



EL FARO

Marzo 2021 No.153

Central 5-6-7

El agua: elemento primordial.

Comunidad 8-9

Mujeres líderes frente a la Covid-19.

Perspectiva 10-11

El valor del agua.

Enfoque 12-13

A un año de la pandemia: la suma de voluntades.

Infografía 14-15

El Canal de Panamá y el comercio mundial.

Operación 16-17

Así conecta el Canal al mundo.

Compás 18-19

Los gallegos en la construcción del Canal.

Puente 20

Una Equis en el camino.

Mundo 21

Una hora dedicada a nuestro planeta.

Salud 22-23

Los grandes pasos de la ciencia.

Al día 24-25

Los canales de Suez y Panamá: algunas consideraciones.

¿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 Edward Ortiz

> > Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

LA INDUSTRIA MARÍTIMA EN EL FOCO MUNDIAL



Del 23 al 29 de marzo de 2021, el mundo entero se mantuvo en vilo por el incidente en el Canal de Suez, en el que un buque portacontenedores de enormes dimensiones bloqueó esta vía, y más de 400 buques de distintas líneas navieras quedaron retenidos a raíz del encallamiento.

El impacto de lo que sucedió en la ruta de Suez, por la que se transporta principalmente petróleo, así como otros bienes de

consumo, repercutirá en el comercio mundial, ya que las pérdidas se estiman en unos 9,000 millones de dólares al día.

Al margen de las causas del incidente en Suez, no se puede dejar de pensar si en el Canal de Panamá pudiera ocurrir un evento similar que impacte al comercio global; aunque lo que sí es cierto es que ambos canales operan de forma diferente.

En este sentido, muchas de las preguntas sobre el bloqueo del buque *Ever Given* y su posible implicación con nuestra vía interoceánica, fueron absueltas por el administrador del Canal, Ricaurte Vásquez Morales, en conversación con medios de comunicación, y que en esta edición de **El Faro**, se apuntan las más sobresalientes.

Nuestra convicción en el Canal de Panamá es siempre evaluar los riesgos, considerar posibles escenarios y reducir las posibilidades de incidentes o accidentes, sobre todo, los directamente relacionados con el factor humano.

En esta búsqueda constante, el ejemplo más notorio es cómo hicimos- y seguimos haciendo-frente a la pandemia del coronavirus en nuestras operaciones y, principalmente, en nuestra valiosa fuerza laboral; accionar que exige la suma de voluntades de todos, y que decantan en nuestra responsabilidad constitucional de seguir abiertos al tránsito de buques y al comercio mundial.

La industria marítima es un componente clave de la cadena de suministros: más del 70% de las mercancías del mundo se trasladan por mar. Esto requiere y exige la coordinación entre puertos, rutas, canales, empresas y naciones que son responsables de mantener a flote una economía ya golpeada por la pandemia de la Covid-19. El esfuerzo es permanente y la visión siempre contemplará distintos escenarios.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa





Por Octavio Colindres

El agua es un elemento esencial para la población y para el funcionamiento del Canal de Panamá. Una buena administración de este recurso, permite atender las necesidades de consumo, principalmente, de cerca de la mitad de la población del país, así como garantizar

la operación de la vía interoceánica.

En el Canal, el agua se almacena en los lagos Gatún y Alhajuela, los cuales se alimentan principalmente del río Chagres, así como de otros ríos dentro la Cuenca Hidrográfica.

Pero igual de importante, en el Canal se miden múltiples factores como los niveles de los lagos, los ríos, las lluvias y las variaciones climáticas, entre otros, para generar modelos y pronósticos valiosos para la administración de este recurso. Estas mediciones permiten anticipar la época lluviosa sobre la Cuenca, y fue lo que permitió tomar medidas preventivas ante las sequías de años pasados. Con estos datos ya se puede contemplar cómo será la próxima temporada lluviosa.

De acuerdo con Erick Córdoba, gerente de Agua del Canal de Panamá, el año pasado los embalses se llenaron debido al fenómeno de La Niña.



"Cuando ambos embalses se llenan, nosotros podemos sostener las operaciones hasta el final de la estación seca sin ningún problema. Con el fenómeno de La Niña, se espera que para la primavera del hemisferio Norte pueda llegar a ser un evento neutral", destacó.

"Neutral significa para Panamá precipitación promedio, lo cual para nuestra región y para la cuenca del Canal es bueno", añadió Córdoba.



Hacia el mes de mayo, se debe superar lo que los meteorólogos llaman "la barrera primaveral" (cuando inicia la estación lluviosa); y ahí, según Córdoba, "sí puede mejorar el pronóstico de cómo va a cerrar el año por los meses de octubre, noviembre y diciembre. Una vez lleguemos a esas fechas, tendremos mayor certeza; pero por ahora se ve un año neutral".

El trabajo que no se detuvo

El Canal de Panamá cuenta con un equipo humano dedicado a la vigilancia de los niveles de los lagos, ríos, lluvias y de las variaciones climáticas.

Este personal sale al campo para analizar los datos que ofrecen las 60 estaciones de hidrometeorología ubicadas a lo largo de la Cuenca Hidrográfica que abarca territorios en las provincias de Panamá, Panamá Oeste y Colón.

Su labor no se detiene. Y frente a la pandemia, este equipo se vio obligado a extremar las medidas de seguridad. Oscar Baloyes, hidrólogo del Canal de Panamá, explica que estas estaciones están comunicadas con su equipo por medio de telemetría.

"Hay ciertos programas y procesos que debes cumplir, y para eso tienes que ir todos los meses a buscar los datos, analizarlos, mandárselos al hidrólogo para que haga un análisis real, un balance hídrico de la Cuenca".

Baloyes destaca que los hidrólogos "tienen que balancear el agua que entra, el agua que se consume y el agua que queda en reserva".

El personal de campo y los hidrólogos deben monitorear, vigilar los ríos, las estaciones, y para ello deben ir al campo "en piragua, en carro, a pie, a veces en helicópteros también. Hay que ser celosos porque la Cuenca es la génesis del Canal de Panamá", añade; y recalca que "si no hay Cuenca, no hay Canal, ni tampoco hay agua para la población".

Por otro lado, según explica Baloyes, están los hidrólogos profesionales que hacen los cálculos y las proyecciones del comportamiento de los lagos. "Esa parte es muy importante porque hay que saber con cuánta agua se dispone para ver la proyección de cómo va a ser el manejo del Canal de Panamá".

"Nosotros tenemos un valor que se llama confiabilidad, y por eso tenemos que hacer las cosas bien con los métodos y procedimientos que tenemos a disposición", destacó.

Su equipo de trabajo, naturalmente, ha tenido que manejarse con extremo cuidado durante la pandemia; sin embargo, explica Baloyes "los ajustes han sido casi imperceptibles, porque seguimos haciendo el trabajo, para cumplir con nuestras metas y obligaciones".

