



EL FARO

Mayo 2021 No.155

Central 5-6-7

Reinvención y resiliencia industrial.

Comunidad 8-9

El auge del comercio del café en la Cuenca.

Perspectiva 10-11-12

El agua que viene del viento.

Memoria histórica 13

Lucyen Bonaparte Wyse y las exploraciones en el istmo.

Ombligo 14-15

Hacia el repunte de la economía mundial.

Compás 16-17

Cimarronaje, territorio e identidad.

Ambiente 18-19

¿Qué es la descarbonización?

Operación 20-21

Innovación y capacidad al servicio del Canal.

Actualidad 22-23

El Centro de Visitantes de Agua Clara reabre sus puertas.

Puente 24

La paja canalera, una invasora silenciosa.

Gente 25

Bruce Quinn, hijo del Canal.

¿Sabías que...? 26-27

Notas generales del Canal.



Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)
Roberto Ábrego
Ricardo Manuel Arango
Lourdes del Carmen Castillo Murillo
Jorge Luis González Barrios
Nicolás González Revilla Paredes
Henri M. Mizrachi K.
Oscar Ramírez
Enrique Sánchez Salmon
Francisco Sierra
Alberto Vallarino Clément

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Gabriel Murgas Patiño

Editor

Giancarlo Bianco

Supervisor Productos Informativos

Nicolás Psomas Edward Ortiz

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

LA PERMANENTE BÚSQUEDA DE LA EXCELENCIA

El 22 de octubre de 2006, fue un día que quedó marcado en la historia de nuestro país. Más del 76 % de los panameños que participaron en el referéndum para definir el futuro del Canal, votó a favor de su ampliación, y con ello, avalaron un proyecto que cinco años después de su inauguración, el 26 de junio de 2016, sigue generando beneficios al país.

Hoy podemos hablar con certeza y convicción de que el Canal de Panamá ha reafirmado su papel en el comercio marítimo mundial, con más de 13,000 tránsitos anualmente, y al servicio de 180 rutas marítimas que conectan 1,920 puertos en 170 países.

Como resultado de la tendencia hacia la consolidación de mercancía, el Canal ha experimentado un aumento del volumen de carga que transita por sus aguas. Tal es el caso del segmento de portacontenedores que creció 9.8 % en tonelaje durante el primer semestre del año fiscal 2021.

Hoy los retos son más ambiciosos. El cambio climático nos ha llevado a repensar en cómo asegurar la disponibilidad de agua para el consumo humano y para las operaciones de la vía acuática. También, nos impulsa a convertirnos en una organización carbono neutro, que utilice fuentes de energía renovables para las operaciones diarias.

¿Y qué decir de la tan valiosa institucionalidad del Canal? Esto es lo que ha garantizado que la vía acuática, uno de los principales activos del país, sea referente a nivel nacional e internacional, de prácticas corporativas de alto nivel, eficiencia operativa y transparencia.

Las retos continúan y la voluntad nos acompaña. El Canal continuará en la búsqueda constante de la excelencia y del mejoramiento en sus procesos operativos. Mientras tanto, seguimos ofreciendo un servicio de calidad que sirve de impulso a la economía de nuestro país.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa





Por Miroslava Herrera

El taller de Mecánica y Trazado de la división Industrial del Canal de Panamá tiene máquinas únicas en el mundo por su especialidad y tamaño. Los tornos son diseños especiales para el Canal, y estos fabrican piezas con formas únicas. En este taller se logran precisiones de milésimas.

En esta pequeña sección de la división Industrial, se aprecian los cambios permanentes que impuso la Covid-19 en los servicios de soporte de la operación. Dentro de la gran galera de luz natural que alberga algunos de los talleres, corren ráfagas de brisa marina.

Emerson Bermúdez es el gerente encargado de la sección de Mantenimiento de Equipos Flotantes e Industriales. "Aquí mantenemos en óptimo funcionamiento los equipos flotantes que se usan en las operaciones de tránsito del Canal, así como los equipos de dragado que proporcionan mantenimiento al cauce. Reparamos las compuertas y componentes de las esclusas Panamax, además de los componentes de las potabilizadoras, hidroeléctricas, termoeléctricas y plantas de refrigeración", detalla Bermúdez.

"La Industrial", como se le conoce, tiene 15 talleres de casi todas las artesanías manuales. Cuenta con facilidades de dique seco, sincroelevador, muelles y talleres industriales. "La Industrial es como el cuarto de urgencias del Canal de Panamá. Siempre buscamos la solución oportuna. Cuando un equipo sale de aquí, garantizamos que funciona bien", define Amanda Spence, mecánica tornera de este taller.



Efraín Rivera Amanda Spence

Cambio permanente

"El reto principal fue trabajar con colaboradores que asistían de forma voluntaria y que seguían todas las medidas de bioseguridad, aun cuando no se sabía mucho del virus", rememora su gerente.

Una de las primeras acciones de la Industrial fue colaborar con el Idaan para reparar y mantener las bombas de agua de la potabilizadora Federico Guardia Conte, en momentos donde el lavado de manos cobraba más relevancia que nunca. "Hasta ahora hemos rehabilitado cinco bombas de succión, así como provisto de el apoyo de buzos en labores especializadas dentro de la planta de Chilibre", relata Bermúdez.

En este proceso brilla la creatividad de la fuerza laboral canalera. Por ejemplo, las bombas de agua potable traían aros de caucho para amortiguar las juntas de metal, pero en el taller ponderaron que el poliuretano de alta densidad de las defensas de las esclusas neopanamax podía dar un mejor rendimiento. Este es un material de muy alta calidad que queda de residuo cuando se retiran las defensas de los muros de las nuevas esclusas que ya han cumplido su uso.

"Para los eléctricos también hacemos muchas adaptaciones con ese material", añade Spence, señalando el material amarillo reutilizado. Esta creatividad e inventiva de los artesanos canaleros es legendaria. En muchas ocasiones, cuando no se puede conseguir una pieza, "nos concentramos, nos sentamos y vemos cómo resolveremos", dice con una sonrisa orgullosa Spence.

Máquinas constantes

Sentado en su mesa con la mirada fija en una pieza de acero, José Luis Martínez se prepara para iniciar un proyecto nuevo. "Estoy tomando las medidas para desarrollar una idea de los compañeros para modificar el escape de los remolcadores", señala en un plano.



Emerson Bermúdez



Talleres de "La Industrial"

- Armado de Buques
- Soldadura
- Montadores de Tuberías
- Hojalatería
- **Electricidad**
- Carpintería
- Taller de Mecánica de Precisión
- Taller de Mecánica Naval

- Taller de Motores Diésel
- Pintura y recubrimientos
- Industriales
- Aparejos y Grúas
- Compuertas y Vertederos
- Escuela de Buzos
- Taller de Lanchas Atlántico
- Taller de Lanchas Pacífico

Los remolcadores del Canal de Panamá son máquinas muy poderosas que realizan un trabajo esencial en la operación, por su gran maniobrabilidad y potencia. Son las que halan y guían a los buques que atraviesan la vía interoceánica.

Estas embarcaciones reciben mantenimientos programados. "Aquí ofrecemos servicios de carenado (rehabilitación de casco), reacondicionamiento de máquinas principales y mantenimiento rutinario a todos los remolcadores", destaca Bermúdez.

