



**GRANDES DESAFÍOS,
ALTAS EXPECTATIVAS**



CANAL DE PANAMÁ



Ante la pandemia actual,
nuestra primera línea de defensa
es lavarnos las manos.

Pero si no somos solidarios y conservamos el agua,
cerrando la llave, podemos quedarnos sin este recurso.

Si dejas a otros sin agua, te pones en riesgo.
Seamos solidarios.

#JuntosSomosPanamá

EL FARO

Enero 2021

No.151

Central 5-6-7

Mantenimiento y vigilancia constante en el Corte Culebra.

Comunidad 8-9

Siembra comunitaria en el corazón de Chilibre.

Ambiente 10-11

Filosofía del agua.

Operación 12-13

El Canal de Panamá reduce más de 13 millones de CO₂ para el año 2020.

Infografía 14-15

Reducción de emisiones de CO₂ utilizando la ruta por el Canal de Panamá.

Compás 16-17

Bicentenario, Canal y literatura.

Enfoque 18-19

Donde nace el agua, la historia e importancia de los ríos.

Perspectiva 20-21

Los efectos del clima en el mercado de GNL y los desafíos para el Canal.

Salud 22-23

Covid-19, datos para estar claros.

Memoria histórica 24

Ricardo Ríos Torres: la partida de un noble patriota.

Al día 25

Canal de Panamá se ajusta para atender crecimiento de GNL.

¿Sabías que? 26-27

Notas generales del Canal.



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

Ricardo Manuel Arango

Lourdes del Carmen Castillo Murillo

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Henri M. Mizrachi K.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Alberto Vallarino Clément

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación
e Imagen corporativa

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Gabriel Murgas Patiño

Editor

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Nicolás Psomas

Edward Ortiz

Fotógrafos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

UN NUEVO AÑO CON GRANDES EXPECTATIVAS



El 2021 arranca con importantes desafíos y expectativas: es un año de esperanza. Esta primera publicación de nuestra revista **El Faro**, que ya suma más de 150 ediciones, pone en perspectiva nuestro compromiso de seguir anunciando al país y al mundo entero, qué estamos haciendo, por qué lo hacemos y cómo lo hacemos.

El agua y los proyectos hídricos que el Canal emprenderá para asegurar la disponibilidad de este recurso para consumo humano y las operaciones, se anota como prioridad en nuestra oferta informativa. En este tema, los requerimientos de cantidad, calidad y control son ineludibles en el camino hacia la solución para los próximos 50 años.

En ese sentido, **El Faro** promueve una filosofía enmarcada en la protección ambiental y el cuidado de su cuenca hidrográfica, cuyos principales lagos, Gatún y Alhajuela, proveen agua a más de dos millones de panameños y permiten el tránsito de unos 13 mil buques cada año. Y más allá de ello, reconoce el valor de su fuerza laboral en la administración efectiva de este recurso finito y en el mantenimiento de la infraestructura centenaria que facilita el tránsito de buques para el beneficio del país.

Esta edición también destaca la contribución que el Canal de Panamá le brinda al mundo en materia de reducción de gases contaminantes, al ser la ruta más corta para conectar los océanos Atlántico y Pacífico, representando 13 millones de toneladas de CO₂ que en el 2020 no contaminaron a nuestro planeta.

Por otro lado, la pandemia de la Covid-19 ha abierto un espacio que nos lleva a sumar esfuerzos en la prevención de los contagios y erradicación de esta enfermedad. No debemos bajar la guardia, y ese es el compromiso del Canal de Panamá y de su fuerza laboral para mantenernos abiertos al comercio mundial.

Grandes desafíos están por delante, y son ellos los que motivan al canalero para seguir esforzándose en beneficio de su país y del mundo, porque Juntos somos Panamá.

Marianela Dengo de de Obaldía

Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa

MANTENIMIENTO Y VIGILANCIA CONSTANTE EN EL CORTE CULEBRA

Excavar la división continental para pasar barcos de un océano a otro fue un reto enorme para la compañía francesa y la americana. Tras 106 años de operación del Canal de Panamá, mantener las laderas del Corte Culebra estables y seguras para la navegación es una proeza aun mayor.



Por Miroslava Herrera

Los testimonios de derrumbes en la época de la construcción del Canal de Panamá son dramáticos y narran muchas tragedias. Paredes de tierra y roca caían sobre trabajadores, y cuando se asentaba el polvo, quedaban billetes sueltos mezclados entre la tierra y sangre como evidencia de las muertes.

Las fotografías antiguas nos dejan ver el empirismo con el que la compañía francesa y la americana excavaron el Corte Culebra y las incontables dificultades de partir una cordillera en dos. Hoy, el monitoreo de estas riberas artificiales se beneficia de más de cien años de ingeniería geotécnica, y de la vigilancia constante de los expertos canaleros de la división de Ingeniería.

“Al momento de hacer una excavación, siempre existe la posibilidad de inestabilizar las laderas. Los ingenieros del Canal nos ocupamos de hacer modelos geotécnicos y geológicos, y de aplicar las mejores prácticas para controlar esta inestabilidad”, explica Manuel Barrelier, ingeniero gerente de la sección de Ingeniería Geotécnica del Canal de Panamá.





Para el derrumbe de 1986, el Corte Culebra tenía 500 pies de ancho (unos 152 metros), y ha sido ensanchado dos veces desde entonces. Hoy en día, tiene 715 pies de ancho (218 metros).

Antecedentes cercanos

El 13 de octubre de 1986 ocurrió el último derrumbe en el Corte Culebra que detuvo la navegación del Canal. Una masa de tierra se desprendió en la bordada Cucaracha e invadió la vía de navegación con 200 mil metros cúbicos de material. Las medidas de remediación fueron rápidas y contundentes por parte de la Comisión del Canal de Panamá, que pudo restablecer la navegación en tan solo 12 horas.

Las excavaciones de la construcción del Canal removieron el apoyo lateral de las riberas elevadas en las secciones más profundas del Corte Culebra. Al no poder sostener el peso sobre ellas, las pendientes se pueden deslizar y forzar la capa de abajo hasta aplastarla y moverla lateralmente hacia el cauce de navegación. En 1915, con el Canal recién inaugurado, se dio un deslizamiento en el Corte que obligó a suspender los tránsitos de buques por varios meses.



Una faena de vigilancia continua

El ingeniero Barrelier cuenta que la ocurrencia de la pandemia “ha sido un reto para todos los canaeros”, y señala que en el caso de la sección geotécnica, el desafío fue manejar proyectos de estabilización en el Corte con fuerzas internas debido a que varios contratos quedaron suspendidos por las restricciones de movilidad. “Con pandemia o sin ella, nuestra misión es garantizar el mantenimiento”, indicó Barrelier.

Algunos proyectos de la sección se enfocan en otras áreas del Canal como las represas, el rompeolas, las entradas de las esclusas y mantenimiento de drenajes.

Proyecto de estabilización de Cerro Cucaracha

La geología de la tierra en esta área es muy compleja. Rocas duras y pesadas que descansan sobre otras más suaves requieren de un trabajo en equipo de varias secciones de la división de Ingeniería para hacer perforaciones, investigaciones geológicas, ensayos de laboratorio para determinar la resistencia de materiales, topografía, instrumentación, entre otras tareas. Con los datos se elabora un análisis científico y se crean modelos para escoger la alternativa que ofrezca un factor de seguridad aceptable a un costo razonable.

La ingeniera Yesenia Cerrud dirige este proyecto. “En este momento, llevamos 150 mil metros cúbicos excavados y además se van a hacer trabajos de voladura para aliviar el peso del cerro y así evitar posibles deslizamientos”, explica la ingeniera.

Esta es la fase uno de cuatro. El proyecto se extenderá hasta 2023.



El Corte Culebra es una sección del canal de navegación del Canal de Panamá. Se extiende desde el canal de acceso a las esclusas neopanamax de Cocolí hasta Gamboa y mide 18 km de largo. Originalmente, medía 12.8 km, pero con la construcción del canal de acceso a las esclusas Neopanamax en Cocolí, aumentó a 18 km. Se divide en bordadas o tramos: Paraíso, Cucaracha, Culebra, Empire, Cunette, Cascadas y Bas Obispo.

Proyecto de estabilización en la bordada Cascadas

Unos 6 kilómetros al norte de Cucaracha está la bordada Cascadas. Allí la tierra es diferente y el reto de la estabilización también es otro.