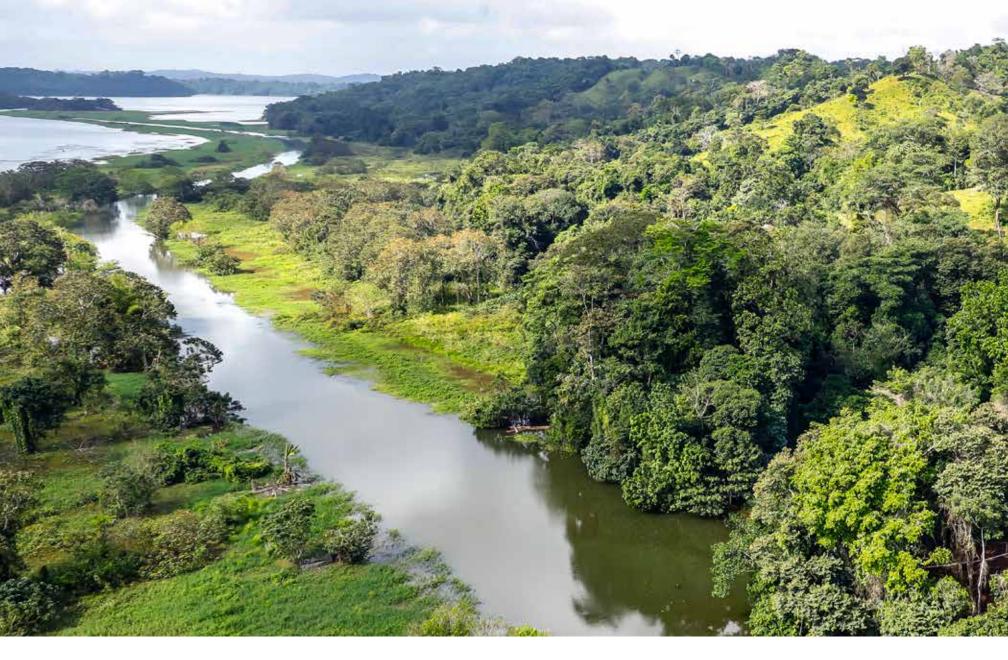
"Los especialistas de seguridad ocupacional del Canal de Panamá, añade Baloyes, dieron pautas como, por ejemplo, el establecimiento de basureros especiales para depositar las mascarillas, determinaron la cantidad de personas que podían estar en un espacio físico manteniendo el distanciamiento, el uso obligatorio de mascarillas, y sobre todo, la mentalidad de cuidarnos mutuamente para seguir haciendo el trabajo".

Responsabilidad Constitucional

El agua que consume cerca de la mitad de la población del país y permite el funcionamiento del Canal, se almacena en dos principales lagos: Gatún y Alhajuela, (ambos artificiales), y que nacieron cuando se represó el caudaloso río Chagres.



Personal de campo monitorea los niveles de los ríos.



Estos lagos se alimentan de los ríos que están dentro la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá que abarca territorios en las provincias de Panamá, Panamá Oeste y Colón.

En las represas de los lagos del Canal de Panamá fueron construidas plantas de generación hidroeléctrica para mejor aprovechamiento del agua en Gatún y Madden.

Con una fuerza laboral comprometida, el Canal de Panamá asegura la disponibilidad del agua para el consumo humano y las operaciones de la vía interoceánica, respetando el desarrollo sostenible y la gestión socioambiental. También el Canal maneja una planta termoeléctrica en la represa del lago Miraflores.

Adicionalmente, cuenta con las plantas potabilizadoras de Monte Esperanza en Colón, Miraflores en el Pacífico, y la de Mendoza en La Chorrera.

Pero existen otras plantas potabilizadoras que toman agua de los embalses de Gatún y Alhajuela. Estas son la de Río Gatún (Transístmica), Antonio Yepes De León (Sabanitas), Federico Guardia Conte (Chilibre), y Laguna Alta (Arraiján). Además, en el futuro también se abastecerán las plantas potabilizadoras Ingeniero José G. Rodríguez (Arraiján) y José "Pepe" Fierro (Gamboa), ambas en construcción.

En el Canal de Panamá contamos con un equipo humano dedicado a la protección de los recursos naturales de la Cuenca, así como de la vigilancia de los niveles de los lagos, ríos y de las variaciones climáticas. La protección de la Cuenca se desarrolla en conjunto con las comunidades que se benefician de distintos programas e incentivos.

Para responder a los retos en la disponibilidad de agua dulce causados por el aumento de la población y actividades productivas, el Canal publicó el pliego para la precalificación para el diseño, construcción y puesta en ejecución de un sistema optimizado de administración del recurso hídrico.

Así inicia el proceso para modernizar el sistema actual y garantizar el abastecimiento de agua por los próximos 50 años. De esta manera, el Canal de Panamá cumple con su responsabilidad constitucional para beneficio de nuestro país.



Vicepresidentas del Canal de Panamá (de izquierda a derecha): Lucy de Pagés (Planificación Estratégica); Marianela Dengo de de Obaldía (Comunicación e Imagen Corporativa); Ilya de Marotta, (Subadministradora y vicepresidenta de Operaciones); Annette de López (Capital Humano).

MUJERES LÍDERES FRENTE A LA COVID-19

Uno de los frentes en la lucha contra el coronavirus es la cadena de suministros. Tener los insumos en sitio y a tiempo en estos 12 meses de pandemia ha sido esencial para mantener las operaciones del Canal de Panamá. En esta cadena, brillan mujeres canaleras, líderes frente a la Covid-19.



Por Miroslava Herrera

Con el inicio de la pandemia hace un año, una cadena de eventos administrativos se activó como una línea de alta tensión. Hubo que hacer compras de altos volúmenes de bienes en alta demanda, gestionar contratos de servicios especializados, y a la vez que sostener la actividad regular sin fallar en los requisitos

de transparencia. En este escenario, se destacan colaboradoras que mantienen la confiabilidad de los artículos y servicios que garantizan la operación de la vía acuática.

Por ello, el Canal de Panamá ha invertido en la compra de insumos contra la Covid-19, principalmente, artículos imprescindibles como mascarillas, gel alcoholado, alcohol, insumos médicos, productos de limpieza, batas, guantes, entre muchos más. También, servicios de hospedaje y transporte para empleados, enfermería, pruebas, entre otros.



Rita López *Dedicación sin pausa*Especialista en Administración de Inventarios

"Me considero una persona entregada al Canal y soy consciente que la falta de una mascarilla puede afectar su operación. No solo se trata de hacer compras de artículos, se trata de hacerlas bien, con transparencia y responsabilidad. Llegué a analizar hasta 140 propuestas para una sola compra de mascarillas."



Gladys Tuñón *Rigor en el detalle* Analista Financiero

"Lo esencial fue atender siempre con empatía las necesidades porque todos estábamos enfrentando algo desconocido. Nuestra prioridad fue agilizar la aprobación de fondos para compras que no podían esperar. Damos respuesta inmediata, pero esa urgencia no nos exime de cumplir con los reglamentos y procedimientos."



Zoe Acosta Inteligencia y resiliencia Especialista en Contratos

"Trabajamos muy duro en la producción de servicios para la línea base operativa: hospedaje para los empleados esenciales para la operación, ampliamos el transporte, servicios de laboratorio, compramos insumos médicos para estar preparados. Perseveramos en cumplir con un trabajo complejo en condiciones cambiantes mientras cuidamos a nuestras familias y sacamos fuerzas durante el duelo. La pandemia no detiene nuestro aporte."



Belén De HoyosConocedora del mercado

Oficinista de Asuntos Médicos

"El mercado se puso muy difícil, la escasez hizo todo más complejo. Una mascarilla llegó a costar un dólar por unidad. Conocer el mercado y los portafolios de proveedores fue una fortaleza que pusimos a prueba. Puse mi mejor empeño en cumplir con las necesidades de las clínicas Covid y las actividades programadas, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, para evitar la propagación del virus."



Ana Golder Intensidad en el empeño Agente de Compras

"Nuestra prioridad era mantener la fuerza laboral operativa, pero salvaguardando la vida de todos los colaboradores. Mantener los insumos para hacer frente a la Covid-19, fue una tarea en conjunto. Soy orgullosamente canalera y nuestro ADN nos empuja a lograr y exceder nuestras propias metas."



Natalia Lee *Un trabajo impecable*Supervisora, especialista en
Contratos

"Mi misión fue mantener al equipo enfocado ante las incertidumbres que enfrentamos. Hubo muchas contrataciones urgentes y fue difícil priorizar. La unidad del equipo fue clave. Me siento orgullosa de mi grupo de trabajo, que dio lo mejor de sí con esfuerzo y empatía. Me llevo ese recuerdo con mucha satisfacción."



