

El gran valor de la Cuenca



CANAL DE PANAMÁ



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

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

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

#JuntosSomosPanamá

EL FARO

Noviembre 2020

No.149

Central 5-6-7

La brecha digital: el nuevo reto de las organizaciones.

Desarrollo 8-9

Canal de Panamá: inversiones aumentarán valor de la ruta.

Compás 10-11

Ana Elena Porras: camino al bicentenario de la República.

Operación 12-13

El efecto dominó del clima y el comercio.

Infografía 14-15

La belleza del escenario canalero.

Ambiente 16-17

Así es nuestra Cuenca.

Enfoque 18-19

Llueve sí, pero poco en la cuenca del Canal.

Perspectiva 20-21

Una gestión basada en atender el riesgo social.

Puente 22

El halcón Caracara.

Informe 23

El Canal, resiliente y visionario.

Salud 24-25

Enfermería y diabetes, el lema 2020.

Vistazo 26-27

El mundo impactado por una pandemia.



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

Editora

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Nicolás Psomas

Edward Ortiz

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

UN CANAL SIEMPRE OPERATIVO



El impacto de la pandemia de Covid-19 está lejos de poder dimensionarse en su totalidad. Es claro que golpeó con fuerza los sistemas de salud, la economía, la educación, las actividades comunitarias y personales. Y sin duda, como se confirmó en la reciente reunión anual de la Corporación Andina de Fomento, “expandió las brechas entre las economías más avanzadas y las regiones en desarrollo”.

Sin ampliar demasiado la lista, es fácil identificar también los estragos provocados en el comercio marítimo mundial. El Canal de Panamá no salió exento ante tan desolador panorama, sin embargo, la resiliencia de su fuerza laboral y una estrategia enfocada en asignar valor a su principal recurso, el agua, hicieron la diferencia y permitieron resultados satisfactorios al cierre del año fiscal 2020.

La historia sobre la crisis sanitaria se sigue contando, aquí y en el resto del mundo, pero al mismo tiempo, ya ha sido reconocida la tarea titánica de mantener la vía operativa 24 horas, todos los días del año. **El Faro** lo constata en esta edición que, además, pone sobre la mesa la discusión que ha cobrado fuerza por estos días y que se relaciona con el reto que enfrentan las grandes empresas denominado “transformación digital”.

Es un desafío, no hay duda, pero salta a la vista que la filosofía canalera de sobreponerse a las situaciones difíciles para convertirlas en oportunidades, ha vuelto a imponerse. La experiencia del 2020, se convierte en un ejercicio práctico de situaciones particulares que el Canal podrá volver a ejecutar en escenarios futuros con el único propósito de mantener la seguridad, eficiencia, sostenibilidad y competitividad de la ruta.

La bitácora sobre este episodio tan especial destacará un proceso de adaptación que, debido al aumento de tránsitos por la demanda, llevó al Canal a implementar ajustes operativos, aumentar la cantidad de tripulaciones operativas y reforzar los protocolos de seguridad para permitir más tránsitos diarios.

También quedará registrado para la posteridad, como en otras épocas, el compromiso del Canal y su gente con Panamá. El recuento describirá a una vía interoceánica que se apropió del concepto “24/7”, tan utilizado popularmente, para enviar un mensaje más profundo a la comunidad marítima: el servicio ininterrumpido es más que una tarea, es la razón de ser de esta organización.


Jovanka Guardia
 Editora

LA BRECHA DIGITAL: EL NUEVO RETO DE LAS ORGANIZACIONES



Por Gabriel Murgas Patiño

Parece que está listo el escenario en el que la tecnología redefinirá la vida de todos. Para inicios de este año el doctor Peter Diamandis, especialista en temas de la industria espacial, medicina, energía, tecnología, fundador de Singularity University y también considerado uno de los 50 grandes líderes del mundo,

indicó 20 meta-tendencias (tendencias multidimensionales a largo plazo) que experimentará el mundo.

En su análisis, Diamandis establece que la inteligencia artificial equiparará la inteligencia humana y esto se reflejará en todas las profesiones. También indica que habrá autonomía en los sistemas de transporte y una “economía instantánea de las cosas”, es decir, satisfacción más expedita de las necesidades comerciales.

Y ni hablar de la tecnología 5G que promete comunicación inalámbrica más eficiente con velocidad de transmisión de datos entre 10 y 20 veces más rápida que las redes actuales. El futuro parece prometedor y la pregunta es qué tan rápido llegaremos a esta transformación digital y cómo el ser humano se adaptará a ese nuevo escenario.

Hay un común acuerdo en la definición del término transformación digital, el cual forma parte del vocabulario de las grandes empresas desde finales del año pasado cuando la pandemia de la Covid-19 obligó a pensar en cómo ejecutar las actividades digitalmente. Se trata de un concepto que implica la integración tecnológica y digital de todos los procesos de las organizaciones, que busca optimizar los sistemas operativos, sin dejar a un lado al capital humano y la sostenibilidad empresarial.

La pandemia ha acelerado los procesos de las empresas hacia la transformación digital. Un cambio de mentalidad y de estilos de trabajo se impone en estos tiempos.





Lucy Pagés es ingeniera industrial administrativa egresada de la Universidad Santa María La Antigua; cuenta con una maestría en Gerencia de Proyectos de la Universidad Latina, y una certificación del Program Management Institute como Project Management Professional.

Reconoce también que “la pandemia ha acelerado la digitalización de los procesos y permitido ver cuáles empresas han estado a la vanguardia. Y generalmente son aquellas empresas que tienen recorrido en transformación digital”.

Bancos, plataformas *streaming* (transmisión de contenidos de medios), restaurantes, empresas de modas, colegios, universidades... todos han ajustados sus procesos para mantener su cercanía con los clientes y seguir siendo competitivos.

Los réditos han sido significativos. Por ejemplo, uno de los casos más notables ha sido el de Zoom, que durante los primeros tres meses de 2020, la compañía ganó \$122 millones, duplicando lo que logró en el mismo período del año pasado. Esto se debió, principalmente, al cambio de las organizaciones que optan por reuniones virtuales en lugar de presenciales, a fin de cumplir con el distanciamiento social.

La ciencia de los datos e información

La firma consultora *International Data Corporation (IDC)*, que brinda asesoría en inteligencia de mercados, tecnología de la información y telecomunicaciones, publicó recientemente una encuesta hecha a más de 200 directores ejecutivos alrededor del mundo, e indica que para el 2025 el 48 % de las utilidades de las empresas procederán de productos digitales, servicios y experiencias.

Añade que, independiente del tipo de industrias, se requiere una transición de procesos lineales y tradicionales hacia cadenas de valor orientadas en los datos o también conocido como ciencia de datos.

Según Pagés, “la ciencia de datos parte de una visión estratégica sobre qué información requiero, qué debo medir, con qué información debo contar, qué procesos me llevan a tener esa información, y la forma en que la necesito. Además, establecer la gobernanza de datos, es decir, quiénes tienen acceso a la información y quiénes son los responsables de que el proceso de recolección de datos sea el correcto: esto le brinda transparencia y confiabilidad a la información”.

Lo anterior reafirma que entre más veraz sean los datos e información de todas las áreas operativas del Canal, más certeras serán las proyecciones, análisis y conclusiones para tomar decisiones oportunas y confiables para la vía acuática.

Canales digitales

“Cuando se habla de transformación digital, únicamente pensamos en automatización de procesos, y esto va más allá. Se trata de revisarlos [los procesos] desde el punto de vista de agilidad, de preguntarnos si nuestro servicio sigue a la vanguardia, qué esperan los clientes de nosotros, y cómo se impacta la cultura organizacional de la empresa”, resume Lucy Pagés, vicepresidenta de Planificación Estratégica del Canal de Panamá. Partiendo de esta premisa, el pasado mes de octubre la Administración del Canal creó la Vicepresidencia de Transformación Digital, precisamente con miras a mejorar los sistemas de información con tecnología de punta.

Durante la conversación, la señora de Pagés apunta que la necesidad de incorporar la transformación digital al Canal responde a una visión filosófica que aspira a mantener la vía acuática aún más competitiva por los próximos 100 años.



Silvia Lago Martínez es socióloga graduada de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Realizó estudios de posgrado en Políticas y Gestión de la Ciencia y la Tecnología (UBA). Es Investigadora categoría I en el Programa Nacional de investigadores-docentes (ME), y profesora regular de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA en las carreras de Sociología y Ciencia Política.

Acceso universal

A propósito de conocer el reto de cerrar la brecha digital en las naciones, El Faro conversó con Silvia Lago Martínez, codirectora del Programa de Investigaciones sobre la Sociedad de la Información y coordinadora del Equipo Sociedad, Internet y Cultura (ESIC) de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Desde la perspectiva de Lago Martínez, la transformación digital debe trascender todas las esferas de la sociedad; no solamente deben beneficiarse las empresas, quienes cuentan con el capital de inversión para hacerlo.

“Las políticas públicas de las naciones deben estar enfocada en cobertura y acceso a la tecnología, y el Estado es el responsable de ello para que todos se puedan beneficiar. Con la pandemia las desigualdades tecnológicas no se han presentado, sino que se han agigantado”, puntualiza Lago.

La especialista comenta que los países deben enfocar sus esfuerzos en invertir en tecnología, pensando en el contexto de la pandemia y la figura del teletrabajo, en la que el colaborador pueda trabajar desde cualquier lugar, siempre y cuando existan las infraestructuras digitales.

Ya sea a título personal, empresarial o del Estado, la transformación digital es inminente. Si antes se veía como una utopía, ahora se ha convertido en una necesidad impuesta.

