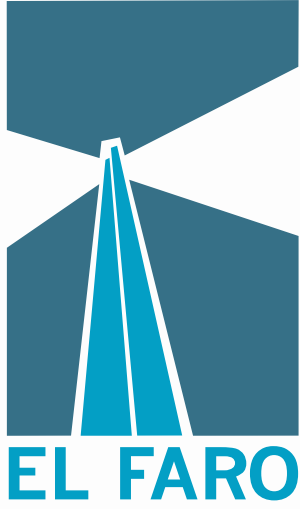




Revista informativa
del Canal de Panamá



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS

Y VAMOS POR MÁS

Nos honra poner en tus manos 100 años de esta gran historia.



1914 | 2014

Edición Limitada



100 años del Canal de Panamá

Tenemos una reservada exclusivamente para ti.

Solicítala y disfruta de*:

*Bono de bienvenida de 10,000 puntos

*Anualidad gratis el primer año

*Compra de Saldo al 6% hasta cancelar la deuda



BancoPanamá

Torre Banco Panamá | Calle 50 | Costa del Este | Punta Pacífica | Villa Lucre



302-4000



www.bancopanama.com.pa



Banco Panamá



@Banco_Panama

(*) Solicitud de tarjeta nueva, sujeto a verificación de documentación y aprobación crediticia. Bono de bienvenida de 10,000 puntos será otorgado una vez el cliente facture en un periodo no mayor a tres meses su límite de crédito asignado (no aplica saldos comprados de otros bancos). Bono de bienvenida será válido para tarjetas emitidas entre agosto y septiembre y será acreditado luego de los tres meses con una fecha máxima hasta el 30 de enero de 2015. Promoción no aplica para clientes que presenten mora en su tarjeta de crédito. Anualidad gratis aplica para el cliente titular y hasta un máximo de tres adicionales, solo por el primer año de emisión de la tarjeta. Tasa del 6% aplica para la compra de saldo hasta cancelar el mismo. Para compras regulares aplica la tasa vigente del producto. Todas las promociones serán vigentes hasta agotar existencias de esta edición limitada.

KFC
CELEBRAR
JUNTOS ES
buenísimo

KFC
45
Años



Colecciona
los vasos conmemorativos de los
100 años del Canal de Panamá

Agranda tu combo y llévate un vaso coleccionable gratis



KFC
buenísimo



CANAL DE PANAMÁ



Promoción válida hasta agotar existencia de 15 mil vasos coleccionables. Aplica para combos agrandados, no es válido con otras promociones.
El diseño de los vasos ha sido autorizado por los ganadores para el uso exclusivo de Franquicias Panameñas S.A.



TRAZOS DE UN EMPRENDIMIENTO HISTÓRICO

Ampliación del Canal de Panamá

6 DE AGOSTO AL
5 DE OCTUBRE DE 2014
MUSEO DE ARTE CONTEMPORÁNEO

Más de 40 óleos, acuarelas y acrílicos que retratan una de las obras más impactantes del siglo 21 en la inspiración de:

- George Scribner
- Carlos Palomino (q.e.p.d.)
- José Inocente Duarte
- Amalia Tapia
- Roberto Vergara
- Al Sprague
- Colaboradores del Canal de Panamá



#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



EL FARO

Agosto 2014-No.75

JUNTA DIRECTIVA:

Roberto Roy (Presidente)
Adolfo Ahumada
Marco A. Ameglio S.
Rafael E. Bárcenas P.
Lourdes del Carmen Castillo Murillo
Guillermo O. Chapman, Jr.
Nicolás Corcione
Ricardo de la Espriella Toral
Henri M. Mizrachi K.
José A. Sosa A.
Alberto Vallarino Clément

Jorge L. Quijano
Administrador

Manuel E. Benítez
Subadministrador

En esta edición:

- 7-8 **centenario** Los gigantes se mueven.
- 9-10-11 **centenario** El SS Ancón y Constantine.
- 12-13 **centenario** Erradicación de la fiebre amarilla.
- 14-15 **centenario** Panamá: una olla de mestizaje.
- 16-17-18 **centenario** Un gran legado.
- 19 -22 **centenario** El arte y el Canal.
- 27-30 **centenario** De tratados, acuerdos y luchas.
- 32-33 **ampliación** Cocolí, ayer y hoy.
- 34-35-36 **ambiente** Aliados estratégicos.
- 39 **centenario** Centenario en Australia.
- 40-41 **congreso** El mantenimiento, una prioridad.
- 43-44 **reseña** Noticias del Canal.



Abdiel A. Gutiérrez
Vicepresidente de Comunicación
Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Maricarmen Sarsanedas
Jefe de Redacción

Fotógrafos:
Armando De Gracia
Nicolás Psomas
Bernardino Freire
Lina Cossich
Abdiel Julio
Javier Conte
Edward Ortiz

Diseño y diagramación:
Giancarlo Bianco
Antonio Salado

elfaro@pancanal.com

CON PASO FIRME Y SEGURO

El Canal de Panamá nunca ha dejado de renovarse; nunca se conformó con los logros obtenidos. Por eso hoy, al cumplir 100 años desde su inauguración, el Canal de Panamá se reinventa para seguir sirviendo al mundo marítimo, a la comunidad internacional, pero especialmente a sus más de 3 millones de accionistas que integran el pueblo panameño.

A lo largo de estas páginas hemos pretendido recoger lo más destacado de la historia de estos 100 años de la vía, sus aportes a nuestro país, y el legado de sus constructores a esta tierra que abrió sus entrañas para servir a la humanidad.

El Canal de Panamá es una historia de éxito del ingenio humano, enraizado en el esfuerzo, la sangre y el sudor de los miles de trabajadores que lo han llevado adelante a través de su historia, y de las generaciones de panameños que lucharon por integrar esta franja interoceánica al pleno desarrollo nacional.

Ahora el Canal mira hacia adelante con renovadas energías, con el empuje entusiasta de su fuerza laboral y de un país que ya piensa más allá del proyecto de ampliación, con el ánimo de seguir sirviendo cada vez mejor a Panamá y al mundo.

LOS GIGANTES SE MUEVEN



Un nuevo hito alcanzó la ampliación del Canal de Panamá al movilizar las nuevas compuertas hacia la cámara inferior de las esclusas que se construyen en el sector Atlántico de la vía interoceánica.

“Esta fue una operación muy importante porque implicó el primer movimiento de la compuerta desde el muelle donde fue desembarcada hasta la cámara inferior de las nuevas esclusas”, indicó el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Jorge Luis Quijano.

El administrador detalló que el proceso fue llevado con mucha seguridad para garantizar que las estructuras de acero, con más 3,000 toneladas de peso, pudieran bajar por las empinadas rampas de concreto construidas especialmente para trasladar las compuertas en seco hacia las cámaras de las esclusas.

En Panamá ya están ocho de las 16 compuertas de tipo rodante que serán utilizadas en las nuevas esclusas del Canal de Panamá. El grupo restante debe arribar en dos grupos de cuatro desde su sitio de fabricación en Italia.

La movilización de las compuertas desde su muelle de desembarque hacia las cámaras de las esclusas permite

abrir espacio para la llegada de las próximas estructuras. Cuatro de ellas llegaron el pasado 10 de junio a aguas de la vía interoceánica en la provincia de Colón, a bordo del buque semisumergible de carga pesada SUNRISE.

Después de una travesía de casi 30 días, el buque terminó el viaje iniciado el 18 de mayo en el puerto de Trieste, Italia; luego atravesó el estrecho de Gibraltar y las aguas del océano Atlántico para llegar a la entrada del Canal de Panamá, un área próxima a las esclusas de Gatún.





Las compuertas

La fabricación de las compuertas para el tercer juego de esclusas empezó en octubre de 2011, a cargo del subcontratista italiano Cimolai SpA. Las nuevas esclusas operarán con un sistema redundante de compuertas, con 16 unidades en total.

El primer embarque de compuertas llegó a Panamá el 20 de agosto de 2013. El tercer embarque está programado para estar en Panamá en octubre próximo.

Grupo Unidos por el Canal es el contratista encargado del diseño y construcción del tercer juego de esclusas. Todas las compuertas deben estar en Panamá para febrero de 2015, según lo acordado entre la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el contratista.

Tercer y cuarto embarque llegarán en octubre y diciembre

Se ha programado para octubre la llegada del tercer embarque; y para finales de diciembre el arribo de las últimas cuatro compuertas.

En el tercer embarque llegarán las dos compuertas de la cámara media de la esclusa del Pacífico, junto con las dos de la cámara superior también del Pacífico, mientras que el cuarto y último embarque traerá las dos compuertas inferiores de las esclusas del Atlántico y las dos inferiores del Pacífico.

El administrador de la ACP, Jorge Luis Quijano, sostuvo que los trabajos de ampliación registran un avance global de 78%.

Por su parte la obra de dragado en el Corte Culebra registra un 86% de avance. Sin embargo, es posible que las esclusas del Atlántico acaben antes, lo que permitirá empezar las pruebas de tránsito con un buque Pospanamax alquilado.

Esa será la fase final de la capacitación de los prácticos del Canal, pues hasta el momento reciben adiestramiento en el centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (Sidmar) de la ACP, con el uso del simulador, apuntó.

“Estamos comprometidos con que nuestros prácticos van a ser capacitados de esta manera, porque ellos sí tienen experiencia moviendo buques pospanamax, ya que lo hacen entre cinco y siete veces por semana en los puertos del Pacífico. Lo único que falta es que ese mismo tipo de buque lo lleven a una esclusa”, subrayó el administrador del Canal.





SS Ancón y Constantine

El SS Ancón, bien pintado, lustrado, y muy limpio, decorado con las banderas de todas las naciones ondeando al viento con la brisa mañanera del Caribe, se preparaba para soltar amarras desde el muelle 9 de Cristóbal con el fin de dirigirse en dirección sur hacia las esclusas de Gatún de este nuevo Canal de Panamá que estaba a punto de abrir sus compuertas al comercio marítimo mundial.

Era la mañana del 15 de agosto de 1914, y el SS Ancón empezaba de esta manera, bajo el comando del primer práctico del Canal de Panamá, el capitán John A. Constantine, el histórico viaje como el primer buque que transitaría esta vía en su apertura oficial.

No hubo grandes festividades ya que había comenzado la Primera Guerra Mundial, sino que se trató de un evento sobrio con personajes como el coronel George W. Goethals, ingeniero jefe de la Comisión del Canal Istmeño y primer gobernador de la Zona del Canal; Belisario Porras, presidente de Panamá, y miembros de su Gabinete; miembros del cuerpo diplomático; y altos oficiales del Ejército de Estados Unidos. El coronel Goethals simplemente siguió el progreso del tránsito del SS Ancón desde el tren.

Piloteaba en esta festiva ocasión el capitán John A. Constantine, el más colorido y conocido piloto que el Canal ha tenido. Su fama se encuentra no solo en el hecho de que fue el que piloteó el primer buque por el Canal de Panamá,

sino en sus cualidades y capacidades profesionales, al igual que su personalidad única. Fue esta combinación la que lo hizo conocido no solo localmente, sino en puertos alrededor del mundo donde los marinos se juntaban para intercambiar historias de mar.





