



Tus piezas u objetos del acontecer histórico de Panamá entre 1903 y 1969 ayudarán a contar la historia de ese periodo.

Deja un legado invaluable para que futuras generaciones experimenten su valor histórico y conecten con el sentir de la época.



El Museo del Canal registra, restaura, estudia y conserva todas las piezas que ingresan a su colección, recibiendo los debidos procedimientos y tratamientos.

CONTÁCTANOS A TRAVÉS DE:

EL FARO

Agosto 2021 No.158

Central 5-6-7

107 años de historia y un futuro de retos

Operación 8-9

Miraflores: la modernización de una potabilizadora centenaria

Perspectiva 10-11

"Nuestra principal fortaleza fue creer en nosotros mismos"

Compás 12-13

Canal, Bicentenario de la independencia de Panamá y de la sociedad de geografía de París

Infografía 14-15

El Canal de Panamá en 107 años

Comunidad 16-17

Comercio sostenible con sello de la Cuenca

Ingenio 18-19

Anticipar los riesgos y la crisis

Memoria histórica 20

Dwight Eisenhower y su influencia en la cuestión canalera

Lo que pasa 21

A redescubrir tu Canal

RSE 22-23

El compromiso con la responsabilidad social

Puente 24

La Chachalaca Cabecigrís

Reseña 25

Noticias del Canal

¿Sabías que...? 26-27

Notas generales del Canal



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 Wellington Luck

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

MÁS DE UN CENTENARIO CONECTADO AL MUNDO

El Canal de Panamá alcanzó el 15 de agosto, 107 años como facilitador del comercio mundial. A partir de la transferencia del Canal a manos panameñas, la vía acuática ha potenciado el desarrollo del país, operando como una organización rentable y sostenible frente a las cambiantes condiciones del mundo de hoy.

Desde su inauguración en 1914, la vía interoceánica ha servido de atajo para más de 1.1 millones de tránsitos de embarcaciones, reduciendo distancia, tiempo y costos en el transporte de bienes, al tiempo que se impacta positivamente al ambiente.

Nuestra Ruta Verde ha contribuido a reducir más de 830 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO2), al permitir que los buques ahorren combustible al atravesar una vía marítima más corta, y moviendo mayores volúmenes de carga a partir de la puesta en marcha del Canal ampliado.

Reafirmando su compromiso con la sostenibilidad, el Canal reconoce la importancia de reducir la huella de carbono en sus propias operaciones, por lo que este año anunció su meta de ser una organización carbono neutral para el 2030.

Con su ampliación, la vía interoceánica consolidó el rol de Panamá como punto de conectividad, propiciando que confluyan 180 rutas marítimas que enlazan 1,920 puertos en 170 países.

El marco legal del Canal de Panamá ha permitido que la vía acuática se mantenga operando de manera rentable para beneficio del país desde su transferencia al mediodía del 31 de diciembre de 1999. Su modelo de gestión garantiza sus aportes directos e indirectos al desarrollo económico del país.





Por Octavio Colindres

Por más de un centenario, el Canal de Panamá ha sido parte inherente de la historia de nuestro país.

Su construcción, que empezó en 1904, fue de la mano con el nacimiento de nuestra vida republicana. Más adelante, aquellas

circunstancias y particularidades que permitieron su construcción y administración por parte de los estadounidenses, generaron un creciente descontento en los panameños que alcanzaría su punto más álgido en 1964.

Ese año en que se conmemoraba su cincuentenario, el Canal quedó en medio de la lucha por el reclamo de los panameños que anhelaban la soberanía del país.

En 1977, a 63 años de operaciones, se firmaron los tratados que otorgarían a Panamá la administración de la vía interoceánica a partir del 31 de diciembre de 1999, justo cuando el Canal ajustara 85 años.

El 2006 fue un año muy significativo para los panameños. Y es que el 22 de octubre se realizó un referéndum para ampliar la vía acuática y permitir el tránsito de buques de mayor tamaño y capacidad. Este sueño se hizo realidad con el tránsito del primer buque neopanamax el 26 de junio de 2016.



El impacto de nuestro Canal en 107 años también cambió los patrones del comercio marítimo mundial. Con el tiempo y la incursión de avances tecnológicos, la vía interoceánica pasó de ser una ruta mayormente militar a una ruta importante para el transporte de mercancías entre países.

Para muestra un botón: "Actualmente, alrededor del 90 % del comercio mundial se transporta a través de la industria marítima internacional", según el ex secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu.

Y no es poca cosa. Hoy, el Canal conecta a 180 rutas marítimas que llegan a 1,920 puertos en 170 países alrededor del mundo.



En dónde estamos

De acuerdo con el Administrador de la vía interoceánica, "históricamente teníamos una participación de mercado un poco más grande, pero sin duda, el crecimiento de los países asiáticos ha desarrollado mucho tráfico marítimo, que ni siquiera pasa por algún canal".

Explicó que "Eurasia se ha convertido en un universo económico, relativamente grande y autónomo; entonces, eso representa hacia el futuro un mayor crecimiento de esa región comparado con el crecimiento global".

Todavía las rutas del Canal de Panamá siguen siendo robustas, principalmente el comercio procedente de Asia hacia la costa este de los Estados Unidos.

"Y ahora se está agregando también mucho del comercio de Estados Unidos hacia Asia, particularmente en lo que tiene que ver con productos energéticos, toda la base petrolera, gases, gas natural licuado (GNL), gases de petróleo, que transitan por Panamá para llegar a los destinos de Asia y a la costa este de Suramérica", añadió.

Cabe destacar que luego de la ampliación en 2016, se abrieron nuevos mercados con el tránsito de buques neopanamax por la ruta toda agua.

"Lo que se ha agregado, que es importante porque antes no lo había, son ciertos productos que tienen origen en Estados Unidos como son los productos energéticos. Ahora, por el Canal ampliado transitan los buques de GNL y otros gases, así como energéticos que van para las petroquímicas que se encuentran en Asia", destacó.

Los actores principales

Estados Unidos sigue siendo el origen o destino de la mayor parte de la carga que se mueve por el Canal de Panamá. "Así es que, desde ese punto de vista, nosotros somos un conducto que va entre lo que viene de Asia hacia la costa este de los Estados Unidos", indica el Administrador del Canal.

Gracias a su conectividad, Panamá se ha posicionado como un centro logístico, de transporte y servicios, ofreciendo mayores oportunidades para su desarrollo.

Pero, aun con sus ventajas, el Canal tiene competencia y posibles nuevos competidores, además de retos por superar, tales como el suministro y conservación del agua.

No somos un monopolio

México quiere su canal. El ambicioso proyecto del corredor ferroviario del istmo de Tehuantepec incluye la rehabilitación de más de 200 kilómetros de vías férreas entre las costas del Pacífico y el Atlántico; así como la modernización de puertos y parques industriales a lo largo de la línea de carga.

La idea es que esta ruta conecte el comercio entre Asia (océano Pacífico), Estados Unidos (costa este) y Europa (golfo de México y el océano Atlántico). Por eso, el gobernador de Oaxaca, Alejandro Murat, lo denominó como "el Canal de Panamá mexicano".

