garantizar la seguridad de cada tránsito, requerimos que nuestros prácticos aborden y dirijan todas las embarcaciones de principio a fin. Sus años de experiencia y su profundo conocimiento de las corrientes y las esclusas garantizan que cada embarcación atraviese el Canal de forma segura.

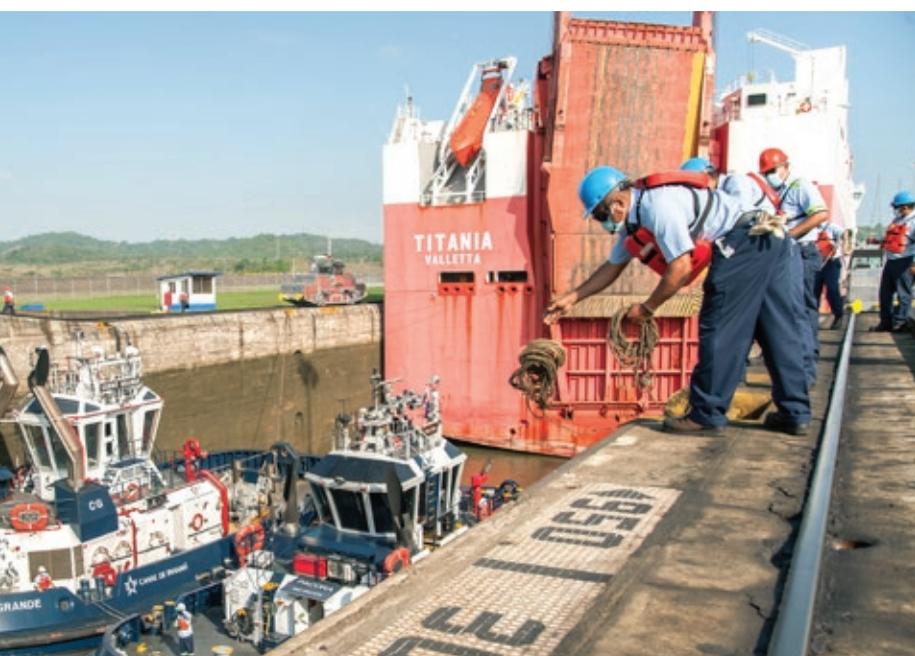
Dado que los prácticos, al igual que otro personal del Canal, deben abordar cada buque e interactuar con la tripulación, hemos reforzado nuestros protocolos de salud en medio de la pandemia. Estos protocolos permanecerán vigentes para garantizar la seguridad continua de nuestros clientes y fuerza laboral.



- 1. Escoltas de remolcadores** - Para complementar la experiencia del práctico guiando los tránsitos por el Canal, de igual forma requerimos que los remolcadores acompañen a las embarcaciones a lo largo del tránsito por cualquier eventualidad. Esto incluye su paso por el Corte Culebra, el tramo más estrecho de la vía interoceánica. Este protocolo es fundamental, especialmente para los buques neopanamax, el más grande de los cuales puede transportar alrededor de 15,000 TEU.
- 2. Administración del agua** - Mantener niveles estables de agua es otro componente crítico para salvaguardar nuestro servicio, ya que nuestras operaciones dependen del agua dulce de los lagos Gatún y Alhajuela. En respuesta a la reciente variabilidad climática, el equipo del Canal de Panamá ha adoptado medidas de conservación para mantener un nivel de calado que nos permita maniobrar con seguridad los barcos a través del Canal.

Como solución a más largo plazo, también estamos avanzando en la precalificación para el diseño, construcción e implementación de un sistema robusto de gestión del agua que garantizará suficiente agua, no solo en volumen, sino también su calidad y control durante los próximos 50 años. Esto implicará la adopción de tecnología para pronosticar adecuadamente los niveles de agua y controlar de manera efectiva el flujo de agua a nuestros canales de navegación. En este sentido, el Canal espera realizar su mayor inversión desde el Programa de Ampliación para asegurar la disponibilidad de agua a largo plazo.

- 3. Mantenimiento y modernización continuos** – Sin embargo, el proyecto del agua es solo uno de las inversiones que hacemos de manera continua para garantizar que nuestras operaciones sigan siendo seguras y confiables. Cada año, el



Canal de Panamá destina más de 250 millones de dólares en su programa de mantenimiento e invierte aproximadamente 200 millones de dólares en proyectos que van desde el reemplazo de equipos flotantes hasta la modernización de la infraestructura crítica, entre otros.

El dragado es un ejemplo de un esfuerzo de mantenimiento continuo particularmente importante, ya que hay deslizamientos y sedimentación constante proveniente de las fuentes de agua natural que alimentan los lagos. Para asegurarnos de que las embarcaciones siempre tengan un calado y un ancho de canal adecuados, nuestro equipo draga la vía marítima casi a diario, manteniendo áreas operativas estrechas como el Corte Culebra y limpiando el fondo de todos los canales de navegación.

