

EL FARO

Revista informativa
del Canal de Panamá



9 DE ENERO DE 1964

EL DÍA QUE CAMBIÓ NUESTRA HISTORIA

Homenaje a los 50 años de la Gesta del 9 de Enero



Como tributo a los 50 años de la Gesta del 9 de Enero, el Canal de Panamá presenta al país la bandera restaurada de los eventos que marcaron la histórica fecha.

Al término de la ceremonia, acompáñanos en un homenaje musical con la participación de la Orquesta Sinfónica Nacional y las voces de Ricardo Velásquez, Manuel Corredera, Nicole Puga y Janelle Davidson.

Fecha: Jueves 9 de enero de 2014

Hora: 7:00 p.m.

Lugar: Balboa, Monumento a los Mártires - Centro de Capacitación Ascanio Arosemena de la ACP.



micanaldepanama.com





EL FARO

Diciembre 2013-No.68

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. Mizrahi K.
José A. Sosa A.
Alberto Vallarino Clément
Jorge L. Quijano
Administrador
Manuel E. Benítez
Subadministrador

En esta edición:

- 5-6-7-8 **centenario** De tratados, acuerdos y luchas.
- 9-10 **centenario** Cien años navegables.
- 11-12 **centenario** El orgullo de ser bombero.
- 17-18 **trayectoria** El lente de la historia.
- 19-20 **trayectoria** Un momento que cambió la historia.
- 21-22 **internacional** La ampliación del Canal y su impacto internacional.
- 23 **ampliación** Avanza instalación de torres de enfilamiento.
- 24-25 **travesía** Una aventura en el tiempo.
- 26 **reseña** Noticias del Canal.



PORTADA

El presidente Roberto F. Chiari en presencia de la bandera ultrajada.

Imagen captada por el fotógrafo Rodolfo Mendoza.



Manuel Domínguez
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

MOMENTOS QUE CAMBIARON LA HISTORIA

Son los instantes que transforman nuestras vidas, aquellos sin los cuales todo sería distinto. La historia de Panamá ha escrito varios de esos episodios.

Dos de esos momentos son separados solo por unos días en el calendario. Ahora que termina el 2013 e inicia el 2014, las dos fechas adquieren un valor especial en el marco del Centenario del Canal de Panamá, y el indudable impacto que ambos hechos tienen en la historia de la vía interoceánica.

El 31 de diciembre se cumplen 14 años de la transferencia del Canal a manos panameñas, una fecha grabada para siempre en el colectivo de nuestra nacionalidad. Ese día se coronó el esfuerzo de múltiples generaciones por la soberanía total y por administrar con independencia la vía acuática. Una meta que ya deja beneficios tangibles para el país y que seguimos forjando ante las oportunidades que brinda la ampliación del Canal.

La segunda fecha es el 9 de enero, pero de 1964. El día que cambió nuestra historia. Porque la Gesta de los Mártires fue determinante en todo lo que ocurrió después en torno al Canal de Panamá. Por eso esta edición de El Faro rinde tributo a ese legado que nos dejaron las anteriores generaciones y que forma parte de nuestro presente, mientras nos enaltece para construir el futuro.



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.

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 zoneítas 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.



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



Soldados de Estados Unidos en Panamá, 1964.



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 zoneíta no se hizo esperar y hubo un saldo de al menos 100 heridos y dos detenidos.

Aquéel 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.



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!



100 AÑOS NAVEGABLES

Por Vicente Barletta

Cuenta la historia que el 10 de octubre de 1913 el presidente de Estados Unidos, Woodrow Wilson, presionó desde Washington un botón que transmitió por telégrafo a Nueva York, luego a Galveston, y por último a Panamá, la señal que voló el centro del dique que separaba el Corte Culebra y el lago Gatún.

Después de la voladura, las aguas empezaron a llenar el Corte Culebra y la navegación a través del Canal de Panamá estaba más cerca. Sin embargo, todavía quedaba un escollo por superar. Resulta que los deslizamientos de tierra en el Corte Culebra, específicamente uno que había ocurrido a la altura del sector de Cucaracha en agosto de 1912, impedían que la vía acuática fuera navegable a lo largos de sus 80 kilómetros.

Fue en ese momento que las labores de dragado volvieron a ser claves para el Canal de Panamá, una importancia que han mantenido durante los 100 años de la vía, e incluso desde antes.

