



EL CANAL AMPLIADO

Cinco años generando valor



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:

+507 211-1649 | COLECCIONES@MUSEODELCANAL.COM | MUSEODELCANAL.COM

EL FARO

Junio 2021

No.156

Central 5-6-7

Cinco años de operaciones del Canal ampliado

Comunidad 8-9

Renovación estratégica con un toque verde

Compás 10-11

Influencia masónica en las gestas independentistas

Operación 12-13

Un pequeño gran ajuste

Ombbligo 14-15

El Canal ampliado: un recorrido por cinco años de éxitos

Perspectiva 16-17-18

La relevancia de un Canal confiable

Puente 19

La bruja blanca y la bruja negra

Ambiente 20-21

El Canal y los objetivos de desarrollo sostenible

Ingenio 22-23

Mejoramiento continuo, concluye construcción de muelle flotante

Gente 24

El legado de autores panameños al Canal

Memoria histórica 25

Madden, represa indispensable para el Canal

¿Sabías que...? 26-27

Notas generales del Canal



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

Ricardo Manuel Arango

Lourdes del Carmen Castillo Murillo

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Henri M. Mizrachi K.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Alberto Vallarino Clément

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación
e Imagen Corporativa

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Gabriel Murgas Patiño

Editor

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Nicolás Psomas

Edward Ortiz

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

CINCO AÑOS CRECIENDO



El legado del Canal de Panamá en nuestro país y en el mundo entero es incuestionable. Además de acortar distancias y facilitar el intercambio comercial entre países productores y consumidores, el Canal apoya al crecimiento del país, no solo mediante sus aportes directos al Estado, sino también como impulsor de un conglomerado de servicios relacionados al tránsito de naves, que decanta en numerosas actividades comerciales, tales como puertos, transporte terrestre, logística, turismo, servicios legales y financieros.

El 26 de junio de 2016, miles de panameños se regocijaron de un evento que marcó un antes y un después en la historia del Canal en manos panameñas. La inauguración del Canal ampliado ha dado como resultados aportes crecientes al Estado, que en el año 2020 ascendieron a B/.1,824 millones. El tercer juego de esclusas nos ha permitido manejar mayores volúmenes de carga, lo que hubiese sido imposible sin el voto de confianza otorgado por los panameños en el referéndum nacional de octubre 2006.

Actualmente, por las esclusas neopanamax transita el 54 % de la carga que es transportada por el Canal, lo que las posiciona como la principal fuente de ingresos de la vía acuática al generar el 58% de los ingresos por peaje, es decir, B/. 1,250,497,262, en lo que va del año fiscal 2021. De igual forma, las nuevas esclusas han generado valor al capturar nuevos mercados, como el del gas natural licuado norteamericano que transita por el Canal para suplir las necesidades energéticas de países asiáticos.

La vía acuática no solo genera beneficios económicos, sino que también trabaja en la sostenibilidad a largo plazo, tanto para beneficio del Canal como para los panameños. En esta edición de El Faro, por ejemplo, se muestra el caso de la Unión de Campesinos del Lago Alhajuela quienes, de la mano del Canal, desarrollan proyectos de emprendimiento para mejorar su calidad de vida, al tiempo que protegen los recursos naturales de la Cuenca Hidrográfica.

Continuamos enfocados en crecer, en adaptarnos a escenarios cambiantes al tiempo que cuidamos nuestros recursos. Tenemos grandes retos como el de promover la transformación digital para lograr mayores eficiencias, y el de asegurar el suministro de agua para más de la mitad de la población del país y para las operaciones del Canal.

Para finales de esta década, tenemos la meta de convertirnos en una organización carbono neutral, contribuyendo con la conservación y preservación del ambiente, esto en el marco de un compromiso integral para hacer del Canal una empresa sostenible, al servicio de sus accionistas: todos los panameños.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa



CINCO AÑOS DE OPERACIONES DEL CANAL AMPLIADO



Por Octavio Colindres

El Canal ampliado cumplió el pasado 26 de junio cinco años de operaciones. Su contribución con fortalecer los aportes de la vía interoceánica al país es clara e incuestionable; además, ha consolidado la competitividad de la ruta panameña al facilitar el tránsito de buques de mayor

tamaño gracias a un servicio seguro, continuo y confiable.

“En estos cinco años, pasamos de la etapa de aprendizaje hasta llegar a la fase de consolidación de un servicio eficiente y seguro a nuestros clientes, al tiempo que incrementamos nuestros aportes directos al país a través del Gobierno Nacional en virtud de la operación de las nuevas esclusas”, afirma el administrador Ricaurte Vásquez Morales.

“Nada de esto hubiera sido posible sin el voto de confianza que los panameños le dieron al Canal a través del referéndum, para ejecutar el Programa de Ampliación, así como el profesionalismo y compromiso del capital humano del Canal”.

Desde el primer tránsito por las esclusas neopanamax, aproximadamente 13,700 buques han cruzado el Canal, representando el 28 % de los tránsitos en este período. Estos tránsitos representaron el 54 % del volumen de carga y el 58 % de los ingresos por peajes del Canal, lo cual refleja el valor que la ampliación ha aportado a la competitividad de la ruta por Panamá.



La subadministradora del Canal, Ilya Espino de Marotta, también resaltó el compromiso del Canal y de cada uno de sus colaboradores de seguir dando lo mejor en beneficio del país, que se ha demostrado en estos cinco años de operación.

Competitividad al servicio del mercado

“Cuando visualizamos la ampliación pensamos que la capacidad máxima de los portacontenedores que atenderíamos sería de 12,000 contenedores, pero hoy día transitamos buques con capacidad para cargar hasta un poco más de 15,000 contenedores”, destacó Espino de Marotta.

Añadir un tercer carril de tránsito con capacidad para buques de mayor tamaño también ha fortalecido la competitividad del servicio que ofrece el Canal de Panamá, aportando economías de escala y atrayendo nuevos mercados como el de los buques de gas natural licuado (GNL), al punto de posicionarse como el cuarto en número de tránsitos en las esclusas neopanamax.

Los portacontenedores siguen siendo el principal cliente del Canal ampliado con el 42 % de los tránsitos; seguido de los

buques de gas licuado de petróleo, 22 %; graneleros secos, 15 % y GNL, 14 %.

El servicio del Canal de Panamá a sus clientes también se ha potenciado con el reciente incremento de la eslora permitida en las esclusas neopanamax. En mayo pasado, se notificó a las navieras que la eslora (largo) máxima en las esclusas neopanamax pasó de 367.28 metros (1,205 pies) a 370.33 metros (1,215 pies). El aumento significa que ahora una gran parte (96.8 %) de la flota mundial de portacontenedores puede transitar por la vía acuática.

La ruta por Panamá, al ser más corta, juega además un papel importante en la reducción de los gases de efecto invernadero. Al facilitar el transporte de más carga en menos viajes, las esclusas neopanamax han permitido ahorros de aproximadamente 40 millones de toneladas de dióxido de carbono desde 2016.

De acuerdo con Jorge Pitti, capataz general de Operaciones de Esclusas, “cada año de la ampliación del Canal ha sido una aventura, durante la cual, hemos consolidado a los equipos encargados del servicio de tránsito, para alcanzar el éxito”.



“Esta experiencia del 2020, impactada por la pandemia, nos ha fortalecido y debemos registrarla en nuestra historia como un logro extraordinario de este gran equipo del Canal de Panamá que ofreció un servicio ininterrumpido al comercio global”, subrayó Pittí, con 35 años de trayectoria en el Canal de Panamá.