Todos los proyectos se planifican cuidadosamente para que no haya interrupciones en las operaciones del Canal. En los próximos años, planeamos invertir alrededor de 3 mil millones de dólares en dragado, proyectos de infraestructura y otros esfuerzos de modernización para garantizar que sigamos brindando un servicio ininterrumpido.

Estas prácticas, combinadas con innumerables otros procedimientos de seguridad, son la razón detrás del largo historial de operaciones seguras y confiables del Canal de Panamá. Nos permiten adaptarnos y responder a circunstancias imprevistas, mientras mantenemos el movimiento del comercio mundial. A medida que la economía global se recupera, continuaremos preservando este principio de seguridad, mientras buscamos formas de crear, capturar y brindar valor a nuestros clientes.

LA RUTA DEL CAFÉ

El desarrollo sostenible tiene una estrecha relación con la economía verde. En este sentido, el Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) del Canal de Panamá, tiene el propósito de desarrollar modelos de negocios para familias que habitan la Cuenca, fortalecer el empoderamiento de sus habitantes, y proteger la biodiversidad de la vía acuática.

Los cultivos del café en la Cuenca son un ejemplo notable del progreso económico, sostenible y ambiental de hace más de una década; y todo bajo un enfoque de gobernanza social y participativa.



El inicio

Se realizan las primeras incursiones en la Cuenca del Canal para caracterizar las condiciones socio-ambientales.



PIEA

Se inicia el Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA), y la siembra de café arbolado adquiere un fuerte empuje. Solo en ese año se sembraron 300 hectáreas.



Formación y capacitación

Se inician las capacitaciones integrales en siembra, manejo de la plantación, así como en cuidado fitosanitario requerido.



2001

2004

2007

2009

2010



Trabajo comunitario

Las mesas de trabajo comunitarias se unen brindando información proveniente directamente de sus residentes. La actividad agrícola era de subsistencia, y el café (de la variante "arbolado"), carecía de manejo adecuado.



370 hectáreas de café

A este año, el Canal estableció 370 hectáreas de café como parte de programas de reforestación comunitaria en algunas regiones de la Cuenca (Capira, Chagres y Campana).



Material

Se inició un mejoramiento genético de



CANAL DE PANAMÁ

Asociación de Caficultores

Con el impulso directo del Canal de Panamá, se fundó la Asociación de Caficultores de las Subcuencas de los Ríos Ciri Grande y Trinidad del Canal de Panamá (ACACPA).



Cuencafé

Se registra ante el MICI la marca comercial Cuencafé y se empieza el empaque bajo esa marca.



Alcance

Se completa la siembra de 3,031 hectáreas de café desde que inició el programa.



2012

2015

2018

2020

2021

2021

2022



genético

proceso de
nto del material
el café.



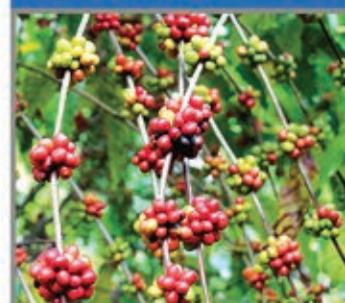
Variedad robusta

Se preparan en laboratorios de Chiriquí, 184,125 plantones de café de la variedad robusta mejorado, y 160,000 de la variedad MIDA 96, ambos con los más altos estándares y material genético para la Cuenca.



Capacitaciones

Inician capacitaciones para abordar aspectos empresariales y administrativos del café.



Logros

Por primera vez, ACACPA produce 145,000 plantones de café de alto estándar.



Hacia adelante

Se contempla la obtención del Registro Sanitario y mejoramiento del equipo técnico de procesamiento de café y su vinculación con mercados más amplios.



Tránsito del *Energy Observer* por las esclusas centenarias.

PANAMÁ COMO H₂UB DE HIDRÓGENO VERDE Y EL PAPEL DEL CANAL



Por Maxim Rebolledo

El Canal de Panamá fue testigo recientemente del tránsito del *Energy Observer*, el primer barco de propulsión eléctrica que funciona con una combinación de energías renovables y un sistema de producción de hidrógeno a partir del agua de mar. Solo puede uno preguntarse, ¿es

esta maravilla de fuentes renovables, basada en hidrógeno, un ejemplo factible para el mundo? En este documento exploraremos los tres “por qué” y “cómo”, que explican la posibilidad de un futuro basado en el hidrógeno y fuentes de energía renovables. Además, identificaremos el papel que juegan en este escenario Panamá, como país, y el Canal, que justamente acaba de anunciar la neutralidad de carbono para el año 2030.

¿Por qué el hidrógeno?