106 años y más

Las locomotoras del Canal de Panamá han presenciado todo: guerra, paz, varias epidemias y 21 años de administración panameña soberana. Desde la primera generación producida por la *General Electric* hasta las actuales hechas por *Mitsubishi*, estas fuertes máquinas son testigos de los vaivenes de la industria marítima y los cambios tecnológicos del nuevo siglo.

En el taller de Mecánica de Precisión se reparan los ejes de tracción de las locomotoras utilizadas en el Canal original. "Les damos mantenimiento preventivo y correctivo. Nos las mandan ya desarmadas desde Pedro Miguel y hacemos cambio de bushings (bujes), espaciadores gastados, engranajes, también las ruedas", explica Efraín Rivera, egresado del Colegio Artes y Oficios.

"Lo peor de la Covid-19 fue que cuando enfermé, toda mi familia se infectó. Mi hijo me dijo que llegó a asustarse por mí", narra Rivera, acerca de su experiencia con el virus. "Al volver, me revisó el médico de la oficina y me dijo que estaba bien; eso me dio tranquilidad", rememora.

Bermúdez resume las lecciones de este periodo así: "Perder a un colega es como perder a un hermano. Por eso, la pandemia nos ha enseñado a cuidarnos y a cuidar a nuestros compañeros. Somos una familia, ya que muchos tenemos toda una vida trabajando juntos".

De igual forma, José Luis Martínez, añade que lo más difícil de este periodo fue perder compañeros de trabajo por la Covid-19. "Algunos entraron conmigo (a trabajar), fue muy duro", dice con la voz entrecortada.

En esta pequeña parte de la Industrial se viven los cambios que la pandemia ha impuesto a todo el planeta, pero la actitud es la primera defensa.

"Volver fue un reto, pero nosotros estamos acostumbrados a los retos. Y también estamos acostumbrados a los cambios", dice con serenidad Rivera.



de solucionarlos de manera conjunta y organizada. Una producción de bajo rendimiento y falta de oportunidades para mercadear la cosecha estaban entre los temas a solucionar.

con métodos tradicionales que apenas alcanzaban para la subsistencia. Lo poco que vendían era café en cereza o recién cosechado, y se les pagaba a B/.3.50 la lata. Para llenar un quintal se necesitan 12 latas, lo que significa que por cada quintal se les pagaba B/.42, una cifra que a duras penas alcanzaba para cubrir gastos y una mínima parte para la subsistencia.



Por Juan Madrid

En la planta torrefactora de la Asociación de Caficultores de la subcuenca de los ríos Cirí Grande y Trinidad de la Cuenca del Canal (ACACPA), se trabajó durante los últimos meses minuciosamente pero sin pausa. Un grupo de hombres

y mujeres llevó a cabo una serie de adecuaciones que transformaron a la instalación para que su operación se ajuste a la próxima gran meta que se han propuesto como asociación: obtener el registro sanitario para industrializar su actividad y hacerla más rentable.

Y es que pasar de tener unos cuantos arbustos de café para la subsistencia a la venta del producto en los principales comercios del país, y bajo una marca propia, no ha sido tarea fácil. De esto puede dar testimonio Elza Martínez, presidenta de la agrupación, quien rememora que todo inició por el año 2003, cuando se organizaron a nivel comunitario.

En esa época, se conformaron los Consejos Consultivos y los Comités Locales, organizaciones de base comunitaria que identificaron los problemas que más los impactaban;

El nacimiento de un cambio

En el periodo 2009-2010, el Canal de Panamá inició el plan piloto del Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) de reforestación con café. "Desde ese momento todo comenzó a cambiar y no ha parado", cuenta la dirigente comunitaria, al tiempo que recorre un amplio vivero instalado frente a su vivienda en la comunidad de Teria Nacimiento (Capira).

Está convencida de que la aplicación de nuevas técnicas de siembra, manejo de las plantaciones, continuo proceso de capacitación de los productores, así como el asesoramiento permanente de especialistas en la materia, transformaron la actividad, y con ello, aumentó la rentabilidad. En la actualidad, ese café recién cosechado se paga al doble, es decir, a B/.84 el quintal.

En números:

17,000

quintales de café se cosecharon durante el periodo 2020-2021.

75 %

de la producción de café de Capira proviene de plantaciones promovidas por el PIEA.

4,000

hectáreas de café se habrán sembrado en la Cuenca a través del PIEA al finalizar el 2021.

En palabras de Martínez, la verdadera ganancia no está en vender el producto recién cosechado, sino en realizar el proceso de poscosecha de una manera adecuada; una afirmación con la que coincide Raúl Martínez, coordinador del PIEA.

Martínez asegura que una vez cosechado el fruto, pasa por etapas de secado, pilado, tostado, molido y empacado; en cada uno de ellas el precio se incrementa notablemente.

El café, asegura el especialista, es el producto de mayor venta y valor que se comercializa en el área. No en vano se cosecharon en esta parte de Capira aproximadamente 17,000 quintales durante el periodo 2020-2021, provenientes de la siembra en unas 2,000 hectáreas que ya se encuentran en etapa de producción. Algunas son promovidas por el PIEA, otras por el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) y otras por la Fundación Natura.

Para ser exactos, al cierre del presente año, el 75 % de esta cosecha provendrá de plantaciones implementadas a través del PIEA, por medio del cual se habrán sembrado unas 4,000 hectáreas con este producto. De estas, un porcentaje ya está dando frutos, mientras otras son plantaciones recién establecidas o que se encuentran en etapa de crecimiento.

Las recompensas de un esfuerzo

El incremento en el consumo de café en el país coincidió con caficultores capacitados y agrupados en una organización que ofrece una producción de mejor calidad, y esto se traduce en mejores precios de venta. Martínez citó como ejemplo, que en la actualidad, un quintal de café pilado se paga a un promedio de B/.145, una cifra variante que llega a alcanzar hasta los B/.200.

Añadió que aunque se trata de un monto atractivo, cuando se llega a la etapa de molido es cuando aparecen las mayores diferencias, ya que de B/.145 se puede pasar a recibir entre B/.350 a B/.400 por quintal. Esta cifra entusiasmó a los integrantes de ACACPA, cuando vieron los márgenes de ganancia que se obtenían en el proyecto de café El Tute (Veraguas), luego de una visita para conocer la experiencia de los campesinos de esta región, que trabajan en condiciones similares.

"Son números que se traducen en mejor calidad de vida para las familias, uno de los principales objetivos planteados con la implementación del PIEA, que identifica a la pobreza como un factor que es necesario combatir para lograr una intervención efectiva en un sector, al tiempo que se mejoran las condiciones ambientales", sostuvo Martínez.

Pensando en el futuro

"El café se ha convertido en un producto de alto valor comercial, y esto ha motivado que familias enteras ingresen a la actividad; un hecho alentador para la estrategia de sostenibilidad que se aplica en el área, pues la rentabilidad garantiza la permanencia de las plantaciones que están ligadas a los procesos de reforestación que impulsa el Canal", remarcó el coordinador del PIEA.