Los retos continúan

Producto de la variación climática, la disponibilidad del recurso hídrico en la Cuenca se ha visto impactada en los últimos años por la disminución en el volumen de agua, cambios en el régimen de lluvia y fenómenos meteorológicos extremos como inundaciones y sequías. Por ejemplo, en 2019, el Canal experimentó su quinto año más seco de las últimas siete décadas, lo que provocó que los niveles de los lagos Gatún y Alhajuela estuvieran muy por debajo del promedio.

Debido a ello, la Administración implementó medidas como un cargo por agua dulce, que está en vigencia desde febrero del 2020, sumado a prácticas de conservación de agua, puestas en marcha meses antes.

Igualmente, el Canal ha desarrollado un Programa Hídrico que consiste en una cartera de proyectos que proveerá una solución al abastecimiento de agua cruda para más de la mitad de la población del país concentrada en las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste, así como para la operación del Canal, considerando el desarrollo sostenible, los escenarios climáticos y las proyecciones de crecimiento.

En atención a las sugerencias de las empresas interesadas en el proceso de precalificación para el diseño, construcción y puesta en marcha de un sistema optimizado de administración de agua, el Canal de Panamá reformuló el modelo de licitación para el Programa Hídrico.

Estas iniciativas fortalecen la resiliencia en las operaciones del Canal frente a la variabilidad climática, mantienen la competitividad de la ruta y aportan valor a sus clientes, al tiempo que se evalúan y seleccionan los proyectos a ser desarrollados como parte de la estrategia de sostenibilidad de la vía acuática.



RENOVACIÓN ESTRATÉGICA CON UN TOQUE VERDE



Por Juan Madrid

La aparición de la pandemia de la COVID-19 sorprendió a la Unión de Campesinos del Lago Alhajuela (UCLA); sin embargo, no la neutralizó. En aquel

momento, la Unión se encontraba en pleno proceso para renovarse e incrementar aquellas alianzas estratégicas que permitieran fortalecer a la organización, mejorar las actividades productivas de sus agremiados y seguir cuidando del ambiente a través de emprendimientos verdes.

Leandro Guerrel, secretario de la UCLA, recuerda lo difícil de una situación tan inesperada como extensa que condicionó la celebración de la Feria Campesina del Lago Alhajuela, un evento que organizan y que sirve como principal vitrina para la promoción de los productos agropecuarios y artesanales que ofrecen. Este año debió celebrarse de manera virtual por las restricciones existentes.

Guerrel es un convencido de que, pese a las limitaciones, tenían que seguir luchando, idea en la cual coincidieron los miembros de la agrupación, por lo que no cesaron los esfuerzos para adecuar sus actividades a los nuevos tiempos, e incluso ir más allá de producir alimentos y artesanías. Hoy, se preparan para diversificar su operación.

En la sede de la organización, ubicada en Nuevo Caimitillo, a orillas del lago Alhajuela, se exhiben los productos agropecuarios y las artesanías para la venta, resultado del esfuerzo y la creatividad de los campesinos. Además, es el lugar donde se gestan las nuevas ideas para seguir ejerciendo un papel primordial en la protección de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), al tiempo que mejoran su calidad de vida.



Miel y picante (abajo) producidos por la UCLA



Apuntando al turismo

Denia Manguelis, asesora de la UCLA y especialista en turismo, considera que en el área existe suficiente potencial para el desarrollo de proyectos de turismo ecológico y turismo rural comunitario, que ya han sido identificados en la organización y forman parte de esa nueva propuesta que complementará la producción agropecuaria y artesanal que han desarrollado desde hace años.

“La gran riqueza natural que se observa producto del estado de conservación de

los bosques y de un adecuado manejo de la Cuenca, unido al atractivo que representa la existencia de un tramo del histórico Camino Real en estas zonas, han sido parte de aquellos aspectos identificados por la agrupación y que fundamentan la propuesta de turismo ecológico que emprenderán”, comentó la especialista.

Pero los campesinos organizados planean ir más allá y están dispuestos a abrir las puertas de sus hogares, comunidades y campos de producción para que, a través del turismo rural comunitario, los visitantes conozcan la cultura del habitante de esta región, su diario vivir y cómo desarrollan sus actividades de producción mientras colaboran con la protección del recurso hídrico de la CHCP.

Los aliados estratégicos

Se trata de propuestas innovadoras para el área, y la idea, detalló Manguelis, es aprovechar todo el trabajo que se ha hecho para la protección ambiental en un sector del Parque Nacional Chagres y mostrarlo a los visitantes. De esta manera, generarán recursos en beneficio de las comunidades mediante una actividad sana y alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Uno de los ODS promueve las alianzas interinstitucionales, y en este sentido, los miembros de la UCLA han logrado sumar a los ministerios de Ambiente y Desarrollo Agropecuario, además del Canal de Panamá, como aliados estratégicos que necesita para impulsar las distintas iniciativas. Se trata de acciones en las que la Parroquia de la Santa Cruz, como ente asesor, ha jugado un papel fundamental a lo largo de los años.

José Checa, sociólogo de la División de Políticas y Protección Ambiental del Canal de Panamá, da testimonio de la UCLA como una agrupación que se ha integrado de forma activa en la plataforma participativa que existe a través del Consejo Consultivo de Cuenca de los ríos Chagres, Pequení, Boquerón y Salamanca, y comunidades lacustres del lago Alhajuela, un ente que promueve la acción concertada en la gestión integrada del recurso hídrico en la CHCP.

Detalló que, como parte de estas alianzas, se ejecuta un programa denominado Potencialidades Económicas, por medio del cual el Canal busca fortalecer a la organización a través del mejoramiento de esas actividades productivas que con tanto orgullo exhiben, pero también atender aquellos aspectos que sean identificados por sus integrantes como primordiales para el logro de objetivos más ambiciosos.

Un impulso a la producción de picantes, a la actividad apícola y otros rubros, además de mejoras al sistema administrativo de la organización y el establecimiento de una estrategia de mercadeo de los productos,



forman los tres pilares en los que se fundamenta la transformación a la que aspiran los campesinos del lago Alhajuela, y que ya está en marcha tras definirse las comisiones de trabajo durante los primeros talleres de capacitación.

Igualdad, crecimiento y relevo generacional

Como parte del programa de Potencialidades Económicas, se incluyó además la integración activa de los jóvenes y de las mujeres, así como esfuerzos para motivar el ingreso de nuevos integrantes a la agrupación, un hecho inédito en los más de 30 años que tiene la UCLA, aseguró el especialista.

Algunos de los integrantes de la Red de Jóvenes por el Ambiente y la Cuenca del Canal, son los llamados a cumplir con ese relevo generacional que necesita toda agrupación. Su parentesco con los fundadores así como la preparación que han recibido como parte de los grupos activos en la CHCP, los coloca en la posición ideal para asumir roles importantes relacionados con la modernización que se requiere para asumir los nuevos retos.

Estrategias de comunicación, mercadeo y establecimiento de redes sociales, formarán



parte de las responsabilidades que afrontarán los jóvenes. “Se busca una actualización de la UCLA, que a su vez motive a otros productores a formar parte de este grupo”, explicó Checa.