Compromisos internacionales, como el acuerdo de París, que buscan limitar el aumento de la temperatura global a menos de 2 grados Celsius por encima de los niveles preindustriales, han llevado a los

países a comprometerse con aumentar la cantidad de energía de fuentes renovables. Más energía renovable crea una demanda de almacenamiento para poder guardarla cuando está disponible y consumirla cuando se necesita, ya que los recursos como la luz solar y el viento son intermitentes. Hay dos tecnologías principales para el almacenamiento en proyecciones futuras: baterías e hidrógeno. Aunque a menudo se presentan como competidores, son de hecho complementarios porque tienen diferentes aplicaciones: las baterías se utilizan en el transporte y la energía de respaldo, mientras que el hidrógeno se utiliza en transporte marítimo, aviación e industrias.

¡Un kilogramo de hidrógeno contiene alrededor de tres veces más energía que un kilogramo de GNL (gas natural licuado), gasolina o diésel! Esto lo hace un combustible altamente deseable, pero es difícil de obtener, ya que en la Tierra no existe el hidrógeno puro. Se le debe administrar energía a moléculas que lo contengan para poder “producirlo”.

En el presente, casi todo el hidrógeno se suministra con combustibles fósiles y es conocido como hidrógeno gris. A diferencia del hidrógeno gris, el hidrógeno verde se produce separando el agua en oxígeno e hidrógeno, usando electricidad (electrólisis) procedente de fuentes renovables. Este proceso no emite dióxido de carbono.

Los costos del hidrógeno verde variarán con el potencial de las energías renovables: un mayor potencial representa un costo menor, lo que le da una ventaja a países como Panamá. Una industria ampliada y una normativa apropiada podrían producir hidrógeno verde por un costo de 2 \$/kg en 2030 y 1 \$/kg para el 2050 en muchas partes del mundo, según análisis independientes de *Bloomberg New Energy Finance*, *S&P Global Platts* e *IRENA* (International Renewable Energy Agency, por sus siglas en inglés). Estos precios harían al hidrógeno altamente competitivo en comparación con cualquier proyección de costos de combustibles fósiles.

¿Por qué funcionará esta vez?

El hidrógeno ha sido explorado en varias iteraciones en el pasado, desde antes de la Segunda Guerra Mundial, luego nuevamente en las décadas de 1970 y 2000. En ese entonces la viabilidad era baja. Ahora, que ya estamos experimentando de primera mano las consecuencias del cambio climático y que ha habido un salto significativo en la tecnología de energía limpia, se crea un momento interesante en la historia. Reducir las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) ahora tiene un retorno de la inversión bueno (y mejorando), con diversos beneficios adicionales prometedores, como el financiamiento verde, mercados de carbono, impuestos sobre emisiones o costos diferenciados según fuente de origen de la energía.

¿Por qué Panamá?

En el contexto geopolítico actual, Panamá ya es un hub marítimo, hub aéreo, hub financiero, entre otros ámbitos. El potencial de convertirse en un hub energético ya ha sido identificado y explorado para distintos propósitos. Esta misma posición geográfica se



Fuente: www.sostenibilidad.com

presta para servir de conexión entre los centros de producción de hidrógeno y los consumidores de mayor demanda. Por ejemplo, según la hoja de ruta de la Unión Europea, el potencial de importación de esta región es de uno a tres millones de toneladas de hidrógeno verde por año para el 2030, lo cual abre las puertas para un mercado que balancee el costo de producción, el almacenamiento y el transporte. A su vez, Chile anunció que tendrá el hidrógeno más barato del planeta, también para el 2030. Esto coloca al Canal de Panamá en una situación ventajosa ya que en este momento, la ruta de costa oeste de Sur América a Europa ya representa un 6% de la carga que pasa por la vía interoceánica (año fiscal 2020). Este es un ejemplo hipotético de varios que se podrían desarrollar, ya que así mismo varios países, como Japón y Corea del Sur, han anunciado que serán importadores de hidrógeno verde. El cambio de centros de producción en el mercado energético podrá trazar nuevas rutas que establezcan el tránsito de hidrógeno por el Canal.

La creación del H2ub Verde Panamá permitiría la creación de sectores de “blending” para el GNL, refinería de combustibles como diésel y plantas de amoníaco para uso en buques. Todos estos submercados del hidrógeno verde permitirían abastecer a la aviación con combustible sintético con hidrógeno, transporte marítimo internacional con amoníaco y al transporte terrestre con combustibles de menor contenido de azufre. Siendo un hub geográfico, estos subproductos del hidrógeno se distribuirían a la región.



El *Energy Observer* es una nave modelo a base de propulsión de energías renovables.



¿Cómo podemos prepararnos?

La versatilidad del hidrógeno está atrayendo fondos para investigación de un grupo diverso de entidades multilaterales, gobiernos y empresas. Debemos aprovechar estos fondos para conocer la factibilidad de este hub de hidrógeno y cadena de valor asociada al mismo.

Se debe evaluar la creación de una estrategia nacional de hidrógeno, incentivos priorizados y posibles proyectos piloto. La acción temprana en el lado de las políticas ha demostrado ser efectiva para la adopción de otras tecnologías y debe replicarse para el hidrógeno verde.

¿Cómo implementar este cambio?

