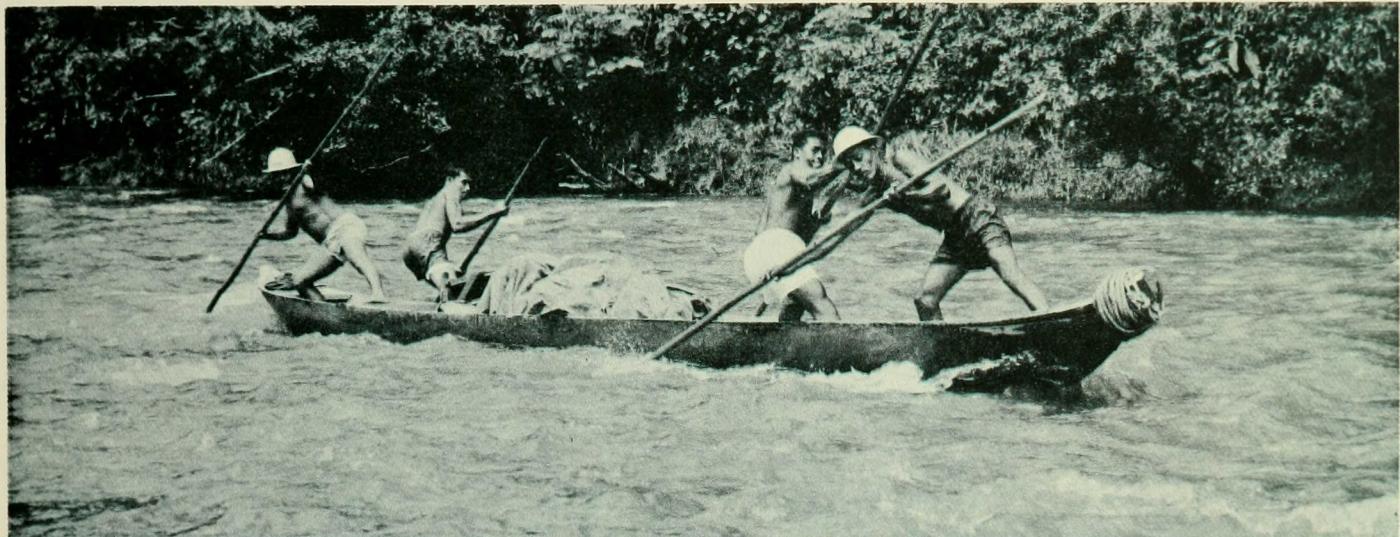


PANAMA CANAL
THE PANAMA CANAL ZONE GOVERNMENT
REVIEW
EN ESPAÑOL



ROBERT J. FLEMING, Jr., Gobernador-Presidente

H. R. PARFITT, Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

ROBERT D. KERR, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
TOMAS A. CUPAS y MORGAN E. GOODWIN
Redactores:
JOSE T. TUÑON, EUNICE RICHARD, FANNIE P.
HERNANDEZ y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heights, Zona del Canal
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería
dar crédito al Review, aunque ello no es esencial.
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá

Nuestra Portada

LA FOTOGRAFIA AEREA muestra la Zona Libre de Colón, en Panamá, región que interesa a muchísimas personas y es de vital importancia para los más grandes hombres de negocios del mundo.

Localizada en la ciudad atlántica de Colón, segunda municipalidad más poblada e importante de la República de Panamá, la Zona Libre sirve como punto donde convergen enormes cantidades de diferentes artículos. Del fabricante, al vendedor y al consumidor, las mercancías fluyen a través de la Zona Libre, donde frecuentemente son empacadas, marcadas y depositadas.

El éxito de la Zona Libre ha sido espectacular y donde se puede ver mejor es en las estadísticas que señalan que firmas que allí operan, en 1965 manejaron 20 veces el volumen de mercancías de 1953. Grandes ventajas en cuanto a impuestos y la eliminación de papeleo para permisos y licencias son unos cuantos de los alicientes que hacen que las corporaciones se establezcan en Colón. Añada a todo esto su proximidad al Canal de Panamá y verá que es algo donde se gana por todas partes.

Pero la influencia de la Zona Libre llega mucho más allá de los estados de pérdidas y ganancias de más de 400 firmas que operan allí. La Zona Libre representa una gran influencia que hace progresar la economía del país entero. Vea la página 4 para un vistazo más completo de la Zona Libre de Colón.

La gente de río, hombres y mujeres que viven cerca de los lagos Gatún y Madden, son presentados en un artículo que comienza en la página 6. Esta gente, alta y industriosa, no acepta nada que no crea que se ha ganado y conserva honradas costumbres que en otras partes del mundo han pasado de moda.

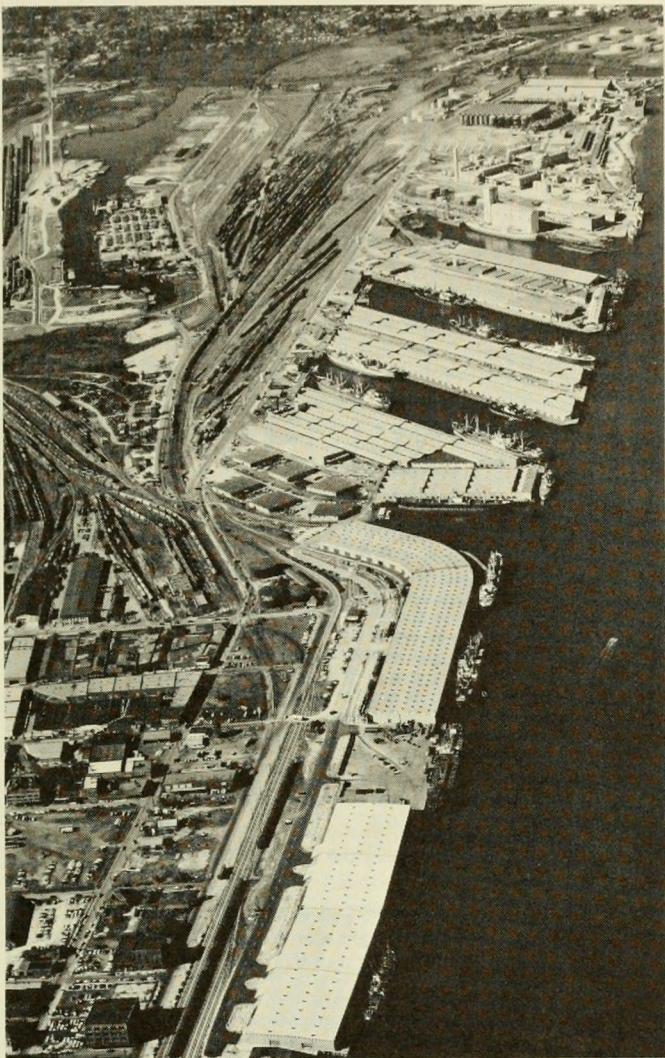
En una gran operación como la del Canal de Panamá, se necesitan muchas profesiones particulares, algunas de ellas desconocidas en el área industrial. Nuestra portada muestra a un arqueador, cuyo trabajo en el Canal no tiene paralelo actualmente en ninguna parte. Existen otros, como revela nuestra historia en la página 14.

Índice

Puerto de Mobile	3
Zona Libre de Panamá	4
Gente del Río	6
Las Coronas de Panamá	8
Llegó el United States	12
Tablas de Navegación	12
Tareas Singulares	14
Historia del Canal	16
Nuevo Programa de Adiestramiento	17
Aniversarios	20
Carnaval	22
Navegación	24



Mobile es Puerto Viejo Pero Nuevo



Grandes almacenes y 29 muelles de carga general cubren la mayor parte del inmenso complejo del puerto de Mobile. El enorme edificio del extremo superior derecho es un elevador de granos con capacidad de 50.000 bushels por hora. Arriba una fábrica de cemento, una refinería de aluminio y el terminal para minerales.

EL ESTADO de Alabama y su ciudad costeña de Mobile tienen una colorida y larga historia, pero el puerto de Mobile nació hace unos 30 años, con la ayuda de uno de los constructores del Canal de Panamá.

Mobile fue reclamada, en varias ocasiones, por España, Francia e Inglaterra, antes de que empezara a formar parte de los Estados Unidos. Adquirió enorme importancia en el siglo pasado cuando el algodón era el rey de las exportaciones, como punto de partida de las balas de algodón en bruto hacia los telares lejanos.

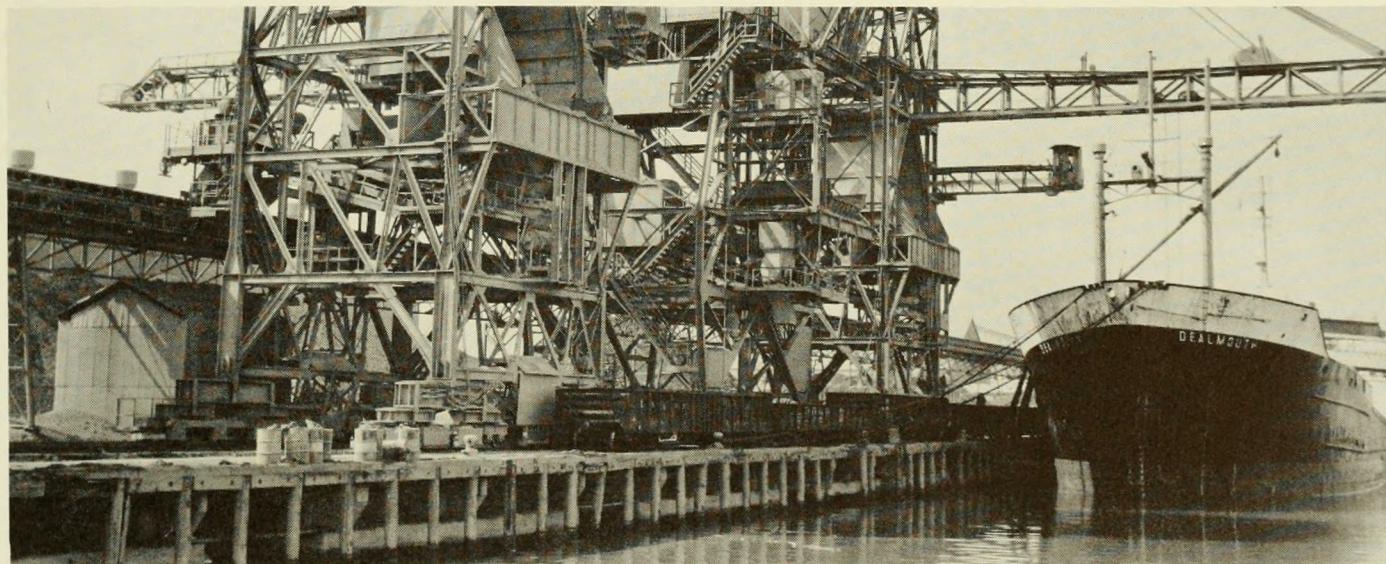
Plagas de insectos destruyeron el algodón de los campos de Alabama y la prosperidad de Mobile. En 1919, el puerto de Mobile no tenía facilidad alguna, cuando el Senado de los Estados Unidos, autorizó al Secretario de Guerra para utilizar fondos en el dragado de aquellas regiones que carecían de facilidades suficientes para manejar el tráfico marítimo.

