



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

Julio 2021 No.157

Central 5-6-7

Diversidad cultural: la esencia de la construcción

Comunidad 8-9

El programa hídrico, más allá del almacenamiento

Compás 10-11

Independencia, Panamá y el gran Caribe: miedo y sociedad (1791-1821)

Operación 12-13

"Flotas fantasmas" y espaciales en el Canal

Ombligo 14-15

El mantenimiento de una obra centenaria

Ingenio 16-17-18

La experiencia de una cámara seca

Puente 19

Al paso del perezoso

Gente 20-21

Los rostros tras las máquinas

Memoria histórica 22-23-24

Austin W. Lord y su legado arquitectónico

Reseña 25

Notas recientes

¿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

Fotógrafo

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

PARA ELLOS, NUESTRO RECONOCIMIENTO



A pocos días de conmemorarse el aniversario 107 del Canal de Panamá, preparamos una edición de la revista **El Faro** para destacar la mano de obra que, tanto en el pasado como en el presente, es el verdadero rostro de la vía acuática.

La tenacidad de inmigrantes de distintas partes del mundo que llegaron a nuestro país para participar de la construcción de una nueva nación, nos obliga a rendirle

tributo a quienes con esfuerzo construyeron un Canal al servicio del comercio internacional.

A partir del siglo XVI, nuestro país se convirtió en un crisol de razas que ha forjado nuestra idiosincrasia e identidad nacional. Españoles, chinos, afroantillanos, así como de otras nacionalidades, llegaron a Panamá con más ímpetu en el siglo XIX, con la promesa de erigir titánicas obras para conectar al mundo: el ferrocarril transístmico y el Canal interoceánico. El sueño se hizo realidad.

En la actualidad, más de 9,000 panameños trabajan en la vía acuática para hacerla más competitiva y rentable. Los tiempos han cambiado vertiginosamente, pero no así el deseo por dejar una huella en la historia de Panamá.

La búsqueda por develar nuestro pasado es fundamental para comprender la realidad de hoy y trazar nuestro futuro. Mientras esta tarea permanente toma forma, el Canal honra a quienes con sacrificio, e incluso con sus vidas, construyeron una de las maravillas del mundo actual.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa

DIVERSIDAD CULTURAL: LA ESENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN



Por Octavio Colindres

Por su carácter de tránsito, Panamá ha propiciado históricamente la interacción de diversas etnias que han enriquecido nuestra cultura.

Con el transcurso del tiempo y por múltiples circunstancias, llegaron

a nuestro territorio inmigrantes en busca de un futuro próspero.

La llegada de grupos humanos de distintas partes del mundo está ligada también al anhelo de encontrar una ruta que uniera el Atlántico con el Pacífico, como es el caso del Camino de Cruces y el Camino Real, en el siglo XVI.

Más adelante, en el siglo XIX, Estados Unidos estudió la posibilidad de unir los océanos mediante un ferrocarril, como una ruta alternativa en plena fiebre del oro de California.

Desde Asia

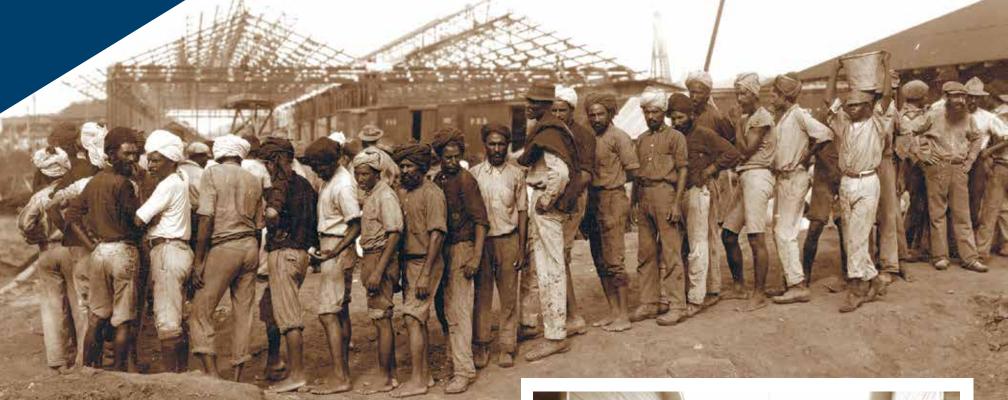
Parte de la mano de obra para la construcción del ferrocarril transístmico fue traída desde China. Así fue como se registró la llegada de chinos a Panamá, a partir de 1852.

El acontecimiento más conocido y documentado fue la llegada de la embarcación *Sea Witch*, que arribó a las costas del Atlántico panameño con más de 700 trabajadores para la construcción del ferrocarril.

"En Panamá todos somos inmigrantes; en algún tiempo todos nuestros antepasados emigraron, excepto los pueblos originarios, que son realmente los habitantes del istmo", explica Johnny Wong, jubilado del Canal y quien colabora con asociaciones de la comunidad china en Panamá.

De acuerdo con registros históricos, estos inmigrantes llegaron "principalmente del sur de China, porque ahí era de donde se embarcaban. Estaba la colonia portuguesa en Macao y la colonia inglesa en Hong Kong; y eso atraía la mano de obra del sur de China", explicó.

> "Por eso la comida que conocemos en Panamá como 'comida china' proviene de esa región de Cantón en China", añade Wong.



La construcción del ferrocarril empezó con mano de obra local, pero dadas las dimensiones del proyecto, se reclutó personal en Europa y China.

Según explica Johnny Wong, agentes reclutadores "les prometían cielo y tierra y así, muchos llegaron embaucados o con contratos que no tenían intención de cumplir".

Esta primera migración marca el inicio de la presencia china en Panamá, y con ello, el crecimiento de una comunidad que participa, desde entonces, en el desarrollo y crecimiento de nuestro país.

Después de la construcción del ferrocarril, muchos "dejaron atrás el pico y la pala y se dedicaron a hacer negocios".

Con la construcción del canal francés volvieron a buscar personas para trabajar, pero como explica Wong, "ya había un historial de maltrato, así que los gobernadores locales, como los de Cantón, empezaron a prohibir ir a trabajar en esta obra francesa; sin embargo, muchos emigraban a Macao, que era una colonia portuguesa; y de ahí los embarcaban a Panamá".

El legado afroantillano

lmagen de inmigrantes del continente asiático

El origen de los afroantillanos en Panamá data de la época de la Corona Española. Algunas fuentes históricas dan cuenta de la participación de un esclavo llamado Ñuflo de Olano que acompañó a Vasco Núñez de Balboa en la expedición que avistó el Mar del Sur en 1513, hecho fundamental para que Panamá se convirtiera en ruta de tránsito.

Al inicio del siglo XIX, inmigrantes de las islas del Caribe como San Andrés y Jamaica, fundaron Bocas del Toro. Hacia 1850, otro gran número de inmigrantes llegó a Panamá para la construcción del ferrocarril, por cuya obra se fundó la ciudad de Aspinwall, hoy provincia de Colón.

Una nueva ola, todavía mayor, arribó a nuestro país en la década de 1880 para la construcción del canal francés, según datos de la Sociedad de



Amigos del Museo Afroantillano (SAAMAP).

