

Un esfuerzo sostenido

¿Por qué
el Canal
es neutral?

Corredores
marítimos
verdes

Plan de
gestión
laboral

¿Y SI

TIENES

LA PIEZA

QUE FALTA?

Tus piezas u objetos del acontecer histórico de Panamá entre 1964 - 1999 nos ayudarán a reconstruir y preservar la memoria histórica de nuestro país.

EL FARO

Mayo 2022

No. 167

Central 5-6-7

Corredores marítimos verdes.

Actualidad 8-9

Plan de gestión laboral.

Perspectiva 10-11

Orgullo en las compuertas.

Salud 12-13

Día Mundial de la Hipertensión.

Infografía 14-15

Reducción de emisiones de carbono.

Ventana 16-17

¿Por qué el Canal es neutral?

Memoria Histórica 18-19

Reunión de grandes autores.

Comunidad 20-21

Plataforma participativa: herramienta de sostenibilidad.

Ventana 22-23

Comunidades sostenibles.

Cuestionario 24

Guillermina de Gracia, defensora del patrimonio milenario.

Puente 25-26

La Flor del Espíritu Santo.

Noticias 27

Noticias del Canal de Panamá.

Enfoque 27

Se rompió el hielo.



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

Laury Melo de Alfaro

Ricardo Manuel Arango

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Luis Navas Pájaro

Dora M. Perez Balladares B.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

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

POR UN FUTURO SOSTENIBLE



La sostenibilidad es el equilibrio que existe entre cubrir las necesidades presentes sin comprometer los recursos y capacidades del futuro.

En el contexto mundial actual, es un objetivo social que abarca componentes ambientales, económicos y sociales, en busca de un beneficio integral. Se trata de una herramienta capaz de redirigir decisiones comerciales a nivel mundial, así como políticas locales, con un alcance a los consumidores finales.

Para el Canal de Panamá, la sostenibilidad está contemplada en múltiples planes y programas que se desarrollan con el trabajo conjunto de comunidades comprometidas con las generaciones futuras.

En ese sentido, la vía interoceánica se ha aliado con comunidades en la Cuenca Hidrográfica para asegurar el uso sostenible de los recursos naturales del área, impactando de manera positiva la calidad de vida de los residentes.

Una de estas iniciativas es el Programa de Incentivos Económicos Ambientales (PIEA) que provee recursos a los agricultores locales: desde títulos de propiedad de sus tierras, hasta capacitación en técnicas agroforestales, permitiéndoles desarrollar, reforestar y proteger la Cuenca Hidrográfica del Canal.

La sostenibilidad se refleja también en las operaciones de la vía interoceánica. Desde su apertura en 1914, la vía interoceánica ha permitido a los buques ahorrar tiempo y combustible al reducir las distancias de viaje. Solo el año pasado, contribuyó a la reducción de 16 millones de toneladas de emisiones equivalentes de dióxido de carbono (CO₂), en comparación a la ruta alterna más probable.

Además de ofrecer un servicio seguro, confiable y eficiente, el Canal de Panamá brinda ventajas ambientales a sus clientes. En los últimos años, el Canal de Panamá creó la Estrategia de la Ruta Verde, que tiene como objetivo maximizar la eficiencia ambiental y operativa de la vía interoceánica.

El Canal de Panamá contribuye directamente y acelera los esfuerzos de otros países, de la industria marítima y sus clientes para reducir los gases de efecto invernadero. Adicionalmente, el Canal anunció el inicio de un proceso de descarbonización de sus operaciones, con el objetivo de convertirse en carbono neutral para el año 2030.

El futuro se vislumbra sostenible: con comunidades sostenibles que protejan la Cuenca, y con una operación del Canal de Panamá carbono neutral, y el desarrollo de un nuevo sistema de administración del recurso hídrico para las futuras generaciones.

El objetivo de este sistema será disponer de nuevas fuentes de agua para suplir la necesidad de más de la mitad de la población del país, así como para las operaciones del Canal de Panamá, a fin de atender las demandas de un cambiante comercio mundial y brindar el servicio confiable y permanente que requieren nuestros clientes.

Marianela Dengo de de Obaldía
Vicepresidenta de Comunicación e Imagen Corporativa

La reducción de la huella de carbono del transporte marítimo representa un reto para todos.

CORREDORES MARÍTIMOS VERDES Y SU APORTE EN LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO



Por Alexis X. Rodríguez

Según el cuarto estudio de gases de efecto invernadero (GEI) de la Organización Marítima Internacional (OMI), el impacto climático del transporte marítimo aumentó 10 % en seis años, y podría aumentar un 50 % para el 2050. El estudio también muestra que las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo aumentaron de 977 millones de toneladas en el 2012 a 1,076 millones de toneladas en el 2018, lo que supone un alza del 9,6 %.

Esto ha impulsado la implementación de regulaciones en materia de eficiencia operacional que buscan reducir los consumos de las embarcaciones que navegan por los océanos.

En adición, se ha implementado una serie de innovaciones tecnológicas como el "Justo a Tiempo", "optimización de

llamadas a puerto", "realidad virtual" y la introducción mundial de combustibles y/o fuentes de energía alternativos.

La estrategia inicial de la OMI en cuanto a la reducción de emisiones fue aprobada el 13 de abril de 2018.

Esta estrategia busca potenciar medidas a corto, mediano y largo plazo, a fin de contribuir en la reducción del 40 % de la intensidad de las emisiones para el año 2030 y 50 % de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes del transporte marítimo para el año 2050 (comparado con los niveles de 2008 respectivamente).

Para el año 2023, debe adoptarse la revisión de la estrategia alineada con las medidas a corto plazo que serán fundamentales para alcanzar la ambición general establecida en el Acuerdo de París de 2015.



Importancia de los corredores marítimos verdes

Para fomentar la transición hacia nuevas tecnologías y apoyar el desarrollo de combustibles y soluciones limpias, 22 países firmaron la Declaración de Clydebank durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26), para promover la creación de corredores verdes marítimos. El principal objetivo de la Declaración de Clydebank (una declaración de intenciones no vinculante) es establecer al menos seis corredores verdes ecológicos entre dos o más puertos para mediados de este siglo, y aumentar este número durante los próximos años.

La participación es voluntaria, y además no es obligatorio que todas las embarcaciones sean de cero emisiones para transitar por un corredor verde.

Para conseguir crear estos corredores más sostenibles, se espera que los países signatarios fomenten la creación de alianzas entre los Estados, los puertos, las empresas y todos los operadores que trabajan a lo largo de la cadena de valor. Solo de este modo, es posible acelerar la descarbonización en el sector.

Los puertos de Los Ángeles y Shanghái planean crear el primer corredor marítimo ecológico del mundo, en una asociación convocada por C40 Cities que también cuenta con la participación de ciudades, propietarios de carga y grandes navieras.

Todos ellos cooperarán para alcanzar la descarbonización del movimiento de mercancías entre los mayores puertos de Estados Unidos y China, una de las rutas comerciales más transitadas del mundo.

A finales de este 2022, los aliados presentarán un plan de implementación del corredor verde, con los siguientes objetivos clave:

§ La introducción progresiva de buques de combustible de bajas emisiones de carbono y el inicio de la transición a buques de cero emisiones para 2030.

§ El desarrollo de buenas prácticas para reducir las emisiones y mejorar la eficiencia de los buques que utilicen el corredor.

§ La reducción de las emisiones en las operaciones portuarias, mejorando la calidad del aire en los puertos y ciudades.

El Canal reconoce los impactos ambientales del transporte marítimo y la urgencia de tomar medidas climáticas.



Los programas del Canal de Panamá están alineados con los planes internacionales de descarbonización en el sector marítimo.

El Canal de Panamá, corredor verde para el comercio marítimo

El año pasado, la vía interoceánica anunció sus planes para convertirse en carbono neutral para el 2030. Para lograr este objetivo y maximizar su valor como corredor verde para el transporte marítimo mundial, el Canal espera realizar importantes inversiones y cambios en sus operaciones en los próximos años. Con la compra de vehículos eléctricos y remolcadores híbridos, se anticipa que la modernización de su equipo e infraestructura requerirá inversión e investigación y desarrollo.

El Canal también continuará trabajando con los actores internacionales para garantizar que sus contribuciones estén alineadas con los esfuerzos globales hacia la descarbonización de la industria.

En noviembre de 2021, el Canal de Panamá participó en la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26), reforzando la importancia de involucrar a toda la cadena de suministro en los objetivos hacia la neutralidad de carbono de la industria.

El Canal también se unió a más de 160 organizaciones de la industria marítima en el **Llamado a la acción para la descarbonización del transporte marítimo**, una promesa y un compromiso para tomar medidas concretas contra el calentamiento global.