Tomando la iniciativa, el Estado de Alabama acometió el proyecto de crear un nuevo puerto de 540 acres en un lugar situado a una milla al norte del centro de Mobile. El trabajo de planeamiento y de ingeniería le tocó a un nativo de Alabama, el General Retirado William L. Sibert, quien, como un joven Mayor del Ejército, tuvo la responsabilidad de terminar la construcción de las Esclusas de Gatún y la represa del mismo nombre, partes vitales del Canal de Panamá.

Sus esfuerzos dieron por resultado que el Puerto de Mobile surgiera hasta convertirse en uno de los 10 más importantes de los Estados Unidos. Hoy, los Muelles del Estado de Alabama, conocidos por los navieros como el puerto de Mobile, tienen un valor en los libros de 25 millones de dólares. Pero se calcula que se necesitaría una suma tres veces mayor para reemplazar las instalaciones existentes.

El canal de entrada desde el Golfo de México tiene 35 millas de largo y 36 pies de profundidad; a todo lo largo existen numerosas instalaciones tales como áreas industriales, bases militares, talleres de reparación de naves y muelles privados.

(Pasa a la página 13)



Gigantescos elevadores de minerales sirven a los barcos en los muelles del Puerto de Mobile. Esta inmensa maquinaria de plataforma giratoria y de plano inclinado telescopico sirve para cargar el material a bordo de los barcos.

Zona Libre de Panamá

¿Qué Significado Tiene?

UNA MANERA ideal de hacer negocio en la América Latina es encontrar el sitio apropiado, libre de interferencia y papeleo innecesario, con personal capacitado y una economía estable. Súmese a esto la ventaja en materia de impuestos, un lugar ideal y personas que le harán fácil el triunfar y usted tiene una perfecta organización.

Para el hombre de negocios extranjero, la Zona Libre de Colón en la República de Panamá ofrece todo esto, y más. Iniciada en 1951, su volumen de crecimiento refleja una asombrosa vitalidad económica y su operación ha contribuido significativamente a la economía de la República.

Las empresas en la Zona Libre manejaron en 1953 \$14.3 millones en mercancías. En 1965 había subido a \$240.4 millones, casi 20 veces el volumen de 1953. Sus cifras de crecimiento siguen todas el mismo patrón—pasos agigantados cada año. Durante los últimos seis años, el rápido aumento en importaciones y exportaciones ha ayudado a los comerciantes latinoamericanos, a la economía de Panamá, y por delante hay todavía perspectivas más halagüeñas.

¿Cuál es la razón? ¿Exactamente qué es una Zona Libre? ¿Qué hay en ella para una firma comercial que decida mudarse a la Zona Libre? Después de todo, tales decisiones se guían principalmente por el factor ganacia. Las respuestas a estas preguntas se encuentran en una minuciosa revisión de las reglamentaciones que establecieron la Zona Libre y en la experiencia que han tenido 435 empresas que operan allí.

Un estudio hecho por Thomas E. Lyons, del Departamento de Comercio de E.U., había recomendado una Zona Libre en 1946. Un decreto en junio de 1948 creó la Zona Libre de Colón, pero no fue sino hasta 1951 que entró en actividad cuando una ley permitió a las empresas establecer pequeñas Zonas dentro de la ciudad de Colón. Lyons, como Secretario Ejecutivo de Comercio Extranjero para el Departamento de Comercio, vio el futuro de una Zona Libre en Panamá, y los hombres de visión en la República estuvieron de acuerdo. La estimación que tuvieron de su valor ha sido probado por el éxito de la empresa.

Los beneficios para una empresa extranjera son muchos. Primero, existen



Osvaldo Guaragna, Director de Promoción de la Zona Libre. Sus problemas están concentrados en el futuro al continuar creciendo la Zona Libre.

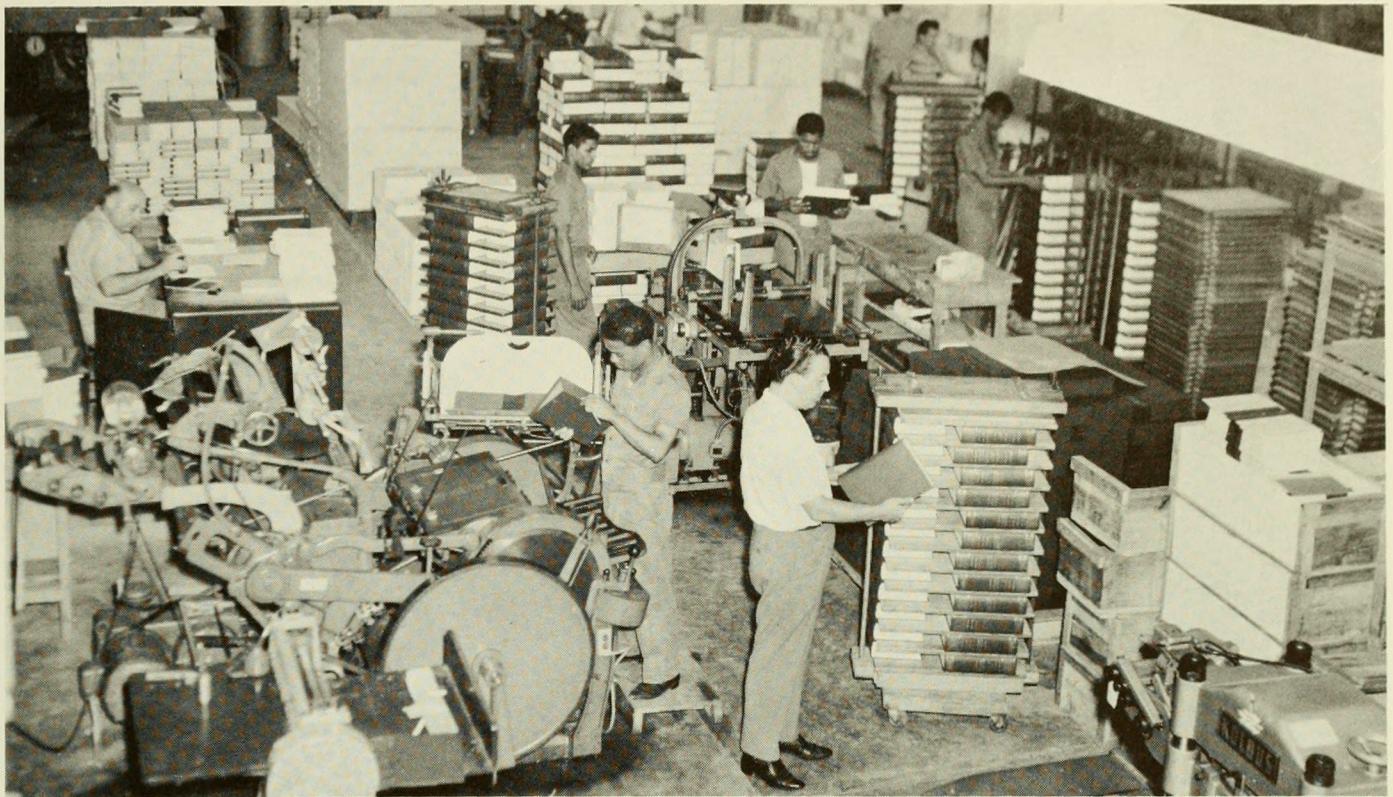
las garantías del gobierno panameño de que los negocios de la Zona Libre:

PAGUEN 10 POR CIENTO del impuesto regular sobre la renta de Panamá, sobre las ganancias obtenidas en ventas fuera de la República de Panamá. Por ejemplo, una compañía de E.U. que hizo una ganancia de \$100,000 en mercancía enviada desde la Zona Libre y vendida en otros países pagará un poco menos de \$1,200 en impuesto. La ganancia se calcula como neta—después que todos los costos de operación y gastos han sido deducidos. El impuesto en una ganancia de \$100,000 en los E.U. llegaría casi a \$40,000.

ESTAN LIBRES DE impuestos, tasas y derechos las mercancías que entren,



Entre las muchas líneas de mercancía en la Zona Libre están los juguetes, arreglados aquí en una exposición que sirve a los compradores de toda la América Latina.



Enciclopedias, libros de texto y trabajos de referencia en español son publicados en la Zona Libre por Gráfica Editora de Colón, que ha entrenado a casi 100 panameños en el negocio de imprenta. Se planea el ensanche de la planta dentro de poco.

estén almacenadas o salgan de la Zona Libre. No existen licencias u otros permisos para comprar a cualquier agencia municipal o gubernamental.