De acuerdo con SAAMAP, "está registrado que bajo el control francés del proyecto del canal, 12,875 trabajadores se encontraban en las nóminas, de los cuales 10,844 eran afroantillanos británicos: 9,005 jamaicanos, 1,344 barbadenses y 495 san lucianos".

El aporte de los afroantillanos a la construcción del Canal, ya en manos de Estados Unidos fue crucial. La Comisión del Canal Ístmico empleó entre 1904 y 1914 a 45,107 personas procedentes principalmente de las Antillas, así como de Europa y América. Durante ese período se emplearon a 31,071 afroantillanos.

Su dura labor fue vital, en medio de las inclemencias del tiempo durante largas jornadas, para la excavación del Corte Culebra y la construcción de las esclusas.

Una de las tareas primordiales de SAAMAP es la preservación del Museo Afroantillano de Panamá, en donde se guarda la memoria histórica del papel de los afroantillanos y su influencia en nuestra cultura.

De acuerdo con el presidente de SAAMAP, Arcelio Hartley, "preservar el Museo es preservar nuestra historia; es hacer que la comunidad continúe manteniéndose presente; destacar que este grupo étnico participó y tuvo una contribución real y significativa en nuestra historia. Es necesario mantenerlo para que las generaciones futuras descubran y aprecien lo que hicieron sus antepasados".

Mano de obra española

Los primeros españoles que llegaron a suelo panameño datan, naturalmente, desde el siglo XVI en adelante. Sin embargo, en la época moderna, los españoles – entre otros europeos – dieron su aporte como mano de obra durante la construcción del Canal de Panamá.

La mayoría de los que trabajaron en esta obra procedían de Galicia. La incorporación de los españoles a la cultura panameña se hizo más palpable con la fundación de la Sociedad Española de Beneficencia en 1880.

"Después de la afroantillana, la participación española fue la más importante", destaca Francisco Sieiro Benedetto, investigador y licenciado en Historia con un doctorado en Historia de América.

De acuerdo con registros oficiales de la época, para la construcción del Canal de Panamá, se contrataron a 8,298 españoles, "la mayoría gallegos, aunque también vinieron procedentes del País Vasco y Asturias".

Sieiro Benedetto es autor, junto con Carolina García Borrazás, del libro *Galicia en Panamá: Historia de una emigración*. García Borrazás es licenciada en Ciencias de la Educación y magíster en Estudios Migratorios. Según explican los autores, "todo se produce entre 1836 y 1860, cuando cinco millones de españoles emigraron a América". Los destinos principales fueron Argentina, Uruguay, Cuba, entre otros. Panamá era un destino poco conocido, "pero tenía mucho atractivo





Gallegos durante la construcción del Canal

sobre todo cuando empezó la construcción del Canal de Panamá".

El reclutamiento fue encargado por John F. Stevens quien envió a un reclutador que publicó una serie de anuncios en periódicos ofertando las plazas de trabajo.

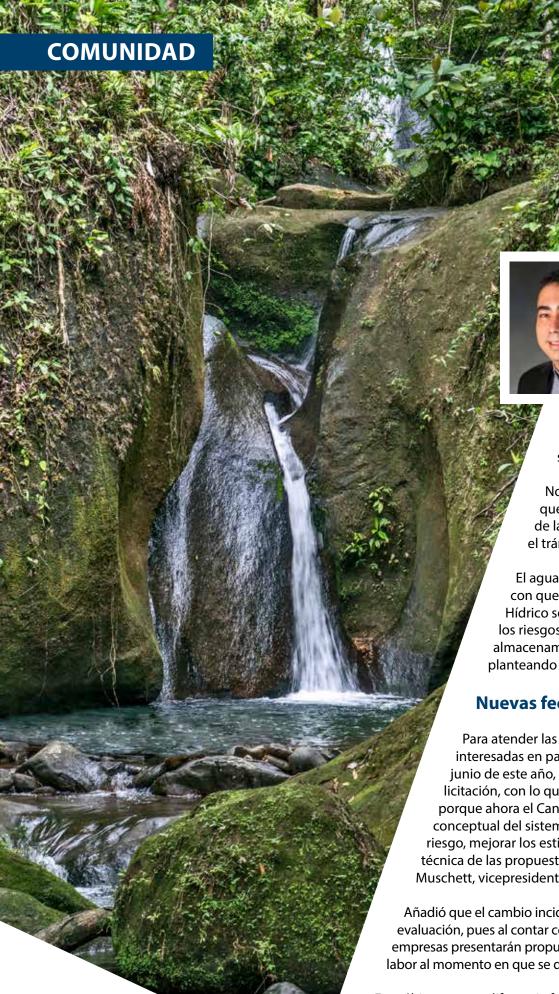
"El anuncio daba todas las condiciones, sobre todo lo bien que pagarían: 20 centavos la hora y que trabajarían jornadas de ocho horas, aunque después sucedió que fueron muchas más. Se les pedía que tuvieran entre 25 y 45 años. La mayoría eran campesinos, y que trabajaron con el pico y la pala", añade Sieiro.

"Había un trasiego migratorio importante entre España y América. Era sobre todo en barco que tenía como destino único Colón. Las salidas fueron desde Vigo, Galicia, Santander en Cantabria, de la península Ibérica. Gallegos, asturianos y vascos. "A pesar del clima de Panamá se adaptaron bien", destacó.

Gracias al aporte de las distintas etnias a la cultura y progreso de nuestro país, fue posible la construcción de la vía interoceánica, por lo que su legado permancerá invariable en el tiempo.

Por esta razón, el Canal de Panamá ha identificado algunas áreas del Centro de Observaciones de Agua Clara (COA), en Colón, para que distintos grupos descendientes de inmigrantes que deseen erigir un monumento en honor a sus antepasados, lo puedan hacer a iniciativa propia. De esta manera, se honra el legado de nuestros ancestros tanto a la cultura de Panamá como a su Canal interoceánico.

Además, se trabaja en un monumento dedicado a los trabajadores del Canal en el área de Balboa. Este último será financiado por el Canal de Panamá.



EL PROC MÁS ALLA

Por Juan Madrid

La visión del Canal de Panamá sobre el manejo eficiente del aqua va más allá de disponer de este recurso para consumo de la población y para las operaciones de la vía. El programa hídrico para el que se prepara la ruta acuática busca disminuir la dependencia de un régimen de lluvias cambiante.

¿Cómo hacerlo? Se trata de varios elementos: gestión de riesgo, desarrollo comunitario, protección ambiental, resiliencia, sostenibilidad y otros aspectos que se traducen en integralidad.

No en vano ha sido descrito como el segundo proyecto más grande que ha acometido el Canal bajo administración panameña, después de la ampliación: la megaobra que hizo posible que ahora se atienda el tránsito de buques de mayor capacidad.

El agua es, sin duda, el principal recurso natural con que cuenta el Canal; por ello, con el Programa Hídrico se busca gestionar adecuadamente los riesgos relacionados con una limitación de almacenamiento y administración del agua, pero planteando soluciones integrales.

