

100 DÍAS EN HONOR DE



Con motivo de los 100 años de la inauguración del Canal de Panamá la Embajada de Estados Unidos en Panamá presenta 100 datos resaltando los hechos históricos, personajes y anécdotas relevantes de la historia conjunta de nuestros pueblos. El canal es una pieza fundamental en esta relación de cooperación.

100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

1



La estampilla que cambió la historia

Debido a la compleja situación política de Panamá en el año 1902, El gobierno estadounidense, presidido por el presidente Theodore Roosevelt, se inclinaba por construir un Canal interoceánico por Nicaragua. Sin embargo, los detractores criticaban la opción nicaragüense debido al peligro que representaba la actividad volcánica en el país. Sabiendo esto, el ingeniero Francés Bunau-Varilla cambió la historia al enviar una carta a todos los senadores estadounidenses con estampillas que mostraban el volcán Momotombo de Nicaragua en plena erupción. Esta táctica sirvió para convencer a los senadores de votar a favor de Panamá, ya que parecía una opción mucho más segura y estable.

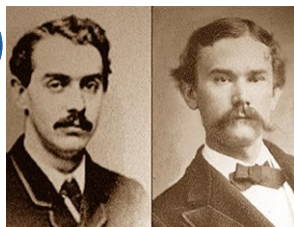
2



Ley Spooner

La ley Spooner fue aprobada en junio de 1902 por el congreso de los Estados Unidos. La ley autorizaba al presidente Theodore Roosevelt a adquirir todas las propiedades francesas (principalmente los bienes del ferrocarril de Panamá) por un monto máximo de 40 millones de dólares. La ley Spooner también autorizaba al gobierno Estadounidense negociar con el gobierno colombiano sobre la construcción del Canal interoceánico. Lo cual dio raíz al tratado Herrán-Hay.

3



El Tratado Herrán-Hay

Aprobado el 22 de Enero de 1903, el tratado Herrán-Hay adquiere su nombre del doctor Colombiano Tomas Herrán y el secretario de Estado estadounidense John Hay, quienes firmaron el tratado. Este proyecto de tratado con Colombia, otorgaba a Estados Unidos derechos exclusivos para construir y operar el Canal por 100 años, a cambio de 10 millones de dólares y una renta anual de 250,000 dólares con cargos a los peajes del Canal para Colombia. El pacto fue ratificado por el Senado estadounidense en marzo de 1903, pero el Senado colombiano solicitó primero mayor compensación económica y después en junio, rechazó el tratado. Este rechazo conllevó a que Roosevelt negociara directamente con los rebeldes panameños.

4



Firma del Tratado Hay-Bunau-Varilla

A pocos días de que Panamá se independizara de Colombia, el representante diplomático de Panamá, Philippe-Jean Bunau-Varilla de ciudadanía francesa, y el secretario de Estado John Hay, firman el Tratado Hay-Bunau-Varilla. Este polémico tratado no sólo



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

autorizó a los estadounidenses a construir el Canal como ya se había acordado previamente, sino que también estableció las fronteras de la Zona del Canal (cinco millas en ambas direcciones) y le dio soberanía perpetua a los estadounidenses en territorio teóricamente panameño. Todo esto a cambio de un pago inicial de 10 millones de dólares y una anualidad de 250,000 dólares.

5



El Ferrocarril de Panamá

El Ferrocarril de Panamá fue una obra construida por empresas estadounidenses, en lo que todavía era territorio de la Gran Colombia. Pese a que el primero en idear un ferrocarril en el istmo de Panamá fue Simón Bolívar, las limitaciones tecnológicas de la época complicaban mucho la construcción en un terreno tan agresivo. Después del pánico económico de 1837, y que los franceses estuvieran faltos de fondos, los Estados Unidos por fin decidieron construir un ferrocarril de océano a océano. Motivados por la Fiebre del Oro y la fuerte migración a la Costa Oeste, la obra empezaron en mayo de 1850. Desde un principio se vio que el terreno sería muy agresivo con los trabajadores. Pese a este y otros contratiempos la obra se terminó a principios del año 1855. Tuvo un costo total de 8 millones de dólares y consistía de casi 76 kilómetros de ferrocarril. Pese a que en su momento se construyó para motivos comerciales, sería una pieza fundamental en la construcción y administración del Canal de Panamá.

6



Inicio de la Administración estadounidense e inicio de las obras

Después de dos años de análisis y estudios, se aprueba el plano definitivo para empezar la construcción de un Canal de esclusas por el Istmo de Panamá. El plano final era para un Canal a 26 metros sobre el nivel del mar, con tres juegos de esclusas que subirían y bajarían el buque sobre el nivel del mar. Las esclusas estarían ubicadas en Gatún, Pedro Miguel y Cerro Sosa, ésta última fue reubicada en Miraflores. La construcción del Canal tuvo tres ingenieros-jefe civiles: John Findley Wallace, John Frank Stevens y finalmente George W. Goethals, considerado el más importante en la construcción de la obra. Durante los primeros años, con los dos primeros ingenieros-jefe civiles, la desorganización de los trabajadores era tal que Roosevelt implementó una estricta organización militar, efectuada por el cuerpo de ingenieros del Ejército bajo el mandato de Goethals.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

**¿TE ATREVERÍAS A
CRUZAR EL CANAL DE
PANAMÁ NADANDO?**

EL EXPLORADOR
ESTADOUNIDENSE
RICHARD HALLIBURTON
LO HIZO EN 16 HORAS
Y 35 MINUTOS, CON 2 DÍAS
DE DESCANSO, EN 1928.
PAGÓ \$0.38 DE PEAJE.



Conoce más sobre este
dato histórico en
la página #18



7



John Frank Stevens

Después de que John Wallace renunciara a su cargo de Ingeniero Civil Jefe con tan solo un año de administración, se nombra a John Frank Stevens. Stevens inicialmente creía en un Canal a nivel del mar, sin embargo viendo los estudios de los ingenieros estadounidenses que mostraban los elevados costos y el largo tiempo de construcción esa idea fue descartada, finalmente destacándose por un Canal de esclusas. A diferencia de Wallace, Stevens no se deja intimidar por el trabajo y se esfuerza para mejorar la infraestructura de las áreas de trabajo y del ferrocarril.

8



Theodore Roosevelt y el Canal de Panamá

Theodore Roosevelt fue el vigésimo sexto presidente de los Estados Unidos y fue el artífice de construir el Canal por el Istmo de Panamá. Roosevelt estaba convencido de la importancia estratégica que representaba un Canal interoceánico por el Istmo de Panamá. Después de las fallidas negociaciones con Colombia y el rechazo a un Canal por Nicaragua, cortesía de Bunau-Varilla Roosevelt decide apoyar la causa de los rebeldes en Panamá, con el acuerdo de que ellos permitirían la construcción del Canal por su territorio. Pese a no poner su firma en el tratado Hay - Bunau-Varilla, Roosevelt empeñó buena parte de su dinero y tiempo en la construcción del Canal. Roosevelt nombro a un líder apto como era Goethals, el personalmente visitó las obras del Canal en el año 1906, convirtiéndose así en el primer presidente estadounidense que viajó al extranjero durante su mandato.

9



William Crawford Gorgas

Históricamente pocos nombramientos tuvieron una repercusión tan positiva en la construcción del Canal de Panamá como la de William Crawford Gorgas. Gorgas fue el único hombre con un puesto administrativo que permaneció trabajando desde el principio hasta el final de las obras del Canal. La vida de William Gorgas estuvo extrañamente relacionada a la fiebre amarilla. Sus padres se conocieron durante una epidemia de fiebre amarilla, y el doctor que lo trajo al mundo fue uno de los pioneros en el tratamiento de la enfermedad. Aparte de eso, el y su esposa se conocieron durante una epidemia en la que ambos fueron sobrevivientes. Militar de educación y cirujano de profesión, Gorgas llegó a Panamá con la fama de haber vencido la fiebre amarilla en La Habana. Pese a que en ese momento muchos médicos dudaban si la fiebre amarilla era un resultado directo del mosquito Aedes Aegypti, Gorgas estaba convencido que así era y empezó la imposible tarea de proteger a los trabajadores del mosquito, y eventualmente erradicarlo. El hecho que Gorgas lograra vencer la enfermedad es considerada una de las hazañas más importantes en todo el proceso de la construcción

del Canal. En su honor se fundó el Hospital Militar Gorgas, ahora conocido como el Instituto Oncológico Nacional, y más recientemente el Centro Conmemorativo Gorgas de Estudios de la Salud.

10



El Saneamiento y la lucha contra la Fiebre Amarilla

La fiebre amarilla fue, junto a otros factores, la enfermedad que destruyó el proyecto francés de un Canal Interoceánico. Sabiendo esto, el Coronel William C. Gorgas empezó el duro trabajo de detener la transmisión de la fiebre amarilla. Pese a que sus métodos eran poco ortodoxos, fueron sumamente exitosos y todavía son implementados en casos donde las enfermedades son transmitidas por mosquitos. Cuando Gorgas llegó a Panamá, la situación estaba muy cerca de un estado crítico. Debido a la desconfianza de los directivos, entre ellos John Wallace el primer Ingeniero Jefe, la situación llegó a un estado crítico donde incluso las oficinas administrativas estaban a la merced de la fiebre amarilla. Con la llegada del nuevo Ingeniero Jefe John Stevens, el Departamento de Salud consiguió el apoyo incondicional que necesitaba Gorgas. La primera medida que implementó Gorgas fue forrar las ventanas y puertas de las casas con una malla metálica. Esta medida fue vista con mucho escepticismo por parte de los dirigentes. Sin embargo, con el tiempo demostró ser probablemente la más efectiva de todas. Otra medida importante fue la fumigación. En Panamá se gastaron unas 120 toneladas de material de fumigación, y casi 600 mil galones de aceite, que fue usado para matar las larvas del mosquito *Aedes Aegypti*. Gorgas también implementó potabilizadoras de agua y eliminó los criaderos, tanto en la calle como en casas. Con estas medidas Gorgas logró erradicar la fiebre amarilla de la Ciudad de Panamá, donde el último caso se dio el 11 de noviembre de 1905. Similarmente logró reducir la malaria a un 5%.