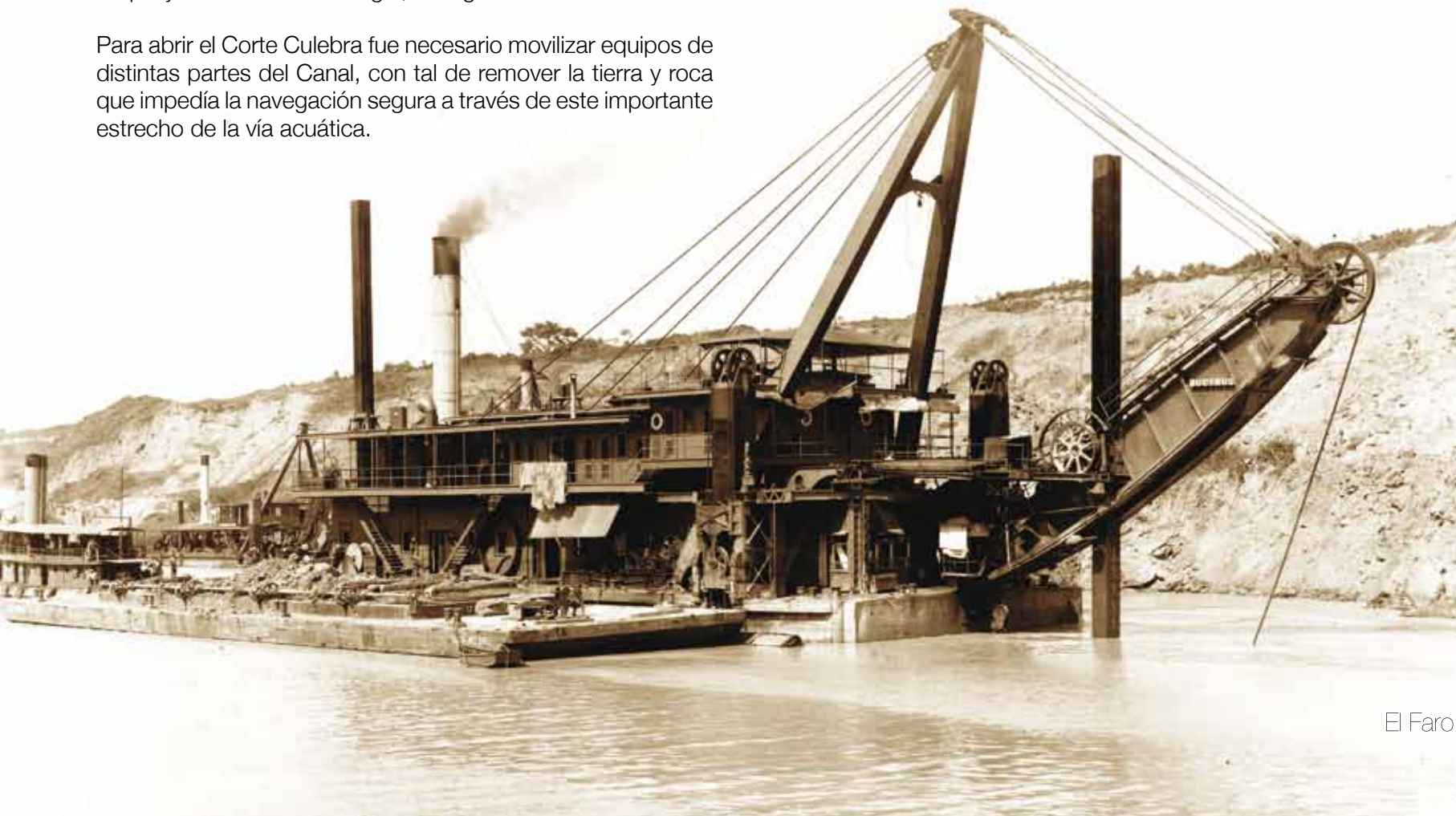
Según los registros de la época, el deslizamiento en Cucaracha movió más de 688,000 metros cúbicos de tierra y piedras hacia el Corte Culebra, provocando daños y afectando los trabajos de excavación, pero con el estallido del dique de Gamboa, ya el agua había comenzado a entrar al Corte, por lo que ya era necesario dragar, en lugar de excavar en seco.

Para abrir el Corte Culebra fue necesario movilizar equipos de distintas partes del Canal, con tal de remover la tierra y roca que impedía la navegación segura a través de este importante estrecho de la vía acuática.



El administrador del Canal destacó la importancia del dragado en la vía acuática.

Después de varios meses de esfuerzo y dragado, el 10 de diciembre de 1913 una antigua draga francesa de escalera llamada Marmot hizo el corte inicial en el deslizamiento de Cucaracha. Durante los siguientes tres días continuaron los trabajos y dos barcazas lograron cruzar el Corte Culebra, quedando así el Canal libre al tránsito.





Rogelio Gordón, gerente ejecutivo de Dragado.

Para recordar este histórico momento, y como parte de las actividades hacia su Centenario, el Canal de Panamá organizó un acto en la comunidad de Gamboa, sede de la División de Dragado de la ACP, reconociendo el valor de este equipo para la operación de la vía interoceánica.

Aunque el Canal cumplirá 100 años en el 2014, el dragado ya tiene más de un siglo de historia porque las primeras labores se remontan a 130 años, durante los primeros esfuerzos de los franceses por unir los dos océanos. En el 2007, la División de Dragado cumplió 100 años de trabajo continuo, dragando los cauces de navegación del Canal de Panamá.

Hay mucha historia detrás del dragado en el Canal de Panamá. El gerente Ejecutivo de la División de Dragado de la ACP, Rogelio Gordón recordó que durante el periodo de los franceses, los equipos utilizados no eran los más adecuados para el dragado debido a las condiciones geológicas del suelo de Panamá.

“Eran muy pequeños y ligeros para el tipo de trabajo en terreno rocoso y arcilloso, altamente cohesivo. Sin embargo, a pesar de estas y muchas otras limitaciones, los actos heroicos de muchos trabajadores de esa época, dejaron sus huellas imborrables en la historia”, dijo Gordón.

Mucho ha cambiado desde aquella época porque el dragado es una de las claves que mantienen al Canal de Panamá como una ruta eficiente para el comercio mundial, todo guiado por un recurso humano altamente capacitado que, de acuerdo con Gordón, fácilmente convierten a la División de Dragado de la ACP en la más completa de América Latina.

El dragado es una faena diaria en el Canal de Panamá a fin de garantizar la profundidad y el tránsito seguro de los buques en los cauces de navegación que van desde sus entradas en el Atlántico y el Pacífico, los lagos, el Corte Culebra, así como fondeaderos, estaciones de amarre y muelles ubicados a lo largo de la ruta.