En agosto de 2019 se reportaron grietas en esta área y se hicieron los análisis para determinar las metodologías que usarían para remediarlas.

“Llevamos 70 por ciento del avance en la excavación seca de 121 mil metros cúbicos. Un reto que tenemos es terminar de excavar en la temporada seca y que apenas empiece a llover podamos hacer la hidrosiembra” detalla José María Rodríguez, ingeniero a cargo de este proyecto. Aquí se aplicarán, además, mantos permanentes y no permanentes para el control de la erosión.



Proyecto de estabilización y drenaje de Cerro Hodges

Al otro lado del Canal, en la ribera oeste, la ingeniera civil Suzineia Barahona lidera la estabilización y drenaje de Cerro Hodges en la bordada Culebra. Barahona, quien también es ingeniera portuaria, explica que “en este momento estamos haciendo drenajes para conducir las aguas hacia el canal de navegación de manera eficiente, porque en la zona hay varios ojos de agua”.

“Me inspiré para escoger estas carreras porque desde niña veía el Corte Culebra y me fascinaba su forma y su historia”, narra la ingeniera.

No se puede perder de vista las circunstancias del clima global. El ingeniero Barrelier pone esto en contexto diciendo que “el cambio climático tiene un impacto en el Corte porque trae lluvias más intensas que hacen que el suelo se sature y puedan darse deslizamientos. También cambian los patrones de lluvias: hemos tenido octubres muy secos y enero lluviosos”.

Mantenimiento, el secreto

Desde que el Canal se inauguró en 1914, sus administradores han tenido claro el éxito operativo de un mantenimiento constante y científico. En términos de geología y geotécnica, cada incidencia produce data y así el Canal va acumulando ciencia. “Tenemos información de la época francesa, americana y datos obtenidos por expertos panameños. Esta nos ayuda a tomar decisiones para estabilizaciones adecuadas”, cita Barrelier.

El secreto del Canal de Panamá es el adecuado mantenimiento de sus estructuras naturales y artificiales. Sin mantenimiento alguna parte de este ensamble de ingeniería y naturaleza no funcionaría. “Un equipo que trabaja con pasión”, resalta su gerente, se ocupa de que aun en medio de una pandemia, el mantenimiento en el Canal de Panamá sea permanente.

COMUNIDAD

Un grupo de vecinos de la comunidad de Villa El Carmen, de la subcuenca del río Chilibre y Chilibrillo, se organizó para crear un sembradío comunitario para beneficio de todos.



SIEMBRA COMUNITARIA EN EL CORAZÓN DE CHILIBRE



Por Octavio Colindres

En la cumbre de una pequeña montaña, en la parte media del río Chilibre, está erigido un pequeño rancho equipado con un fogón y una hamaca.

Ahí José Suira descansa. A su alrededor, vecinos y amigos lo escuchan con atención, guardando distancia.

José está lleno de anécdotas, como aquella en la que salvó su vida después de ser atacado por un enjambre de abejas, o cuando a su hermano se le escapó un perico dentro de un autobús. Son los cuentos y recuerdos que mantienen con vida la tradición del relato oral.

Su sonrisa siempre afable le reviste de una tranquilidad que solo la brisa y el sol de las montañas otorgan a quien ha trabajado en el campo desde que era apenas un crío.

En ese campo que lo rodea se siembra yuca, ñame, maíz, café, papaya, plátano, guineo, guandú, y todo lo que se pueda para su alimentación o para poner a la venta, en especial en estos tiempos difíciles.

“Aquí lo que no se siembra es lo que no sirve”, admite José mientras suelta una risa amable y contagiosa. Después elabora un poco más: “Lo que pasa es que nosotros somos del interior, nuestros padres trabajaron en terrenos y fincas y con eso nos alimentaban. Al venir a la ciudad no se nos olvidó lo que hacíamos y al ver este monte libre pensamos: ¡vamos a trabajarlo!”.

Del legado a la organización

Oriunda de la provincia de Chiriquí, la familia de José se mudó a las montañas de Colón cuando él tenía seis años. A los doce empezó a labrar la tierra junto a su familia. La lección aprendida es la que, hoy a sus 57 años, le ha permitido sembrar y cosechar en estas tierras, ahora en comunidad.

En la actualidad, José Suira, preside el Comité de Agricultores Familiares de Villa El Carmen, una iniciativa nacida en junio de 2020 con el objetivo de organizar a los vecinos para trabajar por el bien común.

“Primero trabajábamos solos, cada uno por su lado, pero ahora nos organizamos”, explica Suira. “El globo completo que llevamos aquí son 69 hectáreas. Cada uno cogió una parcelita con la que podía trabajar. Ahora mismo trabajamos con 89 familias”, añade.



José Suira



Integrante de la comunidad en plena cosecha.

La idea de organizarse surgió desde antes de la pandemia, como explica Valentín Flores, quien forma parte del equipo de Gestión Socioambiental de la sección de Manejo de Cuenca del Canal de Panamá.

“Esta iniciativa se venía abordando a nivel de Consejo Consultivo antes de la pandemia, se veía la necesidad de ir organizando a los vecinos en cómo generar algo más de recursos y algo más de productos para que se les facilitara la canasta básica familiar”, explica Flores.

El proyecto había avanzado; sin embargo, debido a la emergencia nacional por la pandemia, se aceleró el proceso.

“Tuvimos reuniones con instituciones y varios organismos que participan del Consejo Consultivo porque se trata de una alianza donde también colaboran Mi Ambiente, MIDA [Ministerio de Desarrollo Agropecuario] y la comunidad”, explica.

De acuerdo con Flores, “la comunidad ha acogido muy bien este proyecto”.

Con la existencia de este comité, los vecinos de Villa El Carmen pueden optar más adelante a beneficios estatales como el acceso a semillas certificadas para la siembra, incluso a préstamos para sus proyectos futuros.

El trabajo se lleva a cabo en armonía en este sector de la subcuenca del río Chilibre y Chilibrillo.

Integración es la clave

El Canal de Panamá lleva a cabo diversos programas en la cuenca hidrográfica como el programa de Incentivos Económicos Ambientales y el de Vigilancia de la Cobertura Vegetal, entre otros, que buscan la participación comunitaria con el apoyo de instituciones estatales para buscar un beneficio común.

En términos de gestión participativa, el Canal de Panamá organiza talleres y brinda asesoría con los líderes de seis consejos consultivos y 26 comités locales. Estos comités se determinan entre los tramos de los ríos (altos, medios y bajos).

Esto ha permitido agruparlos en seis regiones: Chagres - Alhajuela, Corredor Transistmico Colón; Chilibre y Chilibrillo; Paja, Pescado, Cañito y Baila Mono; Los Hules– Tinajones y Caño Quebrado; Cirí y Trinidad. El área en donde cosecha José Suira se ubica en la subcuenca de los ríos Chilibre y Chilibrillo.

“Me siento con más apoyo y más animado a seguir trabajando porque, primero, estábamos solos, no se sabía qué cosechaba el otro, pero ahora que nos hemos reunido, todo el mundo dice que le va bien”, así lo explica Suira. Uno de los puntos en donde se hace mayor énfasis es en la protección de los recursos hídricos; tema primordial que forma parte de la estrategia del Canal de Panamá en la cuenca.

“Ellos están claritos que sin agua no hay vida, que sin agua no hay producción”, explica Valentín Flores. “Es importante que exista armonía entre la comunidad, el ambiente y el agua, así que les hemos exhortado a respetar el recurso hídrico y el ambiente”, añade.

José Suira coincide: “El ingeniero Valentín nos asesoró en muchas cosas. Una de las cosas que siempre nos ha dicho es que tratemos de reforestar la orilla de los ríos”.



Hacia las 11:30 a.m., uno de los miembros de la comunidad empieza a repartir platos de yuca hervida con puerco frito. Es la hora del almuerzo y convida a sus visitantes. Así, entre anécdotas alrededor de un fogón – y aunque se guardan las distancias que exigen los tiempos – continúan las anécdotas; es el descanso natural antes de regresar a la faena.



FILOSOFÍA DEL AGUA



Por Vicente Barletta

Así se puede describir la filosofía que guía al Canal de Panamá en la administración del recurso hídrico de la Cuenca Hidrográfica.