"La gente está tratando de encontrar alternativas al Canal", admite el Administrador. "Competencias vamos a tener, nosotros no somos un monopolio".



Pero, ¿por qué hay que tomar en serio a este posible competidor? "Con el nuevo acuerdo que hay entre Canadá, Estados Unidos y México, y el hecho de que la COVID-19 ha puesto una alarma en las cadenas de suministro que se consideran largas, llámese desde Asia hasta el mercado final de los Estados Unidos, es muy posible que este concepto de globalización pase a un sistema de cadenas de suministro más cortas", explicó el doctor Vásquez Morales.

"Si traes productos para terminar de elaborarlos en México y que luego vayan al mercado de Norteamérica, ahí tendrías elementos que compiten y sustituirían a productos terminados, manufacturas que ahora mismo vienen de Asia y van hacia los Estados Unidos", añadió. Sin duda, esta puede ser una oportunidad para México.

Creatividad y competitividad

Ante la competencia, el mensaje es claro: "Va a seguir habiendo competencia y tenemos que ser muy creativos en mantenernos vigentes, y es por eso que el volumen de inversiones que hace el Canal de Panamá es tan grande, porque si



no nos mantenemos vigentes, eventualmente la carga se va a mover por algún lado", afirma el Administrador.

Cabe destacar que la competencia también existe hacia nuestra posición geográfica. Puertos de la región, como Cartagena y Buenaventura (Colombia), están capturando los beneficios provenientes del aumento del tránsito de mayores volúmenes de carga con motivo de la ampliación.

"El Canal de Panamá ha cumplido su parte; nosotros hemos puesto el tráfico, el volumen de carga, los requerimientos de inversión de capital para poder materializar esa oportunidad. Pero el resto del país –con su fuerza, su capacidad, y sus inversiones– debe complementar la operación de Canal de Panamá y sacarle provecho".

Y el reto del agua

Se trata de otra gran oportunidad para el Canal de Panamá. Las variaciones climáticas demuestran que el agua es un recurso finito y requiere de un manejo especial para darle sostenibilidad a las operaciones de la vía interoceánica.

El Administrador lo explica así: "Nosotros hemos recurrido siempre a la disponibilidad de lluvia como principal recurso para mantener vigente la disponibilidad de agua. Entonces, esos patrones han cambiado y la disponibilidad de agua se ha hecho mucho más extrema: tienes años muy secos y tienes años con exceso de lluvia".

Esto significa que "tenemos que cambiar nuestro sistema de almacenaje de agua para poder hacerlo mucho más confiable".

Como resultado, el Canal de Panamá busca la mejor alternativa para dar una solución a corto, mediano y largo plazo en el tema del agua. "Y eso lo estamos viendo, primero y ante todo, dentro de la propiedad del Canal de Panamá para no afectar a terceros; creemos que es la ruta más rápida", destacó el doctor Vásquez Morales.

Con los habitantes de la Cuenca

Parte de la protección de los recursos hídricos va de la mano con los pobladores de la Cuenca Hidrográfica. El Canal lleva a cabo diversos programas como el de Incentivos Económicos Ambientales, Vigilancia de la Cobertura Vegetal, entre otros, que buscan la participación comunitaria con el apoyo de instituciones para buscar un beneficio común.

A través de los programas de sostenibilidad desarrollados entre el Canal y las comunidades de su cuenca, que abarcan a más de 2,000 familias, se han establecido 9,209 hectáreas con distintos métodos de reforestación (conservación, agroforestería, silvopastoril, enriquecimientos de matorrales). Además, se protegen 2,000 hectáreas de bosques dentro de fincas particulares.

Uno de los puntos en donde se hace mayor énfasis es en la protección de los recursos hídricos; tema primordial que forma parte de la estrategia del Canal de Panamá en la cuenca.

Así, el Canal de Panamá cumple 107 años de metas cumplidas, mientras se prepara para los múltiples retos del futuro.

MIRAFLORES: LA MODERNIZACIÓN DE UNA POTABILIZADORA CENTENARIA



Por Juan Madrid

Mientras recorre cada estación de trabajo de la sala de filtros en

la potabilizadora de Miraflores, el operador Agripino Aguilar parece despedirse de las que, por años, han sido sus compañeras en incontables jornadas de trabajo.

Nuevas tecnologías se están abriendo espacio en esas instalaciones, luego de que las existentes cumplieran su vida útil.

En cada uno de estos puestos, una serie de perillas y relojes de medición desde donde se controla el filtrado final del proceso de potabilización, se están cambiando por un monitor digital que tendrá la misma función, pero controlando las nuevas válvulas que también se colocan metros abajo. En otras palabras, se pasará de un sistema mecánico hidráulico a uno digital.

Son cambios que se realizan sin detener la potabilización, por lo que Agripino y los demás operadores combinan su jornada laboral entre la operación tradicional y la implementación de la nueva tecnología. Mientras esto sucede, gradualmente salen de operación los viejos controles y válvulas que datan de 1914, cuando se construyó la planta.

La nueva planta potabilizadora de Miraflores

Con una inversión que supera los cuatro millones de balboas, el Canal de Panamá

busca optimizar el funcionamiento de esta centenaria planta, que desde 1915 ha cumplido con la misión de producir agua potable para abastecer las instalaciones canaleras. En la actualidad, dicha planta brinda servicio a unos 200,000 habitantes de la capital panameña.

Carlos Della Togna, gerente de Producción de Agua del Canal, describió el proyecto como "una transición cuántica, en la que se pasa de procesos y de tecnología disponible en 1914, a la que existe en este momento". Añadió que este cambio representa un notable avance, que se traduce en mayor confiabilidad de la operación.





Carlos Della Togna

La iniciativa consiste en el reemplazo de 142 válvulas del sistema de filtración, que pasarán de hidráulicas a motorizadas con actuadores eléctricos. Adicional a ello, se adecuarán las áreas dedicadas a la dosificación de carbón y fluoruro con el reemplazo de cuatro equipos.

"La parte más joven de Miraflores, estructuralmente hablando, data de 1942", asegura Luz de Meneses, supervisora de la planta, mientras recorre la galería de tuberías en la que los colores verde y azul marcan la diferencia entre lo que data de 1914 y lo que se instala. Esta renovación aspira a producir 57 millones de galones diarios; es decir, un millón más de la cifra actual.

Una obra centenaria a prueba del tiempo

En marzo de 1915 inició operaciones la planta que abastecía a todo lo que en esa época constituía la ciudad de Panamá, hasta que en 1974 finalizó la construcción de la potabilizadora Federico Guardia Conte de Chilibre. Actualmente, esta es la planta más grande del país; sin embargo, Miraflores no salió del sistema y siguió suministrando agua a los hogares de El Chorrillo, San Felipe, Santa Ana, Marañón y Calidonia.