Mucho se ha escrito, real y ficción, acerca del captain John (o captain Nikitas), como le conocían afectuosamente en la comunidad griega de Panamá. ¿Qué es real y qué no?, ... es la pregunta...

Lo ficticio se debe a archivos contradictorios que están repletos de disparidades de principio a fin. Por ejemplo, que nació como John Antonio Constantino (más tarde se cambia la “o” a “e” para americanizarlo), en Pireos o en Zeras, Grecia, el 10 de julio de 1849 o el 5 de noviembre de 1859, era griego o nacionalizado estadounidense, se casó en 1907 o en 1909, y murió a los 70 o a los 80 años.

Su récord de empleo es igualmente inexacto. Ha habido todo tipo de especulaciones sobre las razones de esta confusión, pero al investigar la vida del capitán Constantine, uno tiene la impresión de que estas disparidades no son para nada deliberadas. A él simplemente le importaban un comino los récords y los archivos, y confiaba en que su reputación hablaría por sí sola.

Una historia que se cuenta a menudo para ilustrar el carácter del capitán Constantine nos dice que, en una ocasión, mientras observaba a un piloto novato que trataba de atracar un buque, se percató de que la escena en el fondo iba demasiado rápida. Sin embargo, el capitán no se perturbó e inmediatamente ordenó bajar la velocidad de las máquinas, y a su vez le ofreció el siguiente comentario: “Hijo, si tú estás con mucha prisa de atracar el buque al muelle, entonces yo te aconsejaría que fueses bien despacio”.

Se reporta que John Constantine fue empleado de Pacific Mail Steamship Company, la French Canal Company, la Isthmian Canal Commission, y el Panama Railroad Company, empresas en las que fungió como marinero, contra maestre, estibador, oficial de dragas, capitán de bote grúa, capitán y práctico. Fue inclusive oficinista y traductor de español, por un corto tiempo, para el U.S. Circuit Court de Ancón.



Al final de su vida pasó muchas horas construyendo lo que se ha convertido en un monumento a su memoria... el modelo de 10 pies de largo de un velero de cuatro mástiles, completo con todos los detalles, inclusive en su interior, el cual bautizó, apropiadamente, como él: John Constantine. Este modelo, que fue construido a escala en cada detalle, fue presentado a la Asociación de Prácticos del Canal antes de su muerte y estuvo por años desplegado en la oficina de la Capitanía de Puerto de Cristóbal.

Tomó año y medio para que el práctico retirado F. D. Saunders lograra restaurarlo hasta llevarlo a su estado original. Pero para sorpresa de él, cuando lo desmanteló para repararlo se encontró que en su interior, aunque no estaba a la vista, todo tenía el mismo detalle que afuera, incluyendo muebles en miniatura y cuadros de pinturas en las paredes.



Desde su restauración, el buque estuvo desplegado en la biblioteca de la Zona del Canal en una urna de cristal, y luego fue trasladado a la sede de la Asociación de Prácticos del Canal, donde se encuentra hoy día.

El busto del capitán Constantine, que reposaba sobre su fosa en el cementerio de Mount Hope, se encuentra ahora en el balcón arriba de la entrada de la Asociación de Prácticos del Canal.

El 21 de enero de 1929, Constantine sufrió un serio accidente al embarcarse en el buque IONIC, cuando una lancha de prácticos le atrapó ambos pies contra el buque. Nunca se recuperó lo suficiente de este accidente como para retornar al trabajo, y murió al año siguiente.

Siempre he pensado que el Canal y los prácticos tuvieron mucha suerte de que el primer práctico del Canal de Panamá fuese una persona con la carrera ejemplar del capitán John Constantine, en adición a su carácter y sus cualidades profesionales... alguien digno de emular.



ERRADICACIÓN DE LA FIEBRE AMARILLA / MALARIA



Limpieza y fumigación.



Por: Maricarmen Sarsanedas

En el proyecto de construcción del Canal de Panamá, la medicina fue tan importante como la ingeniería. Así lo destacó el presidente Theodore Roosevelt, en 1904, ante la Comisión del Canal del Istmo, al asegurar que los problemas sanitarios eran más importantes aun que los problemas técnicos.

Sin el control de las enfermedades transmisibles no habría sido posible construir el Canal en Panamá. Cuando los estadounidenses llegaron a Panamá, nuestro país ya había sido descrito como un lugar malsano; desde las ferias de Portobelo hasta el trajinado período del paso en busca de las minas de California y la construcción del ferrocarril, cientos habían enfermado y fallecido.

Enfermedades como la fiebre amarilla, la malaria, la neumonía, la diarrea y otras, ayudadas por la mala nutrición, provocaron miles de muertes. Hacia finales del siglo XIX, los franceses fueron víctimas de estas enfermedades que

provocaron la muerte de 22 mil de sus trabajadores, acabando así con su sueño de construir un canal por Panamá.

Phillipe Bunau Varilla dijo que los problemas administrativos y de ingeniería fueron resueltos, pero nunca el problema de la fiebre amarilla y la malaria. No lo pudieron resolver porque no sabían cuál era su origen.

Para solucionar el problema fue enviado al Istmo el Dr. William C. Gorgas. Gorgas había tenido éxito saneando la ciudad de La Habana, en Cuba, donde otro colega suyo, el cubano Carlos Finlay, había descubierto que el origen de la fiebre amarilla estaba en un mosquito. El equipo que trabajó en Cuba con Gorgas se trasladó con él a Panamá y fueron a Colón el 28 de junio de 1904. Junto con Gorgas llegaron el Dr. Henry Rose Carter, quien se convertiría en uno de los más renombrados expertos en fiebre amarilla; el Dr. John Ross, colega de Gorgas en La Habana; Joseph Le Prince, experto en sanidad y futuro encargado de la sanidad en Panamá; el Major Louis Lagarde y la enfermera jefe Marie Eugenie Hibbard.

Sin embargo, la tarea no sería sencilla. La forma en que se multiplicaba el número de enfermos y la incredulidad de los directivos de la obra en las medidas que sugería Gorgas permitieron que la crisis llegara a extremos impensables.

Siendo que Panamá era entonces una pequeña ciudad de 20 mil habitantes, es interesante señalar que en un año se usaron para su fumigación 120 toneladas de insecticida —equivalente a la misma cantidad que era utilizada en un año en Estados Unidos— y casi 600 mil galones de aceite se usaron para matar las larvas del Aedes.

La desconfianza en el sistema de Gorgas atrasó la solución del problema. El propio Gorgas menciona en su libro *Sanitation in Panama* que la Comisión del Canal había subestimado la magnitud de las operaciones sanitarias requeridas en Panamá. Esto era comprensible si se considera que el único miembro de la Comisión que vivía de manera permanente en Panamá era el general George Davis, quien a la sazón era gobernador de la Zona del Canal.

En 1905, el 50% de los trabajadores del Canal de Panamá había sido admitido en hospitales. Ese año Gorgas reportó que muchos de los altos oficiales murieron de fiebre amarilla.

Gorgas había detectado larvas de mosquitos incluso en las oficinas administrativas de la Comisión, en pequeños recipientes con agua donde se ponían los pinceles para copiar las cartas.

Había focos de larvas incluso en los hospitales donde se acostumbraba poner envases con agua bajo las patas de las camas para prevenir que las hormigas se subieran a ellas.

John Wallace, primer ingeniero jefe del proyecto, consideraba el trabajo de Gorgas un mero experimento; su recomendación

de poner malla en puertas y ventanas era considerada una nimiedad frente a otros problemas técnicos. Eso llevó a que la fiebre amarilla también se hiciera presente en las oficinas de administración del Canal; a decir de Gorgas, esto causó una ola de pánico entre los trabajadores blancos, muchos de los cuales renunciaron y regresaron a Estados Unidos. Los que se quedaron estaban desmoralizados y muchos fueron víctimas de la enfermedad.

Según reseña David McCullough en su libro *Un camino entre dos mares*, en Estados Unidos el ingeniero Wallace negaba que la situación fuera tan grave. En 1905, Wallace fue reemplazado por John Stevens, quien sí creyó en Gorgas y brindó su apoyo incondicional al Departamento de Sanidad.

La lucha se inició entonces forrando las puertas y ventanas con malla, fumigando las casas y las ciudades de Panamá y Colón,

pavimentando las calles, construyendo el alcantarillado de las ciudades y creando potabilizadoras de agua para eliminar los criaderos de mosquitos, y con ellos, la fiebre amarilla. Se drenaron los pantanos, se colocaron rocas en las cunetas, rociando el agua empozada con galones de aceite; se aplicó veneno en los bordes de las piscinas naturales y se limpió el área donde vivía y trabajaba la gente; además se fumigaban las casas dos veces al día y se distribuían medicamentos de forma gratuita entre la población.

El 11 de noviembre de 1905 se registró el último caso de fiebre amarilla en Panamá. Para diciembre de 1906, la Zona del Canal y las ciudades de Panamá y Colón estaban libres de fiebre amarilla, y la malaria se había reducido a menos de un 5%.

El equipo del Dr. Gorgas había erradicado la malaria y la fiebre amarilla. Prevenir y educar fue la verdadera clave del éxito.



Regando aceite para eliminar criaderos de larvas.



PANAMÁ: UNA OLLA DE MESTIZAJE

La construcción del Canal, bajo los franceses y los estadounidenses, acentuó la identidad de Panamá como un país multicultural y multiétnico, con el aporte de grupos humanos y nacionales que se radicaron aquí después de contribuir unir el mundo a través de los océanos.

Por Vicente Barletta

A muchos les resulta común recorrer las avenidas de Panamá y encontrarse con restaurantes, tiendas y hasta zonas residenciales con culturas de otras partes del mundo. En cualquier parte del país nos topamos con barrios chinos, cocina italiana, tabernas españolas, veredas antillanas, supermercados kosher y hasta comida hindú.

Su rol como punto de tránsito de 500 años ha convertido a Panamá en un país multicultural. Bien podríamos pensar que la globalización empezó aquí. A lo largo de cinco siglos varios momentos marcan las huellas culturales de Panamá, pero sin duda las ferias de Portobelo (siglos XVII y XVIII), la construcción del ferrocarril transístmico (1850), la construcción del canal por los franceses (1880) y finalmente de la actual vía interoceánica (1904) destacan como los hechos más sobresalientes.

Estos períodos implicaron inmigraciones masivas de diversas etnias y nacionalidades que llegaron a Panamá con fines comerciales o para contribuir en la construcción del ferrocarril y el Canal. Después, simplemente decidieron radicarse en el país. Y así fue creciendo la contribución de antillanos, europeos, asiáticos, estadounidenses y latinoamericanos a lo que hoy conocemos como Panamá.

En el prólogo del libro Panamá, sus etnias y el Canal, de George W. Westerman, Ramón Arturo Mon señala que “ser panameño es una mezcla difícil de discernir en sus componentes” y enumera como ejemplo cómo las culturas española, china, antillana, estadounidense, y otras, han influido en el idioma, la música, la danza, la religión, la comida, y muchas otras expresiones de este país.

Trabajadores procedentes de España.





Trabajadores italianos.



Trabajadores en el muelle.

¿Qué facilitó la mezcla de culturas y su arraigo en Panamá? Fue una combinación de factores los que llevaron a todos estos grupos a radicarse en el país. Para los inmigrantes, Panamá llegó a significar la posibilidad de un nuevo inicio ante las oportunidades económicas que surgieron en el istmo. Además, las condiciones climáticas y físicas del país mejoraron drásticamente con las transformaciones de salud implementadas bajo la construcción del Canal por Estados Unidos.