Por Carlos Della Togna

Si preguntamos a personas próximas a nosotros si Panamá es un país donde abunda el agua, todos dirían que sí, tanto así que nos cae del cielo, a cántaros. Tanto así que algunas veces se inundan calles y

avenidas; y en esos eventos de intensa precipitación, algunas veces hasta causan daños.

Pero, consideremos que desde el inicio de los tiempos, o desde la creación, toda el agua del planeta es la misma, puesto que no tenemos forma de traer agua de otros planetas ni "producir "más agua. Entonces, cuando nos damos cuenta o confirmamos que esa cantidad finita la compartimos con toda la población mundial, de aproximadamente 7,500 millones de personas y en franco crecimiento, es fácil entender el concepto que el agua en sí es un bien escaso. Presentado este concepto de bien escaso, la realidad es que Panamá es un país bendecido por la abundancia de agua; incluso los lugares más

secos de nuestra geografía tienen un régimen de precipitación aceptable, que a mi criterio, permite el desarrollo de todas las actividades humanas con relativa facilidad.

Pero, sin agua, la vida en nuestro planeta no podría darse como la conocemos hoy. Tan simple como eso. Y para poner las cosas en perspectiva, el agua como elemento de vida, no tiene sustitutos.

Entonces, ¿es posible valorar el agua de forma correcta y lógica? La primera respuesta que me viene a la mente: es un asunto complicado. Llego a esta conclusión porque cuantificar exactamente el valor del agua es complejo, dado que generalmente valoramos los beneficios que conllevan el acceso al agua, pero no el agua en sí. Esto porque siendo el agua fuente de vida, el valor de esta última es incalculable.

Por ejemplo, todos sabemos que una propiedad que tiene agua con suministro eficiente tiene mayor valor que otra que no tiene acceso al agua o que tiene suministro intermitente. Pero es la propiedad la que estamos valuando como resultado del acceso al agua de una ubicación versus otra, pero no valuamos el agua directamente en este ejemplo.



Ahora, es importante mencionar que precio y valor aplicados al agua no son sinónimos. El precio es el monto que pagamos por el consumo del agua, indistintamente de su valor. Si nos enfocamos en el precio, éste debe ser el resultado de sumar el costo de todos los esfuerzos necesarios para conducir, potabilizar, garantizar su calidad como potable desde la planta hasta el usuario, para el repago de las inversiones y el mantenimiento de toda la infraestructura y esfuerzos requeridos para que ocurra la "magia" de ver salir agua por el grifo al momento de abrir la llave. Es decir, el precio del agua es el costo de todos los esfuerzos por depurar y hacer llegar el agua con los atributos que la hacen potable hasta el usuario final.



Planta potabilizadora de Mendoza.

Otro enfoque, que también podemos calcular, es el valor económico del agua. Este es posible computando el valor agregado de las operaciones que este insumo permite en la industria, la navegación, el turismo, la generación hidroeléctrica y la agroindustria.

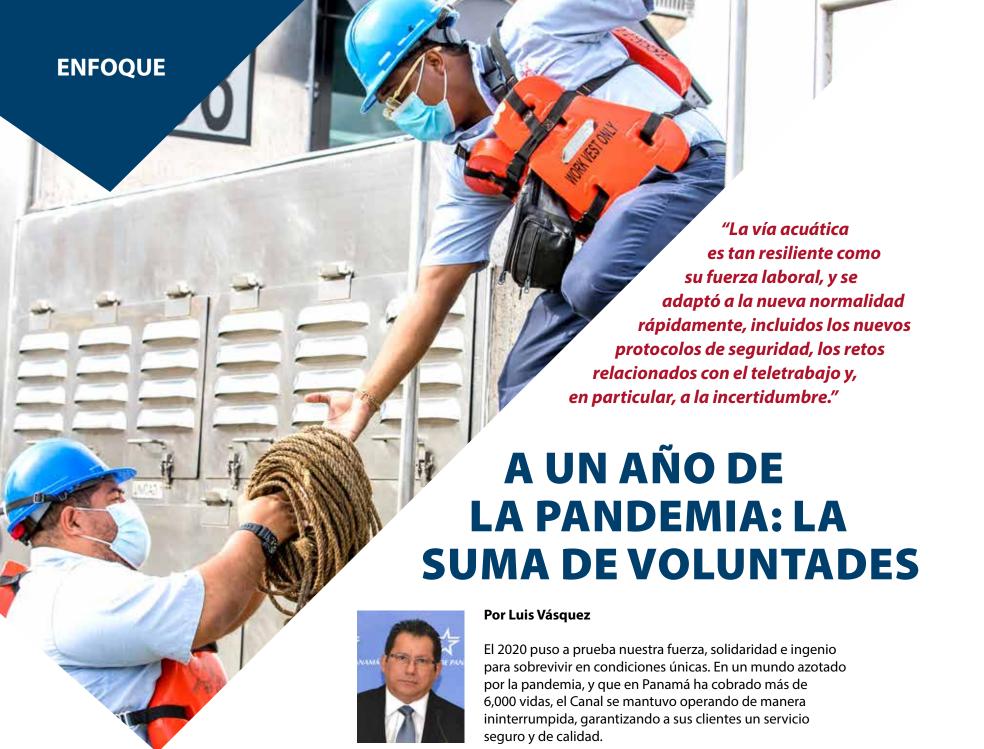
Dados todos los tipos de aprovechamiento que damos al agua, surgen dudas sobre el buen uso de este recurso, o si el aprovechamiento que se le está dando es óptimo y en todo caso, equitativo. Por esta razón, es necesario que se le asigne un precio de intercambio a este recurso, que permita autorregular a los diferentes usuarios de este bien común. Algunas veces se requieren mecanismos de ajuste para lograr objetivos específicos, cuando los precios asignados no logran alcanzar mediante la autorregulación una distribución equitativa, igualitaria e inclusiva sobre el aprovechamiento que este recurso requiere, dada su importancia.

En nuestro caso, si computamos los pagos al Tesoro Nacional que aportan las operaciones del Canal, estamos seguros que el valor económico de la vía interoceánica es significativo, el cual se ha utilizado para financiar indirectamente aspectos que impactan la vida de los panameños, en todos los rincones de nuestro país.

Si bien es cierto, ese impacto es real en lo económico y en lo social, quienes vivimos aledaños a las operaciones del Canal recibimos en nuestras casas, fresca y directamente de la Cuenca Hidrográfica, eso que nos permite la vida y tiene un valor intrínseco inconmensurable: el agua.

Es interesante: no podemos llevar nuestra casa al Canal, pero el Canal sí llega todos los días en mayor o menor medida, a los hogares de miles de panameños.

El autor es gerente de Producción de Agua del Canal de Panamá.



¿Cómo fue posible lograrlo? La respuesta se resume en su gente. El compromiso de su fuerza laboral ha sido fundamental en esta nueva realidad a la que nos estamos adaptando.

"Tuvimos nuestro proceso de aprendizaje en la empresa, y al día de hoy es algo que el colaborador sabe y lleva presente desde que sale del trabajo hasta que llega a su casa. Hemos practicado todas las reglas para protegernos a nosotros, a nuestros equipos de trabajo y a nuestras familias", explica Leslie Pineda, gerente de Salud y Seguridad Ocupacional.

Durante el 2020 se emitió los protocolos de la gestión Covid-19 que son de obligatorio cumplimiento e involucran las reglas de distanciamiento físico, uso de mascarilla, lavado constante de manos, uso de alcohol y gel alcoholado. También, la limpieza de instalaciones por medio de nebulización por parte de personal de la propia organización que ha sido capacitado para esas tareas. Además, se destaca las pruebas de detección del nuevo coronavirus.