Nuevas fechas

Para atender las sugerencias e inquietudes de las empresas interesadas en participar en el proceso, a finales del mes de junio de este año, se anunció la reformulación del modelo de licitación, con lo que se establecen cambios, principalmente porque ahora el Canal de Panamá proveerá un diseño conceptual del sistema que se construirá para reducir el nivel de riesgo, mejorar los estimados de costos y facilitar la evaluación técnica de las propuestas. Así lo explicó el ingeniero Daniel Muschett, vicepresidente de Administración del Recurso Hídrico.

Añadió que el cambio incide positivamente en el proceso de evaluación, pues al contar con el concepto de lo que desea construir, las empresas presentarán propuestas comparables, un hecho que facilita la labor al momento en que se deba determinar cuál es la mejor.

Esto último es una diferencia fundamental con respecto al método anterior, por medio del cual cada empresa podría presentar propuestas diferentes.



GRAMA HÍDRICO, A DEL ALMACENAMIENTO

Un Canal preparado

Las variaciones en el clima han impactado notablemente la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), ya que las lluvias han estado por debajo del promedio en seis de los últimos 10 años, una estadística que habla de la necesidad de estar preparados.

Para Muschett, se trata de un tema en el que se trabaja de manera continua. En los últimos años, el recurso ha escaseado y siendo esta la situación, se han puesto en práctica una serie de medidas operativas de ahorro de agua con resultados exitosos, y que resultan esperanzadores al momento de hacer frente a situaciones adversas, mientras se construyen las soluciones integrales.

Destacó además, la inventiva y creatividad del trabajador canalero que ha descubierto maneras adicionales para economizar el líquido utilizado en la operación, conjugando factores como el día, hora y dirección de cada tránsito, así como la cantidad de buques en reserva y la esclusa a utilizar.

Suplir a la población, una prioridad

Se trata de una afirmación que no deja lugar a dudas, ante cualquier eventualidad que origine escasez. "Se garantizará, en primer lugar, el agua para abastecer a la población. Así está establecido en la Ley Orgánica del

Canal de Panamá que, apoyado en el talento y disposición de su fuerza laboral, administra el recurso de manera óptima y responsable", enfatizó Muschett.

El esfuerzo coordinado garantiza que la vía interoceánica opere de forma confiable y permanente, pero la prioridad es mantener los lagos a un nivel adecuado para la operación de las plantas potabilizadoras que se suplen de estos reservorios y brindan el servicio a más del 50% de la población.

En ese sentido, las soluciones hídricas incluyen algo más que reservar una mayor cantidad de agua y, en palabras de Muschett, contar con los proyectos desarrollados aumentará la confiabilidad del servicio a las navieras, fortalecerá los aportes al Estado, impulsará la actividad logística que se desarrolla de manera colateral a las actividades canaleras, y creará las condiciones para facilitar plenamente una expansión del servicio de distribución de agua potable.

El vínculo con la sostenibilidad

El desarrollo socioeconómico de las comunidades en la CHCP está en marcha y representa uno de los aspectos a fortalecer durante los próximos años. La idea es crear las condiciones para que más comunidades tengan acceso a energías renovables, suministro de agua y energía, mejoramiento de las técnicas de producción, organización comunitaria y sostenibilidad alimentaria, entre otros aspectos que facilitarán ese desarrollo.

Las experiencias obtenidas durante los últimos años en cuencas contiguas, así como el trabajo conjunto con el Ministerio de Ambiente y el Sistema Nacional de Protección Civil, han permitido diseñar proyectos comunitarios de preparación ante eventos extremos, que pudieran presentarse como consecuencia del cambio climático y que serán implementados en la CHCP. De esta forma, los moradores tendrán las herramientas para actuar con prontitud ante inundaciones o sequías, que son los dos escenarios que con mayor posibilidad se presentarían en estas áreas.

Todos los aspectos descritos hacen del Programa Hídrico una aspiración amplia. Sus beneficios se extienden más allá de garantizar agua para más de la mitad de la población y las operaciones del Canal para los próximos 50 años, en medio de los retos que se originan debido al impacto de las variaciones en un clima cada vez más implacable.





Por Orlando Acosta Patiño

Poco ha sido expuesto sobre lo que era el contexto social en los años previos y subsiguientes a la independencia de Panamá de España. Para el conocimiento de

nuestra historia vinculada al bicentenario, conversamos con la doctora e investigadora Patricia Pizzurno, quien se refiere al contexto social previo y posterior a ese momento. Ella se ocupa en explicar el porqué del atraso del Istmo en sumarse al movimiento independentista. El libre comercio, el contrabando, y las actividades mercantiles desarrolladas por los criollos a partir de 1808, así como el temor a la represión por parte de las tropas, son algunas de las condicionantes que señala como importantes para entender el proceso.

La investigadora trae al contexto la revolución de Haití como elemento regional y cómo el miedo retrasa el rompimiento de los lazos con España. No perdamos de vista que este marco de agitación social es parte de Panamá y condicionante del proyecto de construcción de una vía para la comunicación interoceánica.

¿Cómo era la situación en Panamá y la región en los años previos a la independencia de Panamá de España?

La independencia fue un movimiento de la élite criolla de la capital, de las cabezas gestoras del comercio que, astutamente, compraron la deserción de las tropas realistas en el momento oportuno para garantizar el menor daño colateral, sin olvidar que la paralización del flujo mercantil influyó poderosamente en la toma de decisiones. La historia oficial de este período la construyó Mariano Arosemena, años después de los sucesos. Se trata de la narrativa blanca, criolla, elitista, "de adentro", que inventa y monopoliza la "epopeya" y la define como "el acto más grandioso de la historia de la vida social del país", mientras minimiza la participación de más de la mitad de la población, "los de abajo", el arrabal, la gente y los espacios olvidados de nuestra historia con una rica tradición de resistencia. En otra oportunidad deberíamos referirnos al

interesante movimiento de Los Santos del 10 de noviembre, liderado por otras élites.

¿Puedes describir el clima social que se respiraba en el Istmo?

No puedo abordar lo social sin introducir la dimensión de lo emocional. Si tenemos en cuenta que, como observa Alfredo Castillero, en 1790, la población de la ciudad de Panamá era de 7,700 habitantes, y de los cuales apenas 862, (11.1 %), eran blancos, entenderemos a qué me refiero al hablar de lo emocional.

El miedo fue la emoción rectora, el gran arquitecto de lo que ocurrió en Panamá, por lo menos desde las últimas décadas del siglo XVIII hasta 1821 e incluso después. Miedo de los criollos a un levantamiento cruento de las castas como ocurrió en Haití a partir de 1791, cuando los "Grands Blancs" murieron a manos de los negros. Miedo a las represalias del ejército realista si se unían a los patriotas, como ocurrió en Cartagena y Santa Fe. Miedo a perder los bienes y los privilegios, al vacío de poder, al desorden, a que la pueblada ingresara en los territorios exclusivamente reservados para los blancos.

El escenario debió ser aterrador para la élite y de alguna manera esperanzadora para las castas de Santa Ana. Las frecuentes menciones que hace Mariano Arosemena cuando escribe que "el pueblo", "demanda", "impone", "exige", pone de manifiesto la tensión existente. Sin duda, los criollos debieron mirar al arrabal con mayor desconfianza que nunca. Eran tiempos peligrosos. Si a ello le agregamos la presencia del funcionariado español en pugna con el Cabildo y del ejército en su doble condición de defensor de la élite (ante el arrabal) y amenaza (si se unían a los patriotas), podemos imaginar que la tensión debió haber sido brutal.