Panamá presentó ante la OMI el documento "La optimización de rutas marítimas como medidas a corto plazo en la reducción de emisiones", y la contribución que genera la Ruta Verde del Canal de Panamá como aporte en la reducción de emisiones del transporte marítimo internacional, en especial sobre la optimización de las rutas marítimas.

Existen diferentes rutas de navegación a nivel mundial, y debido a esto, la preparación de un plan de viaje implica las consideraciones de las rutas marítimas disponibles entre los puertos del viaje. En este sentido, la elección de la ruta más corta resulta en bajar el consumo de combustible, en la reducción del tiempo de la travesía y en la disminución de las emisiones.

En el futuro, el Canal incorporará en su estructura de precios las emisiones de los buques durante el tránsito por la vía interoceánica, con base en su tecnología y maniobrabilidad, para ayudar aún más a la descarbonización de la industria marítima.

El Canal de Panamá contribuyó a la reducción de 16 millones de toneladas de emisiones equivalentes de dióxido de carbono (CO₂) en el 2021, en comparación a la ruta alterna más probable.

Estos ahorros, tres millones más que en el 2020, equivalen a las emisiones de 3.2 millones de vehículos sedanes conducidos durante un año o al carbón absorbido por 248 millones de plantones de árboles cultivados por diez años.

PLAN DE GESTIÓN LABORAL: IMPLICACIONES Y PERSPECTIVAS



Por Luis E. Vásquez

Hace poco la Administración del Canal de Panamá puso en marcha el Plan de Gestión Laboral, con el propósito de llenar todas las vacantes permanentes disponibles, de acuerdo con la línea base de puestos de la organización, y del que pueden participar todos los trabajadores

temporales y permanentes que tengan sus solicitudes de empleo y perfiles al día.

La línea base son puestos requeridos de forma permanente para asegurar la operación ininterrumpida de la vía acuática, y que todas las vacantes incluidas se sometan a un proceso competitivo por concurso, de acuerdo con el sistema de méritos.

Para ser considerados para estas oportunidades que surgen del Plan de Gestión Laboral, los trabajadores temporales y permanentes deben tener sus solicitudes de empleo al día: los

temporales, en el portal de empleo de internet (www.pancanal.com), y los permanentes en el kiosco del portal interno del Canal.

Es importante tener claro que, por la naturaleza de la operación del Canal, la oscilación de la demanda de tránsito y la ejecución de proyectos específicos, siempre habrá necesidad de contratar personal temporal.

Esta iniciativa no tiene como objetivo la reducción de la mano de obra en la organización, sino normalizar las vacantes existentes a través del sistema de mérito y reglas que rigen en la organización, ha reiterado el administrador Ricaurte Vásquez Morales.



Tampoco significa la conversión automática de todos los temporales, sino que la Administración vela porque se respeten las reglas; en consecuencia, abrir las plazas a concurso, dándole oportunidad a los más capaces para lo que es necesario, sin que ello implique automaticidad, más bien competencia.

Por otro lado, cuando un trabajador se jubila, ello no significa la eliminación de su puesto, sino que su posición es evaluada por la gerencia correspondiente, así como se evalúa cualquier otra vacante antes de ser llenada de forma permanente. Si de ese análisis se determina que, en efecto, dicha plaza continúa siendo necesaria, se procederá a llenarla por concurso y con base en el sistema de méritos.

El Administrador ha dicho que todos los puestos que se requieran para la operación de la vía acuática se van a llenar, sea de forma temporal o permanente, de modo que siga operando de forma eficiente y segura, como hasta ahora.

"El Canal de Panamá siempre tendrá el recurso humano, permanente o temporal, que se necesite para cumplir con la tarea que por mandato constitucional nos corresponde", subrayó Vásquez Morales.

Esta iniciativa ha beneficiado a unos 140 trabajadores de la Gerencia de Recurso de Tránsito, entre los que figuran asistentes de cubierta o pasacables, marineros y aceiteros de remolcadores, oficinistas, asistentes administrativos y conductores.

El Canal alcanzó un número tope de alrededor de 10,000 trabajadores durante el proyecto de ampliación. Sin embargo, tras su conclusión y entrada en operación de las nuevas esclusas, la fuerza laboral la integran poco más de 8,400 hombres y mujeres.

Para el Canal, su recurso humano es prioridad. Son sus hombres y mujeres los que hacen posible que la ruta se mantenga segura, eficiente y competitiva para beneficio de todos.





La estructura de concreto y acero de la represa de Madden se construyó hace 87 años.

ORGULLO EN LAS COMPUERTAS



Por Luis Enrique Vásquez

A las 9:20 de la mañana nublada del jueves 28 de abril, Canal TV y El Faro, llegan a la represa Madden, en el corregimiento de Chilibre, para documentar los trabajos de mantenimiento programados. Es el mismo equipo de la sección de Mantenimiento de Compuertas, Esclusas,

Represas y Vertederos que semanas antes observamos cuando llevaba a cabo obras similares en Gatún.

En esta oportunidad, nos encontramos con el capataz José Bonilla y el mecánico hojalatero José Córdoba.

Iniciamos la conversación con José Bonilla, quien cuenta con 18 años de laborar en el Canal, y desde hace 24 meses, es capataz interino en la Unidad de Represas y Vertederos. Antes de ingresar al Canal, trabajó como soldador armador en el Astillero Braswell, en Balboa, ubicado a la entrada pacífica de la vía interoceánica.

Bonilla verifica que la válvula de entrada de agua del lago tenga el etiquetado de cierre para poder vaciar la piscina.

“Una vez, cuando fui a buscar el registro de elegibles me dijeron: ‘Mire señor, está elegible, pero ha rebotado como tres veces de

su correo’. Así que comencé de nuevo a aplicar sabiendo que era elegible, hasta que se me llamó un día, y no lo creí”, relata Bonilla.

Se presentó para hacer las pruebas respectivas, las cuales aprobó, e ingresó como armador para la construcción de la barcaza Barú. “Trabajar en el Canal representa para mí un orgullo, pues es una de las empresas más sólidas, que le da el empuje al país”, subraya.

Cada proyecto de mantenimiento culminado de forma exitosa por la Unidad de Represas y Vertederos es motivo de orgullo para José Bonilla y sus compañeros. La operación óptima de esas instalaciones se traduce en ahorro de agua, el recurso natural que mueve al Canal.

Bonilla dice que en diez años se ve “pasando por la ventanilla de jubilado”, pero antes de ello, seguirá tirando “para el home plate”, entregando de forma satisfactoria cada proyecto para ganarse el puesto de capataz titular.

Así pues, le envía un mensaje a sus compañeros canaleros y a los panameños que aspiran a ingresar a la fuerza laboral de la vía acuática. A los primeros, les pide que aprovechen las oportunidades que el Canal ofrece, y de lo cual él es vivo ejemplo. “Hay que capacitarse para estar preparado y así poder competir”, señaló.

A los aspirantes a un empleo en la vía acuática, Bonilla les pide que no pierdan la esperanza y sigan aplicando, porque “el que persevera, triunfa”.



José Bonilla, capataz.

Luego, abordamos a José Córdoba, mecánico hojalatero, mientras trabajaba en los sellos de bronce que garantizan que no haya filtración de agua en las compuertas. Ahí estaba, cinta métrica en mano, en una especie de hangar. Es un hombre de piel bronceada, pues, aunque esta vez lo sorprendimos bajo techo, gran parte de su tarea, la lleva a cabo bajo el sol.

“Estoy agradecido con Dios por haberme permitido servirle al país a través de mi trabajo aquí en el Canal, porque al mismo tiempo, este oficio me ha permitido mantener a mi familia y prepararla para el futuro”, señala Córdoba, con visible entusiasmo.

Añade que, dentro de 24 meses, cuando cumpla los 62 años de edad, se jubilará. Se lleva 34 años de servicio con la satisfacción del trabajo que ha hecho junto a sus compañeros en los diferentes departamentos como remolcadores, represas y vertederos, y en “la Industrial”, donde empezó.

“Le digo a los muchachos que vienen entrando al Canal que es muy importante que estén seguros sobre lo que quieren aprender y hacer aquí, porque como esto es único y no se ve afuera, deben tener el cuidado de aprenderlo bien, porque de su trabajo depende la continuidad y eficiencia del Canal,” concluye José Córdoba.

José Bonilla

Nació y creció en el distrito de La Chorrera, donde ha forjado un hogar con su esposa y dos hijos, ambos profesionales.

Obtuvo el título de Bachiller en Mecánica Industrial (Tornería); Certificado de Mecánica de Mantenimiento, en el antiguo Instituto Nacional de Formación Profesional (Inaforp), hoy Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (Inadeh).