11



La familia Davis-Kenny-Dolan

La familia Davis-Kenny-Dolan representa una de las miles de familias estadounidenses que se mudaron a Panamá a principios de la construcción del Canal y establecieron sus raíces aquí. La actual generación de esta familia, representada por Edward V. Dolan, Jr., un funcionario del Departamento de Seguridad Nacional que en la actualidad trabaja en la embajada de los Estados Unidos en la Ciudad de Panamá. El primer representante de la familia de Edward en arribar a la antigua Zona del Canal fue su bisabuelo John M. Davis, quien llegó en 1907 a trabajar en la fuerza policial de la Zona del Canal. John M. Davis fue un receptor de la Medalla Roosevelt. Su tatarabuelo por el lado materno, Michael Kenny llegó a Panamá en 1914. Michael fue un obrero artesanal de la mampostería y su trabajo puede ser apreciado en el techo de la Rotonda del Edificio de la Administración del Canal. El abuelo materno de Edward, Ralph L. Davis



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

nació en 1917 en Panamá y trabajó como conductor del Ferrocarril del Canal de Panamá. El abuelo paterno, William Dolan, fue Jefe del Departamento de Bomberos del Canal de Panamá. El papá de Edward trabajó en la Policía de la Zona del Canal de 1965 hasta 1982, año en que fue cerrada. Bonnie Davis Dolan, la madre de Edward, nació en 1943 en el Hospital Gorgas y trabajó con la Comisión del Canal en varios puestos administrativos. La familia Davis-Kenny-Dolan dejan un rico legado de servicio en Panamá.

12



Ciudad de Colón

La Ciudad de Colón fue construida en 1850 como la terminal atlántica del ferrocarril. Fue construida sobre la Isla Manzanillo en el lado este de la Bahía de Limón. La construcción fue muy difícil debido al terreno y el clima. Sin embargo, en el año 1852 hubo una disputa entre los constructores estadounidenses y el gobierno de la región, respecto al nombre de la terminal. Los estadounidenses querían llamarla Aspinwall en honor al señor William Henry Aspinwall, director del Pacific Mail, una de las empresas que financiaron la construcción del ferrocarril. Sin embargo, en el año 1852, fue fundada como la Ciudad de Colón. La disputa respecto al nombre duró hasta el año 1890 cuando el gobierno colombiano ordenó devolver la correspondencia dirigida a Aspinwall. Colón permaneció siendo una ciudad primordialmente portuaria y de poca población. Todo esto cambió con la construcción del Canal donde la población de Colón se elevó de 3,000 a 31,000 personas en sólo 20 años. La Ciudad de Colón continuó su crecimiento siendo una ciudad con una admirable diversidad étnica. En el año 1953, se creó la conocida Zona Libre de Colón, que ha sido un antes y un después en el desarrollo de la ciudad.

13



Trabajadores del Canal de Panamá

El Canal de Panamá fue en su momento la obra de ingeniería más grande que el ser humano jamás hubiera afrontado. Para construir una obra de esa magnitud se necesitaron más de 60,000 trabajadores en un plazo de 10 años. De esos 60,000 alrededor de 45,000 eran inmigrantes no estadounidenses. Trabajar en el Canal de Panamá era una labor muy difícil, ya que la mayoría de los trabajadores no tenían garantías de seguridad y estaban expuestos a cientos de peligros. Durante este período de tiempo llegaron trabajadores de muchos países atraídos por la oportunidad de ganar dinero. Esta migración proveniente de distintos países, primordialmente del Caribe y Europa, es comparable a la migración que se produjo durante la construcción del ferrocarril.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

14



Migración del Caribe

La región que más trabajadores aportó a la construcción del Canal de Panamá fue El Caribe. Concretamente, la Isla de Barbados fue la que más trabajadores aportó. De los 45,000 inmigrantes no estadounidenses, un 44.1% eran de Barbados, lo que representa casi 19,900 trabajadores. Similarmente, las islas francesas de Martinica y Guadalupe proporcionaron alrededor de 8,000 hombres que representó 16.9% de los trabajadores. Sumando a lo que aportaron otras islas del Caribe, esto representa un 68.5% de los trabajadores extranjeros.

15



Migración de los Estados Unidos

Trabajadores estadounidenses representaban el segundo grupo más grande de extranjeros que vinieron a Panamá a trabajar en el Canal. Los estadounidenses aportaron unos 15,000 trabajadores a la construcción del Canal, y la mayoría de ellos trabajaban en condiciones mucho mejores que el resto de los trabajadores internacionales. Los estadounidenses estaban matriculados en el Gold Roll, donde no solo les pagaban mejor, sino que tenían mejores beneficios con respecto a los demás trabajadores.

16



Migración de Europa

Un 26.3% de los trabajadores extranjeros que vinieron a trabajar en las obras del Canal eran europeos. De estos casi 12,000 hombres, 8,296 eran españoles, en su mayoría de las regiones más nórdicas de España, Galicia y el País Vasco. A diferencia de la mayoría de los inmigrantes, los trabajadores europeos estaban lo suficientemente educados para exigirle a la administración de la construcción mejores condiciones de vida y mejor salario. Sin embargo, al no ser estadounidenses, igual eran relegados al silver roll. Esto llevó a que los trabajadores españoles organizaran múltiples protestas, a las que se unieron otros grupos.

17



Migración de Asia y otras regiones

Durante la construcción del Canal hubo varias otras minorías que estuvieron involucradas al ver la oportunidad que se les presentaba. Pese a no ser tan numerosas como las ya mencionadas, de igual manera, dejaron sus huellas y marcaron la historia del país. Hubo trabajadores de Asia, principalmente de China y la India. También hubo una migración de africanos al Istmo.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

18



Silver y Gold Roll

El Silver y Gold Roll eran inicialmente el sistema de pago que se utilizaría durante la construcción del Canal. Sin embargo, evolucionó a ser un método de segregación racial, donde se le daba un buen pago y muchísimos beneficios a los trabajadores blancos que operaban la maquinaria pesada, y un pago mucho menor a los trabajadores de color y otras etnias, quienes en su mayoría hacían el trabajo más exigente y bajo condiciones más peligrosas. El nombre de Gold y Silver Roll viene de la moneda con la cual se les pagaba a los trabajadores. Los del Gold Roll eran pagados en dólares, respaldados por oro estadounidense. En contraste, a los del Silver Roll se les pagaba con la moneda panameña que era respaldada por plata panameña, la cual era mucho menos valiosa. Otros de los privilegios del Gold Roll incluían: mejores viviendas, mejor educación para sus hijos, mejor comida, mejor sistema de salud, vacaciones y bajas indemnizadas.

19



Cementerio Corozal

El cementerio de Corozal es uno de los 24 cementerios militares estadounidenses que son mantenidos por el "American Battle Monuments Commission," y es el único en el mundo que todavía se mantiene como cementerio activo. Con más de 5,500 individuos de 71 distintas nacionalidades, el cementerio de Corozal es el cementerio de la ABMC más internacional del mundo. El terreno donde se encuentra el cementerio de Corozal inicialmente era una granja, sin embargo, después de que se aboliera el cementerio de Ancón en el año 1914, los restos de las personas fueron transferidos a un espacio designado en la granja de Corozal. Con el pasar del tiempo más gente fue enterrada allí, incluyendo soldados que lucharon en guerras anteriores como la Guerra Civil Estadounidense y la Guerra Hispano-Estadounidense. Similarmente soldados estadounidenses que hayan participado en otras guerras pueden ser enterrados aquí bajo ciertas circunstancias. Por ende, hay soldados que participaron en las dos guerras mundiales, la Guerra de Corea, la Guerra de Vietnam y la Guerra del Golfo. Pese a ser hoy en día un cementerio exclusivamente militar, también yacen los restos de trabajadores del Canal de muchas otras nacionalidades, como jamaquinos, barbadenses y hasta panameños.

20



Becarios Fulbright en la historia del Canal: Carlos A. Vargas

Carlos A. Vargas empezó a trabajar en el Canal de Panamá en el año 1980, como uno de los panameños que fueron contratados durante el periodo de transición. Empezó como un aprendiz de hidrología, y con el pasar de los años fue escalando en distintos puestos relacionados con el medio ambiente. En el año 1988 recibe



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

la beca Fulbright para estudiar una Maestría en Ingeniería Civil y Ambiental en la Universidad de Cornell. Actualmente continúa trabajando en el Canal de Panamá y es el Vicepresidente Ejecutivo de Ambiente, Agua y Energía en la ACP.

21



George Washington Goethals

Un hombre que marcó un antes y un después en la construcción del Canal de Panamá fue George Washington Goethals. Durante la Guerra Hispano-Estadounidense fue nombrado Teniente Coronel, y Jefe de los Ingenieros de la Armada. Fue el tercer y último, Ingeniero en Jefe que el presidente Theodore Roosevelt designaba para supervisar la construcción del Canal. También fue nombrado en cargos ejecutivos, como la Presidencia del Ferrocarril, el primer Presidente de la Comisión del Canal Ístmico y el primer Gobernador de la Zona del Canal de Panamá. Goethals llegó a Panamá después de que Stevens misteriosamente renunciara a su puesto, y trajo con él la cultura militar. Esto le dio más orden y organización a una obra que lo necesitaba para ser completada exitosamente. Sin embargo su pasado militar no le convirtió en un líder despiadado. Él era muy atento a las quejas de sus trabajadores, lo cual mejoró mucho el ambiente laboral de la construcción. Goethals introdujo varias innovaciones durante la construcción, el periódico semanal Canal Record fue su idea, y estuvo en circulación por buena parte de la construcción. Goethals permaneció varios años después de que terminaran las obras, en la Zona del Canal como gobernador.

