



200 AÑOS DE ORGULLO





Tus piezas u objetos del acontecer histórico de Panamá entre 1903 y 1969 ayudarán a contar la historia de ese periodo.

Deja un legado invaluable para que futuras generaciones experimenten su valor histórico y conecten con el sentir de la época.



El Museo del Canal registra, restaura, estudia y conserva todas las piezas que ingresan a su colección, recibiendo los debidos procedimientos y tratamientos.

CONTÁCTANOS A TRAVÉS DE:

EL FARO

Noviembre 2021

No. 161

Central 5-6-7

Arraigo e innovación social para proteger el agua.

Perspectiva 8-9

Despertando el sentido crítico a través de la historia.

Compás 10-11

Bicentenario y comunicación interoceánica.

Lo que pasa 12

Así pasó: el podcast del Canal de Panamá.

Memoria histórica 13

Nuevos aportes a la Memoria Histórica.

Ombbligo 14-15

Doce puntos de vista.

Ventana 16-17

Cuando la historia despierta la conciencia.

Poesía 18

Poema de preludio al Canal.

Puente 19

Escorpiones en las áreas del Canal.

Ambiente 20-21

Un compromiso de doble vía.

Vistazo 22-23

Interrupciones en la cadena de suministro: Una mirada desde la perspectiva y desempeño del Canal de Panamá durante el año fiscal 2021.

Reseña 24-25

Noticias del Canal.

¿Sabías que...? 26-27

Notas generales del Canal.



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

Ricardo Manuel Arango

Lourdes del Carmen Castillo Murillo

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Henri M. Mizrachi K.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Alberto Vallarino Clément

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación
e Imagen Corporativa

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Miroslava Herrera

Editora

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Nicolás Psomas

Wellington Luck

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

200 AÑOS DE ORGULLO



Cada año, el mes noviembre nos trae oportunidades de reflexión sobre la panameñidad. Este en particular nos trae la celebración del Bicentenario de la República de Panamá y los puntos de vista son muchos.

Desde el año pasado, hemos cubierto 12 aspectos de este hito histórico desde la perspectiva del Canal de Panamá, cerrando este ciclo con una pregunta profunda, pero inescapable: ¿Qué relación tiene el Bicentenario de la Independencia con la construcción del Canal? La respuesta es muy amplia y colectiva.

Para los panameños, la ruta hacia la sostenibilidad del Canal inició con la lucha por la soberanía de la nación, dejando fuertes marcas en la personalidad de nuestra sociedad. Creemos que ese arraigo protector se fomenta con la enseñanza de la historia, la protección a la naturaleza y el cultivo de los jóvenes.

En su charla a los jóvenes del Laboratorio de Acción Ciudadana 2021 (LLAC), el Dr. Ricaurte Vásquez, administrador del Canal, indicó que: “La continuidad de este país dependerá de sus valores”, y aunque noviembre sea el mes que nos invita a reflexionar sobre ellos, todos los días del año, en el Canal de Panamá ponemos en práctica nuestros valores: honestidad, transparencia, competitividad, lealtad, responsabilidad y confiabilidad.

¡Celebremos el Bicentenario de la República de Panamá!

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de comunicación e imagen corporativa



El 40 por ciento de estos títulos corresponde a mujeres peticionarias. Liduvina Rivera es una de ellas

La titulación de tierras en la cuenca del Canal

ARRAIGO E INNOVACIÓN SOCIAL PARA PROTEGER EL AGUA



Por Juan Madrid

Que Liduvina Rivera transmite liderazgo, es algo de lo que su familia y las agrupaciones a las que pertenece no ponen en duda. Ella está al frente de una finca de producción agropecuaria en la comunidad de La Negrita de Capiro, una tierra por la que profesa un gran amor;

así lo declara y con sus gestos lo demuestra.

Cuando trata de describir lo que siente por aquel pedazo de suelo por el que tanto luchó para ser legalmente dueña, deja escapar un profundo suspiro. No fue fácil, pero finalmente logró ingresar como beneficiaria del Programa de Apoyo al Catastro y Titulación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).

Pasó a ser parte de los 8,941 propietarios de terrenos que han recibido sus títulos de propiedad como beneficiarios de este programa conjunto entre el Canal de Panamá y la Autoridad Nacional de Tierras (ANATI). “Eso cambió nuestras vidas”, dice emocionada.

El 40 por ciento de estos títulos corresponde a mujeres peticionarias que, al igual que Liduvina, cuidan celosamente de sus tierras. Es un número importante y que crece sostenidamente, aseguró José Gabriel Montenegro, administrador general de la ANATI, quien resaltó también su incursión en negocios agrícolas y otros emprendimientos para llevar el sostén de sus familias.

Una cuestión de arraigo

El amor a la tierra es algo que los lugareños expresan con palabras y gestos; se percibe el orgullo que sienten por aquel terreno en el que trabajan para llevar el pan a sus hogares.

Lisbeth Karina Vergara, gerente encargada de la División de Políticas y Protección Ambiental del Canal de Panamá, recuerda que, por las inquietudes de los moradores de lo que se conoció otrora como la Región Occidental de la Cuenca del Canal (ROCC), se creó el Programa de apoyo al Catastro y Titulación de la CHCP.

Tras la derogación de la Ley 44 de 1999 por la cual se aprobaron los límites de la CHCP, se eliminó la ROCC, mas no así el programa que continuó en el resto de la cuenca del Canal. Esto porque en el relacionamiento establecido con las comunidades quedó evidenciado lo significativo que era para ellos titular sus tierras. “Era prácticamente un sueño”, agrega Vergara.

A Montenegro, la experiencia al frente de la ANATI le permite esbozar una idea para describir el sentimiento de los beneficiarios: “Para ellos es como tener la legalización de un pedazo de aquello que consideran su mundo”, aseguró.

Considera que para la gente del campo, el arraigo a la vida está muy relacionado con lo que cultivan, a los animales que pueden mantener; para todo eso es necesario tener una porción de tierra propia.

El valor estratégico de un título

Legalizar una tierra trae consigo la apertura de un abanico de oportunidades. Los productores de la Cuenca dan testimonio de ello, pero también de que es posible asumir nuevos métodos para mejorar su producción y dar un giro positivo en su calidad de vida, mientras ayudan a la protección del ambiente y del recurso hídrico tan importante para el país.

La implementación del Programa de Apoyo al Catastro y Titulación de la CHCP, no es una iniciativa aislada, está acompañada de oportunidades para que los interesados ingresen a variados programas que impulsa el Canal de Panamá para mejorar la producción agropecuaria, mientras ayudan a proteger el ambiente y las fuentes de agua.

El programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) es uno de ellos, y se desarrolla con una propuesta pensada para cada territorio: se promueve el uso adecuado de la tierra, el perfeccionamiento de las técnicas agropecuarias, el establecimiento de coberturas vegetales



protectoras, además de apoyar los procesos de poscosecha y comercialización de los productos, lo que se traduce en un notable aumento en los ingresos de los participantes.

Para la gerente encargada, los beneficios comienzan desde el primer momento: un trámite que a través del método tradicional resulta complejo y costoso, se transforma en uno muy económico y expedito. Con el título de propiedad de la tierra es posible participar del PIEA, y además, sirve de respaldo para obtener financiamientos que les permitan mejorar su vivienda, producción o el desarrollo de otros emprendimientos, aprovechando las potencialidades del área.



José Gabriel Montenegro, administrador general de la ANATI.

Uso responsable de la tierra

Formar parte del PIEA significa para los agricultores propuestas de cambio. Con las capacitaciones se potencian los métodos tradicionales de producción en busca de mayor rentabilidad y eficiencia en actividades como la caficultura y ganadería, pero además, creando conciencia de la importancia de conservar los recursos.



Daniel Valdez, productor de Cerro Cama.



El conocimiento adicional que se ha llevado hasta estas regiones se multiplica entre los productores, muchos de los cuales han convertido sus terrenos en fincas integrales, donde aplican los diferentes programas que promueve el Canal de Panamá.

“Lo que existe en mi finca es un pequeño laboratorio que visitan productores de diferentes puntos del país para aprender nuevos métodos que les permitan seguir trabajando mientras conservan el ambiente” asegura con orgullo Daniel Valdez, mientras muestra el letrero que certifica como finca integral su propiedad, ubicada en Cerro Cama de La Chorrera.