La capacidad de adaptarnos a la digitalización, a la transformación de los procesos hacia unos más virtuales, expeditos y sostenibles, asegurará nuestra supervivencia en el ecosistema que llamamos tecnología.

CANAL DE PANAMÁ: INVERSIONES AUMENTARÁN VALOR DE LA RUTA



Por Octavio Colindres

Para el Canal de Panamá la clave está en la preparación. Así se ha demostrado durante su historia, como sucedió con el Programa de Ampliación que, anticipándose a una creciente demanda marítima, aumentó su capacidad para darle mayor valor a la ruta.

Más adelante, ante los retos que imponen las variantes climáticas que han generado sequías en años recientes, el Canal de Panamá nuevamente se anticipó e inició los estudios necesarios para enfrentar este nuevo reto.

Así se puso en marcha un programa que busca gestionar los recursos hídricos dirigidos a garantizar la disponibilidad de agua para la mitad de la población del país y las operaciones de la vía interoceánica por los próximos 50 años, considerando el desarrollo sostenible y la gestión socioambiental.

El primer componente de este programa fue la publicación del pliego para la precalificación de los interesados en participar como proponentes de la licitación para el diseño, construcción y puesta en ejecución de un sistema optimizado de administración del recurso hídrico.

Visión a futuro

Pero esta no será la única inversión del Canal. De hecho, la vía interoceánica continúa las inversiones operativas necesarias para mantener una ruta segura, confiable y eficiente para sus clientes.

“El Canal de Panamá requiere que se haga inversiones muy importantes para anticiparnos a las realidades del mercado como lo fue la ampliación, en su momento”, explica Miguel Lorenzo, vicepresidente de Infraestructura e Ingeniería.

De acuerdo con Lorenzo, la preparación oportuna permite llevar adelante reemplazo de equipos, así como el desarrollo de nuevos proyectos “para la búsqueda de eficiencias que garanticen la confiabilidad y la seguridad de nuestra ruta”.

El programa de inversiones a corto y mediano plazo, dice Lorenzo, incluye el Programa de Administración de Proyectos Hídricos formulado el año pasado, citado antes.

“La importancia de este programa se hace notoria dados los ciclos climáticos que se han registrado en los últimos cinco años y siempre con una tendencia a la baja en el aporte de agua natural que llega a los lagos de la cuenca del Canal. Resolver este problema no es una cosa fácil y requiere de inversiones importantes”, añadió.

A las inversiones en proyectos hídricos se suman otros componentes que requieren constante modernización y mantenimiento para seguir brindando el servicio eficiente que presta la vía acuática hoy día.

Estas inversiones incluyen mejoras en las represas, reemplazo de equipos flotantes y obras de dragado en los cauces de navegación, lo que suma cerca de B/.3 mil millones en los próximos cinco años, y que “atiende también el mandato constitucional de mantener el servicio confiable, seguro, eficiente y rentable de nuestra ruta”.

El 2021

Por otro lado, para el presupuesto del año fiscal 2021 se ha destinado alrededor de B/.300 millones como parte del programa anual de mantenimiento de instalaciones.

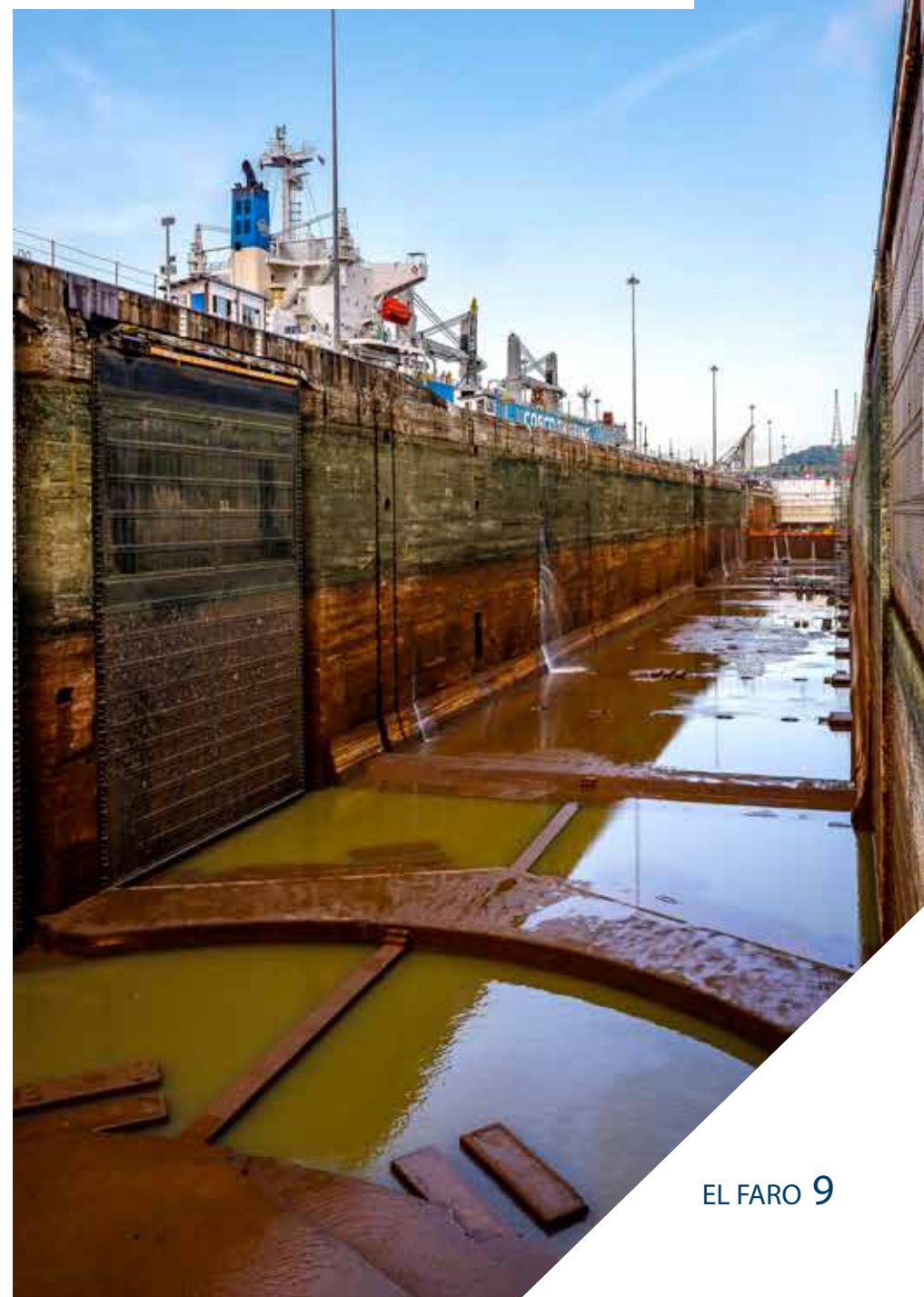
“Tenemos trabajos programados para el mantenimiento de compuertas y válvulas en las esclusas de Agua Clara, Cocolí, Gatún y Miraflores”, adelantó Carlos Patterson, gerente de Esclusas.

Se trata de tareas compatibles con las medidas de bioseguridad implementadas para prevenir cualquier foco de contagio de la Covid-19. “Tenemos distanciamiento y equipo de protección personal que es apto para estos trabajos que van a ser al aire libre principalmente”.

Además, destacó que estos mantenimientos son importantes por múltiples razones, siendo la principal de ellas mantener la vía interoceánica funcionando con un servicio expedito y seguro.

A lo anterior se suma el tema de ahorro de agua, en lo que en Canal está enfocado, como recordó Patterson y al mismo tiempo, “asegurarnos que no hayan fugas dentro de un límite tolerable y todo eso juega un papel importante en lo que es la continuidad de la vía”.

El objetivo de estas inversiones en proyectos futuros y en los trabajos de mantenimiento es darle valor a la ruta y ofrecer un servicio seguro y confiable que redunde en beneficios concretos para nuestro país.





BICENTENARIO
Independencia de
Panamá de España
1821 - 2021

ANA ELENA PORRAS: CAMINO AL BICENTENARIO DE LA REPÚBLICA



Por Orlando Acosta Patiño

En nuestro recorrido por el pensamiento nacional, el bicentenario y el Canal de Panamá, **El Faro** conversó con la doctora Ana Elena Porras, académica y estudiosa de la sociedad panameña.

Encontramos pertinente escudriñar la composición de la sociedad panameña al momento de la independencia de España y luego de la separación de Colombia, siempre vinculando la influencia de un proyecto de comunicación interoceánica en el contexto del bicentenario.

¿Cómo era la composición de la sociedad panameña en esos años de la independencia de España?

La composición socioeconómica y política de Panamá, a juzgar por autores como Hernán Porras y Alfredo Figueroa Navarro, había heredado una sociedad de castas coloniales e hispánicas. La jerarquía del prestigio y la asignación de privilegios socioeconómicos eran verticales, situando en la cima a los criollos blancos, bajando hacia una emergente clase intermedia de mestizos y mulatos, hasta llegar a una base indígena y negra que heredaba el estigma de la esclavitud colonial.

Simultáneamente a estas diferencias raciales que dependían del color de las personas, añadió desigualdad la rivalidad entre regiones económicamente diferentes y sus grupos humanos que compiten por la hegemonía política del Istmo: el Panamá transitista vs el Panamá rural. Porque el Panamá indígena, durante la conquista fue diezmado y después de la independencia fue marginado.