22



Periódico Canal Record

El Canal Record fue el periódico semanal escrito y distribuido por la administración estadounidense, con el propósito de motivar y crear hermandad entre los trabajadores del Canal. Durante la construcción del Canal francés, también se tuvo una iniciativa similar, el Bulletin du Canal Interoceanique, sin embargo el Canal Record informaba más sobre la situación actual de la construcción y eventos importantes, como también espectáculos, bailes y eventos deportivos. La distribución era para los trabajadores que estuvieran en la nómina del Gold Roll, quienes recibían su copia gratuitamente. Los demás tenían que comprarlo al precio de cinco centavos.

23



Cuerpo de Ingenieros del Ejército

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército fue un escuadrón de ingenieros entrenados por el ejército estadounidense, al mando del ingeniero George Washington Goethals. Al ser contemporáneos con él, la comunicación entre ellos era excelente, y su trabajo mucho más eficiente. Con el pasar del tiempo los ingenieros



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

perfeccionaron el diseño de las esclusas, y la obra se pudo completar a tiempo. Pese a que Goethals fue el artífice, gran parte de sus logros se los debe a su competente y eficiente grupo de ingenieros.

24



La Medalla Roosevelt

La medalla Roosevelt era una condecoración que el presidente Theodore Roosevelt le otorgaba a los trabajadores estadounidenses del Canal que habían colaborado por lo menos dos años seguidos. Durante sus visitas en 1906, Roosevelt sintió tanta admiración por ellos, que decidió condecorarlos como Soldados de Guerra. Cada dos años se les daba una barra conmemorativa. Algunos trabajadores llegaron a tener 4 barras y la medalla, simbolizando que trabajaron los 10 años de la construcción.

25



Construcción de Corte Culebra

El Corte Culebra es, quizás, el tramo más complejo de todo el Canal de Panamá; pero a la vez, fue el componente más importante de toda la obra. Al conectar el Lago Gatún con la costa del Pacífico, se le puede denominar como el tramo que conectó los dos océanos. Su construcción fue desafiante para los trabajadores. Como este era un Canal de esclusas, la excavación se concentraba más en hacer un corte más amplio pero menos profundo. Durante su construcción se emplearon unos 27 millones de kg de dinamita, y se removieron 76 millones de metros cúbicos de material. Al final se logró una zanja donde se disminuyó la altura de 59 a 12 metros sobre el nivel del mar, y un ancho de 540 metros en la parte superior del valle.

26



Construcción de Esclusas de Gatún

Las Esclusas de Gatún fueron las últimas esclusas en terminar de construirse. De todos los conjuntos de esclusas era el más complejo, ya que tiene que generar una elevación de uno 25,9 metros mediante un sistema de tres pasos. El juego de esclusas del lado Atlántico está compuesto solamente por las Esclusas de Gatún. La construcción de estas esclusas fueron las que más demoraron, ya que eran substancialmente más largas que las otras dos. Las esclusas de Gatún fueron terminadas el 26 de septiembre de 1913, día donde se hizo el primer cierre de ensayo de las Esclusas de Gatún.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

27



Construcción de Esclusas de Pedro Miguel

Las Esclusas de Pedro Miguel son el conjunto más chico de todo el Canal y es la esclusa más interior del juego de esclusas del lado Pacífico. Esta consiste en un par de compuertas que elevan o descenden el buque a una altura de 9,5 metros. Este fue el primer conjunto de esclusas por terminarse en 1911, dos años antes que las de Miraflores y Gatún.

28



Construcción de Esclusas de Miraflores

Las Esclusas de Miraflores son las más exteriores de le lado Pacífico y también son las más turísticas de las tres. Junto con las esclusas de Pedro Miguel son el juego de esclusas del lado Pacífico. Son las segundas más grandes, con dos pasos que brindan una elevación de 16,5 metros. Sin embargo, debido a la gran variación de mareas en el lado Pacífico, la elevación puede variar desde un máximo de 19,7 metros a un mínimo de 13,1. Fue la segunda esclusa en ser terminada, casi un año después de las de Pedro Miguel, en mayo de 1913.

29



Inauguración del Laboratorio en la Isla Biológica de Barro Colorado

En el año 1923 el gobierno de los Estados Unidos designaba la Isla de Barro Colorado en el Lago Gatún como una reserva natural. Fue administrado por la antigua Compañía del Canal de Panamá hasta el año 1946, donde pasó a ser posesión del Instituto Smithsonian. La Isla de Barro Colorado es considerada una de las áreas biológicas mejor estudiadas de todo el mundo. La isla resultó de la inundación del bosque para crear el Lago Gatún. Mientras que la biodiversidad de la Isla de Barro Colorado es igual que la del resto de la selva tropical, su reducido espacio permite hacer pruebas muy controladas y con resultados más precisos. Una peculiaridad de la biodiversidad de la Isla de Barro Colorado es que es la única área en el centro de Panamá que tiene una población de monos arañas.

30



Defensa militar del Canal

Durante los 85 años que el Canal fue administrado por los Estados Unidos, el mundo vio varios conflictos bélicos. Durante la Primera y Segunda Guerra Mundial, el Canal era una pieza clave en la movilización de tropas y buques de los Estados Unidos, sobre todo en la Segunda Guerra Mundial cuando Estados Unidos y sus aliados



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

estaban luchando tanto en Europa como el Océano Pacífico. Por lo tanto, la protección militar del Canal siempre fue un aspecto importante para los estadounidenses. Hubo más de 20 bases militares operando en ambas costas dedicadas primordialmente a la protección de la Zona del Canal. Esta alta presencia militar fue un factor que protegió a Panamá de cualquier ataque militar durante una época de mucha incertidumbre. En el lado Atlántico estaban las bases Randolph, Sherman y Delesseps. En el lado Pacífico estaban las bases Amador y la Base Kobbé, acompañadas de la artillería más fuerte que tenía los Estados Unidos en el momento.

31



El Acero utilizado en la construcción del Canal

En el momento de su construcción, las compuertas del Canal de Panamá fueron uno de los aspectos más complejos de toda la obra. Las compuertas en uso hoy en día siguen siendo los originales que fueron construidas en Panamá usando acero importado de Pittsburgh, Pennsylvania. La mayoría de las obras utilizaron este acero. La alta demanda para ese acero representaba un incremento substancial para la economía de Pittsburgh.

32



Lago Gatún

En el momento de su construcción el Lago Gatún era el lago artificial más grande del mundo midiendo 435km² y abarca 5.2 kilómetros cúbicos de agua. En el año 1913 se terminó la construcción de la Represa de Gatún y el río creció tanto en diámetro como en profundidad. La geografía de la zona era idónea para construir un lago artificial ya que tenía un borde de colinas que naturalmente harían el borde del lago. Después de su construcción, el Lago Gatún se convirtió en una pieza elemental del Canal de Panamá, ya que representa casi 33 kilómetros del trayecto que utilizan los barcos para cruzar el Canal. Al estar ubicado en un área de bosque tropical, las lluvias no representan un problema para el nivel de lago, ya que el bosque absorbe los excesos de agua y los libera gradualmente en el lago. Sin embargo, la deforestación ha empezado a ser un riesgo para este proceso. Mientras que el Canal fue la construcción que permitió el transporte entre los dos océanos, la realidad es que la creación del lago Gatún es lo que unió los dos océanos.

33



Represa de Gatún

La Represa de Gatún en el momento de su construcción no sólo era la represa más grande del mundo, sino que creó el lago artificial más grande del momento. La represa de Gatún fue terminada en 1913, poco tiempo antes de que se terminara la construcción del



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

Canal. La represa no solo tiene la importancia de haber creado el Lago Gatún, componente esencial del Canal, sino que también funciona como una planta hidroeléctrica, la cual brinda energía al Canal de Panamá y a todo su equipo. En la parte superior la represa llega a medir 2300 metros de ancho, y en su parte más baja mide solamente 30. En el momento, la construcción de la represa solamente era opacada por la enorme excavación del Corte Culebra.

34



Pala de Vapor Marion

Pala de Vapor Marion fue una compañía estadounidense que confeccionó palas de vapor durante más de 100 años. La compañía fue fundada en Marion, Ohio en 1884. Las Palas de Vapor de Marion fueron un componente vital para la excavación del Canal de Panamá. Las palas excavaban a una velocidad sin precedentes, moviendo 41 km³ de tierra en un plazo de 25 días. La compañía empezó a diseñar palas de distintos tamaños para la construcción del Canal, incluyendo su último ejemplar, modelo 91. El modelo 91 fue devuelto a los EE.UU. y se ubica en Le Roy, NY. La gigantesca máquina fue la primera pala de vapor a ingresarse en el Registro Nacional de Lugares Históricos en los EE.UU.

35



Visita del presidente William H. Taft

Desde el 29 de enero al 17 de febrero de 1909 el presidente William H. Taft visitó las ciudades de Panamá y Colón. Aprovechó su viaje para inspeccionar las obras del Canal. El presidente Taft fue el segundo presidente estadounidense en viajar a Panamá, y el último que lo haría durante la construcción. Él fue uno de los tres presidentes activos durante este período.

36



Monumento a los constructores del Ferrocarril

En 1867, se les dedicó un monumento a los constructores del ferrocarril de Panamá. Pese a que el ferrocarril de Panamá en su momento fue una obra muy compleja y difícil de terminar, el monumento fue dedicado a tres hombres, que fueron quienes planearon y financiaron el proyecto. Estos eran los señores William H. Aspinwall, John L. Stephens y Henry Chauncey. El monumento es un pilar de granito rojo, con las caras de los tres constructores. En 1995, el monumento fue trasladado a la entrada de Colón, donde el American Historical Society lo reinauguró.