Planificación de fincas, administración del recurso forestal, protección del recurso hídrico para elevar la producción con la aplicación de nuevas prácticas sostenibles, son parte de los conocimientos que adquieren los visitantes de este lugar, entre los que se encuentran estudiantes universitarios que buscan complementar lo que adquieren en las aulas de clases, añade el productor, cuya propiedad forma parte de los más de 16,000 predios medidos a través del programa.

El uso responsable de la tierra es una prioridad para Liduvina, quien asegura que en su propiedad no ha faltado la lucha por la protección de los bosques existentes, realizando adecuaciones en la producción de café.

En los planes de Rivera está lograr la certificación integral de su finca, porque en un futuro no lejano, el ecoturismo será de las mejores potencialidades de La Negrita, aprovechando su gran riqueza hídrica y belleza escénica.

Hasta el momento se han catastrado más de 94,000 hectáreas, lo que representa un 53.5 % del total de las tierras que titularán en la cuenca, donde el Canal de Panamá continuará promoviendo las mejores prácticas para contribuir al desarrollo socioeconómico de sus pobladores, al mismo tiempo que se logra el objetivo de conservación del agua hoy y para las futuras generaciones.





DESPERTANDO EL SENTIDO CRÍTICO A TRAVÉS DE LA HISTORIA



Por Gabriel Murgas Patiño

Desde 1997, el Museo del Canal Interoceánico (MUCI) ha tenido la responsabilidad de preservar, divulgar y transmitir la memoria histórica de Panamá y, específicamente, del Canal. Sin embargo, la tarea se vuelve retadora cuando la tecnología y la inmediatez de la información obligan a los exponentes de la historia a

adaptarse a las nuevas generaciones. Esa es la posición de la directora del MUCI, Ana Elizabeth González, quien pregona el sentido crítico y análisis de los hechos que dieron forma a nuestra identidad nacional.

El Faro conversó con Ana Elizabeth, quien se describe como una mujer que soñó desde niña con la historia, arte, y cultura. Oriunda de Coclé, Ana Elizabeth obtuvo una beca para estudiar en Escocia una carrera muy peculiar: Arqueología. Luego de culminar sus estudios -incluyendo una maestría en Administración de Empresas-, trabajó en dirección de proyectos, filantropía corporativa, relaciones culturales internacionales, y en la identificación y prevención de tráfico de antigüedades y crímenes de arte.

Este bagaje de conocimiento y experiencia le permitió ser considerada para la dirección

del MUCI, que ha experimentado renovaciones importantes para potenciar la experiencia con los visitantes nacionales y extranjeros.

Tenemos segunda renovación en el MUCI, ¿de qué se trató la primera y en qué consiste la nueva propuesta?

La primera fase se inauguró el pasado 25 de marzo, y retrata cómo era la vida en la Zona del Canal. Fue un proyecto emocionante y, la verdad, hay un cambio de narrativa para que el visitante sea partícipe de ella en vez de ser un observador ajeno y lejano a la historia. En esta segunda exhibición, titulada “La Ruta por la Soberanía”, se expone el contexto previo a los sucesos del 9 de enero de 1964, y cómo fue que llegamos a esa fecha importante.



Lo que hacemos es narrar esas luchas generacionales que se dieron, no solo desde el '64, sino mucho antes, y cuáles fueron los distintos movimientos sociales que demuestran el poder que tiene la gente; porque hay que destacar que fueron esos grupos civiles quienes lucharon por la soberanía del país, además de los esfuerzos diplomáticos. Y es que se debe recordar el poder que tienen los estudiantes y los maestros. Al final, fueron unos estudiantes quienes cambiaron el mundo y, eventualmente, el comercio internacional, porque ese fue el pivote que llevó a que negociáramos un tratado nuevo, el Torrijos-Carter. Con esta exposición, queremos resaltar que los panameños tenemos que crear nuestro futuro y saber hacia dónde dirigirnos.



Ana Elizabeth González, Directora ejecutiva del Museo del Canal Interoceánico.

¿Cuál es el mensaje que se lleva un visitante del MUCI?

Que el Canal no hizo a Panamá, sino que Panamá hizo al Canal. Somos un puente humano, de especies animales y de comercio desde que surgimos como istmo. Que no solo somos “ferrocarril”, “canal francés” y “canal estadounidense”, sino un punto de conexión e intercambio desde que surgimos de los océanos. Por otro lado, que la historia de Panamá y del Canal no puede desligarse, pero se nos olvida el impacto global que tenemos como país, no solo como Canal. Pensar en el valor que tenemos nos da un sentido de pertenencia y orgullo, y espero que esa sea la impresión que se lleva.

¿Cómo se cultiva en los jóvenes el amor por nuestra historia?

Haciéndola accesible y humana. En vez de la memorización de fechas y nombres, debemos ser agentes activos en la historia. Por ejemplo, del suceso del 9 de enero de 1964, se habla de los hechos, pero, para que una persona joven se interese, hay que recordarle que aquellos protagonistas también fueron jóvenes, y cuál fue el sentimiento que tuvieron al ver que se izaba una bandera estadounidense en territorio panameño. Hay que preguntarle a ellos cómo se hubiesen sentido en su lugar, transportarlos en el tiempo. Por otro lado, debemos hablar de las manos que hicieron el Canal, de las personas de 97 naciones que llegaron a Panamá y que formaron nuestra cultura nacional. Esto es, justamente, lo que hemos hecho con las exposiciones en el MUCI.

Además, la formación educativa no debe radicar en darnos todas las respuestas, sino generar ese sentido crítico, y que la gente sienta el deseo de investigar más, con ganas de seguir aprendiendo y cuestionando la información que nos han venido repitiendo. Ver los hechos objetivamente y cuestionar qué más conozco, qué más debo desaprender y qué más debo investigar... No solo recibir información, sino profundizar el contenido.



El MUCI ha tenido dos renovaciones significativas en sus salas de exhibición. La primera muestra cómo era la vida en la extinta Zona del Canal. La segunda (recién inaugurada) es la Ruta por la Soberanía, y la tercera, que se inaugurará en septiembre del 2022, mostrará el escenario posterior a 1977 hasta la transferencia del Canal a manos panameñas. Esta próxima sala será el espacio por metro más grande del Museo.

Y en el marco del Bicentenario de la Independencia de Panamá de España, ¿cuál es tu reflexión en esta importante fecha? ¿Qué nos hace falta?

Educación, tenemos una brecha educacional enorme. El hecho de que no estemos estudiando, no solo la historia, sino ahondando en el análisis histórico de nuestro país, nos impide que recordemos quiénes éramos y verificar hacia dónde vamos. Muchas personas, no solo jóvenes, saben de la fecha de la independencia de Panamá de España, pero pocos saben el contexto nacional y global, así como el impacto que tuvo en la corona española... te puedo asegurar que pocos lo saben. Precisamente, en el MUCI, estamos organizando una exposición temporal del Bicentenario para contar esa historia, y que se inaugurará el 1 de diciembre; es bastante sencilla y dinámica, pero cuenta lo que estaba pasando en Panamá en ese momento. Y de eso se trata, de ampliar la educación en todos los sentidos, porque así creceremos como sociedad y como país. Esto nos garantizará la construcción de unos 200 mejores años y más.

BICENTENARIO Y COMUNICACIÓN INTEROCEÁNICA



Por Orlando Acosta

¿Por qué es importante el Bicentenario de la Independencia y qué relación tiene con la construcción del Canal? ¿Cómo es clave el proyecto de construcción de la

ruta para entender procesos sociales actuales? ¿Ha contribuido el Canal a conocimientos universales y globales? Para responder a estas preguntas, **El Faro** expuso durante todo el año 2021, el alcance local y global de la dimensión social, económica, política, cultural y científica en esos contextos.

Hemos visto que la definición histórica de la comunicación interoceánica está indeleblemente ligada al siglo XIX. Por ello, se hizo una reflexión amplia de los proyectos que la propiciaron y sobre cómo impulsó y aportó al desarrollo de distintos aspectos del conocimiento universal. Se incluyó también, cómo Panamá y el Canal son claves para entender el alcance y la profundidad de los grandes cambios tecnológicos que iniciaron en el siglo XIX.

Este noviembre de 2021, se cumplen 200 años de habernos independizado de la Corona Española y de declararnos una república libre. La visión de Simón Bolívar y la adhesión a Colombia incluyó, dentro del alcance de su visión, que Panamá sería el sitio donde ocurriría la comunicación entre los mares. Panamá seguiría su destino como la ruta para comunicar los mares en un contexto global, donde las comunicaciones se posicionan junto al interés geopolítico de un expansionismo colonial mediante una propuesta tecnológica, por parte de las entonces potencias mundiales. Francia, Inglaterra y Estados Unidos figuran como los actores más importantes en este contexto.