Elza Martínez

Los trabajos en la planta procesadora han culminado. Obtener el registro sanitario será dentro de poco un gran logro, pero no el último. Por medio del PIEA, se trabaja en una nueva fase para impulsar el desarrollo socioeconómico de la región, en la que se aprovechará el potencial de los paisajes de la zona y la actividad caficultora para crear circuitos agroecológicos que abrirán nuevas oportunidades para los habitantes de la zona.

Se trabaja en crear la Ruta del Café, pero no será lo único. A corto plazo, se buscará el fortalecimiento de otras actividades como la agricultura familiar sostenible, una iniciativa que pretende impulsar la producción de aquellos rubros que el campesino siembra para su alimentación y subsistencia, de tal forma que logre incrementar y mejorar las cosechas. De esta manera, se podrá comercializar el excedente y se ampliarán los beneficios para la economía de los hogares.

PERSPECTIVA 10 FL FARO Max Hidalgo y su invento denominado Yawa

EL AGUA QUE VIENE DEL VIENTO

Un invento con nombre y sello inca promete solucionar la crisis del agua en comunidades sin acueductos e infraestructuras. Conozca la historia de Max Hidalgo y cómo, en pleno siglo XXI, el acceso a agua potable continúa siendo uno de los principales problemas del planeta.



Por Gabriel Murgas Patiño

A finales de 2020, la Organización de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), realizó el concurso Campeones de la Tierra, en el que seleccionó a siete jóvenes de distintas regiones del mundo,

que postularon sus inventos para impulsar cambios con enfoque sostenible en nuestro planeta. Parte de los premios consistió en brindar financiación, por parte de la ONU, a los proyectos ganadores; además de crear líderes sobresalientes en la gestión ambiental. En la selección del campeón de América Latina y el Caribe, el peruano Max Hidalgo fue premiado por su invento de convertir agua del aire.

Pero esta no es la primera vez que Max da a conocer su invento. En 2017, *History Channel* realizó un concurso para galardonar proyectos sostenibles, en el que más de 5,000 candidatos participaron. El de Max llegó a los 10 finalistas, y por votación popular logró el primer lugar. ¿De qué se trata este invento y cómo podría ser uno de los más notables de la década?

El Faro conversó con Max, y a continuación ofrecemos sus reflexiones.

¿Cómo fue que te interesaste por diseñar un prototipo para producir agua?

Estudié ciencias biológicas. Soy biólogo, microbiólogo y parasitólogo. Me interesé en el campo de las invenciones porque tuve una percepción diferente de la naturaleza: si queremos inventar nuevas tecnologías podemos replicar esos mecanismos del ecosistema. Eso se llama biomímesis, es decir, imitar la naturaleza para crear tecnologías, y eso es interesante porque nos permite la sostenibilidad, y eso es a lo que debemos aspirar.

¿Cómo funciona el invento?

En todo el planeta hay niveles de humedad, incluso en los desiertos más áridos. Entonces, por qué no aprovechar lo que tenemos en la naturaleza para producir agua. Así que diseñé una máquina para extraer agua de la humedad del área, y también aprovechando la energía eólica y solar. Esa fue la base del invento la cual se puede aplicar en comunidades aisladas, porque los sistemas convencionales necesitan una fuente de agua que puede ser, incluso, inexistente.

Lo otro es que los sistemas tradicionales necesitan permisos legales y estudios de impacto ambiental. Por otro lado, dichas infraestructuras requieren de plantas de tratamiento, canales y redes de tuberías que pueden tomar años en construirse. Hay comunidades que llevan esperando durante 30 años. De modo que con esta tecnología portátil y sostenible se puede instalar en un periodo de tres horas y obtener agua.

¿Cómo pudiste ver en la naturaleza el diseño conceptual de un invento para producir agua?

Albert Einstein dijo que en la naturaleza podemos encontrar la respuesta a todos los desafíos científicos, tecnológicos, incluso los de la vida cotidiana. En el caso de mi invento, hay insectos que captan la humedad de la niebla y acumulan gotas en sus espaldas mediante unos microfilamentos. Entonces, el insecto estira una de las patas sobre su espalda y el agua fluye hacia su boca. En el invento, a través del giro de las aspas se



Equipo de trabajo encargado del proyecto



produce la fuerza centrífuga y un sistema de condensación recolecta agua gracias a la niebla atmosférica.

Háblanos de los antecedentes

Cuando estaba en la universidad, en una clase de microbiología ambiental analizamos la calidad de agua que llevaban los camiones cisterna a distintas comunidades sin agua potable. Uno de ellos era el pueblo de Chosica (Lima). Entonces, tomamos muestras de agua de los pozos donde las familias almacenaban el agua de los cisternas, y nos dimos cuenta de que el agua estaba tres veces más contaminada que el límite permisible para el consumo humano. Complementamos el estudio con fuentes bibliográficas, y al analizar los datos leí que cada 21 segundos muere un niño en el mundo por tomar agua contaminada. Esa fue la primera motivación para diseñar un prototipo con tecnología no convencional. Ya desde entonces han pasado cuatro años.



El invento usa energía híbrida: la eólica complementada con una fuente de energía solar. De esa manera, nos aseguramos de que ante cualquier circunstancia las personas tengan acceso al agua. Por otro lado, hemos potenciando la tecnología y tenemos la capacidad de producción de hasta 350 litros de agua al día. Ahora estamos trabajando en la producción de 1,000 litros de agua al día para que pueda usarse en la agricultura familiar y proyectos forestales.

¿Y el alcance?

Tenemos dos proyectos dirigidos a dos necesidades: Yawa Community (para consumo humano), y Yawa Forest (para proyectos de agricultura, riego y áreas verdes). La que estamos comercializando es la Yawa Forest. A la de Yawa Community debemos instalar un sensor que determine en tiempo real la calidad de agua, y también, para tener la seguridad del momento en que se debe reemplazar el filtro. Se prevé que la familia pueda descargar en sus celulares la aplicación para dar seguimiento a la calidad de agua y hacer el reemplazo oportunamente. No ha sido fácil, ya que hemos pasado por procesos de innovación. Se han fabricado cuatro diferentes tipos de tecnología hasta tener una comercial. Actualmente, estamos fabricando 10 más para ubicarlos en otras regiones.

¿Qué significa Yawa?

Yawa, proviene de la composición de dos palabras del idioma de los incas, el quechua: yaku (agua); wayra (viento). Uniendo las dos primeras sílabas de cada palabra obtenemos Yawa, es decir, agua del viento.

Somos ocho personas y sumamos voluntarios para que puedan abarcar otras regiones. Ahora tenemos un proyecto muy simbólico: queremos sembrar árboles haciendo uso de la tecnología *Yawa* y conmemorar a quienes han muerto por la Covid-19. Estamos viviendo un punto de inflexión en el que debemos reconciliarnos con la naturaleza, y esa es la razón de este proyecto de reforestación, que tiene un enfoque sostenible y porque si no aprendemos vendrán más pandemias.

Háblanos de los desafíos.

Son varios, pero principalmente la tecnología. Por ejemplo, para algunas piezas no contamos con la maquinaria y hay que comprar algunos componentes electrónicos. Sin embargo, no nos quedamos atrás. Hemos acondicionado un taller para busca la formar de solucionar temporalmente y seguir buscando recursos (patrocinadores o inversionistas) para potenciar este invento a mayor escala.