ESTAN EXENTOS de impuesto en el capital invertido, dividendos o remesas al exterior, y no hay impuesto en ganancias del capital cuando la propiedad o valores vendidos hayan sido retenidos por más de dos años.

Las empresas pueden firmar un contrato de 20 años, y existe la garantía de que no pagarán cualquier nuevo impuesto durante su vigencia. Esto significa que un comerciante puede contar con un período de estabilidad.

Además hay una gran reserva de mano de obra adiestrada o de fácil entrenamiento. Los empleados duran en sus puestos y su moral es alta. El desempleo fue un problema serio en Colón antes del establecimiento de la Zona Libre. Actualmente hay unos 2,000 empleados en la Zona Libre, incluyendo 83 panameños a cargo de la administración de la misma. Son empleados bien pagados. Las grandes compañías como Pfizer, Gillette, Squibb, Peikard, Firestone, Lucas, Goodyear, Motta y Coca Cola les brindan ventajas adicionales.

Más de 430 firmas están representadas en la Zona Libre. Algunas son corporaciones que representan a otras.
(Pasa a la página 11)



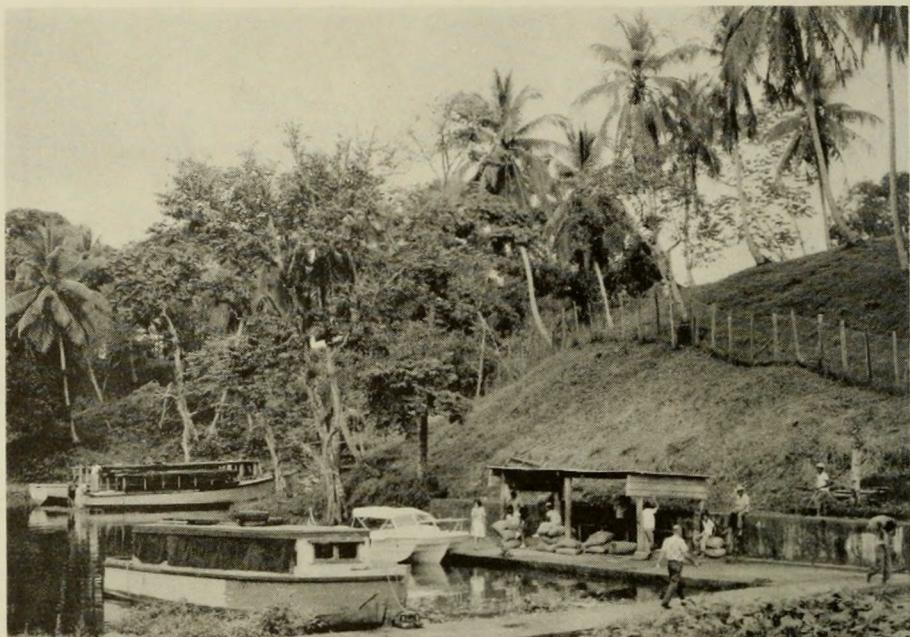
Una sala de exhibición de Peikard International en la Zona Libre. Los compradores tienen aquí la ventaja de ver la mercancía manejada por la compañía.

Altiva Gente Del Río

SE LLAMAN a sí mismos "gente de río".

Son los hombres y mujeres que pueblan las márgenes de los lagos Gatún y Madden. Son también los que viven, luchan y trabajan a orillas de ríos grandes y caudalosos, como el Chagres, el Indio y el Pequení; o los que edifican sus ranchitos en las márgenes de pequeñas corrientes de agua, que apenas si merecen el nombre de quebradas. Ríos, lagos y quebradas todos, que forman la cuenca hidrográfica más importante para el comercio mundial, pues abastecen al Canal de Panamá.

Son miles de hombres y mujeres, cuyas vidas giran alrededor del agua de sus ríos. Unos viven en poblados pintorescos y de nombres sugestivos: Escobal, Vino Tinto, Arenosa o La garterita. Otros tienen sus viviendas sobre la boca de los ríos; los más



Un rincón del lago Gatún. Muelle y astillero para las lanchas que dan servicio a la población.

viven en el lugar donde laboran la tierra para obtener el diario sustento. Sobre el agua de los lagos y los ríos llevan sus productos al mercado y traen lo que necesitan. Los niños van a la escuela surcando el agua y por el agua se hacen hasta las procesiones religiosas.

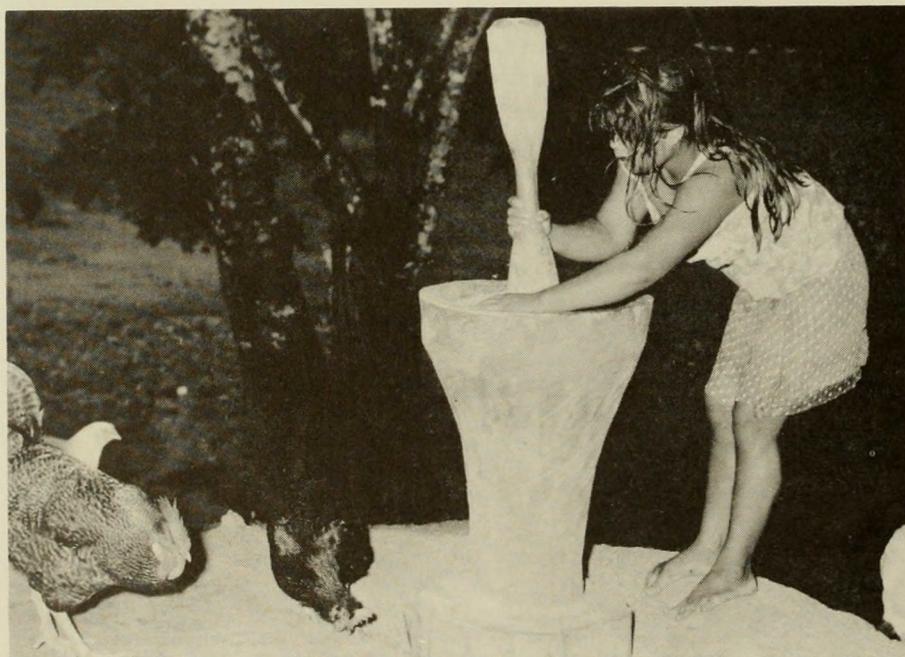
Para ellos, el vehículo indispensable y su más fiel amigo es el cayuco, canoa nativa construida del tronco ahuecado de un árbol. Sin él no po-

drían movilizarse. Nadie sabe quién construyó el primer cayuco. Su origen data de siglos antes del descubrimiento y para algunas tribus indígenas tiene significado religioso; cuando las mujeres van a dar a luz, se les deja solas dentro de una choza, con un cayuco lleno de agua. Apenas nace la criatura, recibe su primer baño en el cayuco.

La perseverancia de esta raza, que año tras año, va arrancándole pedazos a la selva, es enorme. Hay grandes sembrados por todas partes—plátano, yuca, maíz, frijoles, arroz. Estos y otros productos salen de la región con destino a los mercados de Panamá, Colón y la Zona del Canal. Grandes hatos de ganado de la mejor calidad pastan a orillas de los lagos y en todas las casas hay aves de corral y crías de cerdos. Con el importe de esos animales pagan los artículos que ellos no pueden producir, inclusive el indispensable radio de transistores, que los mantiene en contacto con el mundo exterior.

Son gente orgullosa a quienes les gusta vivir bien, pero no piden ni aceptan nada regalado. Si usted les da un paquete de cigarrillos, exigen que usted acepte por lo menos una docena de huevos.

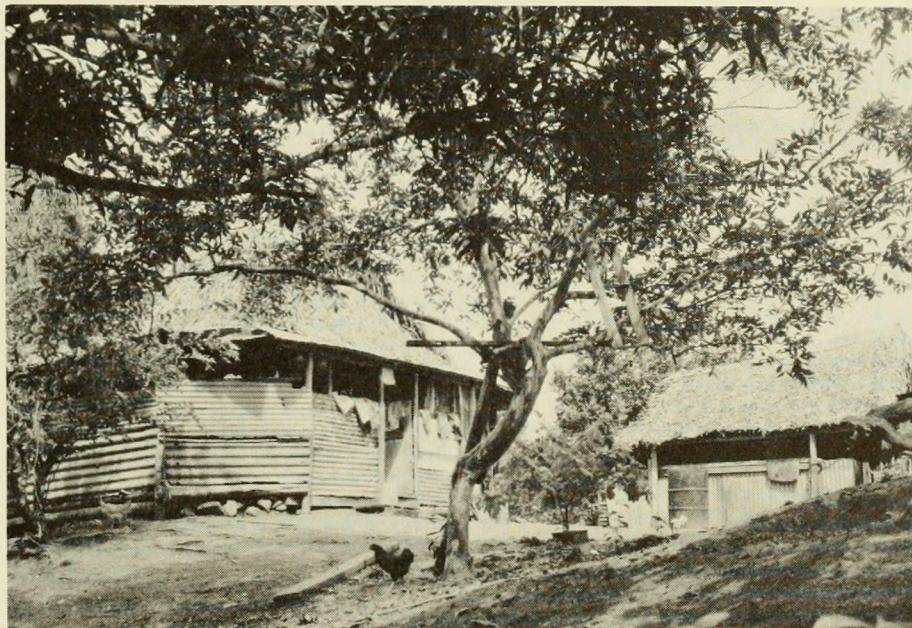
Hace cerca de 20 años, Guillermo
(Pasa a la página 21)



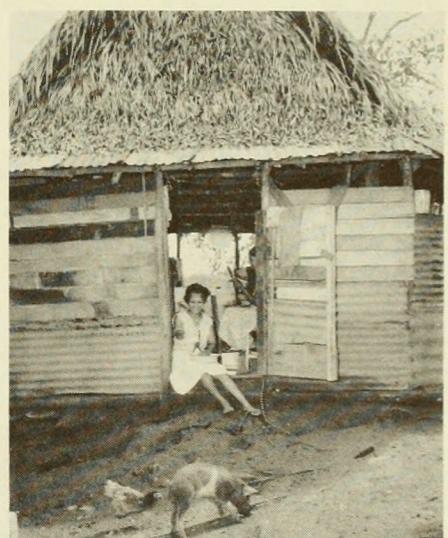
Zenobia Tomé, indieca de raza chocó, limpia arroz en el "pilón" de la familia.