El próximo gran paso será el establecimiento de relaciones para el intercambio de conocimientos y experiencias con agrupaciones de productores de otros puntos de la CHCP. Los separa la distancia, pero no los objetivos, ya que se busca como fin común el desarrollo de las comunidades y la conservación del recurso hídrico; por consiguiente, y como es de esperarse, los cambios en la UCLA continuarán.

INFLUENCIA MASÓNICA EN LAS GESTAS INDEPENDENTISTAS

Por Orlando Acosta Patiño



En esta breve entrega, consecuente con el contexto de la celebración del bicentenario, vamos a abordar el interesante escenario histórico-temporal de los masones en el proceso de la independencia del Istmo. ¿Qué ocurre en la región y en Panamá en los años subsiguientes a la independencia de España?, ¿Quiénes impulsaron el movimiento independentista?, ¿Tuvo incidencia el movimiento masón en los eventos de 1821, y más allá, en la determinación de la construcción de la comunicación transoceánica?

Sobre la Masonería

Se define como “una institución esencialmente filantrópica, filosófica y progresista. Educa al hombre para la libertad, facultad o privilegio que le permite determinar el espacio y el tiempo en la aplicación lícita de su pensamiento. No acepta doctrina alguna como definitiva, sino que propicia el examen y la investigación, y a través del estudio y la razón admite todas las tesis universales, bajo los postulados de libertad, igualdad y fraternidad”. (Rosillo Torrente H. Revista La Tadeo No. 66 - Segundo Semestre 2001 Bogotá, D.C. – Colombia).

¿Era masón el libertador Simón Bolívar?

En las actas de la logia de San Alejandro de Escocia (París, Francia), resaltan ocho firmas que certifican que se “eleva al grado de compañero al hermano Simón Bolívar, iniciado, a causa de un viaje próximo que está en vísperas de emprender”. La misma fuente añade que “después de las formalidades requeridas, Bolívar fue proclamado ‘caballero compañero masón’, colocándose a la cabeza de la columna del mediodía.



Francisco José de Paula

Estamos ante un documento masónico fechado el 11º mes del año de la Gran Luz 5805, que equivale a enero de 1806 de la era vulgar, si tenemos en cuenta que el calendario masónico empieza en el mes de marzo” (José Antonio Ferrer Benimeli, 2020). Queda claro que la afiliación masónica de Bolívar no es americana sino francesa, y no consta registro de esa actividad en tierras americanas.

La logia de Jamaica

Panamá, parafraseando versos ya cantados, sigue siendo “puerta, puente y puerto”. Espacio de tránsito, no solo de mercancías, sino de ideas y de nuevos conceptos. La Gran Logia de Inglaterra fue la primera logia fundada en Kingston (Jamaica), el 14 de abril de 1739; la segunda en 1742 con el nombre de *Port Royal Lodge*. Así es como las colonias inglesas en las Antillas son el foco de nuevas ideas y preceptos de libertad, las cuales son importadas de Inglaterra. La Gran Logia Provincial del Caribe (1742), llegó a agrupar 19 logias para el año de 1806.



Armand Réclus

Inicios en Panamá

La Mejor Unión fue la primera logia en el Istmo. Se sabe por Alfredo Figueroa Navarro (Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano 1821-1903), que el rito escocés se importa a Panamá desde Jamaica. Los comerciantes panameños viajaban con frecuencia a dicha isla para comprar bienes de origen europeo para ser mercadeados en Panamá. Mediante ese contacto comercial, la ciudad de Panamá se impregna de nuevas ideas masónicas, las cuales -sigue diciendo Figueroa Navarro- no son contradictorias a los preceptos liberales de esos tiempos. "Los comerciantes de las ciudades costaneras colombianas acceden a la modernidad por intermedio de Jamaica y de las Antillas".

El movimiento masón en Panamá fue elitista y un modo de escalamiento social a finales del siglo XIX. Tuvo un carácter secreto y llega incluso a permearse hasta las altas esferas del poder político de Bogotá, donde el mismo autor (Figueroa Navarro), revela que el presidente Francisco de Paula y todo su gabinete se adhieren a las logias, incluso con la participación de clérigos radicales.

Masones y acta de independencia

En el acta de independencia de 1821 figuran entre los firmantes reconocidos masones. Se comprueba las rúbricas de Manuel María de Ayala, José Vallarino Jiménez y José Antonio Zerda. El movimiento independentista es catalizado por la actividad de otro masón de origen serbio llamado Marco Radaniche. Figuran más tarde, adscritos al movimiento masón, Juan Bautista Feraud, Carlos Plicet, Juan Miguel Labarrier... todos comerciantes y personas influyentes. Se suman a la lista, José María Goytía (quien introduce la imprenta en Panamá), Manuel José Dutari, Joaquín Morro y Bartolomé García de Paredes.

Es miembro de La Mejor Unión el ingeniero coronel Francisco Burdett O'Connors, quien es organizador de batallón del istmo para las batallas de Junín y de Ayacucho. El coronel responde directamente Bolívar y es un actor relevante en las luchas independentistas hispanoamericanas.

Pensamiento masón y la ruta transoceánica

El pensamiento masón irradia desde el centro europeo francés e inglés por las Antillas en los siglos XVIII y XIX. Las primeras exploraciones para la descripción de la ruta de Panamá tienen su génesis en el seno de esas sociedades europeas. Las primeras exploraciones por la ruta del Istmo fueron contratadas e impulsadas por Simón Bolívar en 1821, y desarrolladas por el ingeniero inglés John August Lloyd y el Almirante sueco Mauricio Falmarc. Es importante mencionar que la primera sociedad geográfica, la Sociedad Geográfica de París, se organiza en el año de 1821. La *Royal Geographical Society* su homóloga británica, es fundada en 1830, con el nombre de *Geographical Society of London*.

El tema territorial, geográfico, naval y de comunicación marítima era una de los fuertes ejes de interés científico y motivo de investigación de estas sociedades geográficas. Cincuenta años más tarde, la Sociedad Geográfica de París promueve la construcción de una ruta interoceánica por Panamá, destacando las exploraciones realizadas por los franceses al frente de Lucien N.B. Wyse y Armand Réclus.

Todas estas sociedades geográficas son las primeras que se organizan en el mundo, temporalidad coincidente de ideas del movimiento masón en América. Es probable que el pensamiento e impulso masón haya tenido algo que ver en la decisión de la ruta interoceánica por Panamá. Siendo todos estos actores sociales y políticos parte del contexto temporal de finales del siglo XIX, nos atreveríamos a formular la hipótesis propia sobre el tema de la participación del pensamiento masón en la determinación del cruce transoceánico y la ruta por Panamá.

¿Tienes más preguntas? El tema, en definitiva, es apasionante y amerita una investigación más profunda para seguir aportando a la discusión y al conocimiento de la rica historia del Istmo del siglo XIX, tarea imperante para historiadores e interesados en estos asuntos.

UN PEQUEÑO GRAN AJUSTE



Por Vicente Barletta

Son solo unos decimales de diferencia, pero el impacto de la decisión se extiende más allá de los números, y reafirma, cinco años después de su apertura, lo estratégico que ha resultado para el Canal de Panamá la construcción del tercer juego de esclusas.

En una comunicación a sus clientes, el Canal de Panamá confirmó, a partir del 21 de mayo de 2021, el aumento de la eslora (largo) permitida para los buques que transiten por las esclusas neopanamax al pasar de 367.28 metros (1,205 pies) a 370.33 metros (1,215 pies).