La entrevista virtual (como ya se estila en estos tiempos) decantó en el Canal. Max nunca ha venido a nuestro país y desea conocer la vía acuática, por lo que le extendimos una cordial invitación para que conozca una obra que, igualmente, tiene enfoque y cultura sostenible. Y de eso se trata: de que cada persona y organización, desde su palestra, promueva la protección por la Tierra y sus habitantes. El mundo necesita más proyectos como *Yawa...* un nombre que evoca nuestro pasado para asegurar nuestro futuro.

LUCYEN BONAPARTE WYSE Y LAS EXPLORACIONES EN EL ISTMO



Por Isaac Carranza

Entre los más de 50,000 documentos que alberga la biblioteca Roberto F. Chiari, el investigador se encuentra con todo tipo de gratas curiosidades. Hoy trataremos una de ellas. Se trata de un

libro que data de 1886, escrito en francés y que incluso cuenta con una dedicatoria de su autor: el ingeniero francés Lucien Bonaparte Wyse, quien era nieto del otrora emperador Napoleón Bonaparte.

El libro *Le Canal de Panama* detalla las exploraciones que entre 1876 y 1880 Wyse, en compañía del también ingeniero Armand Reclus, realizaron en nuestro istmo por encargo de la Sociedad de Geografía de París, y cuyo presidente era Ferdinand de Lesseps.

¿Por qué las exploraciones?

La Sociedad de Geografía de París deseaba despertar el interés internacional sobre la posible construcción de un canal interoceánico en América Central. Este fue el comienzo de una gestión que duraría varios años y que tendría como punto culminante el Congrés International dÉtude du Canal Interocéanique

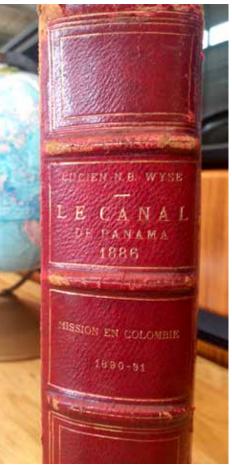
(Congreso Internacional para considerar un Canal Interoceánico) en 1879.

Le Canal de Panama

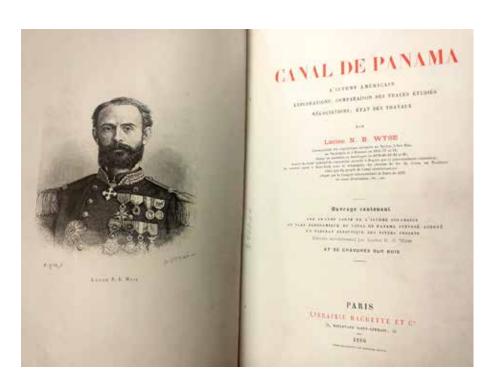
El libro es una suma de las cartas, informes, y documentos de los dos viajes que Wyse y Reclus realizaron al istmo. En el primer viaje, que comenzó en noviembre de 1876, Wyse y Reclus exploran las regiones del Darién y Atrato (Colombia), y al culminarlo, recomiendan la construcción de un canal con túneles y esclusas que fue finalmente rechazado por De Lesseps.

Los exploradores regresan al istmo a finales de 1877 y exploran rutas por San Blas, incluyendo la actual ruta que va de Colón a la ciudad de Panamá. El estudio por esta ruta imaginaba un canal que seguiría de cerca el trayecto del ferrocarril transístmico, a nivel (sin esclusas), y contaría con un túnel de 7,720 metros. Esta ruta sería, finalmente, la ganadora en el congreso de 1879.

Cabe resaltar que *Le Canal de Panama* no solo arroja información técnica para determinar la viabilidad de una ruta sobre la otra, sino que además, es un estudio de la flora, fauna y la sociedad panameña de ese entonces. El libro contiene mapas e imágenes que se mantienen en perfecto estado y que dan una idea de la faena de estos exploradores.



Costado del libro Le Canal de Panama, 1886



Otras exploraciones

Así como el estudio de Wyse y Reclus, la biblioteca resguarda una gran cantidad de documentos originales de exploraciones geográficas por todo el istmo centroamericano, que aún hoy siguen siendo consultados por investigadores nacionales e internacionales. Estudios como: Interoceanic ship canal via the Atrato and Truando Rivers; Reports of explorations and surveys to ascertain the practicability of a ship-canal by the way of the isthmus of Tehuantepec; y United States coast survey report on the Nicaragua route, que datan de 1850, 1872 y 1874 respectivamente, son testamentos de la labor de arriesgados exploradores que, quizás sin saberlo, lucharon por una meta en común: la construcción del Canal interoceánico.

Portada interior del libro. EL FARO 13





CIMARRONAJE, TERRIT



Por Orlando Acosta Patiño

El tema de la esclavitud toma un particular interés cada mes de mayo. En muchos lugares la reflexión termina evaluando este, uno de los episodios más oscuros en la historia reciente. Mayo, mes de la etnia negra, abre

la posibilidad de reflexionar sobre este tema.

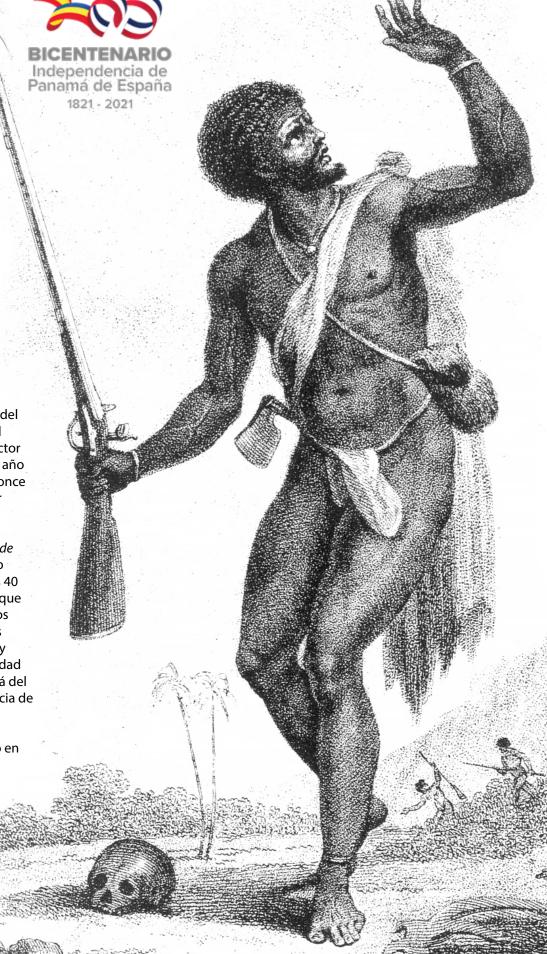
Es oportuno abordar este tema y referirlo a lo que ocurrió en Panamá durante el período de conquista y colonización, inclusive hasta el momento de la independencia de España en 1821. Se debe resaltar estos hechos para extrapolar algunas dimensiones de ese legado, no solo a nivel cultural, sino territorial, y para comprender algunos procesos relacionados con nuestra identidad. Desde allí, contribuir a la formulación de políticas públicas que incluyan a los afrodescendientes como parte fundamental de la estructura social, económica y política de nuestro país.