El Canal cuenta con clínicas que dan seguimiento a los trabajadores que padecieron la enfermedad y se reincorporan a sus labores de forma presencial para garantizar su salud y bienestar, mientras que en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, en Balboa, opera el Centro de Manejo Covid (CMC), que dispone de una línea telefónica que atiende 24/7 las consultas de los trabajadores, y trabaja en coordinación con el Ministerio de Salud (Minsa).

Importante, indica Pineda, que en el Comité de Riesgo y Seguridad Ocupacional, los representantes sindicales de las seis unidades negociadoras participan de forma abierta con información de las áreas que pueden ser reforzadas.



Respuesta ante la adversidad

Esa resiliencia y capacidad del Canal de Panamá de adaptarse a la nueva realidad impuesta por la Covid-19, fue reconocida en noviembre de 2020 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés):

"El Canal de Panamá es tan resistente como su personal, y se adaptó a la nueva normalidad rápidamente, incluidos los nuevos protocolos de seguridad, los retos relacionados con el teletrabajo y, en particular, a la incertidumbre", indica la UNCTAD en su informe.

La UNCTAD reconoció esa tenacidad de los hombres y mujeres del Canal que permitió contar historias como la del 29 de marzo de 2020, cuando transitó el crucero Zaandam, de la naviera Holland America, con pasajeros y tripulantes contagiados de la Covid-19.

En estos 365 días la demanda mundial y las nuevas realidades del mercado también fueron atendidas por el Canal.

"Desde el momento en que se anunció las medidas de bioseguridad y confinamiento en el país, enviamos una carta a los clientes en la que manifestamos que el Canal tiene el compromiso de mantener un servicio seguro e ininterrumpido a todas las naves; un compromiso adquirido por mandato Constitucional", resalta Marianela Dengo de de Obaldía, vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa.

"Mientras el país estaba en un cierre total, continuamos trabajando con una fuerza laboral reducida, con los involucrados de forma directa en la operación de tránsito bajo estrictos protocolos de bioseguridad para proteger no solo a los colaboradores, sino también a la tripulación de las naves usuarias del Canal", apunta Dengo.

En este periodo no ha habido contagios de trabajadores del Canal ni de tripulantes de los buques relacionados con la operación de tránsito.

El Centro de Manejo Covid

El Centro de Manejo Covid (CMC), en Balboa, opera con médicos del Minsa y personal del Canal. Se ha implementado un plan integral de respuesta con el objetivo de reducir los contagios entre los trabajadores canaleros, y no afectar las operaciones de la vía acuática.

Detectar y validar los contagios; hacer la trazabilidad; entrega de kit de medicamentos; seguimiento a cada trabajador en cuarentena domiciliaria; o el traslado de quien requiera hospitalización. Además, se aplica la prueba serológica a todo trabajador que retornó de vacaciones y/o de teletrabajo y más recientemente, el hisopado superficial a toda la fuerza laboral, con el fin de detectar a los asintomáticos, y así aislarlos hasta superar la enfermedad.

Al 29 de marzo pasado, el Canal de Panamá perdió a 19 trabajadores; sumaba 1,552 contagios; 1,516 recuperados; 15 estaban en asilamiento domiciliario y dos hospitalizados.

Mirada positiva

El administrador del Canal, Ricaurte Vásquez Morales, expresó que pese a enfrentar bajos niveles de agua y las disputas comerciales de sus principales clientes (Estados Unidos y la República Popular China), hubo resultados a la par de los registrados a inicio del año fiscal 2019.

Ello, subrayó el Administrador, gracias a nuestro equipo de talla mundial. No ajeno a los vaivenes del mercado, nuestro equipo tomó una serie de acciones rápidas que permitieron que la vía acuática continuara operando de manera segura y conectando al mundo cuando más se necesitaba.

En el Canal, nuestro norte es claro: seguir prestando un servicio competitivo, con un equipo de talla mundial que responda con dinamismo al mercado marítimo mundial.



EL CANAL DE PANAMÁ Y EL COMERCIO MUNDIAL

La vía interoceánica registra más de 13,000 tránsitos anualmente, y sirve a 180 rutas marítimas que llegan a 1,920 puertos en 170 países.

El mapa muestra las principales rutas que atraviesan el Canal y el tonelaje de carga (en millones de toneladas largas) proporcional a cada una de ellas. También señala otras alternativas, además del Canal, para la ruta de la costa este de los Estados Unidos hacia Asia, y viceversa.

El reto del Canal es seguir ofreciendo calidad en sus servicios, al tiempo que se beneficia de su estratégica posición geográfica.

TRÁFICO TOTAL

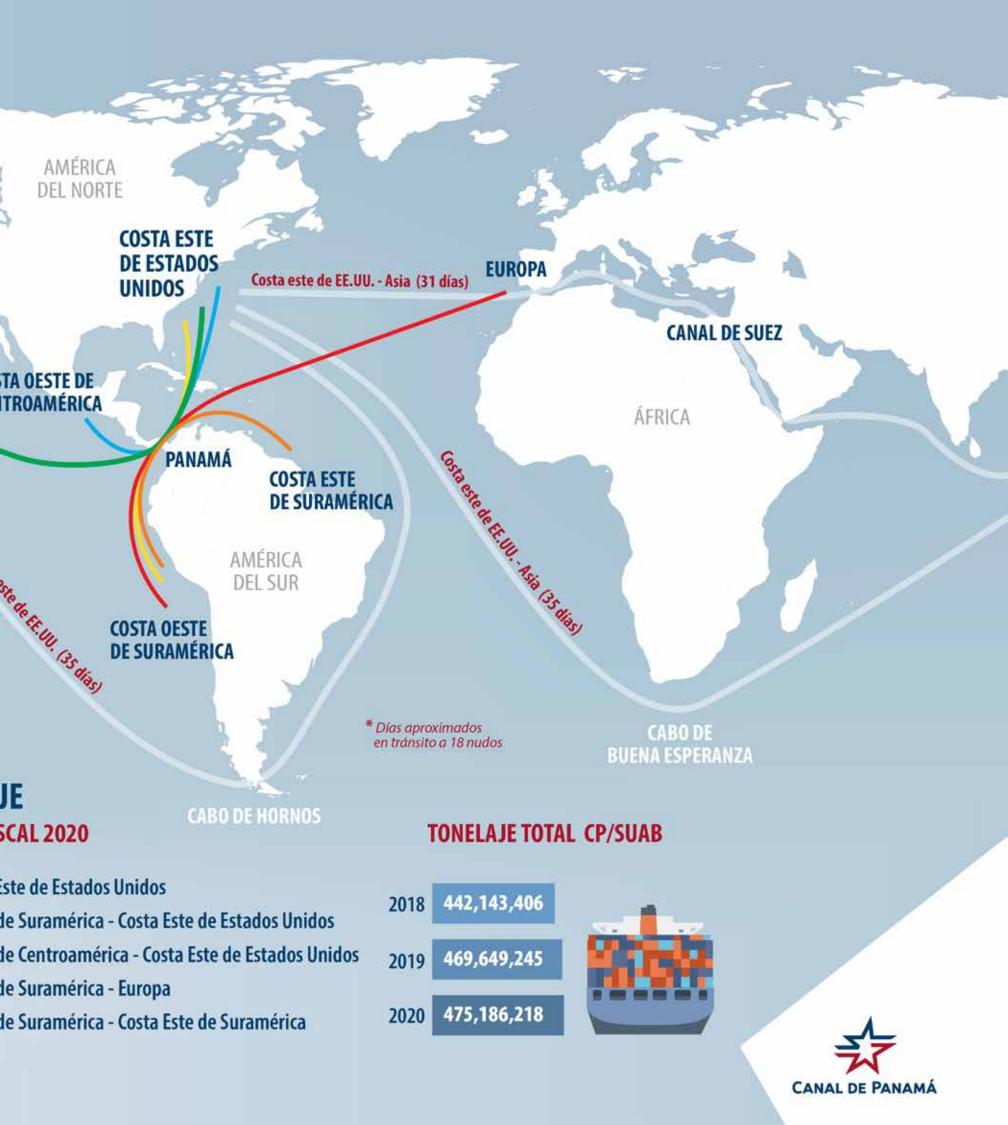
Año Fiscal	Número de Tránsitos	Peajes (millones)
2018	13,795	2,485
2019	13,785	2,593
2020	13,369	2,663



PRINCIPALES RUTAS Y TONELA

(en millones de toneladas largas) AÑO FIS









Con frecuencia escuchamos aquel refrán de que Panamá es "puente del mundo y corazón del universo". La primera parte responde principalmente a la posición geográfica del país y a su tradicional rol de punto de tránsito.