¿Cuál es la relación de las élites panameñas con el Caribe y los movimientos independentistas que allí ocurrieron, y cómo influencian el proceso de independencia del Istmo?

La revolución haitiana fue un factor determinante para comprender lo que ocurrió después de 1791. La ciudad de Panamá estaba fuertemente vinculada al Caribe por el intenso comercio que se realizaba con Jamaica, que era el gran conector Caribe-Pacífico. Mi propuesta es que Haití marcó un antes y un después en las frágiles relaciones con la gente del arrabal, porque a partir de entonces, los "de adentro" comprendieron que el peligro era real y que las tropas españolas eran las únicas capaces de garantizar su seguridad contra un levantamiento de los mulatos y los negros. La revolución haitiana incendió el Caribe insular y costero, empoderó a los negros, aterrorizó a los blancos y su onda expansiva alcanzó territorios muy lejanos, como señala Michael Zeuske.

Mi tesis es que en esos tiempos revueltos, el miedo demoledor de los criollos a morir a manos del pueblo corrió parejo con el terror de ser masacrados por las tropas españolas si daban un paso en falso.

Háblenos sobre el papel de los negros mestizos y mulatos en la consolidación del movimiento independentista.

Acá sí hay más preguntas que respuestas, porque la falta de fuentes documentales asfixia cualquier intento de investigación en este sentido. Lo que sí puedo afirmar es que no debemos llamarnos a engaño pensando que el arrabal, un espacio de conflicto por excelencia, se mantuvo casi inactivo por estos años. Tampoco debemos incurrir en el error de pensar que abrigaba una sociedad homogénea



Patricia Pizzurno

y solidaria. No era lo mismo ser un oficial de las Milicias de Pardos Libres, un miembro del clero (que también habían mulatos), un comerciante de fortuna, un maestro artesano, que un simple jornalero o un boga del Chagres. Santa Ana fue un espacio de resistencia latente, de tensión, tanto a lo interno como en la ciudad blanca. A medida que más esclavos fueron adquiriendo su libertad, su anhelo de promoción social y económica llevaron a aumentar los puntos de conflicto. Desde mediados del siglo XVIII, los libertos que alcanzaron una relativa fortuna, comenzaron a exigir cada vez más prerrogativas, así como el ingreso a espacios reservados exclusivamente para los blancos, para lo cual contaron, en ocasiones, con el apoyo de la Corona.

¿Cuál fue la estrategia para incluir a los del arrabal al movimiento independentista?

No estoy segura si podemos hablar de inclusión o de formas de neutralización. Mariano Arosemena señala que para llevar el mensaje de independencia al arrabal, recurrieron a los maestros artesanos de "más influjo en el pueblo", a quienes llama "ciudadanos", entre los que menciona a Basilio Roa, Felipe Delgado, Abad Montaser, Juan Antonio Noriega, Manuel Luna, Fernando Guillén, Bruno Agüero, Juan Berroa, Manuel Aranzasugoitia, Salvador Berrío, José Manuel Rodríguez, Alejandro Méndez, Guillermo Brinis, Manuel Llorent, José Manuel Escratín, entre otros. Estos "pronunciaban discursos entusiastas y alimentaban el espíritu de independencia y de libertad".

Me asaltan muchas preguntas que no sé cómo responder, pero que quiero formular para que podamos explorar estos territorios y mirar en nuevas direcciones: ¿Qué sucedió a lo interno del arrabal durante estos años? ¿Fueron las castas espectadoras pasivas de los tejemanejes de los criollos y del alto funcionariado español? ¿Qué entendía la gente del arrabal por independencia, libertad, igualdad? ¿Libertad para qué y de quién: de los españoles, de los criollos? ¿Existía para el pueblo diferencias entre unos y otros, o para ellos eran todos los blancos? ¿Cómo entendían Mariano Arosemena y los suyos, la libertad y la igualdad en relación con las castas?

Para entender mejor el momento, tenemos que tener claro que los criollos panameños que eran librecambistas y compartían algunas ideas ilustradas, se independizaron de España para obtener mayor representatividad en el Gobierno, en la toma de decisiones y en más libertad de comercio, pero no para alterar el sabio ordenamiento social impuesto por España. Por eso, la decisión de abolir la esclavitud demoró treinta largos años. El modelo era los Estados Unidos, donde la esclavitud había resistido incólume a la proclamación de que todos los hombres nacen iguales, con derechos inalienables como la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad.

La historia de la gente de abajo, con identidades subalternas asignadas desde el poder, merece una relectura que quizás nos permita demostrar que "esta alterada sociedad de castas", como la llama acertadamente Alfredo Figueroa, se mantuvo en permanente agitación durante el período preindependentista y fue también un agente de cambio. Pero para ello, necesitamos rescatar nuestra documentación dispersa en archivos extranjeros. Sinceramente, creo que esa sería la mejor conmemoración del Bicentenario.

OPERACIÓN

"FLOTAS FANTASMAS" Y ESPACIALES EN EL CANAL



Por Vicente Barletta

Desde su apertura en 1914, el Canal de Panamá ha estado asociado siempre con la vanguardia y la innovación. Incluso antes, durante su construcción, cuando nuevas tecnologías fueron desarrolladas para hacer posible el sueño de unir dos océanos. Ese vínculo sigue vivo más de un siglo después,

al ser la vía interoceánica constantemente el centro de tránsitos que demuestran la capacidad del ingenio humano. Para muestra dos "botones".

Un buque fantasma

En junio pasado, la vía interoceánica recibió un visitante inusual, cuando una embarcación experimental de la Marina de los Estados Unidos (US Navy) conocida como *vehículo de superficie no tripulado* (USV, por sus siglas en inglés) cruzó las esclusas panamax como parte de una travesía de prueba "autónoma".

¿Qué significa esto? Todas las naves que arriban a la vía interoceánica lo hacen con su propia tripulación; sin embargo, cuando ya van a iniciar su recorrido de 80 kilómetros a través del Istmo, un práctico o piloto del Canal de Panamá toma las riendas de la embarcación para conducirla de un océano a otro.

Sin embargo, esta nave experimental no requiere tripulación. El buque de la Marina estadounidense *Nomad* es lo que se conoce como un buque "no tripulado" o autónomo; es decir, que es conducido de manera remota. Esta es una de dos embarcaciones que la Marina de los Estados Unidos ha puesto a prueba para evaluar su viabilidad operativa.

El *Nomad* hizo su travesía desde la costa del golfo de México hacia la costa oeste del país norteamericano, con el 98 % de esa travesía en modo autónomo, y en modo manual durante su tránsito por el Canal.

En enero del presente, el Pentágono anunció que uno de los dos barcos involucrados en la llamada "flota fantasma" había recorrido más de 4,700 millas náuticas, casi en su totalidad de forma autónoma.

El *Ranger*, la otra nave de esta flota, transitó de forma similar en octubre de 2020, incluyendo el cruce por el Canal de Panamá en modo manual.