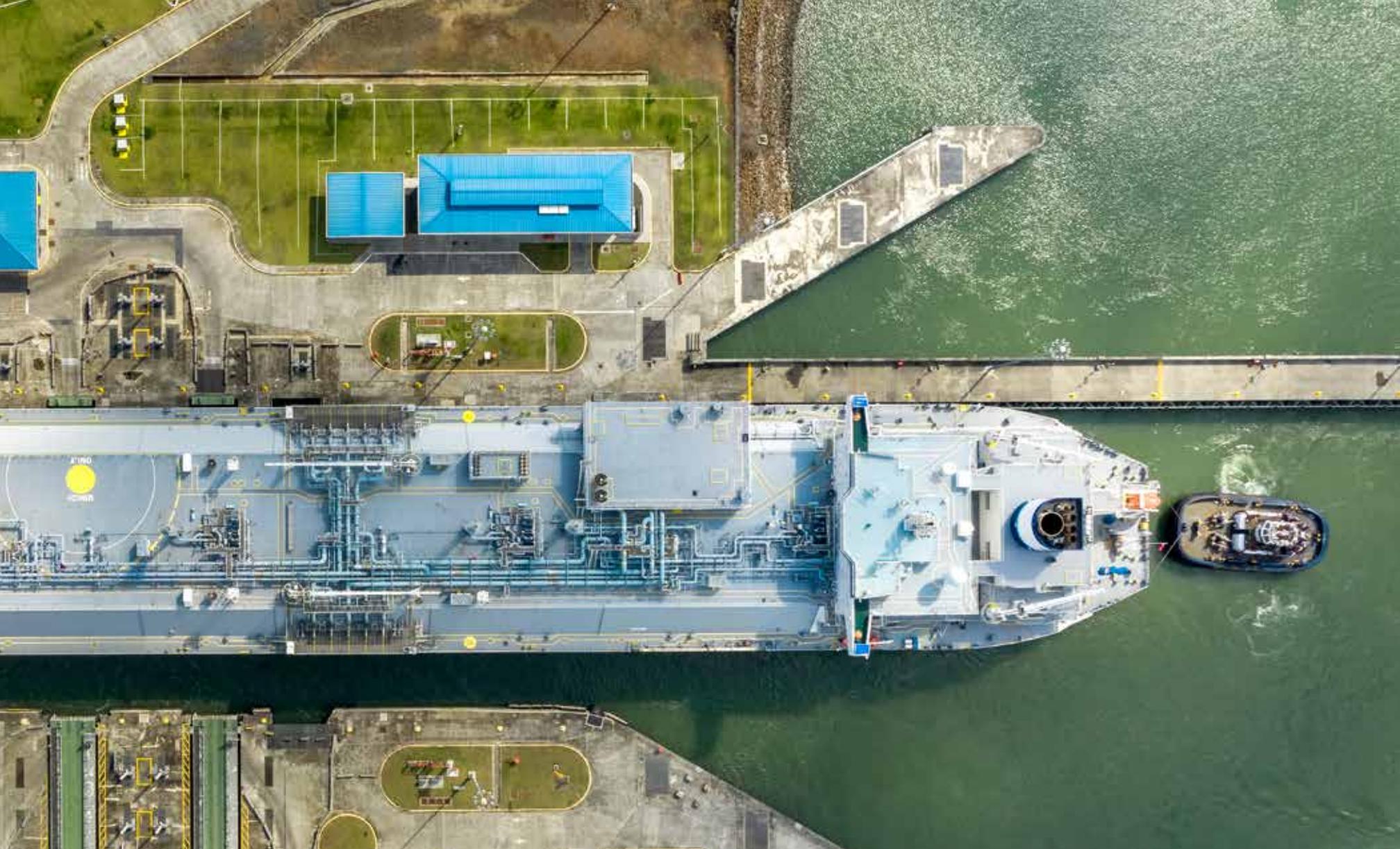
Con este ajuste, ahora una gran parte (96.8 %) de la flota mundial de portacontenedores puede transitar por el Canal de Panamá. Antes del cambio, se estimaba en 96 %.

Para dimensionar mejor el impacto de la decisión, actualmente la flota mundial de portacontenedores cuenta con 5,427 buques de acuerdo con los datos publicados al mes de mayo de 2021, de los cuales 5,251 buques pueden cruzar los 80 kilómetros del atajo interoceánico panameño.



“Este cambio fue posible gracias a la experiencia de nuestro equipo humano que ha operado las esclusas neopanamax de manera segura y confiable durante los últimos cinco años”, afirmó el administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales.

La nueva eslora brinda a las líneas navieras mayor flexibilidad en la toma de decisiones para el emplazamiento y construcción de buques con mayor capacidad que puedan transitar a través del Canal.



Este anuncio viene después de una serie de tránsitos de prueba para confirmar la seguridad de la operación. Estos incluyeron al Tritón, de la naviera *Evergreen*, en 2019, con una eslora de 369 metros (1,210 pies), y que lo convirtió en el buque más grande y de mayor capacidad en transitar el Canal de Panamá desde la inauguración de las esclusas neopanamax en junio de 2016.

Desde entonces, otros buques con las mismas dimensiones y capacidad han transitado la vía interoceánica, como el *Talos* y *Theseus*, entre otros.

Además de este incremento de eslora, el Canal anunció un aumento de calado a 15.24 metros (50 pies), el nivel más alto permitido en la vía acuática. El aumento de las precipitaciones y la administración del recurso hídrico en los lagos hicieron posible ofrecer un calado de 14.93 metros (49 pies) desde abril 2021.

Y es que cinco años después de la apertura de su ampliación, el Canal de Panamá sigue fortaleciendo su papel como ruta estratégica del comercio marítimo, al atraer nuevos clientes, producto de la seguridad del servicio que ofrece a la industria marítima.

Prueba de ello fue el tránsito inaugural que el buque portacontenedores *One Hawk*, de la naviera *Ocean Network Express (ONE)*, hizo por el Canal ampliado el pasado 9 de junio. Con su singular color magenta, el *One Hawk* cruzó las esclusas neopanamax como parte de un servicio de *The Alliance* que cubre la ruta entre Asia y la costa este de Estados Unidos.

El *One Hawk* transitó rumbo Norte, del Pacífico al Atlántico, con una capacidad de 14,167 TEU, que es la unidad de medición de un contenedor de 20 pies.

En su paso inaugural por la vía interoceánica, el *One Hawk* recibió el reconocimiento *Green Connection* por utilizar la ruta verde del Canal de Panamá, lo que significa un recorrido más corto, ahorrando un estimado de 4,500 toneladas de CO₂, y de esta manera, minimizando su impacto ambiental.

La ruta de este buque portacontenedor incluye escalas en puertos de China, Corea del Sur, Colombia, Nueva York, Carolina del Norte y Georgia, en los Estados Unidos.

EL CANAL AMPLIADO: Un recorrido por cinco años de éxitos

Desde su apertura el comercio marítimo mundial, el Canal ampliado, también conocido como el nuevo Canal o las esclusas neopanamax, ha permitido el flujo de mercancías y personas de forma eficiente y segura.

Esto se debe, principalmente, al capital humano que con profesionalismo y determinación, trabaja para que la vía siga brindando un servicio de calidad a sus clientes.

Añadir un tercer carril de tránsito con capacidad para buques de mayor tamaño también ha fortalecido la competitividad del servicio que ofrece el Canal, aportando economías de escala y atrayendo nuevos mercados del sector marítimo.