Tienda de abarrotes, ferretería, botica y centro de la vida social del pueblo.



Vivienda típica de la región de los lagos.



Un momento de descanso se aprovecha para alimentar los animales.

Cambio en Monedas de Panamá

Intriga a los Numismáticos

(NOTA DEL EDITOR: Este artículo fue preparado e impreso antes de que el Gobierno de Panamá anunciara, recientemente, que las monedas de Panamá serían ofrecidas a los coleccionistas a un precio especial.)

Alteraciones inexplicadas en el escudo de Panamá, que aparecen en dos emisiones distintas de monedas y que aparentemente han escapado inadvertidas durante muchos años, interesarán a los numismáticos locales.

Las monedas, emitidas en 1953 y 1961, tienen muchas otras modificaciones sobre las monedas similares acuñadas antes y después. Las variaciones aparecieron primero en el Balboa de 1953, llamado del Cincuentenario, porque fue acuñado en el Jubileo de Oro de la República.

El centro del escudo normalmente

muestra el Istmo de Panamá bordeado por dos océanos y el cielo con la luna saliendo sobre las olas y el sol poniéndose tras las montañas. En esa emisión, sin embargo, el escudo incluye un canal cortado de océano a océano, mientras las emisiones de monedas anteriores—1904, 1905, 1931, 1934 y 1947—muestran el Istmo sin el Canal. La razón por la cual se insertó el Canal y el por qué no fue notado, son cuestiones de interés para los buenos coleccionistas.

La primera moneda de Panamá no acuñada en Estados Unidos, la del Cincuentenario, fue producida por la Casa de Moneda de México, en la Ciudad de México. El mismo Canal aparece en las monedas del Cincuentenario de 10, 25 y 50 centésimos. El Canal aparece en las monedas panameñas de 1961, también acuñadas en México, pero no en la emisión de 1962, producida por la Royal Mint de Inglaterra. Otra característica

curiosa de las monedas de 1953 y 1961, es que el Canal que aparece es a nivel y no a esclusas como el actual.

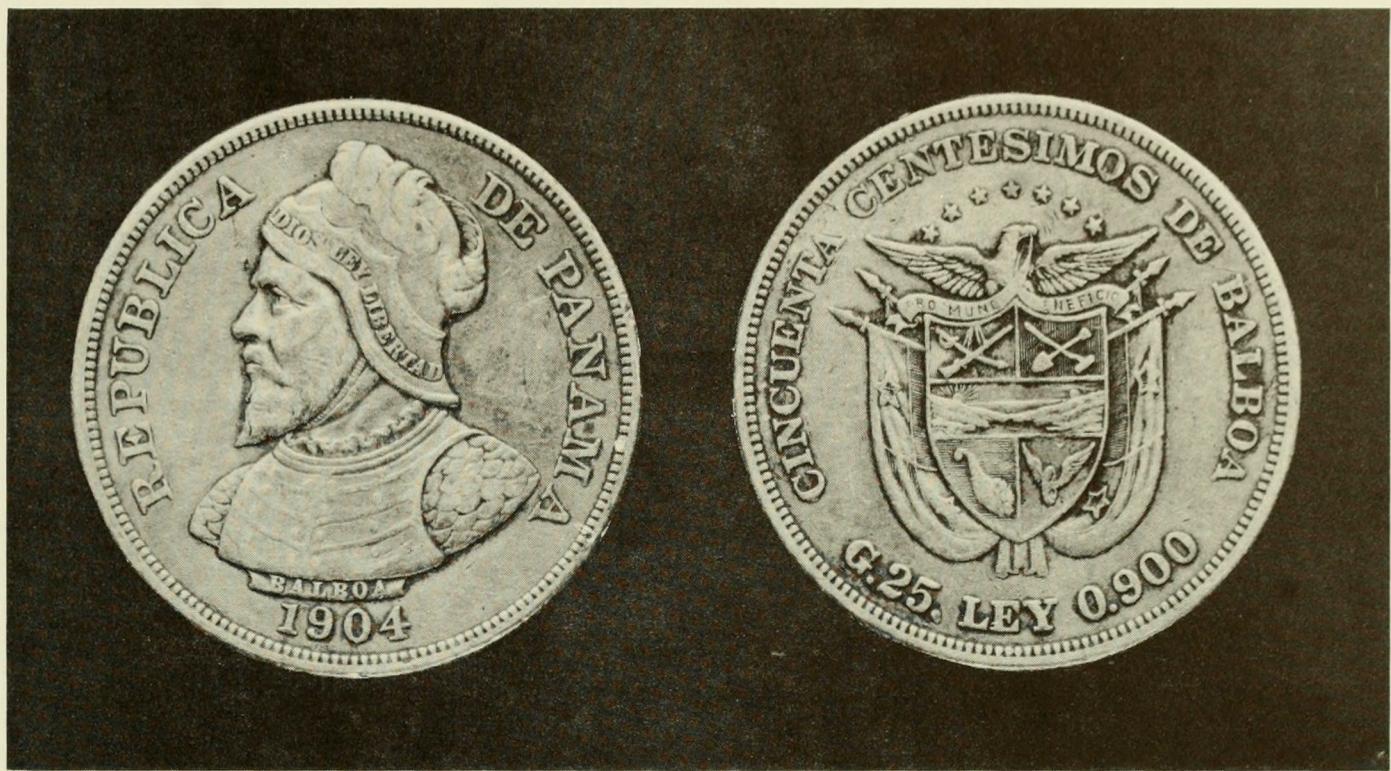
El director de la casa acuñadora de México informó que los diseños los entregó el gobierno de Panamá y que el modelaje hecho por el diseñador de la casa fue una copia de esos diseños.

Sólo se produjeron 50.000 de las monedas del Cincuentenario, lo cual es un número relativamente pequeño y ahora están fuera de circulación. En marzo de 1965, el Banco Nacional de Panamá, por decreto, recogió todos los Balboas. Las cinco emisiones anteriores de moneda panameña fueron mucho más grandes: 1.800.000 en 1904; 1.000.000 en 1905; 200.000 en 1931; 225.000 en 1934; y 500.000 en 1947. Todas fueron hechas en Filadelfia, excepto las de 1934, producidas en San Francisco.

El Balboa del Cincuentenario en su brillante condición de no circulante se



Este es el famoso Balboa del Cincuentenario del cual sólo se hicieron 50,000 monedas. Nótese el corte a través del Istmo que representa el Canal y que sólo muestra tres dedos en la figura erguida de la libertad.



La primera de las seis monedas de Panamá de plata y tamaño corona. Prácticamente se extinguieron cuando los especuladores la fundieron durante la crisis de la plata, de 1917 a 1920. Obsérvese que en el Istmo del escudo no aparece el canal del Cincuentenario de 1953.

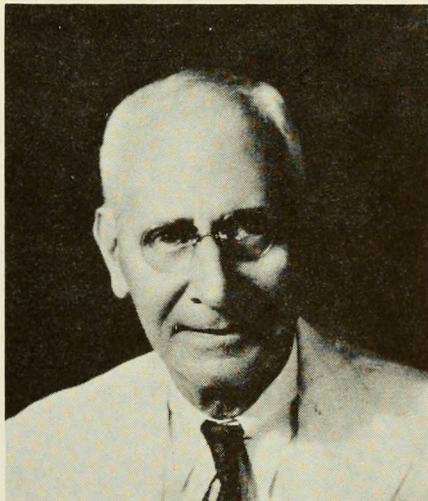
vende por \$9, precio que se considera inferior a su valor real, comparado con otras monedas de mayor denominación. Se vigila estrechamente para que no circule y lo envuelve una aureola de sentimiento nacional debido a su escasez y significado histórico.

La historia numismática de esta nación data de pocos meses después que Panamá declaró su independencia de Colombia, cuando en 1904, la Asamblea Legislativa creó una estructura monetaria para la nueva nación. La unidad monetaria fue llamada Balboa, en honor de Vasco Núñez de Balboa, el español que descubrió en 1513 el Océano Pacífico desde un pico del Istmo.

El Balboa fue creado equivalente al dólar de los Estados Unidos y aún hoy día el Balboa de Panamá marcha a la par del dólar de Estados Unidos. Sin embargo, Panamá no tiene papel moneda y los billetes estadounidenses tienen circulación legal en la República.

Las primeras dos de las seis coronas de Panamá fueron emitidas en 1904 y 1905 con un valor de 50 centésimos de .900 de pura plata y .100 de cobre. No son verdaderas coronas, comparadas con los Balboas de hoy día, por su valor bajo, pero eran del tamaño de una corona.

Entre la Primera Guerra Mundial y 1920, fueron casi eliminadas de la circulación por los especuladores que las fundían porque la plata que contenían era



Roberto Lewis, el artista panameño que diseñó el reverso de la corona panameña de 1931.

mayor que su valor legal. Hoy son consideradas rarezas por los coleccionistas debido a su escasez y a despecho de que gran cantidad de ellas fueron retenidas en la colección numismática del Banco Nacional de Panamá.

La tercera corona de Panamá fue emitida en 1931, luego de que la ley de la moneda nacional de Panamá fue enmendada para estipular que todas las futuras monedas serían iguales en composición, tamaño, valor y peso a sus

correspondientes en las monedas de los Estados Unidos. El propósito de este cambio en la ley era permitir que ambas fueran usadas indistintamente en máquinas de monedas y en general sin equivocar el valor de las monedas.

Fueron emitidos Balboas de plata en 1934 y 1947, con el mismo diseño de 1931. Luego, en 1953, vino la moneda conmemorativa del Cincuentenario con sus fascinantes desviaciones que aparecieron en la emisión de 1961, pero que no se extendieron a la emisión de 1962.