Ana Elena Porras es filósofa, historiadora y escritora, egresada de la Universidad de Panamá. Con estudios superiores de las universidades de Cambridge y Princeton. Doctora en Antropología de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

En el siglo XIX se registraron sucesos que favorecieron la consolidación y hegemonía de la sociedad de la región del tránsito frente a su principal competidor, la región rural y las élites del interior. La construcción del ferrocarril transístmico, la experiencia del Estado del Istmo, el Estado Federal de Panamá y el inicio de la construcción del Canal por los franceses, fueron algunas de estas condicionantes.

Esta consolidación de la zona de tránsito no solamente es económica y social, sino también cultural, porque el transitismo, y su cultura de la interoceanidad se imponen definitivamente a partir de 1903, como sistema de valores y proyecto nacional, una sociedad transitista por encima de una rural. Ambas sociedades culturalmente diferenciadas y rivales en el forcejeo por la hegemonía del Istmo, asimilan, excluyen y marginan al Panamá indígena.

Los grupos mulatos y mestizos de la zona de tránsito se hacen sentir desde el inicio del siglo XIX, desde los movimientos liberales, primero como bolivarianos, por ejemplo, José Domingo Espinar, y más tarde, en levantamientos liberales radicales, donde destaca la figura de Pedro Prestán. Por su parte, el arrabal santanero tuvo su proyecto liberal con líderes mulatos como Carlos Mendoza.

Mientras que, a pesar de haber perdido la Guerra de los Mil Días, los indígenas también hicieron sentir su presencia y músculo político desde la trinchera liberal con Victoriano Lorenzo y los campesinos de las provincias, y junto a los mulatos del arrabal, siguieron el liderazgo de Belisario Porras, tanto en provincias del interior como en el arrabal santanero en la ciudad de Panamá.

Hay una discusión, incluso mitos, sobre el movimiento independentista desde el interior y su camino a la capital. ¿Por qué la independencia surge en Los Santos, Veraguas, y luego el movimiento cala en la ciudad?

La independencia de España es liderada por las provincias del Panamá rural. El general José de Fábrega es quien la encarna desde Veraguas, a pesar de que el grito de Los Santos, con su sociedad de ganaderos y campesinos pequeños propietarios, le dispute protagonismo a Veraguas en nuestra memoria colectiva. Desde la perspectiva del liderazgo, observamos que son las provincias del Panamá rural, con sus militares, sacerdotes y terratenientes (grandes y pequeños), quienes se anticipan a la ciudad capital del Panamá transitista y a sus élites comerciantes, al tomar la iniciativa por la independencia de España y de sumarse al proyecto de Simón Bolívar.

El análisis de clases sobre la independencia podría indicarnos un origen mixto: una emergente clase media rural de Los Santos, sumada a la aristocracia terrateniente y rural con el clero de Santiago de Veraguas, entre los impulsores más visibles del movimiento emancipador de Panamá, en sintonía con el proyecto bolivariano de la Patria Grande o Gran Colombia.

Ante la precipitación de estos movimientos independentistas por parte del Panamá rural y del resto de América Latina, las élites comerciantes de la región de tránsito que se habían mantenido leales a España hasta el final de la emancipación, porque al comercio interoceánico de Panamá le iba bien en el sistema colonial, se vieron presionadas a sumarse.

Las razones para que estas diferencias se dieran fueron varias. Por una parte, las más altas posiciones militares eran reservadas para los españoles, y los criollos blancos eran relegados a posiciones de segunda jerarquía en las colonias. También destaca como causante de la rebelión de nuestras provincias del interior contra España, la imposición de nuevos impuestos de guerra, para costear la defensa española contra las rebeliones de sus colonias y la ausencia temporal del mariscal español Juan de la Cruz Mourgeon y Achet, capitán general del Nuevo Reino de Granada, dejando al general panameño, José de Fábrega a cargo del ejército español en el Istmo.

¿Qué sucede en 1903?

El movimiento separatista de Panamá de Colombia en 1903, es más conocido gracias a una mayor dedicación historiográfica y debido a la necesidad prioritaria de la naciente República de Panamá por construir su identidad nacional, hasta el punto de haber opacado por muchos años la memoria y la investigación histórica de la independencia de 1821 y del siglo XIX.

La separación de 1903 es impulsada por las élites comerciantes de la zona de tránsito, como explican Hernán Porras y Ricaurte Soler, para apresurar y garantizar su proyecto nacional transitista con la construcción del Canal de Panamá bajo un protectorado militar de los Estados Unidos.



A este movimiento, liderado por la zona de tránsito y sus grupos dominantes, se le sumaron después las provincias. Fue así que se consolidó el proyecto transitista sobre el rural y nace la República de Panamá como puente del mundo, Pro Mundi Beneficio, emporio comercial y proyecto nacional hegemónico frente al Panamá rural y frente al Panamá indígena.

Tanto la independencia de España, en 1821, como la separación de Colombia, en 1903, fueron el producto de maniobras políticas y diplomáticas con casi nulo enfrentamiento militar. Esto puede valorarse como positivo, porque no causó mayores pérdidas en vidas humanas.

No obstante, hay diferencias significativas entre ambas: en el caso de 1821, los panameños parecen haber sido inspirados por el liderazgo y visión de Simón Bolívar, construyendo una identidad colombiana y latinoamericana. En cambio, la separación de Colombia, en 1903, no tuvo su equivalente liderazgo ni arraigo popular, a pesar de los varios intentos autonomistas y separatistas, durante el siglo XIX.

Sobre el poco arraigo popular de 1903, puedo compartir una anécdota de historia oral. El doctor Arturo Morgan Morales, amigo de mi padre desde su infancia y nieto de don Eusebio Morales, me dijo personalmente, en una visita suya a mi casa, en 1979, que su abuelo Eusebio Morales le había contado a él que durante el acto oficial y firma del Acta de la Separación de Colombia, en la Plaza de la Catedral, el pueblo del arrabal santanero, no entendiendo lo que pasaba, gritaba “¡Viva Colombia!”, produciendo engorro entre las personalidades del evento oficial allí convocadas...”

Desde estas perspectivas, Ana Elena Porras concluye: “nos queda el desafío de revisar nuestra historia nacional de manera crítica, plural e incluyente”.

Busca la versión ampliada de esta entrevista en ElFaro.com



EL EFECTO DOMINÓ DEL CLIMA Y EL COMERCIO



Por Vicente Barletta

Son las 6 de la mañana. La ciudad de Panamá comienza su ajetreo diario. El metro, los restaurantes y cientos de comercios se alistan para iniciar su rutina. A la misma hora, el Canal de Panamá ya está en pleno funcionamiento. Un portacontenedores es el sexto de 35

buques que hoy utilizarán la vía interoceánica.

A diario, un promedio de 35 a 37 embarcaciones transita por el Canal, sin embargo, ese número puede variar por múltiples factores.

Como ruta del comercio mundial, la actividad a través del Canal de Panamá está directamente ligada a lo que ocurre con la economía global. Esto fue evidente durante la pandemia de la Covid-19.

Entre mayo y julio de 2020, el movimiento de buques por el Canal de Panamá se redujo en alrededor de 20 %, producto de los efectos de la pandemia en el transporte marítimo.

“El Canal refleja mucho los flujos de comercio dependiendo de la oferta y demanda que haya mes a mes, y año con año”, explica Silvia Marucci, gerente de Análisis de Mercado del Canal de Panamá.

Pone como ejemplo los portacontenedores, el principal segmento de tránsitos por la vía panameña. “Durante la pandemia se vaciaron los inventarios y con la reapertura económica, las empresas empezaron a rellenar estos inventarios. La demanda de bienes terminados ha sido sostenida por los estímulos que el gobierno de Estados Unidos le ha dado a los ciudadanos y a las empresas”, agrega la especialista.

Otros movimientos comerciales que inciden sobre el comportamiento del Canal de Panamá son los acuerdos entre los países. “En enero se firmó la fase uno del intercambio de bienes entre China y Estados Unidos, y en ese acuerdo se aprobó que China comprara granos y productos agrícolas a los Estados Unidos, y en el transcurso del 2020 hemos visto un incremento en los flujos de frijol de soya”, detalla.

No solo los flujos comerciales en otras latitudes inciden sobre la demanda por el Canal, también los fenómenos climáticos que golpean a otras latitudes puedan causar efectos en la ruta.



Por ejemplo, entre septiembre y octubre de 2020, el Canal de Panamá registró el impacto de los huracanes que azotaron los puertos de la costa este de Estados Unidos, provocando la acumulación de embarques que llegaron prácticamente que a la vez a la vía panameña, al haberse retrasado sus salidas por las condiciones climáticas.

Situaciones como estas provocan el arribo de buques en bloque y hasta por encima de lo esperado, lo que obliga a ajustar los recursos y las operaciones del Canal para acomodar la demanda. Pero, también los factores climáticos domésticos afectan la capacidad de la vía acuática. Uno de los más comunes es la neblina a lo largo de su cauce.

El gerente de Operaciones de Tránsito del Canal, Guillermo Manfredo, explica que ante estas situaciones los buques deben, por seguridad, interrumpir su tránsito en el área donde se registra la condición climática.

“Esto, a su vez, ocasiona un aumento en el tiempo de tránsito de los buques debido a que han debido parar en los lugares donde no teníamos programado debido al efecto de la neblina”, relata Manfredo.

Para dimensionar el impacto de fenómenos como la neblina, solo hay que ver que en los últimos cinco años el Canal de Panamá ha registrado anualmente un promedio de 60 días con esta condición del clima, y cada caso afecta entre seis y siete buques, lo que nos lleva a unos 360 a 420 tránsitos por año.