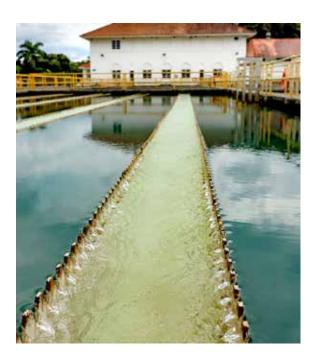
Han pasado 106 años desde que Panamá hizo historia al poner en marcha una de las primeras plantas potabilizadoras de Latinoamérica. "Desde entonces, el servicio se ha mantenido



Luz de Meneses

ininterrumpidamente, aun bajo las peores condiciones en cuanto a la calidad del agua cruda", asegura Meneses, a quien sus años de experiencia le generan un orgullo que se evidencia en su hablar.

Uno de los momentos más complicados, recuerda, se vivió durante la tormenta La Purísima (2010), que provocó cientos de deslaves con el consecuente aumento de la turbiedad en los lagos. En aquel momento, la operación se detuvo por solo 16 horas. Todo un récord, considerando que los reportes de la época detallan que los sectores de la ciudad que no se abastecían de esta planta no tuvieron agua potable por alrededor de 40 días.



Mantener una operación óptima durante tanto tiempo es un proceso interno, complicado y a la vez, dinámico, asegura Meneses, quien rememora que inició su carrera profesional en este lugar y que la impactó inmediatamente, pues funciona como un reloj pese a que todo data de 1915.

La clave del éxito

En la sala de controles, frente a una fila de pantallas y sistemas de comunicación, Pedro Arauz, otro de los operadores en Miraflores, monitoriza y actúa sobre cada uno de los procesos que se desarrolla en la planta, desde las tomas de agua hasta cuando el líquido está listo para ser distribuido. Esto es una señal de que la tecnología está presente en la dinámica diaria, aunque las instalaciones tengan ya más de 100 años.

Desde este puesto de control, se atienden también las coordinaciones necesarias con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN), y se emiten alertas para atender cualquier eventualidad que necesite de la participación del personal de apoyo del Canal de Panamá.

Con el pasar del tiempo, los procesos se fueron simplificando y modernizando, lo que se fortaleció cuando a finales de los años 70, se implementó el sistema *Supervisory Control and Data Acquisition* (Supervisión, Control y Adquisición de Datos), conocido como SCADA.

Se trata de una herramienta que facilita el desarrollo de software para computadoras utilizadas en el control y supervisión a distancia de procesos industriales.

En este, como en otros ambientes de todo el mundo, y sobre todo ahora en tiempos de pandemia, la tecnología avanza sin dar tregua. El Canal y su gente comprenden perfectamente el cambio y, por ello, tanto Meneses como Della Togna coinciden en que paralelo a estas adecuaciones, los hombres y mujeres que operan la planta son el recurso más valioso de esta organización.

"NUESTRA PRINCIPAL FOI **FUE CREER EN NOSOTRO**



Por Miroslava Herrera

Nicolás Ardito Barletta disfruta de la bondad de tener más de 80 años. Habla pausado y nunca pierde su concentración. Hoy, 44 años después de la firma de los Tratados

Torrijos-Carter, concede a **El Faro** el privilegio de sus memorias.

Quizá por la influencia de un negocio familiar, el joven Nicolás se inició como ingeniero agrícola, pero pronto se daría cuenta de que no era un hombre de campo, sino un hombre de ciudad.

Tomó la decisión de cambiarse al lado filosófico de la agricultura para estudiar Economía en la escuela con más premios nobel de esa ciencia social: la Universidad de Chicago (Illinois, Estados Unidos).

Sentía que debía haber una solución a la desigualdad porque, casualmente, es en el campo donde más se ven sus estragos.

Pero 83 años son muchos capítulos, y desde aquel momento en el que decidió cambiar su destino, el nieto de un inmigrante italiano tuvo en sus manos el destino de la patria nueva.

¿Cómo ve materializada su visión de economista en el año 2021?

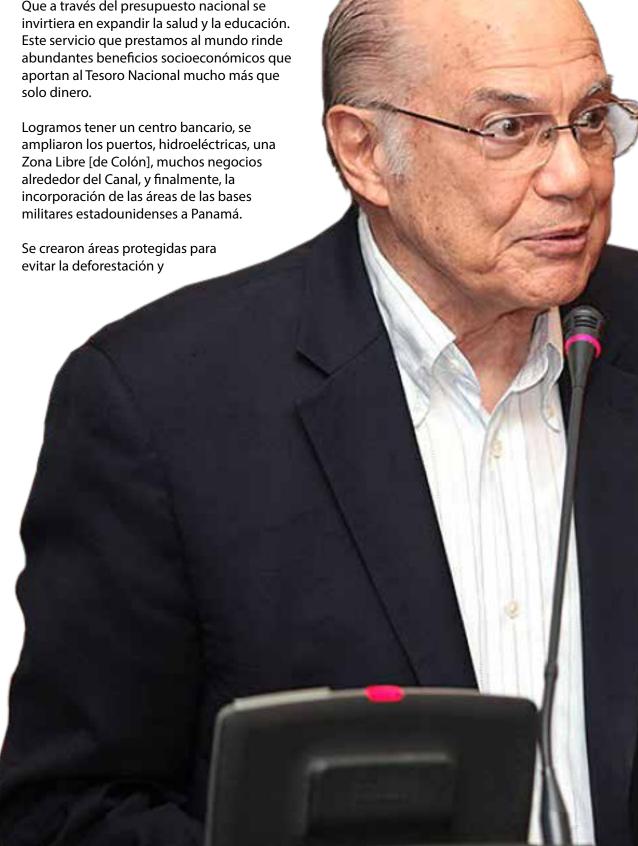
Primero, en el orgullo del pueblo panameño de que todo el territorio es nuestro y que el Canal es administrado por panameños.

Hay un beneficio simbólico que enorgullece a todos los panameños de ser capaces de dar un servicio de calidad al mundo.

Un segundo beneficio económico es el que entra el país y que se utiliza para el desarrollo nacional.

¿Qué hemos logrado como país?

Que a través del presupuesto nacional se invirtiera en expandir la salud y la educación. Este servicio que prestamos al mundo rinde abundantes beneficios socioeconómicos que aportan al Tesoro Nacional mucho más que



RTALEZA S MISMOS"

degradación de la cobertura boscosa de la cuenca del Canal, y se hizo en 1997 la ley de zonificación de áreas revertidas para protegerlas.

¿Cuál considera fue el mayor logro económico de los Tratados Torrijos-Carter?

En las negociaciones logramos que por cada tonelada de tránsito por el Canal se nos dieran 30 centavos; pero incluí una cláusula inflacionaria, que permitiera mantener el valor real de ese pago a través de los años. Eso trajo beneficios cuantiosos: llegamos a recibir 65 centavos por tonelada al momento de la transferencia. Le recuerdo que de 1914 a 1977, Panamá recibió 62 millones de balboas de la operación del Canal, pero a partir de la firma de los tratados hasta 1999, percibimos 1,750 millones.

Después del año 2000, Panamá empieza a recibir una cantidad importante todos los años. Se produjo el beneficio económico de una empresa de calidad mundial.

Y ahora, ¿cómo nos enfrentamos al futuro?

La competitividad está basada en la productividad. La clave ha sido mejorar la productividad de los recursos panameños, elevando la calidad de la mano de obra panameña a través de la educación, salud y nutrición. Esa productividad es la que da base a la competitividad del país.