La IEA ha identificado cuatro oportunidades, todas favorables para el Canal de Panamá, para aumentar la oferta y la demanda de hidrógeno, basándose en las industrias, la infraestructura y las políticas existentes:

- 1. Utilizar los centros marítimos existentes** como centros regionales de distribución de hidrógeno, para aumentar el uso de combustible limpio en áreas con bajo potencial de energía renovable.
- 2. Los gasoductos de GNL**, etano, butano o propano en etapas de planificación, deben considerar una transición futura al hidrógeno para aprovechar con éxito dos periodos favorables en el mercado energético usando el mismo activo físico.
- 3. Asegurar un consumo base.** “Constrúyelo y ellos vendrán”, no es una forma inteligente de invertir y crea un riesgo innecesario. Una demanda autogenerada saludable sostendría la industria en tiempos de dificultades en el comercio global.

4. Utilizar los canales de entendimiento en el comercio marítimo ya existentes, para participar en las primeras rutas de transporte de hidrógeno. El éxito temprano podría acelerar la transición.

¿Cómo dar el primer paso?

Costa Rica, Colombia y 30 países más ya tienen o están trabajando en sus estrategias nacionales de hidrógeno, mientras que Chile ya ha dedicado 12,000 hectáreas de la región de Atacama para desarrollar la industria del hidrógeno. La situación está madura para una investigación y un estudio de viabilidad financiera y técnica, identificando las posibles oportunidades y barreras. Tener una estrategia clara permitiría tomar una decisión calculada en cuanto al tiempo, escala y alcance, minimizando el riesgo y maximizando la generación de valor para los grupos de interés.

Entonces, ¿es esta maravilla renovable, basada en hidrógeno, un ejemplo factible para Panamá?

Sí, ciertamente, así parece.

El autor es gerente de Estrategia y Medición del Desempeño del Canal de Panamá.



Foto: Felipe Cantillana



Región de Atacama, Chile, destinada a desarrollar la industria del hidrógeno.
Fuente: www.revistaenergía.com

LA CUCARACHA GIGANTE CANALERA



Nombre científico:
Blaberus giganteus

Tiene hábitos nocturnos, es omnívora. Además del estiércol se alimenta de frutos y hasta se adapta a dietas artificiales. Mide cerca de 9 centímetros (más del doble de largo de una cucaracha común), y ocupa el segundo lugar en tamaño entre las cucarachas del planeta. En ciertos lugares, esta y otras especies de cucarachas están en el renglón de mascotas exóticas, e igualmente son usadas como alimento de otros animales insectívoros.



Por Víctor Young

Entre los puntos geográficos del Canal de Panamá, Cucaracha es un área ubicada en la ladera este del Corte Culebra, muy relevante desde tiempos de la construcción del Canal por estar asociada a deslizamientos de tierra.

Gigantes fueron los esfuerzos y estrategias de aquellos que tuvieron y aún tienen la tarea de manejar y controlar este fenómeno geodinámico. Pero el tema de nuestra historia pertenece a una categoría diferente; se trata de un enorme insecto, una “cucarachota” silvestre de seis patas.

Existen unas 4,600 especies de cucarachas dispersas por todos los continentes exceptuando la Antártida, y no son necesariamente un tema de conversación fuera del campo científico. En nuestros bosques hay una amplia variedad de especies de cucarachas, entre ellas, la enorme cucaracha gigante *Blaberus*, cuyo nombre aparece en la lista de insectos más grandes del mundo. Tiene un aspecto primitivo, especialmente durante la fase inmadura. Fue descrita por vez primera en 1758 por Carl Linnaeus, explorador naturalista botánico, zoólogo y renombrado creador de la clasificación científica y la nomenclatura binomial de los seres vivos.

Algunos la llaman cucaracha gigante de la madera, porque suele esconderse entre la madera descompuesta. Crece en ambientes húmedos, oscuros y cálidos como huecos y grietas en troncos o rocas. En el sombrío interior de las cuevas de Chilibre, entre la humedad y el olor a moho, habita una colonia de *Blaberus* favorecida por las condiciones ideales de alimentación y vivienda. Son excelentes recicladoras de nutrientes, ya que entre su menú se encuentra el estiércol de murciélagos y carroña con frecuencia disponible.

Las cucarachas recorren las grietas y recovecos del planeta desde antes de los dinosaurios, hace aproximadamente 350 millones de años. Son tan tenaces que pueden vivir sin alimento y agua durante mucho tiempo; además, su resistencia a la radiación nuclear es muy superior a la mayoría de los vertebrados. En el año 2007 un satélite llevó al espacio un grupo de cucarachas como parte de un experimento realizado por científicos rusos. Lo interesante fue que una de ellas, bautizada “Hope”, se convirtió en el primer ser vivo terrestre en dar a luz 33 bebés concebidos en el espacio exterior.

Sin lugar a dudas, la cucaracha gigante *Blaberus* es un interesante insecto poco conocido y es parte de la inmensa riqueza biológica que habita en los bosques protectores del Canal.