Negros en América

La introducción de esclavos negros en el istmo ocurre después del declive de la población indígena. Fuentes documentan sobre el fenómeno de reducción del número de indígenas. Según el doctor Omar Jaén Suárez (historiador, geógrafo y diplomático), para el año 1533, existían unos 500 indígenas, quedando reducidos a 120, once años más tarde. Ante esta realidad, se hace necesario introducir mano de obra esclava.

Jean Pierre Tardieu, en su obra *Cimarrones en Panamá, la forma de una identidad afroamericana en el siglo XVI*, afirma que al mando de Diego de Nicuesa se introducen a tierra firme, en 1508, unos 40 negros para la construcción de fortalezas en Veraguas. Se sabe que para el año 1513, ya habían arribado a tierras panameñas negros provenientes de Cabo Verde (África). Se conoce también por las mismas fuentes documentales, que para 1575 existían en Natá y Veraguas, 8,929 negros esclavos; de estos, 1,600 estaban en ciudad de Panamá. Carmen Mena García, documenta que en el Panamá del siglo XVI, había algo más del 70 % de la población de la Audiencia de Panamá de origen africano.

Los esfuerzos de comunicación interoceánica a través del istmo en el Panamá colonial tienen un componente negro. El Camino Real y el de Ventas de Cruces fueron construidos y operados por esclavos negros. Es seguro que parte de nuestra condición de interoceanidad, se deba a la participación de negros esclavos en Panamá.



16 EL FARO

ORIO E IDENTIDAD

Cimarronaje

Durante ese mismo período de conquista del istmo, la explotación de los recursos marinos, como la pesquería de perlas, y la construcción y operación de los caminos transístmicos, estuvieron en manos y fuerza negra. Un fenómeno particular toma forma tanto en las Antillas como en tierra firme. Mucha de la población negra, movida por el maltrato y aspiraciones de libertad, se levantó en resistencia, escapando de la opresión esclavista, reduciéndose en palenques en los bosques del istmo. Las voces de Bayano y Felipillo nos llegan hoy como memoria de estos líderes cimarrones que dieron batalla durante los siguientes siglos, siendo incluso aliados de ingleses, en los esfuerzos de romper el monopolio comercial en América. Para el año 1549, la resistencia cimarrona se concentró en el Camino Real, y el golfo de San Miguel por parte de Felipillo, intromisión que alcanzó los dominios de otro cimarrón, conocido como Bayano.

Independencia y abolición

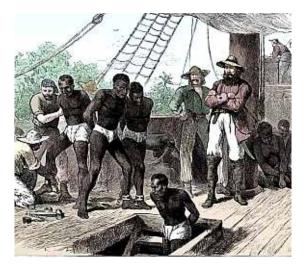
Oscar Vargas Velarde, en su obra La abolición de la esclavitud en Colombia y Panamá (1851), indica que este proceso, "corrió paralelo al de Colombia, pues el istmo de Panamá, formó parte de esa nación la mayor parte del siglo XIX". Recordemos que Panamá se estrena en el régimen republicano al momento de la independencia de España. El mismo autor añade que "Simón Bolívar en el Congreso de Angostura de 1819, declaró que las bases de la república estarían constituidas por la soberanía del pueblo, la división de los poderes, la libertad civil, la abolición de la monarquía, la supresión de los privilegios y la proscripción de la esclavitud". Para entonces, éramos el Departamento del Istmo, como parte de la Gran Colombia y uno de los preceptos de la independencia de la monarquía, fue justamente la abolición de la esclavitud.

La esclavitud es abolida en Panamá mediante la ley del 21 de mayo de 1851. El historiador Carlos Guevara Mann expresa que "tres décadas transcurrirían –desde la 'libertad de vientres' declarada por Simón Bolívar- para que en Panamá fuese proscrita la esclavitud. La ley del 21 de mayo de 1851, decretó la libertad de todos los esclavos existentes en territorio neogranadino (colombiano) a partir del 1 de enero de 1852. Tomás Herrera, Justo Arosemena y José de Obaldía, fueron otros actores claves, siendo este último a quien le correspondió poner en vigencia dicha 'ley de libertad', en su condición de vicepresidente de la Gran Colombia, encargado del poder Ejecutivo en 1851-1852". Los dueños de esclavos tuvieron la obligación de educar, vestir y alimentar a tales hijos y estos debían recompensarlos por los gastos incurridos hasta los 18 años.

Cine, negros y territorio

Hace algunos años se estrenó un documental del cineasta de origen japonés, Toshi Sakai, titulado *Cimarronaje en Panamá*. Su trabajo se centra en las figuras de Felipillo y Bayano, a quienes dignifica en la historia. Según sus palabras, se trata de "personajes que se expresan en su reclamación de vivir libre y, sobre todo, en dignidad". Del trabajo de Sakai se genera interesante información sobre los nombres de lugares que están inexorablemente relacionados con nuestros ancestros africanos.

Río Congo, Malambo, Mandinga, Cuango Palenque, son lugares en Colón. Igualmente, sitios llamados El Bongo, la Quisama, la Guinea y Cerro Mandinga, se encuentran tan lejos como en Chiriquí. En Azuero la toponimia afro la recuerdan lugares como el Zape, Folofo y la Guinea. Todos estos nombres evocan nuestro pasado negro colonial.





Simón Bolívar

Negros y políticas públicas

Con el propósito de visibilizar la población afrodescendiente y establecer mecanismos para recopilar información para los próximos censos de población y vivienda, así como para la definición de políticas públicas, la Secretaría Nacional para el Desarrollo de los Afropanameños (Senadap), viene desarrollando interesantes iniciativas. Una de ellas es La Ruta de los Tambores, recurso de fuerte componente cultural que se está utilizando como mecanismo para reconocer culturalmente la descendencia afro en Panamá.

Donde estuvo el negro está el tambor, y en él nos reconocemos como parte de esta sociedad rica y culturalmente diversa. El tambor hace una conexión directa, donde la música y el canto articulan un proceso de autoreconocimiento y valoración de la cultura local.

Al final de este recorrido histórico donde no solo la piel está teñida de historia, sino toda nuestra cultura de tránsito, llego a la conclusión que somos más negros de lo que habíamos pensado. ¿Y tú, cómo lo sientes?

¿QUÉ ES LA DESCARB



Por Vicente Barletta

Descarbonizar es la eliminación del uso de combustibles fósiles para reducir las emisiones de carbono que contaminan la atmósfera. Entre los combustibles que generan carbono se destacan la leña, el carbón, el petróleo y el gas, siendo estos últimos los más utilizados para la generación

de electricidad, transporte, producción industrial, y consumo comercial y residencial.

La transformación de estos combustibles en energía produce, entre otros, emisiones de dióxido de carbono (CO₂), un gas de efecto invernadero causante de cambio climático asociado a las actividades humanas.

¿Qué está haciendo el Canal de Panamá?

La evidencia está frente a nuestros ojos. Los efectos de la variabilidad climática en nuestro entorno son obvios: sequías, inundaciones, escasez de lluvias y tormentas.

En la Cuenca Hidrográfica del Canal, por ejemplo, los efectos del clima se han reflejado en escasez de lluvias, afectando el nivel de los lagos Gatún y Alhajuela, fuentes de agua para casi la mitad de la población del país y las operaciones de la vía interoceánica.