Sin embargo, tenemos que hacer un mayor esfuerzo por incorporar a más personas al desarrollo.

En su opinión, ¿cuál es el punto más importante de los Tratados Torrijos-Carter?

El punto filosófico más valioso es el que eleva al nivel de Título Constitucional la propiedad del Canal de Panamá y los recursos que emanan de él. Eso le da seguridad y permanencia.

La creación de una institución panameña autónoma, con una directiva que se renueva poco a poco para que no esté controlada por ningún político, es lo fundamental del Capítulo I.

¿Hay algo que usted hubiese hecho diferente?

Dadas las circunstancias, no creo que hubiésemos podido hacer nada diferente a lo que se hizo. Todos los años que fui Ministro, tuve la oportunidad de actuar como un profesional de la economía y apoyar los dos objetivos que tenía Omar Torrijos: el primero, recuperar la Zona del Canal y, segundo, incorporar a los pobres y marginados al desarrollo nacional. Fue lo que se pudo hacer en el momento.

¿Qué herramienta usamos para llevar hacia adelante a todo el país y no solo el Canal?

La conectividad de Panamá
es su principal ventaja.
Panamá se caracteriza
por su conectividad
marítima, financiera, de
telecomunicaciones, su conexión
eléctrica con Centroamérica, su hub
aéreo, que son parte del trabajo de
integrar mejor al país. Panamá también

tiene una oportunidad agrícola que se puede seguir desarrollando para incorporar a sus campesinos, y que no tengamos solo una zona

Perfil de Nicolás Ardito Barletta

- Doctor en Economía de la Universidad de Chicago (1970)
- Negociador de los Tratados Torrijos-Carter
- Ministro de Planificación y Política Económica (1973-78), (1968-70)
- Director del Departamento de Asuntos Económicos; Organización de Estados Americanos y Alianza para el Progreso (1970-73)
- Presidente Constitucional (1984-85)
- Administrador General; Autoridad de la Región Interoceánica (1995-2000)
- Vicepresidente para América Latina y el Caribe; Banco Mundial (1978-84)
- Fundador y primer Presidente; Banco Latinoamericano de Exportaciones, (BLADEX) (1977-80).
- Presidente y Director General; Centro Internacional para el Desarrollo Económico (CINDE) (1986-95).

de tránsito arrastrando al resto de país.

Desde sus inicios como diseñador de aquel desarrollo hasta hoy, ¿cuál es su mayor satisfacción?

La mayor satisfacción para mí ha sido la visión de lo que Panamá podía ser y ver como se fueron cumpliendo las etapas de esa visión. Tal vez fui impaciente en más de una ocasión.

¿Cuál fue la característica más importante de aquel equipo de negociadores?

Le cuento una anécdota. Cuando visitamos al Primer Ministro de Alemania, que era un tipo muy directo, le preguntó a Torrijos cuántos panameños había en Panamá. Omar le contestó que 1.8 millones. "¿Y ustedes hacen tanto ruido?", dijo el alemán.

Nuestra principal fortaleza fue creer en nuestro país, creer en nosotros mismos y tener fe de que había llegado el momento.



CANAL, BICENTEI PANAMÁ Y DE LA



Por Orlando Acosta Patiño

El siglo XIX marca una época de cambios sociales, producción de conocimiento e innovaciones tecnológicas. En el ámbito hispanoamericano es el contexto que expresa la emancipación de las colonias

americanas del régimen monárquico. Panamá se hace independiente y es escenario de la generación de conocimiento y tecnología, y con relación directa con la Sociedad Geográfica de París (SGP).

La independencia de Panamá, su bicentenario y el Canal convergen en estos temas y más. El Canal incide, desde la mirada geopolítica, en el interés de las potencias emergentes que se abalanzaron al control de la ruta y de la comunicación marítima. **El Faro** explora, en la voz del doctor Omar Jaén Suárez, estos temas, colocando estos aspectos de la ruta en un contexto universal.

¿Por qué es importante la Sociedad Geográfica de París (SGP) para la historia de Panamá y del Canal?

La SGP celebra doscientos años en el 2021. Más allá de celebrar el bicentenario de su fundación en París el 15 de diciembre de 1821, días después de la independencia de Panamá de España, el 28 de noviembre de ese año, la SGP puede ser considerada como la precursora del Canal de Panamá. En su seno se reunió el Congreso Internacional para los Estudios del Canal Interoceánico, el 15 de mayo de 1879. Participaron 136 delegados de 25 países, donde Colombia fue representada por el ingeniero panameño Pedro J. Sosa. Allí se decidió por mayoría de votos, el 29 de mayo, la construcción del Canal en su ruta actual. Uno de sus más prominentes miembros, Ferdinand de Lesseps, pionero de la construcción del Canal de Panamá y del Canal de Suez, llegó a presidirla.

La SGP conserva en sus archivos históricos, en salas especiales de la Biblioteca Nacional de Francia, muchos documentos de finales del siglo XIX. Complementa los registros, cientos de placas fotográficas de la época y de la obra del canal francés, entre la monumental colección que cubre el planeta entero hasta hoy.

NARIO DE LA INDEPENDENCIA DE SOCIEDAD DE GEOGRAFÍA DE PARÍS



1821 - 2021

¿Cuál ha sido el papel de la SGP en la construcción del conocimiento científico?

La SGP, la primera y más antigua del mundo, es resultado directo del pensamiento de la Ilustración del siglo XVIII. La idea de su creación data de 1785 en la antesala de la Revolución Francesa (1789). Se fundó oficialmente en una ceremonia en el Palacio Municipal de París, el 15 de diciembre de 1821. Participaron 227 de los más distinguidos científicos de la época y eligieron como su primer presidente al marqués Pierre Simon Laplace, el gran matemático y astrónomo francés. Fueron parte de esta etapa inicial de la SGP, muchos de los científicos que acompañaron a Napoleón Bonaparte en su viaje a Egipto en 1798. Este suceso trasciende, entre otros eventos, con la importante traducción de los jeroglíficos egipcios al conocimiento contemporáneo, mediante las inscripciones de la piedra de Rosetta.

El propósito fundamental de la SGP fue permitir la producción y la difusión del saber geográfico, y valorar la circulación de dicho saber en el mundo en un momento crucial para la formación de la Geografía como ciencia. Su vocación es facilitar el conocimiento



Doctor Omar Jaén Suárez. Fuente: Martes Financiero



Sociedad Geográfica de París, Francia

geográfico a nivel universal en un mundo que se abría por exploradores desde el siglo XIX, impulsados por el colonialismo en expansión. Por ello, los estudios que atesora y sus inmensas colecciones documentales, cubren todos los continentes con una especial referencia a África, aunque muy presentes las dos Américas, Europa, Asia y Oceanía.

¿Es coincidente la celebración del bicentenario de la SGP con el Bicentenario de la República? ¿Estará Panamá presente en dicho bicentenario que se celebrará en diciembre, en París?