En la ampliación del Canal el dragado también cumple una misión importante al encargarse de llevar y mantener los cauces de la vía dentro del calado que exigirá el paso de buques de mayores dimensiones.

La División de Dragado de la ACP cuenta con equipos como dragas de corte y succión, dragas mecánicas, barcasas de perforación y voladura, algunas entre las más poderosas del mundo.





EL ORGULLO DE SER BOMBERO

Por Vicente Barletta

Esta es otra de las historias del Canal de Panamá que comenzó a escribirse antes que la de la propia vía interoceánica. Ocho años antes para ser más precisos.

Aunque desde el inicio de la construcción del Canal se tomaron múltiples previsiones para garantizar su seguridad, incluido prevenir y combatir posibles incendios, fue en diciembre de 1905 que quedó formalizado su primer Cuerpo de Bomberos.

El 1 de diciembre de 1905 es designado Charles Weidman como el primer integrante del Departamento de Bomberos de la Zona del Canal. Unos días después, en la comunidad de Cristóbal, en Colón, se organiza la primera compañía de bomberos del Canal.

La fecha fue reconocida dentro de las actividades de la cuenta regresiva hacia el Centenario del Canal de Panamá con un acto en la Estación de Miraflores que congregó a varias generaciones de bomberos canaleros, incluidos algunos integrantes del primer grupo de panameños que formó parte de los bomberos del Canal en 1956.



Antigua estación de bomberos.

A partir de 1905 el rol de los bomberos cobró mayor relevancia, en especial a medida que se acercaba el inicio de operación del Canal. Para 1908 el departamento ya contaba con 49 bomberos y 226 voluntarios, además de los equipos y vehículos necesarios para responder a una emergencia.

Con el avance del tiempo se fueron creando instalaciones contra incendios a lo largo de la ruta de construcción del Canal, como en las comunidades de Gorgona, Emperador, La Boca, Ancón, Pedro Miguel, Tabernilla, Gatún, Paraíso y Corozal, entre otras.

Hoy 84 profesionales, distribuidos en el Pacífico y el Atlántico, forman parte de la Sección de Bomberos de la División de Protección y Respuesta a Emergencias que se encuentra bajo la Vicepresidencia Ejecutiva de Operaciones de la ACP. Desde allí tienen la inmensa responsabilidad de estar siempre preparados para lo imprevisto.

Ellos tienen la responsabilidad y capacidad no solo de responder a cualquier emergencia entre los 14,000 tránsitos que se registran cada año por esta vía acuática, sino de prevenir y garantizar los controles y las medidas necesarias para la seguridad de cientos de edificios, infraestructuras, equipos, vehículos y embarcaciones que forman parte de la operación del Canal.

Además, están siempre listos para poner su capacidad al servicio del país, como ya ha ocurrido en reiteradas situaciones en las que han asistido emergencias en la ciudad capital y en Colón, principalmente.

“En los bomberos se refleja una de las claves del Canal de Panamá: la capacitación de su recurso humano. Esto lo vemos reflejado en su centro de adiestramiento donde entrenan para tener la capacidad de responder a distintos tipos de emergencias”, dijo el administrador de la ACP, Jorge Luis Quijano, durante el acto de aniversario.



Develación de placa conmemorativa por Jorge Quijano y Lloyd Fray, bombero de 1956.



Bombero del año.

Los bomberos del Canal de Panamá cuentan con un centro de capacitación donde entrenan permanentemente para responder a emergencias como rescates en alturas o espacios confinados, respuesta a materiales peligrosos, combatir incendios marítimos y brindar asistencia médica o primeros auxilios.

A fin de responder a cualquier emergencia a lo largo de los 80 kilómetros de extensión de la vía acuática, los bomberos del Canal de Panamá disponen de estaciones en Corozal Oeste, Miraflores Este y Oeste, Pedro Miguel Oeste, Gatún Este y Oeste y un puesto de emergencias médicas en Gamboa.

Entre sus equipos cuenta con vehículos de respuesta y de extinción de incendios, ambulancias y vehículos especializados para respuesta a incidentes con materiales peligrosos.

“Ser bombero va más allá de una profesión, es una vocación”, comenta Enrique Chin, escogido como Bombero del Año en el Canal de Panamá, y cuyo sentimiento es fácil pensar que es compartido por sus actuales compañeros y sus antecesores, en una tradición que ya cumple 108 años.

CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Vive la nueva experiencia del Canal de Panamá en sus modernas y renovadas salas de exhibición, su nuevo mirador y con la emoción de la primera película en 3D sobre la vía interoceánica.



HORARIOS:

Lunes a domingo (incluye días feriados) Boletería: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Salas de exhibición, refresquería y tienda de recuerdos: de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.
Restaurante: de 12:00 p.m. a 11:30 p.m. / Contáctenos al 276-8325.

micanaldepanama.com

 @canaldepanama

 canaldepanama





Homenaje a 9 de enero



los Héroes ro de 1964



Colección Rodolfo Mendoza, fotógrafo
de los sucesos del 9 de enero de 1964.