Si bien, al ser la ruta más corta en el transporte marítimo, el Canal contribuye a que los buques emitan menos gases contaminantes, pero la vía interoceánica reconoce la importancia de alcanzar la neutralidad de carbono en sus operaciones.

"Antes del final de esta década, el Canal de Panamá será carbono neutral. Nosotros vamos a eliminar las emisiones de carbono y esa es una tarea estratégica con la que el Canal está comprometido", anunció el administrador Ricaurte Vásquez Morales.

La vía interoceánica ha adelantado este proceso, ya que lleva varios años alineado con los objetivos globales de reducir emisiones y adaptar sus operaciones al cambio climático.

"El Canal de Panamá tiene múltiples formas en las cuales aporta a la reducción de emisiones de manera global. La principal son justamente los programas de conservación y reforestación que genera en la Cuenca Hidrográfica. Aunado a esto también existen



ONIZACIÓN?



programas que se desarrollan en conjunto con los clientes y las propias operaciones, midiendo el impacto ambiental, la huella de carbono y la reducción de gases contaminantes que se generan a nivel ambiental".

Ahora la meta es más ambiciosa al proponer la eliminación gradual del uso de los combustibles fósiles y la integración de energías limpias; además de reforzar las medidas que ya implementa el Canal para la eficiencia energética y en sus programas de conservación del agua y el ambiente.

¿Pero cómo se logra esto?

"Seguimos haciendo énfasis en el uso de energía hidráulica y tratando de convertir al Canal en una entidad más verde, que nos va a llevar a automóviles eléctricos y a un diseño de instalaciones que sean ambientalmente robustas", detalló el Administrador.

Justamente, para iniciar la transición hacia una empresa más ecológica, el Canal de Panamá incorporó cuatro automóviles eléctricos, como parte de un proyecto piloto para recolectar suficientes datos para migrar su flota hacia vehículos que no utilicen combustibles fósiles, eliminando esa fuente de contaminación.

El proceso de descarbonización es gradual y conlleva incorporar nuevas tecnologías a la operación del Canal.

"Eso va a traer como consecuencia que nuestras lanchas y remolcadores vayan a tener que cambiar de tecnología para usar combustibles que no son fósiles, reducir la huella de carbono que emite el Canal de Panamá, y en esa misma medida, aprovechar la oportunidad; porque los costos de protección del ambiente los tiene que pagar la humanidad, y esos costos en que incurre el Canal, los tenemos que recuperar a través de nuestros mecanismos de precios", agregó el Administrador.

Sin duda, es una meta ambiciosa, pero nuestro planeta y nuestro país requieren de acciones urgentes, ya.





"Producto del Canal ampliado y de nuestros clientes que navegan con sus productos, en especial GNL, se adquirió seis remolcadores con categoría Fifi 1 entre los 14 de la flota de última generación... Posteriormente nos dimos cuenta de que necesitábamos más remolcadores con esa categoría, así que ahora estamos adecuando a dos con ese requerimiento".



Por Luis E. Vásquez

Esa mañana nublada de mayo en el dique seco de "La Industrial" como se le suele llamar a la División de Administración y Mantenimiento de Flotas y Equipos del Canal, en la provincia de Colón, trabajadores

se aprestaban a ingresar un remolcador para darle mantenimiento mayor (o carenado), y de máquina, mientras otros estaban absortos en sus tareas en otras tres de estas embarcaciones.

En términos navales, carenado es un conjunto de trabajos realizados a la carena de las embarcaciones, la cual corresponde a la parte sumergida en el agua, también conocida como "obra viva" de la nave.

Por la naturaleza de los trabajos, participan desde buzos, en la primera fase de aseguramiento de la embarcación para sacarla del agua y subirla a los rieles del sincroelevador o para posarla sobre el dique seco. También participaron operadores de grúa, aparejadores, soldadores, armadores, mecánicos torneros, pintores e instaladores de tubería de alta precisión, entre otros. En uno de estos remolcadores, el Cerro Majagual, los trabajos incluyen adecuaciones para la certificación de categoría Fifi-1 (Fire fighting), o sea, dotarlo de dos monitores contra incendios y capacidades volumétricas mínimas en términos de descargas contra incendio en metros cúbicos por hora. Este es un requerimiento impuesto a partir de la entrada en operación del Canal ampliado, en junio de 2016, en virtud del creciente aumento en el tránsito de buques que transportan gas natural licuado (GNL).

"Producto del Canal ampliado y de nuestros clientes que navegan con sus productos, en especial GNL, se adquirió seis remolcadores con categoría Fifi-1 entre los 14 de la flota de última generación. Posteriormente nos dimos cuenta de que necesitábamos más remolcadores con esa categoría, así que ahora estamos adecuando a dos con ese requerimiento. Uno, el remolcador Cerro Azul, ya fue adecuado, mientras que el Cerro Majagual se encuentra en este proceso. Ahora tenemos ocho remolcadores categoría Fifi-1", dijo a **El Faro**, José Luis Ramírez, gerente de la división de Administración y Mantenimiento de Flotas y Equipos.

¿Cuándo hacer un carenado y mantenimiento de máquina?

Los remolcadores del Canal requieren un carenado o mantenimiento mayor cada 5, 7 o 10 años, dependiendo del tipo de equipo. En el caso de los remolcadores más nuevos, como la flota de 14 adquiridos con motivo de la operación del Canal ampliado, entran al dique seco cada siete años, incluso, explica Ramírez, se puede solicitar la extensión de la fecha del mantenimiento hasta seis meses, de ser necesario.

Una vez iniciados los trabajos, la embarcación puede permanecer entre seis a ocho semanas en el dique seco, o bien 12 semanas, si hubiere un deterioro mayor.

En cuanto al mantenimiento ordinario de la máquina, está especificado hacerlo cada mil, tres mil y cinco mil horas de servicio y, eventualmente el remolcador requiere de un acondicionamiento mayor u *overhaul*, que para la nueva generación de remolcadores del Canal, se hace cada 40 mil horas.

"Sin embargo, producto de los ejercicios anteriores que hemos hecho de 40 mil horas, y la recomendación tanto de los jefes de máquinas a bordo como del personal de taller, nos hemos dado cuenta de que las piezas que estamos sacando y reemplazando por especificación del fabricante, están en muy buenas condiciones, así que es en el segundo remolcador de la flota de los más nuevos al que le realizamos el mantenimiento de máquinas de 40 mil horas y, tras una revisión de las piezas y de todos los componentes reemplazados, hemos evaluado llevar ese procedimiento a una tiempo mayor de las 40 mil horas", afirma Ramírez.

Adicionalmente, la división de Administración y Mantenimiento de Flotas y Equipos, en conjunto con la sección de Mantenimiento de Remolcadores de la División de Recursos de Tránsito, evalúa la extensión del reacondicionamiento mayor de estos motores





a través de inspecciones periódicas y de las recomendaciones establecidas en un programa de mantenimiento modificado por la compañía *GE (General Electric) Transportation* de que los motores de estos remolcadores se pueden llevar a cabo de acuerdo con el consumo de combustible, y no solo por el tiempo de servicio, y que este puede variar entre 40 mil a 60 mil horas.

¿Barco varado no paga flete?