Panamá y la SGP están íntimamente unidas por la historia de la comunicación interoceánica. Estamos en su mapa desde la década de 1870, cuando los exploradores Wyse y Réclus vinieron a estudiar el istmo panameño y cuyos resultados ilustraron al Congreso Internacional de 1879. Desde entonces, ha honrado a nuestro país al nombrarme en el año 2000, miembro de honor junto con el egipcio Butros Butros-Gali (1922-2016), ex secretario general de las Naciones Unidas, en la ceremonia realizada en el anfiteatro de la SGP. Fue una forma de celebrar dos canales hermanos: el de Suez y el de Panamá.

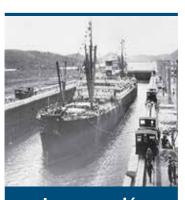
La SGP tiene 43 miembros de honor, entre ellos, siete latinoamericanos (tres argentinos, dos brasileños, un mexicano y un panameño). En general, son geógrafos, profesores de universidades, rectores, diplomáticos, científicos, jefes de Estado que promueven el conocimiento geográfico, como los presidentes de Rumania y de Islandia, el príncipe Alberto de Mónaco y el príncipe heredero del Reino Unido, Carlos, príncipe de Gales, laureado con el Gran Premio de la Sociedad.

El 15 de diciembre asistiré al evento en el anfiteatro de la Sorbona en París, para honrar la gentil invitación que me envió el presidente de la SGP para participar en la conmemoración del bicentenario. La ceremonia será presidida por el presidente de Francia, Emmanuel Macron, acompañado de sus ministros, de los presidentes de otras sociedades de geografía del mundo, miembros de la SGP e invitados especiales. Allí estaré, en compañía de mi esposa Jacqueline, y participaré como miembro de honor de la Sociedad y también como representante, por supuesto oficioso, de los panameños y de nuestro Canal interoceánico.

EL CANAL DE PANAMÁ EN 107 AÑOS

Inauguración del Canal de Panamá

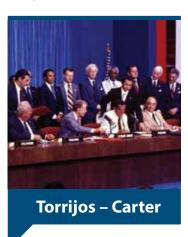
15 de agosto de 1914. Tránsito del vapor Ancón.



Inauguración

Firma de los Tratados

7 de septiembre de 1977. Firma de los Tratados Torrijos – Carter.



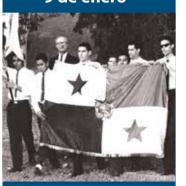
1914 1964 1977 1990

La vía interoceánica tiene más de un centenario al servicio del mundo y forjando la historia e identidad nacional.

Con su ampliación, la vía interoceánica consolidó el rol de Panamá como punto de conectividad, propiciando que confluyan 180 rutas marítimas que enlazan 1,920 puertos en 170 países.

A partir de la transferencia del Canal a manos panameñas, la vía acuática ha potenciado el desarrollo del país, operando como una organización rentable y sostenible frente a las cambiantes condiciones del mundo de hoy.

9 de enero



Lucha generacional

9 de enero de 1964. Estudiantes panameños luchan por la soberanía de Panamá en la Zona del Canal.

1er. Administ

1993

Tít

27 (

La A

adio

la C



El primer paname administrador del Canal

20 de septiembre de El ingeniero Gilberto se convierte en el pri panameño administr del Canal.

ulo del Canal

de diciembre de 1993. Asamblea Legislativa a és de acto legislativo No.1 ciona el Título del Canal a onstitución Nacional.



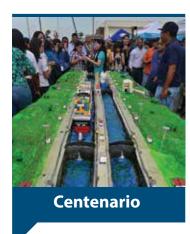
Logro nacional

31 de diciembre de 1999. Panamá asume administración del Canal.



100 años del Canal de Panamá

15 de agosto de 2014.



14 de mayo

El crucero Norwegian Bliss, con una longitud de 325.9 metros, manga de 41.4 metros y calado de 8.3 metros, se convirtió en el crucero más grande en transitar por las esclusas neopanamax. El crucero tiene capacidad para 5,000 pasajeros.



2020 1999 2006 2007 2014 2016 2018

rador

ño

1990. Guardia ner ador



Panameños deciden

22 de octubre de 2006. Panameños deciden, mediante referéndum, ampliar el Canal.



Ampliación

3 de septiembre del 2007. Inician oficialmente los trabajos de ampliación del Canal.

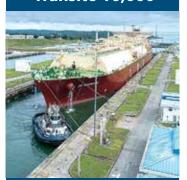




Inauguración Canal ampliado

26 de junio de 2016.

Tránsito 10,000



10 de agosto

El SK Resolute, un buque de gas natural licuado (GNL), se convirtió en el tránsito número 10,000 por las esclusas neopanamax.







Por Miroslava Herrera

Aspirar siempre a más parece ser una premisa que forma parte del ADN de los habitantes de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP). Así quedó demostrado cuando en agosto, 21 productores mercadearon sus

productos en el parque McManus de la comunidad de Clayton. El momento también fue oportuno para dar a conocer a Agrocuenca: la nueva asociación de productores y artesanos, con la que buscan mejorar la venta y rentabilidad de lo que producen.

En la CHCP, las comunidades organizadas aplican técnicas de producción sostenible y han asumido las mejores prácticas agroturísticas, por medio del Programa de Potencialidades Económicas del Canal de Panamá. Allá, suelos bien conservados ofrecen a cambio una productividad y verdor que incrementan los anhelos de los lugareños, quienes integran todo avance humano con la armonía con la naturaleza.



"Todo lo que traemos es orgánico, directo del productor al consumidor. Nosotros en Agrocuenca cuidamos la tierra, cuidamos el agua y cuidamos a los animales", explica Clementina Martínez, vecina de la comunidad de La Bonga en Capira, para quien actividades como las que promueve el Canal, representan una vitrina que les permite mejorar la calidad de sus productos y artesanías.







"Lo que vemos aquí es producto del trabajo duro y de las capacitaciones que hemos recibido de los técnicos del MIDA, MiAMBIENTE y el Canal de Panamá", aseguró Jaime Herrera, oriundo de la comunidad de El Chileno en Capira, mientras mostraba con orgullo las mesas de productos que tanto él como sus compañeros de Agrocuenca y de la Unión de Campesinos del Lago Alhajuela (UCLA), exhibían para la venta.

Yuca, culantro, naranjas, plátanos, limones, achiote, café, miel de abeja y picante artesanal eran parte de la oferta que se podía apreciar en los diferentes puestos de venta. Los asistentes pudieron saborear los tamales y postres; además de adquirir artesanías, plantas medicinales y decorativas.

El programa de Potencialidades Económicas busca establecer una organización comunitaria que represente y organice a los productores agrícolas y artesanales de la región, para conformar una red de mercadeo con los principios de un comercio justo. De esta manera, se identifican y desarrollan alternativas económicas viables para sus habitantes, que estén alineadas con la sostenibilidad y sean una fuente de progreso y esperanza.

En Agrocuenca participan familias enteras, en su mayoría miembros de la organización de consejos consultivos, comités locales y red de jóvenes.