Sin embargo, quizás el sistema educativo sea uno de los elementos clave. De acuerdo con Mon, la educación fue un factor catalizador de la aculturación en Panamá.

“La población de distintas etnias y niveles sociales acudía (y acude) -el paréntesis es nuestro- a las mismas escuelas y poco a poco se familiarizaban con la idiosincrasia del país y su gente a través del aprendizaje del idioma, las costumbres, las comidas, forma de vestir”, plantea Mon.

La construcción del Canal

El antillano fue el grupo humano que en mayor número e impacto se instaló en Panamá producto de la construcción del Canal, tanto bajo los franceses como durante el período estadounidense.

Según registros de la época, unos 18 mil obreros trabajaban en la construcción del Canal en 1884, en su mayoría proveniente de las islas de Barbados, Santa Lucía y Martinica, aunque el principal grupo llegó de Jamaica.

“Con motivo del fracaso del canal francés, muchos regresaron a sus tierras nativas, mientras que otros permanecieron en estos lugares, formaron familias y se integraron a la vida de los pueblos del istmo debido, principalmente, a los contactos culturales que entonces existían”, recuerda el historiador George Westerman en su escrito Los inmigrantes antillanos en Panamá.

A partir de 1904 empieza uno de los movimientos migratorios más grandes de la historia de Panamá. Estados Unidos toma las riendas de la construcción del Canal, para lo cual llegaron al país más de 45 mil trabajadores provenientes de todas partes del mundo. Se estima que unos 40 países aportaron su mano de obra a la empresa canalera.

Para esa época Panamá, al menos su ciudad capital y Colón, era un mosaico de nacionalidades. Si se considera que la capital tenía apenas 20 mil habitantes en 1904, en algún momento el área de la construcción del Canal tuvo que estar habitada por una mayoría de extranjeros, debido a la creciente inmigración, en su mayoría desde las Antillas.

De acuerdo con archivos de la biblioteca Roberto F. Chiari de la ACP, los antillanos fueron el mayor grupo humano que llegó a Panamá para la construcción del Canal con más de 31 mil personas, y de ellas, unas 19 mil arribaron desde Barbados. Después siguieron los españoles con más de 8 mil 200 trabajadores.

Cuadro de trabajadores contratados para la construcción del Canal entre 1904 y 1913, país.

País	Cantidad
España	8,298
Italia	1,941
Grecia	1,101
Francia	19
Armenia	14
Fortuna	361
Barbados	19,900
Guadalupe	2,053
Martinica	5,542
Jamaica	47
Trinidad	1,427
Curazao	23
St. Kitts	942
Santa Lucía	55
St. Vincent	296
Grenada	93
Guinea Británica	332
Costa Rica	244
Colombia	1,493
Cuba	500

(Fuente: biblioteca Roberto F. Chiari)



UN GRAN LEGADO



Por: Maricarmen Sarsanedas

El legado más grande que dejó la construcción del Canal de Panamá fue la salud.

La hipótesis del médico cubano Carlos Finlay de que el *Aedes aegypti* transmitía la fiebre amarilla, y su confirmación experimental con el apoyo de la comisión estadounidense creada especialmente para investigar el tema, es uno de los grandes triunfos epidemiológicos de todos los tiempos. A comienzos del siglo XX, estos conocimientos le dieron el triunfo al Dr. William Gorgas en Panamá.

Los médicos militares encargados de la salud de los trabajadores del Canal sabían que sin buenas condiciones ambientales, nunca se podría reducir la terrible mortalidad generada por las enfermedades infecciosas.

El 4 de mayo de 1904 los franceses hicieron entrega al Ejército estadounidense de las llaves del hospital Notre Dame de Panamá, que había sido construido por ellos en Ancón. Los franceses también habían construido en la ciudad de Colón otro hospital, además de un centro para convalecientes en la isla de Taboga, así como muchos dispensarios para la atención de urgencia en los pueblos establecidos a lo largo de la línea canalera.

El 7 de julio de 1904 se promulgó el Decreto No. 25, firmado por el Dr. Amador Guerrero, mediante el cual Panamá

facultaba a las autoridades sanitarias estadounidenses a “tomar las medidas convenientes para el saneamiento de la ciudad de Panamá, Colón y el área del canal”. De esta manera, Panamá concedía a Estados Unidos amplios poderes para el control sanitario del área canalera, al extremo de que los alcaldes de Panamá y Colón debían hacer cumplir las órdenes del jefe del Departamento de Sanidad del Canal.

A finales de 1905 se estableció que el Departamento de Sanidad sería una oficina independiente que respondería únicamente al presidente de la Compañía Canal, y entonces se fijaron como prioridad máxima la prevención, el saneamiento ambiental y la salud del trabajador, antes de comenzar los trabajos.

Para lograr este objetivo llegaron a Panamá 25 médicos, 7 enfermeros y 75 enfermeras (este cuerpo llegó a alcanzar un total de 130 personas).

Entre las órdenes giradas estaba la obligatoriedad de la vacunación; se reglamentaron los servicios de recolección de basura, el de los mataderos y mercados públicos; además se inspeccionaban las lecherías, panaderías, barberías, caballerizas, y diariamente se examinaban las carnes de consumo. También se establecieron normas para inhumar y exhumar los cadáveres.

Los trabajadores obtuvieron, además, muchos beneficios como consultas gratuitas, medicamentos, pruebas de laboratorio, rayos X y vacunas, así como las dosis de quinina para el control de la malaria.

Por otro lado, el país también se beneficiaría con la creación del primer hospital para enfermos mentales en Corozal, la habilitación de un hospital para leprosos en Palo Seco y el programa de tratamiento de tuberculosis en Ancón.

HOSPITAL ANCÓN

Originalmente llamado hospital Notre Dame, este nosocomio tenía una capacidad para 500 camas y fue construido a un costo de 3 millones 500 mil dólares. Cuando la Compañía Universal del canal francés quebró, el hospital decayó pero se mantuvo gracias a la administración de la Hermanas de la Caridad de San Vicente de Paúl.

Al pasar a manos estadounidenses, se invirtieron grandes sumas de dinero para su rehabilitación y se hicieron cambios en las estructuras y en antiguas prácticas. Por ejemplo, se ordenó poner mallas contra mosquitos, eliminar las vasijas con agua en los postes de las camas, y recortar los jardines y montes aledaños a las estructuras.

En 1928 el Ancón sería rebautizado como hospital Gorgas para perpetuar la memoria del general William C. Gorgas. Para entonces contaba ya con unas mil camas y el mejor equipo de la época.

El Gorgas llegó a tener hasta mil 200 camas en el período de la II Guerra Mundial; con los años incrementó sus edificios para ampliar la atención y continuó funcionando hasta el 31 de octubre de 1997.

HOSPITAL DE COROZAL

Al empezar la construcción del Canal no había en Panamá un hospital apropiado para recibir a los enfermos mentales, por lo que muchos de ellos eran reclusos en las cárceles.

En su ensayo sobre la historia de la salud pública en Panamá, el doctor Jorge Motta reseña que todos los pacientes con enfermedades mentales, extranjeros y panameños, fueron atendidos inicialmente en el hospital de Ancón, hasta que en 1915 se les trasladó a un nuevo hospital psiquiátrico en Corozal. Este nuevo centro tenía capacidad para 600 pacientes, de los cuales dos tercios eran panameños. Panamá acordó entonces pagar a las autoridades estadounidenses \$0.75 al día por cada paciente panameño recluso. Este arreglo se mantuvo hasta el año de 1932, cuando los pacientes panameños fueron trasladados al nuevo hospital de Matías Hernández.



Hospital de Corozal.

HOSPITAL DE PALO SECO

Una de las primeras medidas dictadas por el Departamento de Sanidad del Canal consistió en aislar a los leprosos (que padecían el llamado mal de Hansen) en la colonia especial de Palo Seco. Antes de que existiera Palo Seco, estos enfermos se retiraban a vivir en comunidades apartadas.

El sitio para establecer el hospital fue escogido por Gorgas; el lugar elegido fue un promontorio en la entrada del Canal, donde se fundó en 1907 el hospital para leprosos de Palo Seco. Este hospital mantuvo un promedio de 100 pacientes, en su gran mayoría panameños, los cuales también pagaban \$0.75 al día. Con la entrada en vigencia de los tratados Torrijos-Carter en 1979, el hospital pasó a manos del Gobierno panameño. En sus últimos años las instalaciones fueron utilizadas como hospital de larga estancia para la atención de ancianos.



Hospital de Palo Seco.

HOSPITAL DE COLÓN

El antiguo hospital de Colón, dejado por los franceses, fue mejorado por el Departamento de Sanidad del Canal, al igual que el centro para convalecientes en Taboga y todos los pequeños dispensarios para atención de urgencias ubicados en Colón, Gatún, Pedro Miguel, Ancón y Balboa.

El hospital de Colón comenzó a recibir pacientes en septiembre de 1904. Este nosocomio tenía capacidad para 140 camas y prestó servicios hasta la década de 1950, cuando los cuidados hospitalarios en el área de Colón se trasladaron al hospital naval de Coco Solo.

HOSPITAL SANTO TOMÁS

El hospital Santo Tomás fue apoyado y dirigido, durante muchos años, por un administrador asociado al Canal de Panamá. La dirección del primer programa de formación de enfermeras estuvo a cargo de profesionales de esta rama que llegaron a Panamá para trabajar en los hospitales del Canal.

INSTITUTO CONMEMORATIVO GORGAS

En 1921 se crea el Instituto Conmemorativo Gorgas, como iniciativa del doctor Belisario Porras, presidente de la República, para rendirle honor al doctor William Gorgas, quien erradicó la fiebre amarilla. Estas instalaciones fueron regentadas por Estados Unidos hasta 1990.

INSTITUTO SMITHSONIAN DE INVESTIGACIONES TROPICALES (STRI)

Los científicos del Smithsonian llegaron a Panamá en 1910 cuando se les solicitó hacer un inventario biológico de la nueva Zona del Canal.

Posteriormente, en 1923, y como resultado de estos estudios, el gobernador de la Zona del Canal nombró la isla de Barro Colorado como reserva biológica, una de las primeras de América.

Barro Colorado se convirtió en un laboratorio al aire libre para científicos de universidades estadounidenses y del STRI. Para la década de 1940 se habían hecho más de 300 publicaciones científicas sobre Barro Colorado y la isla pasó a ser parte de las instalaciones del STRI en Panamá.

Con el paso de los años la presencia del STRI en Panamá se fortaleció, hasta que en 1985 el Gobierno panameño otorgó al STRI el estatus de misión internacional. Posteriormente, en 1997, se le concedió al instituto la custodia de las instalaciones.

Hospital Ancón.





Red Hallen, primer fotógrafo del Canal.



EL ARTE Y EL CANAL

Por Maricarmen Sarsanedas

Los fotógrafos del Canal

Ernest Red Hallen fue el fotógrafo oficial del Canal de 1907 a 1937, cuando se retiró después de 30 años de labor. A su salida, Hallen tenía más de 12 mil fotos del Canal y de la llamada Zona del Canal.