Eventualidades

A lo largo de sus más de 100 años de operaciones, el clima ha sido el elemento externo que más ha llegado a repercutir sobre la continuidad de los tránsitos por la ruta interoceánica.

En cambio, internamente, el Canal de Panamá tiene mayor control y programa rigurosamente cualquier mantenimiento o trabajos de dragado dentro de su cauce, para que nunca se interrumpa el paso de las embarcaciones, siempre coordinando cualquier movimiento de equipos o de personal.

“Uno de los retos más importantes de los mantenimientos es hacer que estos trabajos impacten lo menos posible la operación de tránsito tomando acciones que nos permitan maximizar el uso de las esclusas durante las tareas de mantenimiento o dragado”, anota Manfredo.

Enfrentado a un fenómeno completamente inesperado que podía afectar sus operaciones, como fue el caso de la pandemia de la Covid-19, el Canal de Panamá adoptó múltiples medidas que le permitieron proteger la integridad de su equipo humano, a la vez que permitía el transporte ininterrumpido de bienes esenciales entre las más de 140 rutas marítimas que confluyen aquí.

Esta capacidad de ajuste fue incluso, reconocida por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que destacó la resiliencia y capacidad del Canal de Panamá para adaptarse a la realidad que impuso la pandemia, a fin de proteger a su equipo humano y garantizar las operaciones de la vía, permitiendo cumplir su misión de seguir conectando al mundo.

LA BELLEZA DEL ESCEN

*En el país hay
cerca de 500 ríos
que se agrupan
en 52 cuencas y
son motor para
el desarrollo
humano.*

La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) es un corredor de ríos que recorre varios kilómetros antes de desembocar en los lagos Gatún y Alhajuela.

La superficie de este espacio, al ser irregular, crea hermosas cascadas y caídas de agua. La Cascada de Los Duendes es un hermoso ejemplo de ello. Este paraje pertenece a la subcuenca de los ríos Paja, Bailamonos, Cañito y Pescado, también llamada 4S.

La cuenca canalera, conformada por siete subcuencas, está protegida por la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH), que supervisa y evalúa programas, proyectos y políticas que garantizan su sostenibilidad.

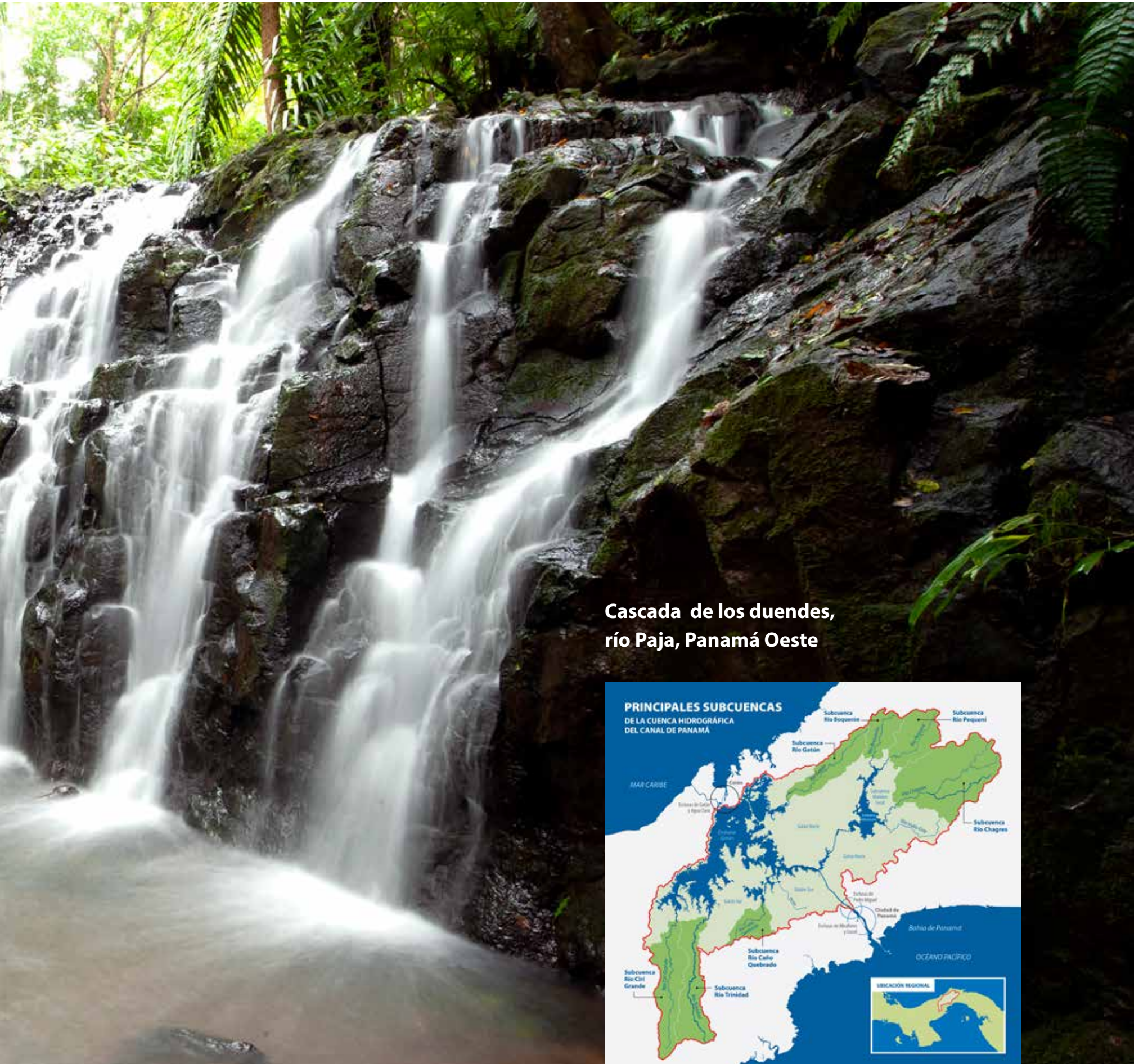
El agua es el principal recurso para la potabilización, hidrogenación, producción industrial y agrícola, turismo, investigación científica y social y para el funcionamiento del Canal de Panamá. Sin embargo, el país ha enfrentado en los últimos años situaciones de disminución de precipitación y fenómenos

meteorológicos extremos, producto de la variación climática. En 2019 la CHCP experimentó su quinto año más seco en 70 años, con menos lluvias, lo que provocó que los niveles de los lagos cayeran muy por debajo del promedio.

De allí que el Canal esté trabajando en acciones de largo plazo que garanticen la disponibilidad de agua cruda para el consumo de la mitad de la población del país y las operaciones del Canal.

No hay duda de que sin agua nada es igual.

ARIO CANALERO



Cascada de los duendes,
río Paja, Panamá Oeste



ASÍ ES NUESTRA CUENCA

La cuenca es un espacio geográfico vivo. Sus montañas, cascadas y espejos de agua son paisajes naturales de un valor incalculable para Panamá.

Los ríos principales de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá son Chagres, Gatún, Boquerón, Pequení, Ciri Grande y Trinidad.



Por Miroslava Herrera

Buscamos en el paisaje un respiro, un alivio. Admirar en silencio la silueta de montañas verdes, neblina blanca, sonido de cascadas que nos brinden la sensación de salud y de serenidad.

El paisaje de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CHCP) tiene esa propiedad. Desde sus puntos más altos, en cerro Jefe y cerro Bruja (1006 metros sobre el nivel de mar), el paisaje se aprecia verde y espeso. El territorio que rodea al Canal de Panamá es un espacio geográfico de gran belleza que engloba una biodiversidad impresionante, además de comunidades organizadas.

Geografía panameña

El estudio de la geografía en Panamá se ha caracterizado por miradas internas y externas. Exploraciones famosas han sido las realizadas por Giovanni Agostino Codazzi, Armand Reclus y Lucien Napoleón Bonaparte Wyse. El político liberal José Daniel Crespo, fue un joven innovador de ideas progresistas y publica el libro Geografía de Panamá, en Londres, en 1928, que se usó como texto escolar hasta 1953.

Otros ilustres han enriquecido la visión de nuestro territorio como Ángel Rubio, Raquel De León, Alberto McKay, Nydia Cardoze, Aura Russo y Consuelo Tempone, entre otros.

Paisaje de cuenca

En Panamá hay 52 cuencas hidrográficas en todo el territorio. Esto significa que el espacio geográfico del país entero está surcado por ríos. Una de las más estratégicas es la CHCP.

La Cuenca del Canal abarca siete subcuencas que rodean el paso entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico. Cada subcuenca es un corredor de ríos que desemboca en los lagos reservorios Alhajuela y Gatún. El agua que llueve drena por riachuelos, cascadas y por el poderoso río Chagres.

La topografía de la Cuenca va desde llanuras aluviales en la parte central y alrededor de los lagos, hasta colinas y montañas con pendientes pronunciadas distribuidas en dos sectores: uno hacia el este, donde se encuentra la Sierra Maestra y el inicio de la cordillera de Guna Yala (cuenca alta de los ríos Pequení, Boquerón y Gatún), así como también las alturas de cerro Jefe y el nacimiento del río Chagres, mientras que hacia el oeste se localizan las cabeceras de los ríos Ciri Grande y Trinidad formando parte de la división continental.

El paisaje de la CHCP es natural y modificado a la vez. Antes de ser el espejo de agua del lago Gatún, los poblados paralelos al ferrocarril eran un paisaje casi urbano, hasta la orden de despoblación del presidente William Taft, en 1913.