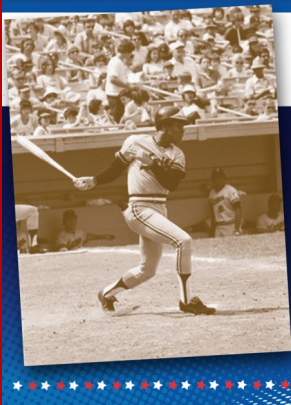


100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

ROD CAREW NACIÓ A BORDO DE UN TREN...

EL 1 DE OCTUBRE DE 1945 EL BEISBOLISTA DE LAS GRANDES LIGAS DE LOS ESTADOS UNIDOS, RODNEY, NACIÓ A BORDO DEL TREN SPAN DE LA PANAMA RAILROAD COMPANY.



Conoce más sobre este dato histórico en la página #23



37



Maquinaria – Mezcladores de concreto

de metros cúbicos.

Los mezcladores de concreto fueron una parte fundamental de la construcción del Canal, tanto en la época del inicio de la construcción, como en la ampliación. Durante la construcción original del Canal se utilizaron 3,4 millones de metros cúbicos de concreto; en la ampliación se estima que se utilizarán 4,3 millones

38



Maquinaria - Las Grúas Ajax y Hércules

Poco después de terminada la construcción del Canal, llegaron dos grúas de vapor gigantescas de origen alemán: las grúas Hércules y Ajax. Estas enormes grúas eran multipropósitos, servían para movilizar equipo pesado como para ayudar en la reparación de buques. Treinta y cinco años después de entrar en funcionamiento, la grúa Ajax sufre un daño en su brazo, y subsecuentemente es vendida a una firma venezolana. La grúa Hércules recibe una nueva caldera en el año 1966, que funciona con combustible diésel en vez de carbón. Permaneció en funcionamiento hasta finales del año 1999 cuando fue relegada por la grúa Titán. Ahora forma parte de la flota de reserva.

39



Las Mulas del Canal: Originales y Modernas

Las Mulas del Canal de Panamá a diferencia de la percepción general, estas no mueven los buques de manera frontal, sino que se encargan de frenarlo con precisión para evitar cualquier colisión. Pese a que en el momento de su fundación, los buques pasaban con facilidad entre las esclusas, hoy en día el tamaño ha incrementado tanto que los barcos requieren de la ayuda de las Mulas para moverse con precisión. El número de Mulas varía dependiendo el tamaño del buque, por ejemplo se pueden utilizar hasta 8 Mulas con los barcos más grandes. Las Mulas desde el día en que se instalaron funcionaron eléctricamente. La habilidad y técnica requerida para manejar una Mula es considerable, ya que algunos barcos cruzan el Canal con un margen de sólo 60 centímetros de espacio con respecto a la pared de la esclusa.

40



Historias Fulbright en el Canal: Fernando Guerra

Fernando Guerra ha trabajado para el Canal de Panamá desde 1988. Recibió la beca Fulbright para obtener su maestría en Ingeniería Estructural en la Universidad Northwestern de 1987 a 1989. Además de esas clases de Ingeniería Estructural, también

100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

tomó clases de Administración de Construcciones, Análisis de Sistemas y clases de la lengua alemana. Luego de terminar sus estudios, laboró en una firma de consultores de ingeniería de Chicago con una larga presencia internacional. En 1988, la Comisión del Canal de Panamá (PCC) lo contrató como Ingeniero Estructural de la División de Ingeniería. Trabajó en diferentes proyectos, tales como la Evaluación de Estructuras, Diseño Estructural, y el Análisis de Estructuras Complejas. Luego fue nombrado Jefe de la Sección de Ingeniería de la División Industrial. En el 2007, fue nombrado Gerente de la Sección de Ingeniería de Costos.

41

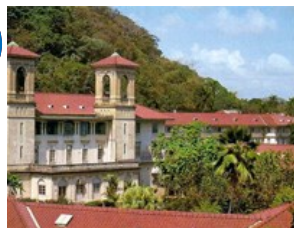


David du Bose Gaillard

David du Bose Gaillard fue un Ingeniero de la Armada estadounidense. Nacido en Carolina del Sur, después de varios años de estudios, en 1903 fue nombrado Capitán en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada. En 1908 llegó a la construcción del Canal de Panamá, donde fue asignado con la difícil tarea de construir en

la porción central del Canal, también conocida como el Corte Culebra. Al ser este uno de los tramos más peligrosos y accidentados de toda la construcción, el trabajo de Gaillard era muy complicado. Sin embargo, este le dedicaba hasta 12 horas al día a la planificación y ejecución de la construcción. Era un trabajador sumamente meticuloso, y se estima que en pequeñas y medianas modificaciones le ahorró al gobierno 17 millones de dólares. Poco antes de que terminara la construcción él regresó a Estados Unidos para jubilarse. Sufrió de fatiga causada por los nervios y el estrés de la construcción. Falleció en diciembre de 1913 de un tumor cerebral. Después de su muerte, el ahora llamado Corte Culebra fue conocido como el Corte Gaillard durante los casi 100 años de la Zona del Canal.

42



El Hospital Gorgas en el Cerro Ancón

El Hospital Gorgas del Cerro Ancón fue construido sobre el antiguo Hospital Francés L'Hospital Notre Dame de Canal, construido durante el intento fallido de los franceses. Construido en 1904 fue llamado el Ancon Hospital, y estaba hecho primordialmente de madera. En 1915 fue remodelado y reconstruido de cemento. En el año 1928 fue rebautizado como el Hospital Gorgas, en honor a William C. Gorgas, que durante la construcción canalera erradicó la fiebre amarilla. El hospital fue administrado por la armada estadounidense durante casi todo el siglo XX. Durante este tiempo era una referencia a nivel regional. Varios jefes de estado a nivel de Centroamérica viajaron para ser atendidos allí. Después de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, el hospital pasó a manos del gobierno panameño, y desde el año 1999 es el Instituto Oncológico Nacional.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

43



Presidente Woodrow Wilson y la demolición del Corte Culebra

El 10 de Octubre del año 1913, el presidente Woodrow Wilson remotamente mandó un telegrama desde Washington, DC, que explotaba el último tramo del Corte Culebra. Esta explosión permitía que el agua fluyera en el Corte Culebra. Pese a no ser el último paso en la construcción del Canal, si fue uno de los más ceremoniales.

44



Lieut. Morgan Adams

Morgan Adams y el Lasata

Morgan Adams era un empresario originario de California, que eventualmente le fue otorgado el rango de Teniente en la Marina. Pese a haber sido nombrado Comandante de la Costa del Pacífico en el Canal de Panamá, Adams es recordado por otra distinción más única. Su yate privado Lasata fue el primer barco de placer en pagar un peaje al gobierno de los Estados Unidos por el uso del Canal de Panamá. Adams cruzó el Canal un día antes de su inauguración oficial; sin embargo, no fue el primer barco en utilizar el Canal.

45



Primer tránsito no oficial de la Grúa Alexandre La Valley

Pese a que la inauguración oficial del Canal de Panamá ocurrió el 15 de agosto de 1914, el primer tránsito completo sucedió unos meses antes. El 7 de enero de 1914 se completó el primer tránsito de prueba por el Canal de Panamá. La grúa flotante Alexandre La Valley, de bandera Francesa, fue el primer barco en completar un tránsito completo por el Canal de Panamá.

46



Material excavado

Durante la construcción del Canal se excavaron unos 182,610,554 metros cúbicos de tierra. Si a esto se le suma lo que se excavó durante la construcción francesa, la suma se eleva a casi 205 millones de metros cúbicos. Esto es aproximadamente cuatro veces lo que estimó inicialmente Ferdinand de Lesseps, y 3 veces lo excavado en el Canal de Suez.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

47



Inauguración del Canal – S.S. Ancón

El 15 de Agosto de 1914, el S.S. Ancón se convirtió en el primer barco en cruzar oficialmente el Canal de Panamá. Era un barco de vapor, que durante la construcción del Canal sirvió para el transporte de materiales y pasajeros. En 1910 fue adquirido por la "Panama Railroad Company" y renombrado el Ancón, en honor a la colina en la que estaba ubicado el Edificio de la Administración. El Ancón tenía una segunda nave, la Cristóbal, que también movilizó muchos trabajadores durante la construcción. El Ancón se convirtió en un buque militar hacia el final de la Primera Guerra Mundial, cuando se encargó de regresar a los soldados estadounidenses.

48



Grupos Voluntarios estadounidenses

Debido a la larga presencia de tantos estadounidenses en Panamá, existen muchas sociedades de grupos de voluntarios con raíces estadounidenses. Los grupos varían en tamaño y actividades pero tienen todavía muchos socios, como lugares donde su ayuda es bienvenida. Estas organizaciones varían tanto en tamaño como en historia. Los ejemplos más predominantes en Panamá son El Club Rotario y el Club de Leones Internacional. Estas, al igual que otras organizaciones estadounidenses, tienen el propósito de crear proyectos de conciencia social y de ayuda para poblaciones con recursos limitados. Otras organizaciones meritorias son los Niños Exploradores de Estados Unidos, Las Niñas Exploradoras de Estados Unidos y la Logia de los Alces.

49



Paso por el Canal de Panamá del S.S Kroonland

El S.S. Kroonland era un barco mercantil cuyo pasado está estrechamente ligado al Canal de Panamá. En febrero de 1915 fue el barco de pasajeros más grande en atravesar el Canal. Siendo uno de los barcos más grandes de su tiempo, fue puesto al servicio de transporte de Nueva York a San Francisco que transitaba por el Canal. Sin embargo, un derrumbe en el Canal limitó el tránsito que tendría el barco. Poco después de eso, fue uno de los primeros barcos de pasajeros que fue adecuado para el combate durante la Primera Guerra Mundial. Luego, la nave regresó a la línea Panamá-Pacífico.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

50



U.S.S. Mariner

El Mariner era un remolcador que operaba en las cercanías del Canal de Panamá desde el año 1906. Al ser terminada la construcción el remolcador continuó operando en el Canal de Panamá hasta el año 1918. Para ese momento Estados Unidos estaba totalmente internado en la Primera Guerra Mundial, y los Estados Unidos necesitaban buques capaces de defender el Canal de los submarinos alemanes. Visto que muchos de los buques más grandes estaban defendiendo otras bases militares, el remolcador Mariner se convirtió en el U.S.S. Mariner, un pequeño navío armado, capaz de continuar sus trabajos de remolque, pero en una situación de emergencia, defender el Canal.