Una lección aprendida de la historia del Canal es que hay que hacer de la salud y la seguridad ocupacional una prioridad cotidiana.

SALUD Y SEGURIDAD: CULTURA CANALERA



Por Miroslava Herrera

Todos los años en el mes de abril, se celebra el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo. El día 28, tanto individuos, empresas y países reflexionan sobre el tremendo reto de crear resiliencia para enfrentar las crisis de hoy y las que estén por venir.

La Organización Mundial del Trabajo (OIT) recalcó para este año la importancia de invertir en sistemas de salud y seguridad resilientes para anticiparnos, prepararnos y responder a las crisis.

En el caso de la construcción del primer Canal, la lección aprendida de muchas muertes por condiciones de salud deficientes y accidentes laborales, dejó una huella en el estilo de administración que prevalecería en la vía interoceánica.

La adopción de medidas de salud y seguridad ocupacional transformaron al trabajo canalero en un lugar sano y seguro.

Condición y comportamiento

Crear un ambiente de trabajo seguro va más allá de ponerse casco y chaleco. Que la fuerza laboral pueda afrontar los violentos

cambios de una pandemia o el impacto de un evento como el encallamiento del *Ever Given* en Suez, requiere una inversión en las condiciones y el comportamiento de todas las personas en una organización.

“La cultura mata estrategia”, dice Max Schmidt, gerente encargado de Higiene y Seguridad industrial, citando a Peter Drucker. Schmidt observa que de nada vale decir lo que hay que hacer si el plan no es interseccional. “Resalto, sobre todo, el trabajo en equipo porque lo que logramos tiene la participación de los colegas de comunicación, operaciones, vigilancia médica y capacitación”.





Max Schmidt



Maribel Franscechi

“Aprendemos de la neurociencia que debemos insistir en la capacitación para que los conceptos más abstractos de la seguridad se conviertan en hábitos”, destaca Schmidt.

La estrategia pretende convertir a la seguridad ocupacional en una presencia proactiva en los sitios de trabajo. “Las observaciones juegan un rol crítico en identificar y controlar la exposición al riesgo, reforzar los comportamientos seguros, y como consecuencia, disminuir los accidentes”, señala Schmidt.

Una cultura de salud integral

Maribel Franscechi, gerente de Salud, explica que la fuerza laboral del Canal fue resiliente ante el impacto de la pandemia. “Se incorporaron nuevos protocolos de salud para atender los contagios y la bioseguridad. Se hizo imperante contar con renovados planes de vigilancia y seguimiento epidemiológico. Esto provocó una revisión exhaustiva en todos los

procesos de salud para garantizar el cuidado y mejoramiento de las condiciones de salud física y mental de todos los trabajadores”.

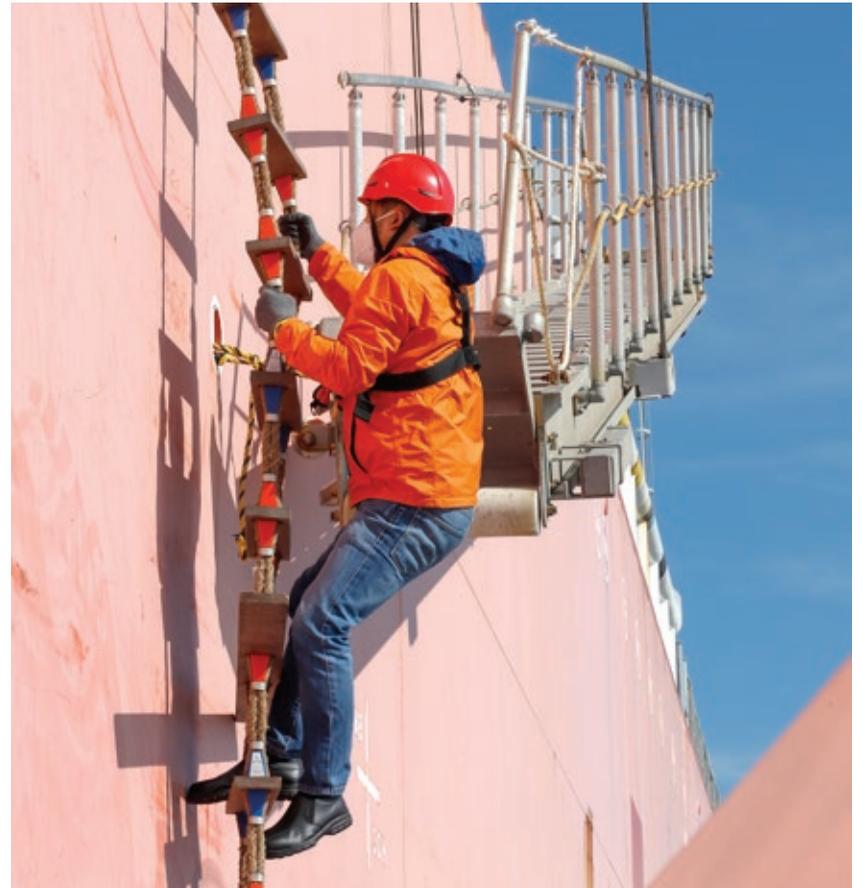
La vigilancia médica que citan Schmidt y Franceschi incluye exámenes y evaluaciones médicas, atención de primeros auxilios, fortalecimiento para lesionados o incapacitados, programa de psicología corporativa para atender necesidades de apoyo emocional, estudios organizacionales, atención a temas relacionados con la dependencia y el abuso de sustancias, y programas de bienestar y acondicionamiento físico.