La condición previa de Panamá con las Ferias de Portobelo, la decadencia de los caminos empedrados y la emergente multimodalidad del Camino de Cruces son el escenario en el cual se inserta la independencia.



La gran demanda por el uso del ferrocarril de Panamá lo convirtió por un tiempo en uno de los más rentables del mundo. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Aquella Panamá es una sociedad estratificada y de castas: una minoritaria de criollos y peninsulares, educados en el poder y una gran mayoría de esclavos, negros, mestizos e indígenas sometidos al poder realista.

La imprenta llega a Panamá generando la difusión del pensamiento dominante y elitista. Aparece la novedosa propuesta política del federalismo y Panamá se reconoce como una nación hanseática, modelada bajo el esquema económico y funcional que el istmo venía ejerciendo en el contexto global, regional y local.

Las tensiones políticas con Bogotá son parte del escenario social local, el cual decanta posteriormente en la Guerra de los Mil Días, conflagración civil con funestos resultados, para Nueva Granada y para Panamá.

En este momento, se reitera Panamá como el lugar de la ruta de comunicación interoceánica, y aparecen las primeras descripciones sobre su geografía mediante el aporte de exploradores ingleses, a los que suceden franceses, italianos y de otras nacionalidades. La geografía se posiciona

en el mundo como ciencia en el pensamiento inmediato y posterior a la Ilustración, y provoca la organización de las primeras sociedades de geografías del mundo, donde destacan las de París, Inglaterra, Alemania y México.

El proyecto de un canal de agua es impulsado por la Sociedad de Geografía de París con una perspectiva de desarrollo de la geografía y el conocimiento de nuestro territorio; este es uno de los mayores aportes y contribuciones de esta asociación. No es casual que la Sociedad de Geografía de París cumpla también, 200 años este año.

La primera mitad del siglo XIX marca un cambio tecnológico sin precedentes con la invención de la máquina a vapor, donde Panamá se estrena con el primer ferrocarril interoceánico e irrumpe como novedad tecnológica de punta. El tren impulsa procesos globales de ocupación del territorio norteamericano, con el descubrimiento de las minas de oro en California y el subsecuente florecimiento de rutas de comunicación mediante la navegación de flotas de buques y navíos por los mares americanos.

En la dimensión territorial local, el ferrocarril y la máquina a vapor modelan la expansión de la ciudad poscolonial de Panamá, el surgimiento de Colón, el decaimiento de los pueblos alineados en el antiguo camino de comunicación interoceánica.

En lo social, Panamá se transforma en un hervidero cosmopolita de origen migratorio, que determina las actuales relaciones sociales, políticas, culturales y territoriales necesarias de entender su génesis, interpretar el presente, e inferir su futuro. Nace el Panamá multicultural y políglota. La sociedad se enfrenta al conflicto de la modernidad y el modernismo.

La acometida francesa para la construcción de una Canal viene de la mano con una batería de máquinas excavadoras movidas con carbón y vapor como expresión de ese momento de la industrialización. El tiempo continúa aportando innovaciones, entre las cuales están las primeras adaptaciones arquitectónicas de los franceses para el trópico, que también aportan la construcción de los primeros hospitales en el istmo.

La desilusión del proyecto francés incide, junto al momento político de la Guerra de Los Mil Días, en la separación de Colombia. Es el inicio del proyecto norteamericano y la creación de la Zona del Canal. El aporte universal en temas de salud pública con el descubrimiento de la transmisión de la fiebre amarilla por el mosquito *Aedes aegypti*, es el colofón de ese período. No son menos meritorios los avances para el abastecimiento de agua, la construcción de acueductos y el saneamiento de las principales ciudades de Panamá y Colón en el eje de comunicación interoceánica; estos fueron innovaciones que sirvieron de modelo a escala regional.



La Exposición Mundial Colombina de Chicago fue inaugurada el 1 de mayo de 1893 por el presidente Grover Cleveland. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Celebración de 28 de noviembre en 1881 en lo que hoy se conoce como Santa Ana. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

El Canal norteamericano estrena una tecnología hidráulica con novedosas invenciones electromecánicas, al igual que incorpora la energía eléctrica como última innovación de tecnología presentada en la Exposición Mundial Colombina a finales del siglo XIX. Es necesario destacar los aportes en tecnologías de concreto y los primeros modelos de computadores análogos para el control de las cámaras de esclusas y el paso de buques. El Canal norteamericano impone poderosas determinantes territoriales, dejando a la sociedad panameña excluida y al margen del antecedente territorial y de comunicación interoceánica que llevaba más de 400 años y que tuvo lugar en esta parte de nuestro territorio. Este condicionante aún gravita para reconocer importantes procesos culturales y de identidad nacional que permitan entender nuestro antecedente histórico en la comunicación entre los mares.

La operación del Canal de Panamá ha sido clave para el desarrollo del escenario marítimo internacional durante todo el siglo XX, aportando condiciones para la consolidación de los grandes conglomerados productivos y comerciales planetarios. Sin el Canal de Panamá operando, las condiciones y las relaciones de poder mundial no habrían podido ser conformadas como las reconocemos hoy.

Con la operación en manos panameñas, los ingresos han representado importantes aportes económicos para el desarrollo económico y social de Panamá. La recuperación del control de la vía acuática, la desaparición de la Zona del Canal y el aprovechamiento de la posición geográfica de Panamá, son claves para comprender nuestro desarrollo humano y social, los cuales además, tienen aún muchas

aristas que corregir y mejorar en el beneficio de la colectividad social de los panameños. Las nuevas generaciones tienen retos relacionados con la capacidad del Canal para responder, por ejemplo, a la creciente demanda de agua para beber y para la navegación de buques.

El modelo del Canal ampliado en el siglo XXI ha tenido enormes repercusiones en modelar el escenario marítimo internacional contemporáneo. Es importante mencionar el impacto de la ruta del Canal en la reducción de gases de efecto invernadero, colocando los servicios de la Ruta Verde, como una herramienta estratégica a alivia el gran problema ambiental de escala global.

Reconocer la historia que discurre a lo largo de la temporalidad del Bicentenario de la República y la construcción de la comunicación interoceánica en toda su dimensión y alcance, es importante para entender e interpretar nuestros procesos de identidad cultural, nuestra condición ambiental social y política. Entender el Canal y su historia es comprender los aportes universales en la dimensión de la ciencia, tecnología, y diplomacia, entre otros. Los servicios ambientales que la ruta del Canal ofrece en lo global son claves para el futuro del equilibrio mundial. Debemos sentirnos orgullosos de poder entender los antecedentes históricos y sociales para interpretar nuestro presente y como colectivo social activo, tomar las mejores decisiones para el futuro: este es el mejor legado que puede dejarnos la celebración del Bicentenario y el proceso de construcción y operación de una de las comunicaciones más importantes en la historia moderna.

Orlando Acosta, una de las voces del podcast y amante de la historia.



José Alejandro Rodríguez, activista por la educación y líder juvenil, es parte de Así pasó.

ASÍ PASÓ: EL PODCAST DEL CANAL DE PANAMÁ

Por Miroslava Herrera



Con la misión de conectar la historia y la actualidad del Canal de Panamá con nuevas audiencias, este mes de diciembre se estrena el *podcast* **Así pasó**.

La documentalista Delfina Vidal es la creadora de esta iniciativa. "Me puse la tarea de preguntar a jóvenes de diferentes profesiones ¿qué escuchaban, a qué *podcasts* ponían atención?", explica Vidal. La respuesta fue esperanzadora, los encuestados expresaron un interés en conocer la historia sin filtros, directo al grano y entretenida. Los temas de historia causan una curiosidad que debe ser satisfecha con la mayor objetividad y rigor histórico posible para que cada episodio pueda sembrar en quien lo escucha la frase llena de descubrimiento: Así pasó.

El *podcast* se estrena este mes con su primer episodio y cada semana se presentará un capítulo nuevo. Cada pieza tiene una duración de 15 minutos y serán 10 episodios en total.

Las voces que conducen esta conversación son de Orlando Acosta, colaborador del Canal y estudioso de la historia, y de José Alejandro Rodríguez, joven activista por la educación e impulsor del movimiento "Dame un Chance", mejor conocido como @QueXopaJackson.

