

CASO INTERNACIONAL. EL CANAL DE PANAMA: UN TEMA DE CARGA POR MÁS DE CIEN AÑOS.



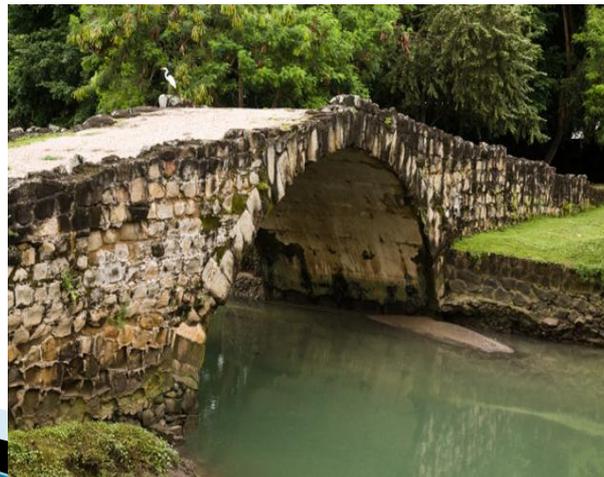
**Darío Jaén. Teólogo, U.P.B.
y Especialista en Pedagogía de la Virtualidad, FUCN.
Docente Facultad de Psicología Universidad de San Buenaventura,
Seccional de Medellín
y en Facultad de Psicología y Ciencias Sociales
de la Fundación Universitaria Luis Amigó, Medellín.**

MUSEO DE LA BIODIVERSIDAD



Evoca la formación del istmo centroamericano hace tres millones de años, cuando el norte y sur del continente se unieron, crearon una barrera entre los Océanos Pacífico y Atlántico, además generó el intercambio de plantas y animales entre el sur y el norte.” Anthony Coates – Asesor científico del museo.