Por lo general, la vía interoceánica es identificada solamente por su función de transitar barcos del Pacífico al Atlántico, o viceversa; sin embargo, nada de esto sería posible sin el manejo eficiente de los recursos hídricos disponibles en su cuenca hidrográfica.

Dentro de esta cuenca está ubicado el lago Gatún, el cual fue construido en 1910 para administrar el agua requerida en la operación del Canal, función a la que luego se le sumó en 1935 el embalse de Alhajuela.

Estos dos lagos representan hoy las principales fuentes de agua para alrededor de dos millones de personas, así como para el tránsito anual de unos 13 mil buques.

Por mandato constitucional, el Canal de Panamá administra los recursos hídricos de su cuenca hidrográfica, la cual abarca regiones de las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste.

Esa responsabilidad implica asegurar que los embalses de Gatún y Alhajuela tengan suficiente agua de calidad, para atender como prioridad, la demanda de la población.

Para esta tarea, el Canal cuenta con un equipo de diversas disciplinas, como la biología, la hidrología y la meteorología, por mencionar algunas.

Un equipo comprometido

“Es todo un trabajo en el que durante el proceso para que la gente tenga agua en su casa, implica a 400 personas trabajando en el Canal de Panamá”, explicó Marietta Ng, química de la vicepresidencia de Administración del Recurso Hídrico.

Una de las funciones del equipo es administrar, al detalle y cuidadosamente, la cantidad de agua que se ha logrado almacenar durante la temporada lluviosa en los embalses de Alhajuela y Gatún.

“En el Canal de Panamá tenemos ocho estaciones hidrométricas, cuatro en la subcuenca de Alhajuela y las cuatro restantes en la subcuenca de Gatún. Nosotros tenemos datos desde 1890”, relató Ajax Murillo Burgos, hidrólogo, también del equipo de Administración del Recurso Hídrico.

Detalló que “en el embalse Alhajuela ingresa el 30 por ciento de los aportes y en Gatún aproximadamente el 70 por ciento; sin embargo, el Canal de Panamá identifica que la planta potabilizadora más importante de la República de Panamá (la Federico Guardia Conte de Chilibre), tiene ubicada su toma de agua, en el embalse Alhajuela.”



De allí que, continuó Murillo, “nuestra principal función es llenar el embalse Alhajuela hasta su nivel máximo operativo para asegurar agua suficiente para la población durante toda la temporada seca”.

La tarea es especialmente crítica durante la temporada seca, cuando se reducen los aportes de agua en la cuenca.

Mientras que de Alhajuela se suple la potabilizadora de Chilibre, de Gatún lo hacen otras ocho plantas que abastecen a comunidades en las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste.

Una vez asegurada el agua para el consumo humano, el Canal de Panamá determina los niveles con que cuenta para ajustar el calado de los buques que transitan por la vía acuática.

“Luego de asegurar que la planta potabilizadora de Chilibre tenga agua suficiente para todo el año, vemos el agua disponible y establecemos un nivel máximo y operativo para el Canal. Entonces, conociendo ese volumen, trasvasamos poco a poco el agua de Alhajuela a Gatún y aseguramos el calado que requiere la comunidad marítima internacional”, precisó el especialista en hidrología.

Prioridad: agua potable

Pero no se trata solamente de cantidad, sino también de garantizar la calidad de esa agua, ya que su destino principal, es el hogar de miles de panameños.

Y asegurar la calidad del agua comienza en su fuente. Por eso, el Canal de Panamá impulsa múltiples programas ambientales en la cuenca hidrográfica que van desde incentivos económicos y trabajo con las comunidades, así como análisis para garantizar científicamente la calidad del agua.

“En ambos lagos el agua está con un índice de calidad muy bueno, realmente estamos monitorizando. Y no es solo vigilar, sino que también estamos tomando acciones a nivel de ambiente, a nivel de cuenca, para no tratar de potabilizar agua que está mala, sino potabilizar agua que ya viene de buena calidad”, indicó Marietta Ng.

De todas formas, la calidad también se asegura en los laboratorios del Canal donde un equipo de biólogos examina muestras tomadas en distintos puntos de la Cuenca.

“El propósito es identificar si en estas muestras de agua hay cianobacterias que son capaces de expresar esos genes, y convertirlos en toxinas, que son perjudiciales para la salud. Entonces antes de que esa agua llegue al consumidor, nosotros hacemos el análisis y verificamos que sea un agua inocua”, dijo Abdiel del Cid, uno de los biólogos del equipo.

De esta manera, el Canal de Panamá cumple con una responsabilidad que entiende es inseparable y tan importante como su misión de administrar y operar la vía interoceánica de manera segura, continua, eficiente y rentable.



Gracias a la ciencia y sus disciplinas se puede asegurar la calidad del agua.

EL CANAL DE PANAMÁ REDUCE MÁS DE 13 MILLONES DE CO₂ PARA EL AÑO 2020



Por Mónica Martínez

Al ofrecer una ruta más corta para los buques, el Canal de Panamá contribuyó a la reducción de más de 13 millones de toneladas de emisiones equivalentes de dióxido de carbono (CO₂) en 2020, en comparación con las rutas alternas.

Estos ahorros equivalen a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 2.8 millones de vehículos sedanes conducidos durante un año, o al carbón absorbido por 217 millones de plantones de árboles cultivados por diez años.

Para apoyar la divulgación de cómo la industria marítima disminuye la huella de carbono y en conmemoración del primer año de la entrada en vigencia de la reducción de azufre de la OMI 2020, el Canal de Panamá anunció recientemente el lanzamiento del Tablero de Emisiones de CO₂, a través del cual publicará datos mensuales sobre las emisiones de CO₂ ahorradas por buques que eligieron transitar por la vía interoceánica en comparación con la ruta alterna más probable, como por ejemplo, el Canal de Suez o el Cabo de Buena Esperanza.

La vía interoceánica lanza tablero mensual de emisiones de CO₂ ahorradas por utilizar la ruta.

El tablero actualmente cuenta con los datos totales del año 2020, pero comenzará a reportar las cifras mensuales el próximo mes.

“El Canal de Panamá ha buscado durante mucho tiempo formas de brindar mayor valor a sus clientes, más allá de servir como un atajo, con beneficios medioambientales a la vanguardia de este esfuerzo”, dijo el administrador del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez Morales.

“Nuestro objetivo es ayudar a los clientes a crear cadenas de suministro más sostenibles. Al publicar estos datos cada mes, buscamos ser más transparentes sobre cómo la ruta de Panamá ayuda a los navieros a reducir



emisiones con cada tránsito, y dar seguimiento a nuestro propio crecimiento como una ruta verde para el comercio marítimo mundial”.

Los datos son recopilados por la Calculadora de Emisiones de la vía interoceánica, que permite a los clientes medir sus reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero por ruta, incluyendo la cantidad ahorrada al transitar por el Canal de Panamá, sobre otras señaladas anteriormente.

Utilizando ahora datos y tecnología georreferenciada que ya están a bordo de los buques, la Calculadora de Emisiones toma en consideración varios factores, tales como el tipo de buque, la velocidad, la ruta, el tamaño, la capacidad, así como el tipo

y el consumo de combustible, con el objetivo de proporcionar las mediciones más precisas.

Este anuncio reafirma el compromiso del Canal de Panamá con los esfuerzos globales para reducir las emisiones, incluyendo la estrategia inicial de GEI de la OMI, las regulaciones OMI 2020 y el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 13 de la ONU, que exige una acción urgente para combatir el cambio climático y su impacto.



La Ruta al servicio de la

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para el 2020, las emisiones diarias de dióxido de carbono (CO₂) se redujeron en 17 por ciento debido a las restricciones económicas que sufrió el mundo producto de la pandemia. Aunque la cifra es significativa, no es suficiente para contrarrestar los efectos de dichos gases contaminantes en el ecosistema.

En este sentido, el Canal de Panamá, gracias a su ventaja geográfica competitiva, contribuye al ahorro en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), particularmente el CO₂ procedentes de los buques.

13 millones
de toneladas de
CO₂ equivalente

Total de ahorro de emisiones
en el año 2020

Esto representa 6.9 millones
de hectáreas, **proporcional a 25 veces**
la isla de Coiba que posee 270,125 hectáreas.