La historia de 500 años de comunicación interoceánica ofrece conexiones increíbles que producen un asombro positivo. "El dato que a mí más me impresionó al trabajar en este proyecto, fue descubrir

que con los primeros ingresos del Canal se financió la construcción del Teatro Nacional", confiesa la cineasta, que lleva en su trayectoria documentales históricos tales como "Caja 25", "Tito y Margot", entre otros.

El lugar más indicado

La Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari fue el escenario para las grabaciones, por ser un símbolo importante del siglo XX panameño: la gesta patriótica del 9 de enero se dio en estos predios (Antigua Escuela de Balboa) y en ella se guarda gran parte de la memoria histórica; no solo del Canal, sino de la nación entera.

Vidal trabajó este producto convencida de que los temas relacionados al Canal tienen el potencial de unir a los panameños, y por eso los temas de esta primera entrega giran en torno al Bicentenario de la República. "La historia del Canal permea en todos los sectores de esta sociedad", concluye.

El *podcast* estará disponible en las plataformas Spotify y Youtube y en las pantallas de Canal TV.



Delfina Vidal, productora del *podcast* Así pasó.



NUEVOS APORTES A LA MEMORIA HISTÓRICA



Por Isaac Carranza

La Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari recibió de parte del señor Joost Brands Smit la donación de 26 libros que tratan sobre la historia del Canal de Panamá.

La colección donada se enfoca en la construcción de la vía interoceánica, su importancia logística, económica y militar, así como en la vida de los habitantes de la antigua zona del Canal. Los ejemplares se encuentran en magníficas condiciones; algunos cuentan con más de cien años de antigüedad.

Se podrá acceder a versiones digitales (en azul) a través del portal de la biblioteca virtual:

<https://chiari.goalexandria.com/7062335/search#>

Si desea ver los títulos físicamente, visite la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari en Balboa, edificio 704 (Centro de Capacitación Ascanio Arosemena), abierta al público en general de 7:00AM a 3:30PM de lunes a viernes.

Título	Nombre del Autor	Año
Annual Report of the Isthmian Canal Commission	Canal de Panamá	1910
Annual Report of the Isthmian Canal Commission	Canal de Panamá	1911
Annual Report of the Isthmian Canal Commission	Canal de Panamá	1912
Annual Report of the Isthmian Canal Commission	Canal de Panamá	1913
Annual Report governor of the Panama Canal	Canal de Panamá	1915
Annual Report governor of the Panama Canal	Canal de Panamá	1916
The Panama Canal	Bob Considine	1951
Zone Policeman 88	Harry A. Franck	1913
The Panama guide	John O. Collins	1912
Sanitation in Panama	William Crawford Gorgas	1915
Panama and what it means	John Foster Fraser	1914
The great adventure of Panama	Philippe Bunau-Varilla	1920
The Panama Canal a history and description of the enterprise	J. Saxon Mills	1913
The story of the Panama Canal Vol. 1	Logan Marshall	1913
The story of the Panama Canal (Resumen)	Logan Marshall	1913
Panama of today	A. Hyatt Verrill	1931
Goethals genius of the Panama Canal	Joseph Bucklin Bishop	1930
Panama and its bridge of water	Stella Humphrey Nida	1931
Panamá	Eric Zencey	1995
Panama the Isthmus and the Canal	C. H. Forbes-Lindsay	1906
Ancient Panama	Mary W. Helms	1979
The Panama Canal in peace and war	Norman J. Padelford	1942
Panama pictures nature and life	Michael Delevante	1907
The Panama Canal	Frederic J. Haskin	1913
Panama Canal what it is what it means	John Barret	1913
Panama past and present	Farnham Bishop	1913

DOCE PUNTOS DE VISTA

En estos 200 años de desarrollo republicano en el istmo de Panamá se ha construido una democracia con un fuerte distintivo interoceánico. Destacadas voces del pensamiento panameño comparten sus puntos de vista sobre este crecimiento. Desde noviembre de 2020, **El Faro** ha publicado 12 artículos que amplían esta visión de nuestra historia.

Camino al Bicentenario de la República

Ana Elena Porras explica cómo era la sociedad panameña cuando se independiza de España en 1821.



Noviembre

Bicentenario, Canal y literatura

Los ensayos de Luis Pulido Ritter exploran esa cualidad transcontinental de la historia de Panamá.



Enero

Los gallegos en la construcción del Canal

Unos 8 mil trabajadores gallegos fueron contratados para construir el Canal de Panamá. El libro de Juan Manuel Pérez narra sus vivencias.



Marzo

FECHA DE PUBLICACIÓN

2020

2020

2021

2021

2021

2021

Diciembre



Mariano Arosemena y los apuntamientos históricos

Mariano Arosemena fue regidor, procurador, y alcalde en Panamá. Apoyó al Estado Federal y ejerció como periodista en La Estrella de Panamá.

Febrero



El Canal, bicentenario y las artes

En 1903, el criterio estético del grupo dominante era en extremo pobre, afirma Pedro Luis Prados, escritor, filósofo y crítico de arte.

A



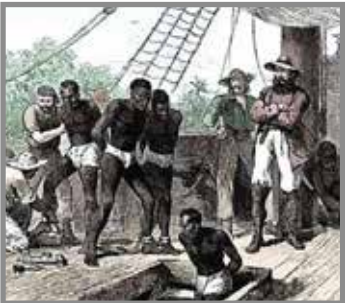
Natá, más años de historia

El sitio de Natá es una gran población anterior a la ciudad de Panamá por Pedrarias Dávila.



Cimarronaje, territorio e identidad

El cimarronaje en Panamá fue una poderosa fuerza libertaria. La esclavitud fue abolida legalmente en el Istmo en 1851.



Mayo

Independencia, Panamá y el Gran Caribe: Miedo y sociedad (1791-1821)

La revolución haitiana provocó en Panamá un sentimiento esperanzador en el arrabal.



Julio

La ciudad del siglo XIX: Bicentenario, agua y Canal

En el siglo XIX fracasaron todos los intentos de construir un acueducto para la ciudad de Panamá. El Tratado Hay-Bunau Varilla estipuló que los trabajos de saneamiento y distribución de agua estarían a cargo de EEUU.



Septiembre

El Bicentenario y la comunicación interoceánica

¿Por qué es importante el Bicentenario de la Independencia de España y qué relación tiene con la construcción del Canal?



Noviembre

2021

2021

2021

2021

2021

2021

2021

abril



de 500 historia

¿Qué papel tienen los mapas y planos para interpretar el paisaje cultural? Reflejan muchas más que territorio.

Junio



Influencia masónica en las gestas independentistas

La primera logia del Istmo se llamó "La Mejor Unión". En la independencia de 1821 figuran reconocidos masones.

Agosto



Canal, bicentenario de la independencia de Panamá y de la Sociedad de Geografía de París

La Société de géographie de Paris también cumple 200 años en 2021. En ella se gestó el proyecto del Canal francés en 1879.

Octubre



Mapas y planos para una arqueología del paisaje

¿Qué papel tienen los mapas y planos para interpretar el paisaje cultural? Reflejan muchas más que territorio.



CANAL DE PANAMÁ



CUANDO LA HISTORIA DESPIERTA LA CONCIENCIA



Por Miroslava Herrera

El administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales, se reunió con los jóvenes que participan del Laboratorio de Acción Ciudadana (LLAC) este año para crear con ellos un canal de

comunicación en dos vías.

Se dieron reuniones en la Universidad Autónoma de Chiriquí, en el Centro Regional de Azuero de la Universidad Tecnológica, y en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena, en Panamá, con 191 jóvenes entre 15 y 24 años.

La historia del Canal de Panamá tuvo una gran relevancia por una razón sencilla: es urgente que la juventud y la niñez que viven este país comprendan el peso de nuestra posición geográfica. El administrador les contó que, además de su profesión de economista, tiene una vocación para enseñar y que ha ejercido la cátedra de economía dentro y fuera de Panamá.