VESTIGIOS DEL CAMINO DE CRUCES Y DEL CAMINO REAL DESDE COLONIA ESPAÑOLA



TERMINALES DE CARGA Y ADUANAS



Terminal Portobelo

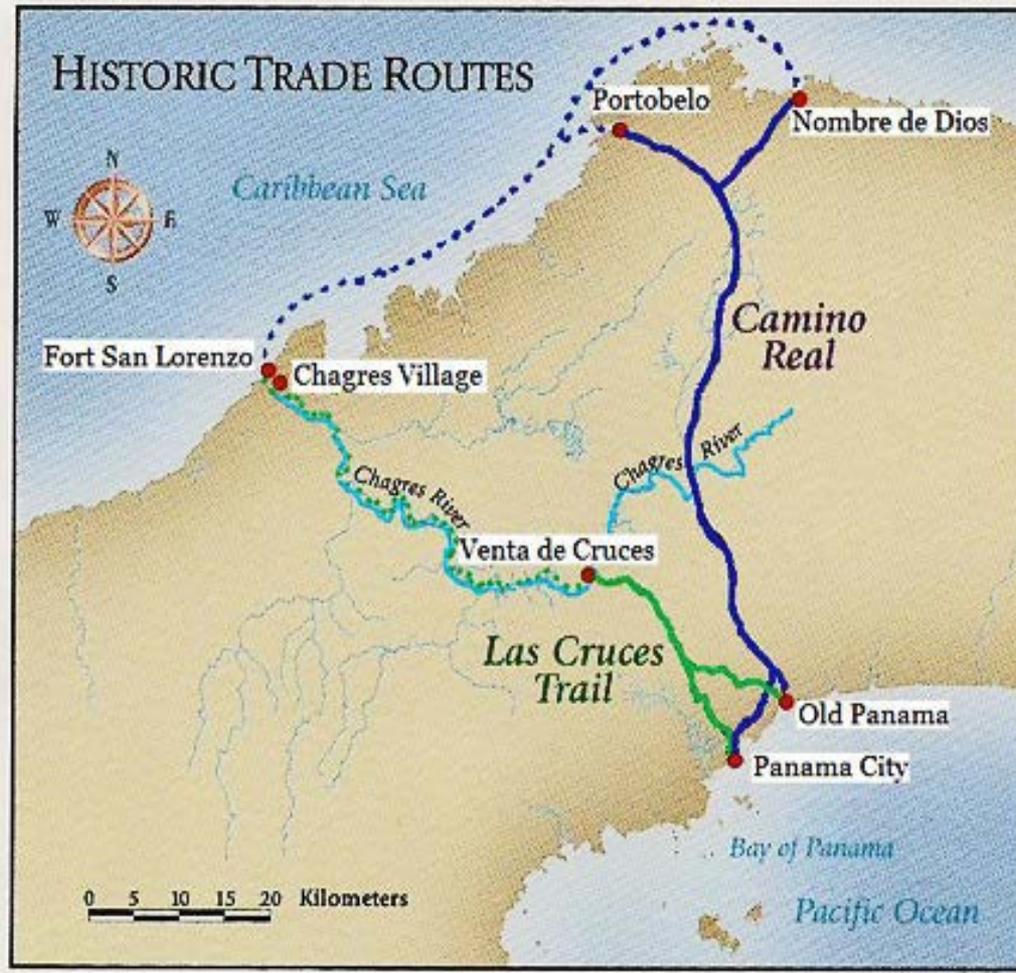


Terminal San Lorenzo



Terminal Panamá

LA PRIMERA IDEA DEL CANAL



1524-1534 SE PROPUSO EL IMPERIO ESPAÑOL CONSTRUIR EL CANAL DE PANAMA.

REY FELIPE II DESISTIÓ:

“NO SEPRE EL HOMBRE LO QUE DIOS HA UNIDO.”

EL FRACASADO CANAL ESCOSÉS EN 1699

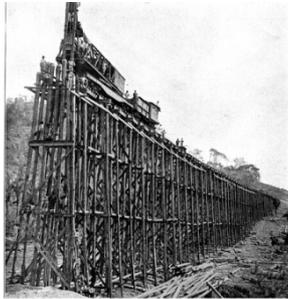


Colonia de Nueva Caledonia

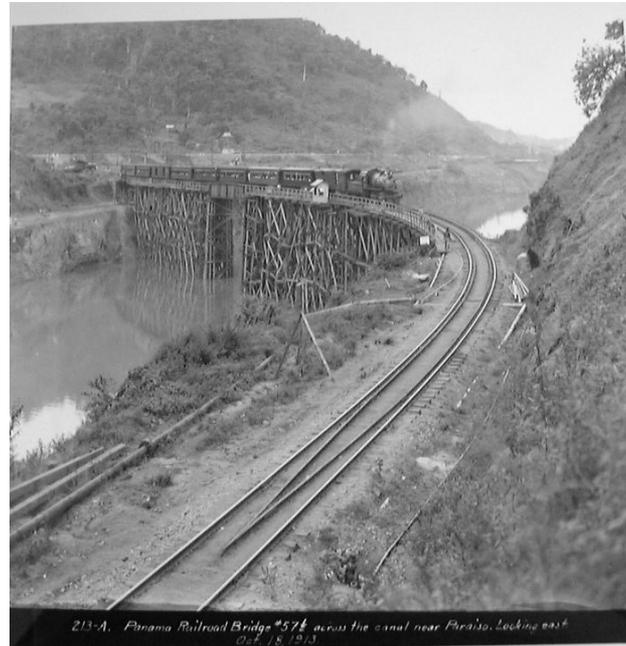


Celebraron los 300 años en 1999

EL FERROCARRIL TRANSÍSTMICO 1855 Y LA FIEBRE DEL ORO CALIFORNIANO



High trestle for embankment fill. The new line was built on a 50-foot level and across the
at least 100 feet of the canal. A number of long and high trestles for embankment fill, some
of them 10 feet high, had to be built.



213-A. Panama Railroad Bridge #574 across the canal near Frijoles. Looking east
Oct. 18, 1913

EL FRACASADO CANAL FRANCÉS DE FINALES DEL SIGLO XIX. SALUBRIDAD Y CORRUPCIÓN.



Cuando Philippe Bunau-Varilla llega a Panamá tenía apenas 25 años. En 1885 fue nombrado Director General de Obras en el canal bajo el mando del ingeniero Ferdinand De Lesseps, quien había construido el canal de Suez.

La suerte no lo acompañó. En 1889, la Compañía del Canal francés se declara en quiebra. Antes de regresar a Francia, y enamorado del proyecto del canal interoceánico, emprende un movimiento por una nueva compañía que continuara con la construcción.