Mientras conversaba con **El Faro**, Ramírez, cuasi que adivinando nuestra siguiente y lógica pregunta, se adelanta a decir que la flota de remolcadores del Canal de Panamá es de 46 embarcaciones, y a diario se programan 36 para dar asistencia a los buques en tránsito. El resto queda entre disponibles y mantenimiento, de tal forma que nunca falten para la operación de tránsito. En otras palabras, aquí no aplica el viejo refrán de "barco varado no paga flete", porque el Canal no puede darse ese lujo.

Remolcador en el dique seco.



EL CENTRO DE VISITANTES DE AGUA CLARA REABRE SUS PUERTAS



Por Octavio Colindres

El Centro de Visitantes de Agua Clara, en el Atlántico, tiene una perspectiva nunca antes vista del Canal.

Desde su ubicación, a 50 metros de altura, se observa la majestuosidad del lago Gatún, exuberante vegetación, las esclusas de Agua

Clara y, más allá, el imponente puente Atlántico.

A partir de su inauguración; en agosto de 2012, el Centro de Visitantes de Agua Clara (también conocido como COA), se convirtió en el sitio ideal para observar cómo se construían las nuevas esclusas; y desde 2016, para apreciar el paso de los enormes buques neopanamax.

El Centro es un concepto tipo parque con terrazas y plataformas abiertas, techadas y escalonadas, ubicado en un área de cuatro hectáreas que facilita la visión en un entorno rodeado de naturaleza.

En marzo de 2020, siguiendo las medidas de seguridad para prevenir contagios a causa de la pandemia, la administración del Canal suspendió las operaciones en los centros de visitantes.

Sin embargo, gracias a la reapertura escalonada de actividades en el país, desde el 15 de mayo pasado, el COA reabrió sus puertas al público, cumpliendo con las medidas de bioseguridad dictadas por el Ministerio de Salud (Minsa).

Por ahora, se atiende solo a grupos con reservas hechas a través del portal www.visitcanaldepanama.com. Al ingresar, se debe seleccionar "Reservaciones", registrar un correo electrónico y crear una cuenta. Cada reserva puede incluir un máximo de ocho personas.

El horario también se ajustó: de miércoles a domingo a partir de las 8:00 a.m. El último grupo puede ingresar hasta las 3:00 p.m. mientras que el cierre de la instalación es a las 4:00 p.m.



Para la comodidad y seguridad de los visitantes, el Centro habilitó dispensadores de gel alcoholado en puntos estratégicos y señales en distintos puntos para mantener el distanciamiento. Por el momento, no están disponibles las exhibiciones o el teatro.

El recorrido ha sido ajustado para brindar a cada visitante un periodo de 1 hora y 15 minutos en la instalación. La circulación es escalonada y quardando las distancias.

Los primeros en llegar

Ese sábado 15 de mayo, y a pocos minutos después de las 8:00 a.m., el primer grupo de cuatro personas llegó, se tomó la temperatura, y recibieron las indicaciones de los guías del Canal. Llenos de una palpable emoción, pasaron de inmediato a las terrazas.

Mónica Santoyo García vino desde México. Ya conocía el Canal, pero según ella, nada como volverlo a ver. "Yo estuve aquí hace dos años y medio. Y bueno, si había mucha más gente y te podías mover más, pero ahorita como estamos con lo de la sana distancia, solo nos dejaron estar por pequeños lapsos; pero ¡qué bueno!", añadió con una sonrisa.

Su compañera, Marlene Moroni, también mexicana, admiraba el Canal por primera vez.

"Qué bueno que mis compañeros me trajeron y qué bueno que está abierto. Es muy impresionante ver cómo pasan los barcos, todo el proceso de nivelar el agua, y bueno... una maravilla", indicó.

De acuerdo con Antonio Andrade, un turista de España, el Canal ampliado "es una maravilla de la ingeniería y si hay algo que pueda representar el internacionalismo y lo globalista es esta obra; y la capacidad del ser humano en superar las dificultades que nos impone la naturaleza. Creo que es una maravilla y merece mucho la pena observarla y ver su funcionamiento".

Luiggi Forestieri es un panameño residente en México. Para él, la apertura del Centro de Visitantes "da una sensación de respiro y de aliento porque puedes ver cómo opera esta maravilla de la ingeniería, hecha por los panameños".

Una bocanada de esperanza

Para el vicepresidente de la Comisión de Turismo de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa (APEDE), Aldo Ríos, "la reapertura para nosotros en el sector turismo significa seguir fortaleciendo nuestra propuesta de valor, nuestra oferta turística, para seguir promocionando nuestro país".

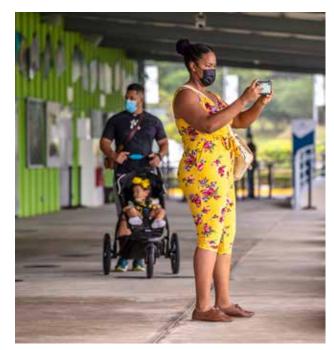
Explicó que para el sector turístico la pandemia ha sido especialmente difícil.

El turismo, según indicó, "es uno de los sectores más impactados por la pandemia y que a la fecha no logra los niveles de recuperación, ni cerca. Entonces esta reapertura es una bocanada de esperanza, de que vamos a regresar a la normalidad, de que el turismo va a volver a tomar esa relevancia que tiene en el país; porque antes de pandemia

representaba cerca del 14 % del producto interno bruto".

"La industria del turismo es supremamente relevante y estos son los habilitadores, Agua Clara, por mencionar un ejemplo, que nos permiten seguir desarrollando el turismo", agregó.

El Canal de Panamá ofrece así, a turistas locales y extranjeros, la oportunidad de disfrutar de una vista privilegiada de la vía interoceánica después de más de un año de suspensión de las operaciones en este Centro a causa de la pandemia.







Por Victor Young

Un día de los más comunes, la brisa del norte envuelve la cordillera Central y ondea los blancos herbazales del corte Culebra, que de pronto recuerda un paisaje nevado bajo el cálido sol. Durante el periodo de floración, millones de espigas blancas forran, como alfombras, colinas y laderas a lo largo

de la franja interoceánica. Se trata de las flores de una hierba popularmente conocida como "paja canalera".

El nombre científico de esta hierba es *Saccharum spontaneum*, y es considerada una maleza invasora por ser una especie exótica introducida al país en los años treinta. Hoy la vemos por toda la cuenca del Canal, y algunos la califican de seria amenaza al colonizar agresivamente los ecosistemas naturales. Su tupida biomasa no permite el desarrollo de plantas nativas.

Posee una semilla muy pequeña facultada para volar con las corrientes de aire y desplazarse a sitios remotos. Así ha logrado establecerse con facilidad en otras regiones fuera del área canalera. No es una hierba exigente, crece profusamente en suelos pobres y degradados. Allí, donde llega la insignificante semilla, germina y crece vigorosamente, se multiplica formando una maraña impenetrable de delgados pero fuertes tallos cilíndricos y hojas largas de bordes cortantes. La acompaña una red de rizomas subterráneos con raíces de anclaje que le brindan estabilidad a los suelos; por ende, posee una importancia en la restauración de terrenos erosionados y estabilizador de suelos en pendientes.