Además de las diferencias en el Canal, hay numerosas otras variaciones que diferencian al Cincuentenario de las monedas anteriores. Estas diferencias indican que los Balboas de 1931, 1934 y 1947, evidentemente fueron acuñados con un troquel diferente del usado para los del Cincuentenario.

La moneda de 1953 utiliza letras modernas de bloque mientras que el Balboa de 1931 usa letras romanas. El escudo de 1953 usa un rastrillo mientras que en las otras emisiones aparece un azadón. El busto, pie y cabeza de la figura erguida de la libertad, varía en tamaño entre el Cincuentenario y las emisiones anteriores. Las varas del fasces no están atadas en la base como en la serie de 1931.

En el Balboa de 1953, el antebrazo de la dama cruza a través de la primera

(Pasa a la página 10)

Vea el Cambio En el Escudo

(Viene de la página 9)

"e" de la palabra beneficio en el lema, mientras que en la serie de 1931, cruza entre la "e" y la "n". El tamaño de la fecha en la moneda de 1953, se ha reducido. La mano derecha de la figura erguida sobre los números 1953 sólo muestra el pulgar y tres dedos, y la rama de roble que sostiene varía considerablemente en detalles de la serie de Balboas de 1931.

El tamaño de las letras de la ley y designación de peso varía también entre ambas series. Los pies de la dama en la serie de 1953 están más separados que en la serie de 1931. Las volutas en el casco de Balboa son más finas en la corona de 1931 que en la de 1953. El rifle de la serie de 1931, 1934 y 1947 es de un tipo más viejo que el que se ve en el Cincuentenario.



El Balboa de 1931 fue el primero de tres coronas de plata emitidas por Panamá. Fue acuñado en la Casa de Moneda de Filadelfia. El Istmo en el escudo sigue el mismo diseño de 1904.



Este es el anverso de las medias coronas de Panamá de 1953, 1961 y 1962. Obsérvese que las de 1953 y 1961, ambas acuñadas en México, muestran un canal a nivel a través del Istmo, mientras que la de 1962, acuñada en Inglaterra, aparece sin canal y de acuerdo con la verdadera versión del escudo de Panamá, que fue diseñado en 1904.

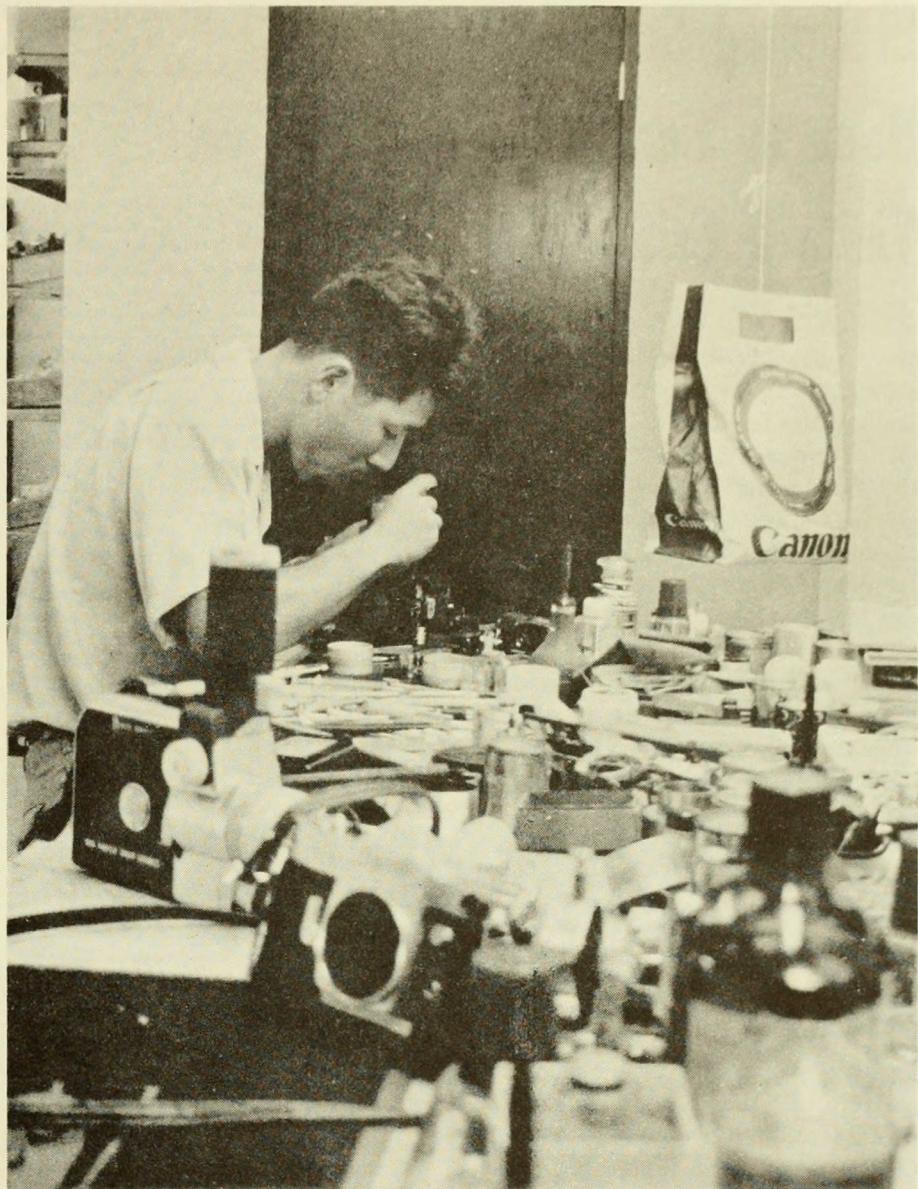
Brillante Futuro Para la Empresa en la Zona Libre

(Viene de la página 5)

Byzcnayna Internacional, por ejemplo, representa a Hormel y Co., Stokely-Van Camp, Plumrose y Gerber. Otras, como Gillette, tienen representación propia. Existen 58 edificios en 60 de un total de 100 acres perfectamente cercados. El 70 por ciento de las firmas son estadounidenses, mientras que las demás proceden del Japón, Inglaterra, Francia, Italia y España.

He aquí cómo una firma extranjera puede beneficiarse en la Zona Libre de Colón. Para comenzar, las finanzas se pueden planear fácilmente, ya que el Balboa de Panamá está a la par con el dólar de Estados Unidos. Varios bancos, estadounidenses y extranjeros operan dentro de la Zona Libre. Aquellas compañías que deseen iniciarse en pequeña escala podrán utilizar los servicios de los depósitos de la Zona Libre que reempacarán y despacharán sus artículos según órdenes. O una empresa especializada en manejo se encargará de todo lo concerniente a la reexpedición de los artículos. De esta manera, la compañía no necesitará alquilar espacio alguno, pero tendrá todos los servicios. Si por el contrario, se desea alquilar espacio, las ratas son mensuales y por metro cuadrado. Esta es la principal entrada de la Zona Libre, que es aprovechada en levantar nuevos edificios. Podrán alquilarse espacios en los edificios ya existentes o la Zona Libre construirá edificios enteros, diseñados especialmente para la compañía que desea alquilarlos.

Al operar desde la Zona Libre, una compañía acorta su período de entrega en países de Latinoamérica en semanas, muchas veces en meses. Esto significa ganancias adicionales. Puede mantener sus artículos en la Zona Libre, lo cual permite al comerciante local, digamos en La Paz o Buenos Aires, mantener menores inventarios. Esto significa grandes ahorros en este aspecto del negocio, pues sabe que puede conseguir en Panamá determinado artículo, en cuestión de días si se trata de correo aéreo o en alrededor de una semana si es por barco. El ordenar de la fábrica en los Estados Unidos significaba anteriormente



Canon América Latina tiene una operación de montaje en la Zona Libre. Este obrero está montando una cámara; también es un experto reparador en el departamento de servicio de la firma de cámaras fotográficas.

semanas de espera, ventas perdidas y problemas tremendos de servicio. El Gerente de la firma en Panamá lo visita regularmente, cosa que es prácticamente imposible cuando la base de las operaciones está en los Estados Unidos. En algunos países, un comerciante tiene que hacer un adelanto en efectivo de 150 por ciento, o más, por la mercancía que importa. Su dinero está paralizado durante el tiempo de entrega. Así es que desde el punto de vista de una persona que vende productos en la América Latina, la Zona Libre ha sido un factor real en la reducción de costos, aumentando las ventas y las ganancias.

El gerente de la firma en la Zona Libre encuentra que puede controlar más de cerca sus ventas latinoamericanas.

Puede almacenar material empacado, clasificarlo de acuerdo con las demandas de cada país, ofrecer una mayor variedad de mercancía y embarcarla rápidamente al fuerte mercado latinoamericano de 225 millones, un mercado en el cual las crecientes importaciones ascienden ahora a más de 10 mil millones de dólares anuales.

¿Pero por qué Panamá? ¿No tendría éxito similar una Zona Libre en otra parte? Probablemente no. Panamá tiene la gran ventaja del Canal de Panamá. Con más de 12,000 barcos atravesando el Canal cada año, ningún otro país puede igualar los servicios marítimos, accesibles para ambas costas de Latino América. Debido a la actividad de la Zona

(Pasa a la página 21)

El United States

Hace su Cuarta Visita a Cristóbal

EL UNITED STATES, que llegó al puerto de Cristóbal el 12 de febrero, en escala de un crucero por las Indias Occidentales, no sólo es uno de los barcos más grandes y veloces del mundo, sino que probablemente, pasará a la historia como el barco de pasajeros más grandioso de todos los tiempos, de acuerdo con un artículo del *Marine Digest*. El barco ganó la Cinta Azul del Atlántico en 1952, tardando 3 días, 12 horas y 12 minutos, desde Bishop Rock hasta el buque faro Ambrose, con una velocidad media de 34.51 nudos. Desde entonces ningún otro barco ha podido arrebatarle el codiciado trofeo.