Todo empezó cuando el F. B. Maltby, de la División de Ingeniería de la Agencia del Canal Istmico, solicitó que se tomara una serie de fotos de Gatún que mostraran el progreso del trabajo. El registro histórico señala que Maltby escribió un corto memorando que al final dio origen al registro fotográfico de la obra. El texto del memorando era del tenor siguiente: “Me gustaría muchísimo que se tomara una serie de fotografías en Gatún una vez al mes para mostrar el avance del trabajo. Esto se debe hacer de manera regular y se convertirá en algo valioso, pienso, con respecto a los informes de avance. Por consiguiente, solicito autorización para la contratación de un fotógrafo, con quien tengo entendido que ya se han hecho arreglos, y que no debe exceder de dos días al mes”.

Hallen fue nombrado fotógrafo oficial y por los siguientes 30 años acrecentó el testimonio fotográfico del progreso de la construcción y luego de la operación del Canal. Hallen debió trabajar en las peores condiciones de lluvia y humedad utilizando para sus fotos antiguas placas de vidrio 8 X 10, cámaras y otros equipos. En 1976 se llevó a cabo una exposición en el Museo de Arte Moderno de Nueva York, la cual fue reseñada en

la revista Panama Canal Review, publicación oficial de Panama Canal Company. Según el curador de fotografía del MOMA Dennis Longwell: “las fotos de Hallen son un ejemplo de lo que la fotografía puede hacer: la habilidad milagrosa de preservar la historia. Que lo que ya no está, vuelva a la vida”.

La Compañía del Canal Istmico, que dirigió la construcción del Canal de Panamá, ordenó la toma de fotografías de forma regular con el fin de mostrar el avance de los trabajos, reflejando las condiciones del momento; y para demostrar efectivamente los avances en caso de existir críticas.

Por otro lado, también se ordenó la toma de fotografías para mantener un registro fotográfico del Canal, para distribuir fotos a la prensa y destacar características interesantes del proyecto que eran incluidas en los informes anuales de la Comisión del Canal Istmico.

El ingeniero jefe del proyecto, George W. Goethals, dio instrucciones para que las fotos fueran numeradas e identificadas cuidadosamente.

Durante esa época los fotógrafos de la Comisión del Canal de Panamá trabajaban fuera del edificio de la Administración, pero el estudio de fotografía estaba instalado en el ático del edificio. Para llegar a él, los fotógrafos debían subir por unas escaleras en espiral arriba de la rotonda.



Cúpula del edificio de administración del Canal.

El laboratorio sufrió dos traslados, primero a instalaciones en Diablo, y luego de regreso al edificio de Administración. Estas mudanzas dieron como resultado la pérdida de algunas de las placas de vidrio.

Los 30 años de trabajo de Hallen y de otros de sus compañeros como Arnold Marshall, quien trabajó por más de 20 años en la división de Graphic Branch, dio como resultado no solo haber preservado la historia de la construcción de esta obra faraónica, sino también la vida y penurias que pasaron los hombres que la llevaron a cabo.

En las placas de vidrio utilizadas por Hallen quedaron plasmadas hermosas escenas de trabajadores venidos de muchas partes del mundo: Europa, India, América Latina y Estados Unidos. También quedó el testimonio de las máquinas, modernas para la época, que contribuyeron a culminar la construcción.

Luego de la jubilación de Hallen le siguieron Manuel Smith, y Clyde LeClair, quien se jubiló en la década de 1950. En 1980, Kevin Jenkins se convirtió en fotógrafo oficial del Canal de Panamá; estuvieron además Don Goode, Stuart Wagner, Artie Pollack, Alfredo Ryan, Jaime Fernández y Jaime Yau. También han sido fotógrafos del Canal Marco González, Néstor Ayala y Armando De Gracia, quien ya ha cumplido 41 años de labor en el Canal. De Gracia trabaja hoy junto a los fotógrafos Bernardino Freire y Nicolás Psomas, mientras que las obras de ampliación quedarán registradas para la historia por un equipo conformado por Edward Ortíz, Abdiel Julio y Javier Conte.

Durante la administración estadounidense el trabajo de los fotógrafos también incluía la cobertura de actividades educativas, culturales y políticas en la Zona del Canal.

Por razones de economía y para que la colección fuera más manejable, la Compañía del Canal de Panamá (que se estableció posterior a la Comisión del Canal Istmico en 1914) seleccionó 2 mil 233 de un total de 12 mil 233 negativos en sus archivos para que fueran impresos, indexados y empastados en 24 volúmenes que aún se conservan.



Frescos de Van Ingen en el edificio de administración del Canal.

Muchas de estas fotografías aparecen en el recién publicado Cien años conectando el mundo, libro que testimonia la construcción del Canal, desde el intento francés; la obra realizada por los estadounidenses, y el proyecto de ampliación.

Ballet

En 1936 fue creada la Academia de Baile que tenía como socias a doña Gladys Pontón de Arce de Heurtematte, quien perteneció al Ballet Russe de Montecarlo y había llegado al Istmo el año anterior, y a Llona Sears. Se considera esta academia como la precursora de la Escuela Nacional de Danzas del Instituto Nacional de Cultura.

Posteriormente Sears fundaría la Escuela de Danzas de la Zona del Canal, para la cual contrató como profesora a Ana Ludmila Gee, de origen estadounidense y considerada por el crítico parisino André Levinson como la prima ballerina de Estados Unidos. Alumna de esta academia fue la joven Cecilia Pinel, quien años más tarde se convertiría en primera dama de la República, y como tal apoyaría el desarrollo de esa rama del arte en Panamá.

Pero volvamos a la Academia de Baile. En ella se enseñaban ballet clásico y bailes estadounidenses. La academia dio origen en 1941 a la Escuela Nacional de Ballet que funcionó por un período breve. Esta escuela contó con el apoyo de profesores de la Washington School of Ballet.

A partir de 1950 Ana Ludmila Gee vuelve a trabajar como profesora en la recién creada Escuela Nacional de Danzas, la que para entonces incluye nuevos ritmos como el cha-cha-chá y el rock'n roll.



Abriendo el Corte Culebra, fresco de Van Ingen en el edificio de administración del Canal.

Música

Con la llegada de los franceses a Panamá, en su intento por construir el Canal, vino también una compañía de ópera francesa con el reconocido director Mascheroni al frente de la orquesta. Durante ese período se puso de moda el gusto por el piano, por lo que presentaron conciertos en Panamá los pianistas Emilio Pons, de Brasil, y el capitán Voyer, de origen francés.

Tal vez la presencia francesa en el Istmo influyó para que un joven Narciso Garay estudiara música en París, llegando a ser el primer director del Instituto de Bellas Artes, creado a principios de la República. La escuela francesa influiría fuertemente su producción musical a lo largo de su carrera. Con la construcción del Canal llegaron a Panamá grupos de trabajadores afroantillanos que al culminar la obra permanecieron en el país.

En 1919 otro joven talento, el bocatoreño de origen afrocaribeño Luis Carl Russell, recibió la influencia del jazz. Habiendo ganado un premio de la lotería por B/.3,000.00 decide mudarse a Nueva Orleans, Estados Unidos, atraído por el estilo de jazz que se tocaba en aquella ciudad. Su padre, maestro de música, le había enseñado a tocar el violín, la guitarra, el piano y el trombón. Su banda de jazz llegó a ser una de las mejores en Nueva York. En 1959 visitó Panamá, en donde ofreció un concierto que incluyó piezas clásicas al piano. Por él, el 6 de agosto de cada año se celebra en Panamá el Día del Jazz.

Más adelante, en 1928, Alberto Galimany, director de la Banda Republicana, fue invitado a Washington por la Unión Panamericana para dirigir las bandas de la Marina y de la Armada. Musicalmente hablando, los afrodescendientes le han legado a la música panameña, prácticamente la base rítmica de

la mayoría de los géneros musicales folclóricos del país, entre los que destacan: el tamborito, congo, bullerengue, bunde y la cumbia panameña. Además, introdujeron sus ritmos como el calipso, soca, compe haitiano y el reggae, siendo en base a este último el desarrollo del reguetón en la ciudad de Colón.

Pintura

Uno de nuestros grandes exponentes de la pintura nacional, Roberto Lewis, viaja a Francia durante el período del canal francés, en 1897, para regresar años después con un bagaje que le permitirá pintar los frescos del vestíbulo, el plafón y el telón de boca del Teatro Nacional de Panamá. Si bien no hay una influencia directa del Canal en su obra, sí hubo una marcada influencia francesa en su producción.

Durante la construcción del Canal estuvo en Panamá el pintor francés Paul Gauguin, quien descubrió en nuestro país “la belleza de la vida tropical”, en palabras del embajador francés Hugues Goisbault. Según la directora del Museo del Canal Interoceánico, Ángeles Ramos Baquero, “no se conoce y no hemos podido encontrar ninguna obra que sepamos o tengamos certeza de que la hizo en Panamá, pero es un hecho que su paso por el país tuvo un impacto en la transformación de su obra”.

Así como se fotografiaron las labores de construcción del Canal, estas se ven reflejadas en la obra del pintor estadounidense William B. Van Ingen, famoso por sus murales en el Congreso de su país. Van Ingen dejó su obra plasmada en la rotonda del edificio de Administración del Canal: imágenes impresionantes de las labores de construcción, los obreros en plena faena y la maravilla de una obra hecha por el hombre.

Una relación muy cercana con el Canal desarrollaron pintores como Al Sprague, panameño-estadounidense que además de haber plasmado en sus obras el tema marítimo, cuenta con una vasta producción de obras relativas al Canal.

Muchos son los pintores nacionales y extranjeros sobre los que el Canal ha ejercido atracción y que en alguna medida lo han reflejado en sus obras. Entre ellos Alexis Benalcázar, que dedicó una exposición completa al tema de las esclusas; pinturas al óleo y acuarelas del Canal del pintor estadounidense Elmer J. Read; al igual que la panameña Amalia Tapia, quien con sus pinceles produjo años atrás la colección “Horizontes”, que reflejaba paisajes del Canal.

El artista George Scribner, animador y dibujante de Walt Disney, nacido en Panamá, se encarga de recrear en pinturas los trabajos de la ampliación del Canal, al igual que lo hace otro artista Roberto Vergara.

Teatro

A principios del siglo XX y como parte del esfuerzo de sanidad que llevaba adelante el Ejército de Estados Unidos, se estableció en el edificio 429 de Ancón una clínica para el tratamiento de enfermedades venéreas.

En 1950 la Compañía del Canal de Panamá cedió este edificio para establecer en él la sala de teatro Guild que inicialmente se llamó The Isthmian Theatre Guild. Los miembros de este grupo de teatro eran todos voluntarios, muchos de ellos trabajadores del Canal, y trabajaron fuertemente para convertir la clínica en un teatro: instalaron sillas, el escenario, los camerinos y las luces. Pero no fue hasta diciembre de 1951 cuando se montó la primera producción, una serie de tres obras de un acto: Ways and Means, The Valiant y George.

El teatro contaba con 166 butacas, además de un salón para los actores y un cuarto de utilería, amén del equipo de luces y sonido.