Según las autoridades estadounidenses, este tipo de embarcaciones permite probar la seguridad y efectividad de maniobras autónomas en alta mar, las cuales son controladas de manera remota desde un centro para operaciones no tripuladas en tierra, operado por personal de la Marina norteamericana.





Por supuesto, todavía te quiero

También en junio pasado, el Canal de Panamá volvió a ser centro de atención, esta vez por la expectativa generada entre la comunidad de seguidores del magnate Elon Musk, responsable de los vehículos *Tesla*, conocidos por su circulación autónoma.

Específicamente, el viernes 25 de junio de 2021, un día antes del quinto aniversario de la apertura del Canal ampliado, las esclusas neopanamax recibieron al *Mighty Servant 1*. Este buque de transporte semisumergible llevaba a bordo a la plataforma autónoma de puerto aeroespacial *Of Course I Still Love You (OCISLY)* de *SpaceX*.

OCISLY sirve para el aterrizaje en el mar de cohetes de *SpaceX*, luego de cumplir sus trayectorias orbitales. *SpaceX* es la empresa que Musk fundó en 2002, como parte de sus aspiraciones de viajar al espacio.

Desde su partida en Cabo Cañaveral, en el estado de la Florida, en la costa este norteamericana, *OCISLY* despertó interés en las redes sociales y en blogs que siguen cada paso de los movimientos de las naves de *SpaceX*. En esta oportunidad, la expectativa estaba matizada por la travesía de la embarcación a través del Canal de Panamá.

Tránsito del buque Mighty Servant 1

Debido a sus dimensiones, *OCISLY* transitó por las esclusas neopanamax a bordo del *Mighty Servant 1*, una embarcación similar a las que transportaron hacia Panamá las compuertas de las esclusas del nuevo Canal, entre 2014 y 2015.

Al igual que el *Nomad*, la plataforma *OCISLY* no requiere de tripulación cuando está en alta mar para recibir los cohetes de *SpaceX*.

La travesía de la *OCISLY* causó revuelo en las redes sociales. Luego de su tránsito por el Canal de Panamá, en julio pasado arribó a su destino en el puerto de Long Beach, en California, en la costa oeste estadounidense.

La nave hermana de la OCISLY, Just Read The Instructions (JRTI), también hizo un tránsito similar por el Canal en 2019, pero a través de las esclusas panamax. En esa ocasión, la plataforma fue modificada y posteriormente colocada sobre un buque que pudiera transitar por las esclusas panamax.







LA EXPER UNA CÁM

"Siento que estoy haciendo historia; es una alegría de corazón estar aquí, y formar parte de esto... Es toda una experiencia".



Por Luis Enrique Vásquez

Han transcurrido 31 años desde el anterior reacondicionamiento de las compuertas 13 y 14, del nivel medio, y 18 años en las 25 y 26, del nivel medio, en el carril este de las esclusas de Gatún. En el mes de julio de 2021, se ha vuelto a secar la cámara para que cerca de 400

trabajadores canaleros se apresten a dar ese mantenimiento mayor.

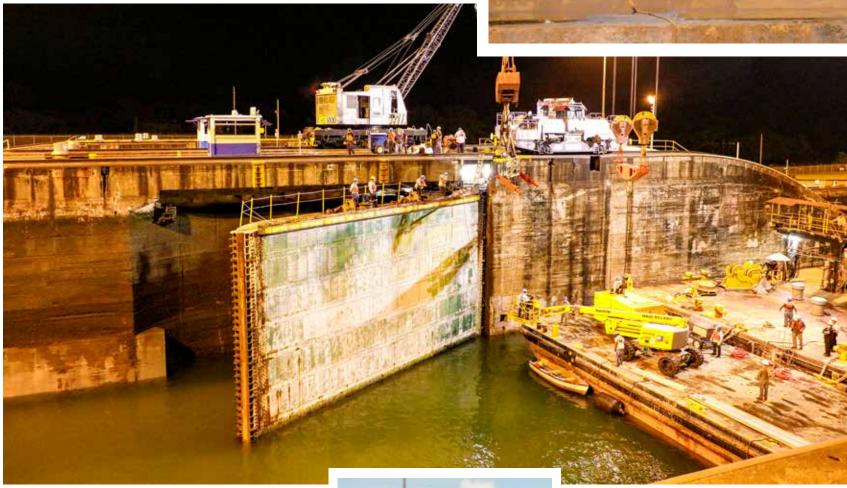
Los canaleros de las Divisiones de Esclusas, Ingeniería, Dragado, Astilleros Industriales y de Mantenimiento, cubren dos turnos de 12 horas, diurno y nocturno, para cumplir con el cronograma fijado para la ejecución del proyecto, aun con sol o lluvia. Su planificación se hizo con años de anticipación, explica a **El Faro**, Wilfredo Yau, ingeniero de Reacondicionamiento de la División de Esclusas, y como tal, líder del equipo.

Los trabajos consisten en preparar la estructura de anclaje de las compuertas removidas para su reinstalación, alineamiento de los platos de pared, vaciado de los concretos en las batientes, e instalación de las rótulas y anclajes superior de las compuerta en el muro, que involucran obras civiles, mecánica y de agrimensura.

"Todos los reacondicionamientos de las vías se hacen durante la temporada que llamamos "baja", entre junio y septiembre, que es cuando baja la cantidad de buques en tránsito. Esta planificación se hace con años de anticipación. Por ejemplo, tenemos un Plan Maestro que abarca hasta el 2026, y todos los años lo actualizamos dependiendo de las condiciones de las compuertas en su periodo regular de mantenimiento.

IENCIA DE IARA SECA





Los clientes siempre saben

Algo que también se toma muy en serio en el Canal de Panamá es su relación con los clientes, y la política es mantenerlos informados a tiempo sobre cualquier circunstancia que implique la prestación del servicio continuo, seguro y eficiente.

Por ello, las navieras son notificadas con suficiente anticipación de los trabajos de reacondicionamiento de las compuertas para que tomen sus previsiones.

"Siempre se hace una notificación a nuestros clientes de los trabajos que se van a hacer. Ahora mismo, el último anuncio que se hizo a nuestros



Gerardo Godoy

clientes, abarca los proyectos que van hasta diciembre de este año; o sea, ya ellos saben lo que viene y las condiciones de reservas que se pueden hacer para este periodo", apunta Yau.

"Los trabajos iniciaron la noche del 4 de julio, y deben concluir a mediados del mes", nos dice, mientras advertimos el tránsito por el carril oeste del tanquero de gas licuado de petróleo (LPG) *Vega Sun*, de bandera liberiana, rumbo al Atlántico.





"Estos trabajos representan nuestro compromiso de mantener esta vía funcionando. Este es un Canal que tiene más de 100 años, y estas esclusas panamax requieren de mantenimiento. Nosotros nos sentimos comprometidos con eso, sin importar el clima de lluvia o sol, o bien las condiciones de pandemia", subraya Yau.

A pesar de todas estas condiciones y circunstancias, dice, los trabajadores canaleros están motivados y dispuestos a acometer la obra, pues "siempre me están preguntando cuándo es el próximo proyecto".