Algunos ríos retienen en sus nombres esta historia de municipalidades panameñas en la zona del Canal: Bailamonos, Gatún, Frijoles, Obispo, Aguas Claras.

Biodiversidad

Dentro del bosque, la vida es abundante. La cuenca canalera es hogar del jaguar, mayor felino del continente y una enorme variedad de plantas, insectos, aves, reptiles, anfibios.

Por su biodiversidad e importancia para la ciencia es la cuenca más estudiada del mundo por científicos de todo tipo de disciplinas y de todas partes del mundo.

El Canal de Panamá mantiene una vigilancia constante de las condiciones meteorológicas, geológicas y geográficas, además de ser parte de la organización comunitaria que protege y monitorea cada cuenca, lo que es crucial para la población.

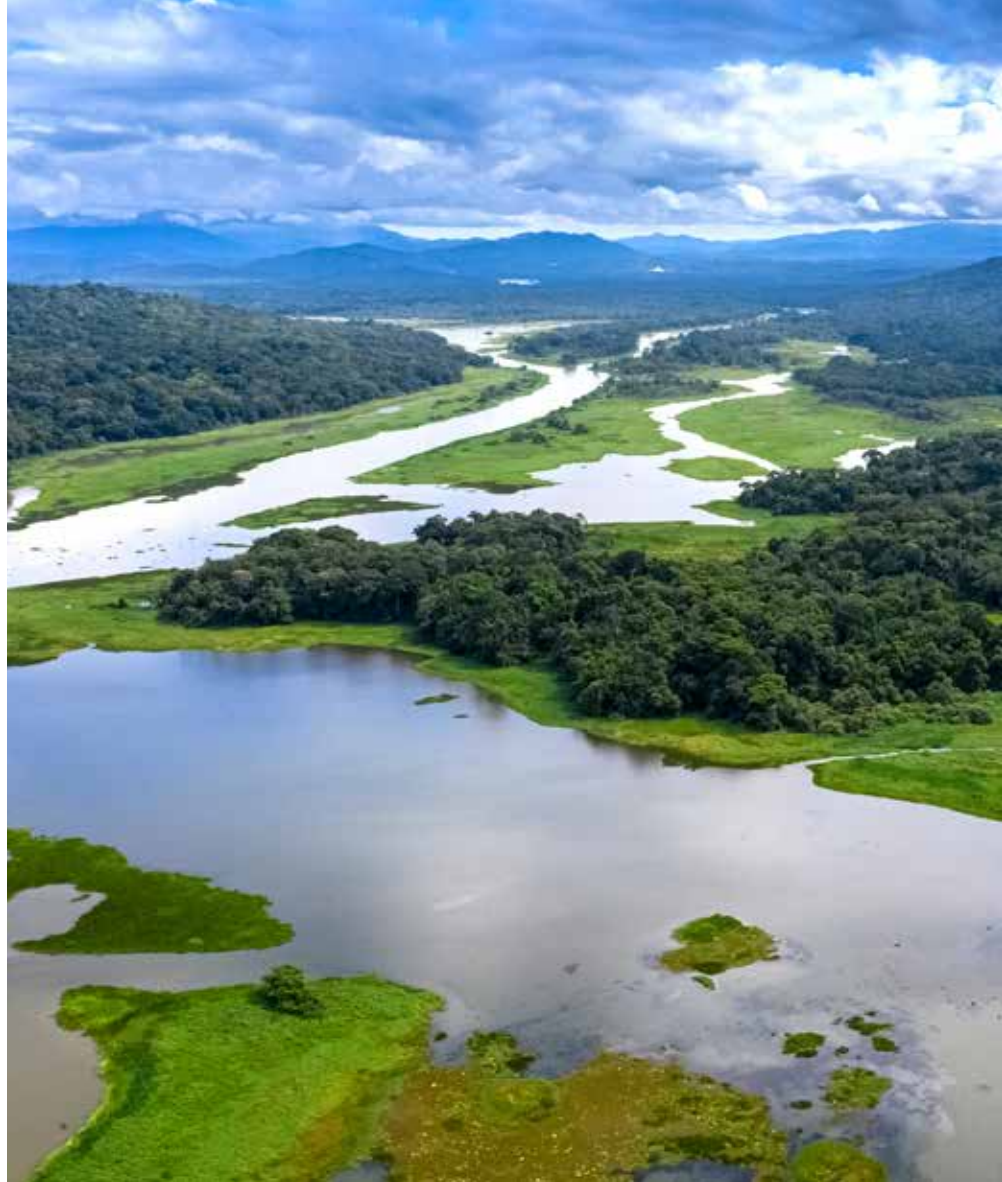
Consejos consultivos, comités locales y organizaciones de jóvenes ambientalistas colaboran con instituciones como ministerios, fundaciones y juntas comunales. Un plan de riesgos y emergencias, estudiado todo el año, los hace estar preparados cuando las condiciones son desfavorables.

Es así como las comunidades de Santa Rosa y Guayabalito demostraron su valentía y poder organizativo cuando en 2010, la tormenta La Purísima causó 500 deslizamientos de tierra y cuantiosos daños.

Paisaje dinámico y productivo

La variabilidad climática causa que eventos meteorológicos extremos ocurran con mayor frecuencia. Va desde ríos desbordados hasta sequías prolongadas más allá de la temporada seca. Esta es una amenaza que obliga a todo el que dependa de una cuenca se adapte al cambio.

En la Cuenca Hidrográfica del Canal, la variabilidad afecta su principal recurso: el agua. El año 2019 fue el más seco en el registro: el paisaje de troncos asomados por la superficie del Gatún fue inquietante.



Al Canal de Panamá le corresponde la responsabilidad de administrar, mantener, utilizar y conservar el recurso hídrico de la Cuenca.

Esta área, que abarca 343,421 hectáreas, produce unos 567 millones de metros cúbicos de agua al año para abastecer ocho potabilizadoras, que proveen agua potable a la mitad de la población del país, es decir, alrededor de dos millones de personas. Se produce 1,598 millones de metros cúbicos de agua para hidrogenación eléctrica y agua suficiente para mover unos 14 mil barcos al año.

Es por eso que todo lo que abarca la vista cuando miramos la Cuenca tiene que ver con el agua y su cuidado. Sin agua, el paisaje no sería lo que es, lo que ha sido y sobre todo lo que será.

EN NÚMEROS

Cuenca canalera

7 distritos

43 corregimientos

460 lugares poblados



Raquel De León



José Daniel Crespo



Angel Rubio

LLUEVE SÍ, PERO POCO EN LA CUENCA DEL CANAL

Los recientes huracanes que han azotado Centroamérica y el Caribe aportaron poca lluvia a los lagos Alhajuela y Gatún. El caso más extremo se presentó con Eta, que una vez se alejó de Panamá, durante cuatro días se registró cero lluvias en las 55 estaciones a lo largo de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.



Por Luis E. Vásquez

Con las recientes lluvias propias de la temporada y producto de los efectos de los recientes huracanes que han afectado al istmo centroamericano, y de manera colateral, el occidente de Panamá, la percepción de muchos es que los reservorios del Canal están a su máximo nivel, al punto de que, como en otrora, se requerirán vertidos controlados en las presas de Gatún y Alhajuela (Madden).

Incluso, para estos días circuló en redes sociales vídeos y fotografías que dan a entender que ello es así. Sin embargo, la realidad es otra: los lagos Alhajuela y Gatún tienen déficit de agua.

Esos vídeos y/o fotografías corresponden a otros años y a la prueba anual que, por seguridad, el Canal de Panamá debe hacer al mecanismo de cierre y apertura de las compuertas de las presas. La más reciente fue el 17 de octubre pasado, en la presa de Gatún, que no se abrieron todas de forma simultánea.

La meteoróloga del Canal Gloria Arrocha rompe con ese mito al señalar que cuando un huracán con categoría por arriba de 1 se desplaza por el Caribe, le aporta humedad al clima de Panamá solo al inicio, y que lo que viene después es total aridez en la Cuenca Hidrográfica del Canal (CHCP).

“Este año hemos visto que cuando un huracán se desplaza por el Caribe y adquiere una categoría de 2 o 3, inicialmente nos aporta humedad, pero luego que ha pasado y se encuentra más al oeste, tiende a secarse. El caso más extremo lo tuvimos con Eta, que durante cuatro días se registró cero lluvia en las 55 estaciones [hidrometeorológicas] que hay a lo largo de la cuenca del Canal”, dijo Arrocha.



Diciembre, un buen mes

El agua es la sangre del Canal, en consecuencia, la sección de Meteorología e Hidrología de la vía acuática panameña monitoriza la precipitación en la cuenca hidrográfica y el nivel de los reservorios 24/7, los 365 días del año.

Según los registros de los meteorólogos, la precipitación en el mes de octubre tuvo un déficit de 28.5 %, ocupando el quinto lugar de los más secos; para mediados de noviembre era de 30 por ciento, o sea, el sexto lugar de los más secos.

Arrocha pronostica que con las condiciones atmosféricas y oceanográficas actuales, en diciembre venidero se alcanzarían los niveles óptimos de 88 y 250 pies en los lagos de Gatún y Alhajuela, de forma respectiva.

La meteoróloga recurre a las estadísticas, y apunta que en años anteriores hubo registros de que en el trimestre de noviembre-diciembre-enero los acumulados de precipitación estuvieron tanto por arriba del promedio como por debajo.



Planta potabilizadora de Miraflores.