A través de su historia, el Guild cambió varias veces de nombre y pasó de ser The Isthmian Theatre Guild a The Theatre Guild of the Canal Zone y finalmente, The Theatre Guild of Ancon, su nombre actual. El Guild sigue manteniendo su vocación de teatro de voluntariado y en él se presentan obras tanto en inglés como en español.

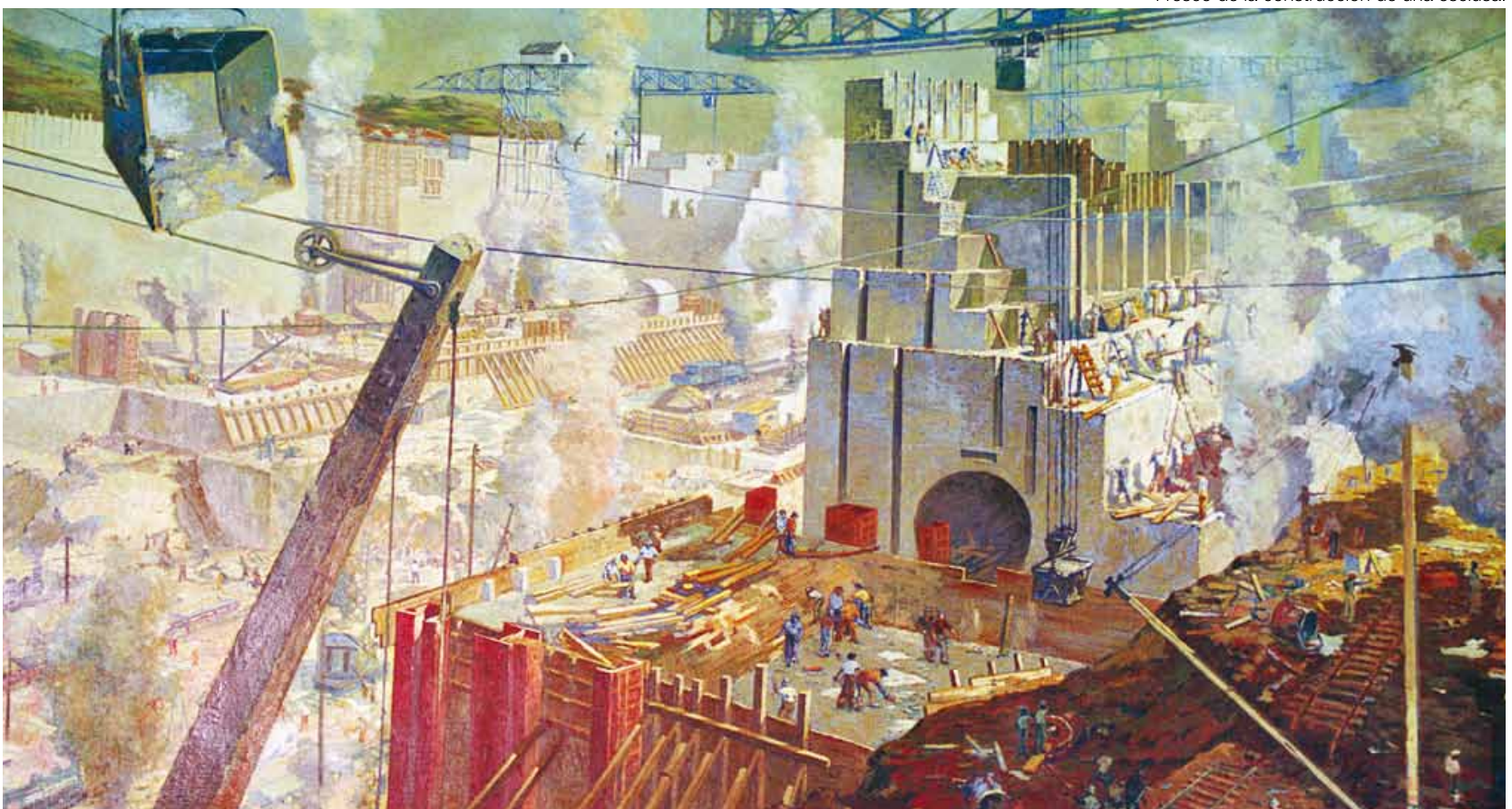
Pero el precursor del Teatro Guild fue el Cristobal Little Theatre, que se fundó en 1939 en Cristóbal, provincia de Colón. Entre sus fundadores están Alberto Motta y señora; Ralph Lindo y señora; Stanley Fidanque y señora, así como otros panameños y estadounidenses que pretendían divertir y entretener a su membresía y a las tropas acantonadas en Panamá durante la Segunda Guerra Mundial. Las recaudaciones del teatro servían para hacer obras benéficas.

Con motivo de la mudanza a la capital de sus fundadores Motta, Lindo y Fidanque, estos se unieron a Roy Glickenhause y a otros miembros de la sociedad panameña para crear el nuevo teatro en Ancón.

Como aporte curioso sobre su nombre tenemos que se le impuso el nombre Theatre, deletreado a la manera británica en vez de a la estadounidense, porque su primer presidente, Jim Roberts, era inglés.

Grandes actores y directores nacionales trabajaron sobre estas tablas, entre ellos Rodrigo Portuondo, Adolfo Arias, Eduardo Frangias y Rubén Blades. Entre los estadounidenses están Pat Quinn, Sarah Knapp, el pintor George Scribner, Martin Halpern, Catherine Hopkins, Robert Loggia y John Aniston, padre de la conocida actriz Jenifer Aniston.

Fresco de la construcción de una esclusa.



#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS AL ORGULLO

La idea de un Canal para conectar al mundo inspiró nuestra identidad. Su construcción generó un interés común que se convirtió en un esfuerzo generacional por ejercer dicha identidad.

Hoy, con 14 años de operación y administración total en nuestras manos, el Canal de Panamá es prueba de unidad, capacidad y orgullo.



CANAL DE PANAMÁ



CONECTIVIDAD

INNOVACIÓN

SALUD

DIVERSIDAD

SOSTENIBILIDAD

ORGULLO

1914

15 de agosto

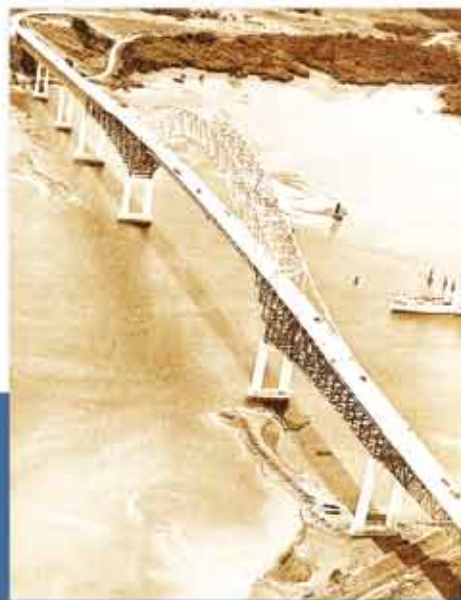
El Canal de Panamá es inaugurado con el tránsito del vapor Ancón en una travesía del Atlántico al Pacífico.



1962

12 de octubre

Inauguración del Puente de las Américas, el primero para uso público sobre el Canal.



1963

12 de mayo

El Canal de Panamá inicia operaciones las 24 horas.



10 MOMENTOS EN EL CENTENARIO



1977

7 de septiembre

Estados Unidos y Panamá firman los Tratados Torrijos-Carter que fijan para 1999 la transferencia del Canal a manos panameñas.



1990

20 de septiembre

El ingeniero Gilberto Guardia asume como primer panameño administrador del Canal.



1999

31 de diciembre

Panamá asume la gestión y operación del Canal.

1964

9 de enero

Estudiantes panameños reclaman la izada de la bandera nacional en la entonces Zona del Canal.



1968

29 de febrero

El Canal de Panamá registra la mayor cantidad de tránsitos en un día con un total de 65 buques.



ANUARIO DEL CANAL DE PANAMÁ



e
la administración
Canal.



2007

3 de septiembre

Inician los trabajos de construcción de la ampliación del Canal.



2010

4 de septiembre

El buque granelero Fortune Plum se convierte en el tránsito un millón por el Canal.

#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS A LA INNOVACIÓN

Con el Canal de Panamá se desarrollaron nuevas tecnologías que revolucionaron la ingeniería, la construcción y la navegación.

Hoy, esta visión innovadora continúa con la ampliación de la vía, abriendo nuevas oportunidades para el comercio mundial y el beneficio de Panamá.



CONECTIVIDAD

INNOVACIÓN

SALUD

DIVERSIDAD

SOSTENIBILIDAD

ORGULLO



DE TRATADOS. ACUERDOS Y LUCHAS

Por. Maricarmen Sarsanedas

El 31 de diciembre de 1999 se cumplió el sueño más anhelado de generaciones de panameños. Ese día, al llegar a su culminación los tratados Torrijos-Carter, el Canal interoceánico finalmente pasó a manos panameñas y se recuperó la soberanía sobre todo el territorio nacional.

Pero la lucha que concluyó aquel día inició desde la misma firma del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903. Panamá persiguió la recuperación de su territorio y la vía interoceánica a lo largo de todo el siglo XX, con la negociación de numerosos documentos, y firmas de tratados y convenios.

Al poco tiempo de firmado el tratado, quedó en evidencia que el “país tránsito” primaría sobre el “país profundo”, tal como reseñan Celestino Andrés Araúz

y Patricia Pizzurno en su obra: “Un siglo de relaciones entre Panamá y Estados Unidos”. Concentrados en los resultados que esperaban de la construcción del Canal, los panameños descuidaron la agricultura, la ganadería, la minería y la explotación maderera.



En 1959 un grupo de panameños paseó la enseña patria por la zona del Canal.



Los presidentes Harmodio Arias y Franklin Roosevelt.



Tropas estadounidenses acampan en el parque de Santa Ana, en 1925.



Soldados de Estados Unidos en Panamá, 1964.

Muy pronto, en noviembre de 1904, el presidente Manuel Amador Guerrero nombró una comisión de estudio del Tratado conformada por Belisario Porras, Facundo Mutis Durán, Francisco Filós y Ricardo Arias, la cual concluyó en la necesidad de otro tratado que incluyera 10 puntos trascendentales que, en su opinión, evitarían futuros diferendos.

A finales de ese mismo año las quejas panameñas por medidas arancelarias de las autoridades zoneñas movieron al presidente Teodoro Roosevelt a enviar a Panamá a su secretario de Guerra, William H. Taft. Esto llevó a la firma, el 6 de diciembre, del Convenio Taft que, en parte, resolvería la situación, pero crearía nuevos problemas. Este convenio estuvo vigente casi 20 años.

Pero los intentos reivindicativos de Panamá no se limitan a los tratados y convenios firmados. Fueron continuas las gestiones diplomáticas llevadas a cabo con el fin de lograr la reforma al tratado Hay-Bunau Varilla.

En 1915, Eusebio A. Morales, ministro plenipotenciario de Panamá en Washington, inició gestiones para negociar otro tratado que permitiera establecer ventajas para Panamá con la operación del Canal. Este proyecto contemplaba tres aspectos importantes: la reforma del tratado de 1903, un tratado de amistad y comercio, y un tercero relativo a la defensa conjunta del Canal.

El proyecto ni siquiera llegó a debatirse. En palabras de Carlos A. Mendoza, el documento era lesivo para Panamá, amén de su “forma antidiplomática, redacción incorrecta, términos vulgares y la falta de conexión lógica en las cláusulas”.