No está claro en los datos históricos disponibles, si esta fue una de las razones por la cual llegó al continente americano (como herramienta para estabilizar los taludes y disminuir la erosión en el Canal), pero es un hecho que esta maleza tiene la capacidad de ayudar a combatir la erosión de forma eficiente. Paralelamente, una teoría basada en documentos del siglo pasado, sugieren que la paja canalera pudo ser utilizada por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, en un banco de material vegetal establecido en los Jardines Experimentales de la Zona del Canal. El propósito más evidente sería el mejoramiento genético de su prima hermana la caña de azúcar *Saccharum officinarum*, para potenciar su resistencia contra el virus del Mosaico, peste agrícola que atacó intensamente los cultivos de caña de azúcar en Panamá.

Pasando por alto su ruta de entrada, el motivo de su llegada, sus controversiales pros y sus indiscutibles contras, la paja canalera se ha convertido desde su incontrolable e indeseable expansión por el istmo, en una hierba naturalizada de la flora panameña.

Nombre científico: Saccharum spontaneum

Datos: Hierba de rápido crecimiento. Su control es en extremo complicado. Pertenece a la familia de las gramíneas y es originaria de Asia y África. Se evalúa su potencial como biocombustible para generación de energía eléctrica, forraje y celulosa. Grandes extensiones de esta maleza representan una peligrosa fuente de material inflamable durante la estación seca. Arde fácilmente, favoreciendo incendios espontáneos que arrasan con la fauna y flora nativa, y queman el manto de material orgánico del suelo.





Por Miroslava Herrera

Fue conocido en la industria del espectáculo panameño como Bruce Quinn, pero su nombre completo nos muestra el corazón de dos patrias que tuvo este gran artista

de trayectoria internacional.

Bruce Anthony Quinn Escobar, nació en la desaparecida Zona del Canal el 28 de febrero de 1936. Su abuelo, Patrick Jr. Quinn, un americano-irlandés, llegó a Panamá en 1907 para trabajar como calderero en la construcción del Canal. Su madre, Berta Escobar, era panameña y oriunda de la Avenida B de la Central.

La sociedad que lo recibió era una de profundos conflictos humanos: la lucha por la soberanía panameña, un Canal con un sistema laboral discriminatorio y una república en desarrollo. Quizá esa dualidad en su alma zonian y panameña le llevó a ejercer en su carrera profesional puestos que significaron reconciliaciones entre estas dos partes de la nación. En 1974, Quinn fue nombrado por la antigua Compañía del Canal de Panamá como director de Igualdad de Oportunidades, y Ombdusman en 1989 por la Comisión del Canal de Panamá.

En su faceta de artista fue donde se refleja con mayor fuerza su vínculo con Panamá y su compromiso con la educación. Dirigió producciones en casi todos los teatros dentro de la Zona y fuera de ella, entre ellos, el Canal Zone College, Canal Zone United Way, Ancon Theather Guild, Surfside Theater, Cristobal Little Theater, Teatro en Círculo y el Teatro Nacional.

Por su servicio a la comunidad, recibió en dos ocasiones la medalla por "Servicio público excepcional" (Honorary Public Service Award), conferido por el gobernador de la Zona del Canal.

Bruce Quinn Heads New Equal Opportunity Unit

Bruce A. Quinn, who for the past t years has been staff assistant to the Personnel Director, has been named Equal Opportunity Employ-



Bruce A. Quinn

ment Officer for the Canal organi-

Major dottes and responsibilities of this new position will include advising and assisting both management and employees on metters per-taining to civil rights or equal opportunity in the Federal services evaluating Federal laws and polieies with respect to equal protec of the law; investigating operating practices to determine complimen ith Pederal law, and investigating and conciliating specific complaints by individuals and groups.

Quitm has been monitoring the Equal Employment Opportunity Program in the Panoma Canal Comy-Canal Zone Covermoent since 1969. He has been in the personnel management field since 1962 when he was employed by the Central Employment Office. In 1963 be Carmela Gobern, compañera de trabajo de Bruce en la década del 70, rememora que tras su retiro del Canal, Bruce apoyó su emprendimiento Panama Cyberspace News y que se hizo miembro de la Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panama (SAMAAP).

"Siempre tendré un alto grado de respeto y admiración por Bruce, porque no solamente dedicó su talento y esfuerzo a las comunidades zoneítas blancas y la élite panameña. También buscó talento en las comunidades afrodescendientes de la Zona y en nuestras iglesias", recuerda Melva Lowe de Gooding, tesorera de SAMAAP.

En el escenario canalero, Bruce tuvo la enorme responsabilidad de montar el espectáculo del aniversario 85 del Canal, en agosto de 1999. En esta gala participaron artistas tales como Rubén Blades, Lissette Condassin, Rómulo Castro, Gaby Gnazzo, Juan Carlos Adames, Dino Nugent, Sara Knapp, entre muchos otros.

En ocasión de la celebración del aniversario 97 de la vía interoceánica, el Museo del Canal organizó: "Mi vida en escena: Bruce Quinn", una gala de homenaje por los 50 años de trayectoria del productor. También, el productor donó al Museo del Canal documentos relacionados con el desarrollo del teatro musical en Panamá durante aquella exhibición.



¿Sabías que...?



REMOLCADORES

Los remolcadores del Canal de Panamá son equipos flotantes que brindan asistencia a los buques durante su travesía por la vía acuática. Sus poderosas máquinas remolcan a embarcaciones con o sin propulsión propia, asisten a buques encallados, y ayudan a combatir incendios a bordo de buques o en las riberas del Canal. Actualmente, el Canal cuenta con 46 remolcadores repartidos entre el Atlántico y el Pacífico.



TRÁNSITO 10,000

El 10 de agosto de 2020, el Canal de Panamá alcanzó un nuevo hito cuando el *SK Resolute*, un buque de gas natural licuado, se convirtió en el tránsito número 10,000 a través de las esclusas neopanamax del Canal ampliado.

El transporte de gas natural licuado (GNL) es uno de los nuevos mercados que atrajo el Canal ampliado a la vía interoceánica. Cabe destacar que las dimensiones de las esclusas neopanamax permiten acomodar a estas naves de mayor envergadura, y por consiguiente, favorecen las economías de escala, reduciendo los costos de transporte de las líneas navieras tipo de buques.





EDIFICIO DE LA ADMINISTRACIÓN

La construcción del Edificio de la Administración del Canal, en Ancón, comenzó en marzo de 1913 y finalizó el 30 de junio de 1914. Fue inaugurado oficialmente el 15 de julio de 1914, un mes antes que el Canal de Panamá. Como dato curioso, el primer Edificio de la Administración estuvo ubicado en el poblado de Culebra.



PRIMER CRUCERO

El primer crucero en transitar por el Canal fue el vapor Laconia, el 29 de noviembre de 1923, en una travesía alrededor del mundo. Construido en 1921 y operado por la *American Express Company*, el vapor Laconia navegó por el mundo con 356 turistas a bordo.



LA YEGUADA

En 1960 fue creada la reserva forestal La Yeguada, una importante región que aseguró el flujo de agua hacia los lagos que producen energía eléctrica. Del mismo modo, el Canal protege a la cuenca hidrográfica que suministra agua a las principales ciudades adyacentes; es decir, de Colón y Panamá, así como para el funcionamiento de la vía interoceánica.





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.