Este 2020, subraya la experta, ha sido muy particular por ser un año con un número récord de tormentas tropicales, superando al 2005, también con el fenómeno de La Niña débil, y con una temporada de huracanes récord en ese momento. Según esos registros, en el 2005 la lluvia en el trimestre noviembre-diciembre-enero tuvo un déficit de casi el 25 %.

“Tomando todo esto en consideración, esperamos que una vez termine la temporada de huracanes, el fenómeno La Niña actual podría influir en la entrada de la estación seca, posiblemente retrasándola un poco y evitando un déficit significativo en la precipitación del trimestre noviembre-diciembre-enero”, expresa Arrocha.

Asegurada el agua para el consumo

La sección de Meteorología e Hidrología proyecta que el Canal de Panamá tendrá el agua necesaria para abastecer a las plantas potabilizadoras que toman el recurso hídrico de los lagos Alhajuela y Gatún, y que abastecen a más de 50 % de la población del país, y que constituye el interés primario en la administración de la vía acuática: garantizar el agua para el consumo humano, por encima de todo.

“Los dos embalses tienen suficiente agua para garantizar que se pueda abastecer a todas las potabilizadoras que se abastecen de estos. No hay ninguna duda sobre este tema”, dice con firmeza Arrocha.

Respecto al recurso hídrico para las operaciones del Canal, estima que dependerá de la duración de la estación seca: si es normal, muy probable que se implementarían medidas de ahorro de agua a finales de diciembre y enero, con la finalidad de garantizar el máximo calado de los buques panamax y neopanamax, durante el mayor tiempo posible de la estación seca, hasta que la temporada lluviosa vuelva a aportar suficiente.



UNA GESTIÓN BASADA EN ATENDER EL RIESGO SOCIAL



Por Emilio Messina

Para el Canal de Panamá la gestión social y ambiental de un proyecto es pieza clave en su desempeño como corporación.

Cuando pensamos en gestión de riesgos, nos ubicamos en las ciencias físicas y la aplicación de tecnología. Una visión moderna sobre el riesgo social propone un enfoque holístico, que reduzca sesgos relacionados a la gestión fragmentada de los recursos hídricos, sobre todo, por la necesidad de estar anticipados y pensando en los problemas desde los usuarios, reales y potenciales.

Así, el riesgo deja de ser un fenómeno físico, para ser cultural y su mitigación es representada por medio de un bien social y económico, que atiende a la complejidad de las demandas de las poblaciones, basándose en un diálogo de saberes con los proponentes.

El agua total del planeta ha sido la misma desde que los dinosaurios habitaban la tierra; lo que sí ha cambiado es su

uso, apropiación y administración para distintos usuarios. Bajo este enunciado, el enfoque de gestión hídrica del Canal de Panamá asegura la sostenibilidad del recurso para el consumo de poco más de la mitad de la población panameña y para la operación de la ruta.



Para cumplir con este propósito se enfoca en la calidad del recurso y la cantidad para garantizar la disponibilidad y el control para un manejo eficiente. Sobre lo anterior, lo hace minimizando externalidades que se puedan generar de su gestión y calculando el valor social y ambiental intrínseco, que debe ser estimado en todo potencial proyecto hídrico. Esto se hace trabajando desde la demanda y en acuerdo con todas las partes.

La Conferencia Internacional sobre Agua y Medio Ambiente celebrada en 1992, conocida como la Declaración de Dublín sobre el Agua y el Desarrollo Sostenible, reconocía el agua dulce como bien finito y vulnerable, además, la gestión participativa del agua, el papel de la mujer en su gestión y su valor económico.

¿Cómo hacerlo?

El Canal promueve una gestión inclusiva del recurso hídrico para alcanzar la participación informada de actores claves y diferentes grupos de interés. Lo anterior permite enfocar esfuerzos en la formación de capacidades locales y en comunidades del conocimiento para que sean autogestionarias, esto es, social y económicamente resilientes y ambientalmente sostenibles.

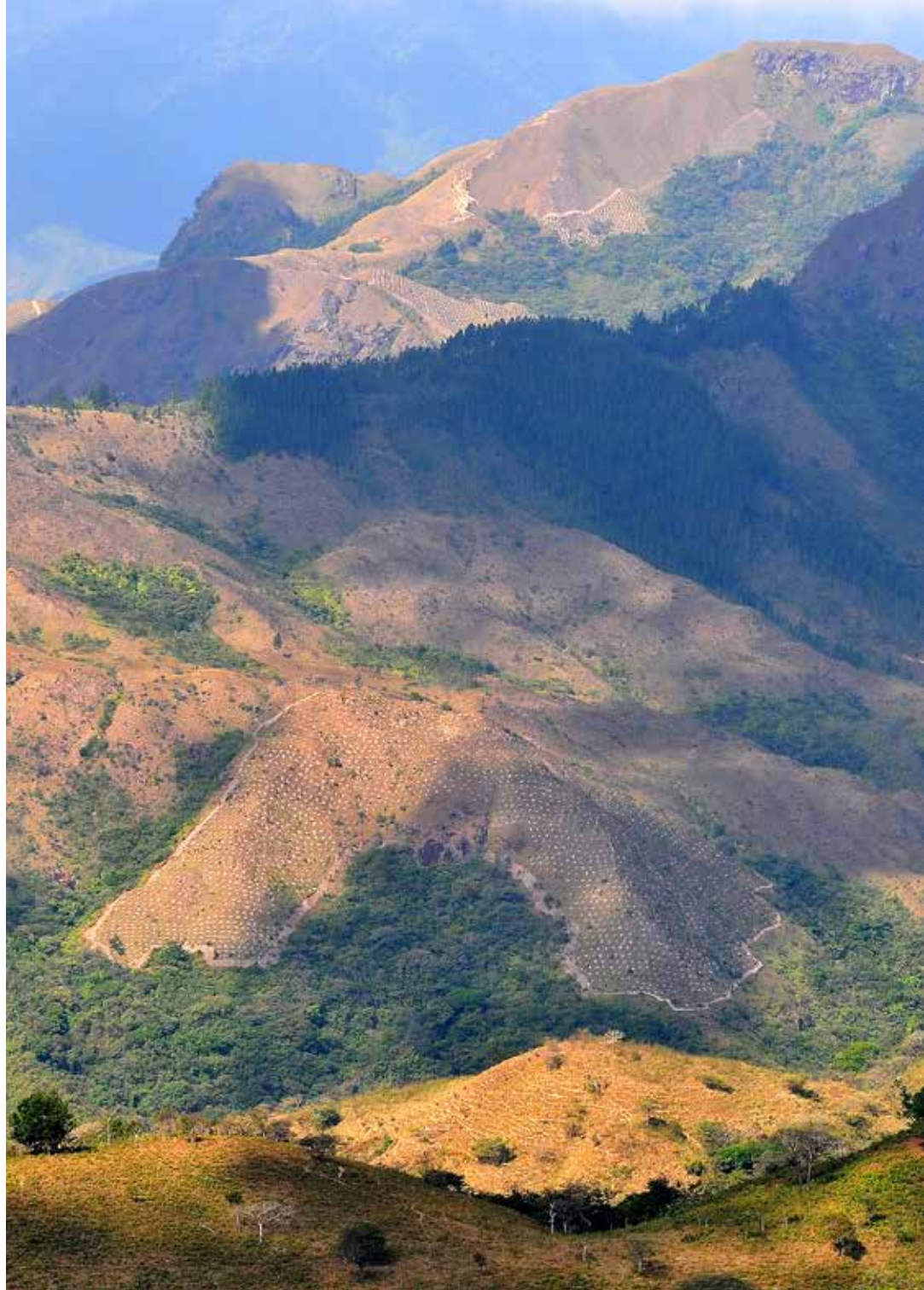
De esa forma se pasa de un riesgo social potencial a la gestión social de un proyecto como catalizador, y de cualquier forma de control social, a la promoción de la cohesión solidaria. Se trabaja con base en los intereses comunes de las partes y bajo principios precautorios que consisten en la toma de decisiones consultadas y de consentimiento previo, libre e informado.

La conclusión de estas acciones es que cualquier malestar potencial se vuelve una oportunidad para el desarrollo de las comunidades y la adecuada administración del agua.

Al igual que lo observado por la Comisión Mundial de las Represas, como lo expuesto en los 10 Principios de Ecuador, el contenido social presente en cada uno de estos, no solo es mandatorio, sino de obligatoria observancia, por esta razón, el Canal de Panamá, desde el inicio de su vida institucional, ha desarrollado una gestión ética y participativa del agua.

En ese sentido, la sostenibilidad hídrica no solo se logra mediante el eficiente cumplimiento de un cronograma para un estudio o una obra de infraestructura, también depende de una adecuada planificación territorial y fundamentalmente, de la inclusión de la variable social y ambiental en todas las fases de un proyecto, desde su idea y concepción, hasta el diseño, implementación y operación.

Para el Canal, todo se resume en que la gestión social del riesgo de proyectos hídricos es más que los Principios de Ecuador, cartas de Naciones Unidas, obras civiles y cronogramas de



cumplimiento, se trata de un derecho humano fundamental que se atiende con enfoques novedosos, tecnologías adecuadas a cada contexto y socialmente innovadoras.

El autor es coordinador de Asuntos Institucionales y Proyectos del Canal de Panamá.



Plantones para proyectos de reforestación del Canal.

EL HALCÓN CARACARA



Por Victor Young

El todoterreno blanco del Canal de Panamá avanza en dirección norte por la bordada oeste de la vía interoceánica, dejando detrás una nube de polvo a lo largo del camino pedregoso.