Un año más tarde, Morales presentaría formal protesta ante Washington por las actividades de los comisariatos de la Zona del Canal que violentaban estipulaciones del tratado de 1903 y del Convenio Taft. Panamá exigiría el pago de impuestos sobre la mercancía que estos comisariatos movían, dado que vendían a los buques que transitaban el Canal. Estados Unidos rechazó la exigencia.



Sucesos de enero de 1964.



Firma de los Tratados Torrijos-Carter en 1977.

En 1920, y con motivo de la visita a Panamá del presidente electo de Estados Unidos Warren Harding, el mandatario Belisario Porras decide redactar un memorándum sobre los principales puntos que consideraba debían reformarse en el tratado Hay-Bunau Varilla, la mayoría, reclamaciones económicas. Estas demandas tampoco prosperaron.

En 1923 nuevamente Ricardo J. Alfaro presenta al secretario de Estado, Charles Evans Hughes, una explicación detallada de sus consideraciones sobre lo perjudicial del tratado de 1903. Destacaba especialmente el dominio absoluto de Estados Unidos sobre el área del Canal y la condición de perpetuidad. También abogaba por la vigencia del Convenio Taft.

La respuesta de Hughes fue de total rechazo a los planteamientos de Alfaro y, finalmente, en 1924, fue abrogado el Convenio Taft.

Pero en 1926 se firmaría un nuevo tratado, el Kellog-Alfaro, que dejó un mal sabor por haber sido negociado bajo presión. Las concesiones de Panamá en ese tratado, en el orden estratégico militar eran, según Pizzurno y Arauz, “desmedidas e inconcebibles”.

La presión popular obligó a que la Asamblea Nacional rechazara ese tratado.

En 1936, y pese a la oposición existente, fue firmado y aprobado el tratado de Amistad y Cooperación Arias-Roosevelt. Entre sus documentos anexos estaba el compromiso de construcción de la carretera transístmica. Estados Unidos tardó más de tres años en aprobarlo. Muy pronto, en 1939 quedaría comprobado que este tratado tampoco era lo que el pueblo panameño esperaba.

En 1940, mientras transitaba el Canal a bordo del Tuscalossa, el presidente Augusto Boyd aprovechó para hacerle llegar a Roosevelt otro memorándum exponiendo las aspiraciones panameñas a la luz del tratado de 1936; eran ocho puntos críticos de las relaciones entre ambos países. Estos se convertirían en 12 cuando Arnulfo Arias, ya presidente, en 1941, propuso para negociar. Estos también llegaron a punto muerto. En su segundo gobierno, en 1950, Arias volvería a presentar esta reclamación a EE.UU. que incluía la construcción de un puente sobre el Canal.

Sin embargo, en mayo de 1942 y luego de casi un año de negociaciones, se suscribió el Convenio de Bases Fábrega-Wilson. La historia de las negociaciones para este convenio es sumamente interesante por lo que les remitimos al libro de Araúz-Pizzurno.

En el año de 1947 el rechazo del Convenio Filós-Hines tuvo consecuencias para Panamá ya que Estados Unidos tomaría represalias económicas. En los años subsiguientes se firmó documentos contractuales, entre esos, el de la carretera Transístmica, pero ninguno relativo a los temas medulares de las reclamaciones panameñas.



En 1955 se firmaría el Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación, gestado por los presidentes José A. Remón y Dwight Eisenhower, uno de cuyos principales logros sería del orden social: establecer la igualdad de salarios y oportunidades entre los trabajadores del área canalera, independiente de su procedencia.

A partir de ese año se consigna en los libros de historia numerosas protestas de diversos grupos sociales, económicos y estudiantiles en Panamá. En mayo de 1958 un grupo de estudiantes universitarios organiza y lleva a cabo la llamada “Operación Soberanía”, entran en la zona del Canal y siembran 75 banderas panameñas en puntos estratégicos, principalmente en el área cercana al edificio de administración del Canal.

Al año siguiente, el 3 de noviembre, se realizaría otra siembra de banderas, esta vez organizada por el político y diplomático Aquilino Boyd, quien acompañado de familiares y amigos se pasea con banderas por el monumento a Goethals y posteriormente se dirigen a las esclusas de Miraflores. Imprevistamente la autorización para esta marcha es revocada y esto lleva a que se organice otra marcha cívica por la avenida 4 de julio, promovida por la Unión de Estudiantes Universitarios. La reacción de la policía zoneña no se hizo esperar y hubo un saldo de al menos 100 heridos y dos detenidos.

Aquél evento fue el antecedente para los sucesos del 9 de enero de 1964, cuando la violencia generada a raíz de las justas aspiraciones de un grupo estudiantil, culmina con el rompimiento de las relaciones entre Panamá y Estados Unidos, valiente decisión tomada por el entonces Presidente, don Roberto F. Chiari.



Años de negociaciones finalmente llevarían a la firma de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, que permitieron que, al cabo de 22 años, Panamá volviera a ser soberana en la Zona del Canal y que asumiera la administración de su Canal.

¡Catorce años después nos reafirman que la lucha histórica por la dignidad nacional valió la pena!



#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS A LA DIVERSIDAD

Para la construcción del Canal de Panamá llegaron al país personas de distintas partes del mundo, compartiendo sus costumbres y tradiciones.

Hoy, Panamá es reflejo del legado multicultural de quienes con su sudor y sus vidas, contribuyeron a hacer realidad el sueño de unir al mundo.



CANAL DE PANAMÁ



CONECTIVIDAD

INNOVACIÓN

SALUD

DIVERSIDAD

SOSTENIBILIDAD

ORGULLO

COCOLÍ, AYER Y HOY



Por Vianey Milagros Castrellón

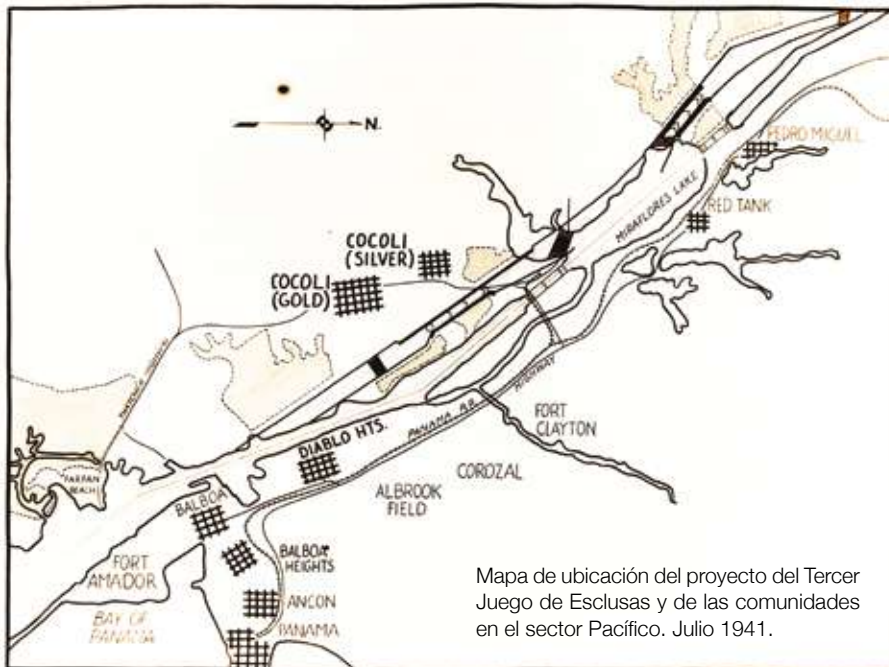
El poblado de Cocolí, ubicado en el lado oeste del Canal, en la entrada del Océano Pacífico, tiene una relación de más de 70 años con el Tercer Juego de Esclusas (TJE).

El 11 de agosto de 1939, el Congreso de Estados Unidos aprobó la ejecución de este proyecto con dos objetivos: brindar una mayor defensa al Canal e incrementar su capacidad para las futuras necesidades de la industria marítima. Los trabajos de construcción arrancaron el 1 de julio de 1940.

Paralelo a los preparativos técnicos –estudios para la ubicación exacta de las esclusas, exploraciones

geológicas y estimaciones de costos–, se hacían los arreglos para albergar al nuevo personal. En tiempos en que persistía la división por clases, se construyeron dos comunidades en Cocolí, en el lado Pacífico, una para el gold roll y otra para el silver roll. En el lado Atlántico, los ciudadanos estadounidenses vivirían en Margarita, y los nacionales de otros países, en Gatún.

Para el año fiscal 1941, en Cocolí se había abierto una nueva casa club para los empleados del gold roll, así como un dispensario totalmente equipado. Al año fiscal siguiente, se construyeron una oficina postal, una estación de gasolina, comisariatos, una escuela primaria que atendería a más de 200 niños, 50 edificios para las familias del gold roll y cuatro edificios para trabajadores solteros del silver roll.



Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial cambiaría los planes. La “vigorosidad” con la que se acometió el proyecto del TJE se frenó en 1942 y disminuyó los recursos asignados. Entre las cruciales actividades suspendidas estaban la fabricación de las compuertas y la construcción de las estructuras de las esclusas, además de la reducción de personal –en el año fiscal 1945, la fuerza laboral disminuyó 62%.

En 1952, Cocolí fue transferido a la Marina de Estados Unidos. Según reportes periodísticos de la época, para enero de ese año, en el área solo vivían 58 familias y 12 solteros que fueron trasladados a Balboa, Pedro Miguel y Gamboa. Lejos de la capacidad total de alojamiento para el cual este poblado canalero fue diseñado: 356 apartamentos familiares, 24 apartamentos y 160 cuartos para solteros.

El renacer de un poblado

Con los años, Cocolí se transformaría en un pueblo fantasma, con estructuras abandonadas que añoraban mejores épocas. Eso fue hasta el año 2007, cuando inició el Programa de Ampliación. El poblado volvería a ser protagonista del Canal, pero no como residencia de empleados canaleros y sus familias, sino como sede de algunos de sus proyectos más importantes.

Allí estuvieron ubicadas las oficinas principales del personal de la Autoridad del Canal de Panamá y del contratista a cargo de la segunda fase de excavación seca del Cauce de Acceso del Pacífico, entre los años 2007 y 2010.

Allí también se construyó uno de los puntos más emblemáticos de la Ampliación, el mirador de Cocolí. Entre los años 2008 y 2012, el sitio, localizado en el cerro del mismo nombre, fue el destino de cientos de panameños y extranjeros que visitaron las obras del Pacífico. Desde su privilegiada ubicación, los asistentes podían observar las esclusas actuales de Miraflores



Casa club de Cocolí. Julio 1942.

y los trabajos de excavación del nuevo cauce por el que transitarán los buques neopanamax.

Y desde el 2009, Cocolí es el epicentro de la construcción en el sector Pacífico del Tercer Juego de Esclusas, el proyecto más complejo del Programa de Ampliación. El paisaje está dominado ahora por camiones, grúas y cientos de trabajadores que perfilan la silueta de las nuevas esclusas.

La Ampliación ha dado a Cocolí la oportunidad de perpetuar su nombre en la historia de la vía interoceánica. Ya no solo será motivo de nostalgia para quienes vivieron en este poblado entre los años 40 y 50, sino también la referencia de las nuevas esclusas del Canal ampliado.