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

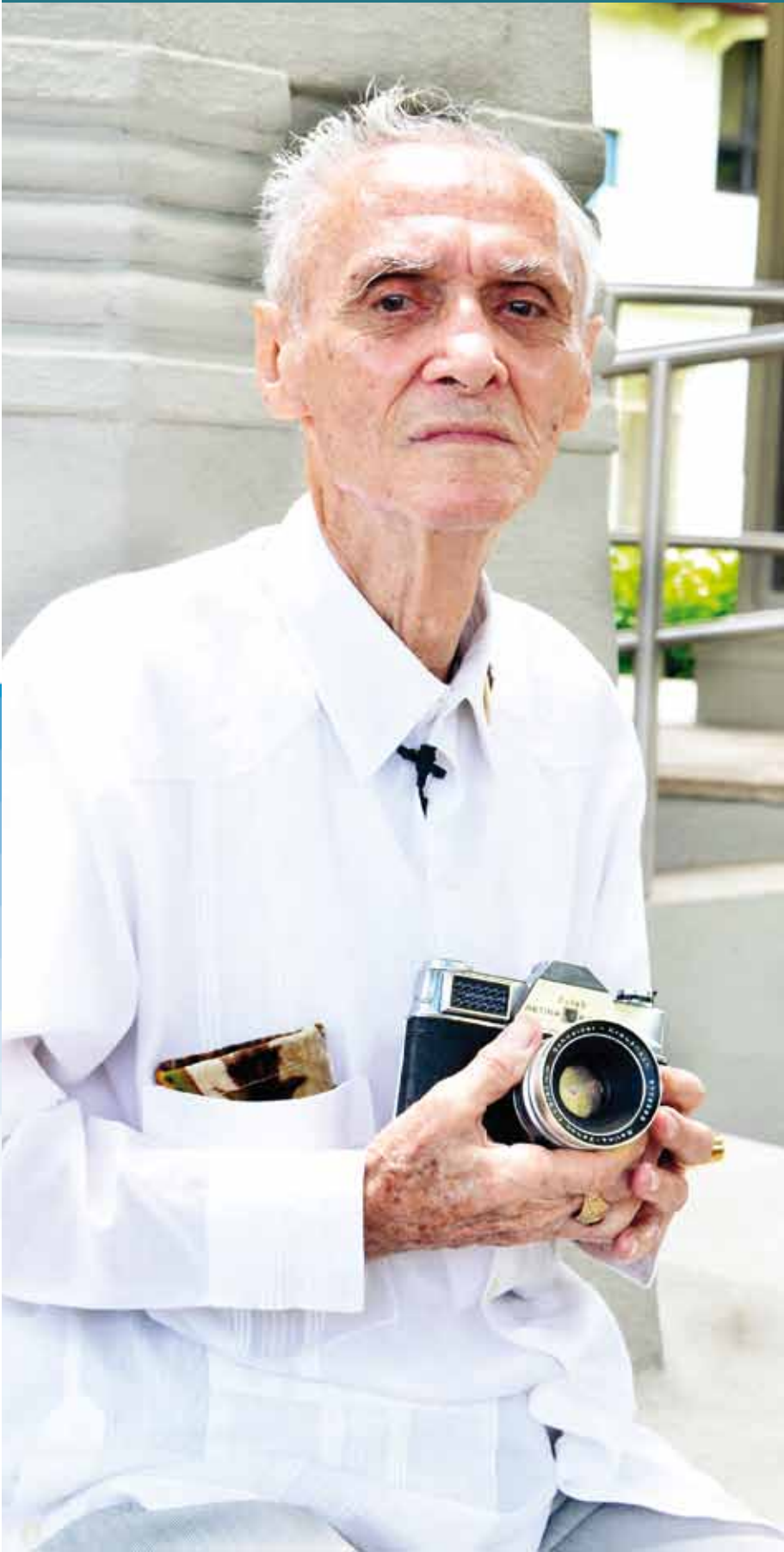


 @canaldepanama

 /canaldepanama

micanaldepanama.com

EL LENTE DE LA HISTORIA



Por: Octavio Colindres

Rodolfo Josué Mendoza nunca pensó que inmortalizaría uno de los episodios más dramáticos en la historia nuestro país.

Esa tarde de jueves, él solo vio a un grupo de estudiantes panameños agruparse en las cercanías del edificio de Administración del Canal.

Lo que su intuición dictó en ese momento fue “aquí va a haber problemas”. Armado únicamente con su cámara y sorteando el peligro inminente, capturó algunas de las imágenes que hoy contemplamos con una combinación de dolor y orgullo.

“Yo le hacía fotografías a los periódicos de Panamá, pero antes que nada era periodista deportivo; tenía una columna que se llamaba ‘En el área de penal’ y firmaba con el seudónimo “Desmarcando”. Así, con sencillez, Rodolfo Mendoza, narra la profesión de su vida.

Nació el 9 de agosto de 1932 en Parital, en la provincia de Chiriquí, pero su madre se lo llevó a Colombia en donde vivió hasta que cumplió 13 años, cuando regresó a Panamá. Se radicó en la provincia de Colón y estudió en el colegio Abel Bravo. Pero su rebeldía juvenil lo haría tomar un camino diferente. Un día salió de su casa, caminó hasta Panamá y encontró trabajo en la antigua Zona del Canal.

Trabajó en distintas áreas y en todas las profesiones disponibles. “Yo me conozco todas las calles y lugares de lo que era la zona del Canal, incluso hoy no me pierdo”, confiesa con orgullo el fotógrafo que se inició en el periodismo en 1948.

“A mi me decían: Tú escribes de deportes pero no hay ni una foto”, añade. Eso fue todo, se hizo de una cámara fotográfica y empezó su etapa como reportero gráfico.

Publicó su primera fotografía en 1952 impulsado por compañeros de profesión y urgido por la necesidad de divulgar con imágenes los eventos deportivos que narraba por escrito. Habían transcurrido doce años desde aquellas primeras fotos publicadas, cuando el azar lo ubica aquel 9 de enero de 1964 en la antigua Zona del Canal, en donde, cámara en mano, se convertía en testigo de la historia.



