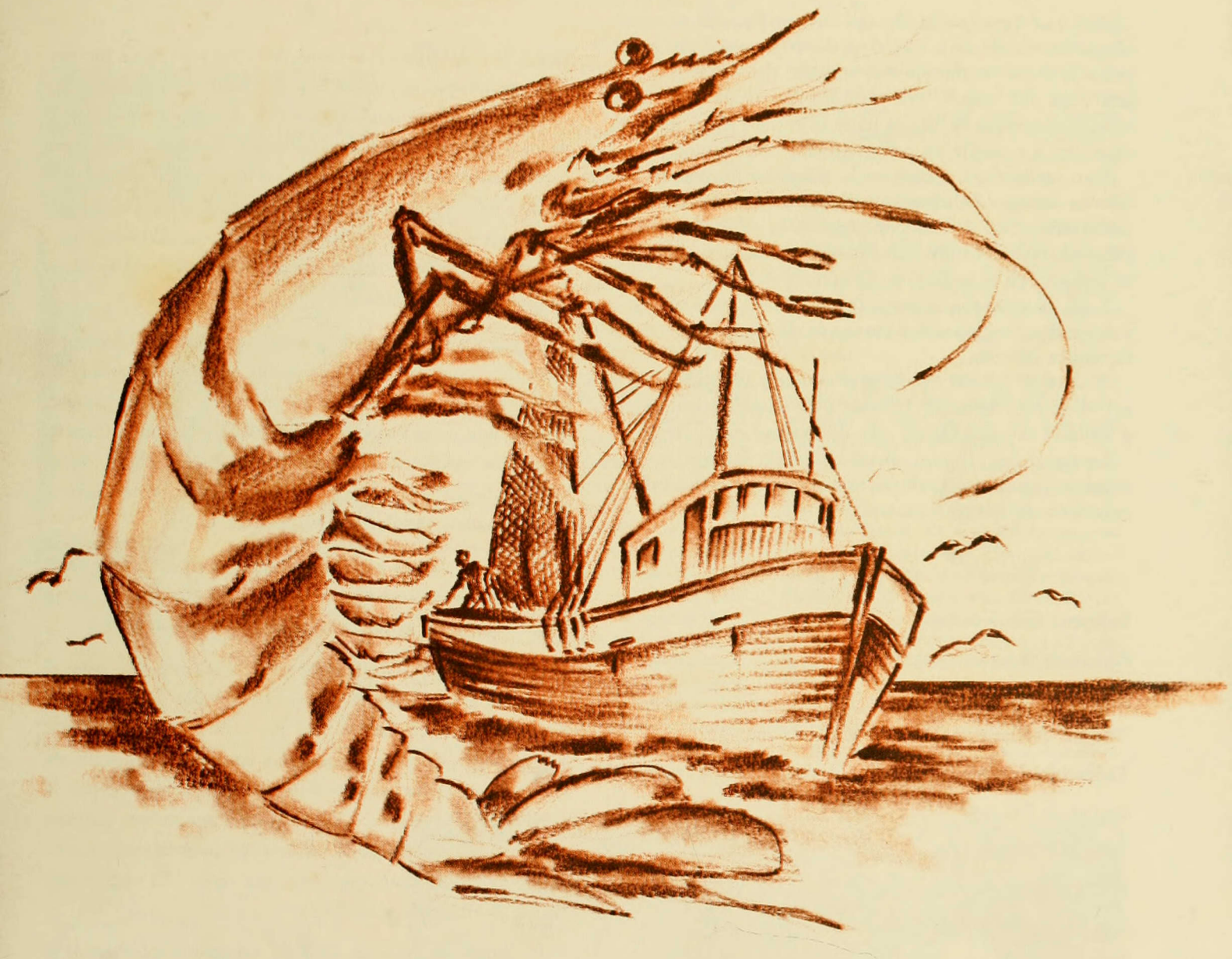


PANAMA  CANAL

REVIEW

EN ESPAÑOL



Vol. 2 — No. 13
NOVIEMBRE 1964

Especial:
Industria Camaronera de Panamá

ROBERT J. FLEMING, Jr., Gobernador-Presidente

DAVID S. PARKER, Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información



ROBERT D. KERR, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y RICHARD D. PEACOCK
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y
TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá

Nuestra Portada

DESDE LAS profundidades del Océano Pacífico a los más elegantes salones de la sociedad; desde las redes atrapadoras, a la mesa suntuosamente servida; del frigorífico a la fina copa del coctel, este sabroso crustáceo panameño cuando abandona su marina morada es para viajar millares de millas a cumplir un compromiso gastronómico.

Pero no se vaya a caer en la simpleza de pensar que solo en halagar paladares queda la misión del camarón panameño. ¡No! su trascendencia en la vida nacional de Panamá supera el ámbito meramente culinario para grabar su impacto en el acontecer económico del país.

Y así, el camarón representa uno de los más elevados y cotizados renglones del comercio de exportación de la república istmeña.

Y, al traer divisas extranjeras ayuda a la estabilidad y solvencia económica de Panamá y da empleo remunerado a millares de ciudadanos que de esa industria viven.

Lector amigo, lectora amable, cuando saboree un rico camarón panameño, dedique un pensamiento a ese valioso crustáceo de nuestros mares.

INDICE

Industria Camaronera	3
Poderosas Remolcadoras	6
JUDO: Arte Defensivo	8
Nuevas Unidades—Flota Grancolombiana	11
Tablas de Navegación	12
Reglas de Tránsito	12
Televisión Submarina	14
Historia del Canal	15
Las Playas de Panamá	18
Hamburgo	16
Aniversarios	20
Casas Flotantes	21
Ensartando la Aguja	23
Navegación	24

A Nuestros Lectores

ESTA ES LA PRIMERA edición del PANAMA CANAL REVIEW *En Español* que se publica bajo las bases trimestrales. Las ediciones siguientes serán distribuidas el primer día de febrero, mayo y agosto. El formato continúa sin alteraciones, pero habrá mayor énfasis en artículos de fondo. Los aniversarios de 30 y 40 años de servicio gubernamental serán publicados, pero los de 20 años aparecerán en el semanario *Spillway*. Todos los ascensos y traslados serán publicados en el *Spillway* con mayor regularidad.

La edición de agosto-septiembre, que resaltó el Cincuentenario del Canal de Panamá, tuvo una amplia distribución. Al mismo tiempo, el libro del Cincuentenario, de 128 páginas, fue vendido completamente. Otra edición ha sido ordenada y se están recibiendo solicitudes por el libro de \$2.75 (\$2.95 incluyendo porte de correos). La suya puede ser enviada al Box M, Balboa Heights, Zona del Canal.

Miles de palabras y cientos de fotografías de la operación del Canal fueron impresas en docenas de idiomas en cientos de periódicos en agosto, realizando el Cincuentenario.

Los estudiantes, cuyas solicitudes de información sobre el Canal de Panamá llegan a más de 200 por semana, lucen particularmente curiosos en los primeros 2 meses escolares. Llegan cartas de todas partes de los Estados Unidos y allende los mares. Todas son contestadas inmediatamente por la Oficina de Información. Este mes vino una de tres páginas, cada una del tamaño de la cubierta de un escritorio. La información fue enviada junto con una carta. El vivo interés demanda respuesta inmediata.

El Canal de Panamá también suministra información a preguntas sobre autores, revistas y columnistas de periódicos, estaciones de radio y televisión y a personas corrientes.

Para el próximo trimestre existen planes para dos artículos de fondo especiales, además de lo regular en el REVIEW, en colores y para complacencia suya.

EL CAMARON NO SE DUERME, TRAE DIVISAS EXTRANJERAS

Importancia de Una Industria

PEQUEÑO PERO delicioso, el crustáceo que puebla las aguas del golfo de Panamá se ha convertido en uno de los pilares de la economía nacional. Hasta mediados del siglo el camarón había sido un apreciado platillo en la mesa suculenta, pero carecía de significación en las estadísticas de exportación.

Hoy en día, ocupa uno de los primeros lugares entre los renglones que traen divisa extranjera al circulante nacional. El problema primordial que la industria camaronera panameña confronta es uno que ya le envidiarían muchas otras: cómo aumentar la producción para satisfacer las demandas del mercado.

Hace 10 años, cuando la exportación de camarones llevaba solo 3 años de iniciada, se exportaban 3,659,000 libras. Este año la cifra llegará a 13,000,000 de libras, cuatro veces más que en 1954.

La industria camaronera se ha ido afianzando paso a paso y aun cuando quedan muchos problemas por resolver, estos están siendo afrontados por hombres de experiencia y con considerable conocimiento en la materia.

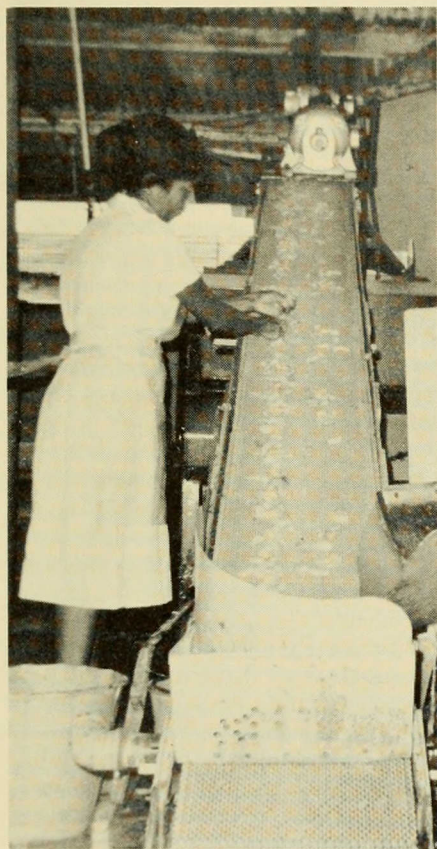
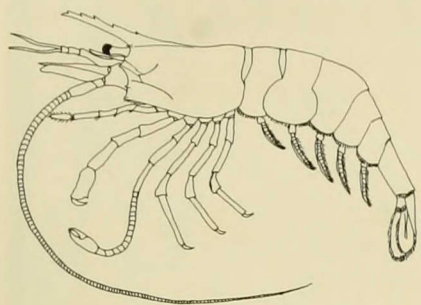
Los precios del mercado mundial no han preocupado particularmente a los exportadores. Estados Unidos es un gran consumidor y la demanda sobrepasa a la producción. En esa misma circunstancia radica el mayor problema. Veamos: los camaroneros pueden vender cuanto camarón pesquen. Pero si hubiesen demasiados barcos camaroneros, operados por personas no interesadas en la conservación de la especie, el mercado futuro peligraría.

Esto acontece cuando los viveros son sometidos a explotación devastadora, sin dar tiempo al crustáceo para reproducirse. Esta obviamente resultaría contra-productiva y constituiría una amenaza para el futuro desenvolvimiento de la industria.

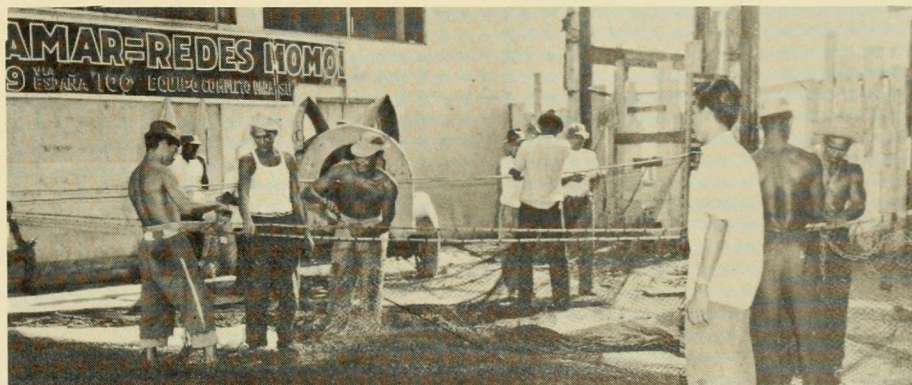
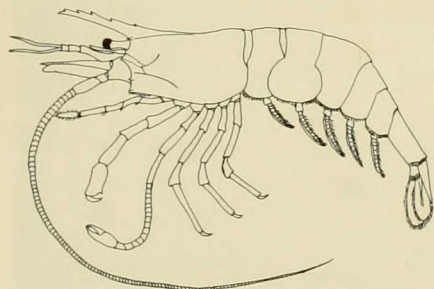
Por ahora ese futuro es halagador. En 1963 se habían expedido en Panamá 210 permisos a camaroneros. Según los entendidos los sitios de pesca de camarones pueden soportar hasta 180 barcos. La circunstancia de haber disminuido el nivel de pesca por barco pareciera corroborar ese cálculo. Sin embargo con excepción del año 1963 cuando disminuyó un tanto, el volumen total ha aumentado año con año. Este año se espera que alcance una nueva marca para la pesca de rastreo. A diferencia de 1963 cuando se expidieron 36 nuevos permisos, este año no se ha otorgado uno solo.

La inversión en esa industria parece sólida. De un total de \$9,000,000 invertidos, la exportación produce una entrada bruta de \$6,080,000.

Una vez localizado, no es difícil pescar camarón. Le place el agua cálida aun cuando a veces aparece donde sopla el viento Norte. En el golfo de Panamá hay cuatro variedades. La más abundante y cotizada es el camarón blanco. Menos de 10 pesan una libra. El tití (pequeñito) abunda casi tanto cuanto el blanco; juntos representan el 70% de la pesca anual de camarones en Panamá. El tercer tipo es el rosado que en 1963 constituyó el 25% del total pescado. El Carabalí, intensamente rosado, luce franjas negras lo que le ha merecido el apodo de "tigre." Constituyó el 5% de la pesca en 1963.



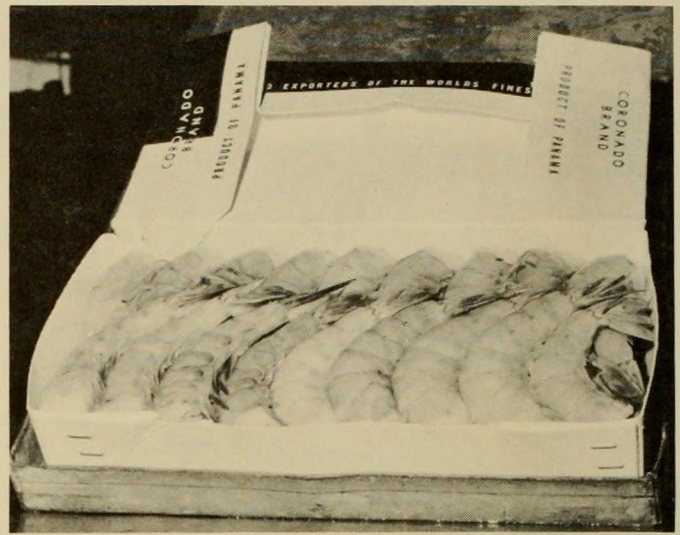
En la línea de producción de la planta empacadora examinan los camarones.



Entre viaje y viaje reparan redes.



Camaroneros atracados al muelle en la ciudad de Panamá.



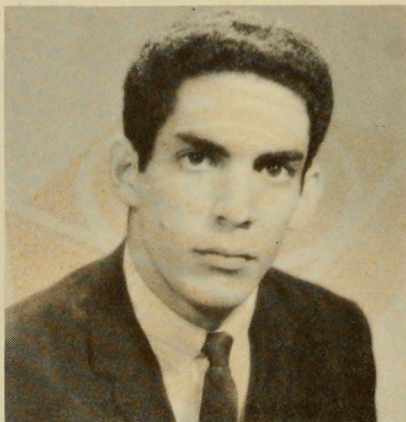
El rico camarón blanco empacado en cartones de 1 y 5 libras.

Las exploraciones para la pesca del camarón en el Atlántico de Panamá no han sido muy satisfactorias.

La pesca del camarón es tarea grave, pero aun la tripulación más curtida se emociona cuando atrapa crecido número de suculentos camarones blancos.

Hagamos un viaje imaginario. Con dos redes de rastreo, y otras dos de repuesto, la nave enfila la proa al Sur de la bahía. El camaronero de 50 toneladas navega en busca del camarón rosado, que habitualmente se halla en aguas poco profundas. Se encuentran en mayor número cuando el agua cálida más próxima a la superficie corre mar adentro al impulso del viento. Es entonces cuando el agua fría de las profundidades se revuelve y arranca y lanza hacia arriba la minúscula vegetación submarina de que se alimenta el camarón.

La lluvia también ayuda. La creciente del río fluye mar adentro llevando en sus aguas diminuta vida animal y vegetal que nutre y engorda el camarón.



Lenín Sucre aboga por exploración y conservación de la riqueza marina de Panamá.

Cuando las redes son echadas al mar se extienden en un radio de 45 a 60 pies, donde penetra el agua y se atrapan los camarones. Hora con hora se recogen las redes, cargadas con ese opimo manjar marino. Pero si la pesca no es propicia, se dejan las redes inmersas durante 4 horas. (La tripulación labora 12 horas diarias.)

Las bodegas refrigeradas tienen capacidad para cuatro toneladas del sabroso crustáceo, pero usualmente se dan por bien servidos con una pesca de 2 toneladas, durante 10 ó 12 días a la mar.

En la temporada de mayor pesca las tripulaciones se afanan en descargar los camarones para zarpar de nuevo.

Un camaronero grande cuesta unos \$50,000 y para costearse tiene que mantenerse activo. El camarón aguarda y precisa apurarse a reparar las redes, revisar equipo y aparejos, rebastecerse de combustible y vituallas y ¡hacerse a la mar! . . .

Como el crustáceo es perecedero su manejo del barco a la planta de congelación exige mayor diligencia. En Panamá existen cinco de estas plantas para el procesamiento del camarón.

En la ciudad de Panamá operan Compañía Marisco Islas de las Perlas; Compañía de Productos Crustáceos, S.A.; Pescadora, S.A.; Cambra Hnos.; Carlos Cambra e Hijos, S.A.; y Panamá Packing Company. En David, Chiriquí, está la sede de Frigorífero de Chiriquí, S.A.

La maquinaria más moderna y complicada para procesar camarones—única en latinoamérica—la tiene la Compañía Mariscos Islas de las Perlas. De un solo cuajo descabeza y retira cascarón y venas, dejando al camarón limpio y listo para empacar. Pero la máquina no ha

eliminado el factor humano. Unas 3,000 personas trabajan ora en los pesqueros, las oficinas o las plantas empacadoras.

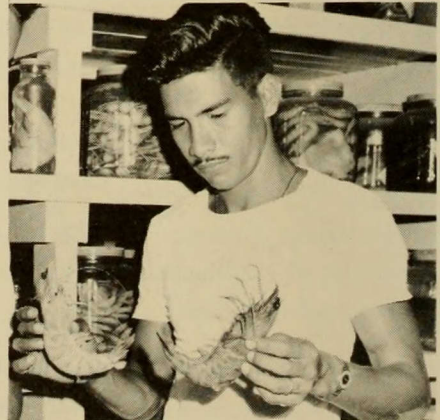
Ya encajetados conforme a tipo y tamaño en empaques de 1 y de 5 libras, el crustáceo está listo para congelar.

Para ser embarcados se transportan en enormes remolques refrigerados. Estos son elevados y puestos a bordo para el viaje a Nueva York u otros puertos. Al desembarcar en su destino el remolque es llevado al distribuidor.

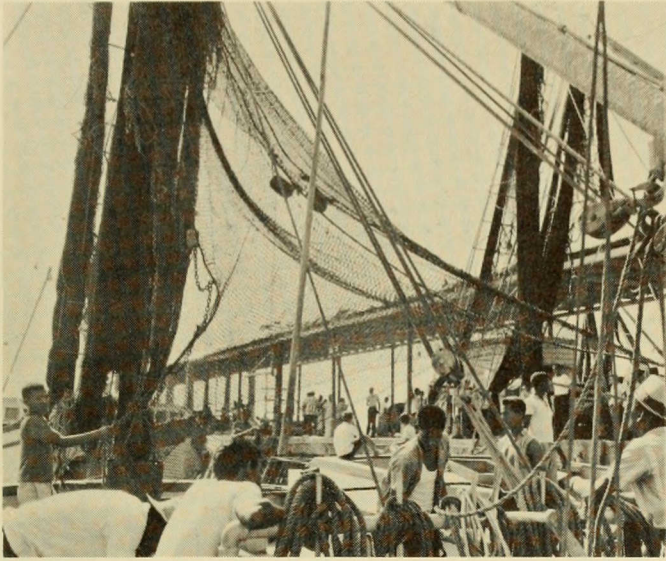
Una empresa panameña realiza sus embarques a Estados Unidos por la vía aérea, lo que denota la enorme demanda que hay allá por el exquisito camarón panameño.

Día con día millares de estadounidenses saborean el delicioso crustáceo sin imaginarse jamás los millares de millas que han viajado hasta llegar a su mesa.

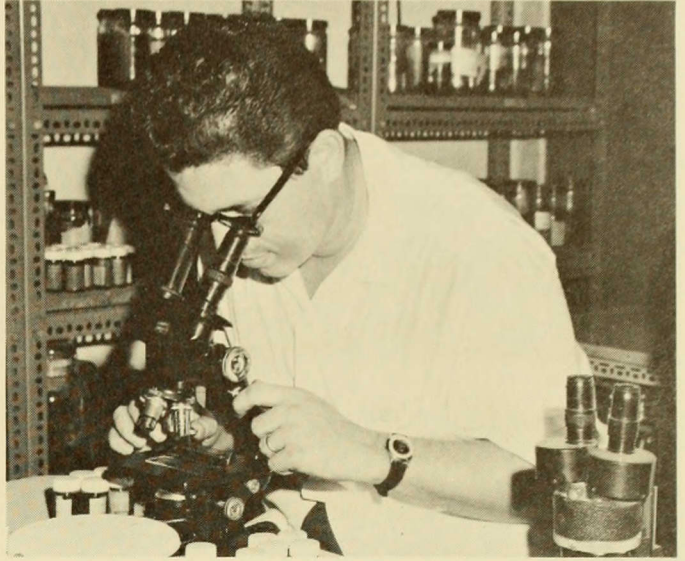
Aun cuando existen opiniones encontradas al respecto, un ejecutivo camaronero mantiene que no hay diferencia alguna en el sabor de las diversas variedades de camarón. "Cuando voy a un



Obsérvese la proporción entre la palma de la mano y el tamaño del camarón blanco.



Actividad como de colmena antes de zarpar.



El microscopio es de gran utilidad aquí.

restorán no sé si pedir un coctel pequeño de camarón grande o un coctel grande de camarones pequeños.” Eso no quita que los restaurantes den preferencia al camarón blanco y grande que algunas recetas de cocina exigen.

Panamá exporta camarones durante todo el año, pero los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre no alegran el corazón de pescadores ni empacadores.

Son meses malos y solo la promesa de un enero abundante mantiene viva la esperanza. Se desconocen las razones para que en esos 4 meses postreros del año escasee el camarón. En otras latitudes ese lapso se reserva para ofrecer oportunidad para la reproducción de los camarones, pero no en Panamá, gracias a que aquí el proceso de reproducción se extiende durante todo el año. Suspender la pesca del camarón solo redundaría en provecho de pejes que de ellos se alimentan.

Hay quienes atribuyen la escasez de

camarones en la época señalada arriba a que hay menos de esa agua fría que hace que el camarón surja a la superficie, así como menos vientos favorables. Entonces el crustáceo se mantiene sumerso para nutrirse mejor en las profundidades, donde está su alimento preferido.

El día llegará en que las investigaciones que realizan el Departamento de Pesca así como organizaciones privadas de Panamá logre solventar algunos de los problemas que actualmente confronta la industria camaronesa. Lenín Sucre, quien encabeza dicha dependencia del Ministerio de Agricultura, Comercio e Industrias, considera que el mar panameño es un vasto manto de futura opulencia.

Su despacho estudia los hábitos del crustáceo y mantiene estadísticas sobre variaciones en tipo, tamaño y peso del camarón capturado en cada mes dado. Estos datos son de inestimable valor para la industria.

El señor Sucre confía en que los estudios que se realizarán desde el año entrante propendan a mejores métodos de pesca del camarón y en mayores cantidades, así como a contribuir a la creciente prosperidad de esa industria. Ese departamento trabaja en íntima colaboración con los pescadores, ayudándolos a organizarse en cooperativas, ofreciéndoles información sobre nuevo equipo, métodos de mercadeo y de conservación, etc. Y todo ello redundará en provecho del pescador panameño que está entre los más prósperos del litoral.

El año pasado el barco de exploraciones *Pelicano* estuvo ocupado en esclarecer si la población de langostas era suficiente para su explotación comercial. Sucre, quien viajó en esas exploraciones

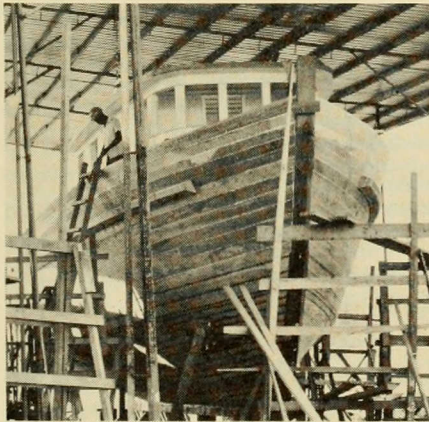
auspiciadas por la Agencia Internacional de Desarrollo (AID), dice que en una sola semana pescaron 1,500 langostas, habiéndose encontrado 4 áreas distintas donde abundan. Personal del Servicio de Pesca y Vida Animal de Estados Unidos empleó 18 meses en ese proyecto. Sucre confía en que dentro de poco surja alguien interesado en invertir en esa nueva industria.

“Es,” dice Sucre, “un alentador proyecto de la Alianza para el Progreso y algún día rendirá fruto para Panamá.”

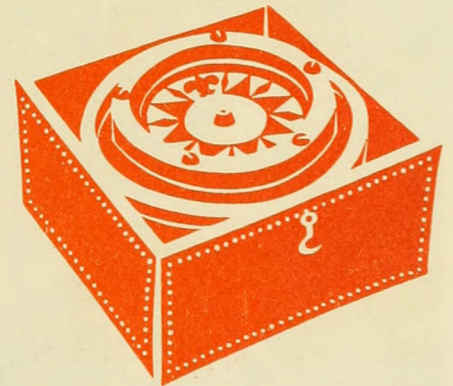
La pesca, en especial la del camarón, goza de una era de prosperidad en Panamá, quizás mayor a la de cualquier otra industria. Solo México exporta más camarones a Estados Unidos que Panamá, donde las aguas son vastas y tranquilas.

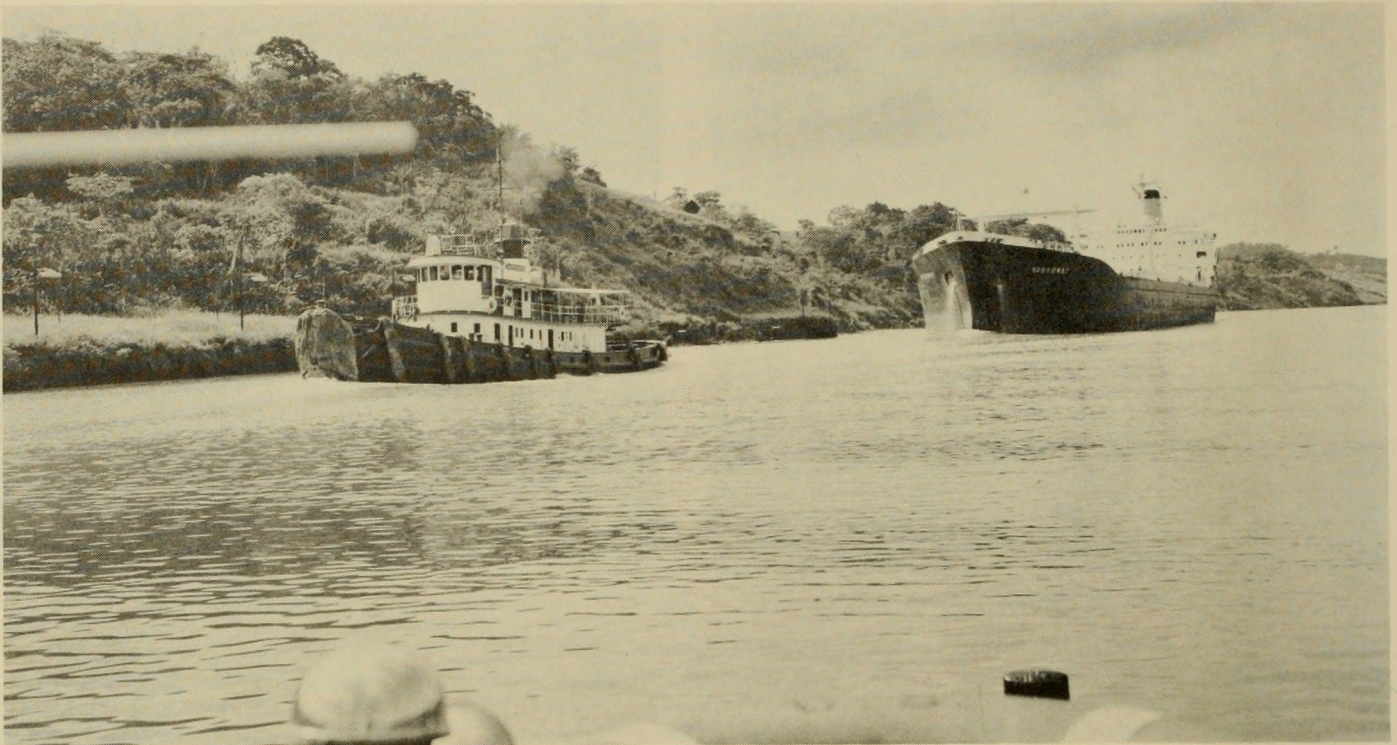
Quienes se han embarcado en esa empresa saben que las perspectivas son económicamente halagadoras.

Otros irán apareciendo en el futuro que llegarán a comprender que el mar, más antiguo que el hombre, es uno de sus mejores sostenes.



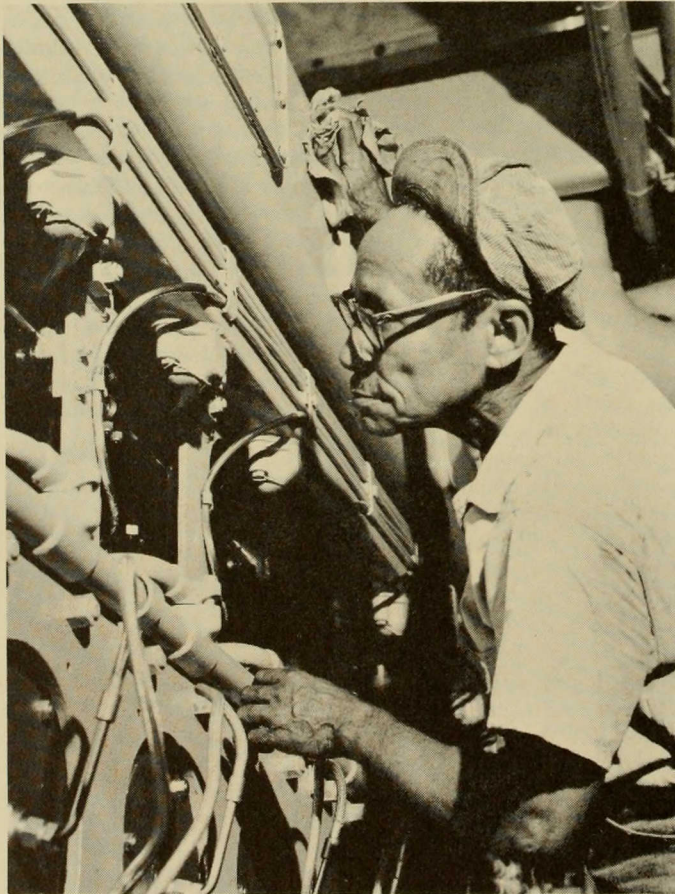
Construcción de camareros en Panamá.





El "San Pablo" remolca al enorme "Speedway" a través del Corte de Gaillard. Asignado a la División de Dragas, este remolcador se utiliza para prevenir que las naves que cruzan el Corte se desvíen del estrecho canal de navegación.

La apariencia inmaculada del "John F. Stevens" es parte de las responsabilidades del aceitero Emilio Archbold, quien lleva 26 años de servir al Canal.



CHICAS PERO PODEROSAS SON LAS REMOLCADORAS

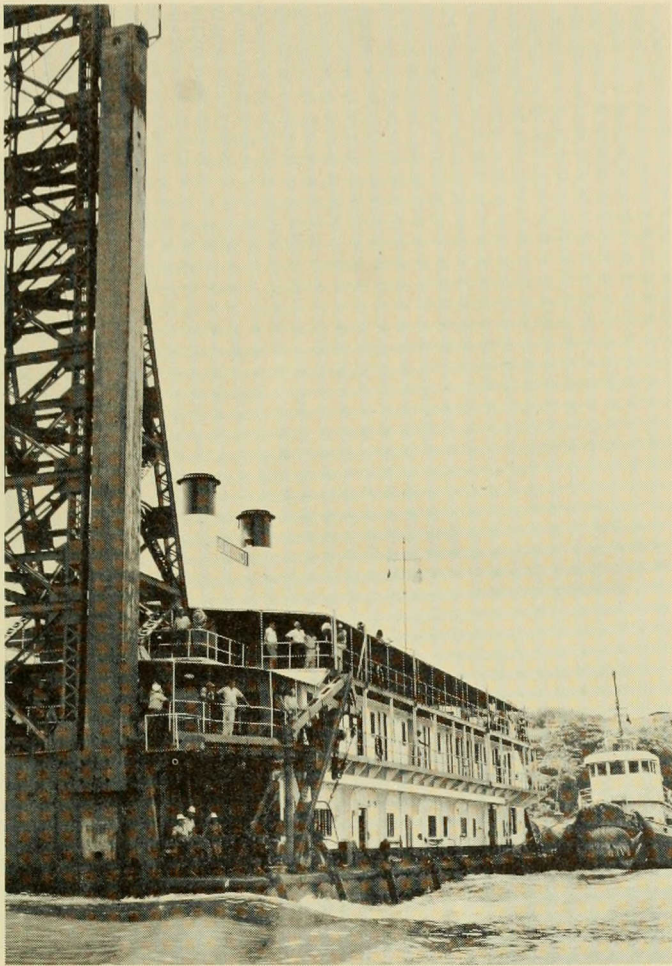
NO HACE mucho el Ayudante del Capitán del Puerto de Balboa se asombró, al mirar por la ventana, de que hubiera dos remolcadores surtos al muelle de Balboa.

"¡Cosa para rara!" pensó, y en efecto lo era. Los trece remolcadores adscritos a la División de Dragadas y Facilidades de Navegación del Canal de Panamá constituyen el equipo flotante más ocupado de la organización. Es raro que uno solo esté ocioso.

Tan crecientemente intenso es el tránsito canalero que los remolcadores se mantienen en constante movimiento, tanto en Balboa cuanto en Cristóbal, así como ayudando a los enormes supercargueros a cruzar por el corte de la cordillera en Gaillard cumpliendo otras misiones de su competencia.

A pesar de todo ese ajetreo los remolcadores presentan un sorprendente aspecto de nitidez. Su cuarto de máquinas, sus cubiertas, su puente de comando se mantienen inmaculados. La tripulación se encarga de ello con orgullo. Y la embarcación es sometida a inspecciones periódicas para su reacondicionamiento.

La flotilla de remolcadores del Canal de Panamá comprende desde veteranos como el *Alhajuela*, el *Arraiján* y el *Gatún*, construidos por la antigua División Mecánica, en Balboa, en 1937, hasta tres poderosos nuevos



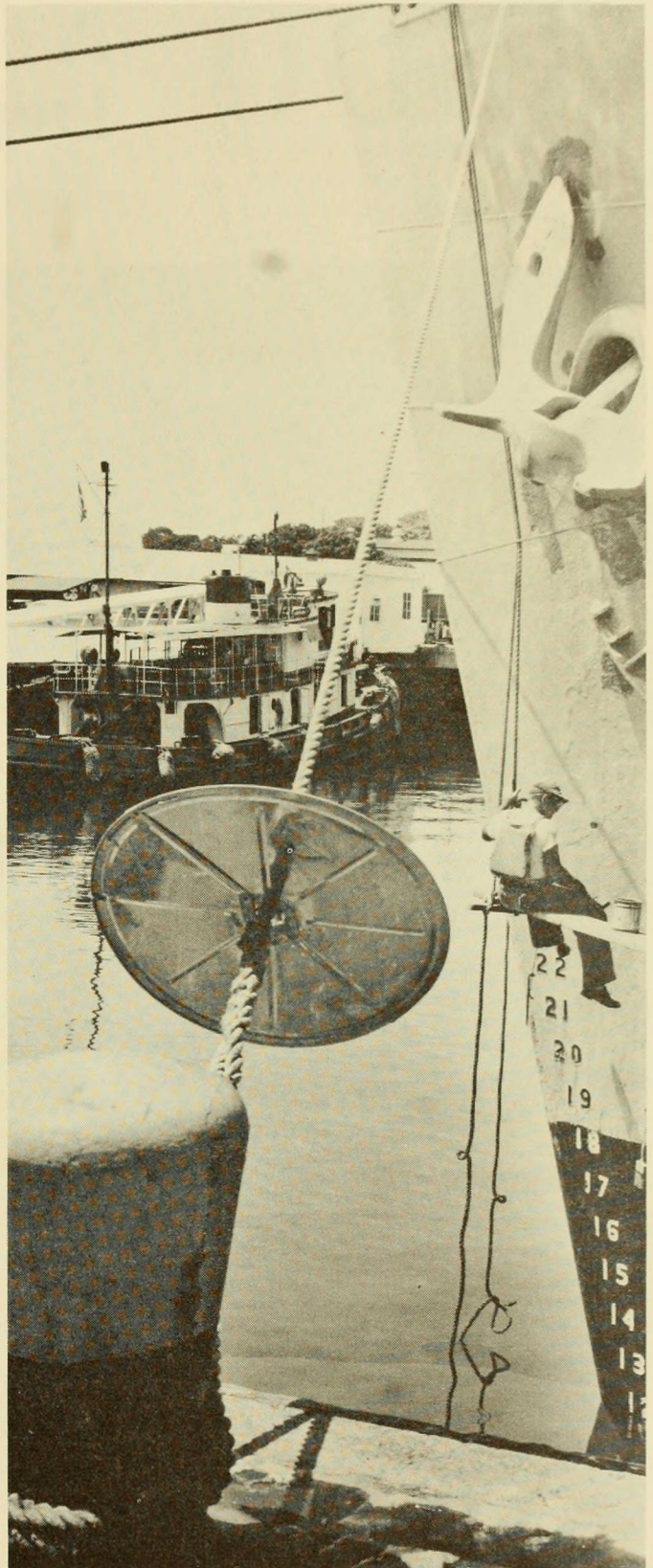
Despacio pero seguro, el "John F. Stevens" remolca a la pesada draga "Mindí". La poderosa máquina del remolcador le permite realizar la travesía de Gamboa a Balboa media hora más rápido que las remolcadoras más antiguas.

remolcadores construidos en los astilleros de la Diamond Manufacturing Company, en Savannah, Georgia y entregados al Pan Canal en 1961. Estos últimos se llaman el *John F. Stevens*, el *George W. Goethals* y el *John F. Wallace*. Cada uno tiene una planta diesel de 2,400 h.p. con control de la posición de rotación de la hélice y otras ventajas técnicas.

Con tales aditamentos y fuerza no es de extrañarse, pues, que esos remolcadores puedan, individualmente, remolcar embarcaciones tan complicadas como la draga a succión *Mindí* a través del Corte Gaillard a 7 nudos por hora.

Hubo una época en que los remolcadores del Canal de Panamá eran construidos localmente por la División de Mecánica. Pero después de 1940 se han venido ordenando de astilleros en Estados Unidos.

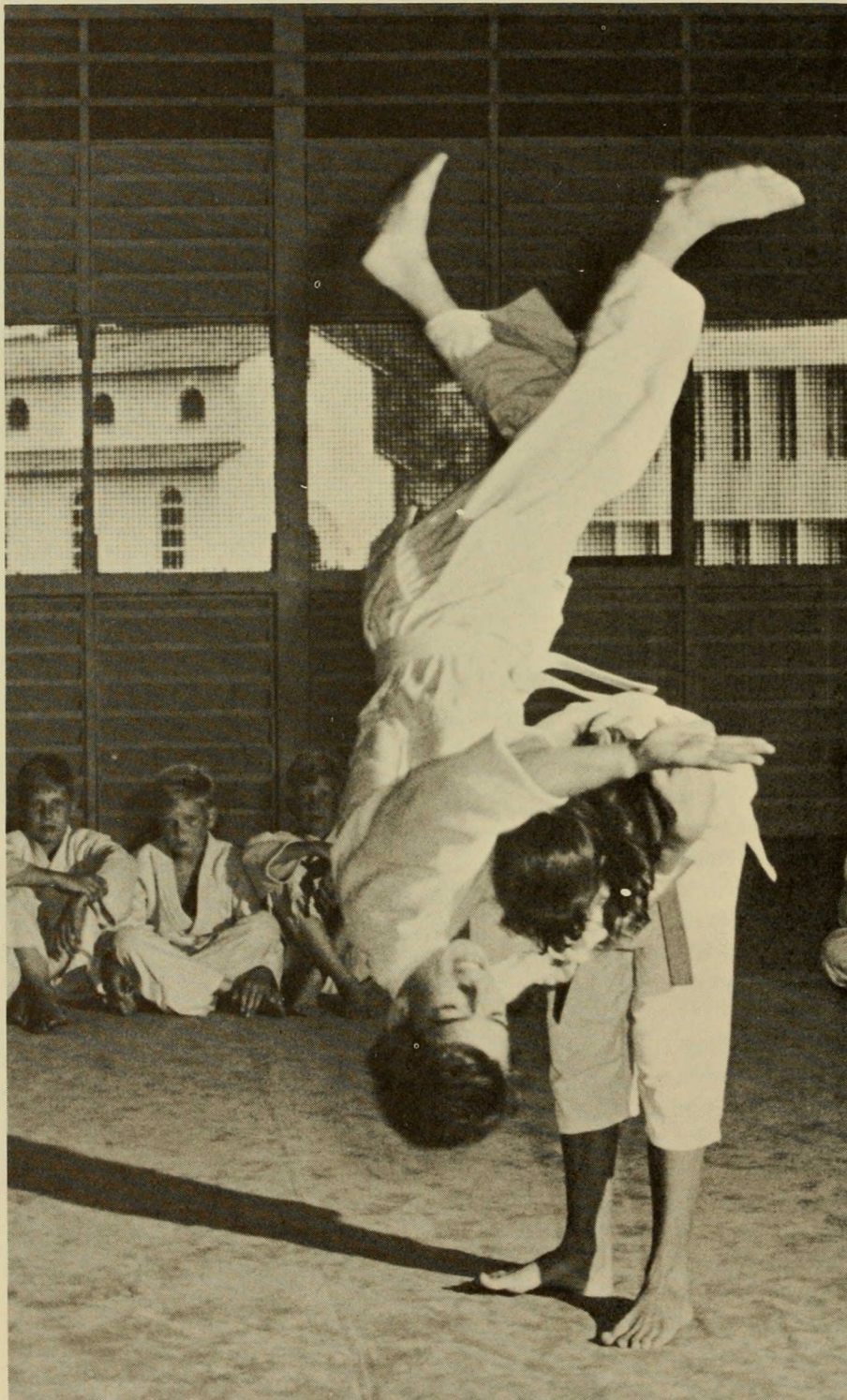
La única nave de rescate y salvamento de alto bordo del Canal, el *Taboga* fue construido en Puerto Arturo, Tejas y puesta en servicio en 1947. Reacondicionada en 1959 por la División Industrial del Canal de Panamá en Cristóbal, está asignada ahora a la División de Dragas en



Uno de esos raros momentos de ocio en la jornada cotidiana del remolcador "Gorgona II," que aparece aquí en el Muelle 17 de Balboa después de remolcar la nave que se ve en primer plano.

Gamboa. Ocasionalmente se le envía a algún trabajo de salvamento o inspección de faros.

JUDO Arte y Deporte



La proyección sobre el hombro la demuestra aquí Dorothy Detamore quien con toda facilidad lanza a Loren Jones. Ambas son estudiantes de la división juvenil.

Es un método japonés de defensa propia y ofensa sin armas en encuentros personales. Está reconocido y se enseña como un deporte y probablemente es el método más práctico y seguro de defensa propia para el individuo corriente. Es uno de los pocos deportes que puede practicar y gozar todo el mundo: hombres, mujeres y niños y excelente modo de desarrollar cuerpos sanos y fuertes.

El Judo ha llegado a la Zona del Canal. En efecto, se ha formado un club bastante grande en el Istmo desde hace algún tiempo pero muy pocos saben de qué se trata.

El Judo fue desarrollado como un combate elemental y sin armas practicado por los "samurai" o las clases militares del antiguo Japón. Aproximadamente en 1600, viajeros japoneses que iban a la China llevaron consigo técnicas que los monjes lama habían desarrollado como protección contra las bandas de ladrones. Impresionado por su efectividad, el japonés combinó éstas técnicas con sus métodos tradicionales de combate y le añadió más de 300 formas de agarrar y proyecciones.

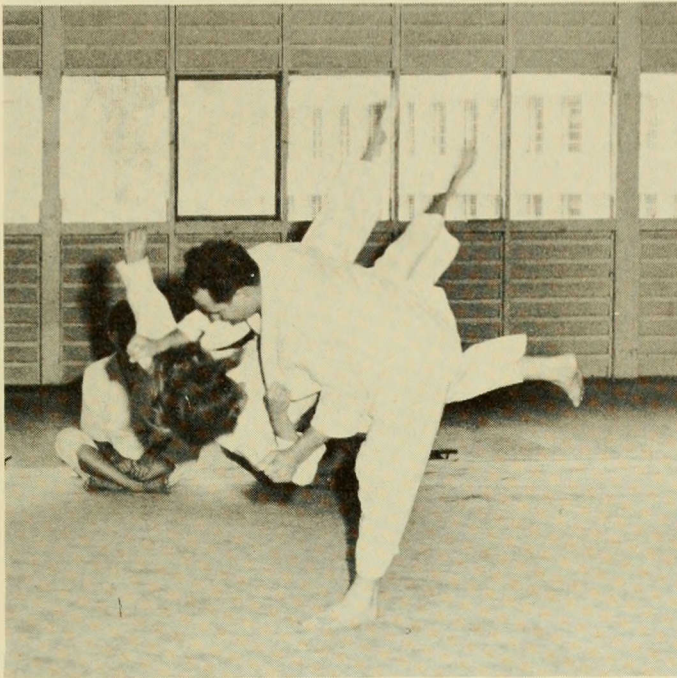
Durante siglos el "ju-jitsu" como se le conocía entonces, se enseñaba secretamente y en un principio se limitaba a la nobleza. Los "profesores" del ju-jitsu guardaban tan celosamente sus técnicas complicadas que solo unos cuantos estudiantes del arte llegaron a ser completos maestros.

Con el ocaso del feudalismo, sin embargo, se tornó en un deporte muy popular en el Japón. Cuando las armas de fuego entraron en uso general, la necesidad del combate de mano a mano quedó prácticamente eliminada así que para el 1879 el ju-jitsu estaba pereciendo.

En 1882 el Dr. Jigoro Kano fundó el estilo moderno más popular de ju-jitsu en el Colegio de Kodokan en Tokoyo, Japón. Consolidó las mejores técnicas de sus numerosas variaciones, eliminó las prácticas más peligrosas y aumentó sus propias mejoras. El llamó esta forma tan exigente del arte "judo," o sea la "manera gentil."

Atrajo la atención en Europa y en los Estados Unidos pero solo se hizo extensamente popular después de la II Guerra Mundial porque fue integrado, con modificaciones, a las técnicas de combate del Pacífico Sur. Desde entonces el judo por sí solo se ha convertido en un deporte y fue aceptado en las Olimpiadas de 1964.

En la antigüedad el judo, llamado el ju-jitsu en ese entonces, se practicaba



Marion Green de la División de Bomberos ejecuta una limpia proyección de cadera con Joan Morton. Ambos están en la división de adultos.

como un medio de lesionar seriamente, y algunas veces hasta para matar al contrincante. Las fuerzas militares y de policía de todo el mundo aún lo usan para este fin. Pero el judo, la manera gentil, ha ganado prominencia con el individuo ordinario como un deporte. Fue reconocido como tal por la Unión Atlética Amateur (la A.A.U.) en 1953 que organizó comités, estableció reglamentos oficiales y llevó a cabo competencias.

El Club de Judo de la Zona del Canal, que está integrado por miembros de todas las edades, está afiliado con el Shufu Judo Yudansha-Kai, de Alejandría, Virginia; la Federación de Judo del Cinto Negro de los Estados Unidos, y el Club de Servicios a las Fuerzas Armadas en Balboa. También ha sido reconocido por la A.A.U. y por la casa principal y cuerpo gobernante del judo mundial, el Colegio Kodokan. El colegio establece y regula los reglamentos para el judo y otorga grados dentro del mismo desde un diploma de simple principiante hasta el equivalente de un doctorado.

El Judo se inició hace varios años en el Istmo y el Club de Judo de la Zona del Canal ahora tiene más de 70 miembros afiliados. El Club ofrece clases en el deporte para jóvenes, y viejos por grupos de edades; los cadetes o los chiquuelos (7-12 años de edad), los jóvenes

(13-17 años de edad) y los adultos. Los instructores son "judokas" mayores y de más experiencia que están capacitados para ello.

Los estudiantes son clasificados de acuerdo con su progreso el cual es indicado por el color del cinto que usan durante las competencias. La clasificación de colores más usada es la desarrollada por el Dr. Kano llamada el método "kodokan." Los principiantes usan cintos blancos dentro de los cuales hay tres etapas y son ascendidos a medida que van adquiriendo conocimientos y pericia. Pueden graduarse al cinto chocolate que también consiste de tres etapas. Al completar todas estas exigentes etapas se les otorga un cinto negro y los estudiantes son calificados a través de los 10 grados de negro.

El Judo requiere prácticas exhaustivas bajo condiciones competitivas. El estudiante adquiere un conocimiento completo de las formas de agarrar y contraatacar, así como de las posiciones de los músculos y los nervios. Se utiliza el máximo esfuerzo de la mente y el cuerpo para vencer a un contrincante utilizando su propio peso y fuerza contra él. La estrategia básica es la de no dar resistencia; un competidor trata de hacer que su contrincante pierda el equilibrio. El coraje, la fuerza suficiente, resistencia,

coordinación, reflejos rápidos, buen equilibrio, presencia de ánimo y agilidad del cuerpo son requisitos primordiales. Un conocimiento básico de la anatomía es esencial para poder atacar las debilidades del cuerpo.

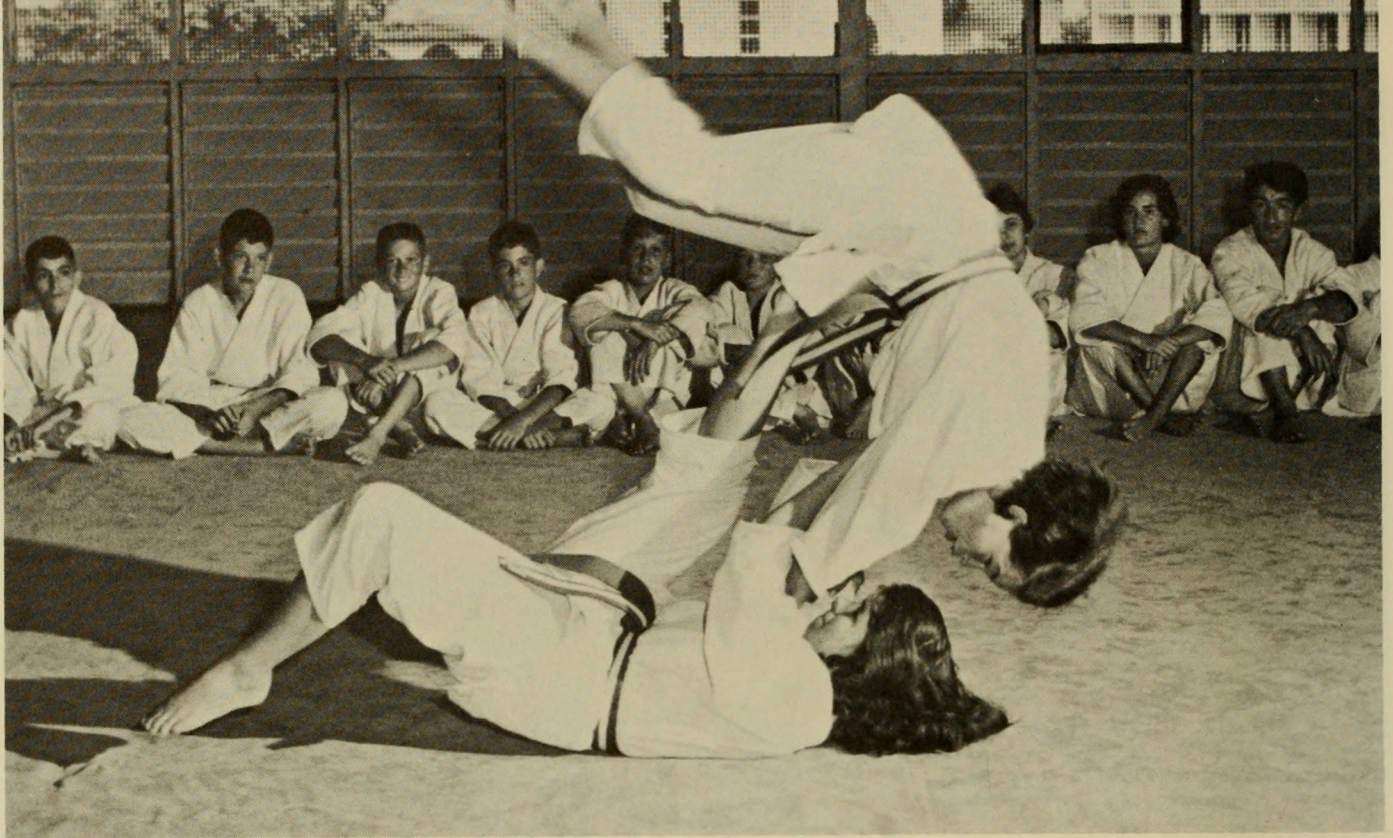
En luchas de vida o muerte, por supuesto, los contrincantes podrían valerse de todas las proyecciones peligrosas conocidas, todas las patadas y golpes que pueden causar incapacidad permanente. Esto es jiu-jitsu. Pero en el Judo las técnicas peligrosas tales como patadas, golpes, y daños a la vista no son permitidas. Los principios son eficiencia máxima con el mínimo de esfuerzo, aceptación de más fuerza y/o habilidad y beneficio y bienestar mutuo.

A los hombres que no conocen lo suficiente sobre el Judo siempre les ha intrigado este deporte ya que es posible que una persona más pequeña pueda vencer a un contrincante más grande y más fuerte. Esto es lo que hace que el Judo sea tan fascinante.

Los encuentros se llevan a cabo sobre una estera para absorber el golpe de las caídas. Los contrincantes usan vestidos con pantalones de algodón holgados y una chaqueta de algodón pesada. Empiezan por intercambiar saludos de cortesía haciendo una reverencia simultánea, situados de pie, o la postura japonesa más formal de arrodillarse. Cada competidor luego agarra el cuello de la chaqueta de su contrincante con una mano y sostiene el codo o el cinto con la otra. Por medio de una variedad de maniobras, lo empuja, lo hala, trata de proyectarlo o hacerle perder el equilibrio a su contrincante para que caiga hacia atrás o en una posición que no pueda moverse y en la que pueda vencerle. Como hay muy poco tiempo durante un encuentro para pensar, los movimientos del competidor deben ser tan automáticos como un reflejo.

Los encuentros de Judo regularmente duran un período de tiempo definido o hasta que uno de los contrincantes logre un punto. Un competidor puede ganar un punto al proyectar a su contrincante al suelo sin tropiezos, al hacerle permanecer en una posición inmóvil por cierto tiempo o usando maneras especiales de agarrar obligándole a rendirse.

Los agarres estranguladores y las llaves de brazos se mantienen tan firmemente alrededor del contrincante que éste no pueda hacer otra cosa que dejarse caer en la estera, y algunas veces es proyectado con fuerza considerable sobre la cabeza del contrincante. Sin



En una demostración de una proyección de estómago, Bobby Detamore sale disparada sobre la cabeza de Sharon Wheeler.

embargo, estos hombres son expertos en caer sin lastimarse.

Al reverso de la lucha libre, una posición particular no siempre significa el triunfo. De acuerdo con los reglamentos de la A.A.U., si un hombre es proyectado de una posición de pie y cae en la estera de espaldas con fuerza apreciable, queda finalizada la competencia. Se sigue una disciplina estricta sobre la estera para evitar lesiones y para demostrar cortesía.

Los reglamentos que amparan el Judo en los Estados Unidos están incluidos en la guía oficial de la A.A.U. Estas dan por sentado que los competidores están familiarizados con caídas, proyecciones, estrangulaciones e inmovilizaciones, así como con el peligro de oponer resistencia por demasiado tiempo. Para evitar lesiones o incapacitaciones, los competidores aceptan la derrota dando dos o más golpes con la mano en la estera o en la espalda del contrincante.

El Club de Judo de la Zona del Canal tiene "Shiais" o competencias de judo durante la última semana de abril y la primera semana de octubre de cada año. Estos encuentros oficiales les dan la oportunidad a los estudiantes de ascender a un grado más alto de cinto. El Club entra en competencia con los Clubes de Colón y la ciudad de Panamá, los cuales tienen estudiantes e instructores capaces y avanzados. Durante estos Shiais, los

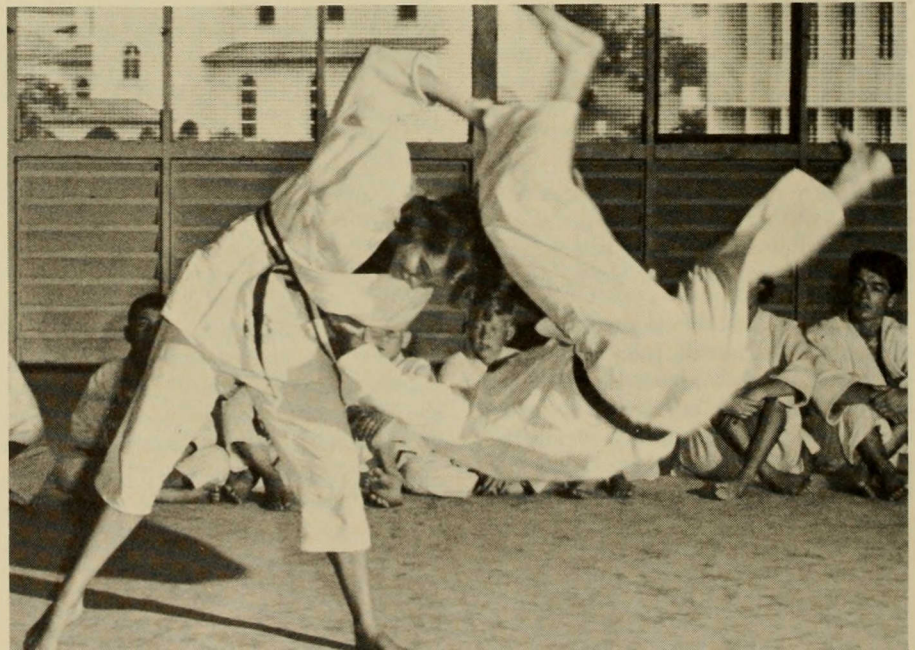
cintos negros de los diferentes clubes actúan como jueces.

El Club de la Zona del Canal tiene una Junta Directiva y una Junta de Ascensos del Cinto Negro. La primera está integrada por cintos chocolates de primera, segunda y tercera clase, y tres cintos negros. Solamente los cintos negros pueden formar parte de la Junta de Ascensos.

Los miembros del club le dan la bienvenida a cualquier persona interesada en el Judo como lo demuestra el gran nú-

Sharon Wheeler de la división de juveniles de la escuela secundaria proyecta a Bruce Perry, un ex empleado de la División de Correos quien era instructor de la división juvenil.

mero de personas que en la actualidad recibe instrucción. Sin embargo, advierten que el Judo se torna en hábito. Pero esto es comprensible. El deporte es muy relajante y psicológicamente estimulante ya que produce efectos provechosos tanto físicos como mentales. Mejora la circulación, rebaja el exceso de peso y crea las líneas suaves y gráciles de un atleta bien proporcionado. Se puede obtener información sobre instrucción en Judo para todas las edades en el YMCA de Balboa.





El República de Colombia, el primero de una flota de nuevos barcos mercantes. El pulido transporte, con todos los adelantos modernos en la construcción naval, hizo su primer viaje por el Canal de Panamá, recientemente, rumbo a Europa.

Nuevas Unidades

FLOTA GRANCOLOMBIANA

EL *REPUBLICA de Colombia*, el primero de seis nuevos barcos mercantes que han sido incorporados a la Flota Mercante Grancolombiana a un costo estimado de \$36 millones, hizo su primer viaje por el Canal a fines de octubre.

Construido en Hamburgo, Alemania por H. D. Stulcken Sohn, Schiffswerft, el navío fue entregado a sus dueños en septiembre y partió directamente para Cartagena, Colombia, donde fue bautizado formalmente por la Sra. Diana Valencia de Irigorri, hija del Presidente de Colombia.

Después del bautizo, el barco fue a Nueva York a recibir carga para su primer viaje por el Canal hacia Callao, Perú por la vía de Buenaventura, Colombia y Guayaquil, Ecuador.

El *Ciudad de Bogotá*, el segundo de seis barcos será entregado en diciembre y será puesto en el mismo servicio.

El *República de Colombia* y cinco barcos gemelos han sido equipados con los sistemas de manejo de carga más avanzados electrónicamente

ahora en uso, con el más moderno tipo de controles automáticos de la maquinaria. Los barcos tienen 544 pies de eslora, un tonelaje bruto de 11,655 toneladas, una velocidad de 20 nudos y pueden llevar 88 de los recipientes de 20 pies, además de otras clases de carga.

Además del *República de Colombia* y el *Ciudad de Bogotá* se está construyendo otro barco en Alemania. Otros tres se construyen en los Astilleros Elcano en Sevilla, España. Wilford y McKay representan a la línea naviera en el Istmo.

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	1er. Trimestre, Año Fiscal—		
	1965	1964	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.-----	135	97	178
Costa este de los EE. UU. y Sur América-----	541	605	387
Costa este de los EE. UU. y la América Central-----	169	124	113
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente-----	562	562	239
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia-----	113	97	49
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá-----	235	211	167
Europa y Sur América-----	338	312	111
Europa y Australasia-----	84	81	83
Todas las otras rutas-----	799	724	353
Total de tráfico-----	2,976	2,813	1,680

TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD

Nacionalidad	1er. Trimestre del Año Fiscal—					
	1965		1964		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
China (Rep.)-----	13	81,261	1	14,065		
Belga-----	10	46,768	11	51,774	1	2,307
Británica-----	326	2,266,223	343	2,180,398	286	1,753,044
Chilena-----	32	241,132	29	210,282	15	67,567
China Nac.-----	14	82,885	19	147,205	3	28,206
Colombiana-----	64	97,503	60	100,482	35	40,056
Danesa-----	68	433,685	71	343,951	60	220,751
Francesa-----	39	200,296	34	193,548	31	129,938
Alemana-----	283	878,016	263	856,355	38	85,956
Griega-----	150	1,487,382	154	1,775,356	28	221,195
Israelita-----	79	54,589	58	40,819	93	131,492
Hondureña-----	13	102,088	13	59,526		
Italiana-----	48	262,054	44	287,638	30	146,915
Japonesa-----	214	1,242,693	212	1,248,627	57	367,978
Libanesa-----	13	121,654	15	132,047		
Liberiana-----	245	3,062,135	179	2,175,301	31	189,420
Mejicana-----	14	12,247				
Holandesa-----	168	613,486	174	757,288	28	131,769
Nicaragüense-----	16	14,861	19	26,332	4	3,288
Noruega-----	362	2,988,576	352	2,689,547	189	723,252
Panamense-----	143	702,561	127	338,800	96	548,900
Peruana-----	40	174,534	36	166,060	5	13,392
Filipina-----	19	63,027	15	55,044	6	30,561
Sueca-----	110	687,948	89	558,149	48	183,337
Suiza-----	20	5,718	20	12,720	2	11,789
Estadounidense-----	436	2,669,544	422	2,698,730	538	3,364,851
Otra-----	37	300,464	53	146,955	56	106,726
Total-----	2,976	18,893,330	2,813	17,266,999	1,680	8,502,690

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto* (En miles de dólares)		
	1965	1964	Promedio 1951-55	1965	1964	Promedio 1951-55
Julio-----	1,003	944	557	\$5,304	\$4,898	\$2,432
Agosto-----	1,003	946	554	5,488	4,842	2,403
Septiembre-----	970	923	570	5,339	4,836	2,431
Octubre-----		882	607		4,411	2,559
Noviembre-----		924	568		4,684	2,361
Diciembre-----		947	599		4,983	2,545
Enero-----		769	580		3,871	2,444
Febrero-----		841	559		4,313	2,349
Marzo-----		991	632		5,084	2,657
Abril-----		919	608		4,761	2,588
Mayo-----		988	629		4,991	2,672
Junio-----		919	599		4,747	2,528
Totales del año fiscal-----	2,976	10,993	7,062	\$16,131	\$56,421	\$29,969

LAS REGLAS REGULAN TRANSITOS

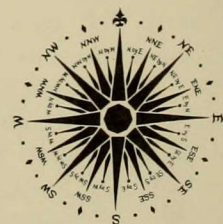
EL TERMINO náutico "navegabilidad" no es todo lo claro y terminante que pareciera a primera vista, al menos para las autoridades marítimas y para los armadores y arqueros.

Una nave puede ofrecer las características de "navegabilidad" en cuanto a su construcción, solidez, seguridad equipo, etc. y todavía ser calificada de riesgosa por una Corte por tecnicismo de la ley. Se puede, inclusive, dar el caso de una nave capaz de capear los más fieros temporales cuya navegabilidad, cuando anclada o atracada a un muelle, no satisface a las autoridades portuarias.

¿Pero que cómo es ello posible? Bueno, ha habido Tribunales que consideraran como de poca navegabilidad a una nave por ir su carga mal estibada o empacada. En demandas de estibadores que resultaron lesionados al desembarcar una carga, ha habido tribunales que han hallado que el embalaje no aseguraba buena navegabilidad.

El término tiene muchas variantes y aplicación diversa. Los reglamentos del Canal de Panamá, aplicados provechosamente por más de 50 años, están calculados a garantizar la habilidad de la nave a llenar los requisitos y circunstancias que normalmente puede encontrar durante su travesía por el Canal de Panamá.

Las aguas del Canal son calmosas y el Canal mismo es una entidad marítima muy peculiar. Los reglamentos de navegación que imperan en alta mar, carecen de vigencia y ceden ante los que rigen la navegación en aguas del Canal y que están encaminados a asegurar la seguridad y el eficiente tránsito de naves por el Canal y sus esclusas. No existe ningún capítulo específico sobre navegabilidad



MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS Del Pacífico al Atlántico

en esos reglamentos de navegación, pero, en conjunto, se establecen las condiciones requeridas antes de que se permita a una nave transitar el Canal.

Se encuentran ellas en las "Reglas y Reglamentos que Gobiernan la Navegación en el Canal de Panamá y Aguas Adyacentes," cuyos capítulos 3, 7 y 10, contienen secciones que versan sobre los requisitos indispensables que debe llenar una nave.

El Canal de Panamá reconoce la validez de certificados de arqueo expedidos por naciones que a su vez reconocen los expedidos por Estados Unidos, pero si un barco pide inspección, ésta se realiza.

Las autoridades del Canal pueden negar paso a cualquier nave por razón de que su carga, casco o maquinaria pudiesen presentar un peligro a la estructura del Canal, o cuando las condiciones de las mismas pudiesen constituirse en obstrucción al Canal.

Una disposición adecuada es igualmente exigida. Si la inclinación excede los 10 grados, o si ora la disposición o la carga afectaren seriamente la facilidad de maniobrar la nave, entonces se niega el permiso a transitar el Canal.

Toda nave con más de 150 pies de eslora debe de tener indicadores en buen estado del ángulo del timón y de las revoluciones de su máquina. Si no está equipada con tales aparejos, se demora la travesía por el lapso que fuere necesario para obtener el máximo grado de seguridad.

También hay requisitos detallados sobre luces de navegación, que deben ser visibles, en naves que atraviesan el Canal. Se exige equipo para señales sonoras; velocidad máxima en algunas áreas del Canal, etc.

Si durante el tránsito se descubriera algún desperfecto que a juicio de las autoridades interfiriere con la continuación de la travesía, podría disponerle el anclaje de la nave hasta que se efectuasen las reparaciones indicadas.

Los reglamentos están basados en la experiencia y en el buen juicio. El hecho de que millares de barcos transitan rutinariamente el Canal anualmente es indicativo de la eficacia de esos reglamentos, calculados a asegurar la navegabilidad canalera de las embarcaciones.



Producto	1er. Trimestre Año Fiscal—		
	1965	1964	Promedio de Tránsitos 1951-55
Menas, Varias	1,975,959	1,960,324	987,567
Madera	1,058,749	892,440	798,109
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	291,459	661,494	339,598
Trigo	179,693	153,974	473,208
Azúcar	826,657	784,926	346,218
Alimentos enlatados	252,338	242,402	309,830
Nitrato de Soda	156,590	154,072	250,093
Pulpa de Madera	143,739	122,261	44,248
Bananos	327,575	276,024	155,958
Metales, Varios	292,953	248,194	175,110
Productos de Alimentos Refrigerados (no incluye frutas frescas)	205,568	226,134	142,823
Café	88,085	127,903	60,065
Algodón en bruto	66,502	62,341	37,857
Hierro Fabricado y Acero	426,827	254,198	39,171
Harina de pescado	320,483	253,531	-----
Demás productos	1,344,238	1,247,965	709,895
Total	7,957,415	7,668,183	4,869,750

Del Atlántico al Pacífico

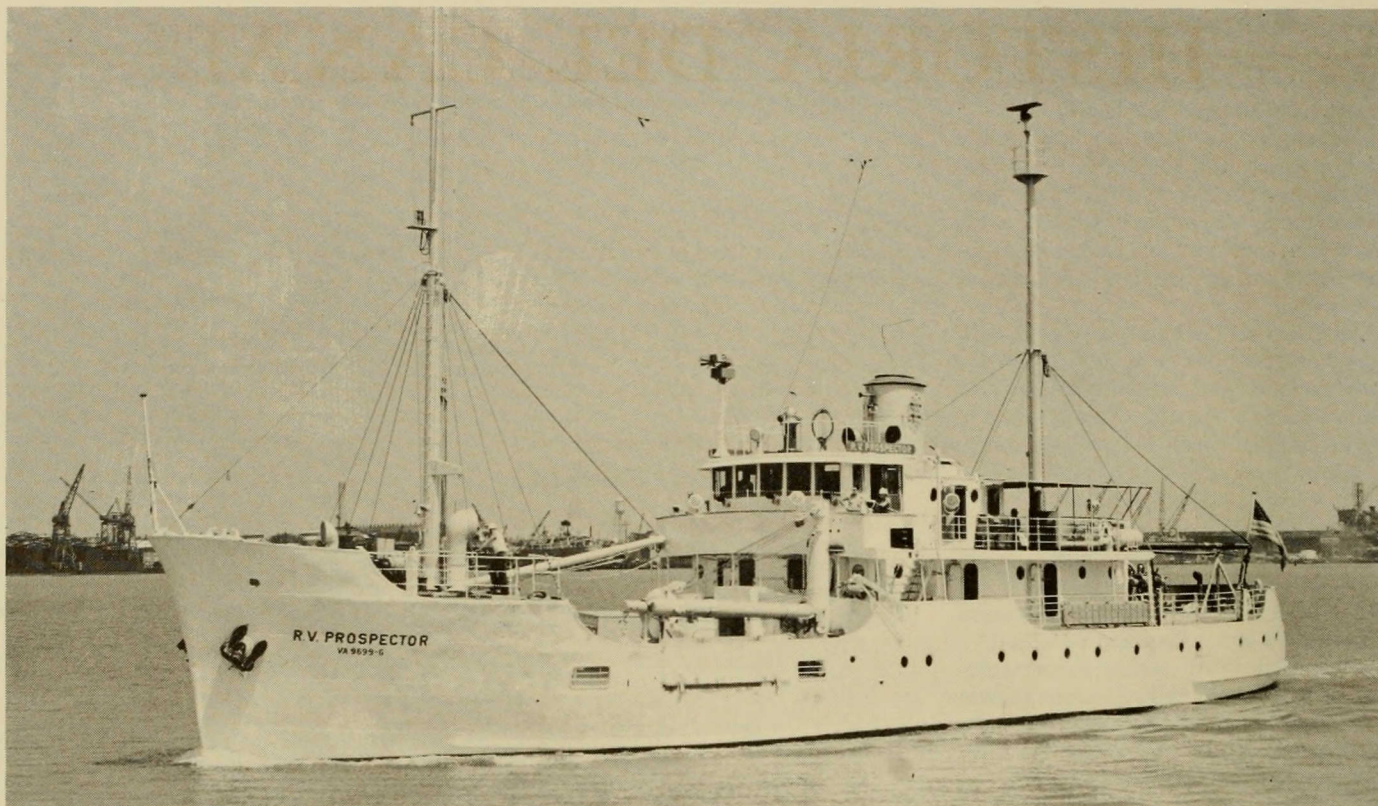
Producto	1er. Trimestre Año Fiscal—		
	1965	1964	Promedio de Tránsitos 1951-55
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	3,608,789	2,632,073	709,710
Carbón y coque	1,429,851	1,485,974	539,013
Hierro Fabricado y Acero	361,229	339,895	376,917
Fosfatos	708,341	459,546	156,591
Azúcar	244,688	230,849	99,311
Frijoles de Soya	328,847	387,736	43,705
Metales, (Chatarra)	697,992	1,002,214	10,321
Fosfatos	123,385	119,546	96,831
Harina de trigo y batatas	111,589	74,068	14,167
Papel y productos de papel	152,030	110,330	90,900
Metales, varios	257,239	266,460	53,676
Maquinaria	109,823	96,033	66,690
Maíz	624,373	375,630	12,729
Productos químicos, varios	207,198	133,400	45,236
Automóviles y piezas	89,708	77,631	66,627
Demás productos	1,880,833	1,807,431	1,250,476
Total	10,935,915	9,598,816	3,632,900

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

Rutas Comerciales	1er. Trimestre, Año Fiscal—				
	1965			1964	Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De alto calado	1,535	1,441	2,976	2,813	1,680
Pequeñas*	69	94	163	158	304
Total	1,604	1,535	3,139	2,971	1,984
Buques del Gobierno Estadounidense: **					
De alto bordo	39	28	67	63	201
Pequeñas*	15	15	30	42	89
Total de embarcaciones comerciales y del Gobierno de EE. UU.	1,658	1,578	3,236	3,076	2,274

* Embarcaciones de más de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.

** Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.



El barco de exploraciones "Prospector" que actualmente realiza investigaciones marinas en el Pacífico por cuenta de una empresa naviera.

Telecámara Sumergible

DONDE OÍDOS y ojos humanos no son suficientes para lo que se persigue, la organización del Canal de Panamá se vale de ojos y oídos artificiales. La cuestión es que el trabajo se realice y en la mejor forma posible.

De allí el interés que vienen demostrando las autoridades del Canal en una cámara televisora tipo transistor recientemente perfeccionada que puede servir para diversos cometidos.

De solo 20 libras de peso, la telecámara puede ser usada bajo agua a miles de profundidad. Traída a bordo del barco de exploraciones *Prospector*, la telecámara está siendo utilizada en exploración topográfica submarina y del fondo mismo del océano.

Aun cuando primordialmente construída para transmitir imágenes desde miles de pies de profundidad, la cámara trabaja con pareja eficacia en profundidades menores. Su sistema de iluminación permite a la lente penetrar aún las aguas turbias del Corte Gaillard.

Periódicamente se realizan sondeos con ayuda del sonar para localizar posibles obstrucciones a la navegación en el Corte. Hay implementos electrónicos

u oídos eléctricos que sirven para descubrir "bultos" en el fondo de las aguas así como obstáculos flotantes que constituyen riesgo a la navegación, pero entonces la División de Dragado tiene que inspeccionar físicamente, para determinar de qué se trata, si de montones de lama removidas por las hélices o alguna roca u objeto que pudiesen constituir un peligro.

Entre los varios planes propuestos para realizar ese trabajo de inspección está el de la utilización de las telecámaras.

Uno de los problemas con que tropiezan los buzos es la turbiedad de las aguas que entorpece la visibilidad. Se ha pensado en usar una batoesfera en conjunción con una cámara de televisión y reflectores poderosos. Una vez que el buzo localiza la obstrucción, el reflector podría penetrar la turbiedad de las aguas para que los expertos pudiesen, desde la superficie, ver en la pantalla televisora el objeto dado.

Funcionarios del Canal que tuvieron oportunidad de examinar la telecámara a bordo del *Prospector* sugirieron otros usos que se podrían dar a la misma.

La telecámara podría emplearse para examinar las secciones sumergidas de las compuertas de las esclusas, cosa que no se puede realizar generalmente sino vaciando las cámaras de dichas esclusas.

Otro uso sería la inspección de las quillas y cascos de embarcaciones para determinar daños o averías.

Trayendo a bordo a un grupo de sabios, el *Prospector* llegó a Balboa procedente de Newport News, Virginia, en tránsito para el Pacífico donde pasará un año en exploraciones científicas (sobre acústica marina; topografía submarina y cosas parecidas) por cuenta de los astilleros de su puerto de registro.

Se espera que esas investigaciones científicas, que se realizan a un costo de varios centenares de miles de dólares, sean de enorme provecho, contribuyendo al mejoramiento de algunos artículos y productos y a la diversificación del programa de la empresa que está financiando el trabajo, la Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co.

El navío se llamó originalmente el *Matane* y pertenecía a la Compagnie de Transport du Bas St. Laurent. Cons-

(Pasa a la página 20)

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

EL FLAMANTE Canal de Panamá estaba haciendo un agitado negocio hace 50 años, a pesar de lo restringido del tráfico marítimo mundial como resultado de la guerra europea y la interferencia hecha por navíos de guerra con la navegación de las naciones beligerantes. *El Archivo del Canal* informó que el tráfico en el primer mes y medio de su servicio comercial excedió lo previsto. Del 15 de agosto al 1º de octubre, 81 navíos pasaron por el Canal, apareciendo 100 más para transitar durante la primera semana en octubre.

El total de tonelaje neto del Canal llevado del Atlántico al Pacífico, incluyendo el manejo antes de la apertura formal, fue de 144,434 para las primeras 6 semanas. El total conjunto de tonelaje neto del Canal transportado del Pacífico al Atlántico incluyendo 57 barcasas, fue de 153,312 toneladas. El total de peajes cobrados ascendió a \$369,706.

El barco carbonero *Júpiter* llegó a Balboa el 8 de octubre de 1914 en su viaje desde el Pacífico Norte hasta Filadelfia. Con una eslora de 520 pies, una manga de 65 pies y un calado de 27 pies 8 pulgadas, fue el navío más grande en pasar por el Canal hasta entonces. El *Júpiter* era entonces el único navío grande en el mundo impulsado por electricidad, de acuerdo con el *Archivo del Canal*.

El Ferrocarril de Panamá comenzó en octubre de 1914 la construcción de un nuevo depósito de carga a prueba de ratas para reemplazar el viejo edificio en la Avenida "B" en la ciudad de Panamá. El nuevo edificio costaría \$72,000.

Hace 25 Años

LA SEGUNDA Guerra Mundial tenía solamente 2 meses de haber comenzado en Europa. El Ejército de los EE. UU. ordenó el primer apagón en la historia de la Zona del Canal. Además de proporcionar a los residentes de la Zona del Canal una oportunidad de experimentar cómo se sentirían los civiles en Londres y París, permitió a los aviones del Ejército de los EE. UU. observar cuánto del Canal y sus defensas eran visibles durante un apagón completo. El Presidente Juan Demóstenes Arosemena y el Coronel Manuel Pino, Comandante en Jefe de la Policía Nacional de Panamá, observaron el apagón desde la cima del Cerro Ancón. Fue calificado como un éxito y se hicieron planes

para otro que oscurecería a todo el Istmo, incluyendo la Zona del Canal, Panamá y Colón.

Se anunció la reorganización del Departamento del Canal de Panamá del Ejército de EE. UU. al nivel de época bélica, en una orden general expedida por el Mayor General David L. Stone. La nueva organización dividió el Departamento en cuatro divisiones principales.

El Secretario de Estado de los EE. UU., Sumner Welles se encontraba entre los delegados de las Repúblicas Americanas que se reunieron en Panamá hace 25 años para discutir la política a seguir por los 21 Estados Americanos como neutrales durante la guerra europea. La proposición más importante fue la de una zona de seguridad de 300 millas alrededor del Continente Americano.

Se abrirían tres nuevas oficinas de correos en la Zona del Canal para suministrar servicio postal adecuado para el creciente personal del Ejército y la Armada de los EE. UU., según anuncio hecho por Crede H. Calhoun, Director de Correos.

Hace 10 Años

VARIOS CIENTOS de residentes de la Zona del Canal, incluyendo al Gobernador John S. Seybold, visitaron el Hospital de Coco Solo durante una casa abierta antes de la apertura formal el 27 de octubre de 1945. El hospital había sido transferido a la Zona del Canal por la Armada de los EE. UU. para proporcionar facilidades médicas consolidadas en el sector Atlántico.

Otra fase del extenso programa de conversión a 60 ciclos en la Zona del Canal se inició hace 10 años cuando se solicitaron propuestas en cuatro nuevos generadores para la Planta Hidroeléctrica de Gatún. Estas fueron las primeras propuestas solicitadas para equipo necesario para el proyecto.

Más de 50 pies habían sido rebanados de la cima del Cerro del Contratista en el Corte Gaillard y aproximadamente 200,000 yardas cúbicas de tierra y roca habían sido removidas para el 1º de octubre de 1954. El proyecto había comenzado en junio de ese año por la Tecon Corporation de Tejas, contratista para el trabajo.

Escena típica de la vida en el interior de la República fue montada por estudiantes de Santa Cruz durante el Festival Musical celebrado en las comunidades latinoamericanas de la Zona del Canal. La "esposa," (Rosa Veragar) contempla al "marido" (José Butcher) mientras éste sopla el fuego con su sombrero para calentar el café. El "hijo" (Jorge Rodríguez) se ajusta el sombrero de paja antes de salir—encutarrado—a sus faenas agrícolas. (Dirigió la maestra Marva Taylor.)



Hamburgo

A 775 Años

EL 11 DE MAYO DE 1189, Federico el Grande, emperador germano del medioevo, otorgó al Conde Adolfo III, de Holstein, extensos privilegios portuarios, dispensándolo, inclusive, de los tributos o impuestos imperiales.

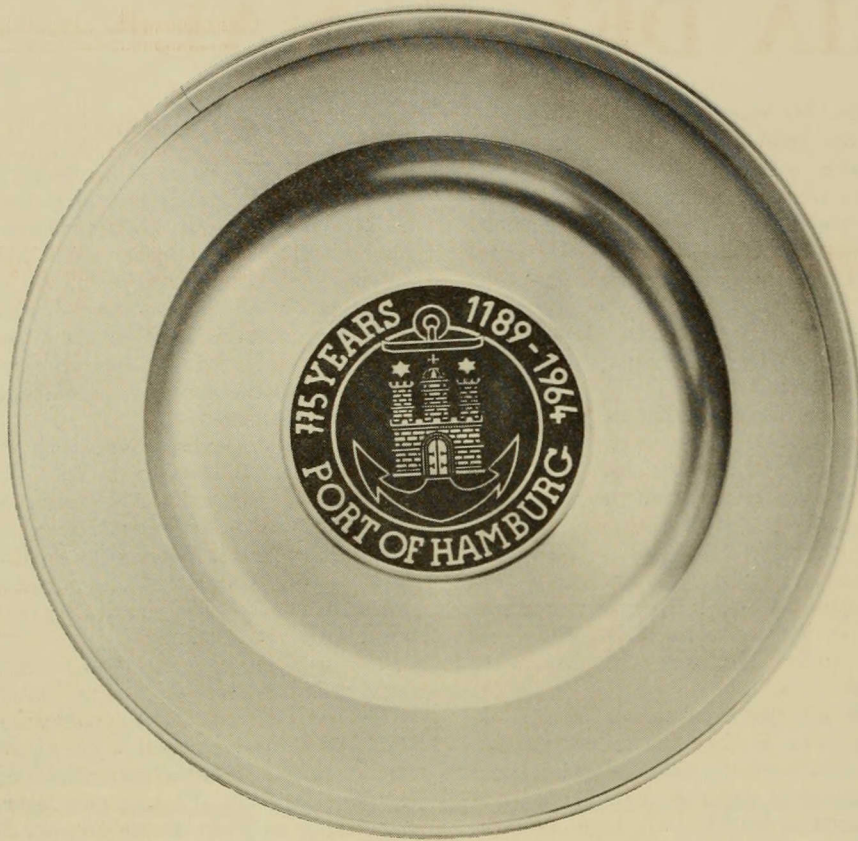
Quizás el propio Emperador, ocupada su mente en los preparativos para las Cruzadas, no concediese mayor trascendencia a lo que acababa de hacer. Lejos estuvo—no existe de ello la menor duda—de soñar que la fecha sería conmemorada por siempre como el natalicio de Hamburgo, uno de los puertos más grandes y antiguos del universo.

Esta llamada "Ventana Alemana sobre Ultramar" celebró este año el 775º aniversario de su fundación. La etapa primera de su existencia la consagró como miembro de la Liga Hanseática, iniciándose así su larga y pintoresca historia.

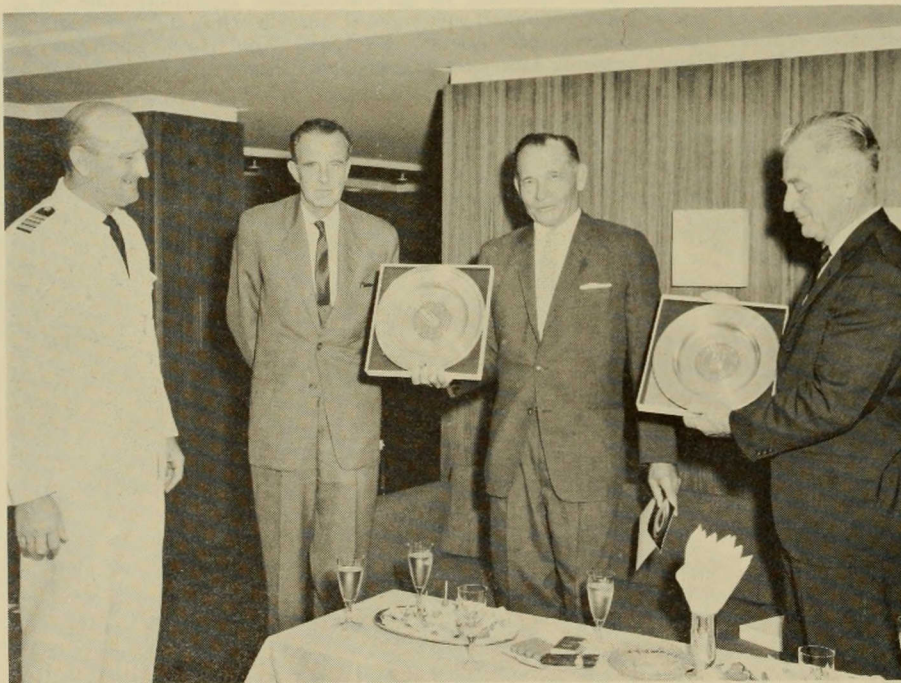
Resurgida de sus cenizas, por así decirlo, como el Ave Fénix, al terminar la II Guerra Mundial, Hamburgo reconstruyó sus muelles, sus extensas facilidades portuarias, sus renombrados astilleros, sus fábricas, sus edificios, sus parques y prados y viviendas y volvió a reclamar su puesto como principalísimo puerto del Norte del continente europeo, por el que pasan al año 33.3 millones de toneladas de carga procedente de o con destino a América, Asia, Africa, Australasia, los puntos todos del compás.

Su posición geográfica le permite actuar como una especie de intermediaria para el intercambio comercial entre los grupos antagónicos. Convergen sobre su área portuaria de unas 29 millas cuadradas, que emplea a más de 80,000 personas, líneas de tráfico marítimo que enlazan todo el globo, y sobre él desparan los productos de las más apartadas regiones, vía las más de 2,000 naves de alto bordo que tocan a su puerto al año.

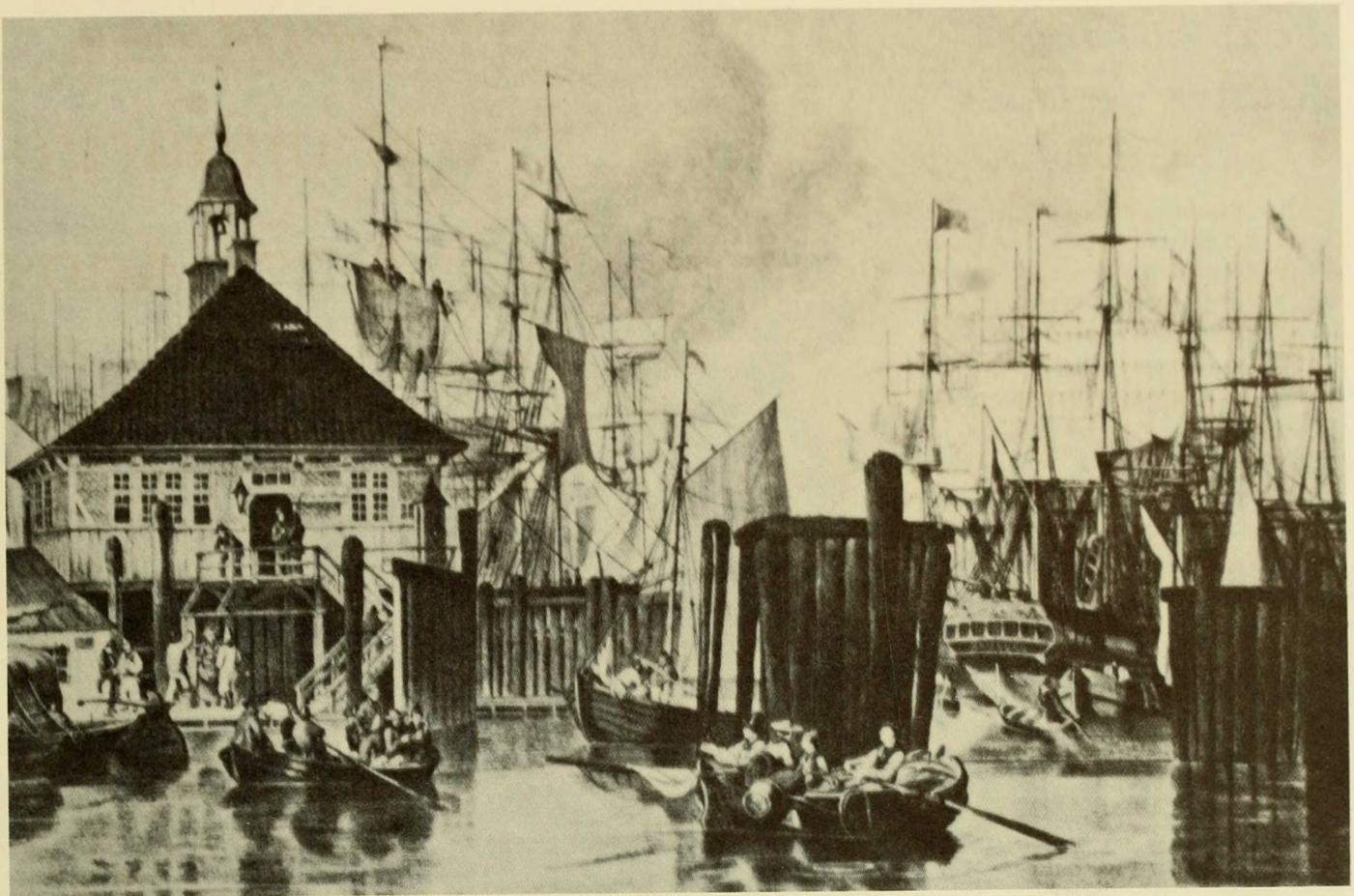
Hamburgo ofrece facilidades de almacenaje bajo techo que cubren un área de más de un millón de yardas cuadradas, lo que la coloca encima de cualquier otro puerto europeo a este respecto. Hamburgo cuenta también con



Placa conmemorativa del 775º aniversario de Hamburgo que se celebró en este año.



El Capitán del vapor Pisang, Waldermar Nielsen fue anfitrión del Capitán del Puerto de Cristóbal, E. B. Rainier, y del Capitán del Puerto de Balboa, E. G. Abbott, a quienes ofreció una champañada a bordo, en conmemoración del 775º aniversario de la fundación del puerto de Hamburgo. El Capitán Nielsen, izquierda, obsequió placas conmemorativas de Hamburgo a sus huéspedes citados, tal como se hizo a los capitanes de los principales puertos mundiales. Hans J. Illies, centro, gerente de la Continental Shipping, Corp. estaba presente en la ocasión.



Hace 300 años el "Baumwall" colindaba con la desembocadura del puerto de Hamburgo. Hoy es la sede de la autoridad portuaria.

muellaje especial para buques cisternas, y almacenaje para carga refrigerada tan grande que le han merecido el título de "centro de almacenaje frío del Norte."

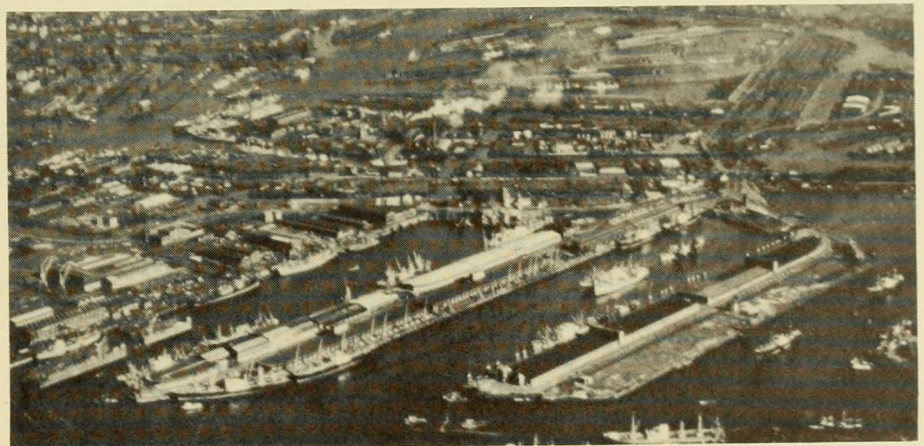
A más de su tremenda importancia como puerto, Hamburgo es el segundo centro industrial de Alemania, después de Berlín.

Su red de comunicaciones internas también está siendo aumentada y mejorada, electrificándose sus trenes y ensanchándose sus autopistas hacia el Sur de Alemania.

Incluyendo sus canales y rada el área portuaria abarca 12,500 acres, de las cuales 3,900 comprenden la Zona Libre. El ensanche del puerto le añadirá otras 6,250 acres por un total de 18,750 acres o cerca de 29 millas cuadradas.

Centro de las investigaciones oceanográficas alemanas, meteorológicas y de biología marina, Hamburgo será el puerto de registro de la nave oceanográfica *Meteoro* de la que tanto se espera.

En 1963 se construyeron en astilleros hamburgueses, 42 barcos con un tonelaje total de 265,000 toneladas. Se trataba de mercantes con o sin camarotes



Hoy en día entre 120 y 140 naves procedentes de ultramar tocan diariamente al puerto de Hamburgo donde antes solamente había isletas fangosas y desiertas.

para pasajeros fluctuando entre las 400 y las 20,000 toneladas brutas; buques cisterna con tonelaje muerto de 36,000 a 91,000 toneladas; y naves ultraveloces con sistemas de refrigeración y de 3 a 4 mil toneladas brutas, entre otras.

Ciento sesenta y siete mil ochecientas toneladas correspondieron a armadores extranjeros y 28 naves con 97,900 tone-

ladas a armadores alemanes. El valor total de construcción naval y reparaciones excedió los 125 millones de dólares.

Con la mirada puesta en el futuro, Hamburgo mantiene el ritmo de su desarrollo a fin de encontrarse siempre capacitado para el manejo del creciente tonelaje de carga que pasa por sus muelles.

Paz, Sosiego, Rumor de Olas Y Alegría . . .

PARA EL ansia del turista la playa es lo que el oasis para el caminante del desierto, una Meca a su esperanza, un remanso de paz, un nido propicio al romance . . .

Por largos años ya, los caminos del turismo convergen hacia esos paraísos arenosos . . . en las Bahamas, en Jamaica, en la Florida . . . algunos hasta se aventuran por las rutas que llevan a las más distantes playas del Pacífico . . .

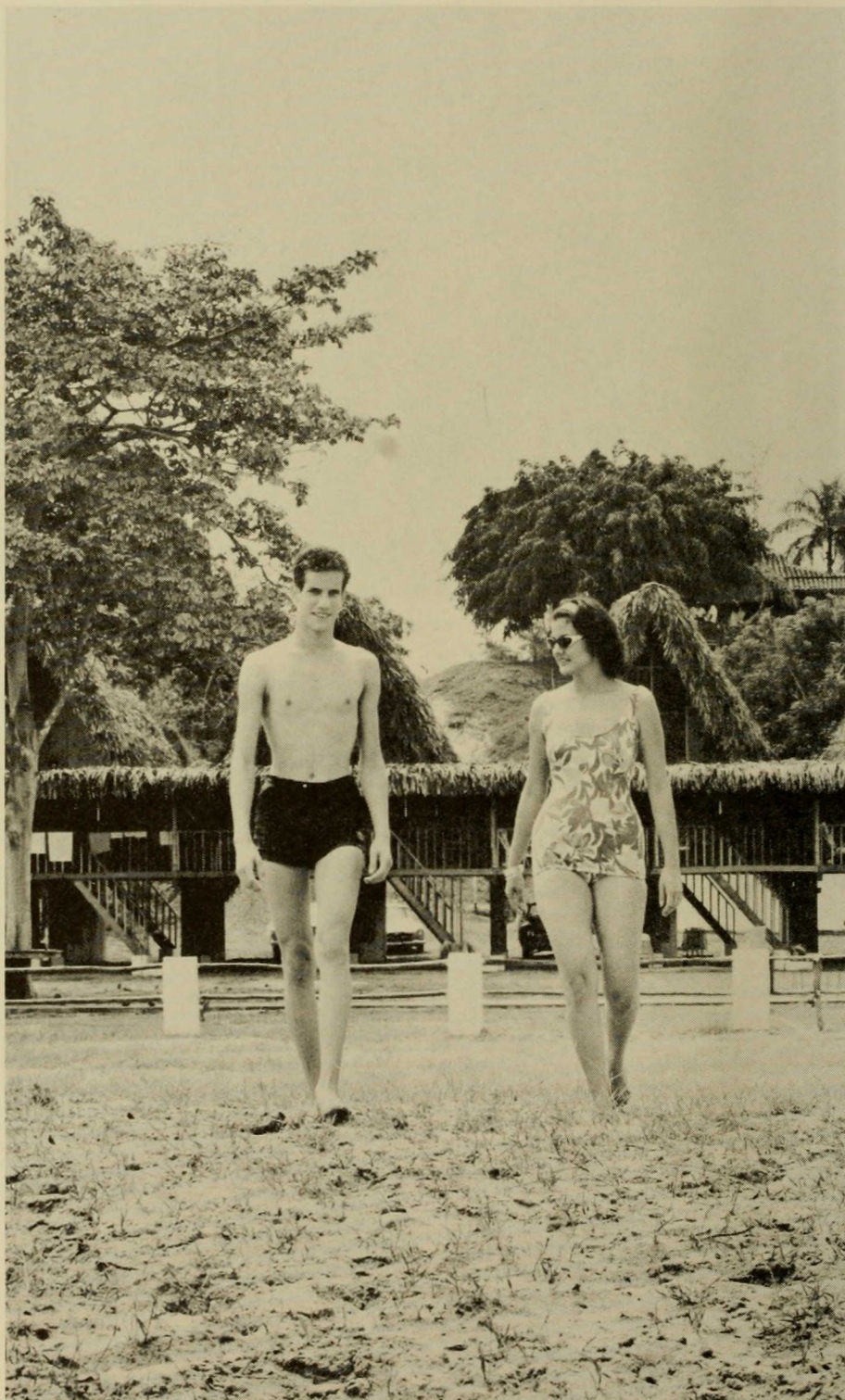
Ni cortos ni perezosos, industriales y hombres de negocio se muestran por doquier prontos a valerse de ese entusiasmo a la vez que ofrecer más atracciones al viajero. Surgen así, por todas partes los majestuosos hoteles que apiñan piso sobre piso en soberbio desafío a las encumbradas nubes. Arriba, el cielo azul. Abajo, la rutilante arena lamida por la incesante caricia salobre de las olas. Para que sirva de marco al paisaje, yergue su gracia cimbrante la palmera que abre el abanico de sus pencas para refrescar el ambiente. . . .

El turista no descuida visitar estos sitios donde encuentra ambiente propicio a la expansión y el goce de la vida.

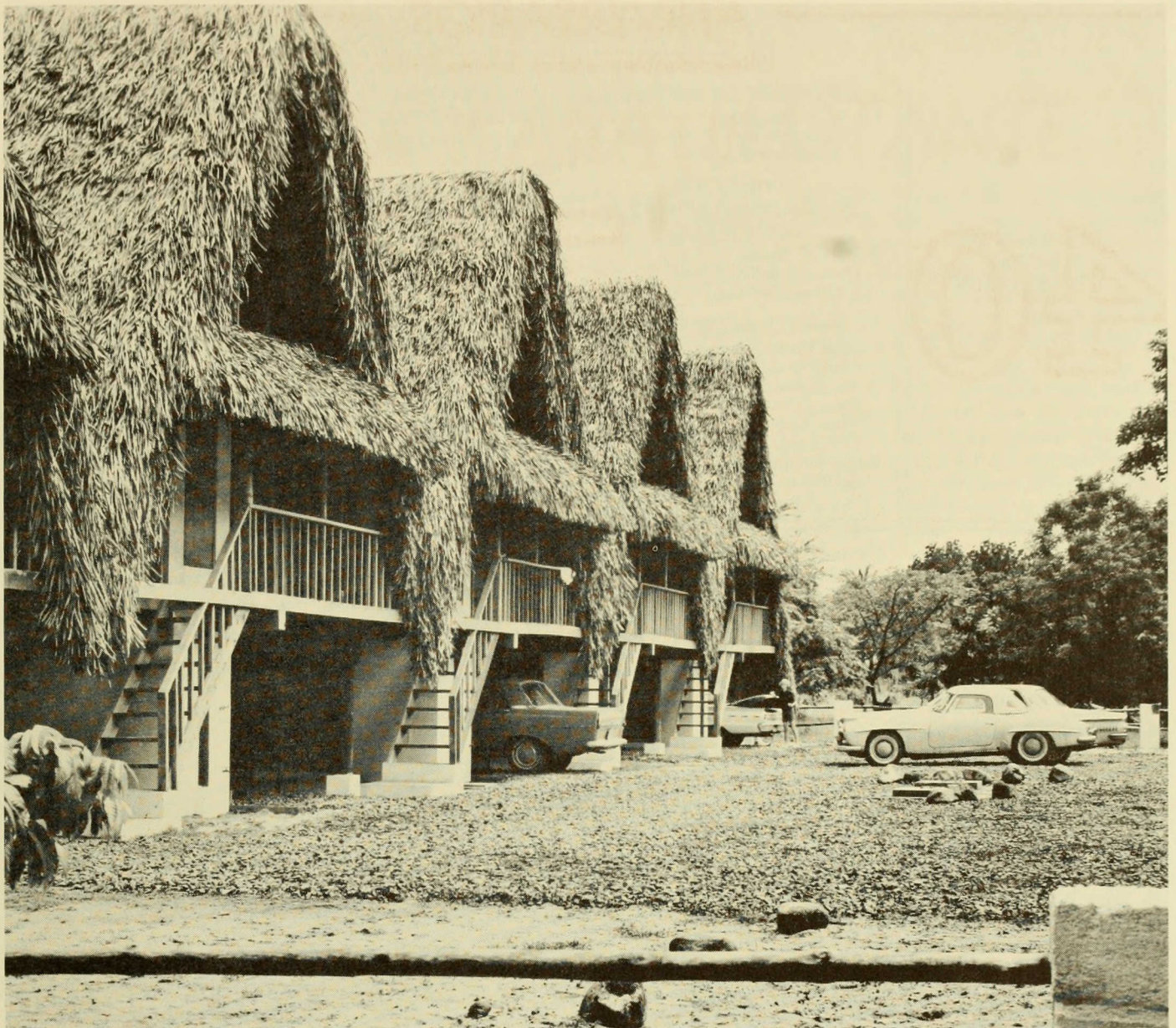
Sobre la pizarra plúmbea del mar los botes hinchaban los cachetes de sus blancas velas, y la bella esquiadora acuática surca sobre el zigzagueante paisaje como una exclamación en tecnicolor.

Panamá no podía permanecer marginada de esas corrientes turísticas, pues tiene tanto y tanto que ofrecer. La interminable cinta blanca de sus playas arenosas; el verdiazul de sus aguas refrescantes; la tentación marina de su abundante pesca; sus magníficos hoteles, excelentes restaurantes; vistosos y animados Casinos; y repletos almacenes donde los productos de los más distantes puntos del mundo se ofrecen a los más bajos precios.

PLAYAS SERENAS VIBRAN AL SOL . . .



La playa queda solo a unos pasos y dos brinquitos . . .



Las curiosas estructuras en forma de "A" tienen techo de paja y acomodan a cuatro cada una ofreciendo todas las comodidades modernas.

Y, encima de todo eso, el fulgor cromático de su paisaje, el verdor de de sus prados, la eterna canción de su brisa marina, la contagiosa alegría de su pueblo y la sensación de fiesta que satura el ambiente de sus plazas y calles. . . .

A escasa hora de la capital se llega en lancha a la encantadora isla de Taboga donde un moderno hotel ofrece el cómodo alojamiento de sus cuartos con aire-acondicionado. Operado por el Hotel Internacional, su cocina provee de cuanto manjar apetezca la gula del viajero. La placidez

de la playa, el **charm** de las sinuosas callejuelas de Taboga se repiten como puntos suspensivos a lo largo de la costa panameña: Gorgona, Coronado, San Carlos, Santa Clara. . . .

En esta última se han levantado recientemente curiosas estructuras (ver gráfica) que su dueño Dr. Erasmo de la Guardia bautizó de **Mummu** que están tan arrimadas al mar que su arrullo sirve para rociar el sueño sobre las sienas después del día de natación y ejercicio al aire libre.

Nadar, bogar, esquiar, cabalgar sobre la pista arenosa o a monte tra-

viesa; picnics al abrigo de la fogata playera; excursiones a dos por la noche umbrosa, bajo el fantasmagórico planfón de titilantes estrellas . . . o al embrujo del plenilunio, cuando los jazmines esparcen su mensaje aromado. . . .

Para el entusiasta de la pesca en alta mar, no existe sobre la faz de la tierra, reducto más acogedor que Bahía de Piñas donde un ultramoderno club es el **non plus ultra** en los de su género.

¿Para qué buscar más si aquí está el Paraíso?

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40
DIRECCION DE
INGENIERIA Y
CONSTRUCCION
Isaiah A. Gordon
Capitán de Lancha Motora

DIRECCION DE PERSONAL
Frank D. Naughton
Especialista de las Relaciones
Empleado-Patronal

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES
Joseph N. Noble
Operario de Proyector
Cinematográfico (35 mm)

DIRECCION DE MARINA
Denton W. Broad
Operario de la Caseta de Control
G. A. Richards
Pasacables
Clifford Rodney
Pasabarcos
Edgar C. Springer
Archivero

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION
Leslie B. Clarke
Inspector de Construcciones
Eustace A. Dawkins
Encargado de Mantenimiento
(Linea de Transmisión)
Waldo G. Gilley
Jefe Capataz,
Edificios y Obras Públicas
Hubert J. Wilson
Ayudante Electricista

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES
Fitz H. Evering
Oficinista de Carga

Edward B. O'Brien, Jr.
Superintendente de Operaciones,
Terminales (Superintendente,
División de Terminales)

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES
Margaret R. Conner
Maestra de Escuela Primaria
Escuelas Estadounidenses
Michael F. Green
Inspector de Aduana

CONTRALORIA
James H. Selby
Subjefe Contador de Costos
(Jefe, Sección de Contabilidad
de Planta-Activos Fijos)

Telecámara Sumergible

(Viene de la página 14)

truido en 1938, mide 152 pies de eslora y sirvió por varios años para el transporte de carga y pasajeros entre Rimouski y las Islas Sept en el Río San Lorenzo del Canadá.

Reequipado con radar, loran, sonar, telecámara sumergible, grúas de alta velocidad, aire acondicionado y otras mejoras, el *Prospector* tiene dotación de 15 tripulantes bajo el comando del Capitán George Bennett.

Encabeza el equipo de sabios el Dr. John L. Mero, ingeniero de investigaciones del Instituto de Recursos Marítimos de la Universidad de California, de la que es también egresado. Mero es una autoridad de minas submarinas de manganeso que se hallan principalmente en medio del Pacífico.

Leslie Rinehart, buzo del Canal de Panamá, admira con deleite la cámara sumergible de televisar. Rinehart usó la cámara para inspeccionar la quilla del "Prospector." El manejo de esa cámara que pesa 20 lbs., fue explicado a un grupo de ingenieros del Canal de Panamá en Balboa.



APACIBLE CASA FLOTANTE

“QUE PRECIOSO . . .” es cuanto exclaman quienes por primera vez visitan el hermoso chalet flotante del Comandante Sidney E. Taylor y señora, anclado en la base naval de Rodman.

El experto lobo marino es funcionario distritorial de planificación, 15º Distrito Naval, Fuerte Amador, y la idea de construir su chalet flotante, bautizado *El Peregrino*, le vino un día de noviembre

de 1957, y después de 3 años de pesada labor el bote fue lanzado al agua en septiembre de 1961.

Con 35 toneladas, 48 pies de eslora y 16 de manga, la nave tiene un calado de 30 pulgadas y costó \$18,000 el construirla. Fue su propio dueño quien la diseñó, siguiendo ciertas sugerencias de la señora Taylor. De quilla chata, el chalet flotante cuenta con un camarote-recámara, estufa de tamaño corriente, refrigeradora moderna y con amplio congelador; agua corriente caliente y fría; muchos armarios empotrados a la pared bañera y ducha. . . . Además de estar equipada con aire acondicionado la casita marina está alfombrada de pared a pared.

En la construcción de este nido flotante participaron muchos voluntarios. El Comandante Taylor trabajó como quien más, aun cuando contaba con los servicios de un carpintero profesional para el trabajo de ebanistería y de otros obreros empleados para tareas ocasionales.

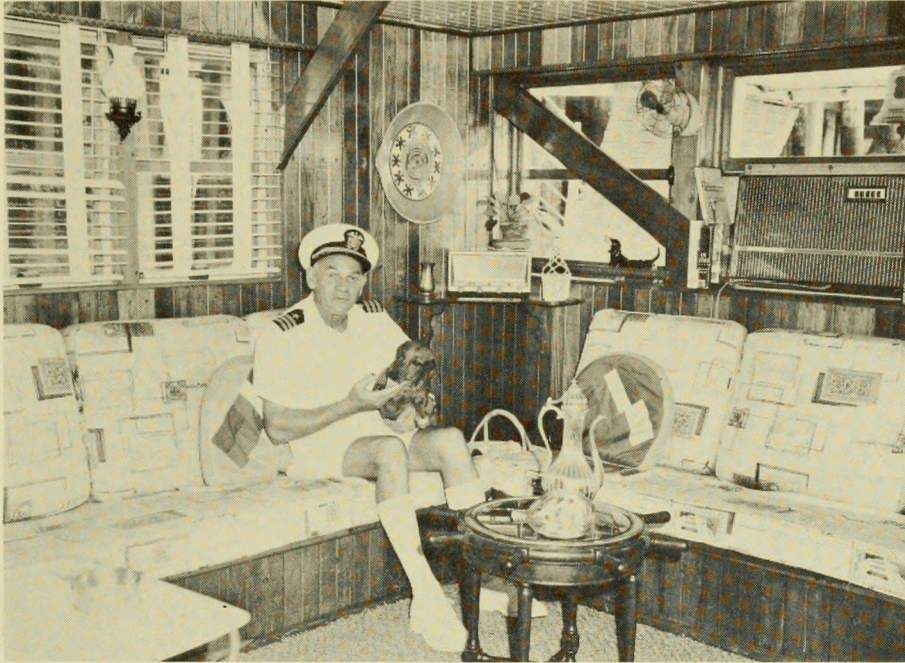
También prestaron ayuda compañeros de armas y alguno que otro vecino dado a “esas cosas”.

El flamante armero calcula que se emplearon en la construcción 20.000 pies de madera. Se colocaron unos 8.000 remaches de madera de 3 a 4 pulgadas de largo para darle ese tono de cubierta remachada.

La embarcación tiene dos máquinas diesel Greymarine de 225 caballos de fuerza, lo que le permite navegar a unos 9 nudos por hora. Taylor obtuvo tanto los motores como el equipo contra-incendios, dos excusados y otros artículos de un bote adquirido del Ejército como material sobrante. *El Peregrino* cuenta con sistema de agua a presión, aire acondicionado, cargadores de acumuladores, luces auxiliares, y un generador. También cuenta con determinador de profundidad y direccional de radio.

Salta a la vista que todos esos accesorios y comodidades no fueron planeadas de una sentada, ni en un mes o en un año. Tomó tiempo ir ideando todos los detalles y el acabado.

Oriundo de Hull, Inglaterra, Taylor ingresó a la Armada Real Inglesa en 1923, como aprendiz. Diez años más
(Pasa a la página 22)



Hecha a la orden para fines de semana náuticos, la sala del *Peregrino* tiene todas las comodidades de una casa en tierra. El Comandante Taylor trata de convencer a su “perro salchicha” de que no podrían pasarla mejor.



¿Puede ser? ¡Por supuesto! La recámara del *Peregrino* tiene suficiente espacio para acomodar esta cama doble. El tallado de la cabeza de la cama fue hecho por estudiantes del Instituto Don Bosco, en la ciudad de Panamá.

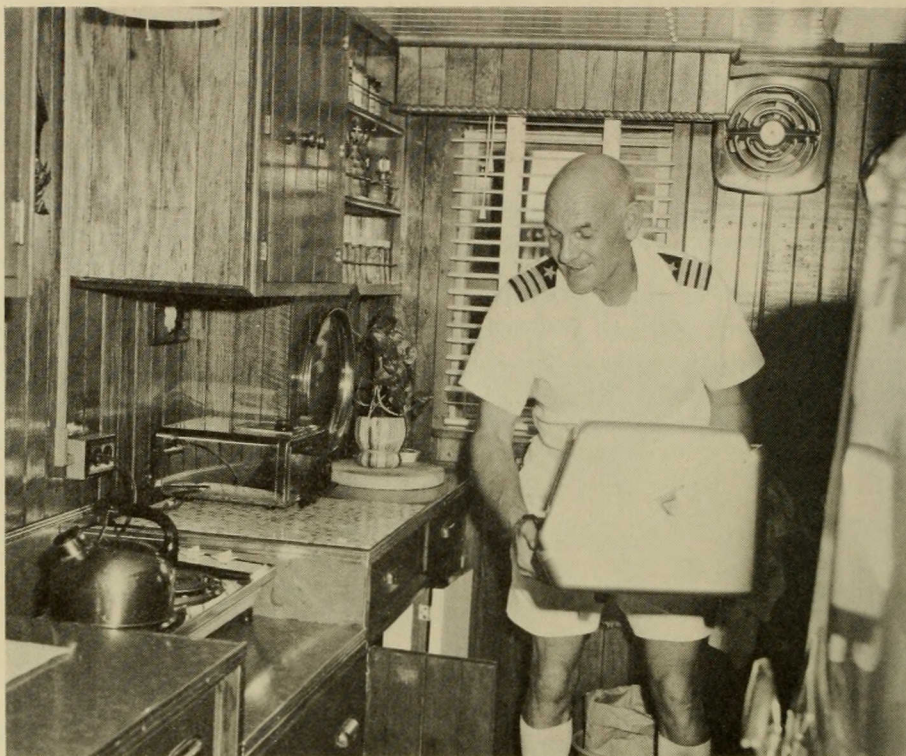
"MUY MARINA" Y COMODA ES LA LANCHA . . .

(Viene de la página 22)

tarde se radicaba en Estados Unidos y contraía matrimonio con Karen Christiansen e iba a trabajar al Yatch Club de Santa Bárbara, California.

Fue a la sazón cuando surgió el proyecto de la casa flotante que no habría de madurar todavía por muchos años. En el interín, Taylor prestó servicio en la Armada estadounidense en la Segunda Guerra Mundial y, al final de cuentas, vino a dar a Rodman donde nació su nave-hogar.

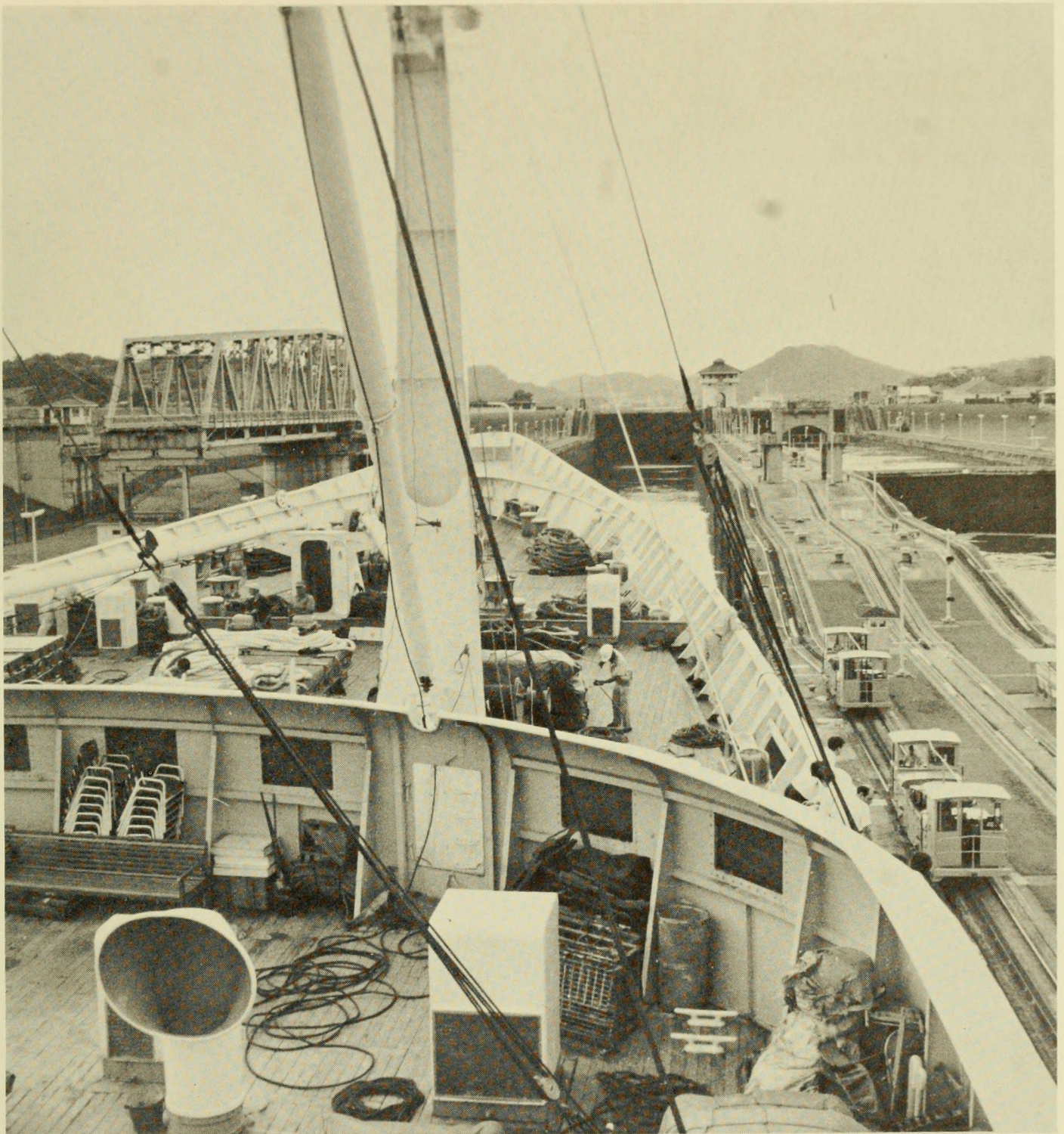
Los esposos Taylor sueñan con ir de crucero en su nave por el Mar Caribe y quizás aún por el Mediterráneo algún día. Luego . . . a la Florida y California, siempre a bordo de *El Peregrino*.



Hay comodidad de cocina amplia y poco que asear en esta casa flotante. El Comandante Taylor quita una caja de pan de la alacena en la galera del Peregrino, demostrando que hay amplio espacio para almacenamiento.



Está listo para una peregrinación. Construído para viajar en mar abierto, el Peregrino mide 48 pies por 16 pies. El Comandante Taylor se para sobre la casa flotante para dar una idea de su tamaño.



ENSARTANDO LA AGUJA

No podrá pasar, piensa uno al observar desde el puente de barco como éste las maniobras que se realizan para entrar a las esclusas del Canal (en este caso son las de Miraflores y el vapor es el Ellenis). Tal pareciera que precisería echar a un lado los muros laterales para dar

cabida a la nave. Eso piensa el lego, que no el ducho Práctico del Canal. Con pasmosa tranquilidad da unas voces de comando y se ve al navío deslizarse sin dificultades entre ambas montañas de concreto. Esto es solo cosa de rutina para los Prácticos del Canal de Panamá.



NAVEGACION

Barcos Turísticos

UNO DE los primeros barcos turísticos que llegarán a los puertos del Canal en esta temporada será el transatlántico *Statendam* de la Holland American, que deberá arribar a Balboa el 3 de diciembre procedente de Los Angeles, después de una travesía de 50 días por el Pacífico. El barco atracará en Balboa y transitará por el Canal el 4 de diciembre en su viaje hacia Nueva York con escalas en Kingston, Jamaica, y Nassau.

Pacific-Ford, agente de la línea en Panamá, ha anunciado que el *Ryndam* ha sido desviado por la Holland American Line de su travesía regular Canadá-Europa y partirá alrededor del mundo vía Australia y la costa occidental de los Estados Unidos. Deberá llegar a Balboa el 13 de enero, atracará y transitará por Canal al día siguiente. Partirá hacia Europa vía Jamaica siendo Lisboa su primera escala en puerto europeo.

Otro transatlántico de la Holland American que debe llegar esta temporada es el *Rotterdam* el 7 de abril, después de una travesía alrededor del mundo originada en Nueva York.

Dos barcos turísticos Cunard llegarán al Canal esta temporada, de acuerdo con la Pacific-Ford. Son el *Mauretania*, cuya llegada está señalada para el 3 de febrero a Cristóbal en una travesía por el Caribe, y el *Caronia*, el 28 de abril a Balboa en la última vuelta de un viaje alrededor del mundo que incluye Africa y Asia. C. B. Fenton & Company ha anunciado la llegada a Cristóbal el 25 de enero del transatlántico *Bergensfjord* de la Norwegian American. El barco iniciará una travesía alrededor del mundo vía Suez y el Lejano Oriente durante la cual llegará a 20 puertos y viajará 26,983 millas. También debe llegar en enero el bien conocido transatlántico *Kungsholm* de la Swedish America Line en su viaje a la costa occidental y los mares del sur. El barco atracará en Balboa el 13 de enero después de haber transitado por el Canal y partirá al día siguiente. En viaje de regreso llegará a Balboa el 3 de abril y atracará en Cristóbal antes de salir para Nueva York.

El *Homeric* de la Home Line, también representada por Fenton, llegará a Cristóbal el 13 de febrero como parte de una travesía por el Caribe procedente de Nueva York.

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO

PRIMER TRIMESTRE DE 1965

	1965	1964
Mercantes.....	2,976	2,813
Gobierno de EE. UU.....	67	63
Gratis.....	23	26
Total.....	3,066	2,902

PEAJES*

Comerciales....	\$16,146,343	\$14,586,978
Gobierno de los EE. UU.....	421,058	335,420
Total....	\$16,567,401	\$14,922,398

CARGA**

Comerciales....	18,893,330	17,266,999
Gobierno de los EE. UU.....	442,969	360,991
Gratis.....	123,094	120,762
Total....	19,459,393	17,748,752

* Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
** Cifras de carga en toneladas brutas.

Nuevo Carguero

DE LA LINEA LYKES, el *Louise Lykes*, reputado como la última palabra en automatización, también es el más grande que haya salido de los astilleros de Avondale de Nueva Orleans.

Bautizado en septiembre por Luci Baines Johnson, el carguero es esperado en el Canal en enero entrante. Este barco es el primero de 12 que construirán los mismos armadores para el servicio al Lejano Oriente, siendo también adaptables al servicio transatlántico.

Un dato curioso es que en el lanzamiento de la nave oficiase de madrina la hija del Presidente de Estados Unidos, siendo que 9 meses antes su padre había presionado un botón en la Casa Blanca para poner a funcionar una soldadura automática que se usaba en la quilla del carguero *Louise Lykes*, entonces en construcción en Nueva Orleans.

Las 12 naves tendrán 540 pies de eslora y un peso muerto de 14.000 toneladas; su velocidad será de 20 nudos. Todas tendrán aire acondicionado. El equipo de automatización, diseñado y construido por la Westinghouse, permite a una sola persona operar el cuarto de máquinas y a los oficiales controlar la velocidad y dirección de la nave desde el puente de comando. La tripulación de cada una de estas naves puede reducirse en un 30 por ciento.

La Panamá Agencies son los agentes locales de la Lykes Brothers.