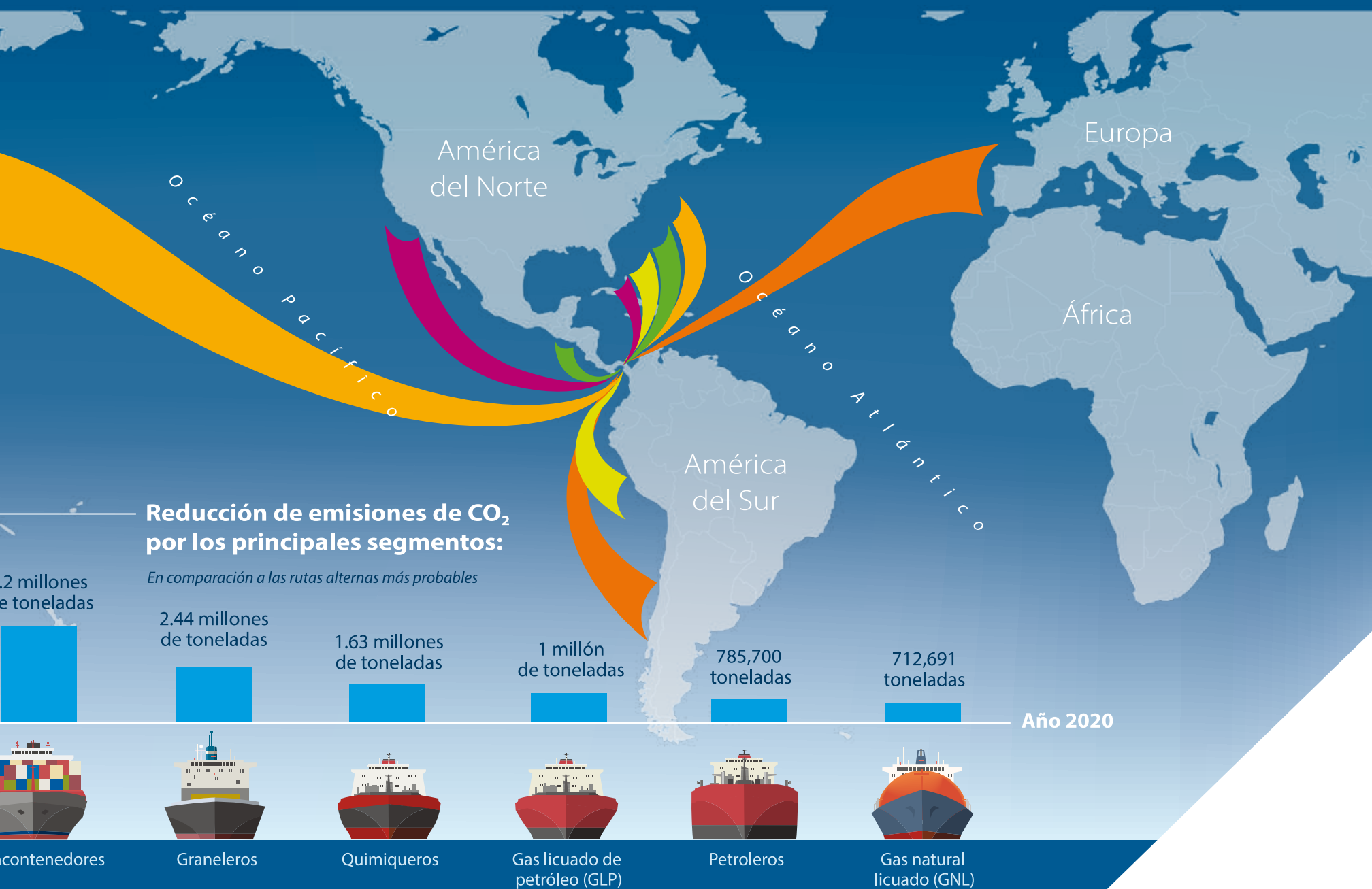


El reto para la neutralización del carbono no es tarea fácil, ya que se requiere de políticas públicas y estrategias viables desde el punto de vista económico y ambiental, pero lo más importante es que cada vez más se dan pasos concretos hacia la protección de nuestro planeta.



a protección ambiental

Ahorro de emisiones de CO₂ de los clientes en las principales rutas por el Canal:



Estos ahorros equivalen a:

- Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de **2.8 millones de autos** conducidos durante un año.



- Al carbón absorbido por **217 millones de plántones de árboles** en crecimiento durante 10 años.



CANAL DE PANAMÁ

BICENTENARIO, CANAL Y LITERATURA



Por Orlando Acosta Patiño

Seguimos en nuestro recorrido a lo largo del pensamiento nacional en el contexto del bicentenario de la República. **El Faro** abre el diálogo entre distintos actores y facetas

del quehacer local. En esta ocasión, exploramos el impacto de la construcción de una ruta de agua en la literatura, para lo cual hablamos con el doctor Luis Pulido Ritter, académico panameño quien desde Berlín, nos ofrece una mirada personal y profesional al escenario de la literatura, en un mundo poco explorado desde la perspectiva de la literatura y el Canal; donde la migración y la yuxtaposición de mundos y realidades producen un fenómeno, aun por analizar a profundidad; y en el que coincidimos, se encuentra en un proceso de transformación permanente.

Canal y literatura. El Canal de agua, pensado y construido desde nuestras orillas, trajo profundas repercusiones en lo social, económico, político y territorial. Hablemos de ello y de su reflejo en las letras. ¿Qué tuvo que ver el Canal con la literatura?

R: Si parto del principio que la literatura tiene que ver con todo lo humano, te puedo decir que el Canal, por la implicación humana que tiene, está dentro de la literatura. Es de allí, por ejemplo, que podemos comprender los textos de un Joaquín Beleño (Gamboa Road Gang, 1960) o de un Eric Walrond (Tropic Death, 1926), quienes revelaron las consecuencias humanas de una obra como el Canal.

¿Está tu producción literaria relacionada con la circunstancia personal de haber nacido junto a un Canal? ¿Es tu obra literaria reflejo de esta circunstancia, en donde de alguna manera también te reconoces personalmente, más allá de sus orillas?



R. Sin duda, mi experiencia con el Canal y, específicamente, con la Zona del Canal, que, como tú sabes, fue un conglomerado humano, social, económico y político norteamericano, un enclave dentro de Panamá, ha marcado nuestras vidas hasta el día de hoy. Haber crecido en la ciudad, segregado de una parte del territorio, no es una experiencia que te deja indiferente o inmune para toda la vida.

¿Quién de mi generación no recuerda la cerca de la Zona? Llevamos esa experiencia en el alma y, sin duda, esto ha tocado mi producción literaria y académica. Me parece que lo que más me ha dado la experiencia del Canal, el enclave colonial de la Zona del Canal, es que rechazo los muros, las fronteras y las segregaciones. Es una experiencia que, incluso, estuvo presente en la escritura de mi libro, "Filosofía de la Nación Romántica" (2007), con el que entré a un bloque discursivo, inmovilizado y cerrado, donde el aire ya se había detenido y olía a humedad vieja. Lo que hice, con este libro, fue abrir las ventanas, saltar de esas trincheras impuestas y llenas de lodo que habían paralizado el dinamismo del pensar. En efecto, huyo de las exclusiones, de la fronterización del pensamiento, y me atrae el tráfico, el viaje, el sentimiento de libertad vivida y por vivir: me gusta ir al aire libre.

Luis Pulido Ritter, doctor en Sociología (Universidad Libre de Berlín). Ganador del Premio Miró categoría ensayo (2007, 2017, 2020). Es redactor asociado de La Estrella de Panamá, Miembro de la Academia Panameña de la Lengua, profesor extraordinario en la Facultad de Humanidades e investigador en el Instituto de Estudios Nacionales (IDEN) de la Universidad de Panamá.



El muro de Berlín y el fin de la Zona del Canal. Nuestra conversación giró entorno a procesos determinantes comunes en sociedades como las de Berlín y la de Panamá; al respecto, Luis nos dice:

R: Es por eso que viví con tremenda satisfacción la caída del Muro de Berlín, ciudad donde vivía en 1989, justo un mes antes de la invasión a Panamá. Allí sentí el sueño de la libertad, la caída de ese muro, que había encerrado a la gente. Eso coincidió con mi sentimiento de vida, porque siento y vivo la libertad, aunque ahora acepto, por razones de salud individual y colectiva, que respetemos las normas de cuidado frente a la pandemia. Y con mis textos, estoy permanentemente buscando la crítica, el movimiento, la conexión entre realidades y países, imaginarios y discursos. Desde mi tesis doctoral, me he dedicado entonces a cruzar mares, países y continentes, donde me ha llamado especialmente la atención el Caribe, que en el fondo es hablar de Panamá por su complicada y rica historia de lenguas y culturas, y que me ha ayudado a conectar América, África, Europa y Asia, como lo he hecho ahora con mi último premio Miró en la categoría de ensayo, *Un viaje Transatlántico* (2020), donde el ensayista, se mueve a través del mundo con alma de vaporino.