¿Qué hizo con las fotografías que tomó?

Me fui a revelar las fotografías porque le vendía las fotos a las televisoras y a los periódicos. En enero de 1964 no habían publicado nada. En el momento en que empezaron los disturbios no había medios locales en este sitio, solo norteamericanos. Me movilizaba a pie porque las calles estaban cerradas, y mi carro se quedó aquí dentro (de la Zona del Canal) como cinco días.

¿Cómo cambió su carrera después del 9 de enero?

Para esa época yo no era corresponsal de revistas, pero como estaba metido y tenía las mejores fotos, entonces yo le vendí al representante aquí y salieron publicadas en la revista Life, incluso en primera página con fotografía grande donde se ve la bandera panameña y la norteamericana y un soldado con la ametralladora debajo del puente, con la cabeza afuera mirando. A raíz de esa gesta yo fui corresponsal de las revistas Life, Paris Match y la revista Siglo XXI de México. A mi me pagaban por foto publicada, no trabajaba en ningún periódico, era free lance.

¿Cómo se siente al saber que retrató un fragmento de nuestra historia?

Yo me siento satisfecho de la labor cumplida. A mi me satisface que la gente me elogia, la gente joven y algunos viejos. Yo he cubierto muchas cosas a nivel nacional y he viajado por Europa, Latinoamérica, el Caribe, tomando fotos. Me he ganado premios de prensa deportiva y de fotografía.

¿Cómo fue para usted el 9 de enero?

El jueves 9 como a las 2 y media o tres de la tarde vi a un montón de estudiantes detrás del edificio de Administración del Canal y me dije: aquí va a haber problemas. A las cinco de la tarde un oficial norteamericano, un señor alto blanco, acordó que una delegación de los estudiantes bajara e izaran la bandera (panameña) en el asta. Pero la policía con los bastones empezó a empujar a los estudiantes y en el tira y jala se rompió la bandera.

¿No temió por su vida cuando empezaron los enfrentamientos?

No debí ser tan arriesgado. El 9 de enero cuando ya era de noche yo cargaba una cámara con un brazo que llevaba un flash aparte y una bala me rompió ese brazo de la cámara, pero no me pasó nada a mí. Recuerdo que las bombas lacrimógenas eran de colores. El peligro siempre lo tiene uno porque hay balas, pero yo era un tipo arriesgado en ese tiempo.

¿Recuerda la primera nota periodística que publicó?

La escribí en la Estrella de Panamá en 1948 y era sobre fútbol. Yo escribía a lápiz en una hoja 8 x 10. La llevaba a la redacción y ahí la rayaban toda y yo la pasaba en limpio y corregía lo que escribía, viendo cómo me corregían mi texto. Al principio me publicaban el 20 por ciento de lo que yo escribía, pero así aprendí viendo y poco a poco.

¿Recuerda cuál fue su primera foto?

No me puedo acordar, fue en el año 1952. Recuerdo en ese tiempo una foto que tomé de la tirada de un portero. Entonces me llamaron la atención de que ¿por qué estaba la foto así? Y era que yo había virado el negativo. Y les dije que ese tipo se tiró por ese lado. Y así la publicaron.



UN MOMENTO QUE CAMBIÓ LA HISTORIA

Por: Vicente Barletta

El próximo 9 de enero se cumplen 50 años de la Gesta de los Mártires. Un episodio que marcó la historia del país y enfiló el camino hacia la plena soberanía nacional con la transferencia del Canal a manos panameñas, a partir del 31 de diciembre de 1999.

Quiso el calendario que el 50º aniversario del Día de los Mártires coincidiera con el año de celebración del Centenario del Canal de Panamá, por lo que la fecha adquiere una dimensión especial.

Como reconocimiento al significado que el 9 de enero de 1964 tiene para Panamá y el Canal, la Junta Directiva de la ACP aprobó el proyecto de restaurar la bandera que fue protagonista de los eventos de hace 50 años cuando estudiantes panameños reclamaron la izada del pabellón nacional en la entonces Zona del Canal, pidiendo el cumplimiento de un acuerdo entre los presidentes Roberto Chiari y John Kennedy.

“El 9 de enero es un episodio trascendental en la historia de Panamá por recuperar su soberanía total y tomar las riendas el Canal”, dijo el presidente de la Junta Directiva de la ACP y ministro para Asuntos del Canal, Roberto Roy, ante el valor de recuperar la histórica pieza.



El proceso de restauración comenzó por iniciativa de la Asociación Instituto Nacional, Generación 1964, luego de un acuerdo con la ACP, el Ministerio de Educación, el Instituto Nacional de Cultura y el Museo del Canal Interoceánico, y que tuvo entre sus pasos iniciales trasladar la bandera desde el colegio hasta la sede del museo donde se realizaron los primeros cuidados de la histórica pieza.

Luego la bandera fue trasladada a España, al Museo de América de Madrid, el cual mediante un acuerdo con el Museo del Canal Interoceánica, adelantó varias técnicas que permitieron restaurar la bandera del 9 de enero.

En un proceso lleno de detalles y minuciosos cuidados, los restauradores aplicaron técnicas como colocar la bandera en una cámara de anoxia para su desinsectación, que es la eliminación de artrópodos dañinos - principalmente insectos - con la aplicación de medidas de saneamiento básico.

También se eliminó la suciedad y manchas producidas a lo largo de su historia. Fue aspirada con boquillas especiales para no afectar las fibras sueltas, a fin de luego colocarlas en su lugar original.