La segunda es un poco más romántica, si se quiere pensar de esta manera.

Y precisamente como evolución de ese transitismo, surgió la idea de una ruta interoceánica que hoy conocemos como el Canal de Panamá. Durante más de un siglo, esta vía marítima ha acortado distancias y tiempo de transporte entre los centros de producción y del mundo. Literalmente, el Canal de Panamá es un atajo del comercio mundial, y cuando uno ve los números de la conectividad que ofrece la ruta, puede ver que la frase de "puente del mundo" tiene sustento real. Con base en el origen y el destino de los más de 13,000 tránsitos que registra anualmente, por el Canal de Panamá confluye un total de 180 rutas marítimas que llegan a 1,920 puertos en 170 países.

Alrededor del 70% de los buques que utilizan la ruta panameña manejan carga que tiene como origen o destino alguna terminal portuaria en los Estados Unidos, principalmente ubicadas en la costa este del país norteamericano, lo que lo convierte, por lejos, en el mayor usuario de la vía interoceánica.

Países usuarios

Por décadas, Estados Unidos ha figurado a la cabeza de países usuarios del Canal de Panamá, con China en un distante segundo lugar, y así lo confirmaron las estadísticas del año fiscal 2020, cuando el 69% de la carga que transita por el Canal tuvo como origen o destino el país norteamericano.

China y Japón estuvieron muy parejos con 15% y 14% de la carga, mientras Chile, Corea del Sur y México completaron la lista de los



seis primeros con entre 11% y 9% de las toneladas largas con origen y destino en estos países.

Las rutas

De las 180 rutas marítimas que confluyen en el istmo, el 39% de la carga enlaza puntos entre el Pacífico de Asia, principalmente desde China, Corea del Sur y Japón, y la Costa Este y del Golfo de Estados Unidos. Esto se explica porque en esa región asiática se concentran los mayores centros de producción, mientras la parte del mercado norteamericano agrupa zonas urbanas de alto consumo como Nueva York, Georgia, Florida y Texas, entre otras. Según las estadísticas del Canal, durante el año fiscal 2020, la vía interoceánica movilizó 99 millones de toneladas largas dentro de esta ruta. De hecho, la región de la Costa Este y el Golfo de Estados Unidos figura en el segundo y tercer lugar del resto de las rutas que pasan por el Canal de Panamá, con 13% (32.5 millones de toneladas largas)



PRINCIPALES PAISES USUARIOS DEL CANAL DE PANAMÁ

- 1. Estados Unidos
- 2. China
- 3. Japón
- 4. Chile
- 5. Corea del Sur
- 6. México
- 7. Colombia

conectando la Costa Oeste de Suramérica, y otro 7% (18.9 millones de toneladas largas) enlazadas con la Costa Oeste de Centroamérica.

Estados Unidos, el gran usuario

Estados Unidos, como principal usuario del Canal de Panamá, es un actor importante en el movimiento de contenedores que arriba a los puertos de ese país, principalmente los de costa este y el Golfo.

De acuerdo con la data disponible, por el atajo panameño se moviliza alrededor del 40% de los contenedores que llega a las terminales de la costa este y el Golfo de los Estados Unidos.

Por ejemplo, el 56% de los contenedores que son descargados en el puerto de Savannah llegan a través del Canal de Panamá, mientras la participación de mercado de la vía interoceánica en Houston alcanza 48% y en centros de alto consumo como Nueva York/Nueva Jersey promedia el 30%.

Todos estos números hablan de la conectividad que ofrece el Canal, potenciando la estratégica posición de Panamá como atajo comercial. Esto es así porque el tránsito por el Canal de Panamá reduce considerablemente el tiempo de navegación de los buques desde la costa este y del Golfo de los Estados Unidos a los mercados de Asia.

LOS GALLEGOS EN LA CO



Por Orlando Acosta Patiño

La construcción de la comunicación interoceánica por Panamá es un episodio interesantísimo tanto desde el punto de vista tecnológico como

también desde la perspectiva social y cultural.

Es conocido también, que para el inicio de las obras del Canal norteamericano, la empresa contrató un importante número de trabajadores, no solo de las Antillas, sino de todas partes del mundo, destacando entre ellos un contingente de trabajadores procedentes de España, particularmente de Galicia.

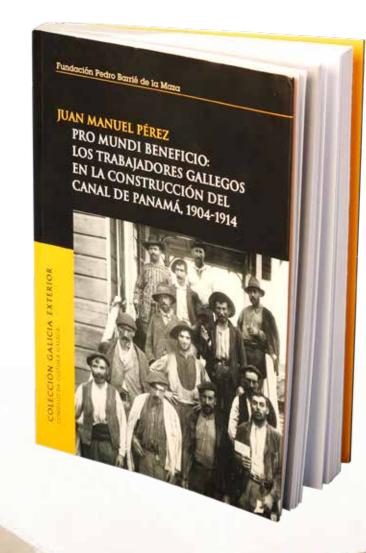
Cerca de 8,000 trabajadores gallegos fueron contratados para apoyar la construcción del Canal a principios del siglo XX. Este evento migratorio es objeto de una interesante obra titulada: Pro Mundi Beneficio: Los trabajadores gallegos en la construcción del Canal de Panamá, 1904-1914; del autor Juan Manuel Pérez, (2007).

Estos trabajadores gallegos fueron traídos a Panamá desde Vigo y la Coruña (España). Según Pérez, "una cuarta parte de la mano de obra contratada para la construcción del Canal tiene un origen gallego, embarcados principalmente desde el puerto de Vigo"; de allí la importancia de este grupo humano que participa en la construcción del Canal.

Una historia que contar

Juan Manuel Pérez es investigador, doctor en Historia de América Latina por la Universidad de Georgetown. Es residente en los Estados Unidos desde 1977 y actualmente trabaja como especialista en América Latina en la División Hispánica de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

La obra de Pérez abre una colección llamada Galicia en el exterior bajo la Fundación Pedro Barrié de la Maza. Esta Fundación tiene como objetivo, en palabras de Carmela Arias y Díaz de Rábago, Condesa de Fenosa y Presidenta de la Fundación, declarar como compromiso "el desarrollo de la cultura de Galicia [...] y recuperar el patrimonio de la galleguidad más allá de cualquier frontera o límite territorial".





NSTRUCCIÓN DEL CANAL

La publicación tiene seis capítulos, los cuales organizan la historia del Canal y la participación de trabajadores gallegos. La primera parte aborda la narrativa histórica que explica los antecedentes del desarrollo de la comunicación interoceánica desde la perspectiva de la conquista y colonización hispana, haciendo un recorrido por los esfuerzos de comunicación interoceánica, el proyecto de comunicación de los franceses y el canal norteamericano.

Cubre un periodo temporal que va desde el siglo XVII hasta finales del siglo XIX con el colapso de la iniciativa francesa. Prosique con un análisis de las ideas de un canal interoceánico en el siglo XIX y el papel de España en el tema, el cual no fue mucho, según el autor. Analiza también, el proyecto del Canal francés y su fracaso.