Participación individual y desempeño colectivo

El bienestar es una situación a la que se desea llegar por medio de dos vías: por la parte individual y la parte de la organización. “El trabajador da prioridad a su salud y la empresa actualiza sus programas de cuidado. La salud es nuestro bien más preciado”, asegura Franscechi.

Los datos son los protagonistas

Para Schmidt, los datos son la clave y remarca que “debemos apalancarnos más en el uso de las tecnologías para recolectar datos de manera eficiente y trabajar en transformar esos datos en información”.



En el contexto de la pandemia, esto se traduce en un sistema de trabajo que “permite una recopilación de datos precisos y que identifica los brotes del virus lo antes posible”, como se señala en el Informe para el Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo 2021, presentado por la Organización Mundial del Trabajo.

En suma, el escenario de una pandemia como la Covid-19 pone en el foco el carácter colectivo de todas estas ideas. “Las personas que trabajamos en el Canal compartimos un conjunto único de valores, actitudes y comportamientos que hacen de la vía interoceánica un lugar seguro para trabajar. Es la razón de la resiliencia que demostramos con la pandemia”, reflexiona Schmidt sobre las adaptaciones que la organización ha enfrentado desde marzo de 2020.

MUELLE RECIBE



“En el Canal tenemos una muy marcada cultura de mantenimiento, lo que nos ha permitido mantener las operaciones de manera ininterrumpida y segura por más de cien años.”



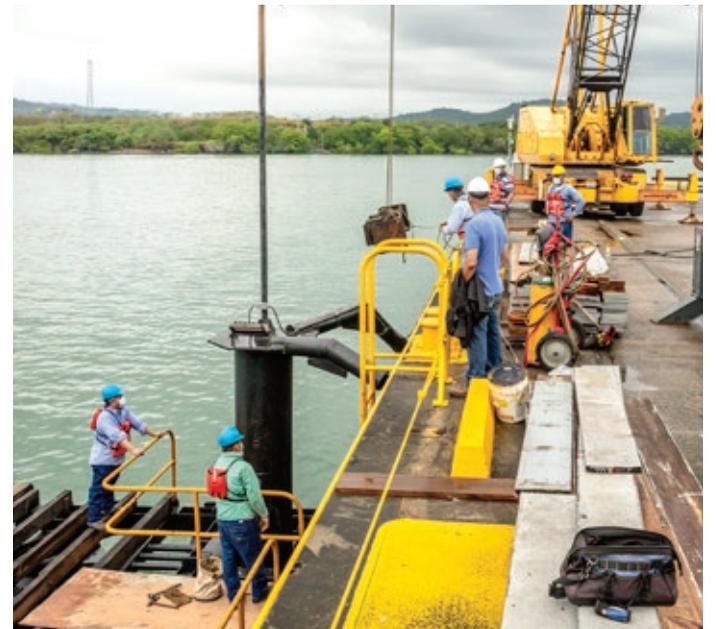
Por Luis Enrique Vásquez

Sobre el muelle fijo de remolcadores de Diablo, en la entrada Pacífica del Canal, la grúa terrestre 86100 levanta del agua la estructura flotante de 27.1 metros de largo; 27.1 metros de ancho; 1.8 metro de alto y 46 toneladas de peso, mientras

trabajadores jalan de gruesas cuerdas para ayudar a ubicarla en el lugar preciso. El viernes 9 de abril fue el primer día de los trabajos, en el que se desconectó la estructura y retiró el muelle del agua para ubicarlo sobre soportes temporales donde se le dará el mantenimiento.

Se trata del muelle flotante oeste, que requiere de un mantenimiento mayor, pues han transcurrido cinco años desde el anterior trabajo correctivo.

De la labor participa una veintena de trabajadores de diferentes artesanías de la división de Mantenimiento de Obras Civiles e Instalaciones del Canal, apoyados por colaboradores de otras secciones, como operadores de grúa, aparejadores e ingenieros.



Apenas el muelle está asegurado sobre los pilotes, cual hormiguitas, los artesanos inician la siguiente fase: la limpieza de la fauna marina adherida a la superficie sumergible a lo largo de los años. En total, el plan de trabajo contempla cinco fases o tareas de rehabilitación.