51



Historia del Fuerte Clayton

El Fuerte Clayton fue una de las bases militares ubicadas dentro de la Zona del Canal, y junto a Albrook y Howard, fue una de las bases militares más grandes. La base militar conocida como Fuerte Clayton fue bautizada así en honor al Coronel Bertram T. Clayton, quién dirigía las tropas en el antiguo departamento de la Zona del Canal. Murió sirviendo a su país durante la Primera Guerra Mundial. El Fuerte Clayton permaneció activo hasta 1999; los cuarteles del Ejército Sur de los Estados Unidos operaban dentro de él, pero ahora han sido reubicados al Fuerte Buchanan en Puerto Rico.

52



Visita informal del presidente Harding

El 24 de noviembre de 1920 el presidente estadounidense Warren G. Harding realizó una visita informal a la Zona del Canal. Fue el primer presidente de los Estados Unidos que visitaba el Canal ya terminado durante su mandato. A diferencia de los otros presidentes, él se limitó a conocer la Ciudad de Colón, donde evaluó la infraestructura de las instalaciones. El no realizó ninguna reunión política, ya que permaneció dentro de la Zona del Canal, y no conoció al presidente panameño.

53



Placa de Bronce de David Gaillard

En el año 1928 se presentó una placa de bronce conmemorativa del trabajo del coronel David Du Bose Gaillard en la excavación del Corte Culebra. Gaillard como ya es conocido fue el hombre encargado de excavar el Corte Culebra, probablemente el aspecto más complicado de toda la construcción del Canal de Panamá. La



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

Placa conmemorativa mide nueve pies de ancho y 11 de alto, y pesa cerca de una tonelada. Esta placa fue diseñada por el artista estadounidense James Earl Fraser. Inicialmente la placa fue posicionada en el Cerro del Contratista, sin embargo debido a constantes excavaciones durante los años siguientes fue movida múltiples veces. Actualmente se encuentra a los pies del edificio de la Administración del Canal, muy cerca de la escultura erguida en honor a Goethals.

54



Centro de Control de las Esclusas de Miraflores

En el medio de las Esclusas de Miraflores está ubicado el Centro de Control de las Esclusas de Miraflores. Este centro de control fue diseñado por el mismo arquitecto que diseñó la estructura del Edificio de la Administración. Este centro de control ha pasado de tener un sistema mecánico a un sistema hidráulico, controlado digitalmente. Pese a que la tecnología del Canal ha evolucionado, el centro de control permanece muy similar a como fue establecido.

55



Charles Lindbergh

Charles Lindbergh fue un aviador estadounidense, famoso por ser el primer aviador que cruzó el Océano Atlántico en solitario, y sin escalas. Su famosa travesía despegaba de Nueva York y aterrizaba en París. Durante su carrera como aviador Lindbergh voló a muchos lugares, y sobre varios hitos históricos. Uno de los más memorables fue un vuelo que hizo a lo largo de le Canal de Panamá en 1928.

56



Richard Halliburton

Richard Halliburton era un explorador estadounidense, conocido por haber nadado el Canal de Panamá, y haber pagado el peaje más bajo de la historia. En el año 1928 Richard Halliburton se emprendía a nadar el Canal de Panamá. El peaje que tuvo que pagar fue de 38 centavos. Halliburton nadó un total de 16 horas y 35 minutos, tomándose dos días de descanso. Debido a los peligros del trayecto, Halliburton nadó el tramo acompañado de un bote de remos, en el que iba un carabinero, en caso de que Halliburton fuera atacado por algún animal. Halliburton se elevó a la fama después de nadar el Canal, moriría varios años después a la edad de 39 años, en una travesía de China a San Francisco.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

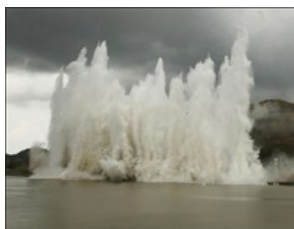
57



Mural en Avenida Central

En el año 1933 se terminó de construir el cuartel principal de la antigua Compañía de la Fuerza y Luz. Esta compañía era la fusión de varias compañías estadounidenses que suministraban distintos servicios públicos a ciertas áreas del país. Construida en el año 1933 en la Avenida Central, el edificio tiene sobre el segundo piso un espléndido mural dividido en tres partes. Los azulejos reflejan el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, unas excavadoras cavando el corte culebra, y un buque cruzando un juego de esclusas. El mural representa distintas instancias de la historia del Canal. Una vez que la Compañía de la Fuerza y Luz fue reemplazada, el edificio bajó a un segundo plano, convirtiéndose en un edificio de pequeños negocios. Sin embargo, el mural permanece ahí, y ha adquirido importancia ahora que la Avenida Central fue convertida en una peatonal.

58



El uso de explosivos: Construcción y Ampliación

Los explosivos fueron un instrumento muy importante en la construcción del Canal. Durante la construcción original, se tuvo que nivelar el Corte Culebra. Esto requirió de una cantidad gigantesca de dinamita; 27,000 toneladas. Se dice que había alrededor de 600 explosiones al día. Debido a lo complejo que era el terreno, la técnica que utilizaban era cavar un hueco e insertar la dinamita, esto causaba que la explosión fuera mucho más profunda. Esta técnica también era propensa a causar deslizamientos de tierra, parte de la razón por la cual la construcción del Corte Culebra era tan peligrosa. En la ampliación, el uso de dinamita ha sido mucho más limitado, debido a los peligros que esto presenta para los trabajadores. En la ampliación la explosión más significativa fue la nivelación del Cerro Paraíso, el cual inicialmente medía 136 metros, y para cuando terminen las obras, medirá 46 metros de altura.

59



Paso por el Canal de Panamá: Contraalmirante Richard Evelyn Byrd

El Contraalmirante Richard Evelyn Byrd fue un renombrado explorador estadounidense, conocido por ser uno de los primeros hombres en volar al Polo Sur y al Polo Norte. Byrd recibió la Medalla de Honor, la condecoración más alta que da el ejército estadounidense. Entre los múltiples viajes que el Contraalmirante realizó, uno de los más importantes fue su primera excursión al ártico en el año 1928. Este viaje salía de la costa este de los Estados Unidos, y hacía escala en Nueva Zelanda, antes de llegar a la Antártica. Para este recorrido, Byrd utilizó el Canal de Panamá. Muchos años después, un buque militar con su nombre haría un recorrido por el Canal de Panamá.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

LA ESTAMPILLA QUE CAMBIÓ LA HISTORIA

UNA ESTAMPILLA DEL
VOLCÁN MOMOTOMBO
DE NICARAGUA EN
PLENA ERUPCIÓN
CAMBIÓ LA HISTORIA
DE PANAMÁ Y DIO INICIO
A LA CONSTRUCCIÓN
DEL CANAL DE PANAMÁ



Conoce más sobre este
dato histórico en
la página #1



60



Historias Fulbright en el Canal: Orlando Acosta

Orlando Acosta es un becario Fulbright del programa Hubert Humphrey. Su primera labor relacionada al Canal fue en 1994, cuando trabajaba para la Autoridad Regional Interoceánica (ARI), en donde formó parte de un equipo responsable del primer instrumento topográfico para medir la Cuenca del Canal. En 1997 propuso el guión conceptual del Museo del Canal Interoceánico: La Ruta, el Agua y la Gente. En el 2001, comenzó a trabajar en la Autoridad del Canal de Panamá. Ahora forma parte de la Sección de Políticas y Programas Ambientales, en la División de Manejo Ambiental del Departamento de Seguridad y Medioambiente.

61



La Calzada de Amador

La Calzada de Amador fue construida usando el material excavado durante toda la construcción del Canal. La Calzada conecta cuatro islas en el lado Pacífico del Canal, su razón de construirse era para brindar un área accesible desde el cual se podía defender militarmente el Canal. También creaba una barrera contra los fuertes cambios de corriente en el Océano Pacífico, esto resguardaba a los barcos que estaban haciendo fila, así fuera de una manera limitada.

62



Represa Madden

La Represa de Madden fue construida en el año 1935 con la intención de controlar las fuertes e impredecibles corrientes del Río Chagres. La represa creó lo que ahora es conocido como el Lago Alajuela. Pese a no estar directamente conectado con el área transitada del Canal, el lago alimenta casi un tercio del agua que utiliza el Canal anualmente. Al estar apartado de las áreas transitadas hay muy pocos controles respecto al nivel del agua, convirtiéndolo así en un lago idóneo para las plantas hidroeléctricas que alimentan a la Ciudad de Panamá.

63



Senador John McCain nace en Panamá

El Senador estadounidense John McCain nació en la Estación Naval de Coco Solo en la Zona del Canal de Panamá el 29 de agosto de 1936. Hijo de un Almirante Naval, John se matriculó en la Academia Naval de EE.UU. y fue enviado a Vietnam. Fue torturado como prisionero de guerra entre 1967 y 1973. Después de su liberación, McCain sirvió como miembro del Congreso Republicano y Senador por el estado de Arizona. Uno de sus proyectos de ley más conocido es la ley McCain-Feingold,

100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

que restringe las contribuciones a los partidos políticos. McCain fue derrotado por el presidente Barak Obama para ese cargo en 2008. El Senador McCain ha visitado Panamá varias veces, la última siendo en 2011.