Ingresa a la fuerza laboral del Canal el 16 de febrero de 2004, como armador de embarcaciones. Luego se recibe como Ingeniero Industrial en la Universidad del Istmo (UDI).

José Córdoba

Oriundo del occidente de la provincia de Chiriquí, casado, padre de dos hijos, hoy profesionales.

Graduado en 1988 de la antigua Escuela de Aprendices, de la entonces Comisión del Canal de Panamá (PCC, por sus siglas en inglés), como Mecánico Hojalatero (Chip Metal). Con 34 años de servicio en el Canal, está a dos años de jubilarse.

Sobre el mantenimiento de las compuertas

Diecisiete trabajadores, entre armadores, hojalateros, soldadores, instaladores de tubería de alta presión y pintores llevan a cabo el mantenimiento de las compuertas de tambor de la represa Madden.

Los trabajos de mantenimiento de la presa de Madden, que tiene cuatro compuertas de tambor, iniciaron el pasado 4 de abril. Durante este tiempo, se le dará mantenimiento interior y exterior a las compuertas, que incluye el reemplazo de los tornillos y sus respectivas roscas, al igual que 250 sellos de bronce de las bisagras de las compuertas de tambor (drum gates en inglés) para garantizar que no haya fuga de agua.

Toda esta labor debe hacerse mientras el nivel del agua se mantiene en un máximo de 226 pies de altura, dado que las bisagras de las compuertas se encuentran a partir de los 230 pies.



José Córdoba, mecánico hojalatero.

17 DE MAYO: DÍA MUNDIAL DE LA HIPERTENSIÓN

Si algo nos ha enseñado la pandemia de la COVID-19 es que atender el bienestar es una prioridad para la sostenibilidad.



Por Maribel Franceschi

En medio de la lucha para prevenir los contagios de la COVID-19 y atender las afectaciones que conlleva esta enfermedad, debemos reconocer más que nunca la importancia de atender nuestra salud y mantenerla en óptimas condiciones, controlando aquellos factores que la pueden deteriorar y adoptando hábitos de vida que la favorezcan.

Con la pandemia, las enfermedades crónicas no transmisibles (sobre todo las del sistema circulatorio) han aumentado considerablemente, y se han constituido en las principales causas de muerte en Panamá, con más del 25 % de todas las muertes del país.

Una combinación de factores

Además del padecimiento físico, la pandemia acrecentó la presión emocional en las personas y aumentó el sedentarismo, pero la combinación de esto con costumbres culturales muy arraigadas provocó un aumento generalizado. La ingesta de alimentos altos en sodio (sal) y con grasas saturadas, hizo dura mella en la población del país.

En los análisis de salud realizados en el año fiscal 2021, una parte de la fuerza laboral del Canal mostró niveles de presión arterial por arriba de lo recomendado. Esto hizo que una de las iniciativas para el año fiscal 2022, fuera dar seguimiento a través de evaluaciones periódicas de presión en las clínicas de salud, la referencia hacia médicos especialistas en caso de considerarse necesario, y el uso de guías de promoción sobre el cuidado de la presión arterial y la buena alimentación.

DIALDE TENSION

La hipertensión arterial es una de las enfermedades crónicas no transmisibles que sufre más del 33 % de la población panameña adulta y es aquella donde la fuerza que ejerce la sangre contra las paredes de las arterias, con el transcurso del tiempo, es lo suficientemente alta como para causar problemas de salud, como una enfermedad cardíaca. Tener la presión arterial alta durante años sin presentar ningún síntoma y mantenerla de esa forma, aumenta el riesgo de padecer graves problemas de salud, como un ataque cardíaco o un accidente cerebrovascular. Afortunadamente, la presión arterial alta se puede detectar fácilmente y, una vez se sabe que se tiene presión arterial alta, se puede trabajar para controlarla.

¿Cómo inciden los problemas de hipertensión en el rendimiento laboral?

El entorno laboral es donde el trabajador permanece la mayor parte de su tiempo diario, y donde para mantenerse productivo, requiere estar presente y sentirse bien. La hipertensión arterial es una enfermedad que suele ser asintomática; es decir, en muchas ocasiones cursa sin síntomas, de ahí que mantener un descontrol de la presión arterial podría causar serios problemas de salud a una persona que trabaja.

El factor de la edad

Uno de los factores que incide en el aumento de la presión arterial es precisamente, envejecer. La hipertensión no avisa, tiene pocos o ningún síntoma. Ese es justo el factor que causa un evento que desencadena una crisis, tristemente fatal, en algunos casos.

La edad no debe ser una excusa para tener mala salud. Si bien los niveles de presión aumentan con la edad, comer saludable y hacer ejercicio, por lo menos 30 minutos diarios, ayudan a sostener la salud en buen estado.

Medidas internas

El Canal de Panamá mantiene un programa de mejoras para la salud de la fuerza laboral y este agrupa distintos programas: evaluaciones médicas, nutrición, fortalecimiento para el trabajo, psicología corporativa (apoyo emocional, alcohol y drogas), inmunización, manejo de la COVID-19 y acondicionamiento físico.

Las acciones de promoción y concienciación son importantes porque hay que insistir en la importancia del autocuidado.



Rubén Carrasco

Reparador de maquinaria náutica

Yo me sentía bien, solo tenía una leve molestia en la cabeza por las mañanas. En una de las visitas de las enfermeras al taller me salió que tenía la presión alta. Me estoy atendiendo con un médico y cambié mi alimentación. Nada de dulces, ni sodas. Quiero estar sano porque me falta un año para jubilarme y quiero disfrutar de mi tiempo con salud. Ya me acostumbré al café sin azúcar.



Roberto Delgado

Asistente de venta de bienes excedentes

Para mí fue un evento muy intenso. Estaba en mi escritorio un día de mucho estrés. Mis compañeros me vieron la cara roja y me convencieron de ir a la clínica. De allí, estuve 4 días hospitalizado. Pensé tantas cosas, sobre todo en mi hija. Ahora con mi médico nos dimos cuenta de que, aunque no tenía síntomas tenía todos los factores, y esa distracción casi me cuesta la vida.

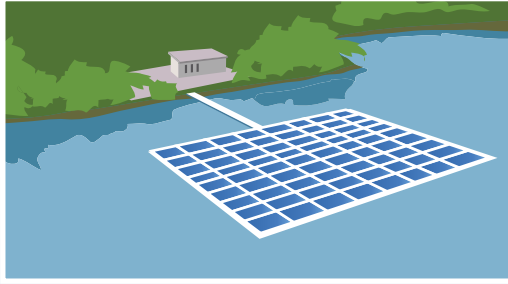


Abdiel Sobers

Guardia de seguridad, supervisor

Yo no tenía síntomas de ningún tipo, pero en una de las revisiones de salud en el trabajo me salió que mi presión estaba por encima de lo normal. Me refirieron a un especialista, que me hizo recomendaciones para cambiar mi estilo de vida. Reduje las porciones de comida e incluí más ensaladas. Lo más importante fue cuidar mis horas de sueño, eso hizo una gran diferencia. Me lo tomo muy en serio, llevo un registro escrito de mis datos diariamente.

MEDIDAS DE REDUCCIÓN D



PLAN PILOTO DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA FOTOVOLTAICA

Las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo tienen un impacto climático importante.

Las regulaciones de la Organización Marítima Mundial (OMI) buscan que para el año 2025, todos los buques nuevos sean 30 % - 40 % más eficaces energéticamente que los construidos anteriormente.

Esta estrategia apunta a reducir las emisiones de la industria marítima para el año 2050.

Recientemente, Panamá aprobó el documento "La optimización de las operaciones como medidas a corto plazo para reducir las emisiones" y la Ruta Estratégica de



EMBALSE GATÚN

MEDIDAS DE EFICIENCIA OPERACIONAL



Transformación digital en el Canal



Programa de Reconocimiento Ambiental Green Connection

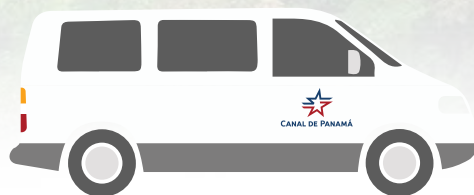


Medidas operativas eficientes como el uso del propulsor de proa

PROYECTO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Reconvertir toda la flota vehicular del Canal de Panamá

Para este proceso, el Canal adquirió automóviles eléctricos como plan piloto para cumplir con el objetivo de convertirse en carbono neutral para el año 2030.