A pesar de cierto hermetismo que rodea al transatlántico y su cuarto de máquinas, es del conocimiento público que puede recorrer 10.000 millas sin reaprovisionarse de combustible. Su velocidad de crucero, que está muy por debajo de su velocidad máxima, es muy superior a la de cualquier otro buque de pasajeros. El *Queen Elizabeth* le supera por unos cuantos pies en largo, pero su capacidad es casi la misma (unos 2.000 pasajeros y 1.000 tripulantes). Tiene acondicionamiento de aire en todas sus dependencias. Grandes cantidades de aluminio en sus cubiertas y superestructura, lo hacen más liviano y por consiguiente más estable, al bajar su centro de gravedad. Las chimeneas no fueron hechas al estilo corriente; en su parte superior están cubiertas por enormes aletas, llamadas "sampanes" en lenguaje náutico. Estas aletas, sus graciosas líneas y las proporciones del casco, le dan al barco apariencia de buque de carrera.

El relativamente poco ancho del *United States* (101.7 pies) le permite pasar por el Canal de Panamá, a pesar de que su largo de 990 pies

MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS Del Pacífico al Atlántico

Producto	Segundo trimestre del año fiscal—		
	1966	1965	Promedio 1951-55
Menas, varias	1,896,804	1,753,980	1,033,433
Madera	1,169,405	1,131,717	880,696
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	432,585	334,051	149,132
Trigo	484,842	332,561	439,626
Azúcar	573,956	701,024	205,431
Alimentos enlatados	226,980	275,268	327,338
Nitrato de Soda	182,822	184,158	327,635
Cebada	194,414	46,368	25,235
Bananos	326,770	342,748	199,495
Metales, varios	292,927	308,474	184,663
Productos de Alimentos Refrigerados (no incluye frutas frescas)	230,002	231,145	125,660
Café	99,213	110,401	55,757
Harina de pescado	111,535	279,274	
Hierro Fabricado y Acero	781,087	603,611	47,896
Pulpa de Madera	127,661	130,409	46,525
Demás productos	1,789,124	1,471,969	741,860
Total	8,920,127	8,237,158	4,790,382

Del Atlántico al Pacífico

Producto	Segundo trimestre del año fiscal—		
	1966	1965	Promedio 1951-55
Automóviles y piezas	118,523	111,459	68,824
Arroz	218,001	20,546	39,430
Algodón en bruto	118,981	110,152	70,788
Carbón y coque	1,610,018	1,415,118	594,946
Fosfatos	986,684	844,246	181,170
Frijoles de Soya	724,866	558,486	128,551
Trigo	270,067	187,413	26,711
Hierro Fabricado y Acero	349,261	415,447	415,441
Maíz	668,776	501,271	31,270
Maquinaria	116,182	128,935	74,768
Minerales, varios	484,453	377,887	17,271
Metales (Chatarra)	260,845	772,857	13,654
Papel y productos de papel	131,217	180,493	97,333
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	3,510,522	3,162,740	901,706
Productos químicos, varios	230,426	224,522	44,132
Demás productos	1,877,985	1,799,929	1,300,746
Total	11,676,807	10,811,501	4,006,741

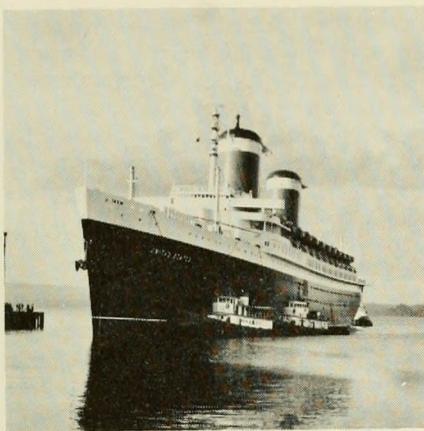
TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Segundo trimestre del año fiscal—				
	1966		1965		Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	
Naves mercantes:					
De alto calado	1,513	1,460	2,973	3,027	1,774
Pequeñas*	87	39	126	158	267
Total	1,600	1,499	3,099	3,185	2,041
Naves del Gobierno Estadounidense:**					
De alto bordo	94	45	139	73	148
Pequeñas*	15	20	35	27	71
Total, ambas categorías	1,709	1,564	3,273	3,285	2,260

* Naves de menos de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.

** Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno transitaban el Canal gratis.

TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD



El United States

hace que la operación sea un poco difícil.

El *United States* fue construido a prueba de incendios. Toda la tapicería y colgaduras son de fibra de vidrio o de sintéticos a prueba de fuego. Los pianos en los diferentes salones de baile y los bloques de carnicería en las cocinas son los únicos artículos de madera que se encuentran a bordo.

Los verdaderos misterios están bajo cubierta, en el cuarto de máquinas, dice el *Marine Digest*. Todos los datos acerca de la planta de propulsión de la nave están clasificados doblemente: como información militar por la Armada de los Estados Unidos y por los dueños.

Puerto de Mobile

(Viene de la página 3)

El puerto de Mobile tiene 31 muelles con una estación de carga y descarga de minerales, una planta de congelación y depósitos refrigerados para servicio de los buques, una empacadora de algodón y un depósito con capacidad para 50,000 fardos e instalaciones para empacar en bultos y en tanques cualquier clase de mercancía. Un elevador de granos público para servicio de los buques tiene una capacidad de almacenamiento de 1,600,000 bushels y una capacidad de carga de 50,000 bushels por hora.

Un patio de ferrocarril conecta con los muelles todas las líneas de ferrocarril que llegan al puerto. El movimiento de trenes es efectuado en los muelles por 7 locomotoras diesel. Más de 100 líneas navieras sirven al puerto, que además cuenta con los servicios de cuatro líneas de ferrocarril, 24 de camiones, tres de barcazas y diferentes líneas de aviación.

Segundo trimestre del año fiscal—

Nacionalidad	1966		1965		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga
Belga	20	22,376	9	34,547		
Británica	311	2,193,171	357	2,179,944	301	1,874,647
Chilena	33	210,316	33	238,506	11	66,740
China Nac.	39	311,261	29	240,304	6	38,938
Colombiana	63	98,779	71	96,380	38	46,028
Danesa	98	600,822	68	443,124	58	213,240
Ecuatoriana	10	21,333	6	8,733	36	24,934
Francesa	61	181,610	34	142,095	33	147,569
Alemana	294	902,656	308	837,547	44	92,509
Griega	113	1,169,574	135	1,330,911	26	219,932
Hondureña	24	22,828	69	35,499	96	120,854
Israelita	17	84,632	15	115,256		
Italiana	48	286,501	45	296,435	36	185,937
Japonesa	196	1,312,329	208	1,293,649	67	406,764
Liberiana	320	4,318,948	283	3,231,804	43	260,602
Mejicana	14	18,028	11	35,177	3	7,034
Holandesa	148	695,485	148	656,251	32	151,485
Nicaragüense	22	25,605	19	27,911	6	4,648
Noruega	357	3,277,037	364	3,308,840	193	747,864
Panameña	147	755,928	111	502,471	115	604,619
Peruana	33	192,901	40	230,267	7	13,512
Filipina	24	124,067	23	81,554	5	28,915
Soviética	14	142,761	11	97,223		
Sueca	114	705,638	100	632,913	43	175,551
Suiza	19	9,845	19	24,799	2	19,650
Estadounidense	393	2,529,139	467	2,606,832	539	3,225,627
Otras	41	383,364	44	319,687	34	119,525
Total	2,973	20,596,934	3,027	19,048,659	1,774	8,797,124

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

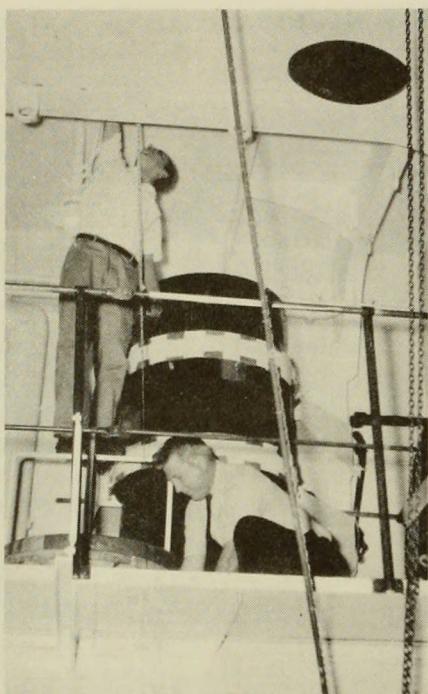
Mes	Travesías			Peajes en Bruto (En miles de dólares)		
	1966	1965	Promedio 1951-55	1966	1965	Promedio 1951-55
Julio	993	1,004	557	5,604	5,313	2,432
Agosto	983	1,004	554	5,488	5,497	2,403
Septiembre	977	970	570	5,456	5,339	2,431
Octubre	1,034	1,018	607	6,068	5,484	2,559
Noviembre	990	988	568	5,878	5,435	2,361
Diciembre	949	1,021	599	5,614	5,641	2,545
Enero						
Febrero						
Marzo						
Abril						
Mayo						
Junio						
Totales	5,926	6,005	3,455	34,108	32,709	14,731

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:

Rutas Comerciales	Segundo trimestre del año fiscal—		
	1966	1965	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	125	128	162
Costa este de los EE. UU. y Sur América	487	578	427
Costa este de los EE. UU. y la América Central	141	165	143
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	626	616	257
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	104	111	55
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	257	263	160
Europa y Sur América	331	286	116
Europa y Australasia	108	98	80
Todas las otras rutas	794	782	374
Total de tráfico	2,973	3,027	1,774

Papel Vital Juegan Especializados en el Canal de Panamá



Otis M. Ramey, Jr., Arqueador del Canal de Panamá, trabaja midiendo el cuarto de máquinas con la ayuda de Kare Bergene, Jefe de Camareros del barco.