EL FLOTANTE DE DIABLO MANTENIMIENTO MAYOR

“Los trabajos básicamente consisten en la limpieza de los pontones, preparación de superficie y darle el recubrimiento industrial a través de un primer anticorrosivo epóxico con un acabado alto en sólidos, al igual que soldadura refuerzo de las estructuras de acero, y colocar los ánodos de sacrificio, para evitar la corrosión”, nos dice el supervisor a cargo de los trabajos Avelino Cevallos.

Nos explica Cevallos, ingeniero civil, que el mantenimiento correctivo de la estructura sumergible del muelle se efectúa cada cinco años; pero en ese intervalo, se lleva a cabo trabajos menores en las partes no sumergibles, como el cambio de la estructura de cubierta de madera, de las defensas y de las vigas de contrapeso que mantienen nivelado el muelle.

Los trabajos fueron completados en un periodo de siete días, y forman parte de un plan de mantenimiento de muelles, tanto de remolcadores, como de las lanchas que trasladan a los asistentes de cubierta (pasacables), y a los prácticos en cada operación de tránsito por la vía interoceánica, explica Cevallos.

En medio de la entrevista, nuestro joven interlocutor, hace una pausa... y luego reanuda con más bríos para afirmar con orgullo: “En el Canal de Panamá tenemos una muy marcada cultura de mantenimiento, lo que nos ha permitido mantener las operaciones de manera ininterrumpida y segura por más de cien años”. Vaya que es cierto que esa cultura de mantenimiento ha hecho posible que las esclusas centenarias operen hoy día con la misma eficiencia, o mayor, que cuando hicieron posible el tránsito inaugural de vapor Ancón ese 15 de agosto de 1914.

“Aquí en el Canal cuidamos mucho nuestras estructuras y equipos. Para nosotros representa un orgullo aportar para que las operaciones se mantengan de forma continua y segura”, subraya Cevallos.

Entre el segundo y cuarto día de este plan de trabajo, los artesanos prepararon la superficie de los pontones con blasting (arenado abrasivo a vapor) ecológico y pintura. Esta etapa es crucial para garantizar que la estructura que será devuelta al agua sea segura, toda vez que la cascarilla residual en las superficies de acero no es una base conveniente para aplicar recubrimientos protectores modernos de alto rendimiento. Por lo tanto, se elimina mediante limpieza con chorro abrasivo de agua y arena.



Para el jueves 15 de abril, se aplicó la soldadura de refuerzo, mientras que en el séptimo día, se instaló la cubierta de madera. Con esta tarea se marcaba el final del mantenimiento mayor del muelle de Diablo.

El sábado siguiente, con las primeras luces del día, y aprovechando la marea alta, la grúa terrestre 179, de 75 toneladas de capacidad, devolvió la pesada estructura flotante al agua. Estará lista para dar servicio a la tripulación de los remolcadores y lanchas, durante los próximos cinco años, que quizás marque su final, después de unos 60 años de utilidad para dar paso a una nueva estructura.

NAO SANTA MARÍA: UNA TRAVESÍA SIN IGUAL



Por Miroslava Herrera

El pasado 8 de abril, la réplica de la Nao Santa María atravesó el Canal de Panamá. Más de 500 simbólicos años de historia de esta embarcación cruzaron rumbo norte por las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel y Gatún.

Esta réplica de la nave capitana de Cristóbal Colón fue construida por la Fundación Victoria en el marco del 525 Aniversario del Encuentro entre Dos Mundos (2017), y recorre el planeta compartiendo el vehículo de la historia que unió los destinos de muchos pueblos.

“Me encantó la experiencia, muy sorprendente. La manera en que la nave mantiene el rumbo enteramente con el viento en popa, tuvo una influencia enorme en la travesía de Cristóbal Colón”.

Capitán Agustín Delgado, práctico del Canal de Panamá.

“Las adaptaciones modernas son muy sutiles, es una nave que se pilotea muy físicamente. Me llamó mucho la atención el mecanismo del timón. Fue una experiencia legendaria”.

Capitán Alexis Garibaldi, práctico del Canal de Panamá.

“Uno se da cuenta de la obra mastodóntica que el ser humano es capaz de hacer para conectar los dos océanos. Pudimos apreciar el buen mantenimiento de las esclusas y el buen desempeño de sus trabajadores. El tránsito por el lago Gatún fue un momento de paz y tranquilidad”.

Capitán Miguel Talegón, Nao Santamaría.

El contraste de la modernidad del Canal con la réplica de unos de los barcos de Cristóbal Colón nos hace preguntarnos qué pensaría el almirante si pudiera viajar en el tiempo y viera todo esto... Sin duda, diría que el Canal de Panamá es una verdadera maravilla.

LA HISTORIA DEL GRAN HOTEL TÍVOLI



Por Isaac Enrique Carranza

Hace 50 años cerró sus puertas el hotel Tívoli, el cual fue inaugurado en 1906 con la idea de ofrecer alojamiento a funcionarios de la Comisión del Canal de Panamá, empresarios y visitantes ilustres. Uno de esos primeros visitantes, y por lo que se apresuró la construcción del hotel, fue el presidente

Theodore Roosevelt en el primer viaje al extranjero hecho por un presidente estadounidense.