El plan estratégico de descarbonización también incluye remolcadores que utilicen combustibles a

DE EMISIONES DE CARBONO

nta a reducir el total de
ustria marítima en un 50 %

namá presentó a la OMI el
imización de rutas marítimas
orto plazo en la reducción de
a Verde del Canal de Panamá

como aporte en la reducción de emisiones.
La vía interoceánica anunció en 2020 sus
planes para alcanzar la neutralidad de
carbono para el año 2030. Estas son
algunas de las estrategias.

PROYECTOS DE CONSERVACIÓN EN LA CUENCA HIDROGRÁFICA



Mantener la
sostenibilidad
de la Cuenca



Administración
del suministro
de agua



Programas
de educación
ambiental



Uso de
combustibles
limpios

- Programas de reforestación y agroforestería.
- Programa de protección de bosques
- Programa de conservación de suelos



Carbonización
tores y lanchas
alternativos.

El Canal trabaja para garantizar que sus contribuciones ambientales estén alineadas con los esfuerzos globales hacia la descarbonización de la industria marítima.



CANAL DE PANAMÁ



¿POR QUÉ EL CANAL DE PANAMÁ ES NEUTRAL

Cuando surge una guerra o un desacuerdo internacional, los panameños se preguntan si su Canal debe o no ser combativo.



Por Jorge Ritter

Cada cierto tiempo surgen exhortaciones públicas para que nuestro país, mediante decisiones relativas a la operación del Canal, adopte un rol activo en los conflictos internacionales o las utilice como instrumentos de retorsión contra Estados que hubieren promovido contra Panamá un trato injusto o discriminatorio.

Olvidan o ignoran que para el Canal de Panamá existe, un término de vencimiento del régimen de neutralidad pactado en 1977, y aprobado en plebiscito ese mismo año.

Dos tratados

El 7 de septiembre de 1977, el entonces jefe de Gobierno de Panamá, Omar Torrijos Herrera, y el presidente de los Estados Unidos, Jimmy Carter, firmaron no uno, sino dos tratados: uno denominado *Tratado del Canal de Panamá* que establecía el régimen de administración de la vía interoceánica así como el calendario de reversión de

instalaciones militares, tierras y aguas de la antigua Zona del Canal a la jurisdicción panameña, proceso que culminó el 31 de diciembre de 1999; y otro denominado *Tratado concerniente a la neutralidad permanente del Canal y al funcionamiento del Canal de Panamá*, que sigue vigente y lo estará mientras Panamá y Estados Unidos no pacten otro tratado o acuerden su terminación.

Como su nombre lo indica, este segundo tratado contiene normas de neutralidad y normas para el funcionamiento del Canal. En esta ocasión, quiero concentrarme en el régimen de neutralidad y dejar para otra ocasión lo relativo al funcionamiento (peajes, servicios auxiliares, etc.).

El Tratado de Neutralidad (así me referiré a él en aras de la brevedad) utiliza un lenguaje preciso que no deja espacio para especular sobre sus alcances.

Lo primero

Es Panamá la que, en ejercicio de sus derechos soberanos, declara la neutralidad del Canal y precisa lo que ello significa y con qué objeto lo hace.



En el artículo 2 del tratado –consta solo de 8—la intención queda muy clara: “...para que el Canal y consecuentemente el Istmo de Panamá no sea objeto de represalias en ningún conflicto bélico entre otras naciones del mundo”.

¿Cómo se logra? El texto lo dice todo: “Panamá declara la neutralidad del Canal para que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, este permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones, en términos de entera igualdad, de manera que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a condiciones o costes de tránsito ni por cualquier otro motivo...”.

En otras palabras, Panamá no podría establecer peajes discriminatorios, elevándolos –por ejemplo— a las naves de ciertos países con los que Panamá tuviera alguna desavenencia diplomática o incluso un conflicto armado. Mucho menos, desde luego, utilizar mecanismos que impidan o dificulten su tránsito por el Canal. De allí que quienes abogan por utilizar como medida de retorsión el aumento de peajes a los países que mantienen a Panamá en listas discriminatorias, en realidad están pidiendo que se incumplan compromisos internacionales y se desconozca la neutralidad misma del Canal.

Esa misma respuesta les cabe a quienes han alzado su voz para que Panamá, como una forma de condenar la acción militar de Rusia en Ucrania, prohíba el tránsito de buques rusos por el Canal. Y aquí es donde debe recalcarse la expresión textual del tratado: tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra.

Voy más lejos. En el caso de que Estados Unidos se encontrara inmerso en una guerra –lo cual es frecuente—o Panamá lo estuviera – poco probable—, aun así la neutralidad del Canal seguiría vigente hasta para las naves de las naciones en conflicto.

Asunto muy distinto es, por supuesto, la posición que el gobierno de Panamá adopte en determinadas coyunturas y conflictos internacionales. Condenar una invasión no compromete en lo absoluto la neutralidad del Canal. Todo lo contrario: al reafirmar la neutralidad de la vía interoceánica al tiempo que se condena la invasión, estamos diciéndole al mundo que la declaración que hicimos en 1977 conserva hoy todo su valor.

Panamá y Estados Unidos están comprometidos a garantizar la declaratoria de neutralidad hecha por Panamá y cuarenta países más se han adherido a ese compromiso que debemos preservar a toda costa, con lo cual avalan la declaración y, desde luego, se comprometen a respetar dicha neutralidad.

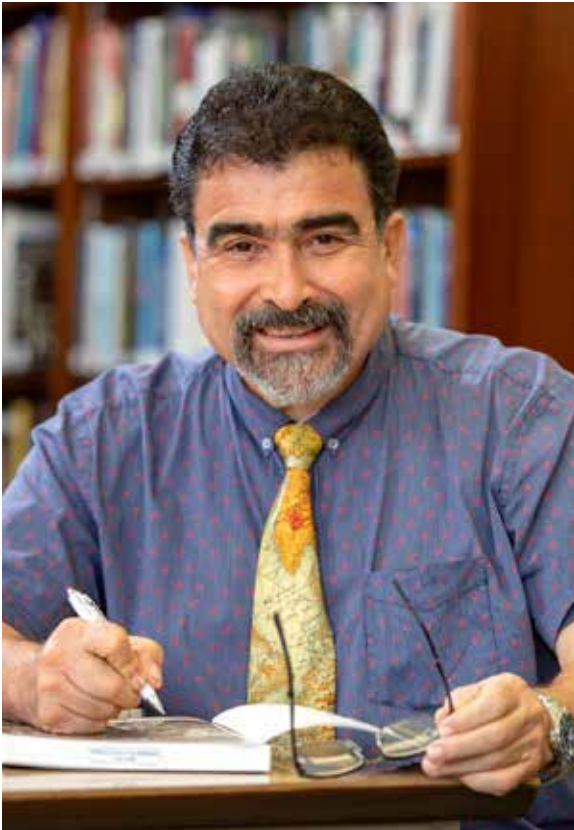
La seguridad del Canal no depende de las fuerzas militares que lo protejan –lo cual en realidad no es posible—sino de la convicción que tengan los países del mundo de que permanecerá siempre abierto a las naves de todas las naciones, sin discriminación alguna. Es decir, que el Canal será siempre neutral.

El autor es Doctor en Ciencias Jurídicas con especialización en Ciencias Socioeconómicas, de la Pontificia Universidad Javeriana, y es profesor de Derecho Constitucional y Derecho Civil en la Universidad de Panamá y en la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología. Fue canciller de la República y ministro de Relaciones Exteriores, de Trabajo, de Gobierno y Justicia, y de Asuntos del Canal.

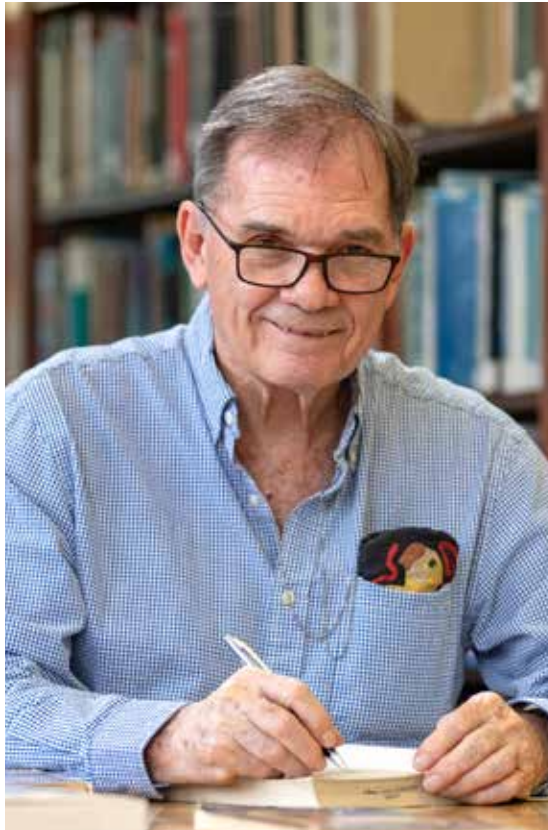


La Organización de los Estados Americanos (OEA) es la depositaria del Tratado de Neutralidad del Canal de Panamá.