Otros cuidados implicaron la remoción de deformaciones de sus fibras y flecos para ubicarlos en sus posiciones originales. Este proceso es el más delicado, ya que se eliminaron las deformaciones para volver las fibras a su estado original, al igual que las medidas de la bandera. Al término de la restauración, la bandera regresará a Panamá para ser presentada al país durante una ceremonia la noche del 9 de enero en el Monumento a los Mártires, ubicado en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena de la ACP.



Se inicia el proceso de restauración.

El evento forma parte de las actividades del Centenario del Canal de Panamá como tributo al significado que la fecha tiene para los panameños.

El homenaje tendrá lugar justo en el sitio donde estudiantes panameños llegaron aquel 9 de enero de 1964 para reclamar la izada de la bandera nacional en la que entonces era la Escuela de Balboa de la Zona del Canal. Los incidentes provocaron enfrentamientos entre panameños y estadounidenses, con un saldo trágico de 21 panameños fallecidos.

A raíz de lo ocurrido el 9 de enero y en los días siguientes, Panamá rompió relaciones diplomáticas con Estados Unidos, las cuales se reanudaron cuando Washington aceptó revisar sus relaciones entorno al Canal de Panamá, que le permitían administrar la vía a perpetuidad, así como ejercer gobierno sobre las áreas aledañas.

Como parte de ese proceso, Panamá y Estados Unidos pactaron el 7 de septiembre de 1977 los Tratados Torrijos-Carter que fijaron para el mediodía del 31 de diciembre de 1999 la transferencia total del Canal a jurisdicción de Panamá, además de sus áreas contiguas.

Ahora, 50 años después, el sitio congregará a varias generaciones a través de la música y el arte para rendir tributo a la Gesta de los Mártires presentando al país la bandera restaurada del 9 de enero.

Esa noche, luego de la presentación musical de la Orquesta Sinfónica Nacional y las voces panameñas de Ricardo Velásquez, Janelle Davidson, Manuel Corredera y Nicole Puga, los asistentes podrán apreciar la bandera restaurada que será colocada en una urna especial en el Monumento a los Mártires para que los siguientes días, miles de panameños también rindan su tributo a este episodio que cambió la historia de Panamá.

La ampliación del Canal y su impacto internacional

Por: Roger Hailey

Lloyd's List / 26 de noviembre 2013

Washington estudia el impacto del aumento en la industria de contenedores.

Un estudio preliminar del gobierno de EE.UU. sobre el Canal de Panamá ampliado resume sus posibles impactos sobre las rutas comerciales marítimas y los puertos de la nación.

La primera parte del estudio de dos partes, encargado conjuntamente por el Departamento de Transporte y la Administración Marítima de Washington, analiza los



efectos del Canal de Panamá ampliado a partir de 2015, centrado en su impacto en el tráfico de contenedores.

A partir de 2015, buques de hasta 13.000 TEU podrán transitar por el canal artificial que conecta el Pacífico con el Atlántico, que se limita hasta el momento a buques de 5.000 TEU.

En sus “resultados preliminares”, el estudio de los EE.UU. concluye que: “ Los operadores que sirven las rutas directas toda-agua de la costa este de EE.UU. y los puertos del Golfo y puertos extranjeros-especialmente los de Asia y la costa oeste de América del Sur- podrían proporcionar servicios a costos más competitivos mediante el despliegue de buques más grandes y más eficientes a través del Canal ampliado”.

El estudio indica que la transición de 5.000 TEU a buques de hasta 13.000 TEU en rutas entre el noreste de Asia y la costa este y Golfo de los EE.UU a través del Canal de Panamá podría representar ahorros a los proveedores.

El estudio también concluye, sin embargo, que “una cantidad significativa de ahorro en costos de transporte” al utilizar buques de mayor tamaño sería “absorbido por los proveedores de servicios de transporte”.



El informe encontró que a medida que el tamaño medio de los buques de servicio en los puertos de la costa oeste se ha incrementado, “el costo del transporte a los puertos hacia la costa oeste desde Asia podría también reducirse, con una parte de esos ahorros trasladados a los clientes”.

Al analizar el efecto del Canal ampliado en los puertos de EE.UU, el estudio encontró que el uso de buques más grandes aumentaría el volumen de contenedores a ser trasladado en cada puerto de escala.

“Esto probablemente conducirá a un número menor de buques y un volumen más concentrado de carga por escala para cualquier servicio, sobre todo para los buques que sirven las rutas de comercio entre el noreste de Asia y la costa este y Golfo de los EE.UU”.

El menor número de escalas por barcos más grandes aumentaría los picos de carga, lo que favorece a los “puertos que tienen mayor capacidad de manejo de contenedores, almacenamiento y movimiento a destinos en el interior [del país]”.

El estudio encontró igualmente que el grado en que los puertos estadounidenses y otros hayan invertido para mejorar la capacidad de manejo de los buques con un volumen de carga más concentrado podría influir en las decisiones de líneas de navegación sobre la conveniencia de utilizar los puertos de transbordo de contenedores del Caribe o panameños.

“Las limitaciones de capacidad” de los puertos de EE.UU “y las escalas con volúmenes de carga más concentrados” podrían llevar a una mayor utilización de las rutas marítimas para mover contenedores a través del agua entre los puertos más grandes y más pequeños de Estados Unidos, detalla el informe.

“Al igual que con el transbordo extranjero, los gastos de manipulación y transporte, así como las externalidades de los modelos de competencia – como la congestión del tráfico de transporte terrestre – son un factor importante en la determinación de la viabilidad de las rutas marítimas como una opción competitiva”.