CANAL DE PANAMÁ

Diez momentos estelares del Canal

9 de junio

El MN Baroque se convierte en el primer barco en cruzar por el Canal ampliado. Fue contratado especialmente para hacer el tránsito de prueba.



MN Baroque

8 de septiembre

El Hoegh Target de 295 metros de largo por 40 metros de ancho, el buque portavehículo más grande del mundo, realizó su tránsito por las esclusas neopanamax.



Hoegh Target

2016

2016

2016

2016

Cosco Shipping Panama



26 de junio

Se inaugura oficialmente el nuevo Canal con el tránsito del Cosco Shipping Panama. El evento contó con una masiva participación del pueblo panameño, mandatarios, autoridades gubernamentales e invitados especiales.

29

El primer evento de inauguración del nuevo Canal de Panamá contó con la participación de autoridades gubernamentales e invitados especiales.

Canal ampliado

re

e 200
or 36
es el
ulos más
o y que
clusas



get

22 de agosto

El CMA CGM Theodore Roosevelt, con un total de 14,863 TEU, fue en su momento el buque portacontenedores más grande que transitó por las nuevas esclusas.



Theodore Roosevelt

13 de mayo

El Canal de Panamá alcanzó un nuevo hito con el tránsito del buque Al Safliya de Qatargas, el más grande de gas natural licuado (GNL) y el primero de tipo Q-Flex que ha transitado por la vía interoceánica. El buque mide 315 metros de largo y 50 metros de manga, con una capacidad de carga total de 210,000 metros cúbicos de GNL.



Al Safliya de Qatargas

10 de agosto

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



SK Resolute

7

2017

2018

2019

2019

2020

2021

Disney Wonder



9 de abril

El Disney Wonder, fue el primer buque de pasajeros en transitar las nuevas esclusas. Este hito marcó la verificación adicional del tráfico a través del Canal ampliado y nuevas oportunidades para el crecimiento de buques de pasajeros.

Norwegian Bliss



14 de mayo

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

Tritón



15 de mayo

El portacontenedor neopanamax Tritón estableció un nuevo récord de total de 15,313 TEU. El buque mide 51.2 metros de manga (ancho) y 369 metros de eslora (largo).

Eslora permitida



21 de mayo

Se aumenta la eslora permitida para los buques que transiten por las esclusas neopanamax. Las dimensiones van de 367.28 metros (1,205 pies) permitidos anteriormente, a 370.33 metros (1,215 pies).

LA RELEVANCIA DE UN CANAL CONFIABLE



Por Miroslava Herrera

El agente naviero es quien se encarga de facilitar que un buque navegue del punto A al punto B. Así lo define Alexei Oduber, gerente de GAC Panamá. El negocio está en hacerlo

más rápido, más seguro y más barato posible. Con 30 años de experiencia en la gestión de transporte marítimo, y sobre todo, como panameño, Oduber habla sobre la ruta por Panamá.

¿Cuál es la relevancia del Canal de Panamá en la realidad del país?

Los panameños debemos entender la relevancia de defenderlo frente a otras rutas. Esta posición geográfica nos exige que seamos responsables. Velar por esta ruta y maximizar todas las ventajas que podamos. Panamá ha hecho un buen trabajo en defender su Canal de intereses comerciales y políticos.

Cuando hablo con jóvenes les explico que no tienen que ser capitanes de barcos o jefes de máquinas, pueden trabajar como especialistas en salud ocupacional, soldadores, abogados o contadores marítimos... todos tienen una pieza del rompecabezas. No todo tiene que ser directo con el Canal.

Pero debe haber una función para el aumento de la cultura. Todos son importantes: los que venden carros, los que venden libros, los maestros... Panamá debe elevar el resto de su economía al Canal, no el Canal hacia abajo. Nos toca elevar el resto y ofrecer innovación en los servicios que ofrecemos como país.

En esa mirada interna llevamos un desarrollo notable. De 1914 a 2021, el país adquirió sus instituciones, su soberanía y su reputación. ¿Cómo somos vistos afuera hoy?

La principal característica del Canal de Panamá en el exterior es la confiabilidad. Somos un paso eficiente y pronosticable. El Canal hace un excelente trabajo en coordinar y transitar a los barcos, pero el verdadero reto está en predecir cuántos barcos atravesarán la vía en un día dentro de seis meses. Si llegáramos a hacer esto con un margen de error pequeño, estaríamos maximizando la capacidad del Canal. Es una matemática fina la que se usa para calcular el número de barcos que no van a llegar, los que llegan sin anuncio, o los barcos que pueden tener cambios en su itinerario.

Adicionalmente, el Canal ha aprendido a escuchar a sus clientes. Yo recuerdo a finales de los años 90, que una conversación entre el Canal y un cliente consistía en un sí o un no; hoy esto ha cambiado muchísimo y para bien.

¿Por qué los pronósticos son tan importantes?

La industria que atendemos hay que dividirla en dos grandes bloques: los que transitan regularmente y los que no. Para los regulares, el Canal es parte de su ecuación y [los programadores de tránsito] pueden manejar que una alta demanda de barcos no programados aumenten el tiempo de tránsito a través de la vía acuática. Para el otro grupo, que mueve productos que no tienen capacidad de proyección, las variaciones de este tipo impactan con mayor fuerza.



Alexei Oduber

¿Cuáles son las perspectivas de crecimiento de tránsito por el Canal a corto plazo, según su punto de vista?

Agua. Todas mis llamadas con clientes empiezan así: "¿llovió o no llovió?", porque comprenden lo crítico que es el agua para su tránsito. Si logramos resolver el tema de la disponibilidad del agua, creceremos físicamente, sea cual sea la solución tecnológica que se decida usar.



opción porque puedo proyectar un tránsito de menos de diez horas. Se pueden hacer limpiezas de cascos, cambio de tripulantes, se suben repuestos, inspecciones de clase y todo eso hace más interesante el mero tránsito. Por otro lado, el tamaño importa. Es imposible vender un barco que no quepa por el Canal. Allí vemos el impacto del Canal ampliado, en los que trabajan trasbordos con buques neopanamax. Cada tipo de barco es una venta diferente.

Cuando se tiene un producto como el Canal, uno tiende a sentirse cómodo, holgado. Yo me esfuerzo para que la gente en mi oficina nunca pierda la efervescencia. Que reconozcan lo de hoy pero que sepan que mañana se pelea de nuevo, porque la competencia está allí: Suez, el sistema de ferrocarriles de Estados Unidos... todos velando para que se use su medio.

Cuando ocurrió lo del encallamiento del *Ever Given* en el Canal de Suez, no celebramos -nadie lo hizo- pero debemos explicar las medidas que nos protegen contra eventos similares. No estamos exentos de desastres, pero tenemos una alta seguridad que nos ayuda a minimizar los riesgos.



Oduber (derecha) es referente en temas marítimos

Al usuario que ha estado pagando entre 15,000 y 50,000 dólares de sobrecargo por agua dulce se le explicó que el aumento era para encontrar esta solución, y ellos quieren saber que está pasando. Ciertamente, hay regulaciones que protegen la buena ejecución de los contratos, no hablo de acelerar esto, pero los clientes necesitan saber cómo planificamos el futuro de 12 a 15 años. Quieren

saber cuántos barcos más pueden transitar por el Canal. Sin resolver el tema del agua no creceremos.