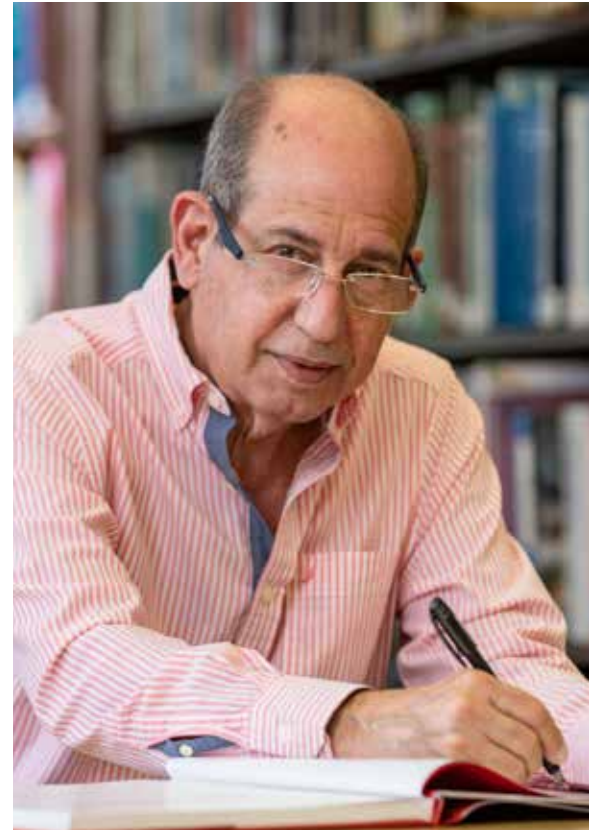
REUNIÓN DE GRANDES AUTORES



Hernán Arauz.



Stanley Heckadon-Moreno.



Mario Lewis.



Por Isaac Carranza

Los invitados

El primero en llegar fue Hernán Arauz, subdirector nacional de museos del Ministerio de Cultura, explorador consagrado y uno de los mejores guías naturalistas de América Latina, experto en mapas antiguos sobre Panamá. En cada uno de los mapas que están en exposición en el pasillo de la biblioteca, se detenía para señalar las nacionalidades de los diferentes cartógrafos que los crearon. "Muestran el hincapié que las grandes potencias daban al principal recurso de nuestra nación: nuestra posición geográfica". Arauz describía e interpretaba los mapas de nuestro istmo. La pasión con que Arauz se expresa es tangible en su obra "**Los mapas antiguos de Panamá y Darién: cum terres adjacentibus (1503-1879)**", en donde muestra en detalle más de 400 mapas de nuestra América.

El pasado 19 de abril, la biblioteca Presidente Roberto F. Chiari tuvo el privilegio de recibir la visita de tres de las personalidades panameñas más renombradas en el ámbito, científico, histórico y cultural.

A las nueve de la mañana llegó el doctor Stanley Heckadon-Moreno que, siempre con familiaridad y comicidad, compartió tal infinidad de datos, que daba la impresión de ser una enciclopedia andante. Sus títulos universitarios señalan que es antropólogo y sociólogo, pero su obra es demasiado vasta como para describirla tan básicamente. Humanista, investigador, explorador, escritor y conferencista, el doctor Heckadon Moreno ha sido principalmente un defensor de la naturaleza para el desarrollo sostenible de los pueblos. El académico hizo entrega de sus dos últimos libros: "**El hombre que hablaba con las piedras**",

que narra la vida de Robert Harry Stewart, experto geólogo que laboró en el Canal de Panamá por un cuarto de siglo; y **"Alexander Wetmore y las aves de Panamá"**, que detalla las expediciones realizadas en Panamá por uno de los gigantes de la ornitología del siglo XX. Curiosamente, ambos libros tratan sobre la vida de exploradores que, embrujados por el misticismo de Panamá, cayeron enamorados de la belleza del terruño.

Nuestro tercer invitado, Mario Lewis, es uno de los principales protagonistas en la preservación y promoción de nuestra historia nacional al ser el director del recordado suplemento Épocas. Investigador incansable, el señor Lewis es conocido de la biblioteca y ha pasado varias tardes sacándole provecho a las colecciones de documentos. Fue, en parte, con esos recursos con los que pudo desarrollar su obra **"La comunidad china en Panamá, 1890-1930: Bajo el lente de Carlos Endara Andrade"**, en donde Lewis da un marco narrativo a la vida de una comunidad que, en ese entonces, se encontraba en un proceso de expansión y adaptación dentro de la sociedad panameña. Lewis lleva larga data fungiendo como promotor y guardián de la obra del más importante fotógrafo de Panamá, ya que previamente se había encargado de la remodelación del edificio donde estaba su estudio fotográfico y que es ahora conocido como la Casa Museo Carlos Endara.

La visita

Cada autor dedicó las obras donadas y conversaron sobre el Canal y su cuenca, los mapas del istmo, la historia de Panamá y Latinoamérica y sobre los cambios de la sociedad panameña preservados por diferentes fotografías en distintas épocas.

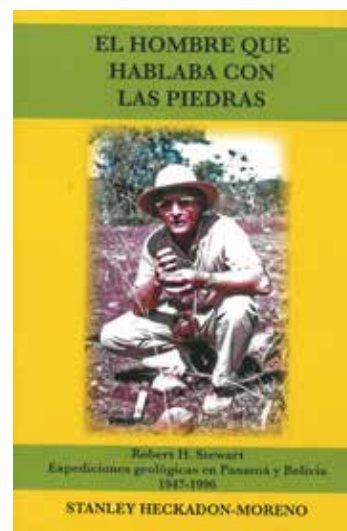
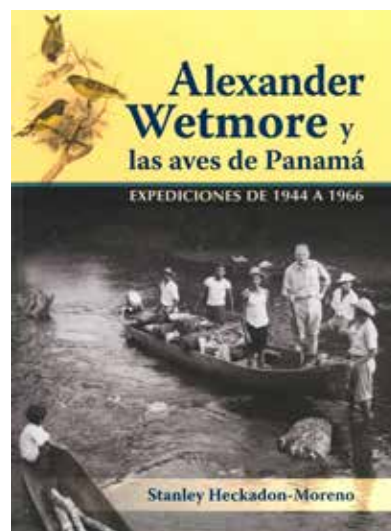
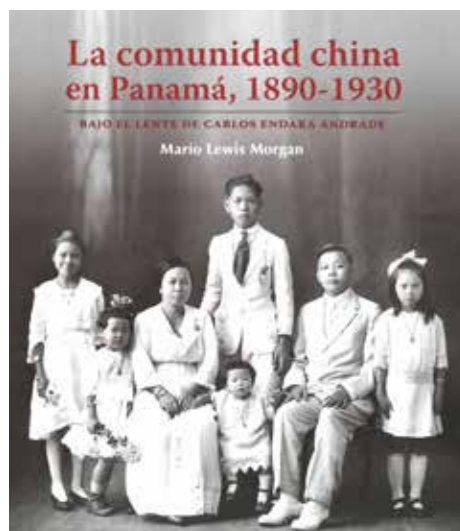


Los autores Hernán Arauz, Stanley Heckadon-Moreno y Mario Lewis donaron sus obras a la Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.

Las diferencias en las personalidades de cada autor contribuyeron a la riqueza del encuentro. Arauz con datos y estadísticas de prácticamente cualquier objeto o libro que tuviera a mano, Heckadon-Moreno en tono jocoso sobre diferentes anécdotas de su larga carrera científica, y Lewis más meditativo sobre el acervo de la biblioteca.

Recorrido

El trío pasó a conocer la sección de hemeroteca que cuenta con un lector de microfilms de última generación y una pantalla inteligente gigante que permite ver con mayor detalle y definición los miles de periódicos que van desde el año 1846 hasta el presente. Visitaron también el balcón, que es un sitio histórico desde el cual muchos vieron los eventos del 9 de enero de 1964.



Al final, los expertos dejaron su luz en el personal de la biblioteca, transmitiendo inspiración a través de sus anécdotas y vivencias. Los documentos históricos del Canal de Panamá pueden ser consultados en persona en la biblioteca Presidente Roberto F. Chiari ubicada en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena (Balboa) de 7:00 a.m. a 3:30 p.m. de lunes a viernes, y en línea a través de la plataforma de búsqueda Alexandria.