Lanzó una pregunta al aire, “¿Por qué el Canal se esmera en participar de este tipo de actividades?” “La educación es todo lo que entra en el cerebro, sus valores, conductas, sus gustos y todo esto conduce a una cultura personal que va contigo a todos lados”, explicó el Administrador para

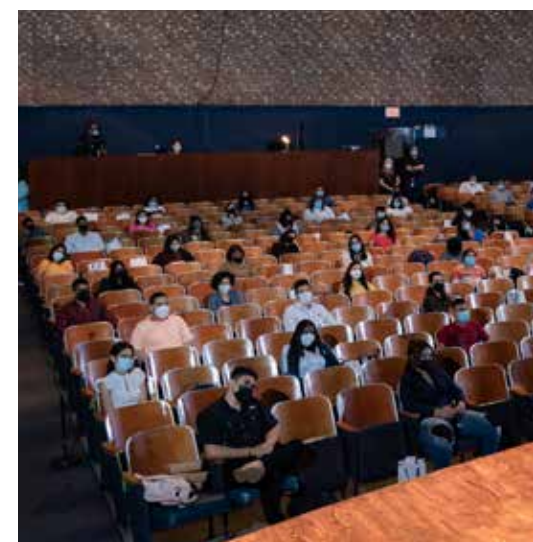
dar contexto, y respondió la pregunta mirando directamente a los jóvenes. “La continuidad de este país dependerá de sus valores”, les dijo.

El administrador Vásquez Morales no quiso que estas charlas fuesen unidireccionales; los jóvenes pudieron interactuar con el Administrador comentando y haciendo preguntas.

¿Quién inicia el concepto de nacionalidad panameña?, fue la duda que inició el debate. A pesar de que desde la época de la colonia, la zona de tránsito le daba un estatus especial a esta región por ser uno de los puertos principales del comercio con la Corona española, fue hasta mediados del siglo XIX que Justo Arosemena, considerado el padre de la nación panameña, lo plantea legalmente con su propuesta de Estado Federal.

Muchos elementos convergen en este proceso. “Imaginemos el istmo de Panamá después de la independencia de España en 1821, luego de unirnos al sueño de Simón Bolívar, se descubrió oro en California”, fue hilando Vásquez. “En 1855 se inicia la construcción del ferrocarril y Panamá se convierte en un centro de tránsito importante; el incidente de la tajada de sandía y los numerosos ataques de piratas son ejemplo de los incidentes provocados por esta condición”.

Los jóvenes del Laboratorio de Acción Ciudadana (LLAC) se reunieron con el Administrador del Canal para repasar los hechos históricos que dieron forma al país.



Las sesiones de la edición del LLAC de este año iniciaron el 28 de agosto y culminarán en el mes de noviembre.

Justo Arosemena aprovechó esta cualidad del territorio panameño para generar negocios en busca de un estatus distinguido en el gobierno colombiano; ser un pasaje interoceánico ha sido una fuerte fuente de ingresos y oportunidades desde cuando la ruta se hacía a pie. La empresa privada *Panama Railroad Company* llegó a ser la más exitosa en la bolsa de Nueva York en la segunda mitad del siglo XIX.

Con el ferrocarril, quedó cimentada su especialidad con respecto a los demás departamentos de Colombia y el interés de los norteamericanos por construir el Canal terminó por separar a Panamá del poder bogotano en 1903.

Hacer valer la historia

Añadiendo los factores que van dando forma a la historia del país desde su posición geográfica, el Administrador se refirió a la guerra hispano-estadounidense de 1898, y la Guerra de los Mil Días como catalizadores de la separación de Colombia.

“En 1902, Colombia rechaza el tratado Herrán - Hay, que daba a los norteamericanos la construcción del Canal abandonada por los franceses. La guerra civil, que era una guerra colombiana por el poder político, se peleó duramente en el departamento de Panamá y lo dejó arruinado. Esa oportunidad la aprovecha Estados Unidos y promueve la separación, con la idea y propósito de construir el Canal por Panamá”, expuso Vásquez. “Entre la firma de la separación y la firma del Canal hay apenas 15 días. No digo que fue bueno o malo, es muy sencillo juzgar en retrospectiva, pero es más difícil tomar decisiones bajo el manto de la incertidumbre. Si fue bueno o malo, Panamá es hoy una república independiente”, dijo.

Para muchos pensadores, la independencia final y definitiva, ocurre cuando termina el Tratado Hay -Bunau Varilla. El 31 de diciembre de 1999 se perfecciona el acto separatista de 1903.

“La devolución de la Zona del Canal fue y es un gran momento histórico, pero de aquí en adelante, nos toca hacer crecer al



El Laboratorio de Acción Ciudadana es una iniciativa de formación, co-organizada por el Canal de Panamá y Jóvenes Unidos por la Educación.

Canal, que ya es de Panamá y entregar sus beneficios al país”, ponderó el economista a cargo de la administración del Canal. “Nos toca hacer que el área de la ex-zona genere la mayor cantidad de beneficios para poder derramarlos a todo el país”, añadió.

“Aquellos que viven cerca de las riberas del Canal tiene una responsabilidad solidaria con respecto a lo que están distantes, hago esa diferencia con los que viven en la capital porque para los que están en provincia, la participación o lo que pueden ellos hacer es más difícil por la distancia”, dijo Vásquez para diferenciar las charlas impartidas.

“La nacionalidad panameña existe y tiene la misión de mantener un Canal abierto, seguro y confiable en todo momento. Esa conducta y esos valores deben aplicar al resto de las actividades que se hagan en el país”, dijo Vásquez, para cerrar su parte. “Sé que es muy difícil resistir cuando el entorno tiene tantas falencias. Se necesita una chispa diferente, un espíritu distinto, para poder conseguir que las cosas se hagan de otra manera. Por eso los valores, el conocimiento, la enseñanza y la educación son importantes”.

El Administrador cerró su presentación y dio inicio al diálogo con un reto: **“Nuestra apuesta es a ustedes”.**



POEMA DE PRELUDIO AL CANAL



Por Aristides Royo
Ministro para Asuntos del Canal

En el libro “Los Alemán de Panamá”, escrito por el historiador Omar Jaén Suárez, se retrata la historia de Panamá a partir de la genealogía de una familia que tuvo gran influencia en la formación de la sociedad istmeña.

En este recuento, Jaén Suarez hace referencia al poeta panameño José María Alemán Dutari, quien fue muy reconocido en el siglo XIX. Fue uno de los

pocos bardos que tuvo al proyecto del canal francés como temática. Más tarde en el siglo XX, los escritores se centrarían en el proyecto norteamericano.

En su obra “Crespúsculos de la Tarde” (1879) el poeta Alemán Dutari incluyó “Del Canal”, con versos referentes al progreso que traería al istmo la construcción de un canal por los franceses, dirigidos por Ferdinand De Lesseps. La empresa inició las obras en 1880 y terminó con una quiebra que motivó el proceso conocido como “El escándalo de Panamá”.



José María Alemán Dutari

EL CANAL

A MI AMIGO DON J. LUCIANO DUQUE

Está de dicha contento
Mi buen amigo Pascual,
Porque se acerca el momento
De su unión matrimonial,
Cuando comience el canal.

No más miseria ni pobreza
Ni godo ni liberal:
Por montones la riqueza
Recogerá cada cuál
Cuando concluya el canal.

Revolución! ni por pienso,
Ni comedia electoral;
Que el horizonte es inmenso
I sin fin el mineral,
Cuando comience el canal.

I no falta alguna abuela,
Del buen tiempo patriarcal,
Que diga: “no más escuela!
Gane el nene un capital
Cuando comience el canal”.

Pronto quedará en olvido
El idioma comercial;
Que debe ser preferido
El del sonido nasal,
Cuando concluya el canal.

Tiene don Jorje una hacienda
Sin vacas i sin corral;
I a nadie habrá que la venda,
Por serle cosa fatal,
Cuando comience el canal.

Irene a todos desdeña
I no cabe en el sitio;
Prepara la red, i sueña
Con pillar a un mariscal
Cuando concluya el canal.

En materia de elecciones,
Aun siendo presidencial,
No habrá más agitaciones,
Ni la ambición personal,
Cuando concluya el Canal.

Ni quién quiera ser prelado,
Canónigo ni fiscal,
Coronel ni magistrado,
Sargento ni general,
Cuando comience el canal;

Ni tampoco zapatero,
Ni sastre, ni mayoral,
Ni corneta, ni platero,
Ni aguador, ni menestral,
Cuando concluya el canal.

Pues todos piensan, a una,
Hacer un gran capital,
Con buena dicha i fortuna,
Por la industria comercial,
Cuando comience el canal.

Mas, caro lector, te digo,
Con mi franqueza genial,
Que de alguien seré testigo
Que busque su bien final
Arrojándose al canal...

ESCORPIONES EN LAS ÁREAS DEL CANAL

Por Victor Young



Los escorpiones o alacranes son depredadores exitosos y evolutivamente muy antiguos. Están ampliamente representados en todo el mundo, con un estimado de 2,100 especies distribuidas en regiones subtropicales y tropicales. Sus cuerpos aplastados les permiten esconderse en pequeños espacios. Viven en una variedad de micro hábitats, debajo de rocas y de material vegetal como troncos, hojas y corteza de árboles. Pero también, en cualquier grieta y hendidura en sitios de actividad humana, industrial o domiciliaria.

Los escorpiones no son insectos, ellos pertenecen a un grupo diferente llamado arácnidos y, absolutamente todos, son venenosos. La potencia tóxica del veneno depende de cada especie. Algunas pueden ser letales, pero la mayoría causa reacciones comparables en severidad a la picada de una abeja. Aunque igualmente, pueden desencadenar una reacción alérgica.

Los expertos señalan que Panamá tiene la incidencia más alta de escorpionismo en la región centroamericana. En áreas de la cuenca del Canal existen escorpiones de importancia médica, por lo que resulta indispensable seguir las recomendaciones de seguridad para evitar accidentes. Entre los más relevantes están las especies del género *Tityus*, cuyo veneno es lo suficientemente tóxico para catalogarse como letal. Pero en estas zonas también viven otras especies, cuyos venenos representan menos riesgo a las personas. En todo caso, es recomendable buscar siempre atención médica, especialmente cuando se trata de niños.



El género *Tityus* está relacionado con envenenamientos mortales en nuestro país. Existen varias especies, y su tamaño y coloración dependen de cada especie. Pueden tener de 3 a 10 centímetros de longitud. Su coloración es también muy variada, va del marrón claro hasta individuos totalmente negros. (ver casilla a la derecha)



El género *Centruroides* está entre los más abundantes en las áreas de actividad norte y sur del Canal. Tenemos varias especies con tamaños que van de 8 a 12 centímetros. Su coloración puede ser marrón oscuro, marrón rojizo y amarillento. Es causante de la mayoría de los accidentes, y su veneno es moderado y en algunos casos leve. Hasta el momento no está asociado a fatalidades.



Opisthacanthus elatus es una especie muy común en los bosques canaletos y a veces en las áreas de trabajo. Es color negro y su tamaño ronda los 8.5 centímetros. Su cuerpo grueso llama mucho la atención y es robusto, con dos enormes pinzas. Por su aspecto corpulento, se pensaría que es muy peligroso, pero su veneno tiene efecto moderado, según datos disponibles.

Los nombres escorpión y alacrán tienen origen diferente, griego el primero y árabe el segundo, pero son sinónimos y se refieren al mismo animal.

Los escorpiones tienen hábitos nocturnos, con sus pinzas atrapan la presa y con el aguijón inyectan el veneno. Se alimentan de grillos, cucarachas, escarabajos, termitas, hormigas, arañas y pequeñas lagartijas.

Su veneno posee propiedades terapéuticas que son estudiadas para el tratamiento del cáncer, artritis y tumores. También como antibiótico, antiviral y refuerzo del sistema inmunológico.

COP26

UN COMPROMISO DE DOBLE VÍA



Por Vicente Barletta

Ya no hay vuelta atrás. La decisión es irreversible: los países, gobiernos, empresas y organismos mundiales están de acuerdo en enfrentar la amenaza del cambio climático.

Actividades humanas como el transporte, la generación de residuos, la ganadería y la agricultura, además del derroche de energía producida por la quema de carbón, petróleo y gas, tienen en riesgo al planeta.

Si queremos evitar los efectos más catastróficos del cambio climático, los científicos insisten en que los países deben tomar acciones concretas para detener el calentamiento global.

La industria marítima es consciente de su papel, y como parte de esta actividad, el Canal de Panamá comparte el compromiso.



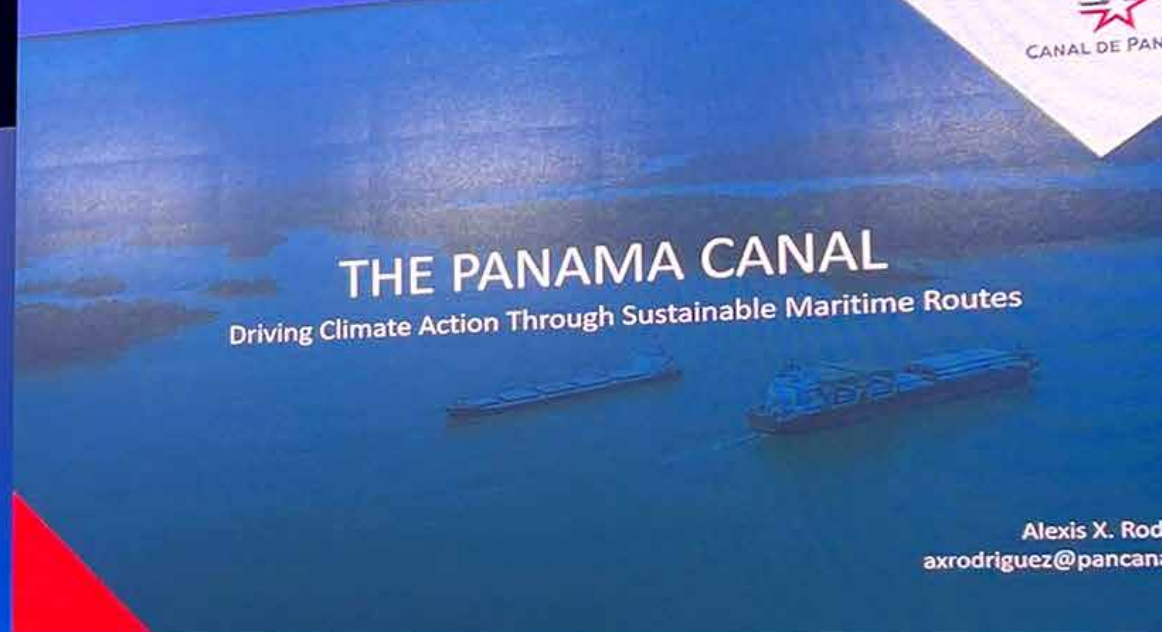
Alexis Rodríguez, especialista ambiental del Canal de Panamá, presentó la charla "Impulsando la acción climática a través de rutas marítimas sostenibles", en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2021 (COP 26).

"La industria marítima internacional ha tomado la decisión, a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), de que las naves sean cero emisoras de carbono para el año 2050. Nosotros estamos trabajando con las empresas navieras para definir el nuevo buque que debe transitar por el Canal, que tiene que tener cero emisiones de carbono", o una mínima emisión para finales de esta década", expresó el administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales.

Esta transformación es necesaria porque se estima que los barcos son responsables del tres por ciento de las emisiones globales de carbono, cantidad comparable a lo que emiten los países más contaminantes.

Por eso, la Organización Marítima Internacional (OMI), ha fijado el objetivo de reducir en 50 por ciento las emisiones de los embarques marítimos internacionales para 2050.

Ya el Canal de Panamá anunció en abril de 2021 su meta de tener neutralidad en carbono para el año 2030 como parte de los esfuerzos globales.



“Esto implica iniciar con mayor eficiencia las operaciones con proyectos como vehículos eléctricos, energía fotovoltaica e incrementar la eficiencia operacional, para posteriormente ir reduciendo nuestra huella de carbono, la cual será al final de proceso de neutralidad, compensada mediante proyectos de conservación tales como los que se realizan en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá”, explicó Alexis Rodríguez, especialista ambiental del Canal de Panamá.

El administrador Vásquez Morales detalló que entre las acciones de este plan figura “reemplazar nuestra flota de remolcadores por remolcadores de tecnología híbrida que reduzcan las emisiones de carbono. Posiblemente cuando se haga mucho más estándar el vehículo eléctrico, tendremos que reemplazar los nuestros que son de combustión por vehículos eléctricos, reemplazando de igual manera la infraestructura que le apoyo a esto”. Según los científicos, por cada fracción de un grado de calentamiento, el mundo verá olas de calor y sequías más intensas, así como más inundaciones e incendios forestales. De allí la importancia de actuar ahora.

Si bien el Canal de Panamá contribuyó a reducir más de 13 millones de toneladas de carbono en el 2020, al ofrecer una ruta más corta para los barcos, la vía interoceánica reconoce la importancia de

hacer que su propia operación sea carbono neutral al final de la década.

“Este es nuestro papel importante porque nosotros como Canal de Panamá, al estar alineados con estas estrategias, tanto de carbono neutral como de descarbonización, vamos a proveer un valor agregado a esta ruta que justamente los clientes de toda esta cadena logística sientan que la utilización de esta ruta verde del Canal de Panamá está ayudando al ambiente”, ahondó Rodríguez.

Ya en su Cuenca Hidrográfica, el Canal de Panamá trabaja de la mano con las comunidades en proteger el ambiente, y al participar en eventos como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la COP26, reafirma ese compromiso de sostenibilidad como uno de los actores del mundo marítimo.

“La industria marítima envió una señal, Panamá envió una señal y el Canal de Panamá estuvo presente dentro de esa señal que se envió, indicando que estamos listos para iniciar ese proceso, trabajar en conjunto, pero más aún cuidar nuestro planeta”, concluyó Rodríguez.

INTERRUPCIONES EN LA CADENA DE SUMINISTRO:

UNA MIRADA DESDE LA PERSPECTIVA Y DESEMPEÑO DEL CANAL DE PANAMÁ DURANTE EL AÑO FISCAL 2021



Por Ricaurte Vásquez

La industria del transporte marítimo mundial siempre tiene un periodo de mucha actividad durante esta época del año, ya que las empresas se esfuerzan por llenar sus

inventarios a tiempo para la temporada alta de las fiestas de fin de año. El 80 % del comercio mundial viaja por mar, por lo que casi todas dependen del transporte marítimo, desde productos electrónicos hasta vehículos, ropa, juguetes y más. Sin embargo, este año será como ningún otro, debido a la crisis de la cadena de suministros global, cuyas interrupciones llevaron el mes pasado al Fondo Monetario Internacional a reducir su pronóstico de crecimiento mundial para 2021.

Esta situación presenta inmensos desafíos que no se resuelven rápidamente, y requieren de un análisis y planificación cuidadosos. Para comprender cómo llegamos aquí, cómo el Canal de Panamá enfrenta la situación y qué esperamos para el 2022, me gustaría compartir nuestra perspectiva y desempeño durante el último año. De un pronóstico de reducción del 9 % a un aumento del 9 % en el tonelaje en el Canal de Panamá.

En primer lugar, es fundamental comprender la rapidez con la que la economía mundial cambió de rumbo y se recuperó a un ritmo sin precedentes. En octubre pasado, esperábamos una reducción del 9 % en el tonelaje transportado a través del Canal de Panamá durante el año fiscal siguiente, en línea con la demanda de los consumidores y la tendencia hacia la baja en la actividad industrial. Dados los impactos impredecibles de la pandemia en el tráfico hasta ese momento, nuestro equipo continuó monitoreando de cerca las tendencias del mercado para predecir y prepararse para las fluctuaciones, dentro de lo posible. También



mantuvimos a nuestros equipos de operaciones lo más ágil posible, sabiendo que tendríamos que adaptarnos constantemente a las condiciones cambiantes del mercado para mantener tránsitos ininterrumpidos. No obstante, anticipábamos una disminución continua del tráfico en todas las rutas marítimas mundiales.

Sin embargo, en cuestión de meses, experimentamos lo contrario: un auge sin precedentes en la compra de bienes de consumo, impulsado en gran medida por las economías que se abrían nuevamente en todo el mundo. Se estimó que desde el comienzo de la pandemia, la población había acumulado un exceso de ahorro de 2.3 billones de dólares en los Estados Unidos; y casi 464 mil millones de dólares en la zona del Euro debido a los cierres económicos. Si bien los consumidores aún no han gastado una cantidad equivalente, estos ahorros, junto con la ayuda de los Gobiernos ofrecida directamente a los ciudadanos, permitieron un aumento rápido e inmediato del consumo cuando se levantaron los confinamientos.

Después de meses de operar a capacidad limitada, las cadenas de suministro se apresuraron a ponerse al día y ayudar a llenar

los inventarios liquidados durante el auge de la pandemia. Pronto, el mundo comenzó a producir y comercializar más que nunca. En los 12 meses previos a septiembre del año en curso, la flota mundial de buques portacontenedores transportó 14 millones más de contenedores de 20 pies (TEU, por sus siglas en inglés) a nivel mundial que durante el mismo período del año anterior. Las importaciones totales de carga en contenedores con destino a los Estados Unidos también crecieron en un 19 %.

A fin de adaptarnos a este aumento en el tráfico, modificamos nuestras operaciones y sistema de reservaciones para ofrecer a los clientes opciones de reserva adicionales y flexibilidad. También acomodamos buques más grandes, aumentando la eslora máxima permitida para los buques de 367.28 metros (1,205 pies) a 370.33 metros (1,215 pies) que transitan por las esclusas neopanamax, propiciando que el 96.8 % de la flota mundial de portacontenedores emplazada pueda transitar por el Canal de Panamá. Igualmente, las medidas de conservación de agua nos permitieron ofrecer el calado máximo de 50 pies en las esclusas neopanamax, lo que posibilita a los clientes a transportar más carga a bordo de sus buques.

Como resultado de estas acciones, registramos nuestro tonelaje anual más alto en la historia en el año fiscal 2021. En lugar de una disminución del 9 %, registramos un 8.7 % más de tonelaje a través del Canal de Panamá en comparación con el año fiscal 2020, y un 10 % por encima del año fiscal 2019, el último año fiscal antes de la pandemia. La demanda de bienes de consumo resultó en tránsitos adicionales a través de nuestra vía interoceánica, impulsados en gran medida por nuevos servicios de línea, tránsitos de buques con carga extra y el reposicionamiento de buques entre rutas.

Tensiones de la cadena de suministro en segmentos de tráfico específicos

Si bien el tráfico en el Canal de Panamá nunca se detuvo, monitoreamos las interrupciones que abarcan las cadenas de suministro globales y cómo afectaron segmentos específicos del tráfico de la vía interoceánica.

Por ejemplo, un resurgimiento de casos de la Covid-19 y el aumento de variantes causaron congestión en los puertos de China, donde una política de tolerancia cero hizo que las terminales de contenedores chinas en Yantian, Shenzhen y Ningbo cerraran temporalmente, lo que provocó una congestión en otros puertos a lo largo de las mismas rutas de portacontenedores. Luego vimos cadenas de suministro en todo el mundo restringidas por factores agravantes, incluyendo la capacidad limitada de buques adicionales para abastecer la demanda, un desequilibrio de contenedores para transportar carga, problemas de congestión en los puertos, el sistema intermodal y los centros de distribución, además de las altas tarifas de fletes.

Una tensión similar afectó al mercado del gas natural. La demanda mundial de energía se redujo un 4 % en 2020 debido a la pandemia de la Covid-19, que afectó los inventarios de gas natural. En la Unión Europea (UE), los inventarios alcanzaron el 74 % para junio de 2021, en comparación con el 94 % del mismo mes del año pasado. Sin embargo, la reducción en los niveles de inventario de la UE y la electricidad generada por energías renovables, junto con temperaturas de verano más altas de lo esperado y un nuevo impulso hacia una economía verde, ayudaron a estimular una demanda europea renovada de gas natural. Este auge de la demanda europea compitió de forma directa con la demanda asiática de gas natural, lo que provocó



un incremento de los precios del gas natural licuado (GNL) durante el verano y el invierno en el hemisferio norte, lo que ejerció una mayor presión sobre el suministro energético mundial. La crisis energética también afectó los planes de China para descarbonizar, ya que los flujos de carbón desde la costa este de EE. UU. con destino a China emplazados a través del Canal aumentaron de 48,810 a 2.2 millones de toneladas métricas, en comparación con el año fiscal 2020.

Para los buques portavehículos, el resurgimiento de los casos de la Covid-19 en países productores de semiconductores, como Malasia y Tailandia, continuó causando una grave escasez, lo que presionó a los fabricantes de vehículos, quienes subestimaron la demanda y cancelaron pedidos de semiconductores, que requieren un tiempo de entrega prolongado. Empresas como Hyundai y Toyota suspendieron las operaciones en varias de sus plantas en el sudeste asiático. Mientras tanto, las fábricas estadounidenses comenzaron a operar entre el 70 y el 90 % de su capacidad, ya que las ventas de automóviles alcanzaron su nivel más alto en 15 años.

Aun así, no todas las cadenas continúan empeorando. A pesar de los daños causados por el huracán Ida, los puertos de Luisiana y Nueva Orleans realizaron reparaciones rápidas de sus infraestructuras. Esta respuesta permitió que los barcos que transportan mercancía seca a granel desde el Golfo de México con destino a Asia se recuperaran a tasas estables, una señal positiva dado el inicio de la temporada de exportación de granos desde los Estados Unidos.

El panorama a futuro

Como han comentado líderes en el mundo, creemos que estos problemas son transitorios, y es probable que las interrupciones se alivien a

finales de 2022. Mientras tanto, los propietarios de la carga han adoptado soluciones alternativas para prepararse para la temporada festiva. Por ejemplo, los minoristas, como Home Depot, Target, Costco y Walmart, alquilaron sus propios buques y comenzaron a diseñar sus propias cadenas de suministro, utilizando puertos y rutas alternas. Otros, como la multinacional sueca IKEA, trasladaron su producción de Asia más cerca de Europa para reducir las distancias entre el centro de producción y el mercado. Aún no hemos visto cambios en los patrones comerciales que indiquen una tendencia a largo plazo de acercar las fuentes a los mercados, pero continuaremos monitoreando las condiciones del mercado y adaptando nuestro servicio de manera continua.

También esperamos que los portacontenedores transiten por el Canal de Panamá al mismo ritmo alto durante el próximo año, consistente con la persistente demanda de importaciones de carga en contenedores en los EE. UU. Hay más incertidumbre con respecto a los precios del gas natural licuado (GNL) y el destino de las exportaciones de los Estados Unidos; sin embargo, esperamos que el GNL también se desplace a través de la vía acuática panameña a un ritmo creciente durante los próximos tres años.

Mientras tanto, nuestro equipo de clase mundial en el Canal de Panamá continuará sirviendo al comercio global de la manera más fluida y eficiente posible. Estoy inmensamente agradecido con los integrantes de nuestro equipo, que lo han hecho posible, tomando las medidas para proteger la salud y seguridad de nuestra fuerza laboral y la de nuestros clientes y sus equipos durante este período desafiante. Juntos, continuaremos superando los retos, mientras encontramos formas de crear, capturar y brindar más valor de manera sostenible para nuestros clientes.



Jennifer Gleichman se une al equipo de Canal TV

La licenciada en comunicación social Jennifer Gleichman se une al equipo de producción de Canal TV.

Gleichman, de reconocida trayectoria en la televisión y radio de Panamá, también es creadora de contenidos en redes sociales sobre estilo de vida, sostenibilidad y turismo.

La nueva presentadora de Canal TV protagoniza la portada de la edición de noviembre de la revista El Faro, posando vestida de montuna panameña frente a las esclusas de Agua Clara.

Colaboradores del Canal reciben premio al valor excepcional en el mar

Por su valentía y solidaridad en el tránsito de los buques MS Zaandam y MS Rotterdam, colaboradores canaleros recibieron cartas de elogio de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Edgar Gaskin, operador de lancha y Lisardo Acosta, marino de cubierta, fueron nominados por Panamá para recibir la distinción al valor excepcional en el mar que otorga la OMI cada año. Los colaboradores se ofrecieron para participar del tránsito del crucero MS Zaandam con pasajeros infectados con la Covid19 y cuatro fallecidos a bordo, tras 20 días sin obtener permiso para desembarcar.

“Ayudar a los que están en peligro en el mar es una de las más nobles iniciativas del ser humano; arriesgarse para que otros puedan vivir”, dice la carta firmada por Kitack Lim, secretario general de la OMI.





El Canal de Panamá lamenta el fallecimiento de Phillip A. Embiricos



El Canal de Panamá ofrece su más sentido pésame por el deceso del señor Phillip A. Embiricos, director de Embiricos Shipbrokers, destacado líder de organizaciones marítimas y miembro de la Junta Asesora del Canal de Panamá desde el 19 de marzo de 1999 hasta su muerte.

Embiricos, de nacionalidad griega e inglesa, realizó estudios de Arquitectura Naval e Ingeniería Marítima en la Universidad de Durham (Inglaterra), y de maestría en Economía y Administración en el Instituto Tecnológico de Massachusetts – MIT (Estados Unidos). También, participó en grupos de estudio naval como la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, y fungió como miembro y presidente de organizaciones tales como INTERTANKO, Organización Marítima Mundial, BIMCO, Comité de Dirección de Euromed Marseille Ecole de Management, entre otras.

Tras varias experiencias en el corretaje de petroleros y en la construcción de barcos pesqueros de fibra de vidrio, se incorporó en 1973 a la agencia naviera Embiricos, de la que pasó a ser director en 1979.

Su amplia experiencia en el negocio marítimo fue de gran influencia en el desarrollo y crecimiento de la vía interoceánica en manos panameñas, y expresó en muchas ocasiones su entusiasmo por el proyecto de ampliación del Canal. El señor Embiricos también fue autor de varias obras vinculadas al Canal, entre ellas: *The Panama Canal and Its Expansion* (2006), y *A water bridge over the mountains: An engineering perspective on the Panama Canal* (2020).

Establecida en 1999, la Junta Asesora está constituida por un grupo de distinguidos expertos con vasta experiencia en negocios a escala mundial y, en particular, conocimientos de la industria marítima. Estos consejeros representan un sólido conjunto que aporta conocimiento académico y práctico en materia de sostenibilidad, transporte, comercio internacional, telecomunicaciones, construcción civil, desarrollo y banca, entre otros.

Paz a su alma.



¿Sabías que...?

BICENTENARIO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ



- El proceso por el cual nuestro istmo rompe los lazos con el Imperio Español, tuvo lugar entre el 10 y el 28 de noviembre de 1821, poniendo fin a 321 años de vida colonial.
Así fue como se proclamó un cabildo abierto donde se declaró al istmo libre e independiente de la Corona Española, y pasamos a formar parte de la Gran Colombia.
- El movimiento separatista inició el 10 de noviembre de 1821, tras un acuerdo popular en el entonces conocido "Cantón de Los Santos", que fue secundado por las autoridades en Pesé y Natá, clamando la independencia.
Simón Bolívar, quien lideraba la separación de múltiples territorios de la Corona Española, envió una carta al coronel José de Fábrega a Panamá, felicitándolo y exhortándolo a seguir adelante.
Fue así como los panameños voluntariamente se unieron al sueño bolivariano de La Gran Colombia.
- Nuestra Acta de Independencia de España fue escrita el 28 de noviembre de 1821 por don Manuel José Hurtado, educador y diplomático. El acta constaba de doce artículos, entre los cuales se plasmó que Panamá espontáneamente y conforme al voto general de los pueblos, se declaraba libre e independiente del gobierno español.
Adicionalmente, se plasmó que el territorio de las provincias del istmo pertenecería de ahí en adelante al Estado Republicano de Colombia. Esta nueva adhesión terminaría con el nacimiento de la República de Panamá, que tuvo lugar el 3 de noviembre de 1903.



- Con el desplome del tránsito de riquezas del Perú, la apertura de nuevas rutas y finalmente la independencia de Panamá de España en 1821, el Camino de Cruces así como el Camino Real, perdieron la relevancia de siglos anteriores como rutas comerciales entre Atlántico y Pacífico. De este modo, nuevos caminos se establecieron hacia y desde el Chagres. En 1828, Simón Bolívar, como presidente de la Gran Colombia, ordena una serie de estudios para la creación de una ruta transístmica por tierra – con carreteras o un ferrocarril – o acuática, por Panamá.

- El descubrimiento de oro en California en enero de 1848 generó un nuevo interés por la ruta por Panamá. Los buscadores de oro escogieron cruzar el istmo en lugar del inhóspito territorio norteamericano. Una empresa estadounidense, cuyo socio principal era William Henry Aspinwall, iniciaría negociaciones con la Gran Colombia para conseguir la concesión para construir un ferrocarril por Panamá. La concesión fue otorgada y el contrato firmado el 15 de abril de 1850. De este modo, el futuro del ferrocarril por Panamá empezaba a hacerse realidad. Con su construcción, se erige la ciudad de Aspinwall en la isla de Manzanillo, como terminal atlántica del ferrocarril; y que posteriormente se convertiría en la ciudad de Colón.





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.



Uso obligatorio de
mascarilla quirúrgica.



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



Distanciamiento social entre
las burbujas de visitantes.



CANAL DE PANAMÁ

#JuntosSomosPanamá