Trabajos menores

Como quiera que este reacondicionamiento se ejecuta cada 20 y 30 años, se aprovecha la coyuntura para obras menores dentro de la cámara, como la reparación de pisos, limpieza de todos los conductos de vaciado de la alcantarilla central, pintura y recubrimiento de los componentes sumergidos, e inspecciones de ingeniería para la planificación de trabajos a futuro.

"Se trata de todos los trabajos de alcantarillas, como el mejoramiento de los componentes de los equipos de alcantarilla, las válvulas, el concreto y pisos, y así tener la menor turbulencia del agua que recorre por estas alcantarillas", señala Gerardo Godoy, gerente encargado de esclusas del Atlántico.

Las obras transcurren bajo el escrutinio de los especialistas del Programa de Salud y Seguridad Ocupacional. Entre los cuatro especialistas divisamos a la más joven del grupo: Danellys Amira Diez, con apenas dos años en la fuerza laboral del Canal.



Danellys Amira Diez

Explica que ellos cumplen los dos turnos de 12 horas, tanto de día como de noche, en los que vigilan las condiciones de trabajo y para que se cumplan los protocolos y normas de protección y de higiene industrial, tales como el uso de equipo y vestimenta de seguridad, protección auditiva, de comunicación, y por supuesto, las de bioseguridad por la COVID-19.

Para Diez, vivir esta experiencia en la cámara seca es una experiencia única y motivo de orgullo. "Siento mucha responsabilidad. Estoy sumamente orgullosa porque siento que estoy haciendo historia. Es una alegría de corazón estar aquí y formar parte de esto, pues es la primera vez que veo un *overhaul* de cerca. Es toda una experiencia", señala al tiempo que transmite una energía positiva.

Su asombro es comprensible. Nuestra primera experiencia en la cobertura periodística de trabajos en cámara seca fue a mediados de la década de 1980, en las esclusas de Miraflores, la cual repetimos casi 30 años después, en el mismo lugar. El impacto fue el mismo, con la diferencia de que ya era un orgulloso canalero.





Cuelgan patas para arriba y se desplazan pausadamente en los niveles altos de la verde espesura. Su árbol favorito es el guarumo y trepan sus ramas con la maestría de un acróbata. Por momentos, dirigen su atención hacia arriba, buscando siempre un tierno cogollo que masticar. Se llaman perezosos, y

no son monos como algunos creen. Según su clasificación, están relacionados con el armadillo y el oso hormiguero, y son exclusivos del continente americano.

Toda la cuenca del Canal, así como las áreas de operación, de compatibilidad y las vastas zonas verdes aledañas a la vía acuática, son territorios predilectos del perezoso. Aquí viven, se reproducen y tienen un futuro promisorio, en virtud del compromiso del Canal de Panamá con la protección y conservación de la biodiversidad.

Los perezosos son mamíferos altamente especializados para la vida y locomoción arbórea. Se alimentan de hojas, flores y frutos. Podemos verlos acurrucados entre ramas o desplazándose por el dosel del bosque con exceso de calma, calculando dos veces cada movimiento. A pesar de vivir exclusivamente en la relativa seguridad de las alturas y tener un excelente camuflaje, suelen ser el alimento predilecto del águila Harpía, su principal depredador.

Su tosco pelaje le brinda albergue a un singular microhábitat. Sobre él crecen algas verdes y azules, hongos y, curiosamente, hospeda colonias de pequeñas polillas tan específicas que, según expertos, solo existen en el pelaje del perezoso.

El *perezoso de tres dedos* es la especie más popular. Su nombre científico es *Bradypus variegatus*. Tiene dos manchas oscuras en los ojos a modo de antifaz, y una alegre expresión. Su pelaje es marrón grisáceo, pero el macho posee en la espalda un parche de pelos cortos y manchas negras.

La otra especie es conocida como *perezoso de dos dedos* por obvias razones, y su nombre científico es *Choloepus hoffmanni*. A diferencia del anterior, tiene hábitos principalmente nocturnos, pero en lo demás, es muy parecido, salvo su rostro, que luce un hocico más grande. Su cuerpo tiene tonalidades marrón claro.

Con frecuencia, los perezosos incursionan dentro de las áreas de operación del Canal; suben a los cercados y otras estructuras como torres de enfilamiento, de telecomunicaciones y eléctricas. Nuestro personal especializado en el manejo de fauna silvestre, se encarga del rescate y reubicación de estos peludos y tranquilos habitantes de nuestros bosques.



Perezoso de dos dedos

PUENTE

Perezoso de tres dedoc



revisando, reparando, repintando... Cada dos años, cada diez, cada treinta, se saca toda el agua de un carril de las esclusas panamax para examinar sus componentes y renovarlos para extender la vida útil de la infraestructura y garantizar el tránsito seguro de buques.

Profesionales de todas las artesanías atacan el trabajo como un ejército. Los especialistas civiles y electromecánicos de la gran obra del Canal de Panamá revisan sus muros, válvulas, túneles, compuertas. Actúan como los mecánicos de la Fórmula Uno. Durante una pausa de 10 días en el tránsito, se hacen los correctivos y las inspecciones coordinadas de la esclusa de 107 años.

"Todo se basa en que estemos conectados, en que seamos como un reloj suizo para que la esclusa se mantenga operativo", explica Luis Hamilton Worrell, capataz de mantenimiento de válvulas, compuertas y componentes sumergidos. El trabajo se beneficia de la multidisciplina y la experiencia de muchos. "Aquí hay cuadrillas de diferentes esclusas y nos integramos para el *overhaul*, y vemos cuál experiencia trae cada persona", cuenta Héctor Duffis, mecánico industrial.

Hay actividad las 24 horas porque el trabajo debe ser rápido y eficiente, y sin detener la atención de nuestros clientes. De hecho, mientras el personal se afana por sacar los trabajos, en el carril oeste siguen transitando los buques que viajan norte y sur.

La arquitecta Riana Prosper está en el equipo civil de los trabajos, apoyando en la calidad y seguimiento de las tareas. Ella destaca que "el trabajo de este gran equipo garantiza la confiabilidad de la vía. Garantiza que toda la maquinaria va a seguir trabajando conforme a lo que se espera".



Luis Hamilton

Capataz de mantenimiento.

"Yo tengo un conglomerado de motivaciones. Como colonense, es ver lo que represento para otros y para mi propia satisfacción. Estando aquí pude descubrir sentimientos que van más allá del estudio. Yo me esfuerzo bastante en la mejora continua, no solo en mi trabajo, sino también en mi crecimiento personal: es seguir haciendo mejor lo que ya está bien. Es un feeling que te llama a seguir y a mejorar".



Héctor Duffis Mecánico industrial.

"Todos los días, me levanto y veo a mi esposa y a mis hijos. Sé que con mi trabajo les creo oportunidades. Les digo que sean personas positivas, perseverantes y que el estudio nos ha sacado de la pobreza. Lo que distingue a un buen mecánico es su actitud. Aquí no dejamos nada a medias".



Riana Prosper

Especialista en mantenimiento y confiabilidad.