64



Tratado Arias – Roosevelt

El Tratado General de Amistad, también conocido como el Tratado Arias – Roosevelt fue firmado en el año 1936 y ratificado por el Congreso estadounidense en 1939. Debido al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el tratado no repercutió mucho en la situación que se vivía en Panamá. Los panameños exigían un aumento en la anualidad económica al igual que una revisión y eventual devolución de las tierras de la Zona del Canal. En el tratado la anualidad se incrementaba a 430,000 Balboas y también se implementaron medidas para controlar el contrabando de bienes de la Zona del Canal, los cuales eran dañinos para la economía panameña. Respecto al tema de las tierras controladas por los Estados Unidos, el tratado limitaba la expropiación de tierras, pero no especificaba ninguna devolución. El tratado también comprometía a Panamá como un aliado militar de los Estados Unidos.

65



Visita del Presidente Franklin D. Roosevelt

Durante sus 12 años de mandato el trigésimo segundo presidente Franklin Delano Roosevelt viajó cuatro veces a Panamá. Curiosamente, las cuatro visitas fueron todas informales. Roosevelt viajó a Panamá utilizándolo como escala en sus viajes más largos, sin embargo también tenía interés en la situación social del país, y como este respondía a la existencia de la Zona del Canal. Roosevelt llegó a firmar el Tratado General de Amistad con el presidente Harmodio Arias, que fue uno de los primeros pasos en las negociaciones entre Panamá y Estados Unidos.

66



Paso por el Canal de Panamá del U.S.S. Missouri

El U.S.S. Missouri era uno de los buques más importantes en la campaña del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. El U.S.S. Missouri fue ordenado el 12 de Junio de 1940, y su construcción terminó el 29 de enero de 1944, por el Brooklyn Navy Yard, en el lado Atlántico de los Estados Unidos. Debido a su poderío y gran tamaño, el U.S.S. Missouri fue enviado a batallar en el lado Pacífico, y era uno de los buques insignia de la Guerra del Pacífico. Antes de ver ningún combate, el 11 de noviembre de 1944, atravesó el Canal de Panamá. El barco fue un factor importante durante el tiempo que estuvo en la guerra, y fue el barco en el cual el General Douglas MacArthur, entre otras figuras, firmaron el Acta de Rendición de Japón, así culminando



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

la Segunda Guerra Mundial.

67



Canal de Panamá en la Segunda Guerra Mundial

La historia de Panamá en la Segunda Guerra Mundial empieza antes de que los Estados Unidos tuvieran un papel activo. Debido a su posición geográfica, el Canal de Panamá era un blanco muy fácil para ataques militares. Esto conllevó a que los Estados Unidos se vieran obligados a establecer un complejo y poderoso sistema de defensa. En el año 1942 había más de 67,000 militares estadounidenses, distribuidos en múltiples bases a lo largo del Istmo de Panamá. Cuando los Estados Unidos entraron a la guerra, era obvio para las potencias del Eje que el Canal representaba una gran ventaja táctica e infraestructural para los Estados Unidos. Debido a la distancia, y a la manera en la cual la guerra se estaba peleando tanto en el Pacífico como en Europa, nunca sucedió ningún ataque militar contra el Canal. Sin embargo los alemanes tenían planeada la Operación Pelikan, un plan para bombardear el Canal de Panamá utilizando dos aviones que transportarían en barco hasta una isla en Colombia. Una vez ahí debían ser rearmados, y bombardearían el Canal. Pese a que este plan hubiera complicado de sobremanera el esfuerzo bélico estadounidense, el plan fue cancelado en el último instante.

68



Diseño original del Tercer Juego de Esclusas

A finales de la década de los 30, la situación política en Europa se estaba deteriorando rápidamente, y los Estados Unidos se veía forzado a movilizar sus buques de guerra más rápidamente. Para el momento, el Canal ya presentaba problemas para transportar los buques bélicos más grandes. En el año 1936 el congreso estadounidense pasa una resolución que permite hacer estudios respecto a la defensa militar del Canal, al igual que la posibilidad de construir un Tercer Juego de Esclusas. Después de varios estudios, en el año 1939 se autoriza que comiencen los trabajos de la ampliación. El proyecto consistía en construir esclusas paralelas. Sin embargo el proyecto fue abandonado en el año 1941. Todavía se puede apreciar los principios de esa construcción.

69



Edificio de la Administración del Canal

El Edificio de la Administración del Canal fue inaugurado un mes antes que el Canal mismo, el 15 de julio de 1914. Este edificio está ubicado a los pies del Cerro Ancón, y desde el día de su inauguración ciertos aspectos aún no han cambiado. Las oficinas del Administrador y Subadministrador están ubicadas en el mismo



100 Datos Históricos

Campana Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

lugar que hace 100 años. La idea original de centralizar todas la operaciones relacionadas con el Canal fue de George Washington Goethals en el año 1912. Para su construcción se trajo a Panamá a Austin W. Lord, de una firma Neoyorquina de arquitectos, quien no sólo diseñó el Edificio de la Administración con un estilo de arquitectura renacentista, sino que incluso desarrolló el diseño de las tres casetas de control que existen en cada una de las esclusas.

70



Rod Carew nace en el Ferrocarril de Panamá

El primero de octubre de 1945, el beisbolista Rod Carew nació a bordo del tren Span de la Panamá Railroad Company. él llegaría a ser uno de los mejores jugadores latinoamericanos de béisbol en las Grandes Ligas en los EE.UU. El tren, que estaba racialmente dividido, estaba recorriendo la ruta de Colón a Panamá, ya que la mamá estaba tratando de llegar al Hospital Gorgas para dar a luz ahí. Sin embargo, tuvo que dar a luz en el tren, y fue asistida por una enfermera y un doctor que viajaba en la parte delantera del tren, reservados para los blancos. La madre llamó a su hijo Rodney Cline, en honor del doctor que lo trajo al mundo. La enfermera Margaret Allen, se convertiría en la madrina del futuro beisbolista. En el año 2008, uno de los vagones del ferrocarril de Panamá sería nombrado en su honor.

71



Visita del Presidente Dwight Eisenhower

En el año 1956 el presidente estadounidense Dwight Eisenhower visitó Panamá con el propósito de atender la reunión de presidentes de las Repúblicas Americanas. A esta reunión asistieron múltiples presidentes del continente Americano, y firmaron la Declaración de Panamá. Eisenhower se convirtió en el quinto presidente estadounidense en visitar Panamá.

72



Monumento a George W. Goethals

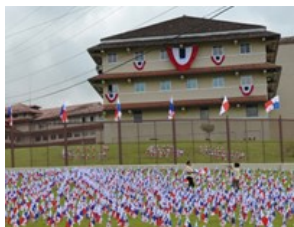
El monumento al Ingeniero George Washington Goethals fue erguido en el año 1954, frente al Edificio de la Administración. El monumento es una fuente, con el nombre del Ingeniero. Ubicado cerca de la fuente esta la estatua de bronce dedicada al ingeniero Gaillard.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

73



La siembra de Banderas

En el año 1958 se produce un evento conocido como "Operación Soberanía," un movimiento pacífico con el propósito de expresar el desacuerdo de los panameños con la Zona del Canal. Esto resultó en una manifestación donde los estudiantes plantaron banderas dentro de la Zona del Canal. Este movimiento no tuvo ningún herido, y fue aceptado de manera pacífica por los zoneítas. También sirvió como precedente para otras manifestaciones de esta índole, incluyendo una marcha que se dio un año después, y los sucesos del 9 de enero de 1964.

74



Manuel Antonio Sarco, y la Escuela de Supervivencia en el Trópico

El Cacique Emberá Manuel Antonio Sarco fue el instructor de la Escuela de Supervivencia Tropical en Panamá. Todos los astronautas estadounidenses debían graduarse de esta escuela para poder calificar en el viaje a la luna. Cuando ellos regresaran a la atmósfera terrestre era difícil predecir exactamente dónde aterrizarían. La fuerza de gravedad los atraería y, lo más seguro, los llevaría a un ambiente tropical. La NASA deseaba preparar a los astronautas en caso que tuvieran que sobrevivir por su cuenta por algunos días hasta que fueran rescatados. El Cacique Sarco le enseñó a muchos astronautas estadounidenses que visitaron el Canal de Panamá a cómo sobrevivir solos en ese medio ambiente. La Escuela de Supervivencia Tropical en Panamá cerró en 1975 y el Cacique Sarco trabajó en el Canal durante 20 años. La foto que mostramos es un regalo para él autografiado por uno de los astronautas.

75



Puente de Las Américas

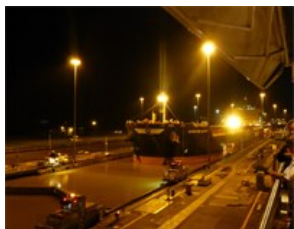
El Puente de las Américas, también conocido como el Puente del Ferry Thatcher, se inauguró el 12 de octubre de 1962 en Balboa, Panamá, sobre la costa del Pacífico del Canal de Panamá. El puente fue llamado originalmente el Puente del Ferry Thatcher por el ferry que transportaba a la gente de un lado del Canal al otro. El puente fue diseñado por Suerdrup & Parcel y costó alrededor de 20 millones de dólares. El puente mide 1,654 metros de largo y 10.4 metros de ancho. En 1955, los Estados Unidos firmó el Tratado Remón-Eisenhower, comprometiéndolos a construir el puente.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

76



El Canal de Panamá opera 24 horas al día

Tomó casi 50 años desde su construcción original, pero en el año 1963 el Canal de Panamá empezó a operar las 24 horas del día. Previo a esto, no se operaba de noche debido a la falta de iluminación, y el riesgo que esto representaba para las compuertas. Pero en el año 1963 se introducen luces fluorescentes, que desde entonces iluminan el Canal. En actualidad el Canal no sólo opera las 24 horas del día sino también los 365 días del año.