Literatura, sociedad y siglo XIX. Algunos historiadores y antropólogos entienden la conformación social de Panamá como una con dos caras: una transitista y otra rural. La primera, en descripciones de estudiosos, como una “de cultura cosmopolita, extranjerizante, laica, de una economía de servicios, moderna, con capacidad de negociación, libre cambista...angloparlante, criolla, negra, china y europea...” frente a otra tradicional regionalista, hispanista, católico, tradicionalista, con admiración por la heroicidad y el fisiocratismo”. (Porras, 2020) ¿Cómo abordas- desde estas interpretaciones- la producción literaria del Panamá del siglo XIX?

R: Por metodología me interesan las contradicciones y las paradojas, el quiebre y las fracturas de las fronteras, los intersticios y las transformaciones. A primera vista, ese modelo de Porras es útil y funciona para el siglo XIX, pero, para comenzar, habría que preguntar qué entendemos por todos esos conceptos y qué tan “cosmopolitas”, “laicos” y “extranjerizantes”



eran los que proponían una “economía de servicios” con el Canal como punta de lanza.

Mientras preguntaría aquí si el llamado “terciarismo” se traduce necesariamente en “cosmopolitismo”, “laicismo” y “extranjerización”, en muchos aspectos, Panamá es la mejor prueba de que, con una economía terciaria, de servicios, hay ciertos imaginarios sociales, políticos y culturales que están todavía atrapados en la sociedad colonial, imaginarios que fueron muy bien descritos por Mariano Arosemena en sus “Apuntamientos Históricos” del siglo XIX. A partir de aquí, te puedo decir que, por ejemplo, para el siglo XX, tenemos a un personaje como el expresidente y ministro Ricardo J. Alfaro (1882-1971). Por un lado, él era un capitalino, un hombre viajado y negociador de los tratados del Canal, y por otro lado, no dejó de ser un intelectual romántico, un pueblo, una cultura, una religión y un Estado nacional. Por ello, entonces, fue promotor y fundador de la Academia Panameña de la Lengua y además, se ideó un diccionario de anglicismos que debería salvaguardarnos o protegernos de la extranjería. Y, en otro sentido, te menciono a Roque J. Laurenza (1910-1984), que era chitreano, y fue uno de los intelectuales, en términos clásicos strictu sensu (sentido estricto), más exquisitos y universales, cosmopolitas y educados que ha tenido este país más allá de toda idea romántica y populista de nación. Él tenía, por cierto, una consciencia extraordinaria de lo popular, cuya cultura es tremendamente paradójica y contradictoria. Y así me puedo ir hasta el infinito. Con esto quiero decir que el asunto es complejo, que está lleno de giros que modifican moldes, y hay que estar conscientes de las múltiples transformaciones que han

marcado a la sociedad panameña, desde la élite hasta lo popular, de acuerdo con sus períodos y contextos históricos-sociales en un país tremendamente diferenciado e imbricado como el nuestro.

Canal y sus aguas fragmentadas. En tu obra te refieres a la literatura y a los sujetos desde un escenario que le has llamado el “Atlántico fragmentado”. El Canal produce otros fragmentos sociales y territoriales. La comunidad negra antillana es un reflejo de ello, como lo fueron la Zona del Canal y lo es la ciudad de Colón, otro retazo Atlántico. Hablemos desde aquí, del espacio fragmentado, de la literatura, teñida con rasgos de una nueva paleta de negritud, postesclavitud.

R: En mi libro “Fragmentos Críticos Postcoloniales” (Premio Miró, 2017), que es un libro de transición entre el primer y el tercer Miró, introduzco un capítulo sobre expatriados, inmigrantes y extranjeros, un capítulo que conecta con los imaginarios migratorios de un país como Panamá. Lo fragmentario son las fronteras desde el poder, fronteras económicas, políticas y culturales, fronteras que no pueden negar o paralizar la conexión, el movimiento y el traspaso de ellas. Es por eso, entonces, que este capítulo es la consciencia de este desplazamiento, este tránsito, que crea una red de relaciones, una urdimbre que se va armando a lo largo y ancho del mundo, que rompe esas fragmentaciones discursivas de poder entre etnias, clases y Estados. Para mí el Canal es parte de esa urdimbre y los migrantes, tanto “extranjeros”, como “nacionales”, estamos dentro de ese tejido de relaciones.

SERIE DE DOCUMENTALES

DONDE NACE EL AGUA, LA HISTORIA E IMPORTANCIA DE LOS RÍOS

El Canal de Panamá y la fundación Albatros unen esfuerzos para destacar la importancia del recurso hídrico.



Por Luis E. Vásquez

Desde tiempos remotos, el agua, marcó el éxito o decadencia de civilizaciones enteras. Hoy día, es un hecho de que el Canal de Panamá no pierde de vista esta realidad, por ello, su permanente compromiso por la conservación y uso eficiente del recurso hídrico.

En enero de este año, el Canal de Panamá te lleva, a través de Canal TV, hasta **Donde nace el agua**, un recorrido en el que los hermosos paisajes de la cuenca hidrográfica se conjugan en un proyecto televisivo que despierta conciencia sobre la importancia de este recurso y la necesidad de protegerlo.

Donde nace el agua, es el nombre de una serie de documentales de 60 minutos, en los que jóvenes panameños relatan sus experiencias

al recorrer ocho ríos del país, desde su nacimiento hasta su desembocadura.

Se trata de un esfuerzo que involucra a las nuevas generaciones, que evidencian una gran conciencia ambiental; jóvenes que aman su entorno y, en esta historia, narran la aventura de recorrer la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP).

Así lo valora la gerente de Cuencas del Canal, Karina Vergara, tras ver el primero de los documentales.

“Tenemos el trayecto de un río desde que nace; esa naturaleza que lo que proyecta es un ambiente, como lo describen los niños: húmedo, un ambiente que suena a que es muy natural y prístino... que está protegido.”, señala la especialista.

No obstante, advierte Vergara, a lo largo del recorrido por esos ríos, el televidente se da cuenta de que la interacción con el hombre provoca que estos afluentes vayan perdiendo parte de su calidad. Empero, se expresa optimista de que no es tarde, por el contrario, “estamos a tiempo” de poder revertir este manejo de los ríos y la calidad del agua para esos niños y jóvenes que, a través de estos documentales, están haciendo un llamado claro a corregir el rumbo.

Y es que la salud de los ríos varía según la región donde se ubiquen, ya sea en zonas rurales o las urbanas de gran actividad industrial. Por ejemplo, se observa que el río Trinidad, en la Cuenca Hidrográfica del Canal, donde hay un ambiente bien conservado a lo largo de la cuenca media, y luego actividades agropecuarias que, si bien inciden en la calidad del recurso hídrico, el manejo es controlado. Por el contrario, otros como el Matasnillo, que pasa por el centro de la ciudad de Panamá, donde la interferencia de la actividad industrial, con sus consecuentes desechos, hacen visible su contaminación en la coloración del agua y la biodiversidad en sus riberas.

“Con años y un buen manejo de los ríos, la contaminación puede revertirse. Claro, esos procesos costarán unos más que otros, pero requerirá del esfuerzo de todos”, subraya Vergara.

Filmación subacuática y cámaras 4k

La serie **Donde nace el agua** es producida por la Fundación Albatros Media, en un proyecto del Canal de Panamá que recorre los ríos de la CHCP hasta llegar a Azuero, Veraguas y Chiriquí.

Los documentales se producen con equipos de filmación subacuática, drones y cámaras 4K con registro de alta velocidad, grabando variedades de especies de la zona, así como las experiencias de los jóvenes al encuentro de sus ríos.

Cada pieza documental narra, en la voz testimonial de jóvenes de cada comunidad, la historia y la importancia de los ríos en el equilibrio de sus comunidades.