LA HISTORIA de la construcción del Canal de Panamá es una de las grandes epopeyas en la historia de los Estados Unidos. Ha dejado una profunda impresión en los anales de la humanidad. Una tremenda mescolanza de hombres de muchos países excavaron una zanja lo suficientemente ancha y profunda para que los barcos más grandes que surcaban el mar pudieran pasar por ella. Hombres de acero conquistaron la naturaleza y otros de gran inteligencia inventaron y construyeron el complejo equipo eléctrico y mecánico necesario para operar y mantener la vía interoceánica.

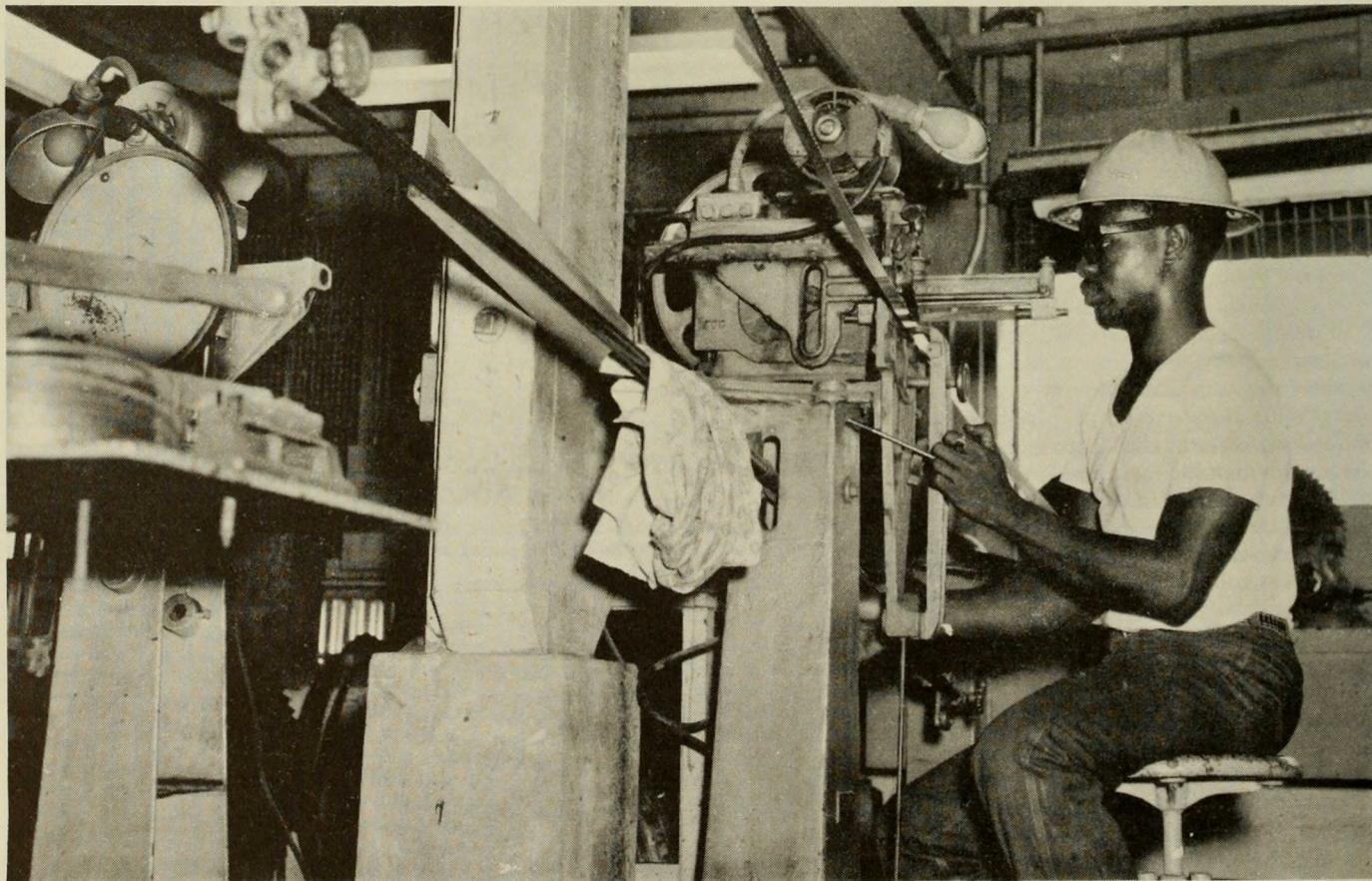
Hoy, hombres de gran habilidad y consagración continúan el trabajo que comenzó el día en que el Canal fue terminado. Desde arqueadores hasta he-

rreros, fabricantes de velas y carpinteros, la organización tiene una compleja maquinaria de empleados en la tarea de llevar los barcos a través del Canal.

Hábiles ingenieros, técnicos, maestros, médicos, oficinistas y centenares de otros trabajadores entrenados son tan importantes para el mantenimiento de la vía, como lo fueron los constructores en la creación de la misma.

El Canal emplea un número de personas que ejecutan un trabajo único y altamente especializado. Estos hombres y sus compañeros de trabajo tienen la responsabilidad de facilitar el tránsito de los barcos de todas las naciones, de un océano a otro, o de proporcionar las facilidades adecuadas para esta función primordial.

Uno de los primeros en la lista de

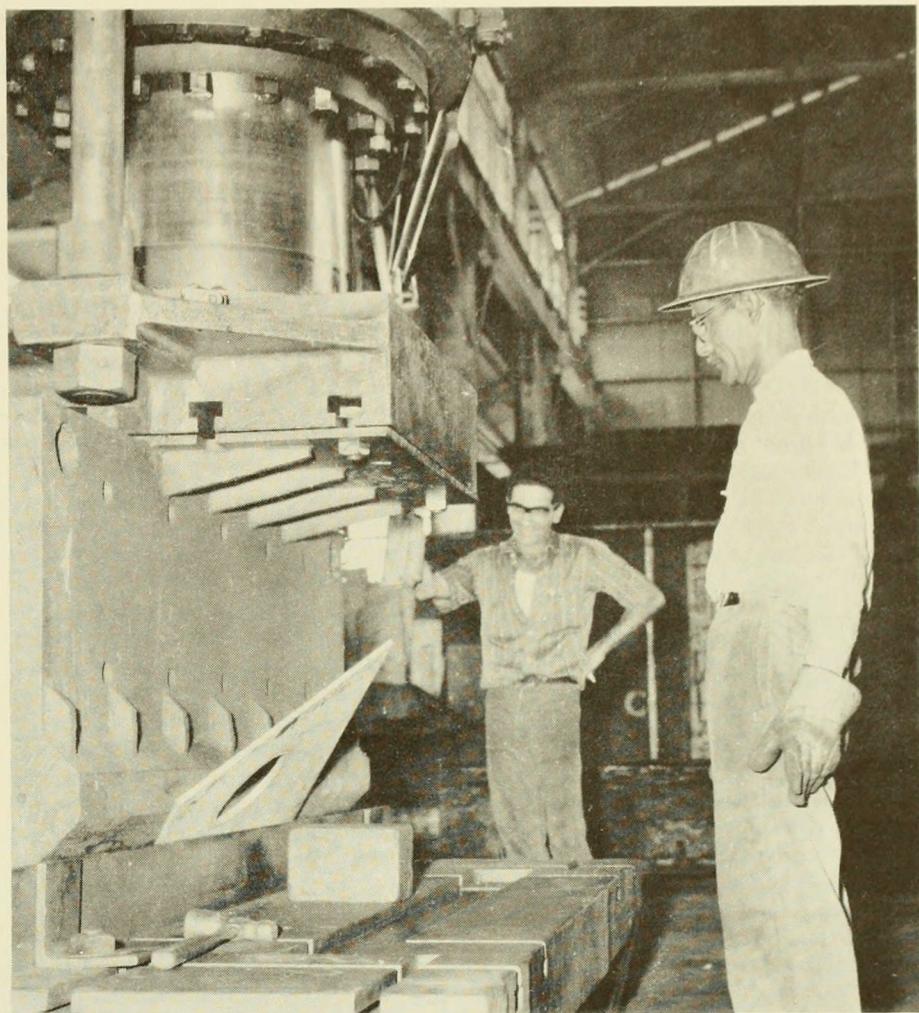


Stanford F. McKenzie, empleado de la División Industrial, demuestra el proceso típico de limar sierras.

especialistas del Canal de Panamá es el arqueador, quien mide los barcos para determinar las tasas que deberán pagar al Canal. En otras partes del mundo, el arqueador mide los barcos para determinar la tasa de pago para el personal de a bordo y para determinar las tasas de muellaje. Una nave que llegue al Canal por primera vez será medida de proa a popa. Complejas fórmulas matemáticas se usan para calcular estas medidas. El arqueador usa reglas y procedimientos técnicos para determinar tanto el tonelaje bruto como el neto de los barcos. Usando como base internacional 100 pies cúbicos para cada tonelada de medida, el arqueador calcula las tasas. En 1954, el Arqueador asumió también las funciones de Oficial de Aduana e Inmigración y de Cuarentena. El Arqueador recibe también los documentos del barco, tales como el de salida del último puerto; las listas de pasajeros, tripulación y de provisiones, las declaraciones de carga, registro de nacionalidad y demás documentos requeridos a los barcos. Este hombre, con su tabla de medidas, ejerce un papel vital en las operaciones del Canal.

El Controlador de Tráfico Marítimo tiene un papel único. Hay muchos de ellos en todos los puertos y vías marítimas, pero ninguno controla un sistema tan complejo como el Canal de Panamá. Su responsabilidad es programar y controlar el tráfico siempre creciente de barcos por el Canal. Por medio de un equipo electrónico automático, el Controlador está siempre en contacto con los barcos en los puntos vitales del Canal. Su trabajo comienza de 24 a 48 horas antes de que las naves lleguen a la entrada. Manteniéndose alerta a los posibles cambios en el patrón de tránsitos y usando la hora probable de llegada o la hora en que los barcos estarán listos para transitar, el Controlador prepara las listas diarias de tránsitos y las transmite a las esclusas, hace arreglos para servicio de personal de a bordo y de remolcadores, determina cuántos prácticos se necesitarán y coordina la partida de abordaje. El Controlador de Tráfico Marítimo también controla el movimiento dentro de la rada.