La segunda parte del informe, que se publicará más adelante, proporcionará una evaluación detallada de los atributos físicos de los puertos de Estados Unidos y de la infraestructura del interior [del país], así como los mercados que atienden.

Este segundo informe evaluará la capacidad existente de los puertos y la infraestructura terrestre, al igual que los planes de inversión desarrollados por los puertos para abordar el impacto de la ampliación del Canal de Panamá.

[El informe completo “Estudio de la Ampliación del Canal de Panamá Informe Fase I: Evolución del comercio y las economías nacionales y globales (noviembre 2013) se puede acesar en: http://www.marad.dot.gov/documents/Panama_Canal_Phase_I_Report_-_20Nov2013.pdf]



AVANZA INSTALACIÓN DE TORRES DE ENFILAMIENTO

Por: Jovanka Guardia

Los trabajos para la instalación de las 25 torres de enfilamiento en el lago Gatún y el Corte Culebra continúan. Tres de las torres irán colocadas en plataformas de concreto sobre el nivel del lago.

Estos trabajos son parte del “Proyecto de Profundización y Ensanche del Cauce de Navegación del lago Gatún y Profundización del Corte Culebra” del Programa de Ampliación del Canal de Panamá.

Las actividades que corresponden a este contrato se realizan en conjunto con fuerzas internas del Canal. Las plataformas son construidas por la unidad de Construcción y Mantenimiento de Exteriores del Pacífico y están soportadas por cuatro pilotes de acero de 16 pulgadas de diámetro, hincados en agua. A la unidad de Topografía le corresponde indicar la posición correcta de estos pilotes en el agua.

En tanto, la grúa Goliath, propiedad de la Autoridad del Canal, es el equipo flotante que debe llevar a cabo el



hincado de los pilotes, en tres puntos del lago Gatún: Gatún Sur, Peña Blanca Norte y Buena Vista Sur. En los talleres de soldadura de la División de Dragado se construye la extensión de los tubos que conforman los pilotes.

Los trabajos comenzaron el pasado 18 de noviembre, en Gatún Sur, y deben concluir este mismo año.





VISITA A LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, UNA AVENTURA EN EL TIEMPO

Por Milagro De La Cruz G.

¡Bienvenidos al futuro! Una visita al Centro de Observación de la Ampliación del Canal de Panamá es un salto en el tiempo que nos lleva a un lugar mágico en la provincia de Colón, con una impresionante vista al lago Gatún y modernas facilidades, diseñadas en armonía con el ambiente, para disfrutar de coloridos escenarios, sonidos y todo el movimiento que involucra este megaproyecto.

El Centro ofrece una gama de atracciones audiovisuales e informativas como las exhibiciones fotográficas al aire libre que presentan una perspectiva de la posición geográfica, la evolución histórica y geológica, así como del ecosistema en el cual se desarrolla la obra.

Al ubicarse en el mirador se percibe vida y acción en cualquier dirección: la construcción se desarrolla como en un laboratorio al aire libre.

Una enorme estructura en proceso, esclusas que serán más grandes que las actuales para permitir el tránsito de barcos de mayores dimensiones. Decenas de grúas de colores llevan material hacia el sitio de la obra. Equipo pesado va y viene. Curiosamente luce pequeño comparado a la magnitud de la infraestructura. Para completar el espectáculo, de ahora en adelante será posible ver las primeras compuertas que se instalarán en el nuevo complejo de esclusas y que arribaron a finales de agosto, procedentes de Italia.

En otra dimensión, se observa a los cientos de afanados trabajadores, en su mayoría provenientes de todos los rincones de nuestro país, ejecutando sus labores con pasión, tal como hace 100 años lo hicieron los primeros constructores del Canal.





La mirada no puede resistirse a contemplar hacia los cuatro puntos cardinales, donde el paisaje predominante es un denso bosque que hace despliegue de los variados tonos de verde que nos regala la naturaleza. A escasos kilómetros, el Mar Caribe; en el extremo opuesto, el lago Gatún y en medio de toda la idílica belleza, la operación del Canal no cesa.

Abordan las naves prácticos y cuadrillas de pasacables, mientras diferentes tipos de embarcaciones son asistidas por los poderosos remolcadores en maniobras hacia o desde la esclusa de Gatún. Por un momento vuela la imaginación al año 2015, cuando también estará en plena función la nueva esclusa.

Un amable anuncio nos trae de vuelta a la actualidad e invita a pasar a la sala para la proyección de interesantes videos que permiten recorrer en secuencia el pasado, presente y futuro de la vía interoceánica.

Llega la hora de explorar la naturaleza. El amigable trayecto del Sendero Tropical del Atlántico es la perfecta oportunidad para interactuar con un bosque de aproximadamente 80 años de edad, en el que siempre está pasando algo.

Durante la caminata se visualizan grandes árboles como el espavé, el barrigón, la palma real, el jobo y la virola. Son ellos proveedores de frutos y semillas para las especies animales residentes del área, entre los que se distingue al mono aullador, al perezoso, el gato solo, el ñeque, el tucán y el murciélago. A los insectos se les encuentra usualmente ocupados, tal es el caso de las arrieras “corta hojas”, arañas y mariposas.

Sin duda alguna, la flora y fauna también forman parte de la familia canalera, razón por la cual se desarrollan diversos programas de conservación, protección y reforestación.

Es momento de partir, una nostalgia sospechosa nos alberga y al mismo tiempo confirma que pronto debemos volver para seguir los avances del proyecto que cambia todos los días.