En la Cuenca del Canal hay quebradas, riachuelos, ríos y lagos, que forman parte de la riqueza natural de Panamá.



Así pues, en esta serie de documentales se narran anécdotas, características y el impacto de los ríos Trinidad, en la provincia de Panamá Oeste; La Villa, en las provincias de Herrera y Los Santos; Río Abajo, Chilibre y Matasnillo, en la provincia de Panamá; además del río David, en la provincia de Chiriquí; San Pedro, en Veraguas; y dos piezas sobre el Chagres, en la provincia de Colón, debido a su importancia para las operaciones del Canal de Panamá.

Los documentales pueden ser apreciados a través de la señal de Canal TV, los sábados y domingos de enero en horarios rotativos de 6:00 a.m., 10:00 a.m., 2:00 p.m., 6:00 p.m. y 10:00 p.m.

Canal TV está disponible en señal abierta digital, y por cable en los canales 26, de Máster (Cable & Wireless), 126 y 1026, de Cable Onda.

LOS EFECTOS DEL CLIMA EN EL MERCADO DE GNL Y LOS DESAFÍOS PARA EL CANAL DE PANAMÁ



Por Andrés Eduardo Orozco

La volatilidad e incertidumbre del clima continúa sorprendiéndonos. Durante este año, el hemisferio norte ha registrado temperaturas récords en invierno, en regiones como Europa y Asia,

mientras que el año pasado, Europa registró el invierno más caluroso de su historia, el noreste de Asia tuvo un invierno cálido y en Panamá se registró una temporada lluviosa con menores precipitaciones. Este reciente temporal de frío trae como consecuencia un incremento en el intercambio comercial en los mercados energéticos y su transporte a nivel mundial para satisfacer la demanda por calefacción de los sectores residenciales y comerciales en el hemisferio norte, entre estos, el gas natural licuado (GNL).

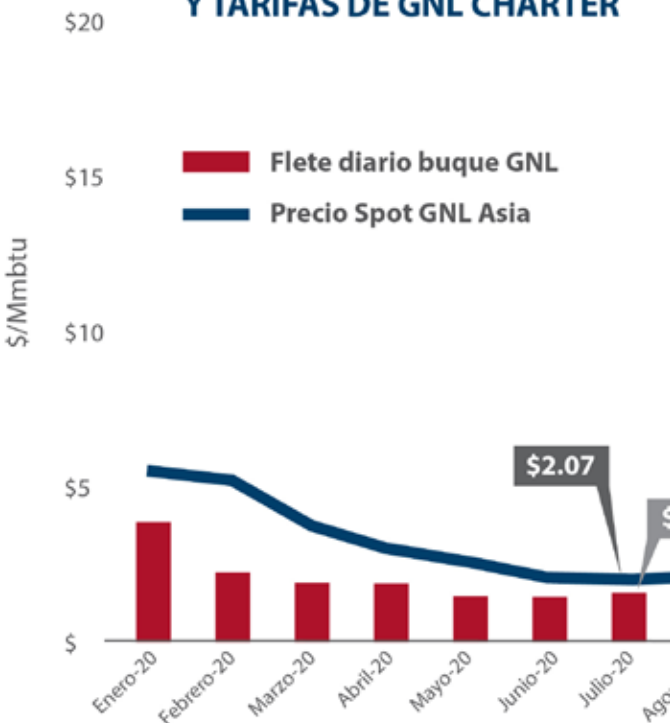
El precio del GNL ha experimentado un alza histórica como se muestra en la gráfica, donde se observa el precio promedio de importación al contado (spot) en el noreste de Asia, que concentra los principales países consumidores de gas en el mundo como lo son, Japón, Corea del Sur, China y Taiwán. Igualmente, se muestra en el eje vertical secundario el alquiler diario de los buques que transportan el GNL, desde enero del 2020 hasta las primeras dos semanas de enero de 2021.

El GNL se comerció a precios bajos por el orden de los \$2.00/Mmbtu (millones de unidades térmicas británicas) durante gran parte del 2020, debido a la disminución de la demanda como consecuencia del impacto de la Covid-19, por las medidas de aislamiento para contener la propagación del virus. Estas regulaciones ocasionaron la cancelación de embarques en las terminales de exportación de GNL en Estados Unidos, lo que provocó la disminución y cierre temporal de plantas de exportación de gas natural

en Norteamérica y la región Asia-Pacífico. Durante este periodo, las tarifas de alquiler de buques GNL estuvieron en mínimos de \$35,000/día y en promedio de \$65,000/día. No obstante, para finales del 2020 y enero de 2021, tanto el precio del GNL como el alquiler diario del buque se han disparado diez veces a un total de \$20/Mmbtu y \$350,000 diarios, respectivamente.

De acuerdo con analistas de la consultora Tudor, Pickering, Holt & Co (TPH), el 14 de enero de 2021, el suministro de GNL reflejó una reducción de aproximadamente el siete por ciento, por lo que, con el incremento en la demanda en Asia producto del invierno extremo, llevó a las importaciones y precios de GNL en esta región a niveles récords, causando un alto reposicionamiento de cargas.

PRECIOS DEL GNL SPOT (NORESTE DE ASIA) Y TARIFAS DE GNL CHARTER

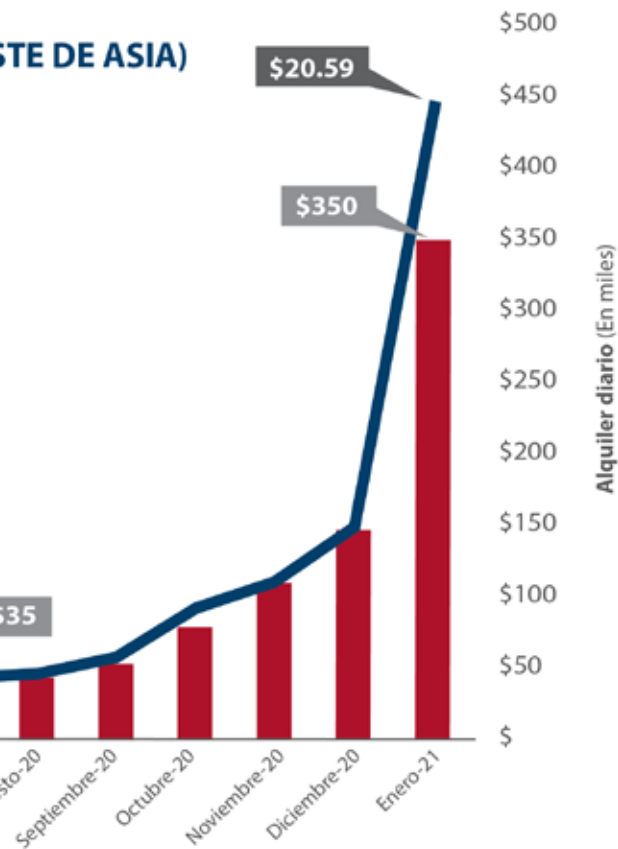


Esta situación limitó la oferta de buques GNL en el mercado spot en la región del Atlántico, principalmente en el golfo de México, afectando su disponibilidad y elevando las tarifas de alquiler a máximos históricos de \$350,000 al día, según reportó la compañía Argus en publicaciones del 11 de enero de 2021.

GNL y el Canal

Por otro lado, el Canal de Panamá es un eslabón importante para el transporte marítimo y el comercio energético, especialmente para los países del noreste de Asia y la costa este y golfo de México de Estados Unidos, región donde se encuentra más del 98 por ciento de la capacidad de licuefacción y exportación de GNL norteamericano (ver ilustración).

El transporte del GNL desde el golfo de México con destino a Asia por el Canal de Panamá toma unos 24 días, considerando un tiempo de tránsito de 24 horas, mientras que por el Canal de Suez tardaría aproximadamente 32 días, y por el Cabo de Buena Esperanza 35 días. Esto da como resultado que el Canal de Panamá tenga una ventaja competitiva de aproximadamente ocho días en la ida y dos



semanas en la vuelta completa respecto a las rutas alternas.

Paralelo a las turbulencias en los mercados energéticos, el Canal de Panamá ha registrado un repunte significativo en el tráfico durante los últimos meses, que coincide con las temporadas de alta demanda de los segmentos de buques portacontenedores, GNL y el gas licuado de petróleo (GLP), por lo que, para poder adaptarse al aumento en la demanda, la vía acuática ha realizado ajustes operativos, aumentando el número de cuadrillas y manteniendo sus protocolos de seguridad, con el fin de permitir más tránsitos diarios para los buques que arriban sin reservaciones.