Durante la feria, los productores tuvieron la oportunidad de conversar con los asistentes sobre sus métodos, sus materias primas y sus entornos. Con cada venta, explicaban cómo, cuidando de sus cosechas y producciones, contribuyen con la conservación de los suelos y del recurso hídrico, tan importante para el país y para el Canal de Panamá.

ECOCANAL: ANTICIPAR LOS RIESGOS Y LAS CRISIS





Por Vicente Barletta

Miércoles 28 de julio. Son las 07:00 horas y el tráfico de buques por el Canal de Panamá se mantiene ininterrumpido. Todo parece normal hasta que la tripulación de un buque

portacontenedor de 12,000 TEU reporta problemas para mantener su rumbo 15 minutos después de salir de las esclusas de Agua Clara hacia el lago Gatún. El barco, inminentemente, se ha desviado de su posición.

A las 07:30 horas, el portacontenedor colisiona contra un granelero de carga seca que estaba anclado en el lago Gatún mientras esperaba su tránsito. Los primeros informes hablan de daños al casco de este último buque, mientras el primero reportó que varios contenedores cayeron al agua y uno sobre su cubierta.

Esta sucesión de eventos es solo producto de la imaginación, específicamente de un ejercicio del Canal de Panamá como preparación de su respuesta ante una emergencia.

Y es que toda actividad humana implica riesgos. A diario nos encontramos tomando decisiones para mitigar esos riesgos y minimizar su impacto. Algunos son tan sencillos como el riesgo de llegar tarde al trabajo. ¿Cómo lo manejamos? Nos despertamos más temprano o elegimos mejor nuestra ruta de transporte, por ejemplo. ¿La clave? Estar preparados.

En los negocios ocurre igual. La administración de riesgos es esencial para el éxito de cualquier emprendimiento. Es más, algunos definen *progreso* como la habilidad de tomar riesgos.

Para una organización como el Canal de Panamá se identifican múltiples áreas de riesgo, siendo una de las más evidentes la posibilidad de accidentes, si se considera que la vía interoceánica administra un promedio anual de 13,000 tránsitos de buques.







Por ello, periódicamente el Canal de Panamá organiza EcoCanal, un ejercicio que integra a diversas áreas de la organización en un simulacro de respuesta a potenciales incidentes que afecten la operación de la vía, principalmente en situaciones relacionadas con el tránsito de embarcaciones.

Este año, el escenario recreado puso a prueba la capacidad de la organización para manejar una colisión en un punto tan neurálgico de la operación interoceánica como lo es el lago Gatún, paso obligado de todos los buques que cruzan la ruta acuática.

A raíz del incidente ocurrido en marzo de este año, cuando un enorme portacontenedores encalló en el Canal de Suez y bloqueó durante seis días el movimiento marítimo por esa vía, una de las preguntas recurrentes es si un evento similar puede ocurrir en la ruta panameña.

La respuesta corta es que ambos canales son distintos, tal como se explicó previamente en El Faro: https://elfarodelcanal.com/los-canales-de-suez-y-de-panama-algunas-consideraciones/.

Pero más allá de las particularidades de cada vía, el Canal de Panamá cuenta con protocolos para enfrentar situaciones de riesgo y responder a crisis que puedan afectar la continuidad de su operación. Estos protocolos son revisados y puestos a prueba periódicamente a través de ejercicios como EcoCanal.

En el simulacro descrito anteriormente, uno de los objetivos era comprobar los procedimientos de respuesta ante un incidente dentro de las aguas del Canal de Panamá que involucre a una embarcación de dimensiones neopanamax.

Durante el ejercicio, también se consideró el escenario para atender el posible derrame de materiales peligrosos en aguas de la vía, además de los recursos que se requieren para gestionar situaciones como la caída de contenedores en áreas de navegación del Canal.

De esta forma, el Canal de Panamá visualiza posibles riesgos para enfrentar eventos que nadie desea, pero que la mejor forma de manejarlos es identificarlos y estar preparados a tiempo.

DWIGHT EISENHOWER Y SU INFLUENCIA EN LA CUESTIÓN CANALERA



Por Isaac Carranza

"Nada destruirá el valor estratégico del Canal de Panamá". Esta fue una de las declaraciones que el entonces general de cuatro estrellas y futuro presidente

de los Estados Unidos, Dwight Eisenhower, diera en su visita al istmo en agosto de 1946, hace 75 años. Cobijado por la fama adquirida al haber sido uno de los artífices de la victoria de los aliados en la Segunda Guerra Mundial, Eisenhower vino a "rendir tributo a la República de Panamá como miembro de ese gran equipo de guerra".

Estacionado en Panamá

Eisenhower no era ajeno a Panamá. Había vivido en el istmo entre 1922 y 1924, cumpliendo un periodo de servicio como oficial ejecutivo bajo las órdenes del general Fox Conner, quien se convertiría en su famoso mentor. Como nota curiosa, Eisenhower fue sometido a una operación de bajo riesgo en su misión en Panamá. También adquirió un permiso para hacer canotaje en aguas del Canal.

La visita

¿Qué tan importante fue su visita en agosto de 1946? En su corta estadía de dos días, conoció la efusividad del pueblo panameño y se le concedió la orden Vasco Núñez de Balboa. Este viaje puede, incluso, ser considerado un intento de medir su fama, fuerza y peso en materia electoral. De hecho, una foto de la época puede mostrarnos el que quizás fue el evento más importante de esa visita: el general aparece cruzando la avenida Central en un descapotable con un joven coronel panameño al timón, José Antonio Remón Cantera.



El general Dwight D. Eisenhower en el Edificio de la Administración, el 13 de agosto de 1946

La decisión

Los destinos de Eisenhower con el istmo se entremezclaron de nuevo al visitar Panamá en 1956, en el marco de la reunión de presidentes de las Repúblicas de las Américas. En el penúltimo año de su presidencia (1960), Eisenhower, de una manera unilateral y voluntaria, toma la decisión por parte del gobierno de los Estados Unidos, de ordenar que la bandera de Panamá ondeara junto a la de los Estados Unidos en el Triángulo Shaler (contiguo al edificio de la Asamblea Nacional). ¿Fue esta decisión una consecuencia directa de la siembra de banderas que en 1958 un grupo de 75 jóvenes universitarios panameños realizó en la Zona del Canal? ¿Medía Eisenhower la presión social y política de la zona, y trataba de atenuar cualquier conflicto que pudiera exacerbar la cuestión canalera?

Solo queda imaginar la influencia que tuvo un joven militar y posterior presidente de los Estados Unidos, en los destinos de la nación panameña.



General Dwight D. Eisenhower y el coronel José Antonio Remón Cantera



A REDESCUBRIR TU CANAL



Por Vicente Barletta

En el último año nuestro mundo cambió. Todos nos adaptamos para protegernos. Ahora, poco a poco, podemos retomar algunas actividades, siempre bajo las

precauciones que exigen los tiempos.

Y precisamente dentro de las opciones para compartir con nuestras familias, puedes redescubrir de forma segura los espacios que ofrece el Canal de Panamá.

Los centros de visitantes de Miraflores, en la ciudad capital, y de Agua Clara, en Colón, reabrieron sus puertas, y se adoptaron las medidas que exigen las autoridades de salud para ofrecerte una aproximación única al Canal de Panamá.