¿Qué hace que un cliente prefiera usar la ruta por Panamá?

Como agente naviero me toca "vender" nuestra ruta. Hacemos que sea difícil optar por otra

El Grupo GAC es una empresa que provee servicios marítimos, logísticos y de transporte con operaciones en 50 países. De raíces suecas, GAC se compone de unos 8,000 empleados en 300 oficinas alrededor del mundo. En Panamá, ofrecen servicios marítimos a los buques que hacen escala en los puertos panameños o que transitan por el Canal de Panamá.



¿Para cuáles bienes es relevante el Canal?

Esta habría sido una respuesta más sencilla antes de la pandemia. Ahora vemos que los centros de acopio tradicionales son muy vulnerables, y que por eso las empresas logísticas como *Amazon* o vendedores al detal como *Apple*, están reestructurando centros de distribución más cercanos a sus clientes.

El gas natural licuado ha estimulado la ruta del golfo de México hacia el sureste de Asia. También, sigue siendo relevante el tradicional suministro de importación de contenedores del sureste de Asia a la costa este de Estados Unidos.

La costa oeste de Suramérica está desarrollando el movimiento de materias primas, abonos, fertilizantes, metales, que son productos que van ser esenciales en la reconstrucción de muchas cosas.

¿Qué ha revelado la pandemia?

Una de las vulnerabilidades que se ha hecho evidente es lo poco preparada que estaba la industria para ayudar al tripulante, que son trabajadores que llevan hasta 18 meses a bordo. Además, se vio un aumento en las enfermedades crónicas. En el ámbito del trabajo de oficina, nos dimos cuenta que con el trabajo remoto podíamos trabajar desde cualquier sitio; esto retó nuestra cultura y nos fue muy bien. Hacía dos años que la empresa emigró hacia plataformas digitales de

teletrabajo y cuando llegó la pandemia casi no hubo merma en la productividad.

¿Qué representa la industria marítima para la humanidad en el siglo XXI?

Para la mayoría, desconocimiento. Es una operación fantástica, pero inexplicable. Se asume que las cosas llegan porque llegan. Mi experiencia personal con mis amigos es que tengo 30 años de estar explicando y todavía me preguntan: "¿qué es lo que haces con los barcos?". En la industria marítima todos los días son los mismos y todos los días son diferentes. En esta industria se aprovechan los momentos de aprendizajes en el acto, nunca se dejan para después porque después no habrá tiempo.

LA BRUJA BLANCA Y LA BRUJA NEGRA



Por Víctor Young

Entre las creencias de nuestros pueblos hay un capítulo dedicado al mundo sobrenatural. La tulvieja, los duendes y chivatos están entre

los protagonistas favoritos de cada cuento. Pero en el mundo real existen dos especies de mariposas nocturnas que sobrevuelan los bosques... incluyendo los del Canal. Se les conoce como Bruja Blanca y Bruja Negra, y están vinculadas a oscuras supersticiones. Dicen que cuando llegan a tu casa es de mal agüero y que supuestamente alguien va a morir. Y es que ambas especies podrían parecer intimidantes por su tamaño, pero estos misticismos infundados dan mala fama a estas inofensivas criaturas silvestres de belleza poco apreciada.

La Bruja Blanca es una mariposa nocturna de dimensiones extra grandes, su nombre científico es *Thysania agrippina*. Está entre las mariposas nocturnas más grandes del mundo y es considerada la de mayor envergadura alar, ya que mide alrededor de 30 centímetros. Posee un color grisáceo con diseños marrón que le proporcionan total anonimato. En el día reposa adosada sobre el tronco de un árbol. Descansa sus alas en forma horizontal y



asemeja un crecimiento de liquen o de hongo sobre la corteza.

La Bruja Negra, es otra mariposa nocturna, tal vez más común que la especie anterior. Su nombre científico es *Ascalapha odorata*, nombre relacionado con un personaje del inframundo en la mitología griega. Es de color oscuro con diseños negro, marrón y gris, algunos detalles claros y reflejos iridiscentes (que refleja los colores del iris). Para protegerse de depredadores se esconde en sitios también oscuros. Su tamaño es grande, ronda los 20 centímetros.

Las mariposas nocturnas de la cuenca del Canal son importantes polinizadoras, complementan la labor de las abejas. En su trabajo nocturno visitan miles de flores y algunas polinizan exclusivamente ciertas especies de plantas, lo que significa que si desaparecen estos insectos, también peligra la reproducción de aquellas plantas.

Además de polinizadoras, son fuente de alimento para aves y murciélagos.

Mariposas diurnas y nocturnas han revoloteado por los aires del planeta durante unos 200 millones de años. A pesar de que son insectos de absoluta fragilidad y vida muy corta, colonizaron cinco continentes y sobrevivieron extinciones masivas cuando desaparecieron de la faz de la Tierra miles de otras especies. Entender cómo ellas han perdurado por tanto tiempo, es una tarea determinante que nos conduce a desarrollar mejores estrategias de conservación, y prepararnos para evitar la desaparición de especies producto de la contaminación, reducción de los hábitats silvestres y el cambio climático.



EL CANAL Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Por Omar Rodríguez

En septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, planteando 17 objetivos para erradicar la pobreza, proteger el ambiente, hacer frente al cambio climático, entre otros. Se

trata de un plan de acción mundial para promover el bienestar de las personas y del planeta.

Como parte de esta alianza mundial, Canal de Panamá cuenta con una estrategia cimentada en tres ejes: cumplir con la responsabilidad de manejar y conservar el recurso hídrico de la Cuenca; operar eficientemente el Canal; y proteger el ambiente, propiciando el desarrollo sostenible. De esta manera, la vía interoceánica se alinea con los esfuerzos por alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Agua limpia y saneamiento

Garantizar la disponibilidad de agua, su gestión sostenible y el saneamiento para todos, es el objetivo No. 6 de los ODS.

Por mandato constitucional, el Canal de Panamá tiene la responsabilidad sobre la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la Cuenca, imprescindible para el abastecimiento de agua potable de dos millones de personas y para el funcionamiento continuo y eficiente del Canal.

La administración eficiente del recurso hídrico no solo es producto del trabajo de un equipo de canaeros comprometidos, sino también de los esfuerzos y aportes de una comunidad que vela por preservar su entorno, mediante acciones permanentes de educación ambiental, fortalecimiento comunitario, mejores prácticas de producción, ejecución de programas y proyectos de conservación y desarrollo sostenible.

En materia de saneamiento, el Canal cuenta con diez plantas de tratamiento de aguas residuales en operación, y tres en construcción, las cuales son necesarias para conservar la calidad del recurso hídrico. Las plantas cumplen con las normas ambientales vigentes en Panamá las cuales regulan las descargas de aguas residuales a los cuerpos de agua.

Acciones por el clima

El ODS No. 13 plantea adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

En el 2013, el Canal de Panamá comenzó a medir su huella de carbono para alinear sus actividades con el objetivo encaminado a reducir las emisiones, y así mitigar el cambio climático. En el 2017, organizaba los primeros pasos para convertirse en carbono neutral con el lanzamiento de su Calculadora de Emisiones, una herramienta que no solo permite a los usuarios medir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) al utilizar la ruta, sino también fortalecer el análisis del Canal sobre las emisiones producidas por sus operaciones diarias.

De esta manera, el Canal de Panamá contribuyó a la reducción de más de 13 millones de toneladas equivalentes de CO₂ en 2020, al ofrecer una ruta más corta para los barcos.