EL PRIMER GOBIERNO DE PANAMA REPUBLICANA, NOMBRA A BOUNEAU VARILLA COMO NEGOCIADOR EN 1903.

A las 6:40 de la tarde del 18 de noviembre de 1903: se firma el acuerdo internacional entre Panamá y Estados Unidos conocido como los tratados Hay – Bunau-Varilla.

"Art. 1: Los Estados Unidos garantizarán y mantendrán la independencia de la república de Panamá.

Art. 2: La república de Panamá concede a los Estados Unidos a perpetuidad el uso, la ocupación y el control de una zona de tierra y su prolongación en el mar para la construcción, mantenimiento, explotación, saneamiento y protección de dicho canal; esta zona de 10 millas se extiende sobre cinco a cada orilla...

Art. 7: La república de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y el poder de mantener el orden público en las ciudades de Panamá y Colón y los territorios y puertos adyacentes en el caso de que la república de Panamá no sea capaz, a juicio de los Estados Unidos, de mantenerlo."

El Tratado Hay-Bunau-Varilla no fue negociado con panameños, sino entre un estadounidense y un francés.

SE INAUGURA EL CANAL DE PANAMA EN 1914



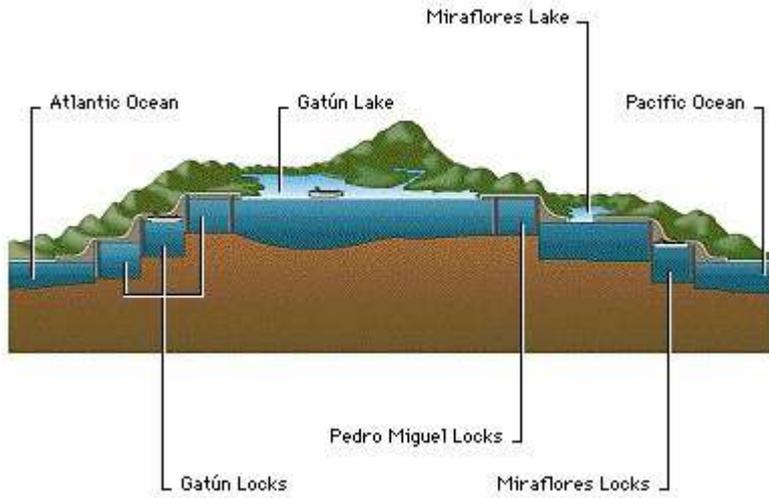
El transatlántico estadounidense Aliance, de 40 mil toneladas, inaugura el Canal de Panamá, cruzándolo del océano Atlántico al Pacífico.

CONSTRUCCIÓN DEL CANAL Y SECUELA ECONÓMICO LABORAL



Al aproximarse el final de la construcción, el equipo del Canal comenzó a separarse y a encargarse de otras cosas. Miles de trabajadores perdieron sus empleos, muchos poblados fueron abandonados y trasladados y miles de edificios fueron desarmados o demolidos [...] A partir del 1 de abril de 1914, la Comisión del Canal Istmico dejó de existir y una nueva entidad administradora, el Gobernador de la Zona del Canal, fue establecida oficialmente. El Coronel Goethals se convirtió en el primer Gobernador del Canal de Panamá, confirmado por unanimidad por el Senado americano.