"La primera vez que estuve en una cámara seca fue hace varios años en una gira técnica. Mi primera impresión fue: ¡WOW!, y aún hoy siento lo mismo. Estoy aquí, en el mismo lugar donde hace muchos años habían trabajadores construyendo el Canal. Aquí estuvo mi bisabuelo que llegó a Panamá el 15 de enero de 1907 desde Martinica. Eso me llena de orgullo".

Austin W. Lord Y SU LEGADO ARQUITECTÓNICO



Por Isaac Carranza

¿Qué es un hito arquitectónico? En el sentido moderno, reciben el término hito, los monumentos o edificios distintivos y prominentes, utilizados como símbolos de una determinada área, ciudad o nación. Básicamente, son edificaciones atractivas, fácilmente reconocibles, y que debido a esa

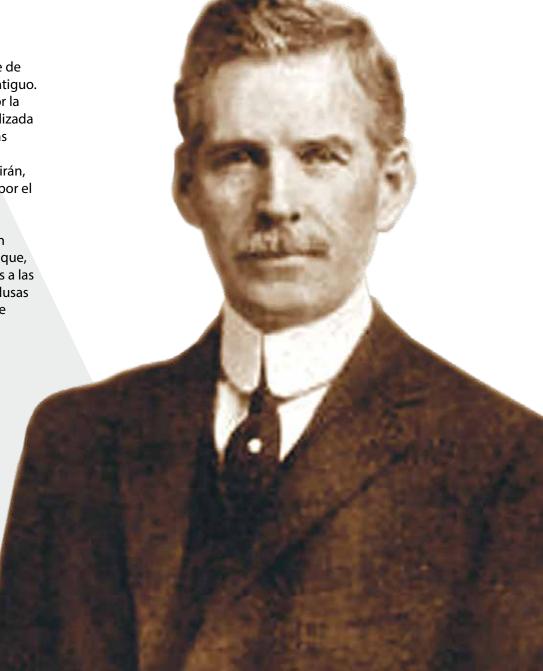
popularidad, su imagen queda asociada con la ciudad o país en que se sitúa.

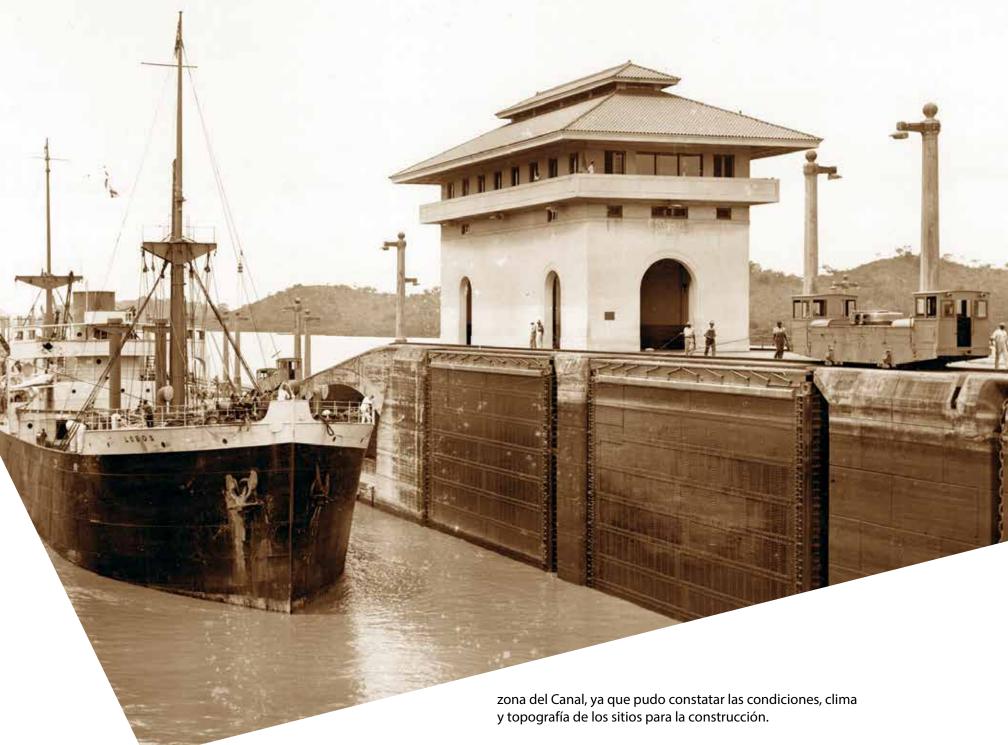
Si se preguntara cuáles edificaciones podrían considerarse hito para Panamá, algunos nombres serían rápidamente mencionados. Los nacionales podríamos mencionar la torre de Panamá La Vieja, o la Catedral Metropolitana en el Casco Antiguo. Los extranjeros sentirían, quizás, cierta afinidad e interés por la *F&F Tower*, coloquialmente conocida como "el Tornillo", localizada en calle 50. Incluso hay edificaciones en Panamá construidas con la idea de ser consideradas hitos arquitectónicos, y que con el paso del tiempo, todo parece indicar que lo conseguirán, como por ejemplo, el Museo de la Biodiversidad, diseñado por el afamado arquitecto canadiense Frank Gehry.

Sin embargo, en Panamá existen unas edificaciones que son sumamente reconocidas, a nivel nacional e internacional, y que, sin embargo, pueden ser difíciles de nombrar. Nos referimos a las tan fotografiadas y admiradas Casetas de Control de las esclusas del Canal de Panamá. ¿Quién es la mente creadora detrás de estos hitos? ¿Quién las diseñó?

Austin W. Lord, el arquitecto

Nacido en 1860, Lord, era oriundo de Rolling Stone, Minnesota (EE.UU). Después de recibir su formación inicial en la Escuela Normal del Estado de Minnesota, y en oficinas de arquitectos de ese estado, ingresó al Instituto de Tecnología de Massachusetts, en 1884. En 1888, viajó a Europa becado. Pasó el año académico estudiando en los talleres de Honoré Daumet y Charles Girault, en París, después de lo cual visitó Alemania, Bélgica, y, muy importante, España e Italia. A su regreso a los Estados Unidos en 1890, Lord se unió a la firma de *McKim, Mead & White*, donde trabajó en proyectos como el Museo de Artes y Ciencias de Brooklyn, el Club Metropolitano y edificios en la Universidad de Columbia. Trabajar en esa firma le cimentó la fama a Lord. Vale señalar que entre 1894 y 1896 Lord viviría en Roma, Italia, donde también trabajaría como director de la Escuela Americana de Arquitectura.





Lord y el Canal de Panamá

El 1 de julio de 1912, Lord es contratado como arquitecto de la *Isthmian Canal Commision*. Para ese entonces, la construcción del Canal se encontraba en plena ebullición y el coronel George Goethals, ingeniero en jefe de la construcción de la vía interoceánica, estaba ya vislumbrando la vida canalera posconstrucción donde una fuerza trabajadora de 5,000 empleados permanentes pudiera forjar un futuro. Lord era ya un arquitecto conocido y tenía una buena reputación profesional, especialmente en los círculos de la alta sociedad de Nueva York, ciudad de la que provenía Goethals.