77



Sucesos del 9 de enero de 1964

Los eventos del 9 de Enero de 1964 fueron un punto trascendental en la relación entre Panamá y Estados Unidos. Se le considera uno de los factores más importantes en la decisión de Estados Unidos de entregar el Canal al gobierno panameño. Después de varios años en los cuales las relaciones entre el pueblo panameño y los zoneítas se tensaron, la situación estalló en una protesta. Algunos estudiantes del Instituto Nacional se metieron en la Zona del Canal, para izar la bandera panameña en el Balboa High School. Este intento fue recibido negativamente por los estudiantes del Balboa High School, pese al acuerdo Chiari-Kennedy entre los gobiernos, que requería el uso conjunto de las dos banderas en la Zona del Canal. En una situación aún no muy clara, la bandera panameña se rompió. Este suceso llevó a que la situación escalara al punto de violencia física, la cual resultó en la trágica muerte de más de 20 panameños y al menos 4 estadounidenses. Este evento llevó a que brevemente Panamá rompiera relaciones diplomáticas con Estados Unidos. La presión social que esto creó en el momento, es considerada uno de los factores más importantes en las negociaciones por el Canal de Panamá.

78



Visitas del presidente Jimmy Carter a Panamá

Jimmy Carter es junto con el presidente Theodore Roosevelt, el presidente estadounidense que más se involucró con Panamá. Poco después de la firma del famoso Tratado Torrijos-Carter, el presidente Carter viajó a Panamá para firmar los últimos aspectos protocolares del tratado. El expresidente Carter también fue el enviado diplomático estadounidense en el año 1999 para actuar como representante en la Transferencia del Canal. El expresidente Carter volvió a viajar a Panamá en el año 2006, donde fue recibido por el presidente de la República, Martín Torrijos, hijo de Omar Torrijos quien en el año 1977 firmó el tratado con Jimmy Carter. Finalmente, en el año 2014 el presidente Jimmy Carter tuvo una breve visita con el propósito de supervisar la firma del Pacto Ético Electoral.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

79



Tratados Torrijos – Carter

El 7 de septiembre de 1977 los mandatarios de estado Omar Torrijos y Jimmy Carter firmaron el Tratado Torrijos - Carter. Este tratado está compuesto en sí de dos tratados con especificaciones claras. El primero es conocido como "El Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá."

Este tratado le daba a los Estados Unidos la autoridad de defender el Canal de cualquier amenaza que pusiera en riesgo su habilidad de darle servicio continuo a buques de cualquier nacionalidad. La segunda parte conocido como "El Tratado del Canal de Panamá" especificaba que el 31 de diciembre de 1999 el Canal pasaría completamente a ser propiedad de Panamá. La combinación de estos dos tratados abolía lo establecido por el Tratado Hay – Bunau-Varilla en 1903. El tratado también establecía un parámetro de tiempo para que los cambios en la administración fueran graduales. A lo largo de los 22 años siguientes los 8,000 puestos fueron gradualmente otorgados a panameños capacitados, y en el año 1990 se nombró al primer administrador panameño.

80



Historias Fulbright en el Canal: Carolina Lara

Carolina Lara ha trabajado en el Canal de Panamá desde febrero del 2010. En el 2011, recibió una beca Fulbright-SENACYT para estudiar Ingeniería Hidráulica en la Universidad de Illinois. Completó sus estudios y regresó a Panamá en el 2012, y desde entonces ha continuado trabajando como Ingeniera Hidráulica en la Expansión del Canal de Panamá.

81



Primer Incremento del Peaje

En el año 1974 el Canal incrementó su peaje por primera vez desde que se inauguró en 1914. Debido a los dos distintos métodos de cobro que habían, uno basado en peso y otro en tamaño, en el año 1938 trataron de unificarlos en un sólo método. Esto resultó en un método que indirectamente reducía el costo de transitar el Canal.

Pese a que en menos de 20 años fue obvio que el método representaba un déficit para el Canal, no fue sino hasta el año 1974 cuando se subió el costo del tránsito por primera vez. Desde ese año ha habido múltiples incrementos de peaje, ya que las dimensiones de los barcos incrementan constantemente.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

82



El Tránsito más rápido por el Canal

El tránsito más rápido por el Canal de Panamá lo completó el U.S.S. Pegasus, el barco insignia de la clase hidroala de la Marina estadounidense. Estos tipos de barcos fueron diseñados en los años 70, y entraron en acción en el año 1978. Estos barcos que median 41 metros de largo, y menos de 9 metros de ancho, están diseñados para altas velocidades y gran movilidad. El barco estaba armado poderosamente, y era diseñado primordialmente para atacar más que defender. El barco alcanzaba altas velocidades de hasta 90 km/h. debido a estas características logró completar el tránsito de océano a océano a través del Canal en tan sólo 2 horas y 41 minutos.

83



Cuerpo de Paz en Panamá

El Cuerpo de Paz se estableció en Panamá en 1963. Hay alrededor de 218 voluntarios laborando en diferentes campos y lugares. Se enfocan en el desarrollo económico, la enseñanza del idioma inglés, la educación ambiental, salud y saneamiento, y la agricultura. Generalmente atienden a las áreas menos privilegiadas. Esto significa que pasan mucho tiempo trabajando en la jungla y ayudando a las comunidades indígenas. Durante su tiempo como voluntarios, aprenden a hablar emberá, ngäbe, español, wounaan y naso. Debido a razones políticas, el programa del Cuerpo de Paz fue suspendido en Panamá por casi 20 años en 1971; sus operaciones reanudaron en 1990.

84



Maquinaria – Dragas

Las dragas fueron un componente vital en la construcción del Canal a principios de siglo, y recientemente han adquirido muchísima importancia debido a la ampliación. Las dragas utilizadas en la construcción original eran menos sofisticadas que las que se usan en la ampliación de esta época, la draga más famosa era la Dragage Corozal. Sin embargo, para la ampliación la flota que se ha usado de dragas es mucho mayor. Hay varios tipos de dragas presentes en la ampliación, y todas cumplen distintas funciones de excavación. El uso de la draga depende del terreno, la superficie que se excava y la profundidad. Entre las dragas de la ampliación resaltan la draga de corte y succión D'Artagnan una de las más grandes del mundo, y la draga de cabeza giratoria Quibián. La draga Quibián se asemeja a la ya famosa draga Mindi, que lleva más de 60 años de servicio en el Canal de Panamá.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

85



El vehículo anfibio "El Orbiter" transita el Canal

En marzo de 1995 uno de los buques más peculiares cruzó el Canal. El vehículo anfibio Orbiter fue construido por el estadounidense Rick Dobberty con la idea de poder viajar de un océano a otro. Sin embargo, lo peculiar fue el recorrido que le tomó al Orbiter para llegar a Panamá. El Orbiter viajó por carretera desde Nueva York a Florida donde se metió al mar y navegó hasta Puerto La Cruz en Venezuela. Ahí volvió a retomar la carretera hasta llegar a Cartagena en Colombia, donde navegó hasta el Canal de Panamá. El Orbiter fue un vehículo diseñado de un tanque de leche de 9.6 metros de largo, con 2 metros de ancho. El Orbiter está equipado con un motor diésel de 250 caballos de fuerza, que en tierra alcanza una velocidad máxima de 112 km/h, mientras que en el agua alcanza una velocidad de 6 nudos (11 km/h). El Orbiter fue el primer vehículo anfibio en transitar el Canal, y pagó un peaje de \$17.60. El peaje al igual que muchos de los costos de construcción fueron cubiertos por varios donantes, entre ellos un jefe de construcción naval de la Armada estadounidense.

86



Primer Administrador panameño del Canal: Gilberto Guardia

En el año 1990, como proceso de la transición de un Canal estadounidense a un Canal panameño, se nombra el primer administrador panameño. El señor Gilberto Guardia Fábrega, tuvo el honor histórico de ser el primer administrador panameño del Canal Interoceánico. Este nombramiento marcó un momento histórico en la transición del Canal, ya que demostraba la clara intención de los Estados Unidos para realizar la transferencia, como también la oportunidad para desarrollar capacidades técnicas y administrativas independientes. El Sr. Guardia fue nombrado para reemplazar al Sr. Dennis McAuliffe, y así convertirse en el decimonoveno administrador del Canal. Durante el mandato del Sr. Guardia, se implementó el "Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá", el cual establecía una fórmula universal para la medición del tonelaje de los barcos. También se mejoraron varios aspectos de infraestructura, se ensacharon notablemente varias partes del trayecto, entre ellas el Corte Culebra. El Sr. Guardia ejerció en su cargo de 1990 a 1996 y fue reemplazado por el ingeniero Alberto Alemán Zubieta.

87



Visita del presidente George H. W. Bush

El 11 de Junio de 1992 el Presidente George H. W. Bush viajó a Panamá para dar un discurso respecto a la importancia del nuevo gobierno democrático que entraba en poder en Panamá. La visita de Bush fue la primera de un presidente estadounidense en casi 15 años, y fue el último presidente en visitar Panamá previo a la

EL TELEGRAMA QUE PRODUJO UNA EXPLOSIÓN

DEL ÚLTIMO TRAMO DEL CORTE CULEBRA EN EL CANAL DE PANAMÁ SE ENVIÓ DESDE LOS ESTADOS UNIDOS EN 1913 POR EL PRESIDENTE WOODROW WILSON.



Conoce más sobre este dato histórico en la página #15



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

transferencia del año 1999. Su visita también tocó temas de la administración panameña y la eventual transferencia. Sin embargo uno de los discursos que él iba a dar se vio interrumpido por unas protestas que desencadenaron un altercado. Antes de su salida el presidente categorizó la protesta como un evento menor en su visita. Bush se convirtió en el séptimo presidente estadounidense en visitar Panamá.