La tercera parte de la obra aborda directamente la participación de los trabajadores gallegos en la construcción del Canal, para seguir con información sobre las condiciones de contratación de trabajadores del Canal y la relación de los gallegos en ese tema, específicamente. Anécdotas sobre libertades entre jornadas, como la costumbre de comer un pedazo de pan y chorizo a media mañana; así como la incidencia de los gallegos en episodios de levantamientos obreros, que culminaron en huelgas y disturbios callejeros documentados en los archivos históricos sobre el Canal de Panamá, y que también se destacan en el libro.

Según Pérez, la participación de los gallegos en el proyecto es la columna vertebral de la mano de obra, por su fuerza y su estabilidad. El autor narra aspectos de la contratación de los obreros en el contexto de unas frías y dificultosas relaciones entre los Estados Unidos y España, teñidas por una circunstancia de conflictos hegemónicos que ocurrían en el continente americano.

Archivos documentales

Juan Manuel Pérez narra que su interés por escribir el libro fue el contacto que tiene con un gran acervo documental que llega a la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos



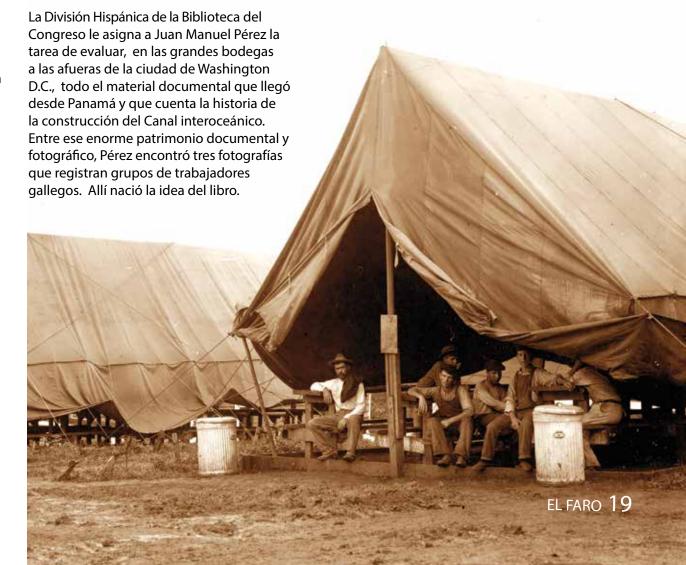
producto de los Tratados del Canal de Panamá. Los archivos están compuestos por miles de documentos y más de 10,000 fotografías.

Juan Manuel Pérez

Sin embargo, hay que destacar que el libro no es una referencia técnica sobre el Canal, sino más bien, una mirada desde el aporte de la migración gallega al proyecto. La mayoría de las fuentes del libro son documentos primarios de archivos que nunca han visto la luz pública desde su registro y repositorio en el sótano del edificio del Canal y que llegaron a la Biblioteca en 1965.

Mucha información proviene del Record Group 185, Records of the Panama Canal, General Correspondence (1904-1960), y la mayor parte inédita para el proyecto editorial que se presenta.

El aporte que la comunidad gallega hizo durante la construcción del Canal es, sin duda alguna, de incalculable valor que merece un espacio en la historia de Panamá, y este libro cumple ese cometido y sobrepasa las expectativas.







Por Victor Young

Vilipendiada, temida y algo mitificada, la Equis es la más abundante y peligrosa de todas las víboras del país. Su nombre recapitula relatos de terror avivados por el imaginario colectivo. Los agricultores y trabajadores que laboran en áreas boscosas evitan su presencia a toda costa, saben que

su mordida puede ser mortal. Nadie quiere encontrarse con una agresiva Equis en el camino, por lo que una buena porción de respeto y miedo caen en el rango de lo razonable.

Su distribución es muy amplia, ocupa una variedad de hábitats, y está presente en los bosques de la cuenca del Canal. Posee un excelente camuflaje y fácilmente se hace invisible entre las hojarascas. Cuando la Equis muestra su lado agresivo, se mueve muy rápido. Su ataque es en extremo veloz e impredecible, no hay tiempo para reaccionar.

Aunque este depredador es un buen control biológico de roedores, es indiscutible que por su potente veneno, la Equis es una víbora que representa un factor de alto riesgo para los que realizan actividades en bosques y herbazales. Es fundamental seguir las recomendaciones de seguridad en todo momento.

Éstas se resumen en utilizar equipo de protección personal apropiado, inspeccionar el área antes de realizar tareas en exteriores y estar vigilante en todo momento. Panamá presenta la mayor incidencia de mordeduras de serpientes en la región latinoamericana, por lo que debemos hacer énfasis en la prevención de accidentes ofídicos.

El lado menos negativo y prometedor surge de recientes estudios que revelan que ciertas toxinas presentes en el veneno de la víbora Equis, contienen moléculas bioactivas que tienen efecto antibiótico y antifúngico, y además no crean resistencia en el cuerpo humano. Por su valor en la salud pública, estas moléculas podrían ser clave para el desarrollo de productos farmacológicos destinados al tratamiento de infecciones que no respondan a medicamentos convencionales. Pequeños aportes como este, podrán acercar a esta temida víbora al umbral de su redención.

Nombre científico: Bothrops asper

Datos: Se le conoce también como Terciopelo. Su tamaño promedio es de 1.20 a 1.80 metros. Pueden crecer algo más de 2.50 metros. Es cazadora nocturna y se alimenta de pequeños mamíferos como roedores, conejos de monte, también aves, lagartijas y anfibios. Es vivípara y muy fértil (pare alrededor de 80 crías). Posee enormes colmillos. Su veneno destruye la sangre y daña tejidos del cuerpo.





Por Gabriel Murgas Patiño

Cada año son destruidas 4.7 millones de hectáreas de bosques (proporcional al tamaño de Dinamarca); 2,300 millones de personas viven en áreas

que experimentan estrés hídrico (escasez de agua); y los últimos seis años han sido los más cálidos registrados desde 1880, producto de las variaciones climáticas. Estas son algunas cifras de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que ponen de manifiesto la fragilidad de nuestro planeta y las limitaciones que experimentan nuestros recursos naturales.

A la par de estas desavenencias, existen iniciativas de toda índole para contrarrestar los efectos del deterioro y destrucción de la Tierra. Una de esas es la Hora del Planeta, movimiento iniciado en el 2007 por el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF, por su sigla en inglés), y que consiste en apagar las luces de edificios y monumentos de 8:30 p.m. a 9:30 p.m., para concienciar a la población sobre la protección de nuestros recursos naturales.

Las medidas producto de la pandemia, no restaron fuerza a la iniciativa de este año, ya que miles de infraestructuras estuvieron a oscuras



Coliseo de Roma



Ciudad del Vaticano

durante una hora el pasado sábado 27 de marzo; entre esas, la Torre Eiffel (Francia), el Coliseo de Roma (Italia), la Ciudad del Vaticano, el Palacio de Buckingham (Inglaterra), y el Edificio de la Administración del Canal (Panamá).

Afortunadamente, la Hora del Planeta es una de varias iniciativas para sensibilizarnos y actuar de forma sabia. Por ejemplo, cifras de la ONU, muestran que globalmente 32 % de personas trabaja profesionalmente en programas de reforestación, 30 % se ha unido a programas de reforestación de forma voluntaria, y 25 % ha cambiado sus patrones de consumo hacia otros más sostenibles. Las cifras, aunque loables, muestran que todavía falta una transición hacia políticas ambientales más agresivas que incluyan inversión financiera así como programas de concienciación. Lo importante es que sigamos avanzando. Mientras haya conciencia por la protección de nuestro planeta, habrá esperanza.