PLATAFORMA PARTICIPATIVA

UNA HERRAMIENTA EN BUSCA DE LA SOSTENIBILIDAD



Asamblea General de Consejos Consultivos de Cuenca.



Por Gloria Trejos Mejía

La gestión integral de cuencas es un proceso complejo que busca coordinar y armonizar los intereses, las acciones y los impactos de los distintos actores que compiten por los elementos naturales producidos en dicho ecosistema. El principal es el agua, que por ser un bien natural finito, elemental para la vida y el eje de funcionamiento de las cuencas hidrográficas, ocupa un lugar central en los objetivos de la gestión.

Generar sostenibilidad en el territorio tiene que ver con la construcción de relaciones armónicas entre los aspectos sociales, económicos y ambientales. Lograrlo depende de un modelo

de manejo con la capacidad de gestionar, participativa y concertadamente, los intereses y acciones que, de manera contradictoria, operan en el territorio, generando impactos negativos en el recurso hídrico e inequidades para su acceso y aprovechamiento.

En atención a su mandato constitucional, el Canal de Panamá, por medio de la División de Políticas y Protección Ambiental, durante 20 años ha desarrollado acciones para la conservación del agua, velando tanto por su cantidad como por su calidad, a través de una gestión integral de cuenca basada en la construcción de espacios participativos de coordinación, concertación e intervención. Este modelo ha permitido la construcción de alianzas estratégicas entre los actores que interactúan en el territorio, consolidando un modelo inédito de gestión de cuenca en el país.

La gestión integral de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) es el resultado de un proceso participativo, sustentado en la investigación interdisciplinaria que permitió comprender, desde el ámbito de los distintos saberes, el tipo de interacción que ocurría entre la población y su entorno.

El conocimiento adquirido proporcionó evidencias para implementar programas basados en las dimensiones de la sostenibilidad, que incidieran en la transformación de los modelos de desarrollo que tradicionalmente se ejecutaban en la Cuenca.

El modelo se sustenta en el concepto de sostenibilidad y contempla seis ejes integradores (ver cuadro) que permiten orientar desde una perspectiva holística el quehacer de los programas y proyectos, tomando en cuenta lo complejo del territorio. Debemos resaltar que el modelo es un proceso constructivo desarrollado en diferentes etapas, iniciando por las dimensiones sociales y ambientales de la sostenibilidad.

Las dimensiones

En la dimensión social, se inició trabajando en la organización y consolidación de la plataforma participativa de la CHCP como ente de concertación y consulta para la gobernanza del agua, promoviendo, a su vez, la formación del capital humano.

En la dimensión ambiental, se desarrollan acciones que van enfocadas a construir una cultura ambiental para la conservación y monitoreo de los aspectos naturales y, en especial, el agua.

Y en la dimensión económica, se impulsan modelos de asociatividad productiva que promueven emprendimientos verdes, generando ingresos a las familias que viven dentro de la cuenca y para mejorar su calidad de vida.

IPATIVA

AD EN LA CUENCA

La interrelación de estas dimensiones, y el entendimiento que no es posible asegurar la conservación de los recursos hídricos de la Cuenca si no se logra un equilibrio entre ellas, llevó recientemente al Canal de Panamá a aumentar el alcance de sus intervenciones en el territorio. Hoy día se trabaja con mayor énfasis en el desarrollo social y económico de las comunidades, gestionando proyectos que contribuyan a mejorar las condiciones de abastecimiento de agua y saneamiento, la satisfacción de las necesidades alimenticias mediante la agricultura familiar, el fortalecimiento de la identidad de las comunidades con el territorio donde habitan, la generación de modelos de negocios sostenibles, entre otras.

Plataforma participativa de la Cuenca

La fortaleza y potencialidad del modelo de gestión descansa sobre la plataforma participativa como espacio de coordinación, concertación de intereses e implementación de acciones concretas. Su estructura flexible, permite la participación de distintos actores

(institucionales, sector privado, academia, organizaciones no gubernamentales y organizaciones comunitarias) en función de una gestión sostenible del territorio. En términos estratégicos, es un espacio de mediación e interacción para el alineamiento funcional y sostenible de intereses y visiones de actores en competencia por el agua. Una estructura para la gobernanza del agua, sin espacios de participación, tendrá poco control en las acciones de los actores y, como consecuencia, menos capacidad de mitigar impactos sobre el recurso hídrico.

La plataforma participativa se centra en seis (6) regiones hídricas de trabajo, y está conformada por 27 Comités Locales, seis Consejos Consultivos de Cuenca y una Red de Jóvenes Ambientalistas. Estas organizaciones se definen como instancias locales y regionales establecidas para una adecuada gobernanza socioambiental de los territorios de la Cuenca.

El aporte de esta plataforma al modelo de desarrollo sostenible es fundamental y su éxito se sustenta sobre la base de dicha plataforma, debido a que el Canal definió una visión que contempla estrategias con un enfoque metodológico participativo y horizontal en las que ha sido clave el gradual y creciente papel de las comunidades como gestoras de su propio desarrollo local, mediante un proceso de construcción social que facilita una visión de sus territorios a partir de una unidad de trabajo que es el concepto de cuenca, subcuenca y microcuenca.



Ejes integradores del modelo de sostenibilidad

Desafíos para la gobernanza del agua

A dos décadas de la reversión del Canal, se puede contar como avance, la evolución gradual de un modelo de gestión hídrica con un fuerte componente participativo de quienes residen en la CHCP, ha logrado conservar y recuperar zonas estratégicas para la conservación del agua. Sin embargo, persisten desafíos importantes para el manejo integral y sostenible de esta importante región. Entre ellos, el crecimiento urbano y periurbano que ejerce presión sobre la Cuenca y sus áreas protegidas, lo que nos sitúa ante otro desafío como el de fortalecer los modelos participativos en áreas urbanas y lacustres dentro de la Cuenca, para lo cual es importante contar con los aportes de la academia y de la investigación científica que se ajusten a las complejidades del capital social urbano y lacustre.

La descentralización municipal trae consigo oportunidades y desafíos; en este sentido, se debe posesionar a la plataforma participativa como un mecanismo aliado de los gobiernos locales para la gestión de Cuenca, siempre conservando el principio de colaboración transparente con la ciudadanía.

Un último desafío se vincula con acentuar esfuerzos para la articulación de nuevos actores emergentes que desde una lógica de gestión social de los territorios han aportado a la cohesión de las organizaciones en una perspectiva intergeneracional: las mujeres y los jóvenes.

La autora es socióloga y especialista interdisciplinaria de la División de Políticas y Protección Ambiental.



COMUNIDADES SOSTENIBLES LOS AVANCES DE UN GRAN ESFUERZO



Por Juan Madrid

Sostenibilidad, es un término que en las comunidades de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) es conocido por muchos. Esta es una señal positiva del acompañamiento socioambiental implementado por el Canal en estas áreas, y que hoy se traduce en emprendimientos verdes y acciones conjuntas que toman cada vez más fuerza.

Para entender el porqué de cada una de las iniciativas que el Canal desarrolla en este territorio, como parte de la gestión integral de la Cuenca, es importante saber que están programadas para alcanzar un objetivo ambicioso: lograr la sostenibilidad en las comunidades y alcanzar ese anhelo equilibrio en tres dimensiones.

Ambiental

Parado a la orilla del muelle que comunica al Sendero del Colibrí Ermitaño en la comunidad

de Quebrada Ancha del lago Alhajuela, el joven Ángel Rodríguez espera. Esa mañana, como miembro del comité de turismo del lugar, recibirá a un grupo de visitantes alemanes.

Pero Ángel no está solo. Treinta miembros de este poblado se han distribuido el trabajo, sin distinción de género, para atender a los turistas: desde manejar la embarcación, realizar la visita guiada, hasta preparar los alimentos para los visitantes.

Se trata de una comunidad organizada, que a partir del 2008 identificó al turismo como una gran oportunidad, un complemento a las labores agrícolas habituales en la zona. Esto les permite seguir produciendo de manera amigable con el ambiente, obteniendo mayores ingresos por sus productos mientras cuidan de la naturaleza, uno de los pilares de la sostenibilidad.

Ismael Muñoz lo puede contar con propiedad, pues vivió la historia por ser uno de los promotores de la idea. Reconoce que no ha sido un camino fácil, pero que lo alcanzado

es producto del esfuerzo del comité y del asesoramiento que han recibido de distintas organizaciones, entre las que se encuentra el Canal de Panamá.

“Nosotros vemos el turismo como un valor agregado que nos permite sostener a nuestras familias; es algo que nos beneficia mientras aportamos a la protección del recurso hídrico”, explicó el dirigente comunitario.