Como consecuencia del incremento en arribos y tiempos de espera para transitar, el Canal implementó una serie de medidas que modifican el sistema de reservaciones para buques neopanamax a partir del 4 de enero del 2021, que permiten que los buques de GNL tengan más disponibilidad para reservar un espacio de tránsito dentro de los 80 a 15 días anteriores a su navegación por la vía acuática. Antes de esta modificación, solo uno de los dos espacios ofrecidos durante el período podría asignarse a un buque de GNL.

Además, cualquier espacio que esté disponible dentro de los 3 o 2 días antes del tránsito para los buques neopanamax, se ofrece a través de un proceso de subasta. Desde que

se implementaron las modificaciones el 4 de enero, hemos realizado 12 subastas de las cuales 5 se han adjudicado a buques de GNL.

Publicaciones recientes estiman que la alta demanda por GNL se puede extender hasta marzo 2021, cuando concluya el invierno en el hemisferio norte, por lo que la situación de altos arribos en el Canal, especialmente de energéticos, podría continuar en el corto plazo. Como consecuencia a esto, ya se comienza a notar la estabilización de los precios de GNL con los futuros spot en Asia para entregas en marzo de aproximadamente \$9.47/Mmbtu, tal como publicó Drewry el 18 de enero de 2021. A su vez, también se espera la reactivación de suministro de GNL en los próximos meses, especialmente en la región Asia-Pacífico, lo que agregaría más oferta de gas.

Esta situación de precios actuales de GNL mayores que los precios futuros se conoce como *mercado en backwardation*, y es una de las causas por la cual muchos transportistas de GNL están tratando de aprovechar el auge en precios, apurados en colocar sus cargas en los mercados de Asia. Si bien es cierto que el año 2021 ha iniciado con grandes retos para el Canal de Panamá, nuestra capacidad de resiliencia frente a estas situaciones prevalecerá de la misma forma que hemos asegurado la continuidad de nuestro servicio de tránsito en medio de la pandemia.

El autor es asesor de Inteligencia de Negocios.

COVID-19

DATOS PARA ESTAR CLAROS



Por Miroslava Herrera

La desinformación es enemiga de la salud. Una de las amenazas que ha surgido con fuerza con la pandemia de la Covid-19 es la proliferación de información equivocada y a veces malintencionada. Los datos falsos pueden atentar contra la vida y el control social de esta crisis. Tres expertos de Panamá

nos presentan una guía comprobada y veraz para responder a las dudas más comunes en torno a la pandemia.

El Dr. Eduardo Ortega, pediatra infectólogo e investigador, nos muestra la amplitud de la investigación de la vacuna, qué es y cómo actúa el virus que causa la enfermedad de la Covid-19. “Tenemos más de 200 años desarrollando vacunas, y al año se producen más de mil millones de dosis para diversas enfermedades”, señala Ortega. Por su parte, la Dra. Ivonne Torres Atencio, catedrática de farmacología de la Universidad de Panamá, destaca el rol de la vía interoceánica en la vacunación mundial porque “el Canal es clave para llevar la vacuna y sus insumos a todos lados”, y resalta el crecimiento de la ciencia en Panamá.

Para garantizar la continuidad del servicio y preservar la salud de sus colaboradores, el Canal ha puesto en marcha medidas sanitarias en todas sus áreas y un control riguroso en todos los puntos de entrada. El Dr. James Denham, médico ocupacional del Canal de Panamá, explica que el retorno laboral seguro “nos ha hecho rediseñar nuestras áreas de trabajo e innovar para hacer nuestro trabajo de manera más segura y más higiénica, sin afectar la calidad del producto final, además de valorar el papel que cada colaborador cumple en la salud colectiva del Canal de Panamá.



Dr. Eduardo Ortega



Dra. Ivonne Torres Atencio

LOS SÍ

- **El virus se trasmite de persona a persona por las vías respiratorias por gotitas de saliva que se expelen cuando la persona habla, grita, canta, tose o estornuda.**

- **La vacuna contra la Covid-19 tiene más de 30 años de investigación.** El estudio del ácido nucleico como candidato a vacuna inició a principio de los años 90. Luego, tomó auge con el brote de SARSCOV1 en China hace 17 años. En el 2012, la aparición del síndrome respiratorio de oriente medio (MERS por su siglas en inglés) también potenció la investigación. Hoy tenemos dos nuevas tecnologías: la del ácido nucleico y la de vectores virales.

- **Las medidas de bioseguridad son un escudo que nos protege de la propagación del virus:** lavado constante de manos, uso de gel alcoholado y el distanciamiento físico, son las más importantes.

- **Superaremos esta crisis colaborando.** El Canal de Panamá firmó un acuerdo para apoyar los esfuerzos del Grupo de Acción de la Industria del Transporte y la Cadena de Suministro (SCT, por su siglas en inglés) en la distribución inclusiva, segura y sostenible de las vacunas de la Covid-19. El Canal de Panamá además firmó memorandos de entendimiento con Panama Ports Company (PPC), PSA Panama International Terminal (PSA Panamá), Colon Container Terminal (CCT) y Manzanillo International Terminal (MIT), para ayudar a optimizar las rutas de suministro para la distribución de la vacuna de la Covid-19 y otros suministros de salud para América Latina.



Dr. James Denham

LOS NO

- **La Covid-19 no es un simple resfriado.**

El virus de la COVID19 causa el síndrome respiratorio agudo severo (SARS por sus siglas en inglés).

- **La vacuna de la Covid-19 no puede alterar nuestro material genético.** Por el contrario, las vacunas han erradicado del planeta enfermedades que matan o reducen la calidad de vida de muchas personas, tal es el caso de la viruela, y el polio, sarampión, varicela, rubeola y tos ferina.

- **No todo lo que sale en internet es verdadero.** La información compartida por redes sociales debe ser evaluada de acuerdo con la seriedad de sus fuentes. La información falsa es siempre inoportuna y puede causar graves daños a la salud.

- **Panamá no es un país pasivo en cuanto a su ciencia.** Con el surgimiento de la Covid-19, los científicos panameños han desarrollado estudios sobre diagnóstico, aislamiento, epidemiología, tratamiento y nuevas tecnologías, gracias a una inversión sostenida en el recurso humano.

Recuerde siempre mantener las medidas de bioseguridad para la prevención de la pandemia Covid-19, así como de otras enfermedades.



Lávese las manos con agua y jabón o con una solución alcoholada al 60%



Utilice mascarilla o tapabocas al salir de casa o visitar lugares públicos. Cúbrase la boca y la nariz con el codo doblado o con un pañuelo de papel al toser o estornudar.



Mantenga una distancia mínima de 2 metros entre usted y cualquier persona.

RICARDO RÍOS TORRES: LA PARTIDA DE UN NOBLE PATRIOTA



Por Ernesto A. Holder

Coordinador, Memoria Histórica

El domingo 31 de enero de 2021, falleció el profesor Ricardo Ríos Torres a sus 86 años de edad. Fue escritor e historiador con una vida

entregada a la educación, la cultura y, en especial, a la lucha por la plena soberanía de Panamá sobre su territorio.

Torres fue presidente de la Unión de Estudiantes Universitarios que el 2 de mayo de 1958, conjuntamente con Carlos Arellano Lennox, lideró la histórica "Operación Soberanía de 1958". Este grupo, junto con otros estudiantes, ingresó a la Zona del Canal para sembrar 65 banderas panameñas, ante el asombro de autoridades zoneítas. Un movimiento silencioso y pacífico.

Sobre este acontecimiento, el mismo profesor Torres escribió en La Estrella de Panamá el 28 de abril de 2018: "El 2 de mayo de 1958 el colectivo estudiantil, con criterio propio y una nueva mentalidad histórica, derrota la agresión psicológica impuesta por el país del gran garrote. Una fuerza inédita desafía al águila imperial, es una actitud sin concesiones, le perdimos el temor, se rompen paradigmas, y la Operación Soberanía determina el cambio de rumbo en las negociaciones canaleras. De la etapa revisionista se avanza a la abrogación del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, saga que culmina el 31 de diciembre de 1999".