Ten presente que ahora tu experiencia debe iniciar ingresando al sitio oficial https:// visitcanaldepanama.com, donde separas tu horario, ya sea para visitar a Miraflores o al Centro de Observaciones de Agua Clara.

El sistema de reservas se ha puesto en práctica a fin de procurar un aforo y distanciamiento de acuerdo con los requisitos de bioseguridad.



Una vez confirmada la fecha y hora de la cita, los visitantes podrán presentarse en una "burbuja" de hasta un máximo de ocho personas. En la taquilla de los centros confirmas el pago de los boletos y luego dispondrás de un recorrido de una hora y 15 minutos.

En Miraflores dispones de amplias terrazas abiertas para observar el paso de los barcos a través del complejo de esclusas cuya construcción fue completada en mayo de 1913; es decir, más de un año antes de la apertura oficial del Canal.

Muchos más datos históricos sobre el Canal y sus esclusas los encuentras recorriendo las

salas de exhibición del Centro de Visitantes de Miraflores.

Incluso si programas bien tu jornada, puedes conocer en un mismo día los dos extremos del Canal de Panamá, trasladándote entre la capital y la ciudad de Colón, donde están ubicadas las esclusas de Gatún y Agua Clara.

En Colón, tu recorrido se transformará en una experiencia completamente distinta, en medio de la atracción que ofrece nuestro clima tropical.

Esto es así porque el Centro de Observaciones de Agua Clara nos regala una panorámica única de las esclusas del Canal ampliado y una postal singular del lago Gatún.

Aquí también puedes palpar la diversidad de nuestra naturaleza con un recorrido por su sendero ecológico, y quizás hasta toparte con una muestra de la variada fauna de nuestro país.

Ya ves... el Canal de Panamá te ofrece varias alternativas para pasar un rato en familia, de forma segura y viviendo una experiencia única en el mundo.





Por Eda Soto

En el Foro Económico Mundial de 1999, el entonces Secretario General de las Naciones Unidas, Kofi Annan, propuso a los líderes empresariales la visión de "un pacto mundial de valores y principios compartidos...para dar un rostro humano al mercado global". Con ese reto nació el Pacto Global de las Naciones

Unidas, un movimiento mundial de responsabilidad social donde participan más de 12,000 empresas y 3,000 organizaciones no comerciales en más de 160 países.

El Pacto Global de las Naciones Unidas invita a las empresas y organizaciones a alinear sus operaciones y estrategias en torno a diez principios en las áreas de derechos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción. En la actualidad, el Pacto ha declarado su intención de acelerar y promover el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), una agenda de metas globales para el año 2030.

El Canal de Panamá se adhirió al Pacto Global en 2002, en el contexto especial que representaba la etapa temprana de administración panameña de la vía interoceánica. Lo hizo con una visión hacia el futuro, consciente plenamente de su rol en el comercio marítimo mundial y de ser pilar del desarrollo de Panamá. Además, reconociendo la concordancia de los principios del Pacto con las cualidades del modelo de negocio robusto acordado por la sociedad panameña.

En ese contexto, ha sido evidente el valor generado por la organización desde la óptica de la responsabilidad social. Y es que aparte de los aportes económicos entregados al Tesoro Nacional cada año, el Canal ha forjado un impacto positivo para el país en diversos frentes.



Por ejemplo, el Canal produce un flujo económico indirecto al país mediante la generación de empleos, el pago de salarios y la compra de bienes y servicios a proveedores locales, lo cual estimula la economía local.

Otro ejemplo, son los programas de capacitación y desarrollo técnico profesional que ofrecen formación y especialización a la mano de obra calificada del Canal de Panamá, y que incide en mejorar la calidad del mercado laboral y la movilidad social. Por otro lado, están los programas de empoderamiento y liderazgo de la juventud para el desarrollo de sus comunidades y del país; y los que generan cercanía con el Canal y sentido de pertenencia en la niñez, mediante iniciativas educativas realizadas cada año. Por ejemplo, el Canal ha emprendido diversos programas para apoyar al sistema educativo nacional, generando contenidos y facilitando a través de diferentes medios propios, la transmisión de conocimientos a estudiantes de primaria, premedia y media; todo de la mano del Ministerio de Educación.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



































También, cabe mencionar los programas orientados al ordenamiento territorial en la cuenca del Canal, tales como catastro y titulación, beneficiando a miles de panameños con la seguridad jurídica de sus tierras.

Otro caso son los programas enfocados en la restauración ambiental; la protección de áreas con cubierta forestal dentro de la cuenca; y la generación de modelos de producción agropecuaria sostenible que inciden directamente en alternativas de generación de empleo, aumento de ingresos y mejora de la calidad de vida de pequeños y medianos productores en Panamá Oeste, Panamá, Colón y otras áreas del país.

Pero los esfuerzos de responsabilidad social del Canal alcanzan a otros grupos de interés, como su capital humano y los clientes, atendiendo los más altos estándares y cuyos resultados se reflejan en los logros sobresalientes obtenidos durante más de 21 años de administración panameña.

En este recorrido, el entorno y los retos han ido cambiando, y el Canal ha encaminado su estrategia para lograr un mejor futuro para su equipo humano, el país, la industria, y la humanidad en general.





Uno de esos retos consiste en asegurar la disponibilidad de agua para el suministro a la población y las operaciones del Canal. De hecho, el Canal contempla inversiones para fortalecer y modernizar un sistema de administración del recurso hídrico que sea resiliente a los cambios en los regímenes de lluvia.

En adición, ha asumido el compromiso de alcanzar la neutralidad de carbono para el año 2030. Esto para contribuir con objetivos nacionales y globales para reducir la huella de carbono y sus efectos en la variación del clima, al mismo tiempo que se generan eficiencias operativas en el Canal.

En el plano de relacionamiento con la comunidad, y con base en la necesidad inmediata de abordar temas cruciales de los ODS, el Canal también ha puesto énfasis en iniciativas para asegurar la salud y bienestar de su capital humano y sus clientes, especialmente en atención a la situación generada por la pandemia.

Evidentemente, el amplio espectro de la estrategia de responsabilidad social del Canal de Panamá para su sostenibilidad y la del país, continúa alineado con las prioridades locales, nacionales y globales. Su enfoque responde a los elementos fundamentales de esta agenda mundial de ODS para el 2030, que además, es una política pública adoptada por Panamá en septiembre de 2015.

En el aniversario del Canal, es de particular satisfacción mirar la senda recorrida y el camino por recorrer, y reflexionar sobre el impacto transcendental que ha logrado el modelo de negocio escogido por el pueblo panameño para la vía interoceánica hace más de dos décadas. Eso es lo que nos inspira a continuar impulsando el crecimiento económico de Panamá, mientras promovemos el bienestar social y la protección del ambiente, en coherencia con la misión y visión encomendada a los más de 9,000 canaleros. A todos ellos, ¡enhorabuena!