Más allá de Cerro Gordo, en una curva sombreada por palmeras centenarias, un ave rapaz se alimentaba a la orilla del camino. Al acercarnos, voló rápidamente y se posó sobre un árbol de guarumo, a pocos metros de allí.

Cuando nos alejamos, regresó para continuar su festín. Esa ave que vimos aquella polvorienta mañana de faena cotidiana, era un Caracara canalero.

El Caracara es un halcón patrullero de las carreteras y caminos de las áreas de operación del Canal. Su día a día consiste en reciclar los nutrientes aprovechando la proteína proveniente de animales muertos, que a veces encuentra a orillas de las carreteras.

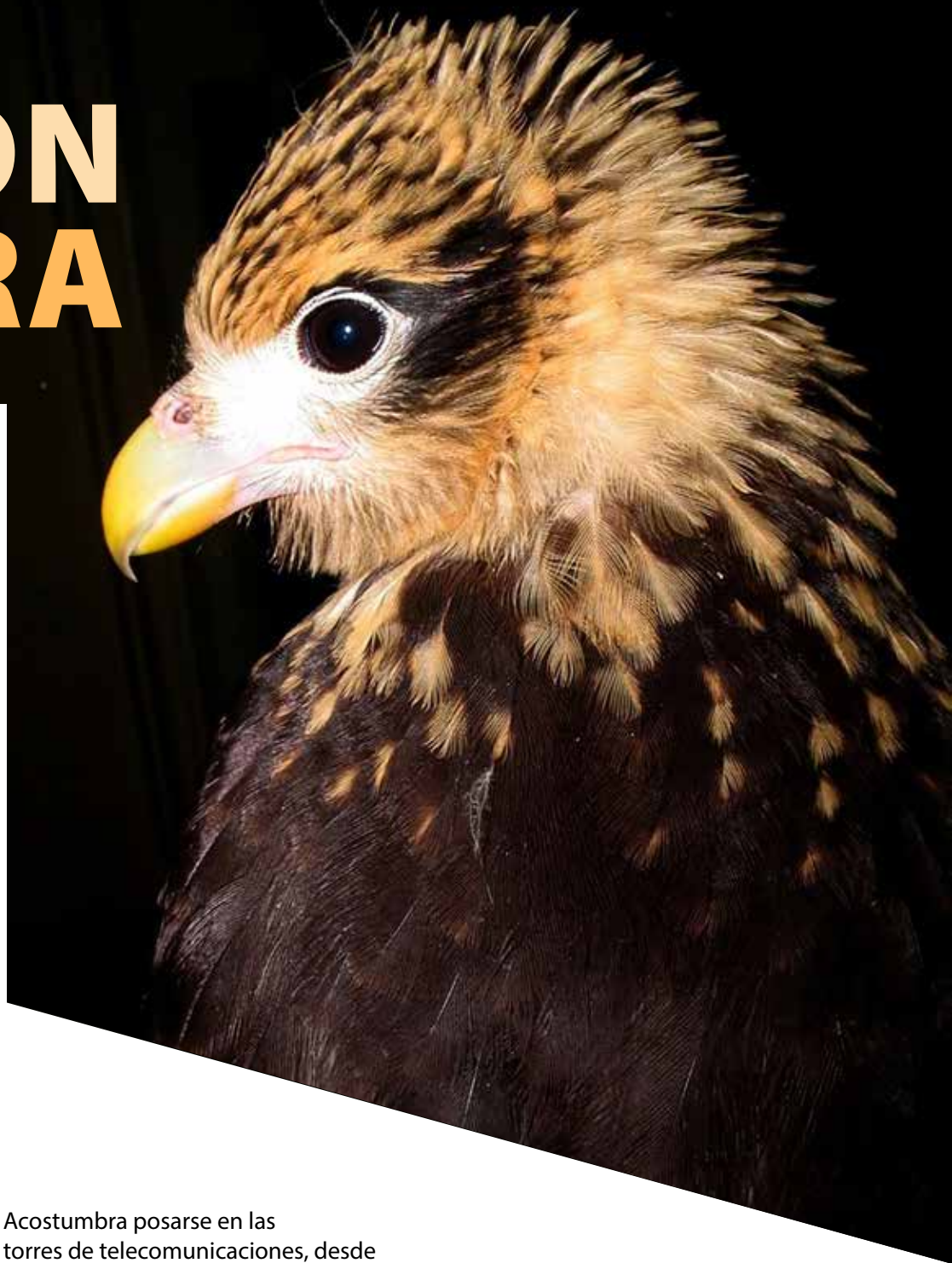
Tiene un estómago diseñado para digerir restos orgánicos en descomposición, sin poner en riesgo su salud. A la vez, brinda una función de limpieza para mantener el ecosistema saludable y libre de carroña.

Sus hábitos carroñeros le aportan un grado de indispensables, ya que eliminan del ambiente el material descompuesto, cumpliendo así una importante función ecológica.

Es una de las aves rapaces neotropicales más comunes en las orillas de bosques y parajes abiertos. Lo encontramos merodeando carreteras en la vertiente del Pacífico y un poco menos en el Atlántico.

Acostumbra posarse en las torres de telecomunicaciones, desde donde emite su estridente grito.

El adulto presenta la cabeza, cuerpo y patas de un color cremoso, con una línea negra detrás del ojo. Sus alas, espalda y cola son marrón oscuro. El Caracara juvenil es muy diferente, exhibe un plumaje oscuro más críptico, una cabeza y cuerpo moteado con manchas marrón sobre un fondo claro y el resto del cuerpo lo cubre un manto marrón oscuro.



Nombre científico:

Milvago chimachima

Datos: Se le conoce también como Caracara Cabeciamarillo o Gavilán Garrapatero. Su alimentación es variada, principalmente de carroña. También puede comer las garrapatas del ganado, roedores, peces, ranas, insectos, algunas frutas y huevos de otras aves.

EL CANAL, RESILIENTE Y VISIONARIO

La UNCTAD, creada en 1964 para asuntos relacionados con el comercio, las inversiones y el desarrollo, es el principal órgano de la Asamblea General de la ONU. Está compuesta por 195 miembros y apoya a los países en desarrollo en su incorporación a la economía globalizada.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) destacó la resiliencia y capacidad del Canal de Panamá de adaptarse a la realidad que impuso la pandemia, a fin de proteger a su equipo humano y garantizar las operaciones de la vía. “El Canal de Panamá es tan resistente como su personal, y se adaptó a la nueva normalidad rápidamente, incluidos los nuevos protocolos de seguridad, los retos relacionados con el teletrabajo y, en particular, a la incertidumbre”, indica la UNCTAD en su Informe Marítimo para el 2020, enfocado en los efectos de la pandemia.

El informe incluye al Canal de Panamá como una de las organizaciones analizadas con lecciones aprendidas durante la pandemia, y cuyo caso demuestra que “todo está sujeto a mejora constante y continua. Una situación fluida requiere ajustes frecuentes”.

“La pandemia ha sido todo menos predecible. Todos los procedimientos y medidas han tenido que ser constantemente revisados para mejorar, y un liderazgo firme y humano ha sido necesario con el fin de tomar decisiones difíciles y oportunas con información limitada”, agrega el documento.

UNCTAD menciona que el Canal de Panamá utiliza la innovación y las comunicaciones como herramientas claves para mantener la continuidad de las operaciones y hasta el ánimo de la fuerza laboral.

“El Canal de Panamá mantuvo comunicaciones regulares con los clientes para mantenerlos al día con la situación en Panamá y utilizó diversos canales para enviar información a los empleados con respecto a asuntos operativos y administrativos, compartir métodos y consejos para prevenir transmisión comunitaria y para brindar apoyo psicológico”, apunta el informe.



Entre las innovaciones implementadas, la UNCTAD resalta las rutinas de ejercicios y conciertos virtuales difundidos por la organización a través de medios digitales como las redes sociales, así como una aplicación de viaje que permitió darles seguimiento a los colaboradores que utilizan el sistema de transporte interno.

El informe refleja las acciones adoptadas en el Canal de Panamá para asegurar el bienestar del equipo humano, lo que implica medidas para mitigar el riesgo de contagio.

“Al mismo tiempo, el arribo de buques seguía siendo elevado y tales medidas eran claves para garantizar la seguridad y disponibilidad de la fuerza laboral, al tiempo que se mantenían operaciones eficientes y sin problemas para los clientes”, destaca el organismo de Naciones Unidas.

Entre las operaciones de tránsitos, UNCTAD recuerda el tránsito de los cruceros Zaandam y Rotterdam en marzo pasado en medio de la pandemia, el cual fue autorizado por razones humanitarias y siguiendo estrictos protocolos de bioseguridad.



ENFERMERÍA Y DIABETES, EL LEMA 2020



Por Larissa Arrieta

El Día Mundial de la Diabetes es el 14 de noviembre porque la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Federación Internacional de Diabetes (FID) lo establecieron desde 1991. Esto, debido al natalicio de Frederick Banting en esta fecha del año 1891.

Banting era un médico investigador de Canadá que dedicó gran parte de su vida al estudio de la diabetes mellitus y la insulina. Precisamente, en 1923 recibió el premio Nobel de Medicina y Fisiología por el descubrimiento de la insulina.

El lema de este año es "La enfermería y la diabetes", dando protagonismo al papel esencial que juegan los profesionales

de enfermería en la prevención, detección, control y seguimiento de la diabetes. La FID estima que hasta 212 millones de personas, o la mitad de todos los adultos que viven actualmente con diabetes, están sin diagnosticar y la mayoría tiene diabetes tipo 2.