Ojalá que la próxima edición de La Hora del Planeta, el sábado 26 de marzo de 2022, podamos reunirnos a las faldas del Edificio de la Administración, como es tradición, para renovar nuestras energías en pro de nuestra Tierra.



Palacio de Buckingham

LOS GRANDES PASOS DE LA CIENCIA



Por Vicente Barletta

La ciencia avanza rápidamente. Hace un año cuando el mundo tuvo que detenerse y reagruparse para enfrentar el avance de la pandemia de la Covid-19, pocos imaginaban que para esta época ya contaríamos con una vacuna contra el virus.

Siempre habíamos escuchado que el desarrollo de una vacuna toma varios años, incluso una década, por lo que el desarrollo y eficacia de un antídoto contra la Covid-19 es realmente innovador.

Se esperaba un escenario con un criterio de muy alta protección para la enfermedad grave y fallecimiento, pero con protección baja a moderada contra la infección misma. Sin embargo, "ahora tenemos muy alta protección para enfermedad grave, al igual que contra la infección", explicó el médico epidemiólogo panameño Arturo Rebollón.

¿Quién es Arturo Rebollón?

Médico panameño egresado de la Universidad de Panamá especializado en epidemiología e investigación en salud pública de la Universidad de South Florida.

Profesor de posgrado en Investigación Clínica, Epidemiología y Atención Primaria. Autor de múltiples publicaciones científicas y capítulos de libros en materia de salud materno infantil indígena, con su equipo de la Universidad de South Florida.

Actualmente es asesor científico para salud cardiovascular y diabetes para el Centro América y el Caribe.

Luego de un año de incertidumbre y medidas dirigidas a mitigar la propagación del coronavirus, el mundo ha emprendido una carrera en busca de la llamada "inmunidad colectiva", que es cuando más del 70% de la población cuenta con anticuerpos contra un virus, ya sea por vía de la vacunación o los que genera naturalmente el cuerpo al recuperarse de la enfermedad.

El médico indicó que luego de los primeros meses de aplicación de las vacunas, las evidencias iniciales son alentadoras. "Hay señales que la vacuna brinda una protección completa de 90%, eso significa que ni siquiera te dé el virus. Hacia allá se mueve la evidencia". Rebollón aseguró que la población puede confiar en la seguridad de las vacunas que han sido aprobadas a nivel global.

A fin de generar esa confianza, el especialista médico habló sobre algunos de los mitos y realidades de la vacuna contra la Covid-19.

¿Pueden vacunarse quienes hayan tenido la Covid-19 con síntomas graves?

Se está recomendando que se vacunen, pero como tienen anticuerpos, pueden esperar un poco más de tiempo mientras los países se abastecen de las vacunas. Incluso la evidencia camina hacia que las personas que ya fueron afectadas, solo necesitan una dosis por la carga de anticuerpos que ya poseen.

¿Deben vacunarse las personas con enfermedades como diabetes, hipertensión y otras?

Estas son precisamente las primeras que deben vacunarse porque son de alto riesgo.

¿Y quienes sufren alergias a los AINE's (aspirina, diclofenaco o penicilina)?

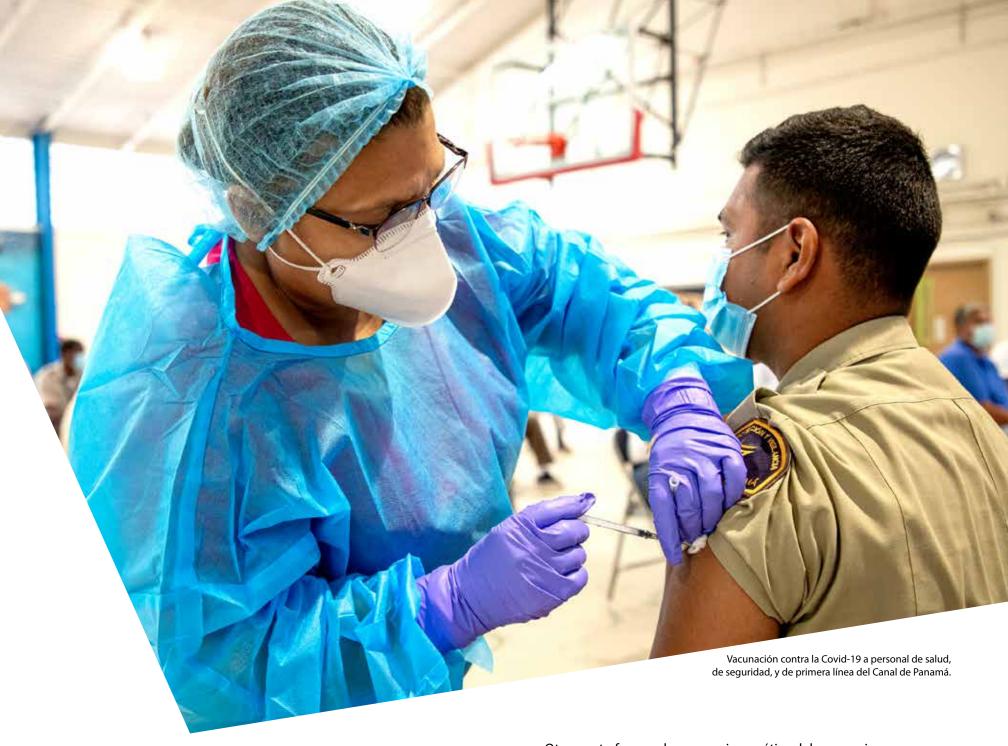
También se pueden vacunar; solamente deben notificarlo al momento de la vacunación y esperar por alguna reacción; pero son posibilidades remotas, de uno en más de 200,000 para reacciones severas.

¿Cuáles son los efectos secundarios más comunes y qué tan severos pueden ser?

Son muy raros, pero como es una vacuna ARN, lo que causa es una reacción en el sitio de la inyección como dolor, hinchazón, algunos reportan fiebre y dolor de cabeza, pero en 48 horas esos síntomas deben desaparecer tomando acetaminofén. Es importante tener en cuenta que no estamos inyectando códigos genéticos. Es un mensaje que el cuerpo reconoce. No hay código genético del virus. La vacuna manda el mensaje para generar proteínas, pero sin meterse en el código genético.



Dr. Arturo Rebollón



¿Será necesario vacunarse todos los años como en el caso de la influenza?

No se sabe, pero la evidencia inicial apunta a que los anticuerpos duran más de un año.

¿Qué tal las embarazadas o madres en lactancia?

No hay estudios aún, pero los organismos internacionales de ginecología lo recomiendan a partir del tercer trimestre de embarazo.

¿Cómo es que las vacunas fueron desarrolladas tan rápido?

Es que nadie en el mundo debería morir cuando existe la tecnología. En este caso lo que ocurrió para el desarrollo de las vacunas es que se contó con colaboración internacional rápida, como nunca había existido:

- Hubo velocidad reclutando voluntarios; un proceso que por lo general toma años se redujo a semanas.
- También la tecnología del ARN mensajero permite que se pueda producir la vacuna más rápido porque está más estandarizada.

- Otro punto fue que la secuencia genética del coronavirus se descifró en enero del 2020, solo semanas después de la aparición del virus, cuando esto es algo que tomaba hasta 10 años.
- Entonces esa combinación de reclutamiento rápido de voluntarios, mayor capacidad de producción y de identificación del virus, además de miles de millones de dólares, son reflejos de que se puso a la ciencia por delante.

¿Cuál es la eficacia de las vacunas frente a las nuevas cepas que han aparecido?

Sigue siendo por arriba de 90% para enfermedades graves, pero baja un poco para los casos leves, hasta en un 30%.

Aún con la llegada de las vacunas, el médico panameño dejó claro que todavía estamos lejos de cantar victoria, por lo que todos debemos mantener las medidas de prevención y protegernos contra el virus, principalmente, el uso del cubre bocas que también ha ayudado a reducir otros virus respiratorios.