Durante el presente año, el Canal de Panamá ha rehabilitado otros cuatro senderos en comunidades de la Cuenca donde existen condiciones similares, y se les ha dotado de nuevas infraestructuras y facilidades para los turistas, permitiendo que los lugareños sigan adelante con su emprendimiento.

Económico

Liduvina Rivera, pequeña productora de comunidad de La Negrita de Capira e integrante de la Asociación de Caficultores de la subcuenca de los Ríos Cirí Grande y Trinidad del Canal de Panamá (ACACPA), tiene claro los conceptos de sostenibilidad. Pocas personas hablan con tanto orgullo de lo que hacen como ella, sobre todo porque está convencida que su trabajo y el de todos en la agrupación genera beneficios para el planeta.

“Luchamos por ofrecer un producto que guste y que nos permita seguir sembrando café, para mejorar nuestra calidad de vida y lograr el desarrollo en las comunidades, mientras cuidamos el suelo y las fuentes de agua”, aseguró la productora, al tiempo que reemplazaba sus herramientas de campo por guantes, delantal y otros aparejos necesarios para el proceso de tueste del producto en la planta torrefactora de la agrupación en Las Gaitas de Capira.



La producción de café cultivado en la cuenca del Canal de Panamá se procesa en la planta torrefactora de la Asociación de Caficultores de la subcuenca de los ríos Cirí Grande y Trinidad de la Cuenca del Canal (ACACPA).



El ecoturismo representa una estrategia verde por la belleza de los paisajes de la cuenca.

Liduvina forma parte de los productores que han atendido el llamado del Canal de Panamá por unificar esfuerzos; se promueve la asociatividad como la vía para que los agricultores resulten fortalecidos al acceder a capacitaciones que les permitan mejorar sus productos, manejar mejor sus cosechas y negociar de manera más eficiente los precios. Esto repercute de forma positiva en la calidad de vida de las familias y la economía local.

Social

En la comunidad de Quebrada Benítez hay alegría. Un grupo de jóvenes del poblado trabaja afanosamente, apoyando para cristalizar el anhelo de contar con un nuevo acueducto que les garantice agua durante todo el año y que ha sido posible por medio de un proyecto promovido por el Canal de Panamá con el apoyo del Ministerio de Salud (MINSa).

Parado frente a la nueva infraestructura, Miguel Villarreal, jefe regional del Departamento de Agua Potable y Obras Sanitarias del MINSa, repasa las instrucciones sobre el funcionamiento de los clorinadores y los métodos de limpieza de los filtros, junto con Efrén Almanza, tesorero de la Junta Administradora de Acueducto Rural (JAAR) del lugar.

A juicio del funcionario, se trata de uno de los mejores acueductos rurales de la región,



Sistema de acueducto en Quebrada Benítez.

ya que cuenta con tecnología moderna que permite simplificar y automatizar algunos procesos. Adicionalmente, se ha instalado un sistema de cloración por medio de tabletas, lo que, en conjunto con la capacitación a la JAAR, les permitirá pasar de un acueducto con agua entubada a uno con agua potable.

Christian Sánchez, presidente de la JAAR, no tiene dudas de que están por experimentar

un gran cambio en la calidad de vida del poblado. Las personas se acostumbraron a lidiar con el problema de solo contar con agua durante algunos meses del año; después de eso, debían arreglárselas para obtenerla buscándola en quebradas.

Thomas Edghill, especialista en Protección Ambiental del Canal de Panamá, explicó que la iniciativa resolverá los problemas de agua de unas 25 familias, pero que no se limita solo a eso, ya que adicionalmente, se fortalecerá el resto de las actividades de turismo, transporte y la producción.

El Canal de Panamá ha identificado unos 329 acueductos rurales en comunidades de la Cuenca, con los cuales se pretende trabajar para optimizar su funcionamiento. Además de Quebrada Benítez, se trabaja en comunidades como Victoriano Lorenzo, Parará Purú y Tusipono Emberá.

La sostenibilidad se aborda desde los tres ejes descritos: económico, ambiental y social. Se identifica las oportunidades y se actúa en el mejoramiento de proyectos ecoturísticos, de acueductos rurales, métodos de producción y otra serie de actividades que buscan incentivar el desarrollo sostenible en las comunidades de la Cuenca.

GUILLERMINA DE GRACIA

Defensora del patrimonio milenario

Antropóloga coclesana. Es egresada de la Universidad de Panamá y es doctora de Sociedad y Cultura de la Universidad de Barcelona (España). Fue subdirectora de la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico del Instituto Nacional de Cultura de Panamá. Fundadora de la Asociación de Antropología e Historia de Panamá, y coordinadora de los congresos nacionales de 2013, 2016 y 2019. Actualmente, es profesora del Centro Regional Universitario de Coclé e investigadora asociada del Centro de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Cultural (CIHAC-AIP-Panamá).

¿Cuál es su origen?

Mi madre salió de Tonosí cuando tenía diez años por la pandemia de polio. Emigró con su familia a Penonomé porque allá estaba la vacuna.

¿Cuál es su primer recuerdo del Canal de Panamá?

En 1988, a los estudiantes de la escuela José de Gracia Fernández de Río Grande (Coclé) nos trajeron a una gira por el Museo Reina Torres de Araúz en la ciudad de Panamá. Pero antes de llegar al museo, me impresionó mucho la vista desde el puente de Las Américas. Tenía 10 años.

¿Cuál es su lugar favorito en Panamá?

Tengo tres. El río Grande, porque era el paseo dominical de mi infancia y juventud. El casco histórico de Penonomé tiene mucho encanto; y el mercado de Penonomé, por su colorido y humanidad.

Libro panameño favorito

"**La gente pobre de Panamá**", de Gloria Rudolph y "**Cuando se acaban los montes**", de Stanley Heckadon.

¿Qué está leyendo en este momento?

"**Alexander Wetmore y las aves de Panamá**", de Stanley Heckadon y "**El Guerrero**", de Acracia Sarasqueta de Smyth.

¿Cuál es su misión?

Ser una buena profesora para mis estudiantes.

¿Cómo impacta el Canal de Panamá su labor?

Visto desde la antropología, el Canal nos identifica con el concepto de lucha y esfuerzo. Por el lado de mi foco como investigadora, Natá fue la ciudad granero de Panamá Viejo y Portobelo, en la época colonial. Allí se producían alimentos para la subsistencia de esos dos extremos de la ruta interoceánica.

¿Qué docente dejó huellas en usted?

Mi profesor de antropología biológica, César Villarreal; fue uno de los estudiantes que



llevó la bandera del 9 de enero del 64. En la Universidad tuve a grandes formadores como Francisco Herrera, Beatriz Rovira y Alina Torrero.

¿Cuál considera el rasgo que más representa a Panamá?

La música de Panamá es muy especial. Es el primer país que cantó haitiano, *dancehall* y calipso en español.

Plato panameño favorito

Pesada de nance con queso blanco.

Festividad panameña favorita

La fiesta de San Juan en Aguadulce.

Dato impactante

Natá es la ciudad en Panamá que lleva habitada 1,500 años continuos. Si bien celebramos los 500 años de la fundación de Los Caballeros, ellos asentaron su ciudad sobre poblados originarios anteriores.

Artista panameño favorito

Rubén Blades por ser un gran contador de historias; y el pintor Roberto Fajardo.

Modelo en la vida

Mi mamá, que sacó adelante a sus siete hijos y mi esposo, Ricardo López, por su capacidad de adaptación.

Una canción panameña

"Alevántate muchacha", me la cantaba mi mamá antes de ir para la escuela.



30 polleras en Miraflores

Recientemente, la agrupación Polleras de Mi Tierra llevó a cabo una sesión fotográfica con 30 polleras de gala en las esclusas de Miraflores. Bajo la dirección de Rolando Domingo y Ana Patricia de la Guardia y el lente del fotógrafo Grey Díaz, las empolleradas engalanaron el muro de la centenaria estructura.

“Mi deseo con esta sesión fue crear una imagen para la memoria histórica para Panamá”, explicó Ana Patricia de la Guardia. Por su parte, Rolando Domingo, abogado de profesión y celebrado organizador de eventos, expresó que “durante la pandemia, este grupo dedicó las horas de la cuarentena a profundizar en el conocimiento de su confección y su origen. Este es un aporte para reavivar el amor a la cultura de Panamá”.



Audiencia pública de peajes

El Canal de Panamá llevó a cabo una audiencia pública de peajes el pasado 20 de mayo, a la cual se invitó a todas las partes interesadas a participar en el proceso de la nueva estructura de peajes recientemente propuesta.

De acuerdo con las reglas establecidas, el Canal de Panamá tomó en consideración la correspondencia recibida del 1 de abril al 17 de mayo de 2022, así como los comentarios y opiniones presentados durante la audiencia pública.