Publicación de fotografías históricas cortesía de The National Archives Still Picture Branch.



Excavaciones del proyecto del Tercer Juego de Esclusas en Cocolí. Julio 1945.



Moradores de la cuenca del Canal

ALIADOS ESTRATÉGICOS

EN EL CUIDADO DEL AGUA



Ignacio Ochoa dirigiendo una reunión

Omar Rodríguez

Los 100 años del Canal de Panamá también marcan un punto de partida de acontecimientos venideros importantes. En el caso de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá se destaca el fortalecimiento de las capacidades; entre ellas, la autogestión de la plataforma de consulta y participación comunitaria que, en alianza con la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), fije las bases para la correcta administración del recurso hídrico y posibilite el mejoramiento de la calidad de vida de los moradores.

Marco legal

Por mandato consagrado en el Artículo 316 de la Constitución, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) tiene la responsabilidad de la administración, mantenimiento, uso y conservación del recurso hídrico de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, tarea que también contempla su Ley Orgánica del 11 de junio de 1997.

Basada en este marco legal, la ACP viene impulsando y fortaleciendo la organización de los moradores de la cuenca del Canal, a través de una plataforma

participativa formada por los comités locales y los consejos consultivos de cuenca.

Esta iniciativa se fundamenta en el hecho de que el cuidado del recurso hídrico debe darse según la corresponsabilidad, en la que todos los actores involucrados y responsables opinen y participen en las acciones que se realizan para su cuidado y protección, por un lado, y para el mejoramiento de la calidad de vida de la gente, por el otro.

Antecedentes

A finales de 2001, la ACP, con la coordinación de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH) y en alianza con la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (Usaid), crearon el fondo para la conservación y recuperación de la CHCP. Las subcuencas de los ríos Hules, Tinajones, Caño Quebrado y Gatuncillo fueron seleccionadas como prioritarias para el desarrollo de proyectos piloto en las áreas de conservación, producción y sostenibilidad, al igual que en el tema de organización y participación comunitaria.



Conservar los recursos para las presentes y futuras generaciones

Se establecieron los primeros comités locales y el primer consejo consultivo de cuenca.

La experiencia acumulada y las lecciones aprendidas permitieron replicar los proyectos, el diálogo, el análisis de la problemática ambiental y socioeconómica, la planificación de estrategias, la incorporación de actores a la discusión, y solución de los problemas en otras subcuencas de la cuenca del Canal.

Logros

Hoy, la plataforma de consulta y participación comunitaria que descansa en los comités locales y en los consejos consultivos de cuenca ha ganado espacio en el territorio, y estos grupos son reconocidos porque sus integrantes se capacitan, debaten, actúan, gestionan, y han logrado cambios positivos tanto en el aspecto ambiental como en algunas de las necesidades de sus comunidades.

El avance en materia de organización y participación comunitaria en la CHCP se refleja en la integración de 31 comités locales y seis consejos consultivos de cuenca, que funcionan en igual número de subcuencas: (Hules, Tinajones y Caño Quebrado; Chagres-Alajuela; corredor Transístmico-Colón; Chilibre-Chilibrillo; Pescado, Cañito y Paja; Ciri Grande y Trinidad).

Los actores

El apellido, el rol de esposas y madres, y el activismo en la lucha por la conservación de los recursos naturales y el desarrollo de sus comunidades son elementos que unen a Clementina y a Elsa Martínez, integrantes del consejo consultivo de cuenca de la subcuenca de los ríos Ciri – Trinidad, dos tributarios del Canal localizados en el sector oeste de la cuenca y el país.

Al igual que ellas, decenas de hombres y mujeres que habitan en la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) forman parte de la plataforma de consulta y participación comunitaria, orientada a promover la protección del recurso hídrico y los demás recursos naturales, así como el desarrollo sostenible de las comunidades.

Elsa Martínez comparte su rol de esposa y madre de familia con las responsabilidades que conlleva la coordinación del consejo consultivo de la subcuenca donde habita.

No ha sido fácil, explica. “Es un trabajo que hacemos de manera voluntaria y con muchos sacrificios. A veces sacrificamos el tiempo que debemos compartir con nuestras familias; caminamos dos o tres horas bajo sol o lluvia para asistir a una reunión o a una capacitación. Pero vale la pena; por nosotros, por el futuro de nuestros hijos y el ambiente”.

Clementina Martínez, compañera de Elsa en el consejo consultivo, está convencida de que la organización comunitaria es la forma más efectiva para lograr crear conciencia en torno a la necesidad de cuidar los recursos naturales. “Si nosotros no cuidamos el agua, los bosques, y todo lo que nos rodea, ¿qué legado les vamos a dejar a nuestros hijos?”, pregunta la líder comunitaria.

Ellas no ocultan el orgullo que sienten al saber que las acciones que desarrollan para el cuidado del agua en su región, benefician no solo a los habitantes de las comunidades de esa subcuenca, sino también al país y al mundo. Porque, “es el agua que va al Canal”.

Destacan las moradoras que gracias a la organización de los comités locales y el consejo consultivo, ahora hay mayor conciencia ambiental entre los miembros de la comunidad. Se han hecho campañas para que las personas no arrojen la basura en cualquier lugar. También se ha enfatizado en la necesidad de proteger los bosques y las fuentes de agua, evitar la tala y reducir el uso indiscriminado de agroquímicos.



La ACP acompaña el proceso de consulta y participación



Juramentación de la Junta Directiva del corredor transístmico-Colón.



Se debaten las afectaciones ambientales y se buscan soluciones.

Mediante una efectiva coordinación con las instituciones competentes del Estado, en el aspecto social han logrado mejoras de carreteras, acueductos, centros de salud, y una mayor cobertura en la comunicación telefónica vía celular, un aspecto fundamental en regiones alejadas de los centros urbanos como es la subcuenca de los ríos Cirí y Trinidad. También se han puesto en marcha proyectos que incentivan la producción de forma sostenible y amigable con el ambiente, y se ha integrado una organización de productores de café.

La capacitación de la gente que participa en estas instancias es otro aspecto relevante, porque les ha permitido asumir la conducción de sus organizaciones; inclusive en el aspecto financiero, a través de la autogestión.

Esa capacitación también está dirigida a los jóvenes, quienes se han organizado en la Red de jóvenes ambientalistas de la cuenca del Canal, lo que garantiza la continuidad de este proceso tan importante, puntualizaron.

Otro testimonio

Al igual que Elsa y Clementina Martínez, Ignacio Ochoa, coordinador del consejo consultivo de la subcuenca de los ríos Chilibre - Chilibrillo, participa activamente en la plataforma de consulta y participación comunitaria; comparte la preocupación por el cuidado del ambiente y el desarrollo de su comunidad.

Ochoa tiene una visión clara de la realidad de su entorno. “Nuestra subcuenca es una de las que presentan más situaciones que afectan al ambiente: crecimiento urbano no planificado, acumulación de basura, pérdida de la cobertura vegetal, vertido de aguas servidas en los cauces de ríos y quebradas”, entre otras.

No obstante, gracias a la plataforma de consulta y participación comunitaria, el tema ambiental ha tomado mayor relevancia

en la subcuenca, permitiendo lograr acuerdos y alianzas con instituciones, gobiernos locales y otros organismos para encontrar soluciones a estas situaciones.

El objetivo es preservar la subcuenca de los ríos Chilibre y Chilibrillo como una reserva hídrica que aporta su cuota de agua al Canal de Panamá y permite el abastecimiento a gran parte de la población de la ciudad de Panamá, ya que allí se localiza la planta potabilizadora de Chilibre.

Por gestión del consejo consultivo de Chilibre - Chilibrillo, el conjunto montañoso El Peñón, donde nace el río Chilibre y también otros afluentes, fue declarado reserva hídrica por el Consejo Municipal de Panamá.

“Esto no hubiese sido posible sin la plataforma que tenemos. Ahora el gran reto de todos los consejos consultivos es fortalecerse y empoderarse del proceso, teniendo una visión a corto, mediano y largo plazo de lo que queremos lograr y cómo lo vamos a hacer”, plantea Ochoa.

Esto permitirá que en unos años contemos con una cuenca más sana; que siga produciendo agua para el abastecimiento de la población y para el funcionamiento del Canal de Panamá durante 100 años, y más.



Preservar el recurso hídrico en cantidad y calidad.

#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS A LA SOSTENIBILIDAD

Desde sus inicios el Canal de Panamá mantiene una convivencia responsable con su entorno natural.

Hoy, la alianza de bienestar comunidad-Canal-ambiente contribuye a preservar la diversidad y los recursos hídricos a través de programas ambientales pioneros para el país y la región.



CONECTIVIDAD

INNOVACIÓN

SALUD

DIVERSIDAD

SOSTENIBILIDAD

ORGULLO



EN EL 2014,
EL CANAL DE PANAMÁ
CUMPLE 100 AÑOS
VEN A CONOCER
LOS PRÓXIMOS 100

CENTRO DE OBSERVACIÓN
DE LA AMPLIACIÓN - COLÓN



ABIERTO DE LUNES A DOMINGO,
INCLUYENDO DÍAS FERIADOS
DE 8:00 A.M. A 4:00 P.M.

INFORMACIÓN:
443-5727



 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com



100 Años del Canal de Panamá en Australia

En Australia se celebró los 100 años del Canal de Panamá, en la ciudad de Sydney.

El evento fue organizado por los esposos Dennis Bluth y Diana Marks, familiares de Theodor Hans y Elizabeth Hans, ciudadanos americanos quienes trabajaron y vivieron en la antigua Zona del Canal entre 1962 y 1977.

Dennis Bluth heredó de su prima, Elizabeth Hans, una colección de mas de mil Molas, las cuales fueron exhibidas por su esposa Diana Marks en el Museo de Sal y Tabaco de Tokio en junio de 2009, con el apoyo de la Embajada de Panamá en Japón.

Diana Marks posee un doctorado en Molas de Universidad de Nueva Gales del Sur de Australia y ha conducido extensas investigaciones sobre Molas, visitando museos y exhibiciones de Molas alrededor del mundo, entre los cuales se incluyen the Textile Museum In Washington, the Museum fur Volkerkunde en Munich, Germany, the Textilmuseum St. Gallen en Suiza y el Museo de Sal y Tabaco de Tokio.

Durante el acto de celebración de los 100 años del Canal, Dennis Buth destacó el alto valor del arte Guna, señalando la conexión entre su familia y dos joyas de la cultura panameña: el Canal de Panamá y las Molas. Asimismo, expresó su deseo de que haya un mayor acercamiento entre los pueblos y gobiernos de Australia y la República de Panamá.



Por parte de Panamá el evento contó con la participación de Ritter Díaz, Consejero Económico de la Embajada de Panamá en Japón, quien explicó el rol fundamental del Canal de Panamá en la formación y evolución de la identidad panameña.

Asimismo, Díaz expresó que a partir del 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá dejó de ser un Canal militar para convertirse en un Canal neutral al servicio del comercio internacional, con un mayor nivel de eficiencia y un proceso de expansión que incrementará aún mas el valor de la vía acuática.

El lugar fue decorado con las banderas de Panamá y Estados Unidos, dos Molas con el escudo nacional de Panamá y cientos de postales de la época de la Zona del Canal.