El 22 de abril de 2021, el Canal de Panamá firmó la Declaratoria de “Las Primeras 50 Organizaciones Carbono-Neutro”, una iniciativa liderada por el Ministerio de Ambiente de Panamá (MiAmbiente), encaminada a integrar esfuerzos para acelerar acciones climáticas y medibles con miras a alcanzar la neutralidad de carbono en el año 2050, aunque el Canal se ha puesto la meta de lograrlo antes de finalizar esta década.

Energía asequible y no contaminante

Asegurar el acceso a energías fiables, sostenibles y modernas para todos, es el ODS No. 7.

El Canal de Panamá contempla la adecuación de los procesos de generación de electricidad, favoreciendo el uso de plantas fotovoltaicas, energía hidráulica y otro tipo de energías que deben estudiarse con más detalle, a la vez que asegura que todas las instalaciones y proyectos se adecuen para abastecerse con los nuevos sistemas que se desarrollen.

Con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se elabora la Estrategia de Desarrollo Sostenible y Descarbonización “Ruta Verde 2050”, la cual estará lista en los próximos meses, teniendo como elemento clave la participación de todos los actores y una hoja de ruta que nos permita articular las acciones para implementar la estrategia.

Protección de ecosistemas terrestres

Proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar de manera sostenible los bosques, combatir la desertificación, detener y revertir la degradación de la tierra, y frenar la pérdida de diversidad biológica, es el objetivo No. 15 de desarrollo sostenible.



En esta materia, el Canal de Panamá tiene alianzas con las entidades gubernamentales tales como MiAmbiente, MIDA e IDIAP y con las comunidades en la Cuenca hidrográfica, para asegurar el uso sostenible de los recursos naturales del área, mejorando la calidad de vida de los residentes. A través del Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) se proveen beneficios a los agricultores locales, empezando por el título de propiedad de sus tierras, y capacitación en técnicas agroforestales que les permiten desarrollar, reforestar y proteger la cuenca hidrográfica, a la vez que genera alternativas económicas para los moradores.

Gracias al PIEA y al apoyo de las comunidades, se han reforestado 8,355 hectáreas al cierre del año 2020 en la Cuenca, y se han incorporado 2,000 hectáreas en la modalidad de protección de bosque.

En cuanto a la biodiversidad, la cuenca del Canal es un territorio rico, al contar con unas 6,500 especies de plantas; 500 especies de aves, de ellas, 25 especies protegidas; 160 especies de mamíferos silvestres y 125 especies de reptiles, todo en un área cubierta en un 57 % de bosques maduros y secundarios.

Con estas y otras iniciativas, como el programa de reducción de la velocidad de los buques para minimizar los riesgos de chocar contra cetáceos, alineado con el ODS No. 14 que habla de la conservación de los océanos, los mares y los recursos marinos, el Canal de Panamá avanza con pasos firmes hacia la ruta de la sostenibilidad y se coloca a la par de las grandes empresas a nivel mundial, siendo un ejemplo para la industria marítima internacional.

MEJORAMIENTO CONTINUO

Concluye construcción de muelle flotante

Hace dos años, los niveles del lago Gatún bajaron de tal manera, que dificultaba el uso del Muelle 45; por consiguiente, un equipo de ingenieros del Canal concluyó que la solución era diseñar un muelle flotante para que cuando llegaran épocas secas y el nivel del lago bajara nuevamente, los remolcadores tuvieran un área de transición accesible para la tripulación.



Por Luis Enrique Vásquez

En el taller de pintura y arenado, en Gatún, provincia de Colón, artesanos en estructuras de hierro, concreto y pintores, laboraban en una especie de armado de un rompecabezas, cuya fotografía final será de un muelle flotante que dará

servicio a los remolcadores en el lago Gatún, en el área atlántica del Canal.

Estos expertos trabajaron con un cronograma diseñado para cinco meses, y que comprende la fabricación de 10 guías de acero a las que se acoplan los pontones o contenedores de 20 pies al muelle fijo.

La pregunta del millón de dólares es: ¿por qué una estructura flotante en el Muelle 45 de concreto existe desde que entraron en operación las esclusas neopanamax? "La respuesta es el cambio climático, causante de que durante la estación seca de los dos últimos años, hubiera gran escasez de lluvia en la cuenca hidrográfica del Canal, y con la consecuente baja en el nivel del lago Gatún", nos afirma Paul Bernal, ingeniero supervisor de la Unidad de Mantenimiento de Instalación y Obras Civiles del Atlántico.

Explica que al descender el nivel del lago, el embarque y desembarque de la tripulación de los remolcadores se vuelve difícil. Así pues, la solución está en un muelle flotante en Gatún, igual al que opera en Diablo, en la entrada Pacífica de la vía interoceánica.





“Ahora mismo estamos en el proceso de ‘botar’ los 10 contenedores al agua. Cada uno está enumerado y con los respectivos acoples que lo amarrará a las guías instaladas en el muelle fijo, y que permiten que se deslicen hacia arriba o hacia abajo, según el nivel del lago, para que los remolcadores puedan acodar en el muelle flotante, sin problemas con el nivel del agua”, explica Bernal.

“En común acuerdo con la División de Ingeniería, se llegó a la conclusión de que un muelle flotante puede solventar esta situación para que durante la estación seca, cuando el nivel del lago descende, los remolcadores tuvieran un área donde atracar sin dificultar el embarque y desembarque a los capitanes y tripulación”, subraya Bernal.

Los componentes del muelle flotante, añade, fueron adquiridos externamente, mientras que los 10 perfiles de acero o guías fueron fabricados en los talleres del Canal.

Contenedores al agua

Luego de que los soldadores y aparejadores instalaran las vitas, esas piezas metálicas a las que son amarradas las embarcaciones, al igual que las defensas de caucho que servirán de protección de las embarcaciones, el equipo se dispone a trasladar los contenedores de 20 pies al agua; tarea a la que se suman operadores de grúas y de equipo pesado.

Una vez que los 10 contenedores estén acoplados a las guías, y como fase final, el equipo rellena los perfiles de las guías con alrededor de un metro cúbico de concreto, para que le permita mayor rigidez a la estructura.

Muelle para rato

Como quiera que el mantenimiento es una filosofía en el Canal de Panamá, cada estructura erigida, instalación o flota de tierra y mar, para la organización conlleva un estricto cronograma de sostenimiento, y el nuevo muelle flotante de Gatún no es la excepción. Aunque, en este caso, el fabricante asegura que será de larga vida útil y de un mínimo de atención.

“Estas estructuras se diseñan con la intención de que el mantenimiento sea mínimo. Por lo general, las que sufren mayormente son las defensas del muelle, y apenas eso se da, de inmediato las cambiamos, así que deben durar muchos años”, concluyó el ingeniero Bernal.

EL LEGADO DE AUTORES PANAMEÑOS AL CANAL

Por Miroslava Herrera

En el mes de junio, dos autores nacionales aportaron sus obras a la biblioteca Roberto F. Chiari que enriquecen de gran manera el acervo y saber canalero.



El autor panameño Luis Puleio Cervera entregó su obra *Caminos Coloniales de Panamá*. En esta publicación, Puleio presenta su búsqueda de los caminos coloniales hispánicos y sus hallazgos de los restos de las rutas que definieron la vocación interoceánica de Panamá. El libro explora y detalla las rutas que serían precursoras del ferrocarril así como del Canal.

Puleio Cervera (Panamá, 1947) es un experto explorador y enamorado del bosque tropical de Panamá. “Mi obsesión era la aventura, internarme en la selva y entender sus secretos, obtener sus revelaciones”, dice Puleio en su biografía. Este conocimiento, perdido en la memoria y cubierto de selva, está descrito con mapas, fotos y diagramas que describen la importancia de esas rutas y su valor histórico.

Por su parte, el escritor Rubén Hurtado aportó su primera obra literaria *El Paso Obligado*. Hurtado presenta 13 cuentos que narran historias panameñas en torno a un tema impactante: la muerte. Algunas se sitúan en tierras de la antigua zona del Canal, y tienen personajes cuyas vidas han sido influenciadas por el camino de tránsito. Por ejemplo, el cuento *El treinta y dos*, rememora el triste accidente de un bus de pasajeros que cae del puente de Las Américas en 1971, y el cuento *Germán, el alemán*, retrata en sus escenas a la histórica grúa Titán.



Rubén Hurtado

Arquitecto de profesión y colaborador canalero, Hurtado cultiva el género literario de misterio como escritor y como lector.

El fondo documental de la biblioteca Roberto F. Chiari cuenta con libros, directorios, mapas, tesis, revistas, cerca de 4,000 rollos de microfilms, folletos y artículos de revistas. También posee una colección sobre el Canal, incluyendo información técnica, obras de referencia, y una hemeroteca. Además presta servicios de investigación y referencia, así como consultas bibliográficas.



Luis Puleio Cervera

MADDEN, REPRESA INDISPENSABLE PARA EL CANAL



Por **Xiomara E. Jaén Medianero**

La necesidad de reservar agua antes de la temporada seca, controlar las inundaciones, optimizar los tránsitos gracias a una reserva adicional, y aumentar la generación hidroeléctrica, fueron los hechos que permitieron la construcción de la represa Madden.

La idea de la represa, concebida desde finales del siglo XIX, tomó forma en abril de 1928, cuando un comité de ingenieros del Canal formado por R. Z. Kirkpatrick, Geo. W. Green, A. C. Carrington y E. S. Randolph, entregaron un informe detallando el análisis sobre su diseño, construcción, generación hidroeléctrica y posibles fugas de agua.

Originalmente, el nombre era Alhajuela (en referencia al poblado colindante). Para el año 1928, se solicitó el cambio por medio de una resolución en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, quedando con el nombre de Madden, en honor al Congresista Martin B. Madden, quien gestionó los fondos para su construcción.

El nombre *Alhajuela*, con la “h” intercalada, es correctamente utilizado por las fuentes oficiales del Canal de Panamá, ya que la mayoría de los medios externos utilizan el nombre de Alajuela. No obstante, los mapas del siglo XIX muestran que el nombre del poblado cercano era Alhajuela, y este artículo aspira a que el nombre en cuestión sea empleado formalmente a nivel nacional e internacional.

El 15 de junio de 1931, se convocó una licitación para la construcción de la represa, en Washington, D.C., en la que participaron varias empresas, otorgando el contrato a *W. E. Callahan Construction Co., St. Louis, Missouri* y *Peterson, Shirley & Gunther*. La propuesta fue por \$4,048,657, y se adjudicó el 12 de septiembre de 1931. El diseñador de la represa fue E. S. Randolph. La construcción inició el 13 de octubre de 1931 y finalizó en febrero de 1935.

Un total de 10.54 hectáreas de bosque fueron despejados en el área circundante, y en la zona del embalse se desbrozó una extensión de 42.29 hectáreas de selva virgen (hoy parte del Parque Nacional Chagres). Adicionalmente se construyó la carretera que conecta Gamboa y Chilibre, y también a la represa de Madden. Las funciones y beneficios de esta imponente obra siguen vigentes en la actualidad.



Mapa del Reporte Anual del Canal de Panamá (1905), en el que aparece el nombre Alhajuela con h intercalada.



¿Sabías que...?



Canal ampliado

Las esclusas del Canal ampliado miden 427 metros (1,400 pies) de largo por 55 metros (180 pies) de ancho y 18.3 metros (60 pies) de profundidad. Esto permite el tránsito de embarcaciones más grandes, y las que ocupan la mayor capacidad de estas esclusas son conocidas ahora como neopanamax.

Estas dimensiones permitieron el tránsito en septiembre de 2016 del portavehículos más grande del mundo, el *Höegh Target*, y en mayo de 2019 del portacontenedores Tritón, el buque más grande y de mayor capacidad de contenedores en realizar el esclusaje por el Canal ampliado.



Referéndum para la ampliación

El 24 de abril de 2006 fue un día clave para el Canal. En un acto público, con la participación de todos los sectores de la sociedad, fue presentada al país la propuesta de ampliación del Canal de Panamá.

Todos los panameños debían estar informados sobre el proyecto para tener elementos de juicio y tomar una decisión una vez se sometiera esta propuesta a referéndum en octubre de ese mismo año. La Asamblea Legislativa aprobó el 17 de julio de 2006 la Ley 28 que aprobaba la propuesta de ampliación y sentaba las bases para un referéndum. El plan fue llevado a un referéndum el 22 de octubre de 2006, fecha en la que se aprueba la construcción del nuevo Canal.





Hazañas de antología

En 1913, Alfred Brown y Elaine Golding cruzaron a nado el Canal de Panamá. Con algunos meses de diferencia, sortearon algunas secciones de la vía interoceánica aún por inaugurar.

Pero el crédito de nadarlo enteramente le corresponde a Richard Halliburton en 1928. El peaje pagado de 0.36 centavos quedó plasmado para la historia. La hazaña más reciente la cumple el surfista panameño Gary Saavedra, quien en 2011, recorre las aguas del Canal en su tabla de surf.



Primera barcaza de perforación

La barcaza de perforación Barú es la primera máquina de su tipo construida en Panamá por mano de obra panameña.

Inaugurada el 15 de febrero de 2006, es una barcaza semiautomática que cuenta con cuatro perforadores (taladros) que pueden penetrar hasta de 30 metros.

Dentro de los agujeros perforados por los taladros se colocan explosivos que luego se hacen estallar. Otros equipos flotantes se encargan de recoger el material.

Diseñada por la compañía holandesa *De Donge Shipbuilding*, la barcaza tiene una eslora (largo) de 51 metros y una manga (ancho) de 15 metros; el equivalente al tamaño de casi dos canchas de baloncesto.



El remolcador Gatún

El 26 de septiembre de 1913, el remolcador Gatún tuvo el honor de ser la primera nave en cruzar una esclusa del Canal de Panamá. Esta nave fue construida en 1902, en el astillero *Neafie & Levy*, en Filadelfia (Estados Unidos).

La misión primordial de este remolcador era halar las barcasas cargadas de lodo y rocas excavadas del Canal, desde 1906 hasta su apertura en 1914.

Posteriormente, permaneció en servicio para las operaciones de la vía interoceánica durante más de 16 años ayudando a despejar los derrumbes, atracar barcos, además de realizar un sinnúmero de tareas asignadas.





Estamos de vuelta

Centro de Visitantes de Agua Clara

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

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



Toma de temperatura
antes de ingresar.



Uso obligatorio de
mascarilla quirúrgica.



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



Distanciamiento social entre
las burbujas de visitantes.



CANAL DE PANAMÁ

#JuntosSomosPanamá