Luego de una evaluación y análisis de los comentarios recibidos, y una vez incorporados a la propuesta los cambios pertinentes, el Consejo de Gabinete de la República de Panamá aprobará oficialmente las modificaciones. Estas modificaciones a la estructura de peajes se implementarán gradualmente de enero 2023 al 2025.

La nueva estructura simplificada reduce el número de tarifas de 430 a menos de 60, minimizando la complejidad de la estructura de peajes y facilitando las transacciones.



Día del Contador en el Instituto Panamericano

El pasado 17 de mayo, el Canal de Panamá participó en la celebración del Día del Contador en el Instituto Panamericano (IPA). Colaboradores del Canal egresados del IPA, Jerry Hidalgo y Elvira Pang, ofrecieron una charla sobre las expectativas de esta carrera profesional en el mundo laboral y agradecieron la labor de los docentes que impactaron sus vidas.

LA FLOR DEL ESPÍRITU SANTO SINGULAR ORQUÍDEA DE NUESTROS BOSQUES



Por Víctor Young

La flor del Espíritu Santo (*Peristeria Elata*) tiene un significado especial para los panameños porque posee el título de Flor Nacional, declarada así por la ley 46 del 21 de noviembre de 1980.

Curiosamente, la anatomía de esta orquídea nativa reproduce la imagen de una paloma blanca, la cual se interpreta en el contexto religioso como una representación del Espíritu Santo de la fe cristiana.

Las orquídeas tropicales constituyen una de las flores más apreciadas a nivel mundial por su belleza, exotiquez y valor ornamental. Al mismo tiempo, las variedades cultivadas son flores de alto rango en el contexto comercial.

Los bosques de nuestro país poseen una gran biodiversidad de orquídeas con una cifra estimada de 1,200 especies, muy variadas en sus formas, tamaños y colores, que se esparcen por toda la geografía nacional.

La flor del Espíritu Santo crece en sustratos terrestres. La planta posee robustos pseudobulbos con hojas de hasta un metro de largo, son alargadas de color verde claro y textura plisada. Una vez al año surge de su base, una larga espiga vertical con pequeños botones florales en su extremo. Con el tiempo crecen, se tornan grandes y blancos.

Al madurar, los botones del racimo floral abren y revelan una impresionante belleza: la figura de una paloma cobijada por blancos pétalos. Es una flor poco convencional por pétalos con

aparición de porcelana y una fuerte y exquisita fragancia. La floración ocurre en la estación lluviosa: inicia en junio y las flores llegan a su máximo esplendor en septiembre y octubre. Luego de ser polinizada por abejas silvestres de la tribu Euglossini, desarrollan sus cápsulas llenas de semillas.

Hace mucho tiempo fue una especie abundante, pero actualmente no lo es. Hoy existen pequeñas poblaciones en las provincias de Coclé, Colón, Panamá, Veraguas y Herrera. En ésta última, se celebra anualmente el Festival Nacional de la Flor del Espíritu Santo, instituido por la ley 117 del 10 de diciembre de 2019.

Esta rara orquídea atrajo nuestra atención como país y ocupa un sitio de honor en nuestro patrimonio botánico.

Es importante notar que se encuentra presente dentro del inventario de la flora canalera.

A pesar de su incierto futuro, aquí, en estos bosques rebosantes de biodiversidad, encuentra un oasis para su sobrevivencia, un oasis caído del cielo.

Nombre científico: *Peristeria elata* La eliminación de su hábitat y su extracción indiscriminada de los bosques por coleccionistas, ponen en riesgo su reproducción y supervivencia. Esta orquídea se encuentra amenazada en la categoría de vulnerable y es una de las especies de flora protegida más traficadas en Panamá.

CUANDO SE ROMPIÓ EL HIELO

Orlando Acosta Patiño

Este mes de mayo, como todos los años, y en el marco del decenio internacional de los afrodescendientes, conmemoramos la efeméride entrevistando a Gloria Karamañites, primera mujer afropanameña en representar a Panamá en un certamen de belleza internacional.

¿De dónde proviene su apellido griego?

Mi origen es hispano y griego. El abuelo griego Karamañites llega desde Atenas a Colón, nunca regresó a Grecia. Desde los seis años viví en la ciudad de Colón, en un entorno inclusivo. Mi bisabuelo materno era un negro del Chocó, casado con una mujer indígena del grupo Teribe Atlántico. Mi abuela, Linda Durán de Murillo, nació en Bocas Del Toro y la recordamos como "Miss Lindá". Mi abuelo – quien llega de desde Jamaica- decide tomar un trabajo con la compañía eléctrica de Bocas, allí se enamora y se casa con mi abuela: allí mi origen afro. Es fácil, soy Gloria Karamañites, nacida en isla Colón, pero de corazón colonense.

¿Cómo fue su juventud en la ciudad de Colón?

Estudí en Colegio Abel Bravo y durante ese tiempo, milité en el movimiento estudiantil Guaycucho N.I.R. Cuando el gobierno del presidente Demetrio Lakas propuso reactivar la economía de Colón con prostíbulos, se dieron hechos muy impactantes como la quema de la gobernación.

Esos años de juventud fueron muy intensos para mí y para calmar el clima del hogar, me inscribí en el concurso de belleza. Inicé entonces, otro camino para empoderar a la gente negra y particularmente de Colón. Comencé a forjarme un destino que ha transformado mi mundo, el de Colón, y más allá.

¿Cómo fue la selección del certamen nacional?

La noche de marzo de 1980 se rompió el hielo. Fui proclamada con el título Miss Panamá, la



Gloria Karamañites

primera mujer negra que ganara el concurso en Panamá.

El fallo se transforma en un tema polémico y la decisión se debate en cómo una mujer negra representaría a Panamá en el concurso de belleza más importante internacionalmente. Luego en Seúl, Corea, en el certamen internacional, 600 millones de personas en el mundo me vieron desfilando como una de las doce mujeres más bellas del mundo. Desde entonces, continúo con un camino de reconocimiento, justicia y desarrollo para los afrodescendientes y particularmente las mujeres afropanameñas.

¿Cuándo deja la ciudad de Colón?

Luego de la invasión de 1989 decidí migrar a la ciudad de Nueva York porque necesitaba mantener a mis hijas. En Nueva York emprendí en un servicio de logística internacional. Estudié una maestría en Persuasión y Propaganda Política y otra en Teología. He trabajado en la participación política de mujeres negras, en el caso de la jueza ShawnDya L. Simpson, hija de panameño, primera mujer negra en un tribunal de Brooklyn, en la ciudad de Nueva York. También

he trabajado para el voto en el extranjero y en la campaña del hoy alcalde de la ciudad, Erick Leroy Adams. Actualmente dicto clases de teología.

¿Qué hace por la visibilizar y promover la comunidad Afro?

Trabajo con una red de 29 organizaciones cuyas acciones se articulan alrededor de proyectos de beneficencia. Hoy me encuentro organizando una ONG para el mejoramiento de los colonenses. La misión será becar a los estudiantes afrocolonenses destacados, con el único compromiso que se comprometan a promover a otros colonenses. Apuesto a la educación como el motor transformador de la condición humana, y particularmente de la juventud.

¿Cómo fue su experiencia en el Festival de Cine de Tribeca?

No conocía el festival y me llevé una sorpresa cuando mi hija me dice que nuestra película fue admitida en él. Entre 3,000 documentales presentados al concurso, quedamos entre los 5 mejores. **Miss Panamá** es un corto documental, la historia de mi experiencia de vida navegando entre el racismo e identidad nacional y cómo desde la discriminación transitamos hacia la visibilización de la comunidad afrolatina en la ciudad de Nueva York. Es el trabajo de Lammar, mi hija, junto con la directora Pascale Boucicaut, y ha servido para impulsar la presencia afro en el cine.

¿Un mensaje final?

Tengo un compromiso con la persona humana y lo importante para mí es la esencia; lo reconozco desde mi formación teológica. Las almas, como el tambor, se tornan en una fuerza transformadora. La sociedad que hace divisiones por el color de la piel es una sociedad absurda. Todos somos miembros de una misma sola creación y parte del universo. A todos los negros de aquí de allá, les invito a identificar su propósito y destacar su talento para triunfar en la vida. Me uno al objetivo de la Secretaría Nacional para el Desarrollo de los Afrodescendientes, SENADAP, en la promoción de la plena inclusión para el desarrollo económico, político y social, independientemente del color de la piel.



El agua que
a ti te sobra



a otro le
hace falta

Tú que tienes agua,
úsala conscientemente

<https://agua.micanaldepanama.com/>

JUNTOS
SOMOS
PANAMÁ



CANAL DE PANAMÁ