LOS CANALES DE SUEZ Y DE PANAMÁ: ALGUNAS CONSIDERACIONES



Por Gabriel Murgas Patiño

La noticia del pasado martes 23 de marzo, en la que un buque portacontenedores bloqueó diagonalmente el Canal de Suez (entrada sur) y posteriormente fue liberado luego de una serie de intentos durante seis días, despertó algunas preguntas sobre la posibilidad de que un incidente similar ocurra en el Canal de Panamá.

Por esto, vamos a exponer algunos puntos comparativos (o diferenciadores) entre ambos canales, a fin de entender la dinámica de estas vías acuáticas y las implicaciones de cada una en el comercio mundial.

Parte de la siguiente información procede de un conversatorio que sostuvo el Dr. Ricaurte Vásquez Morales, administrador del Canal, con periodistas de medios nacionales y corresponsales de prensa extranjera, el pasado lunes 29 de marzo, a propósito del incidente en el Canal de Suez.

Aspectos geográficos:

• El Canal de Suez está a nivel del mar, por lo que su calado (profundidad) oscila con las mareas.

• El Canal de Panamá está conformado por un sistema de esclusas que eleva al barco a nivel del lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar). Además, el agua que alimenta nuestro Canal es dulce, porque procede principalmente de dicho lago, y este determina el calado a lo largo de su cauce. Por consiguiente, es importante contar con niveles óptimos de agua en los lagos Gatún y Alhajuela, a pesar de las variaciones en los patrones de lluvias que influyen en el calado en el cauce de navegación. Por esta razón, el Canal ha iniciado un proceso de precalificación para el diseño, evaluación y ejecución de proyectos hídricos para asegurar la disponibilidad adecuada de agua para consumo humano y la operación de la vía acuática de forma continua.



Vista del buque Ever Given durante los trabajos de desencallamiento. Fuente: CNN/Maxar Techonologies/AP.

Extensión:

- El Canal de Suez tiene una extensión de 193 kilómetros, y conecta el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo.
- El Canal de Panamá tiene 80 kilómetros de largo, y une los océanos Pacífico y Atlántico.

Condiciones climáticas:

- El Canal de Suez experimenta vientos fuertes y tormentas de arena que pueden afectar la visibilidad y maniobra de los buques.
- Las principales condiciones adversas que experimenta el Canal de Panamá son la neblina y lluvias torrenciales. En caso de que cualquiera de las dos condiciones sean intensas, los prácticos, en conjunto con el personal de operaciones en tierra, toman la decisión de reducir la velocidad de los buques en tránsito o esperan que mejore el clima. Cabe aclarar que estas medidas son momentáneas y se toman para garantizar la seguridad del buque durante su tránsito.

Los prácticos:

- En el Canal de Suez, el práctico actúa en calidad de asesor para el capitán del barco durante la travesía.
- En el Canal de Panamá, el práctico toma el control de la nave, y por ende, el Canal asume la responsabilidad. Cuando termina el tránsito, el práctico le vuelve a ceder el control del buque al capitán. De esta manera, se reduce el riesgo de accidentes, ya que el práctico conoce la vía de forma cabal.

El tamaño de los barcos:

- Por Suez pueden pasar barcos cargados con hasta un poco más de 23,000 contenedores de 20 pies.
- Por el Canal de Panamá pueden pasar barcos con hasta un poco más de 15,000 contenedores de 20 pies. Así, el tamaño de los buques emplazados en la ruta por Panamá es menor que vía Suez.

Uso de remolcadores:

• El Canal de Panamá usa remolcadores para apoyar el tránsito de los barcos durante toda la travesía. Los remolcadores ayudan a darle estabilidad al buque y controlar la velocidad de la nave, justamente para evitar incidentes.

Naturaleza del mercado:

- Por el Canal de Suez transita principalmente petróleo procedente de Medio Oriente con destino a Europa.
- Por el Canal de Panamá transita, principalmente, carga contenerizada en la ruta que une la costa este de los Estados Unidos hacia Asia, o viceversa. (Ver la infografía en esta edición de El Faro).
- Hay que tomar en cuenta que, aunque ambos canales están en la misma industria, sirven a mercados diferentes, por lo que las operaciones de ambas vías son complementarias (más que sustitutas) para el comercio marítimo mundial.



Esclusas de Pedro Miguel

¿Existe el riesgo de que pase en el Canal de Panamá lo mismo que ocurrió en el Canal de Suez?

Siempre habrá riesgos, pero las probabilidades son bajas ya que el Canal de Panamá toma en cuenta todas las medidas de seguridad y los protocolos establecidos para evitar situaciones similares. Es importante destacar que la seguridad es uno de nuestros pilares fundamentales para el tránsito de los barcos y para nuestra fuerza laboral.

¿Cómo se reduce el riesgo de incidentes durante el tránsito por el Canal?

La clave está en el mantenimiento y la revisión periódica de nuestros planes de contingencia. Hay que destacar que constantemente se lleva a cabo dragados en el Corte Culebra (la parte más angosta del Canal que divide la Cordillera Central), así como en las entradas Atlántica y Pacífica, para asegurar el calado que los barcos necesiten por transitar la vía acuática. Por la naturaleza geológica del Corte Culebra, se corrige periódicamente los taludes que generan sedimentación para mantener libre el fondo del cauce de navegación; así que dragar es una tarea permanente para asegurar la confiabilidad de la operación canalera. Además, se mantiene suficiente espacio entre la quilla del buque y el fondo del cauce para evitar encallamientos.





DIQUE DE GAMBOA

En la tarde del 10 de octubre de 1913, el Presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, presionó un botón en Washington que hizo explotar el dique de Gamboa.

La señal, enviada por telégrafo desde Washington a New York, y de ahí a Texas (Galveston), para finalmente llegar a Panamá, fue casi instantánea. Para ese entonces, el Corte Culebra, estaba cerca de llenarse y ser una extensión del lago Gatún.



RÉCORD MÁS RECIENTE

El más reciente récord de tránsitos y tonelaje de buques de gas natural licuado (GNL) por el Canal de Panamá se registró en el mes de enero. Un total de 58 buques de GNL transitó durante este mes por las esclusas neopanamax, sumando 6.74 millones de toneladas CP/SUAB, con lo que se superó la marca de 54 tránsitos de enero de 2020 y 6.23 millones de toneladas por dicho complejo.

Adicionalmente, el último día de enero, se registraron cuatro tránsitos de buques GNL en un día. Solo en tres ocasiones anteriores se ha alcanzado en un mismo día este número de tránsitos para buques de GNL.





PRIMER CRUCERO POR ESCLUSAS NEOPANAMAX

El Disney Wonder fue el primer buque de pasajeros en transitar las nuevas esclusas el 29 de abril de 2017.

Este crucero de Disney Cruise Lines tiene capacidad de 2,713 pasajeros, fue restaurado a finales de 2016, y su eslora fue ampliada a 299,92 metros.



GRÚA ALEXANDER LA VALLEY

Oficialmente el vapor Ancón inauguró el primer tránsito por el Canal de Panamá el 15 de agosto de 1914.

Sin embargo, anteriormente la grúa Alexander La Valley completó un tránsito a través de las esclusas del Pacífico como parte de una rutina de trabajo. La fecha del tránsito fue el 7 de enero de 1914 sin algún tipo de ceremonia.



CONCRETO DE LAS ESCLUSAS

Las esclusas del Canal de Panamá fueron construidas con concreto formado con la mezcla de cemento Portland de Nueva York, piedra de canteras de Portobelo y el Cerro Ancón, y arena de las playas de Punta Chame y Nombre de Dios.



Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro





Canal tv





Cable Onda

Canal 126 /1026 (HD)

MAST3R

Canal 26

Señal por cable a

nivel nacional