Construido de madera, con tres pisos de altura, techo de tejas, y ofreciendo en sus 156 habitaciones una vista panorámica de la ciudad de Panamá, capturó la atención de los panameños y se convirtió en un punto de referencia. Por 75 años el Tívoli fue testigo de festejos, conmemoraciones y bailes de la Zona del Canal, y sirvió de estadía a personalidades como Charles Lindbergh, el Duque de Windsor, y a los astronautas Neil Armstrong, John Glenn y Alan Shepard, estos últimos tuvieron entrenamiento de supervivencia en las selvas panameñas.

Contrario a lo que se piensa, el Tívoli no sufrió mayores daños en los incidentes del 9 de enero de 1964; más aún, sirvió como resguardo



a soldados de Estados Unidos quienes se posicionaron con sacos de arena en los pisos superiores. Intentos de incendiarlo con cócteles molotov fallaron; pero lo que las bombas incendiarias no lograron, el tiempo lo hizo. A finales de los años 60, las autoridades perdieron interés en el histórico edificio. El mismo fue clausurado el 15 de abril de 1971 y prontamente demolido.

Del Tívoli solo quedan como pruebas de su existencia, sus juegos de plata, porcelana y cristalería, así como fotos, pinturas e incluso una alfombra del hotel que descansa en los pasillos de exhibición del edificio 704 del Canal de Panamá, en Balboa.





¿Sabías que...?



Un programa con enfoque sostenible

El Canal de Panamá impulsa el Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA), para productores de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de sus moradores.

El PIEA fue diseñado como una actividad de reforestación comunitaria, estableciendo coberturas que brindan protección a los suelos y mejoran las condiciones ambientales de estos terrenos. Desde el año 2009, cuando inició el programa, más de 1,800 propietarios de terrenos se han sumado a los esfuerzos de conservación de la Cuenca.



Las rutas del Canal de Panamá

El Canal conecta un total de 180 rutas marítimas que llegan a 1,920 puertos en 170 países. Alrededor del 70% de los buques que pasan por el Canal tienen carga con origen o destino algún puerto de los Estados Unidos, principalmente aquellos ubicados en la región de la costa este.

De las rutas marítimas que convergen en Panamá, el 39% conecta puntos entre el Pacífico de Asia, principalmente China, Corea del Sur y Japón, con la costa este y Golfo de Estados Unidos.





Mantenimiento en las compuertas de las esclusas

El mantenimiento en las compuertas de las esclusas se lleva a cabo sin interrumpir el tránsito de los buques. Esto es así ya que todas las obras se llevan a cabo cumpliendo con un programa de mantenimiento anual en sus instalaciones.

Los clientes del Canal son informados hasta con un año de anticipación sobre estos trabajos, para impactar lo menos posible el tránsito de los buques, evitando así menos retrasos.



El Puente de las Américas

El Puente de las Américas fue inaugurado el 12 de octubre de 1962. Este puente fue durante muchos años, el único enlace permanente entre el norte y el sur de las Américas desde la apertura del Canal de Panamá en 1914.

El puente fue originalmente conocido como Puente del Ferry Thatcher, por el antiguo ferry que cruzaba la vía acuática casi en el mismo punto, llamado así en honor a Maurice H. Thatcher, un ex miembro de la Comisión del Canal. Sin embargo, fue denominado oficialmente Puente de las Américas por una resolución de la Asamblea Nacional de la República el 2 de octubre de 1962, diez días antes de su inauguración.



Lucha contra el polio en la antigua Zona del Canal

La vacuna contra la poliomielitis desarrollada por el doctor Jonas Salk, fue oficialmente declarada segura y efectiva el 12 de abril de 1955. Diez días después del anuncio de su efectividad, el 22 de abril de 1955, se realizaron las primeras vacunaciones en la Zona del Canal con la vacuna Salk. Las vacunas eran administradas diariamente en las clínicas del Hospital Gorgas y el Hospital de Coco Solo. Para adquirir una máxima protección contra la poliomielitis se requería una serie de tres dosis.

En los años posteriores se realizaron campañas de inmunización a través de la vacuna oral Sabin, la cual se suministraba en cubitos de azúcar.





Estamos de vuelta

Centro de Visitantes de Agua Clara

Hemos regresado y no podemos esperar a conectar contigo, desde el sitio que une al mundo.

Desde el próximo 15 de mayo, los esperamos con todas las medidas de bioseguridad para disfrutar de nuestros recorridos y un espacio abierto, donde experimentarán el Canal de primera mano acompañados de sus familiares y amigos.



Toma de temperatura
antes de ingresar.



Uso obligatorio de
mascarilla quirúrgica.



Se atenderán burbujas
de 8 personas máximo.



Distanciamiento social entre
las burbujas de visitantes.



CANAL DE PANAMÁ

#JuntosSomosPanamá