DIMENSIONES Y COSTOS DEL CANAL DE PANAMA

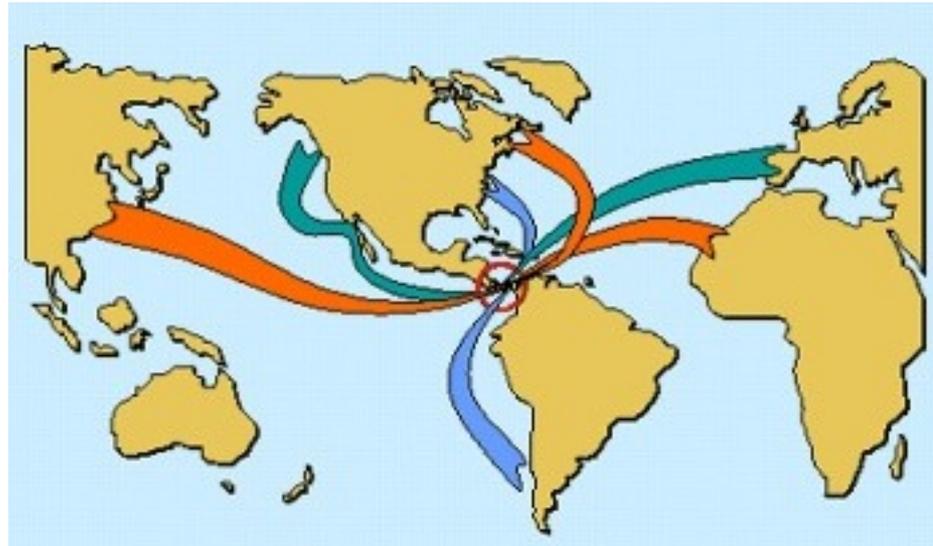


El canal, que representa un esfuerzo colosal de ingeniería, tiene unos 72 kilómetros de uno a otro extremo. Su anchura es desde la mínima de 90 metros hasta la máxima de 300, y su menor profundidad es de 12.5 metros. Como su parte más elevada está a 25 metros sobre el nivel del mar, para llegar a ella tendrán que remontar los buques tres esclusas por una vertiente y descender otras tantas por la otra vertiente.

COSTO GLOBAL	PAGO A PANAMA	PAGO A COMPAÑÍA FRANCESA	FUERTES MILITARES
\$375,000,000	\$10,000,000	\$40,000,000	\$12,000,000
COSTOS EN VIDAS HUMANAS SALUBRIDAD Y ACCIDENTES EN LA GESTIÓN AMERICANA		SUMANDO LAS MUERTES DEL CANAL FRANCÉS	
5,609		25,000	

Estimados de archivos del Hospital Gorgas, aunque nunca se sabrá el total, porque los franceses sólo registraron las muertes en hospitales.

LAS RUTAS COMERCIALES USUARIAS DEL CANAL



LOS TRATADOS TORRIJOS – CARTER Y SUS ENMIENDAS

TRANSICIÓN 1977 1979 1989 1995 1999



EL OLEODUCTO TRANSÍSTMICO 1979



La terminal del Pacífico cuenta con dos muelles que se utilizan para la carga y descarga de petróleo, así como de otros productos derivados del crudo.



Tanques de almacenamiento en el sector Atlántico

INVASIÓN “CAUSA JUSTA” 1989



La invasión fue interpretada como aplicación de la enmienda Concini.

REVERSIÓN DE AREAS MILITARES A SERVICIO CIVIL 1995



A pocos minutos del centro de la ciudad de Panamá y estratégicamente localizada frente al Canal, se encuentra Ciudad del Saber instalada en 120 hectáreas y más de 200 edificios de lo que fue la base militar de Clayton albergan hoy una pujante comunidad internacional en la que la colaboración empresarial, académica, científica y humanística tiene como horizonte un desarrollo más humano y sostenible, basado en el conocimiento.



BASE HOWARD, SE
CONVIERTE EN EL
AEROPUERTO
INTERNACIONAL
PANAMÁ PACÍFICO.



BASE DE ALBROOK FIELDS SE CONVIERTE EN AEROPUERTO INTERNACIONAL, CENTRO COMERCIAL Y GRAN TERMINAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE ALBROOK.



BASE DE RIO HATO – SE CONVIERTE EN AEROPUERTO INTERNACIONAL SCARLETT MARTÍNEZ



SIGLO XXI – INTEGRACIÓN DE CANALES

EL FERROCARRIL TRANSISTMICO – CARGA Y PASAJEROS



SE AMPLÍA EL CONCEPTO DE CANAL SECO.

Se reactiva el oleoducto de Charco Azul y aumenta el flujo de trasbordo de carga en la Autopista Transistmica.



AMPLIACIÓN DEL CANAL – UN TEMA DE CARGA.

El funcionamiento de la cultura como un todo, está determinado por la cantidad de energía aprovechado y por en modo en que se pone en funcionamiento. Leslie A. White.



LA CAPACIDAD DE CARGA TRADICIONAL.



Barcos Panamax

AUMENTA LA CAPACIDAD DE CARGA



Post- Panamax



Super Post - Panamax



Triple E

OBRAS DE LA AMPLIACIÓN



LA COMPETENCIA DEL CANAL DE PANAMA





Muchas Gracias.