Este año, además de destacar la relevancia del personal de enfermería en la atención de la evolución de la condición de salud y la calidad de vida de los pacientes, cobra relevancia el aumento de las tasas de mortalidad por Covid-19 relacionadas con las comorbilidades de enfermedades crónicas no transmisibles (hipertensión arterial, obesidad y en este caso, la diabetes).

Se estima que más del 30 % de las personas que ha muerto por Covid-19, padecía diabetes. Adicional a este pronóstico reservado de los pacientes diabéticos hospitalizados en las

unidades de cuidados intensivos, tres de las cinco primeras causas de mortalidad en Panamá en el año 2018 estaban relacionadas con las complicaciones o efectos crónicos de la diabetes; en segundo lugar, las enfermedades isquémicas del corazón; en tercero, las enfermedades cerebro vasculares; y en cuarto lugar, la misma diabetes mellitus.

La diabetes es una enfermedad vinculada a la obesidad y la hipertensión, además, es uno de los principales factores de riesgo ante la Covid-19, sus principales síntomas son:

- Aumento en las ganas de orinar (poliuria) porque se intenta eliminar el exceso de glucosa por medio de la orina.
- Incremento de la sed (polidipsia), por la pérdida del agua que el cuerpo desea recuperar.
- Hambre excesiva porque la glucosa no puede entrar a las células y se envía un mensaje de sensación de hambre para poder obtener la glucosa por medio de los alimentos. Aunque hay azúcar en el cuerpo, no hay suficiente insulina para que entre a nivel celular (polifagia).
- Pérdida involuntaria de peso.
- Cansancio.

La Asociación Americana de la Diabetes menciona otros síntomas como infecciones frecuentes de la piel, encías o vejiga, visión borrosa, cortes/moretos que tardan en sanar, hormigueo o entumecimiento en las manos o los pies, entre otros.

Hay dos tipos de diabetes la diabetes: tipo 1, conocida como Diabetes Mellitus insulino dependiente (DMI) porque el cuerpo deja de producir insulina. Aparece antes, durante o después de la adolescencia y se le llama también diabetes juvenil y la tipo 2 o Diabetes Mellitus no insulino dependiente, el 50% de los casos es prevenible si se atiende a tiempo.

En esta última los pacientes tienen suficiente insulina, pero su cuerpo no puede emplearla de forma correcta para bajar la glucosa en sangre porque son resistentes a la insulina. La padecen personas con sobrepeso u obesidad y se diagnostica, generalmente, después de los 30 años.

Sus factores de riesgo son el aumento de la edad, el índice de masa corporal mayor del 30 % (obesidad), perímetro de cintura mayor de 102 centímetros para los hombres y de 88 centímetros para las mujeres, hacer menos de 30 minutos de actividad física (sedentarismo), dieta baja en verduras o frutas (menos de una porción diaria), ser hipertenso, tener al menos un registro de azúcar en ayuno mayor de 110 mg/dl y tener antecedentes familiares de diabetes en abuelos, tíos, primos, padres, hermanos o hijos.

En el sitio www.worlddiabetesday.org encontrará un test rápido, que mide su riesgo de Diabetes tipo 2.

El apoyo oportuno del personal de enfermería en la evaluación de sus niveles de glicemia puede marcar la diferencia entre una prediabetes tratada a tiempo o una diabetes no controlada que requiera de mayor medicación para evitar complicaciones. Está en sus manos utilizar los recursos de enfermería para proteger su salud y mejorar su calidad de vida.

La autora es enfermera del Canal de Panamá

Los primeros signos y síntomas de la diabetes tipo 2 pueden incluir:



Micción frecuente



Aumento de la sed



Sentir mucho cansancio



Visión borrosa



Hormigueo, entumecimiento o dolor en las manos o los pies



Picazón e infecciones micóticas



Sentir hambre todo el tiempo



Cicatrización lenta de cortadas y heridas

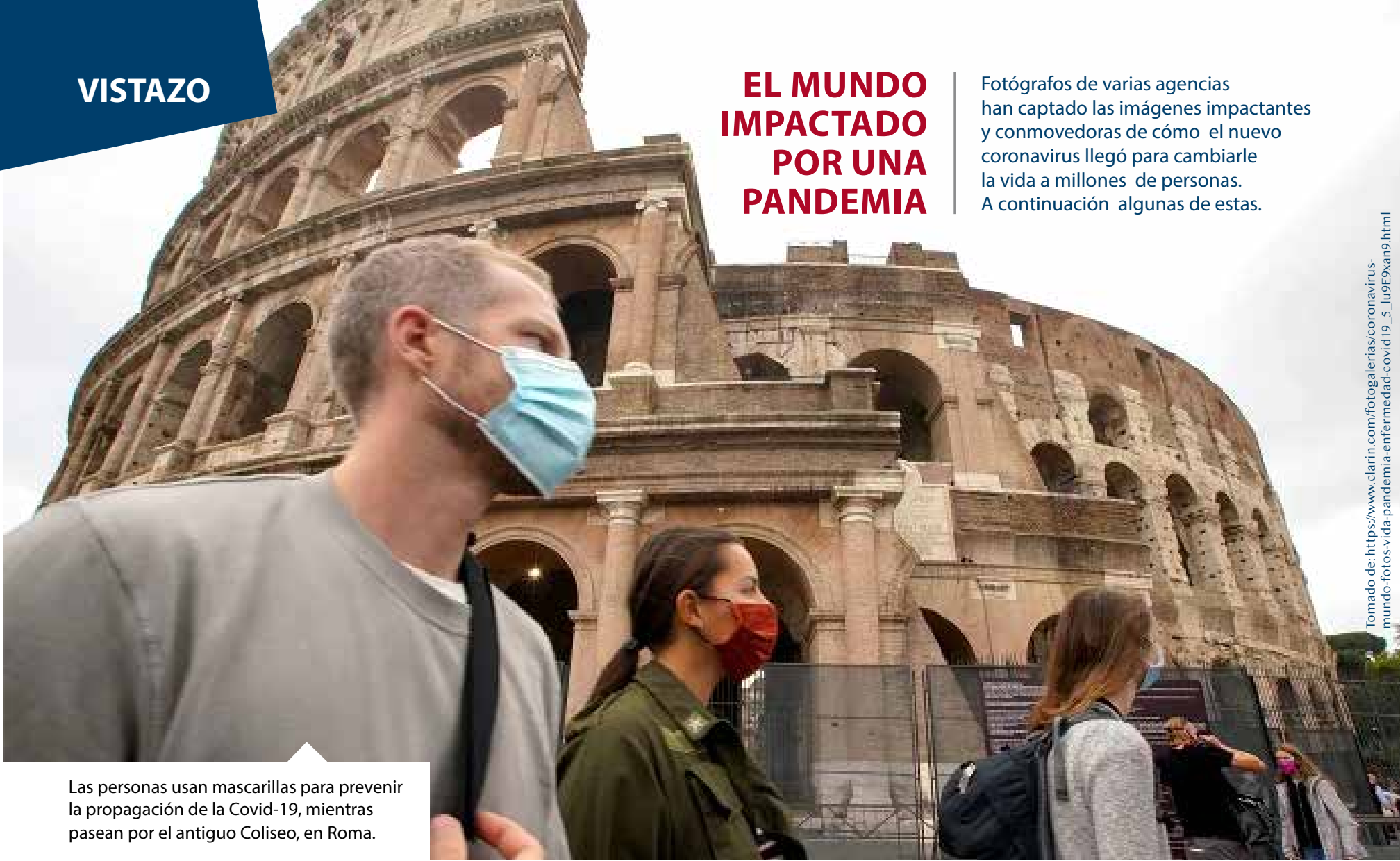


Parches de piel oscura

La aparición de la diabetes tipo 2 puede ser gradual y los síntomas pueden ser leves durante las primeras etapas. Por consiguiente, muchas personas pueden no darse cuenta de que tienen esta afección.

EL MUNDO IMPACTADO POR UNA PANDEMIA

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



Las personas usan mascarillas para prevenir la propagación de la Covid-19, mientras pasean por el antiguo Coliseo, en Roma.



Estudiantes macedonios con máscaras protectoras para prevenir la propagación del nuevo coronavirus, en el primer día del nuevo año escolar en Skopje.



Una imagen combinada muestra a personas sosteniendo sus teléfonos móviles debido a la enfermedad del coronavirus, en varias ciudades.

Tomado de: https://www.clarin.com/fotogalerias/coronavirus-mundo-fotos-vida-pandemia-enfermedad-covid19_5_lu9f9xan9.html



Cisnes inflables en el lago Sarah Kubstichek durante el primer Festival de Cine Flotante en Brasilia, Brasil, donde la gente se sienta en botes inflables y botes a pedales, anclados en lugares fijos en una versión acuática de un autocine.



Una pareja palestina camina el día de su boda en medio del brote de la enfermedad del coronavirus, en el norte de la Franja de Gaza.



Mascarillas exclusivas, revestidas en seda y con delicados diseños acabados a mano es la propuesta que ofrece un joven diseñadora chilena para evitar que las novias tengan que ponerse máscaras quirúrgicas en un día tan especial como su boda.



Un niño pasa junto a un mural que representa el coronavirus en Surabaya, Java Oriental.



Los teléfonos móviles, mostrando imágenes de sus familiares que murieron de India.



La gente toma sol en la playa de Levante en Benidorm, España parcelada para el distanciamiento social, mientras el país sigue con estrictas restricciones por el rebrote de coronavirus.

Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro



Canal tv

UNA SEÑAL DE  CANAL DE PANAMÁ

 **Cable Onda**

Canal 126 /1026 (HD)

MAST3R

Canal 26

Señal por cable a
nivel nacional