El Canal de Panamá está rodeado de una gran cantidad de atractivos turísticos. A continuación le presentamos una ruta sugerida para complementar su visita:

- Visita al Centro de Observación del Proyecto de Ampliación del Canal. Después el pabellón de las esclusas de Gatún para ver desde muy cerca el tránsito de los barcos. A escasos kilómetros se aborda el Ferry 5 de Noviembre de la Autoridad del Canal; es gratuito y permite cruzar con su auto a la Costa Abajo de Colón. Desde ese punto se obtiene el mejor ángulo para fotografiar las nuevas y enormes compuertas que serán instaladas en las esclusas en construcción.
- En el trayecto hay hermosas playas como la de Tortuguilla; y al final del camino se encuentra el Fuerte de San Lorenzo, localizado en un acantilado frente a la imponente desembocadura del río Chagres, donde se funde con el Mar Caribe.
- De regreso puede optar por cruzar por el puente de las esclusas de Gatún o nuevamente el ferry.

Sugerencias para su recorrido:

Vestir camisetas, pantalones largos o bermudas, zapatillas o zapatos para caminar, gorra o sombrero, lentes oscuros. Un abrigo ligero y un capote podrían ser de utilidad.

Llevar su cámara fotográfica y/o filmadora. Si tiene unos binoculares, le resultarán muy útiles.



En su Centenario, Canal de Panamá destaca como destino turístico

En coincidencia con la cuenta regresiva hacia su Centenario, el Canal de Panamá destaca como uno de los mejores destinos turísticos para el año 2014.

La cadena internacional CNN incluyó al Canal de Panamá en su lista de "11 lugares que visitar en el 2014". La vía interoceánica ocupa la segunda posición de los principales destinos para el próximo año, después de la Copa Mundial de Fútbol en Brasil.

Como parte de la celebración de su Centenario, el Canal de Panamá le ofrece a sus visitantes varias alternativas para descubrir esta maravilla de la ingeniería y vivir la experiencia en la cuenta regresiva hacia el 15 de agosto de 2014, cuando se cumplen los 100 años de la inauguración de la vía acuática.

B/.981.8 millones para el Estado

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aprobó entregar aportes al Tesoro Nacional por B/. 981.8 millones para el año fiscal 2013, lo que significa un incremento de 2.2% a lo presupuestado.

"Con este nuevo aporte, la ACP supera los 8,500 millones de balboas entregados al Tesoro Nacional desde que los panameños asumimos la administración del Canal hace casi 14 años, demostrando los resultados del marco de gestión que los panameños escogimos para el Canal", indicó el presidente de la Junta Directiva de la ACP y ministro para Asuntos del Canal, Roberto Roy.

El aporte fue aprobado por la Junta Directiva de la ACP, a la cual le corresponde fijar las políticas para el funcionamiento, el mejoramiento y la modernización del Canal, así como supervisar su administración de acuerdo con la Constitución Política, la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá y los reglamentos que se dicten en desarrollo de la ley.



Trabajadores del Canal cumplen el sueño de graduarse de secundaria



Un total de 175 nuevos bachilleres graduó la segunda promoción del programa de educación de adultos Tecnoedúcame, que llevan a cabo el Ministerio de Educación y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) que beneficia a trabajadores de la vía interoceánica.

El programa Tecnoedúcame se inició en 2009 para beneficio de los colaboradores de la ACP que no han culminado su educación media; y la duración de cada curso es de 18 meses.

En la primera promoción, en 2012, se graduaron 106 estudiantes, lo que da un total de 281 trabajadores del Canal que ha obtenido su título de secundaria, a través del programa Tecnoedúcame.

INFOCENTROS



Provincia de Panamá

24 de Diciembre, Centro Comercial La Doña
Local 17-G, Tel. 295-7243

Chilibre, diagonal a la Escuela John F. Kennedy
Tel. 216-7545

Vista Alegre, Arraiján, Centro Comercial María Eugenia
Local 9, Tel. 251-9434

La Chorrera, Biblioteca Hortencio de Icaza
Tel. 253-7646

Provincia de Colón

Ciudad de Colón, Biblioteca Mateo Iturralde
Tel. 441-4373

Provincia de Coclé

Penonomé, Biblioteca Fernando Guardia
Calle La Lameda, Tel. 997-1047

Aguadulce, Avenida Rodolfo Chiari y Avenida Alejandro Tapia
Edificio Ideal, Tel. 997-0151

Provincia de Veraguas

Santiago, Calle 8va., Edificio Don Juan
Local 2 y 3, Tel. 998-3160

Provincia de Herrera

Chitré, Avenida Pérez, Plaza Cerquín
Local 1, Tel. 996-7634

Provincia de Los Santos

Las Tablas, Avenida Rogelio Gáez, Tel. 994-0924
Guararé, Biblioteca Virgilio Angulo, Tel. 994-5543

Provincia de Chiriquí

David, Biblioteca Pública Santiago Anguizola, Tel. 775-4314
Concepción, Biblioteca Pública de Concepción, Tel. 770-5896

Provincia de Bocas del Toro

Changuinola, Centro Parroquial de Changuinola,
Planta Baja Tel. 758-7240





1914-2014
**UN SIGLO UNIENDO
AL MUNDO**

micanaldepanama.com

 [@canaldepanama](https://twitter.com/canaldepanama)

 [/canaldepanama](https://facebook.com/canaldepanama)

 [canaldepanama](https://instagram.com/canaldepanama)

 [/elcanaldepanamatv](https://youtube.com/elcanaldepanamatv)