Al poco tiempo de ser contratado, Lord viajaría rápidamente a Panamá y se quedaría casi un mes. El viaje fue un parteaguas en sus planes de creación de edificios permanentes en la futura

Las casetas de control de las esclusas

Los esclusajes de los barcos se dirigen desde estas edificaciones construidas sobre el muro central de la cámara central de cada esclusa. Allí se tiene un panorama completamente despejado que permite a un operario manejar todas las acciones involucradas en el paso de un buque. Las casetas se caracterizan por una sobriedad y austeridad que a la vez reflejan la monumentalidad y grandeza de las esclusas sobre las que se sitúan. Con sus techos de tejas rojas, construcción de concreto reforzado y portones arqueados, Lord daría un sello arquitectónico que sería replicado en las casetas de control. Cabe mencionar que, en su origen, las casetas mostraban un tono de concreto al natural y que con el paso del tiempo, serían pintadas en su blanco característico. Tal vez las obras arquitectónicas más fotografiadas del país, (especialmente la de Miraflores, al estar situada frente al Centro de Visitantes del mismo nombre), son un emblema del Canal y de Panamá.



El edificio de la Administración

Una edificación diseñada por Lord que rivaliza en popularidad con las casetas, es sin duda, el edificio de la Administración. Se ubica en la ladera noroeste del cerro Ancón, y fue concebido para que tuviera vistas del Canal y de lo que sería el primer poblado permanente de la zona: Balboa. Construida en cimientos de concreto, esqueleto de acero, arcos de piso de concreto de piedra reforzada y arcos de techo de aserrín armado de concreto, la estructura, nuevamente, denota grandeza. Debido a la gran cantidad de espacio requerido, Lord consideró que un edificio puesto de punta a punta sería demasiado largo, por lo que decidió darle forma de E.

El Prado

Lord fue la primera persona en planear trazados para el área de Balboa. Dispuso la ciudad alrededor de una avenida central, el Prado, con edificios comunitarios agrupados en el extremo del cerro Sosa, y conectados por una galería continua. Vale señalar que sus trazados y los diseños para los edificios de el Prado no fueron utilizados, y en su lugar adoptó una variante a su trazado y versiones más simplificadas de los edificios que él había concebido.

La definición del estilo arquitectónico de la zona del Canal

Al iniciar sus labores como arquitecto en el Canal, Lord se refirió al estilo que estaba utilizando como una "modificación del renacimiento español". Más adelante, añadiría que estos edificios tenían un tipo de arquitectura "decididamente italiano", o con detalles que recuerdan el estilo del Renacimiento del sur de Europa. Todo esto es congruente con las experiencias que Lord había tenido en sus estadías en el sur de Europa, tanto en su etapa estudiantil como profesional.

Hoy se podría señalar que el estilo arquitectónico de estas estructuras es el italianizante, pero con un toque de simplicidad estética que, en gran parte, fue añadida a solicitud de Goethals. Este le ordenó a Lord que enfocara su labor en los trabajos de las casetas y el edificio de la Administración, a la vez que le impuso exigencias de eficacia y ahorro. Además, Goethals apreciaba el impacto estético del concreto como material de construcción y se lo hizo saber a Lord. Toda esta influencia de Goethals pudo haber provocado decisiones en el resultado final de las estructuras.

Legado

Lord trabajó para la *Isthmian Canal Commission* durante 13 meses. Goethals, cansado de que su principal arquitecto estuviera trabajando desde Nueva York, decide prescindir de sus servicios y optar por arquitectos que trabajaran en sitio. Sin embargo, debido al impacto de sus obras y al tratarse de algunas de las edificaciones más preponderantes, Lord marcaría las pautas a seguir para las siguientes generaciones de arquitectos de la Zona del Canal.





El sábado 17 de julio, el ministro japonés de Asuntos Exteriores, Toshimitsu Montegi, visitó el Canal de Panamá, en el marco de una gira por Centroamérica y el Caribe. El ministro Montegi fue recibido en las esclusas de Miraflores por el ministro para Asuntos del Canal, Aristides Royo.

De acuerdo con estadísticas del año fiscal 2020, Japón es el tercer país usuario del Canal de Panamá, luego de los Estados Unidos y China, respectivamente.

Encuentro con gremios empresariales de Estados Unidos



Como parte de la gira para ampliar y fortalecer las relaciones comerciales entre Houston (EE.UU.) y Panamá, el presidente de la República, Laurentino Cortizo, en compañía del ministro para Asuntos del Canal, Aristides Royo, así como de otras autoridades, sostuvieron un encuentro con empresarios del Greater Houston Partnership.

El evento, ocurrido el 16 de julio del presente, también sirvió para promover la instalación en nuestro país de sedes regionales de distintas multinacionales estadounidenses. De igual forma, se firmó un Memorando de Cooperación con el puerto de Houston que redundará en beneficios para la vía acuática y los puertos de nuestro país.



¿Sabías que...?



Vapor Ancón

El vapor Ancón fue la embarcación que inauguró el Canal de Panamá el 15 de agosto de 1914. Esta embarcación era un carguero que, para esa fecha, transitó del Atlántico al Pacífico.

A bordo viajaban 200 pasajeros, incluyendo personal de la compañía del Canal y Belisario Porras, presidente de Panamá, junto con su gabinete. John Constantine, primer piloto del Canal de Panamá, estuvo a cargo del vapor Ancón durante la inauguración del Canal.



Construcción de las esclusas

Tomó cuatro años construir todas las esclusas a partir de la primera capa de concreto colocada en Gatún, provincia de Colón, el 24 de agosto de 1909. Años más tarde, esta importante provincia ubicada en la Costa Atlántica, crecería a razón de su conectividad con la vía interoceánica, los puertos y la Zona Libre de Colón.

Este año, el Canal celebrará 107 años de operaciones al servicio del mundo y para beneficio de Panamá.





Ensanche del Corte Culebra

El trabajo de excavación más grande desde la apertura del Canal empezó en 1959. Posteriormente, en 2001, el Programa de Ensanche del Corte Culebra llevó este tramo a un mínimo de 192 metros en las rectas y 222 metros en las curvas. Bajo el Programa de Ampliación se incluyeron proyectos de mejoras al calado necesario para el tránsito seguro de buques neopanamax. Su alcance consistió en dragar y adecuar las entradas Pacífico y Atlántico, el corte Culebra y el lago Gatún.



Planta de Agua de Monte Esperanza

La Planta de Agua de Monte Esperanza, en la provincia de Colón, fue fundada en 1914, siendo la primera en el país y quizás una de las primeras de su estilo en Latinoamérica.

Esta planta produce aproximadamente 35 millones de galones de agua para beneficio de la ciudad de Colón y las instalaciones del Canal de Panamá.



Barcaza de perforación Barú

La barcaza de perforación Barú, inaugurada en 2006, es la primera máquina en su estilo construida en Panamá por mano de obra cien por ciento panameña. Con cuatro enormes taladros, esta máquina es capaz de penetrar hasta 30 metros de profundidad.

La barcaza Barú mide 51 metros de largo y 15 metros de ancho; lo equivalente a casi dos canchas de baloncesto.





Estamos de vuelta

Centro de Visitantes de Miraflores

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

Desde el próximo 11 de agosto, 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.







Se atenderán burbujas de **8 personas máximo**.



Distanciamiento social entre las burbujas de visitantes.