"La juventud quijotesca, con sed de soberanía, hace historia. La policía del imperio amenaza con no permitir otros actos patrióticos en su feudo, la Federación de Estudiantes de Panamá responde con la Marcha Patriótica del 3 de noviembre de 1959, por los predios de la avenida 4 de Julio, decenas de panameños son

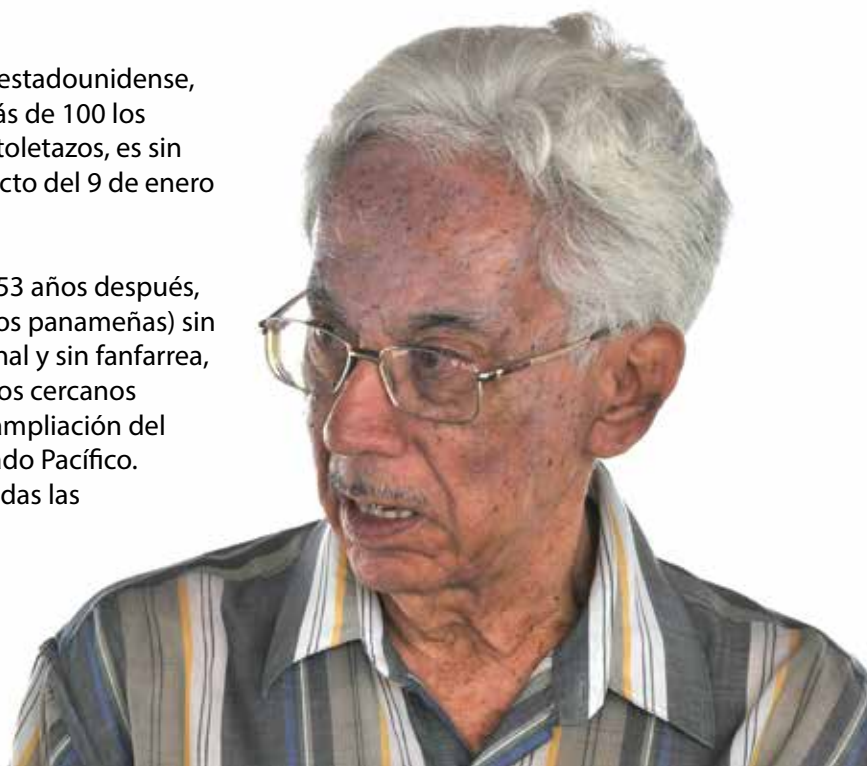
agredidos por el ejército estadounidense, ¡ya no hay miedo! Son más de 100 los heridos de perdigones y toletazos, es sin duda el antecedente directo del 9 de enero de 1964".

El 1 de octubre de 2012 (53 años después, y ya con el Canal en manos panameñas) sin escoltas, fotógrafo personal y sin fanfarrea, Torres y otros cinco amigos cercanos visitaron los trabajos de ampliación del Canal de Panamá, en el lado Pacífico. La conquista superaba todas las expectativas.

A lo largo de esos casi nueve años de construcción de la vía ampliada, miles de personas visitaron los trabajos en ambos lados del Istmo para conocer sobre su avance. Entre esa marejada de gente que iba y venía, asombrados por la magnitud de los trabajos, la presencia del profesor Torres, un día cualquiera, podía pasar inadvertida, sin embargo, no fue así. Para el equipo de Documentación Histórica del Programa de



Visita del profesor Torres a los trabajos de ampliación en 2012.



Ampliación fue un gran honor atender a tan ilustre patriota panameño.

Se debe destacar también la contribución del profesor Torres como escritor, pues ha dejado un número interesante de aportes literarios, entre los que destacan sus obras: Perspectivas (1982), Las Raíces Compartidas (1993); La Metáfora de los Espejos (1995); El Archipiélago Soñado (1997); Musas de Centenario (2003); La Calle del Espanto (2004); Memoria de Mis Memorias (Panamá, 2008); entre otros.

El Canal de Panamá despidió al profesor Torres con profunda solemnidad. Me hago eco de las palabras que se le dedicaron en nuestras redes sociales el día de su fallecimiento: "En el Canal de Panamá recordamos con orgullo a quienes lucharon por construir una gran nación. Esa es también nuestra misión y legado para las futuras generaciones. Gracias por tu obra, gran patriota. La semilla que sembraste cayó en tierra fértil y ahora el Canal es de todos los panameños".



CANAL DE PANAMÁ SE AJUSTA PARA ATENDER CRECIMIENTO DE GNL

A lo largo de sus más de 100 años de operaciones, el Canal de Panamá ha sido testigo de transformaciones en el comercio mundial, que han requerido de su capacidad de adaptación para mantenerse como una ruta vital en el transporte marítimo.

Una de las más recientes es el auge en el movimiento de gas natural licuado (GNL), principalmente entre la costa este de Estados Unidos y Asia.

Con la apertura del Canal ampliado en junio de 2016, los buques que transportan GNL encontraron en la vía panameña una nueva ruta para sus mercados.

A fin de atender la creciente demanda de este segmento comercial, el Canal de Panamá implementó varias medidas que han resultado en un servicio más eficiente y confiable para los clientes.

Producto de estas medidas, en enero del presente año se registraron dos hitos en el tránsito de buques de GNL.

Primero fue el paso de tres buques de GNL en dirección norte. Dos de estos buques tenían reserva, mientras que el tercero

obtuvo su cupo por medio de un proceso de subasta para naves neopanamax, que es parte de un cambio al Sistema de Reservación de Tránsitos para satisfacer la demanda cambiante de la mezcla actual de buques que atraviesan las nuevas esclusas.

Luego, el último día de enero, cuatro buques de gas natural licuado transitaban en una sola jornada: dos en dirección norte (Atlántico) y los restantes con rumbo sur (Pacífico).

Estos hechos evidencian el rol que desempeña el Canal en el engranaje del comercio marítimo mundial, así como nuestro compromiso en impulsar el progreso de Panamá.





¿Sabías que...?



El Canal opera 24/7

El Canal de Panamá opera las 24 horas desde el 12 de mayo de 1963, con la instalación de iluminación fluorescente en las tres esclusas de Gatún, Miraflores y Pedro Miguel, así como en el Corte Culebra.

Desde entonces, la vía interoceánica ha visto un importante aumento en la demanda de sus servicios, trayendo mayores beneficios para el país.



Primeros planes para ampliar el Canal

Hacia 1939 inician los primeros esfuerzos por ampliar el Canal. Estados Unidos emprendió por aquel año un proyecto para expandir el Canal que nunca concluyó debido al estallido de la Segunda Guerra Mundial.

El proyecto fue retomado bajo la administración panameña que, después de rigurosos estudios, diseñó un programa para ampliar la capacidad de la vía acuática. Como resultado, el 26 de junio de 2016 se inauguraron dos nuevos complejos de esclusas: Agua Clara, en el Atlántico, y Cocolí, en el Pacífico.





Lagos en la Cuenca Hidrográfica

En la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá existen dos lagos principales: Gatún y Alhajuela. Estos embalses artificiales son la fuente de las potabilizadoras que abastecen de agua a más de la mitad de la población del país distribuida entre las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste, además del agua utilizada en las operaciones del Canal.



El Canal cuenta con un equipo de arqueadores

Los arqueadores se encargan de abordar los buques para inspeccionar y confirmar que cumplen con la información que le enviaron al Canal en primera instancia. El personal dedicado a esta tarea está calificado para llevar a cabo funciones de inspección y arqueo de buques, basándose en lo establecido por las regulaciones del Canal de Panamá, así como también lo indica la legislación de la República y las normas internacionales.



Antes de su transferencia, Panamá se preparó para administrar el Canal

Panamá sabía la responsabilidad que supondría administrar el Canal, es por ello que después de amplios análisis y en consenso con múltiples sectores del país, se promulgó la Ley Orgánica que en 1997, creó a la Autoridad del Canal de Panamá como una persona jurídica autónoma de derecho público, constituida y organizada conforme a los términos previstos por la Constitución Política. Con la existencia de esta institución autónoma, el Canal de Panamá se transfirió a manos panameñas, el mediodía del 31 de diciembre de 1999.



Un vistazo a los retos del pasado, presente y futuro



Canal tv

UNA SEÑAL DE  CANAL DE PANAMÁ

 **Cable Onda**
Canal 126 /1026 (HD)

MAST3R
Canal 26

Señal por cable a
nivel nacional