LA CHACHALACA CABECIGRÍS



Por Victor Young

Era muy temprano, todavía de madrugada, cuando se escuchó un estropicio a la orilla del bosque que rodea el Centro de Observaciones de Agua Clara, en Colón. Un grupo de grandes aves se acomodaron en un árbol de

guásimo para dar inicio al concierto de la Chachalaca Cabecigris, recibiendo el nuevo día desde la entrada norte del Canal de Panamá. Su coro polifónico sonaba como una señal de alarma en medio del bosque, pero distaba de ser estridente, sino más bien armonioso y animado.

La Chachalaca Cabecigris, conocida también como Paisana, es un ave gallinácea bastante grande, exclusiva del neotrópico y vecina residente de la cuenca del Canal. Su longitud aproximada es de 50 centímetros, incluyendo la cola, y pesa unos 500 gramos. Se asemeja a una gallina con una cola muy larga. La cabeza es gris oscuro, el resto del cuerpo es de tono marrón y la punta de la cola, blancuzca. Frecuenta bosques secundarios, áreas de arbustos, matorrales altos, zonas limítrofes del bosque y herbazales de tierras bajas.

La Chachalaca Cabecigris, al igual que otras especies de fauna nativa, son indicadores de la salud del ecosistema, y la dinámica de su población nos ayuda a evaluar la calidad del entorno donde habitan. De igual forma, desempeñan un papel valioso en la dispersión de semillas en el bosque, que es un proceso ecológico esencial para la regeneración y restauración de comunidades vegetales perturbadas.

Así como en el Atlántico, su canto se escucha en el Pacífico, y gracias a las áreas de cobertura boscosa de la vía interoceánica, que proveen refugio y sustento a la fauna nativa, tendremos a la Chachalaca Cabecigris cantando por buen rato.



Nombre Científico: Ortalis cinereiceps

Datos: Vive en grupos familiares de unos 12 individuos. Pone entre dos a cuatro huevos y su periodo de incubación es de 22 días. Su nutrición se basa en frutas, hojas, flores, semillas y algunos insectos. Incursiona en áreas intervenidas por el hombre, atraída por cultivos, tales como mango, marañón curazao, guineo, papaya, guayaba y la cereza del café. Al ser un recurso cinegético, aporta valor como fuente de proteínas en la economía de subsistencia en regiones donde son abundantes. Entre sus enemigos naturales tenemos al tigrillo, la zarigüeya y la boa constrictor.

NOTICIAS DEL CANAL



César Kiamco, canalero ejemplar

El Canal de Panamá hace un solemne reconocimiento a la vida y trayectoria del ingeniero César Kiamco, quien por muchos años brindó su conocimiento y experiencia a la vía interoceánica. Fue, además, docente universitario y formador de muchos ingenieros de nuestro país. El ingeniero Kiamco escribió el libro *Estructuras en tiempos de campo*, el cual aborda temas de ingeniería estructural, así como respuestas a muchas interrogantes de esta disciplina.



El tránsito del crucero Star Breeze

El Canal de Panamá recibió el domingo 29 de agosto al buque *Star Breeze*, de la línea *Windstar Cruises*, siendo el primer crucero con turistas a bordo que transitó por la vía acuática desde el inicio de la temporada de este año. El sector turístico, incluyendo al segmento de cruceros, ha sido impactado de forma severa desde el último trimestre del 2019, ya que las medidas sanitarias producto de la pandemia de la COVID-19 limitaron el contacto físico, así como las actividades grupales. El tránsito del *Star Breeze* es un avance en la reactivación del tránsito de cruceros por el Canal, el cual representó alrededor del 2 % del tránsito total de buques por la vía acuática para el año fiscal 2020.



Inicia tercera edición de LLAC

El pasado 28 de agosto se inauguró la tercera edición del Laboratorio Latinoamericano de Acción Ciudadana (LLAC) 1.0, un programa formativo para jóvenes de todo el país en políticas públicas, incidencia ciudadana, acción comunitaria y liderazgo ético, organizado por la asociación Jóvenes Unidos por la Educación y el Canal de Panamá. En la ceremonia virtual de inauguración participaron los ministros de Educación, Maruja Gorday de Villalobos; Asuntos del Canal, Aristides Royo; Desarrollo Social, María Inés Castillo; y de Cultura, Carlos Aguilar. Además, el director general del Instituto de Formación y Aprovechamiento del Recurso Humano, Bernardo Meneses; el administrador del Canal, Ricaurte Vásquez Morales, y la mentora de Jóvenes Unidos por la Educación, Nivia Rossana Castrellón, así como los voluntarios y jóvenes participantes.





PROTECCIÓN DE LA CUENCA

En el Canal de Panamá contamos con un equipo humano dedicado a la protección de los recursos de naturales de la cuenca, vigilancia de los niveles de los lagos y ríos, así como de las variaciones climáticas.

La protección de la cuenca se desarrolla en conjunto con las comunidades que se benefician de distintos programas e incentivos. El Canal adelanta múltiples iniciativas como el programa de Incentivos Económicos Ambientales, Vigilancia de la Cobertura Vegetal, entre otros, que tienen como objetivo encontrar alternativas para el beneficio de todos.



CORTE CULEBRA

Con un estallido en el dique de Gamboa, el 11 de octubre de 1913, se unió el corte Culebra y el lago Gatún.

El dique estalló mediante una señal enviada por telégrafo, luego de que el presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, presionara un botón en Washington.

Entre 1907 y 1913, la excavación del corte Culebra fue una de las hazañas de la construcción del Canal, ya que se hizo sobre roca sólida y material volcánico a lo largo de 12 kilómetros.





PLANTA POTABILIZADORA DE MONTE ESPERANZA

Hacia 1912, se estableció la necesidad de aumentar y proveer el suministro de agua potable adecuado y permanente, que dio como resultado la construcción de la actual planta potabilizadora de Monte Esperanza, inaugurada el 23 de febrero de 1914.

Esta planta, que aún conserva sus estructuras originales, distribuye agua potable al Casco Viejo de la ciudad de Colón, Zona Libre, áreas de las afueras hasta Villa del Caribe y las esclusas del Canal.



REPRESA DE MADDEN

La represa de Madden está localizada en el río Chagres, aproximadamente a 12 millas del Canal de Panamá y 25 millas de la ciudad de Panamá.

Esta represa a gravedad consiste en un vertedero de inundación controlada y dos secciones de apoyo. La represa tiene 974 pies de largo, 223 pies de altura en la sección máxima, y un ancho de base de 186 pies.

La represa de Madden se encuentra a 250 pies sobre el nivel del mar y su capacidad de almacenamiento es de 29 millones de pies cúbicos de agua.

La construcción de la represa comenzó en febrero de 1932 y finalizó en 1935.



COMPUERTAS DE ESCLUSAS PANAMAX

Dependiendo de su ubicación, la altura de las compuertas de las esclusas panamax varía entre 47 y 82 pies, es decir, hasta un edificio de 9 pisos.

El peso de las compuertas puede llegar hasta 700 toneladas, eso equivale al peso de unos 300 elefantes. Cuando se realiza el mantenimiento a las esclusas, las compuertas (de tipo abisagradas) son removidas con una grúa y llevadas hasta los talleres del Canal.





Estamos de vuelta

Centro de Visitantes de Miraflores

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

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.