88



Grúa Titán

En el año 1996 llegó a Panamá la Grúa Titán. Esta grúa teniendo en el momento casi 60 años de trabajo, llegó a Panamá para remover, y luego reinstalar las compuertas de la cámara oeste de la Esclusa de Miraflores. Después de un ataque aéreo en el puerto de Hamburgo, en la costa Norte de Alemania. En ese puerto había cuatro grúas, que eran las más poderosas del mundo. Una de ellas se hundió durante el ataque aliado, las otras tres fueron transportadas a los tres países aliados, El Reino Unido, la Unión Soviética y la Grúa Titán a Long Beach, California. Ahí estuvo dando servicio durante casi 50 años. En 1996 fue transportada de California a Gamboa. La grúa tuvo que ser bajada a su altura mínima, 85 metros, para poder pasar por debajo del Puente de las Américas. La grúa llegó aquí para dar apoyo a las dos grúas anteriores la Grúa Ajax y la Grúa Hércules. La Grúa Titán es una de las más fuertes del mundo, teniendo la capacidad de levantar hasta 350 toneladas, sin embargo las compuertas pueden llegar a pesar más del doble. Por lo tanto se necesitó el mecanismo de flote que tienen las compuertas que facilitan su movimiento por el agua. La Grúa Titán tuvo una suástica Nazi dibujada durante varios años.

89



Transferencia del Canal de Panamá

El 14 de diciembre de 1999 se firma una nota entre la presidenta de Panamá, Mireya Moscoso, y el exmandatario estadounidense, Jimmy Carter. Esta nota confirma la Transferencia del Canal a los panameños, la cual estaba programada para ocurrir el 31 de ese mes. Ese día también se aprueba que la Asociación del Canal de Panamá sea quien administre la obra, y así sea un órgano separado del gobierno, que no será influenciado por políticas partidarias. Jimmy Carter, junto con miembros del gabinete, vino en representación del gobierno estadounidense, al ser él quien originalmente firmó el Tratado Torrijos – Carter. La ceremonia de la Transferencia del Canal ocurrió el 31 de diciembre, a los pies del Edificio de la Administración. Fue un evento festivo en el cual estuvieron presentes no sólo cientos de panameños, sino mandatarios de varios países alrededor del mundo.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

90



Inauguración del Puente Centenario

El Puente Centenario fue construido en honor al Centenario de la República panameña, el 3 de noviembre del 2003. El puente fue inaugurado el 15 de agosto de 2004, conmemorando los 90 años de la Inauguración del Canal de Panamá. El Puente Centenario se convirtió en el segundo puente que cruzaba el Canal de Panamá, con un largo de más de mil metros, y una altura de 80 metros. Los accesos que conectaban la carretera al Puente Centenario fueron terminados el 2 de septiembre del 2005.

91



Visita del presidente George W. Bush

En el año 2005 el presidente de los Estados Unidos George W. Bush visitó Panamá como parte de su recorrido de países latinoamericanos. Panamá fue el último país de su recorrido que implicó Argentina por la Cumbre de Países Americanos, y Brasil. Bush fue el primer presidente estadounidense que visitó el Canal después de la transferencia de 1999. Bush se reunió con el Presidente de la República Martin Torrijos, para conocer las instalaciones del Canal de Panamá.

92



Referéndum de Ampliación del Canal de Panamá

El 24 de abril del 2006, el presidente Martin Torrijos proponía un proyecto para la Ampliación del Canal de Panamá. El proyecto consistía en construir dos esclusas nuevas, una en el Atlántico y otra en el Pacífico. Esto con la intención de no sólo poder movilizar más buques, sino incluso movilizar buques de mayor tamaño, conocidos como Panamax. El proyecto también escavaría nuevas canaletas para los barcos, aparte de profundizar y ensanchar las ya existentes. Todos estos cambios técnicos, permitirían incrementar el tránsito de barcos en el Lago Gatún. Como dicta la Constitución panameña, y el Tratado Torrijos-Carter, todas las decisiones referentes al Canal de Panamá tienen que ser puestas a voto en un Referéndum Nacional. Esta propuesta fue votada por los panameños el 22 de octubre de 2006, y ganó con una abrumadora mayoría del 76.8 por ciento. Las obras empezaron oficialmente casi un año después, el 3 de septiembre del 2007.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

93



Paso por el Canal de Panamá del U.S.N.S. Comfort

El U.S.N.S. Comfort es una de las dos naves hospitalarias que tiene la Marina estadounidense, la otra siendo la U.S.N.S. Mercy. En junio de 2009 el Comfort pasó por el Canal de Panamá para poder cumplir con una labor de asistencia cívica en siete países a lo largo de Latinoamérica. Los buques médicos de la Marina estadounidense tienen el propósito de brindar ayuda de emergencia a las tropas durante una batalla. El Comfort, al igual que el Mercy, contiene entre sus muchos aspectos técnicos, unas 1,000 camas hospitalarias, 12 salones de operaciones, servicios de radiología y una farmacia.

94



Primera Fulbright de Panamá: Ruby Ferguson

La chiricana Ruby E. Ferguson fue seleccionada en 1954 por el Programa de Becas Fulbright para estudiar el Máster en TESOL (Enseñanza del Idioma Inglés como Segunda Lengua) en la Universidad de Michigan, convirtiéndose en la primera ciudadana panameña en ser beneficiaria de este prestigioso programa. Luego de haber culminado su maestría, inicia labores en la Oficina Regional para las Américas de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 1956, en donde permanece por 10 años.

En el año 1967 pasa a formar parte del personal docente de la Universidad de Puerto Rico como catedrática en la enseñanza del Idioma Inglés; y en 1977 inicia labores en el Centro Regional de la Universidad de Panamá en Chiriquí, como Catedrática en la Facultad de Humanidades, Departamento de Inglés, en donde imparte diversas asignaturas de la carrera.

95



Maquinaria de la Ampliación del Canal

Al tratarse del Programa de Ampliación del Canal de Panamá, el sólo hecho de haber preparado y logrado la aprobación del complejo andamiaje que da forma a la mayor y más importante obra de ingeniería contemporánea de Panamá (y quizás del mundo!) representa un hito sin precedentes logrado por Panamá y los panameños.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

96



Mural de Olga Sinclair

En honor de los 100 años del Canal, la reconocida artista panameña Olga Sinclair diseñó un mural conmemorativo e invitó a más de 5,000 niños para pintarlo. El evento organizado por la Sra. Sinclair y la ACP el 18 de enero de 2014, le otorgó a Panamá el Record Mundial del Libro Guinness para la mayor cantidad de niños pintando simultáneamente. La Embajada de los Estados Unidos de América contribuyó al evento trayendo a 300 estudiantes participantes del Campamento de Verano del English Access.

97



Visita del vicepresidente Joe Biden

En noviembre del 2013 el vicepresidente Joe Biden visitó Panamá con el propósito de observar el progreso de la Ampliación del Canal. Durante su estadía en Panamá, Joe Biden cumplió con protocolos diplomáticos, fue al Mirador de Miraflores, y presenció las obras de la Ampliación del Canal, con las cuales quedó muy impresionado. Biden visitó Panamá en la compañía de varios dirigentes estadounidenses, los Alcaldes de ciudades portuarias como Baltimore y Filadelfia, y también el Senador de Georgia. También vino acompañado por el Secretario de Transporte Foxx. En el discurso que Biden dio en el Palacio de las Garzas, Biden enfatizó la gran labor que Panamá estaba haciendo, no sólo para el país y para los Estados Unidos, pero para el mundo entero. También mencionó la importancia de modernizar los puertos estadounidenses para poder mantener la competitividad a nivel internacional.

98



Reconstrucción Ambiental de la Ampliación

Debido a la importancia que tiene el Bosque Tropical en el Canal de Panamá, durante la Ampliación se ha tratado al máximo de evitar daños al medio ambiente. La ACP ha reforestado dos hectáreas por cada hectárea que se ha utilizado en la Ampliación del Canal. Los especímenes que son únicos a la región del Canal que se utiliza en la Ampliación, tanto como flora como fauna, son transportados y reintegrados en otros lugares. Sin embargo una vez terminada la construcción, se permitirá el tránsito de barcos más amigables con el medio ambiente. Al igual que la nuevas compuertas van a requerir menos agua para movilizarse, siendo así más eficientes. La Ampliación del Canal también ha permitido estudios arqueológicos que de otra forma no hubieran sido posible. Estas investigaciones han modificado la percepción arqueológica que se tenía respecto a la formación del Istmo de Panamá.



100 Datos Históricos

Campaña Educativa de la Embajada de los Estados Unidos de América

99



Visita de la Sociedad Roosevelt

En marzo del 2014 la "Theodore Roosevelt Association" visitó Panamá con el propósito de honrar la memoria del expresidente Theodore Roosevelt, uno de los presidentes estadounidenses que más se involucró con Panamá. La asociación visitó el Canal de Panamá, obra emprendida por el presidente Roosevelt. Al igual que la Ampliación del Canal, también visitaron el Cementerio de Corozal, donde están enterrados muchos trabajadores de la Construcción del Canal, y condecorados con la Medalla Roosevelt. Fueron recibidos en la embajada por el Embajador Farrar.

100



Llegada de las compuertas del nuevo juego de esclusas

El 20 de agosto de 2013, llegaron a Panamá las nuevas compuertas de la Ampliación del Canal. Estas compuertas viajaron desde Italia donde fueron construidas para el Canal de Panamá. Las medidas de las compuertas son unos 58 metros de ancho, 10 metros de grueso y 30 metros de altura. Fueron transportadas en el Buque Sun Rise, el cual permaneció con las compuertas aquí hasta que se pudieran instalar. El buque regresaría a Italia para traer las siguientes cuatro compuertas.



Conoce más sobre este dato histórico en la página #24



Charlas Educativas



Síguenos en Redes Sociales

#CANAL10



Para más información sobre estos datos visita

<http://tinyurl.com/CANAL100>



LA ESTRELLA DE PANAMÁ