Ing. Jorge Luis Quijano y Ing. Luis Vidal Púnceles, Gerente General.

Nombre de la empresa: **WAKEFIELD MARINE ENERGY'S CORP**, (Empresa parte de Meyer 's Group).
 Reseña(breve descripción): Somos los distribuidores exclusivos de los lubricantes CASTROL MARINE para Panamá y Centro América. WAKEFIELD vende toda la gama de productos Castrol para todas las aplicaciones marinas y equipos auxiliares. Asimismo, ofrece los servicios técnicos para el mejor desempeño de los aceites: análisis de aceite, solución de problemas y entrenamientos. WAKEFIELD es parte de MEYER'S GROUP.

Gerente General: Luis Vidal Púnceles
 Página web: WWW.WAKEFIELDME.COM

Ing. Jorge Luis Quijano y Ing. Enrique Clement, Gerente de Mercadeo

Nombre de la empresa: **Manzanillo International Terminal - Panama, S.A.**

Reseña(breve descripción):MIT es un terminal de contenedores localizada en la entrada norte del Canal de Panamá, provee servicios portuarios eficientes, seguros y confiables a distintas líneas navieras que operan las regiones del Caribe y Suramérica.

La productividad del puerto es de clase mundial, basada en operaciones completamente automatizadas en las áreas de muelle, patio, garita y ferrocarril. La terminal ofrece facilidades de mantenimiento y reparación de contenedores, almacenaje, parque logístico y oficinas dentro del puerto con seguridad absoluta 24/7 dentro y alrededor del puerto.

Gerente General: Stacy Hatfield
 Página web: www.mitpan.com



Ing. Jorge Luis Quijano y el Sr. Marco González, Gerente de País.

Nombre de la empresa: **PINTUCO CENTROAMÉRICA**

Reseña(breve descripción): Pintuco Centroamérica, conocida como Grupo Kativo, es una compañía líder en Centroamérica, dedicada al desarrollo, producción y comercialización de pinturas y recubrimientos de clase mundial para las áreas arquitectónica, industrial, automotriz y maderas. Inició sus operaciones en Costa Rica en 1949 como una empresa productora y comercializadora de pinturas. En 1967, fue adquirida por la empresa norteamericana H.B. Fuller Company, de la cuál formó parte hasta agosto del 2012, fecha en que se concretó el proceso de adquisición por la empresa colombiana de pinturas Pintuco, uno de los brazos comerciales de la corporación Grupo Orbis.

Gerente General: Esteban Echavarría
 Página web: www.grupokativo.com



Neysi M. Alfú De La Espriella,- Capital Financiero; Ing. Abdiel Pérez B.- ACP, Daniel Cohen y Ahmad Zamany -COPA; el Sr. Marco González-PINTUCO; Ing. Luis Vidal Púnceles-Wakefield Marine Energy's Corp.; Thelma R. Díaz de Castro-GMB; Ing. Jorge Luis Quijano – ACP ; Ing. Enrique Clement-Manzanillo International Terminal - Panama, S.A.; Ing. Fabián Giugno-MAPEI Construction Chemicals Panama S.A.; y Ing. Rafael Espinal-Schneider Electric

Área de Exhibición Comercial

Plataforma de Relacionamento y Red de Información:

El Congreso crea la plataforma ideal para que sus ejecutivos interactúen y generen relaciones durante la actividad, compartiendo experiencias y conocimientos, con tomadores de decisiones nacionales e internacionales, líderes de opinión en el sector, y actores claves, miembros de importantes empresas.

Este año, el Congreso contará con un área de exhibición comercial para la demostración de tecnologías y productos con más de 40 stands.

Algunas de las empresas que participan del Área de Exhibición Comercial





II CONGRESO INTERNACIONAL DE MANTENIMIENTO CANAL DE PANAMÁ 2014

27 al 29 de agosto de 2014



"La Inversión en Mantenimiento: Clave para la
Competitividad y la Sostenibilidad"

UN EVENTO DE CLASE MUNDIAL



Santiago García Garrido

Presidente de la Asociación Española de
Ingeniería del Mantenimiento,
Director del Centro Internacional de la Energía

Aplicación Práctica de RCM en Instalaciones
Industriales. Metodología, Experiencia y
Lecciones Prácticas Aprendidas



Stefan Saul

Director, Servicio de Gestión de Producto,
Bosch Rexroth
Alemania

Máxima disponibilidad de Equipos a lo Largo
de todo el Ciclo de Vida de una Instalación

ACTIVIDADES

- Cinco conferencias magistrales.
- Veinticuatro (24) ponencias con expositores Internacionales (EU, UE, LATAM).
- Panel de discusión del tema: "El efecto de la gestión del mantenimiento en la sostenibilidad".
- Demostración de tecnologías y productos en el área de exhibición comercial (40 stands).
- Gira técnica: Overhaul en las Esclusas de Miraflores donde podrán apreciar los trabajos de mantenimiento de cámara seca y alcantarilla.
- Eventos sociales.

EXHIBICIÓN COMERCIAL



Hotel Sheraton Panamá

Contacto: (507) 272-1414 / 272-8686

congresodemantenimiento@pancanal.com | micanaldepanama.com/congreso

Este evento es posible gracias a:





2016 ENTRARÍAN EN OPERACIONES LOS SERVICIOS DEL CANAL AMPLIADO

Jorge Luis Quijano, administrador del Canal de Panamá, manifestó que en febrero de 2016 entrarían en operaciones los servicios del Canal ampliado, tras la terminación de las nuevas esclusas. El anuncio lo hizo durante su participación en el Foro 100 Años del Canal de Panamá, organizado por el suplemento Martes Financiero del diario La Prensa. Quijano hizo un recuento histórico de las distintas fases de la historia del Canal, su ampliación que registra en un 78% de avance, y su visión del futuro de la vía acuática.



MESA DE PACTO GLOBAL PARA PROVEEDORES DEL CANAL DE PANAMÁ

En julio pasado se llevó a cabo la primera sesión de la mesa de Pacto Global para proveedores del Canal de Panamá. Esta iniciativa es el resultado del esfuerzo mancomunado de SUMARSE, asociación sin fines de lucro que promueve la Responsabilidad Social Empresarial y los Principios del Pacto Global en Panamá; la Red Centroamericana para la promoción de la RSE (INTEGRARSE); la Organización Intereclesiástica para la Cooperación al Desarrollo de Holanda (ICCO-Holanda); la Embajada del Reino de los Países Bajos y el Canal de Panamá.

El propósito es capacitar a un grupo de empresas que forman parte de la cadena de valor del Canal de Panamá sobre los principios del Pacto Global y la gestión de los Derechos Humanos. Los participantes se reunirán una vez al mes durante cinco meses, para recibir capacitación gratuita por expertos funcionales en temas como: Principios del Pacto Global, medio ambiente, derechos humanos, principios laborales y anticorrupción.



APROBADO EL PRESUPUESTO DEL CANAL PARA 2015

La Asamblea Nacional de Diputados aprobó en tercer debate el proyecto de presupuesto de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) para el año fiscal 2015 que comprende ingresos por un monto de B/.2,415.9 millones.

Este año fiscal la Autoridad del Canal de Panamá alcanza otro hito en la historia de su administración al traspasar la barrera de los B/10 mil millones en aportes al Tesoro Nacional, en tan solo 14 años bajo administración panameña.

Para el año fiscal 2015, el Canal de Panamá proyecta un aporte total al Tesoro Nacional cercano a los dos mil millones de dólares, de los cuales B/.966.6 millones constituyen el aporte directo al Estado. El resto está compuesto por pagos al Impuesto sobre la Renta, Seguro Social y Seguro Educativo, así como otros aportes a la economía nacional.



TRAZOS DE UN EMPRENDIMIENTO HISTÓRICO:

Como parte de los festejos del Centenario del Canal de Panamá, el Museo de Arte Contemporáneo, MAC Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá presentan la exposición:

Trazos de un emprendimiento histórico: ampliación del Canal de Panamá. La idea surgió hace casi 7 años, con el inicio de los trabajos de ampliación, cuando la ACP seleccionó a seis renombrados artistas panameños: George Scribner, Carlos Alberto González Palomino (q.e.p.d), José Inocente Duarte, Amalia Tapia, Roberto Vergara y Al Sprague para que immortalizaran en el lienzo escenas del proyecto. La muestra presenta también dos obras de colaboradores del Canal, una del diseñador gráfico Antonio Salado y otra elaborada por iniciativa de 66 trabajadores del proyecto en el sector Pacífico. La exposición está abierta al público hasta el 5 de octubre.

CANAL
LIMITED EDITION

100 años de historia en una fragancia



CANAL DE PANAMÁ



La Riviera

De venta en: Panamá: La Riviera Albrook Mall - La Riviera Metromall - La Riviera Multiplaza

 facebook.com/larivierapanama

DUTY FREE: Panamá: La Riviera, Aeropuerto Intl. de Tocumen • Colombia: La Riviera, Aeropuerto Intl. El Dorado, Bogotá. México: La Riviera, Aeropuerto Intl. Benito Juárez, T2, México DF • Guatemala: La Riviera, Aeropuerto Intl. La Aurora • El Salvador: La Riviera, Aeropuerto Intl. de Comalapa, San Salvador. Nicaragua: La Riviera, Aeropuerto Intl. Augusto C. Sandino, Managua.

#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



100 AÑOS COMPUERTAS ABIERTAS CONECTANDO AL MUNDO

Desde su inauguración en 1914, el Canal de Panamá reduce las distancias, tiempos y costos de transporte entre los principales centros de producción y consumo del mundo.

Hoy, una importante parte del comercio global transita por el Canal y nuevos caminos se abren con las ventajas que ofrecerá su ampliación.



CANAL DE PANAMÁ



CONECTIVIDAD

INNOVACIÓN

SALUD

DIVERSIDAD

SOSTENIBILIDAD

ORGULLO

100 AÑOS UNIENDO AL MUNDO

Canal de Panamá (1914 - 2014)

EDICIÓN LIMITADA



LONGINES®

Conquest Classic, Edición Limitada, Conmemorando los 100 años del Canal de Panamá

la hora

relojería

PANAMÁ
MERCADO LOCAL
Mall Multiplaza Pacific (507) 302-4816
Albrook Mall (507) 303-0125

DUTY FREE
Aeropuerto Intl. de Tocumen, Ciudad de Panamá



CANAL DE PANAMÁ
100 años

#Canal100

@canaldepanama

canaldepanama

micanaldepanama.com



NOCHES MÁGICAS DEL CANAL

Ven en familia a vivir la experiencia del Canal de Panamá en su Centenario.

- Personajes históricos
- Música y bailes en vivo
- Fuegos artificiales
- Proyecciones de vídeo mapping
- Salas de exhibición con la historia, operación y ampliación del Canal
- Película 3D

Todos los sábados de agosto.
Entrada gratuita desde las 6:00 p.m.
Centro de Visitantes de Miraflores.

Transporte cada 15 minutos de 5:30p.m. a 6:30p.m. desde la Terminal de Albrook (parada a la salida de la Panadería Río de Oro) hacia Miraflores.
Regreso a la terminal desde las 9:30 p.m.
Presentar tarjeta de Metrobus.

Con el apoyo de:

