

Revista informativa de
la Autoridad del Canal
de Panamá ACP

94 AÑOS DESPUÉS

Panamá construye su Canal

AGOSTO 2008

TU CANAL AL DÍA

Una nueva forma de conocerlo más. Diviértete, aprende y conviértete a tu Canal en parte de tu vida.

Tu programa de televisión sobre tu Canal de Panamá.

● **ANIVERSARIO:
94 AÑOS DE
TU CANAL.**

● **RUTA QUETZAL:
RÍO DE LOS COCODRILOS.**



Telemetro. Canal 13

Domingo 10 • 12:30 – 1:00 p.m.

SERTV. Canal 11

Domingo 10 y Domingo 24 • 10:30 – 11:00 a.m.

Tele 7.

Jueves 14 y Jueves 28 • 9:00 – 9:30 p.m.

FETV. Canal 5

Sábado 9 y Sábado 23 • 3:00 – 3:30 p.m.

Hossana TV.

Sábado 9 y Sábado 23 • 6:30 – 7:00 p.m.

ECO TV.

Domingo 17 y Domingo 31 • 1:00 – 1:30 p.m.

**¡NO TE
PIERDAS!**





ambiente



travesía

compás

ampliación

ambiente pág.5-6

La tarea de proteger la fauna.

abordaje pág.18-19

Una dama con autoridad.

ampliación pág.7-8-9

Con cédula 6 y licencia de gigantes.

travesía pág.20-21-22

Postales desde Colón.

compás pág.10-11

La herencia franco caribeña.

brújula pág.23

Memorias y reflexiones.

punteo pág.12

De vuelta por la Zona.

reseña pág.24-25

Lo que pasa en tu Canal.

tecnología pág.17

Todo tiene su final.

trayectoria pág.26

El centenario del hogar de la cultura.

JUNTA DIRECTIVA:

Dani Kuzniecky (Presidente)

Adolfo Ahumada

Guillermo Chapman

Ricardo de la Espriella

Norberto R. Delgado D.

Antonio Domínguez A.

Mario Galindo H.

Guillermo Quijano Jr.

Eduardo A. Quirós B.

Abel Rodríguez C.

Alfredo Ramírez Jr.

Alberto Alemán Zubieta
Administrador

José Barrios Ng
Subadministrador



Fernán Molinos
Vicepresidente
de Comunicación Corporativa

Nubia Aparicio
Gerente de Comunicación

Vicente Barletta
Jefe de Redacción

Fotógrafos
Armando de Gracia

Nicolás Psomas

Bernardino Freire

Lina Cossich

Diseño y diagramación

Giancarlo Bianco

Antonio Salado

ESCRIBIMOS NUESTRA HISTORIA

El Canal de Panamá cumple 94 años de operaciones. El desarrollo de la vía, a partir del tránsito inaugural del Vapor Ancón el 15 de agosto de 1914 está documentado de manera puntual en todos sus hechos.

Durante una parte de la vida del Canal los panameños no fuimos precisamente los protagonistas principales de su historia. De hecho, el siglo anterior se caracterizó por la lucha reivindicativa de nuestros derechos sobre el recurso más estratégico del país, lucha que culminó el último día de esa centuria.

Hoy, el Canal es más panameño que nunca por su operación, su mantenimiento y su administración. Y lo que es más importante, ese sentido de propiedad está remarcado por el desafío de ampliarlo para mantenerlo competitivo en el escenario mundial. Esa competitividad, además, implica la certeza de mantenerlo como ente generador de

recursos para ampliar y potenciar aún más el desarrollo nacional.

De acuerdo con registros históricos, en la construcción de la vía interoceánica sólo trabajaron 357 panameños, frente a las más de 45 mil personas que emigraron desde distintos países, sobre todo de Las Antillas, para tomar parte en esa epopeya.

Esta vez, a los más de nueve mil panameños que ya laboramos en el Canal, a las tareas de ampliación se suman trabajadores que llegan de todas partes del país. Ahora somos los panameños los que escribimos esta nueva saga que hará de nuestra posición geográfica un verdadero instrumento de desarrollo y de bienestar para todos.

Felicidades Panamá por los 94 años de tu Canal. Y por la historia que ahora protagonizamos nosotros mismos.

LA VIDA SILVESTRE EN EL CANAL



La escena parece extraída de esas series televisivas de expediciones a África o el Amazonas, pero todo ocurre en los bosques de Panamá que nada tienen que envidiarle a las grandes selvas del mundo.

Por Vicente Barletta

El momento encajaría también en el episodio de uno de esos "reality shows" tan de moda en la televisión. En medio de los espesos bosques panameños un grupo de personas le sigue los pasos a especies de animales para rescatarlos y luego reubicarlos en áreas similares a su hábitat natural.

"Como panameños nos sentimos orgullosos de estar trabajando en el rescate de fauna que habita cerca del Canal", expresó Néstor Correa, director de la Asociación Panamericana para la Conservación, un grupo ambientalista subcontratado dentro de la ampliación de la vía interoceánica para encargarse de las labores de rescate de vida silvestre.

La empresa dirigida por Correa se ha encargado de recorrer las áreas donde se van a desarrollar obras de movimiento de tierra de la ampliación del Canal, a fin de ubicar especies animales como parte de las medidas de mitigación ambiental del proyecto.





Entre las especies rescatadas como parte de las medidas de mitigación de la ampliación del Canal figuran reptiles, mamíferos y anfibios, muchas de ellas en peligro de extinción.



“Como conservacionista también es un orgullo hacer esto”, agrega Correa quien junto a otros panameños ha colaborado a que alrededor de 250 animales hayan sido ubicados, rescatados y reubicados.

Entre los animales figuran más de 100 reptiles (mayoritariamente cocodrilos), cerca de 50 anfibios y alrededor de un centenar de mamíferos como perezosos, monos tití, hormigueros y hasta ocelotes o “manigordos”, como se llaman popularmente en Panamá.

La mayoría de la fauna ha sido rescatada en la ribera oeste del Canal en los sectores de Cerro Paraíso y Cocolí donde avanzan los primeros trabajos de movimiento de tierra de la ampliación. Cada fase de este

proyecto requiere de un programa de rescate de vida silvestre que implica incluso el adiestramiento de los obreros sobre cómo actuar cuando ubican a un animal.

En coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, la ACP identifica las áreas para la reubicación de las especies, a fin de trasladar a los animales a sitios bastante similares a su hábitat original. Entre los lugares figuran Nuevo Emperador, el Parque Nacional Soberanía y Camino de Cruces.

En el Parque Nacional Soberanía fue liberado, por ejemplo, una hembra de ocelote, una especie en peligro de extinción.

“Este lugar sirve como un refugio natural para especies como el ocelote porque el área es adecuada”, manifestó Norma Ponce, directora del Parque Nacional Soberanía mientras atestiguaba la reubicación del “manigordo” en lo que se conoce el camino del oleoducto en pleno bosque tropical panameño.

La fauna de la Cuenca

Cuando uno consulta los informes ambientales se dimensiona la importancia de los programa de rescate de vida silvestre, especialmente en la Cuenca del Canal. Dentro de esta área se encuentran 25 de las 38 especies de aves protegidas de Panamá. Además, de los 229 tipos de mamíferos identificados en este país, 160 están registrados dentro la cuenca. Igualmente, 30 las 33 especies de mamíferos en peligro de extinción se encuentran en los predios de la vía interoceánica.



ampliación

DE HERRERA A COCOLÍ...

EN UN CAT-785.

Uno es nativo de Los Cerritos, en Los Pozos, y el otro de Limón de Santa María; y aunque pertenecen a dos generaciones diferentes, tienen algo más en común que el haber nacido en la provincia de Herrera: conducen los CAT-785, los gigantes camiones utilizados en los trabajos de ampliación del Canal de Panamá.





Octavio (a la izquierda) y Nicolás llegaron desde Herrera para dejar su huella en la ampliación del Canal.

Por Luis E. Vásquez

El reloj marcaba las 2:20 de la tarde cuando llegamos a Cocolí para entrevistarnos con Octavio Rodríguez y Nicolás Arcia. El cielo nublado, típico de la época, nos indicaba que debíamos darnos prisa porque en cualquier momento la señora lluvia aparecería

Primero abordamos a Octavio, un hombre de 45 años, sencillo, jovial, campechano; siempre con una amable sonrisa. Cuenta que de muy joven se dedicaba a la compra-venta de ganado vacuno, pero “la situación estaba apretada” y un amigo le propuso conducir un camión volquete, un Ford de 13 velocidades y 10 ruedas.

Ese fue el inicio de la profesión que abrazó con entusiasmo. Tras los volquetes, vinieron otros camiones que crecían en dimensiones hasta llegar al “gigante de gigantes”: el CAT-785, el más grande utilizado hasta ahora en Panamá y que traído al país por la empresa mexicana Cilsa Panamá-Minera María para trabajar en el segundo contrato de excavación seca de la ampliación del Canal. “Doy gracias a Dios porque se hayan fijado en mí y dado

esta gran oportunidad de conducir uno de estos camiones. Es un orgullo formar parte de la ampliación del Canal, y de la historia, porque esto que estamos haciendo los panameños es histórico”, dijo orgulloso este azuerense.

Narra que siendo trabajador de una empresa local de construcción fue llamado a la capacitación en el INADEH para conducir el CAT-785. Fue un mes de arduo trabajo a cargo de dos instructores mexicanos y dos panameños que capacitaron a varios trabajadores en la conducción de estos vehículos que cuestan alrededor de 2.5 millones de balboas.

Quando le preguntamos a Octavio sobre su familia, no puede disimular la alegría y se adelanta a decir: “Mis hijos, Ariadna Massiel, (de 17 años), y Octavio Hafet, (16), me preguntan cada noche cuando llego sobre mi trabajo y no me creen que estoy conduciendo este camión, por lo que he debido llevarles fotografías para que me vean. Al día siguiente le dicen a sus compañeros que su papá trabaja en la ampliación del Canal. Están orgullosos, al igual que mi esposa Emma, quien es profesora”.



Octavio confiesa que apenas cursó hasta el sexto grado de la primaria y anima a otros panameños a fijarse metas, siempre que estén seguros de lo que quieren, porque “hay oportunidades para todos y los límites nos los ponemos nosotros mismos”.

“Los panameños somos capaces y estamos haciendo historia”

El otro protagonista de esta historia, Nicolás Arcia, más joven, pero con el aplomo de un curtido veterano, nos dice con entusiasmo que comenzó a conducir el camión de un vecino en su natal Herrera; luego emigró a la ciudad capital, y en el 2005 ingresó a laborar con una empresa responsable de varios proyectos en el Canal de Panamá. Allí conducía un camión articulado y luego varios de la serie CAT.

Al igual que Octavio, fue llamado por Cilsa Panamá-Minera María para la capacitación en el INADEH, y hoy forma parte de este selecto grupo de hábiles conductores panameños.

“Aquí todos somos una familia. Muchos del interior del país como Octavio y yo nos ayudamos mutuamente. Fíjate que a veces compartimos hasta la comida, porque en un apuro a alguien se le quedó, pero aquí está el resto y resolvemos”, señala en medio de una carcajada.

Nicolás está convencido de que los panameños son capaces de hacer las cosas bien. Primero, dice, lo demostraron con la administración del Canal, y ahora, con los trabajos de ampliación. “Es falso eso de que no podemos. Aquí estamos nosotros, casi el 80% interioranos, demostrándolo”, mani fiesta.

Este joven oriundo de Santa María, está casado desde hace seis años con Janina Mendoza, y fruto de esa unión nació, hace ocho meses, Nicole. Su deseo más vehemente, afirma, es que ambas le acompañen a presenciar la culminación de esta gigantesca obra, al término de estos trabajos, en el 2014.

“Me considero afortunado de tener esta oportunidad, que a lo mejor no se presenta dos veces. Ahora lo que deseo es poder estar con mi familia aquí dentro de seis años, cuando sea inaugurada”, dice Nicolás mientras observa el tránsito de un buque por las esclusas de Miraflores, pensando que a partir del 2014 embarcaciones más grandes podrán pasar por el Canal gracias a la ampliación que hoy, él y Octavio, ayudan a construir.



Los CAT-785 son, hasta ahora, los camiones más grandes utilizados en Panamá.



Panameños como el ex campeón mundial Ernesto “Ñato” Marcel figuran entre los descendientes de los trabajadores de la isla de Guadalupe que llegaron a Panamá para contribuir en la construcción del Canal. Casi un siglo después, sus familiares regresaron para rendirles tributo.

HERENCIA FRANCO CARIBEÑA



Los antillanos representaron el mayor grupo de emigrantes que llegó a Panamá para trabajar en la construcción de la vía interoceánica durante la administración de Estados Unidos. De las más de 45,000 personas que intervinieron en la epopeya de unir los dos océanos, alrededor de 31,000 vinieron de las islas del Caribe (ver cuadro).

La mayoría cruzó las aguas caribeñas desde Barbados, que aportó más de 19,000 de sus ciudadanos a la construcción del Canal.

FUERZA LABORAL EMPLEADA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

FECHA	FUERZA LABORAL
Mayo, 1904	1,000 (Aprox.)
Noviembre, 1904	3,500
Noviembre, 1905	17,000
Diciembre, 1906	23,901
Octubre, 1907	31,967
Abril, 1908	33,170
Octubre, 1909	35,495
Marzo, 1910	38,676
Diciembre, 1911	37,826
Junio, 1912	38,174
Agosto, 1913	39,962
Junio, 1914	33,270



Miembros de la delegación de la isla franco caribeña y de la comunidad colonense develaron en las Esclusas de Gatún una placa en memoria de los trabajadores de Guadalupe.

Desde Guadalupe, un archipiélago de Las Antillas, desembarcaron un total de 2,053 trabajadores que dejaron atrás sus costumbres y familias para aventurarse en lo que conocemos hoy como el Canal de Panamá.

“El precio que pagaron fue muy duro”, expresó Victorino Lurel, diputado presidente del Consejo Regional de Guadalupe, quien encabezó una delegación de la isla caribeña que regresó a Panamá para recordar a sus antepasados y resaltar sus aportes a la obra canalera.

Lurel destacó la contribución de las comunidades “franco caribeñas” a la historia de Panamá y su Canal, en vista que Guadalupe era una colonia de Francia al momento de la construcción de la vía, aunque hoy en día es un estado del país europeo.

Según Leonardo Sidnez, presidente de la Sociedad de Socorro Mutuo “La Fraternité”, poco se ha reconocido del



Leonardo Sidnez (a la izquierda) de la Sociedad “La Fraternité” acompañado de Victorino Lurel, diputado presidente del Consejo Regional de Guadalupe.

papel del Caribe francés en la historia del Canal, quizás porque los europeos fracasaron en el primer intento de unir el Atlántico y el Pacífico.

Aclaró, sin embargo, que la idea de construir un canal de esclusas fue del ingeniero francés Adolphe Godin de Lepinay. Aunque su propuesta fue ignorada por sus compatriotas, el diseño fue retomado luego por los estadounidenses.

“Hemos sido un pueblo separado por el mar, pero unido por la sangre”, indicó Sidnez, también panameño descendiente de los antillanos franceses.

El aporte de los “franco caribeños”, en especial de los provenientes de Guadalupe, está grabado ahora en el Canal con una placa develada por la delegación de la isla en las Esclusas de Gatún, en Colón, mientras otra similar será colocada en las de Miraflores como homenaje a quienes cruzaron el mar para contribuir a una de las maravillas de la ingeniería.

TRABAJADORES PROVENIENTES DE LAS ANTILLAS										
Pais	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Fortune Island			361							
Barbados	404	3,019	6,510	3,242	2,592	3,605				528
Guadalupe				2,039					14	
Martinica		2,733	585	2,224						
Jamaica		47								
Trinidad			1,079				205		143	
Curazao			23							
St. Kitts			933						9	
St. Lucía									55	
St. Vincent									296	
Grenada									93	
Guinea Británica									332	

ENTRAR A LA ZONA DEL CANAL

o cómo se desvaneció el dulce olor a quemado de la historia.

8

BIENAL
DE ARTE
PANAMA
2 0 0 8



Entre el próximo 10 de septiembre y 23 de octubre, la Bienal de Arte de Panamá repasará una parte de la historia nacional desde otra mirada: la de las artes visuales.

Walo Araújo, director general de la muestra, explicó que, por primera vez, la Bienal cuenta con un eje temático: la idea de la antigua Zona del Canal, así como las historias e imaginarios sobre lo que fue y representó este enclave estadounidense en Panamá.

La curadora Magali Arriola ha considerado que la Bienal opere conceptualmente en dos niveles. El primero estará integrado por artistas familiarizados con la Zona del Canal para realizar intervenciones *in situ* que dialoguen directamente con la historia y presente de dicho territorio

El segundo nivel reunirá a artistas que, dado su total desconocimiento de la Zona, puedan proponer obras o intervenciones que, desde sus latitudes lejanas y diversas, ofrezcan una reflexión en torno a la evanescencia política y cultural de un lugar, o, en su defecto, generen una especulación acerca del significado de este tipo de transacciones geográficas.

La Bienal agrupará a artistas de Panamá, Estados Unidos, Bélgica, Nueva Zelanda, Inglaterra, Alemania, Francia y México.

Programa de actividades

Conversatorio Entrar a la Zona del Canal.

Museo de Arte Contemporáneo.
10 de septiembre, 10:00 a.m.

Exhibición fotográfica Ciudad Jardín: planeación progresista y el Canal de Panamá

Universidad de Panamá. Sala Manuel E. Amador.
Abierta al público a partir del 18 de septiembre.

Jornadas académicas El área del Canal de Panamá: paisaje cultural de importancia mundial

Universidad de Panamá. Auditorio José Dolores Moscote.
11, 17 y 18 de septiembre, mañana y tarde.

Presentación del documental Canal Zone de Frederick Weisman.

Museo del Canal.
11 de septiembre.

El documental trata sobre los estadounidenses que en 1976 vivían y trabajaban en la Zona del Canal, mostrando cómo era su vida, incluyendo tanto aspectos del gobierno civil, como el trabajo de los militares, y en general retratando la sociedad en la que vivían los llamados Zonians. Weisman ha sido reconocido en las últimas tres décadas como uno de los más importantes cineastas de los Estados Unidos.

Muestra individual del artista Brooke Alfaro

Sede administrativa del Museo de la Biodiversidad / Antiguo Club de Oficiales de Amador.
Abierta al público a partir del 11 de septiembre.



**SALVA EL MUNDO,
AHORRA ENERGÍA.**



APAGA LAS
LUCES QUE NO
ESTÉS USANDO.



APAGA TU
COMPUTADORA
AL TERMINAR TU
JORNADA LABORAL.



CIERRA EL GRIFO
CUANDO TE
CEPILLAS LOS
DIENTES.



MANTÉN LAS
LLANTAS DE TU
CARRO BIEN
INFLADAS, ASÍ
AHORRARÁS
COMBUSTIBLE.



APAGA EL AIRE
ACONDICIONADO
AL TERMINAR TU
JORNADA LABORAL.

**CORRE
LA VOZ!**

ACP
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA





EL PRIMER TRÁNSITO

El primer buque en cruzar el Canal fue el Vapor Ancón, el cual realizó el tránsito inaugural el 15 de agosto de 1914. A bordo se encontraban 200 pasajeros, entre ellos, el presidente de Panamá, Belisario Porras. Esta foto capta el momento en que la nave pasa las Esclusas de Miraflores en su trayecto hacia Balboa, tras partir del Puerto de Cristóbal, en Colón.



9 DE SEPTIEMBRE - 21 DE OCTUBRE

Museo de Arte Contemporáneo

Exhibición de la Bienal > Curaduría: Magali Arriola

Universidad de Panamá

Exhibición *“Ciudad jardín: planificación progresista y el Canal de Panamá”*
 Jornadas académicas *“El área del canal: paisaje cultural de importancia mundial”*

Museo del Canal

Presentación del documental *“Canal Zone”* (1976) de Frederick Weisman

Museo de la Biodiversidad/ Antiguo Club de Oficiales de Amador

Muestra individual de Brooke Alfaro

www.bienalpanama.org

Organiza:



Patrocinadores principales:



Patrocinadores:

Colaboran: Ciudad del Saber, Fundación Amador, Museo del Canal, Universidad de Panamá, Cornell University, Tulane University, Fondo Mundial de Monumentos, COPA Airlines, revista HIP, revista LOBBY, blank: magazine, Teatro Guild, PR Solutions, Madame Blanche, revista Artmotiv, contemporary magazine



FIN DE UNA ERA

Una nueva época tecnológica comenzó en el Canal a partir de las 10:30 a.m. del martes 5 de agosto del 2008.



La Unidad Principal del Canal funcionó ininterrumpidamente durante 24 años.

A esa hora fue apagada la Unidad Principal, o el *main frame*, como comúnmente se le llamó durante 24 años al equipo computacional que contenía la información del tráfico marítimo y las operaciones financieras de la vía interoceánica.

“Nuestro viejo servidor ha cumplido su misión. Ahora debemos dar paso a la nueva tecnología”, dijo un tanto melancólico Henry Sánchez, considerado “el padre de la criatura” que funcionaba las 24 horas, los 365 días del año. Ahora la División de Información y Tecnología de la ACP implementó una modernización para hacer más eficiente sus servicios.

Razones de peso

Las razones para poner en marcha un nuevo servidor son, literalmente, de peso: alrededor de 450 mil balboas menos en costo por unidad; un enorme ahorro de energía eléctrica y de espacio físico. Amén de la velocidad en el procesamiento de la información.

El encargado del centro de datos de esta división, Carlos Vargas, dijo que se marca el fin de una era tecnológica, pues en 1984, cuando se instaló el *main frame* era lo más moderno en el mercado. Sin embargo, llegó el momento de enviarlo al retiro para dar paso a la transferencia de tecnología.

“La diferencia del viejo servidor con el moderno es la velocidad. Con el que hoy estamos instalando, el usuario interno tendrá la información al instante. La velocidad varía, pero el procesamiento de datos es el mismo”, dijo Vargas.

Bienvenida la tecnología

Alrededor de 367 colaboradores, tanto en el campo informático como de comunicaciones, son los responsables de operar de manera ininterrumpida el sistema, para beneficio de la comunidad marítima internacional, principal usuaria del Canal.



UN PEDACITO DE LA HISTORIA DEL CANAL

Judith Holder, quien cuenta con 80 años de edad, constituye un pedacito de la historia del Canal de Panamá. Y es que Judith, quien laboró durante gran parte de su vida al servicio de esta gran empresa, era estricta en su trabajo y justa a la vez. Respetaba las normas a cabalidad y jamás daba su brazo a torcer cuando de los temas de la ética o de la lealtad se trataba.

Por Nubia Aparicio S.

Se dedicó al servicio federal de los Estados Unidos durante 46 años, 38 de los cuales laboró para el Canal.

Para Judith Holder, una panameña de nacimiento, “no hay nada más glorioso que formar parte de la historia del Canal”.

Siempre viste con *jeans* y blusa fina, y le encanta recibir piropos elegantes. Detesta a la gente grosera y opina que para ser estricto no hay que ser malcriado ni arrogante. El respeto ante todo, dice.

Quienes laboraron con ella la recuerdan con aprecio. Eso quedó evidenciado cuando todo aquel que la conocía se detuvo para besarla y saludarla efusivamente, mientras permaneció en el Edificio de la Administración, donde se le tomó la foto para esta entrevista.

Roberto Alleyne casi la carga por la emoción que le produjo su presencia. “¡Qué enorme que te has puesto desde que te dejé!”, le dijo a Roberto, para luego señalar: ¡mírame a mí, yo no me dejo!

Pese a su avanzada edad, Judith, que “jamás” dejará de ser canalera, según ella misma dice, habla con mucha coherencia; sus respuestas son concisas, claras y precisas.

Por unos momentos se queda callada, da la impresión de que se toma un tiempo para recordar y ordenar sus pensamientos antes de contestar las preguntas.

-¿Cuál fue su principal aporte al Canal?

-Mi trabajo leal y consagrado que le dediqué por tantos años.

-¿Qué representó para Ud. haber servido a esta empresa?

-Siempre consideré un honor pertenecer a esta empresa y contribuir con mi trabajo, aun cuando fuera un granito de arena; me llenaba de orgullo al oír la expresión: "el Canal está en su gente"... mi Canal.

-Sabemos que Ud. abogaba mucho por los principios éticos, ¿cómo se puede afianzar esos principios?

-Con el ejemplo. Practica lo que predicas... así de simple, pero no fácil. Hay que infundirle al empleado el orgullo de formar parte del equipo de trabajo; de seguro éste le responderá.

-¿El Canal continuó brindando sus servicios a pesar de que hubo una invasión, en diciembre de 1989...¿cómo fueron los días posteriores a la intervención militar en el país por parte de Estados Unidos?

-Difíciles, pero sirvieron para unimos más como trabajadores, quienes teníamos por norma "el Canal no se puede parar".

Los trabajadores leales, que éramos casi todos, seguimos trabajando, pese al peligro que había en las calles. Mis hijos me decían: 'pero mami no vayas que es peligroso', y yo me iba de todas maneras...hoy día, al ver las cosas en retrospectiva, he caído en cuenta de que realmente constituía un gran riesgo andar por las calles...pero el Canal tenía que seguir funcionando.

-¿Cómo se sintió cuando el Canal pasó a manos panameñas?

-Orgullosa, pero aprensiva; me preguntaba si seríamos capaces de mantener el nivel de excelencia en el manejo del Canal por 100 años más...todo parece indicar que la respuesta es sí.



¡Cómo has crecido!, le dijo Judith Holder a Roberto Alleyne, quien laboró junto a ella en el Canal, durante varios años.

-Ud. trabajó en el Canal cuando estaba en manos de estadounidenses y, luego, cuando pasó a ser manejado por panameños...¿cuál fue la diferencia más importante que observó debido al cambio?

-Para entonces, ya yo estaba acostumbrada a lidiar con ambos. La transición se hizo muy bien, así es que no se notó ningún cambio importante. Creo que fui privilegiada porque por mi experiencia, trayectoria laboral y profesionalismo, fui tratada con respeto y muchas veces consultada sin importar la nacionalidad de la persona que ocupaba el puesto de supervisor o gerente en un momento dado.

-¿Recuerda Ud. alguna anécdota importante que quisiera compartir con los lectores de El Faro?

-Durante la invasión, uno de nuestros choferes que se encontraba realizando una misión de trabajo, fue interceptado por un patrulla con varios soldados estadounidenses que casi lo matan, varios de ellos le apuntaron a la vez con ametralladoras, porque le dieron unas instrucciones y como él sabía poco inglés, amén del susto, no les hizo caso y los ignoró. Fue trágico el momento... pero gracias a Dios no fue peor. Casi se muere porque le dio un ataque de nervios y hubo que llevarlo al hospital.

Comparto otra anécdota: Una vez había un supervisor estadounidense que siempre entraba fumando en la oficina de los choferes hasta que un día varios de ellos se dirigieron a mi persona para quejarse de la situación, porque la mayoría

no fumaba y se tenía que aguantar el humo que botaba aquel señor. Acogí la queja y lo que hice fue que colgué varios letreros que decían "prohibido fumar en esta área".

El hombre fue furibundo a mi oficina para reclamarme el porqué había colgado los letreros y le expliqué las razones. Fue entonces cuando me exigió que le dijera los nombres de quienes se habían quejado y, por supuesto, que me negué a hacerlo...se molestó aun más y me gritó que iba a quitar los letreros y yo solo le respondí: '¡atrévete!'... y le di la espalda...entonces él me dijo: 'no me des la espalda' y mi respuesta fue: 'yo no hablo con animales'...y me fui...y no se atrevió a quitar los letreros. El creía que me iba a meter miedo... ¡no señor!, yo nunca le tuve miedo a nadie en mi trabajo.

-¿Cuál fue su momento más triste en su estadía en el Canal?

-Haber sido asignada para ofrecer nuestras condolencias y explicaciones a la madre de un joven electricista, recién graduado de la Escuelas de Aprendices, por la muerte de su hijo en un accidente de trabajo. Fue muy dura esa experiencia, ocurrida, si no recuerdo mal, en 1965.

-¿Y su momento más alegre?

-Fueron muchos y por diferentes razones. Pero recuerdo muy especialmente cuando en 1973 gané la posición de Oficial Administrativa. Concurse con varias estadounidenses, y resulté ser la primera panameña en ocupar un puesto administrativo a ese nivel.

-¿Cuál sería el mensaje que Ud. le daría a los trabajadores del Canal de hoy día?

-Mi mensaje sería el que siempre fue mi lema: "learn to like what you do...not to do what you like." Aprendan a que les guste lo que hacen, no hacer lo que les guste. La vida está llena de contradicciones y si ésta nos da limones...hagamos limonada... el cambio nos puede sorprender.



UN SITIO QUE SE RESISTE A DESAPARECER

El cementerio de Gatún, en Colón, ha sido testigo de la evolución del Canal de Panamá durante más de un siglo, y continuará siéndolo ante el compromiso de preservarlo mientras se construye el tercer juego de esclusas.



La comunidad de Gatún, en Colón, vivió una intensa actividad durante la época de la construcción del Canal.

Por Jovanka Guardia

Cuenta la historia que fue el Barón Adolphe Godin de Lepinay, ingeniero francés graduado de las mejores escuelas del ramo, quien planteó sin reparos una innovadora idea: construir un canal de esclusas. Corría el año 1879.

Su moción no solo fue descartada durante un congreso internacional de ingeniería celebrado en París, sino que por añadidura, se ganó más de una mirada de espanto que se volteó hacia él casi incriminándolo.

¿A quién se le ocurre semejante disparate?, coincidieron algunos de los franceses que para entonces, estudiaban las posibilidades de construir un canal a través del istmo de Panamá.

De Lepinay venció los esquemas y presentó una propuesta. Las memorias del historiador Alonso Roy cuentan que su plan era crear un inmenso lago artificial en Gatún con una gran represa para el río Chagres en el lado Atlántico y otro más pequeño en el río Grande hacia el Pacífico, que se unirían por una excavación a través de Culebra.

Era una obra sin precedentes que implicaría esclusas para subir o bajar los barcos por medio de diferentes niveles de agua.

Al final, Francia no pudo completar su intento por establecer una ruta interoceánica, pero la idea del ingeniero de Lepinay fue rescatada de los escombros, unos 25 años después.

Adiós a Gatún

Le tocó el turno a Estados Unidos y en 1904 se volvió a hablar de un lago artificial. Esta vez sonó mejor, sin embargo, estaba claro que para dar paso a los trabajos, varios pueblos quedarían sumergidos, Gatún entre ellos. Desaparecerían sus cerca de 90 casas, una iglesia, la escuela y la docena de pequeñas tiendas que florecieron durante la inmigración hacia California por la fiebre del oro. La población estimada era de 3,391 habitantes.

En Gatún había también un cementerio municipal al que, según reportan los archivos de la Biblioteca Roberto F. Chiari de la ACP, "no le cabían los muertos".

Los episodios que describen a este camposanto están recogidos en un cúmulo de notas que guarda celosamente la biblioteca y que incluyen manuscritos que intercambiaban las autoridades locales de la época.





En el cementerio de Gatún reposan unas 90 tumbas, en su mayoría de trabajadores que murieron durante la construcción del Canal.

Leer cada una de esas cartas es sumergirse en los detalles más curiosos que rodearon la construcción de esta gran obra de ingeniería. Así por ejemplo, en 1904, José Salazar, alcalde de Gatún, escribió, con su puño y letra, que el cementerio estaba a su máxima capacidad y que “ya no cabía un muerto más”.

Salazar tuvo que esperar por una respuesta positiva. Fue hasta 1907, cuando H. Brady, inspector sanitario local, recibió la autorización para comenzar el movimiento de tierra para un nuevo cementerio en un área aprobada por el propio ingeniero civil, George W. Goethals, presidente de la Comisión del Canal Istmico.

Pasó el tiempo y en 1909, el lugar volvió a la palestra pública. Surgió una nueva petición de Panama Railroad Company para que se construyera otro cementerio para los residentes del pueblo que habían llamado “Nuevo Gatún” y que estaba compuesto por los habitantes reubicados para la creación del lago. La solicitud no prosperó.

Del Departamento de Sanidad de la Comisión del Canal Istmico salió una nota en la que se aseguraba que el cementerio, de unas 90 tumbas, era “suficiente para muchos años más” y así lo fue hasta que empezó a deteriorarse. Se trata de una construcción de la época del canal francés a la que el tiempo y la falta de mantenimiento le fueron ganando terreno.

Al rescate

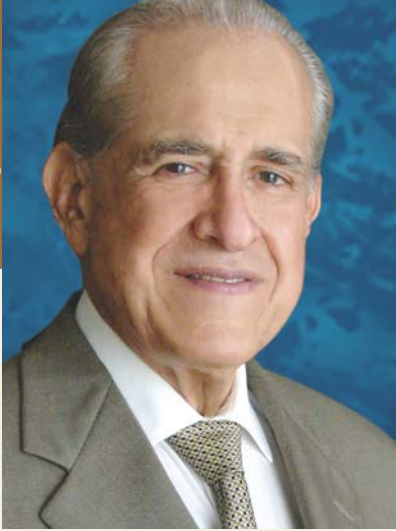
Alberto Alemán Zubieta, administrador de la ACP, recuerda bien el estado en que encontró el cementerio a mediados de los '90. “Estaba en muy mala condición”. Fue él quien dio la orden de que se rescatara, una idea que también había sido impulsada por un grupo de voluntarios.

Eric Jackson, editor de la publicación The Panama News participó en las labores de remozamiento del camposanto. Jackson reseñó que el sitio estaba cubierto por la jungla. “El administrador Alberto Alemán Zubieta dio su bendición y en los últimos años el cementerio ha sido mantenido por la ACP”, precisó.

Luego de la aprobación ciudadana para la ampliación del Canal, la pregunta es: ¿Desaparecerá el cementerio por la construcción del complejo de esclusas en el lado Atlántico? En las especificaciones para la construcción del tercer juego de esclusas se hace referencia directa a su protección. “En el caso de las esclusas del Atlántico, los edificios y zonas que figuran como de importancia histórica se mantendrán en su estado actual, en particular el faro ubicado en Lighthouse Road, el cementerio que se encuentra en Thelma King Road y el edificio 206, en Gatún”. Este contrato no ha sido adjudicado aún.

Un reporte del doctor William C. Gorgas recogido por la ACP indica que durante el periodo francés de construcción de la vía murieron unos 22,000 obreros, mientras que para la época de los norteamericanos se reportaron 5,609 muertos (4,500 eran trabajadores antillanos). El proyecto de ampliación del Canal de Panamá está comprometido a preservar estas memorias.





Luis H. Moreno Jr.

Del Canal se ha escrito tanto y bien, que es poco lo que una pluma, relativamente lega como la mía, puede agregar al relato o estudio de su historia, de la epopeya de su construcción e incesante evolución, del sostenido impacto de su economía en el país y en el mundo, de las profundas raíces de legítimas e indeclinables aspiraciones soberanas, de su latente influencia en el devenir republicano, del estimulante servicio que ha prestado al comercio internacional, y, con mayor profusión, de la ambiciosa ampliación que en la actualidad se emprende.

Recibimos de una naturaleza pródiga y sin accidentes trágicos una posición privilegiada que es "Puente del Mundo y Corazón del Universo", y ojalá Espejo de las Américas; una cultura forjada en el empeño fraterno de todas las razas del mundo al converger en este punto de encuentro para cavar juntos la zanja, para ayudar al compañero en las horas de la malaria fulminante, para resistir hasta la liberación las sordas amarguras de un tratamiento racial que no alteró nunca nuestra solidaridad. Esto impone el compromiso de honrar, con orgullo y rectitud, la sangre derramada por estudiantes desafiantes, armados sólo con su patriotismo, para reclamar el sentirse y ser plenamente panameños en su propia tierra.

Para eso tenemos que ser buenos panameños. Para honrar, en la acción diaria, lo que representan los monumentos que con ese fin erigimos; para traducir a la realidad el sueño de equidad que impone la abundancia proveniente del sacrificio y de la lucha de todos, antes y después de la victoria. Buenos panameños para promulgar leyes que sirvan de pedestal a la ciudadanía, y no de apoyo al interés de pocos; para asegurar el manejo

MEMORIAS Y REFLEXIONES

sabio y correcto de los excedentes recursos generados, con una visión de Estado, de país con altos designios y peligros, y no de aprovechamiento político en desmedro de futuro tan promisorio para la Patria. Ese es el deber indeclinable que impone la limpia, eficiente y enaltecedora posesión del Canal.

Soy interiorano. Durante mi niñez y aún en mi mocedad, uno de mis grandes placeres era visitar la ciudad de Panamá, aunque de Penonomé tomaba de cinco a seis horas, regularmente partiendo en la madrugada por la carretera asfaltada de escasamente dos vías cuando se encontraban automóviles, que no era lo frecuente. En recompensa a mi dedicación en los estudios, mi padre me invitaba para que lo acompañara a hacer este viaje con mi madre, una o dos veces al año. En el Hotel San José y en el Hotel Colón mis padres eran bien conocidos, y cuando alcanzaban los ahorros íbamos al Salón Lindy, de exquisita comida española, o el Teatro Variedades, lo que hacía más grata mi estadía.

Pero lo que me hacía más feliz, era la llegada a Arraiján, donde, frente a la vieja Aduana cambiaba totalmente la carretera de asfalto deteriorada a una pavimentada de dos vías con buen orden y señalización. Un olor de alquitrán muy peculiar, que aún puedo recordar, me indicaba que estábamos próximos al Canal. Entonces había que esperar en fila de automóviles el inicio de operación del 'ferry', lanchón que atracaba a muelles de pontones flotantes, que transportaban de uno a otro lado cerca de veinte carros, en unos quince o veinte minutos.

Me atraía el orden, el respeto a las autoridades, el mantenimiento que hacía parecer todo nuevo, el césped bien recortado, como en las películas; la verdad es que yo no recuerdo ningún jardín como estos de la Zona en los pueblos del interior, donde en algunos inclusive dejan a la vista la tierra roja u oscura descarnada. Los árboles recortados, algunos floreados o llenos de frutos. Las calles lucían todas limpias; los panameños nos aconsejábamos mutuamente a no tirar desperdicios, ni desobedecer las reglas del tránsito, porque de donde no se veían, aparecían, de repente, policías inflexibles para multar. Todo esto dolía, lo mismo que ver dos placas en el carro: una de Panamá y otra del Panama Canal Zone. Pero, de niño, me gustaba pasar por

el Club House de Balboa para ver el edificio de la Administración, sencillamente imponente y sobrio.

La Segunda Guerra Mundial me encontró ya asistiendo a la secundaria en Panamá. Mis padres vivieron en el interior hasta que último de sus hijos, tuvo que hacer la misma peregrinación. Una vez graduado de La Salle me matriculé en el Balboa Junior College, nivel pre universitario, para aprender inglés y luego me fui a estudiar a California. En uno de los viajes de vacaciones me tocó manejar, a través de la Zona, el automóvil de un amigo, que no se sentía bien. No tenía licencia de manejar de la Zona, pero sí de Panamá. No había pasado mucho tiempo, cuando, sin desatender ninguno de los reglamentos, comenzó a seguirme un agente de tránsito en moto hasta que me paró y me pidió la licencia. Le dije que no la cargaba, que se me había quedado en casa. Tomó una maquinita o un teléfono, no recuerdo, y al instante me dio una boleta. No quiero acordarme del diálogo, porque no fue grato, pero la gracia me costó mucho más de lo que iba a gastar en el paseo. Ese día mi apreciación marcó una diferencia, y lo ocurrido lo conté después, con gran sorpresa para ellos, a mis compañeros californianos de la Universidad. "¿Dos placas?, ¿dos licencias?, ¿policías norteamericanos poniendo boletas en tu territorio?, preguntaban extrañados. Esa es la tragedia que tenemos que vivir; y ésta es apenas perceptible; hay cosas mucho más graves, denunciaba yo cuando en grupos o colegios me invitaban a conversar sobre la Zona del Canal, no sólo en California, sino luego también en Río de Janeiro, en New York, en Arkansas, donde también tomé la pluma para dejar saber a la prensa algunas de nuestras insatisfacciones.

El atraso de Panamá en el desarrollo de puertos, comunicaciones, turismo, comercio internacional, e inclusive comercio e industrias, se debe sin duda, a la presencia de la ocupación militar de nuestros recursos y a la ausencia de un concepto más cónsono con nuestro desarrollo. La sanidad, el agua, el orden son legados indiscutibles, pero no permanentes. Es al panameño a quien le toca, y no sólo desde el gobierno, asegurar las características que deben hacer de Panamá, tras grandes sacrificios, una nación próspera, segura y ordenada para todos. Esto es parte de nuestro gran compromiso tras la ardua lucha de todas las generaciones de buenos panameños.



ACP adjudica contrato de corretaje de seguros para la ampliación

La empresa Willis Limited de Inglaterra será la encargada de apoyar a la ACP en la adquisición de los seguros y la administración de los reclamos para la construcción de las nuevas esclusas y para la excavación final del cauce de acceso del Pacífico.

En una licitación pública, la firma europea ofertó el precio más bajo (B/. 695,000.00) y luego obtuvo las calificaciones requeridas luego de una rigurosa evaluación técnica y cumplió con los requisitos que exige el sistema de contrataciones, por lo que la ACP le adjudicó el contrato de siete años con renovaciones anuales.

La ACP, con el apoyo del corredor contratado, adquirirá directamente las pólizas para la construcción del tercer juego de esclusas, lo que le permitirá optimizar costos mediante el eficiente control de la administración de los seguros que respaldarán las operaciones de construcción.

Disponible el VII Informe de Avances de la Ampliación

Con la publicación del VII Informe Trimestral, los panameños pueden consultar los avances del Programa de Ampliación del Canal, dentro del cual se han adjudicado contratos por B/. 296,152,580 hasta el 30 de junio del 2008.

El informe con el detalle de las contrataciones y el estado de los proyectos fue entregado por la ACP a la Asamblea Nacional, el Ejecutivo, la Contraloría General de la República y puesto a disposición del público en la dirección de Internet

<http://www.pancanal.com/esp/ampliacion/informes/informes-trimestrales/>

En cumplimiento de la Ley 28 de 2006 y de su compromiso de rendición de cuentas al país, el documento también fue remitido a los miembros de la Comisión Ad-hoc creada por la ley mencionada para evaluar el proceso de contratación y ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas.



Canal de Panamá consolida alianzas con tres puertos de Estados Unidos

Luego de la renovación de los acuerdos con las autoridades portuarias de Virginia y Nueva Orleans, la ACP sumó nuevos convenios con los puertos de Houston, Charleston y Tampa a fin de reafirmar su alianza con estas importantes terminales marítimas de Estados Unidos.

Los acuerdos facilitarán el intercambio de información y ayudarán a promover la "ruta toda agua" que une a Asia con el golfo y la costa este de Estados Unidos a través del Canal de Panamá.

La ratificación de las alianzas surge en momentos en que los puertos estadounidenses emprenden proyectos de modernización, impulsados en parte por la necesidad de recibir buques de mayores dimensiones que podrán transitar por el Canal ampliado a partir del año 2014.



Continúa divulgación de los avances de la ampliación

Desde el inicio de las obras de construcción del tercer juego de esclusas, la ACP ha mantenido una permanente divulgación de los avances del proyecto mediante conferencias, charlas, presentaciones y giras a organizaciones de la sociedad civil.

Como parte de este compromiso, una delegación del Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH) visitó el área donde se ejecutan los trabajos de movimiento de tierra de la ampliación en los sectores de Cocolí y Cerro Paraíso.

Directivos de la ACP también presentaron el estado del proyecto a grupos como la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá, la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa, la Cámara Marítima de Panamá y la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos.

Canal de Panamá: la ruta verde

La ruta del Canal de Panamá es una de las menos contaminantes en el transporte marítimo mundial y sus beneficios aumentarán con la ampliación de la vía en el año 2014.

Esta fue una de las conclusiones de la III Conferencia de Mercadeo "Sostenibilidad Ambiental – La Ruta Verde de la Cadena de Suministros" organizada por la Oficina de Investigación y Análisis de Mercadeo de la Autoridad del Canal de Panamá.

El tema del impacto de la ampliación del Canal de Panamá en las emisiones globales de CO₂ (dióxido de carbono) fue expuesto por el consultor internacional Bruce Anderson, ejecutivo principal de la Compañía Starcrest Consulting Group.



Panamá colaborará con el Puerto de Curazao

El apoyo consiste en la base de datos de la terminal portuaria de Willemstad, Curazao en las Antillas Holandesas, que preparará la ACP para ser utilizada por su Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) en el adiestramiento de prácticos y demás personal de operaciones marítimas de este puerto caribeño.

El acuerdo fue formalizado mediante la firma de un contrato comercial entre la ACP y la Autoridad Portuaria de Curazao, cuyos ejecutivos recorrieron las instalaciones del SIDMAR que inició operaciones en el 2002 y cuenta con tres simuladores respaldados por los estándares de la Organización Marítima Internacional.

Los tres simuladores tienen la capacidad de emular la realidad virtual de operaciones portuarias como maniobras de atraque y desatraque con asistencia de remolcadores, interacción buque a buque y remolque de barcazas, entre otros escenarios.

UN SIGLO DE CULTURA

Uno de los íconos de Panamá está de cumpleaños

El Teatro Nacional llega en el 2008 a su centenario y lo celebra como se lo merece esta joya de nuestra arquitectura.

El Teatro Nacional abrió sus puertas el 1 de octubre de 1908 luego de tres años de construcción, aunque su inauguración artística fue 26 días después con una representación de la Ópera Aida de Verdi, a cargo de la Compañía Italiana de Mario Lambardi.

A partir de este mes, el Teatro Nacional inicia las celebraciones de su centenario con un programa de actividades que se extenderá hasta noviembre próximo.



Programa del Centenario del Teatro Nacional

Fecha	Actividad	Lugar
Jueves 14 de agosto	Orquesta Sinfónica de las Américas	Teatro Nacional
Martes 26 de agosto	Evoluciones del Corazón. Gabriel Noriega	Galería de Artes Visuales, Las Bóvedas
Martes 2 de septiembre	Presentación de las obras ganadoras del Concurso Ricardo Miró 2007	Teatro Nacional
Miércoles 10 de septiembre	Presentación de la obra "Bajo la sombra de los Estados Unidos" de Giancarlo Soler Torrijos	Teatro Nacional
Miércoles 1 de octubre	Concierto de Gala. Orquesta Sinfónica Nacional	Teatro Nacional
Viernes 3 de octubre	Presentación del libro "Teatro Nacional, icono de la cultura" de Eduardo Tejeira	Teatro Nacional
Lunes, 6, Martes 7 y Miércoles 8 de octubre	Presentación del Ballet La Bayadera por el Ballet Nacional	Teatro Nacional
Lunes 13 de octubre	Exposición de Roberto Fajardo	Galería de Artes Visuales, Las Bóvedas
Martes 14 y Jueves 16 de octubre	Ópera Madame Butterfly. Fundación Ópera de Panamá.	Teatro Nacional
Viernes 17 de octubre	Premiación del Concurso Ricardo Miró 2008	Teatro Nacional
Viernes 31 de octubre	Premiación del Concurso Roberto Lewis	Teatro Nacional
Viernes 7 y Sábado 8 de noviembre	Gala Folclórica	Teatro Nacional



CENTRO DE VISITANTES DE MIRAFLORES

Un lugar como ninguno en el mundo.

Horarios:

Abierto lunes a domingo, incluyendo días feriados.

Boletería de 9:00 a.m. a 4:30 p.m.

Salas de exhibición, refresquerías y tienda de recuerdos de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.

Restaurante abierto de 12:00 p.m. a 11:30 p.m.

Contáctenos al 276-8325 ó 276-8449 para más información sobre cómo programar su próxima visita al Canal de Panamá. Escribanos a cvm@pancanal.com

Ingrese a:

www.pancanal.com

y consulte los avances de ampliación.