La División Industrial del Canal siente orgullo por sus muchos expertos y trabajadores altamente especializados. En las Instalaciones para Reparaciones de Lanchas de Gamboa, se construyen las embarcaciones utilizadas en el control del tráfico en las bahías del Canal, las lanchas para el transporte de personal y equipo y las de trabajo, usadas por la División de Navegación. Los constructores náuticos del Canal están entre los



El herrero de ángulos Armando Cruz aparece doblando una plancha de acero de 1 pulgada en una prensa hidráulica de 300 toneladas, mientras observa su ayudante José M. McKenzie.

mejores del mundo, y son expertos en la construcción de botes de madera, plástico, fibra de vidrio y aluminio.

Las grandes naves del océano necesitan periódicamente de reparaciones. Ocasionalmente, naves que transitan el Canal tienen una emergencia. Los diques secos del Canal pueden enfrentarse a cualquier necesidad. Los talleres de Mount Hope y de Balboa pueden hacerse cargo de cualquier reparación desde la más simple hasta la más complicada. Por ejemplo, Mount Hope es uno de los pocos astilleros en el mundo donde se puede reparar cualquier daño en las hélices de un barco.

Un especialista importante en esta área es el Constructor de Buques quien organiza el dique seco. Su trabajo requiere un conocimiento considerable de los barcos, su arquitectura e ingeniería. La parte más importante de la operación es asegurar el barco dentro del dique seco. Resultaría catastrófico no hacerlo correctamente.

(Pasa a la página 21)



Manos expertas de los constructores de buques aseguran que este navío esté perfectamente a nivel antes de comenzar las reparaciones.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

CONTINUABA LA excavación en el Corte Gaillard para remover el derrumbe que había cerrado el Canal desde el 18 de octubre de 1915. Para el 20 de diciembre de 1915 el cauce del canal en las bases de los derrumbes de Culebra había sido abierto lo suficiente para permitir el tránsito de seis navíos de poco calado. No se predijo cuándo sería la probable apertura. Mientras tanto llegó al Istmo un comité de científicos e ingenieros nombrados por la Academia Nacional de Ciencias para estudiar los derrumbes en el Corte Gaillard y sugerir los medios para enfrentarse a ellos.

En enero se terminó prácticamente la construcción de las paredes del grupo de edificios de concreto, unidos por arcadas para el Hospital Colón. Se esperaba que los nuevos edificios pudieran ser ocupados para abril de 1916.

El tamaño de los nuevos acorazados *Idaho*, *Mississippi* y *California*, en construcción hace 50 años, fue materia de interés para las autoridades del Canal. Los nuevos barcos serían los más grandes en la Armada de los Estados Unidos, con una manga de 97 pies 4 pulgadas. Estos navíos deberían tener un espacio libre de 12 pies 8 pulgadas en la cámara de esclusas al pasar por el Canal, según se señaló. El navío con la mayor manga en pasar por el Canal hasta entonces había sido el acorazado *Ohio* con una manga de 72 pies.

Hace 25 Años

LA GUERRA en Europa estaba haciendo efectos en el Canal de Panamá aunque EE. UU. no había entrado en ella.

El Presidente Roosevelt ordenó en Washington que la Flota de Estados Unidos fuera colocada en pie de guerra inmediatamente. El Secretario de Guerra anunció la formación de un nuevo Comando de Defensa del Caribe del Ejército de EE. UU. con el propósito de fortalecer las defensas del Hemisferio Occidental. El Teniente General Daniel Van Vorhis fue puesto al comando con su cuartel general en Quarry Heights, Zona del Canal.

Un Congresista de Estados Unidos dijo en Washington que el Canal de Panamá se estaba convirtiendo en una fortaleza inexpugnable, y que las esclusas se estaban cubriendo con una coraza "que ninguna bomba podía penetrar". Dijo que los cerros que rodeaban la vía acuática estaban llenos de fuertes nidos antiaéreos para defenderse contra ataques aéreos en masa.

En el Estadio de Pedro Miguel se organizó el primer club femenino de defensa con pistola en la Zona del Canal, bajo los auspicios del Director de Educación Física H. T. Leisy y el Club de Tiro al Blanco de Pedro Miguel.

Se aceleró el trabajo de excavación en las tercera esclusa de Gatún con hombres y equipo traídos al Istmo para remover 12,000,000 de yardas cúbicas de material a un costo de \$6,500,000.

Hace 10 Años

EL PROYECTO de la conversión de la energía eléctrica del Canal de Panamá fue acelerado a comienzos de 1956 cuando se abrió la licitación para la conversión del área del Atlántico, uno de los principales contratos del programa. Se estimó que la conversión del equipo eléctrico de 25 ciclos tomaría alrededor de 4 años. Los primeros receptores de televisión fueron exhibidos en los Almacenes de Balboa y Cristóbal.

El Subcomité de la Marina Mercante del Canal y el Comité de Pesquería escucharon testimonios en varios asuntos de vital interés para la administración del Canal en las audiencias celebradas en el Salón de Conferencias del Edificio de Administración en Balboa Heights. Entre los asuntos discutidos estuvo el propuesto abandono del Ferrocarril de Panamá y la legislación pendiente relacionada con la asignación de peajes y la redistribución de los costos del Gobierno de la Zona del Canal.

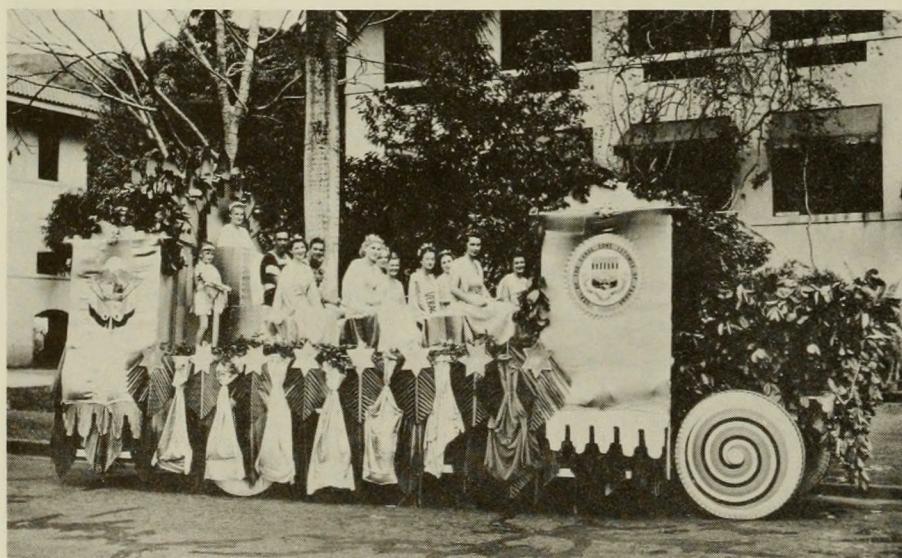
Representantes del *St. Lawrence Seaway*, entonces en construcción, visitaron el Canal de Panamá en enero de 1956 para estudiar el manejo de barcos de carga y el cobro de peajes. En el grupo estaban representantes de Estados Unidos y Canadá.

A fines de noviembre de 1955 fueron terminadas las operaciones de envase de agua gaseosa de la División de Abastos, cerrando una actividad que fue establecida durante los primeros días de la construcción del Canal. El Gobernador Seybold dijo que la decisión fue tomada en vista del desarrollo de la industria del envase de agua gaseosa en Panamá.

El reacondicionamiento rutinario de cada cinco años comenzó en enero en las Esclusas de Gatún con unos 775 hombres extras empleados.

Hace 1 Año

EL BELLO nuevo anexo de ocho pisos del Hospital Gorgas fue abierto en febrero de 1965 sin fanfarria o ceremonia. Las principales actividades del hospital comenzaron a mudarse al nuevo edificio a comienzos de la semana del 25 de febrero. La principal parte de la mudanza, la mayoría clínica, la farmacia, sala de operación, la oficina de administración y los pacientes de las salas quirúrgicas, fue hecha en el fin de semana del 26 de febrero.



Este carro alegórico, patrocinado por el Canal de Panamá y el Ferrocarril de Panamá, ganó el primer premio en el Carnaval de Panamá en 1937. Vea las páginas 22 y 23 para más detalles en este bien celebrado festival.

PROGRAMAS DE ADIESTRAMIENTO ABREN PUERTAS PARA EL FUTURO

NUMEROSAS oportunidades de nuevos empleos permanentes para panameños están siendo creadas este año debido a la apertura de nuevos cursos de adiestramiento en el Canal de Panamá.

Actualmente, hay en las nóminas de empleos del Canal un número de empleados no estadounidenses tres veces mayor que el de ciudadanos de Estados Unidos. A fines de noviembre, el Canal de Panamá tenía 10,953 empleados no estadounidenses. Esta cantidad aumentará en 150 unidades aproximadamente, durante este año, debido a nuevos o ampliados programas de entrenamiento, que harán que mayor número de ciudadanos no estadounidenses se integren al servicio del Canal, a medida que el programa vaya tomando impulso. En vista del alto costo y de lo difícil del reclutamiento en los Estados Unidos y del escaso alojamiento que existe en la Zona del Canal, los funcionarios del Canal de Panamá se esfuerzan por llenar las vacantes en la Compañía y Gobierno

del Canal localmente. La perspectiva de la construcción de un canal a nivel en un futuro previsible, hace esta práctica aún más importante.

Sin embargo, el problema consiste en que no hay todavía suficientes panameños con la gran variedad de habilidades que el Canal de Panamá necesita. Pero números crecientes van llegando con mayores habilidades y, en un esfuerzo por enfrentar las demandas de las operaciones del Canal, se han iniciado y ampliado programas de entrenamiento.

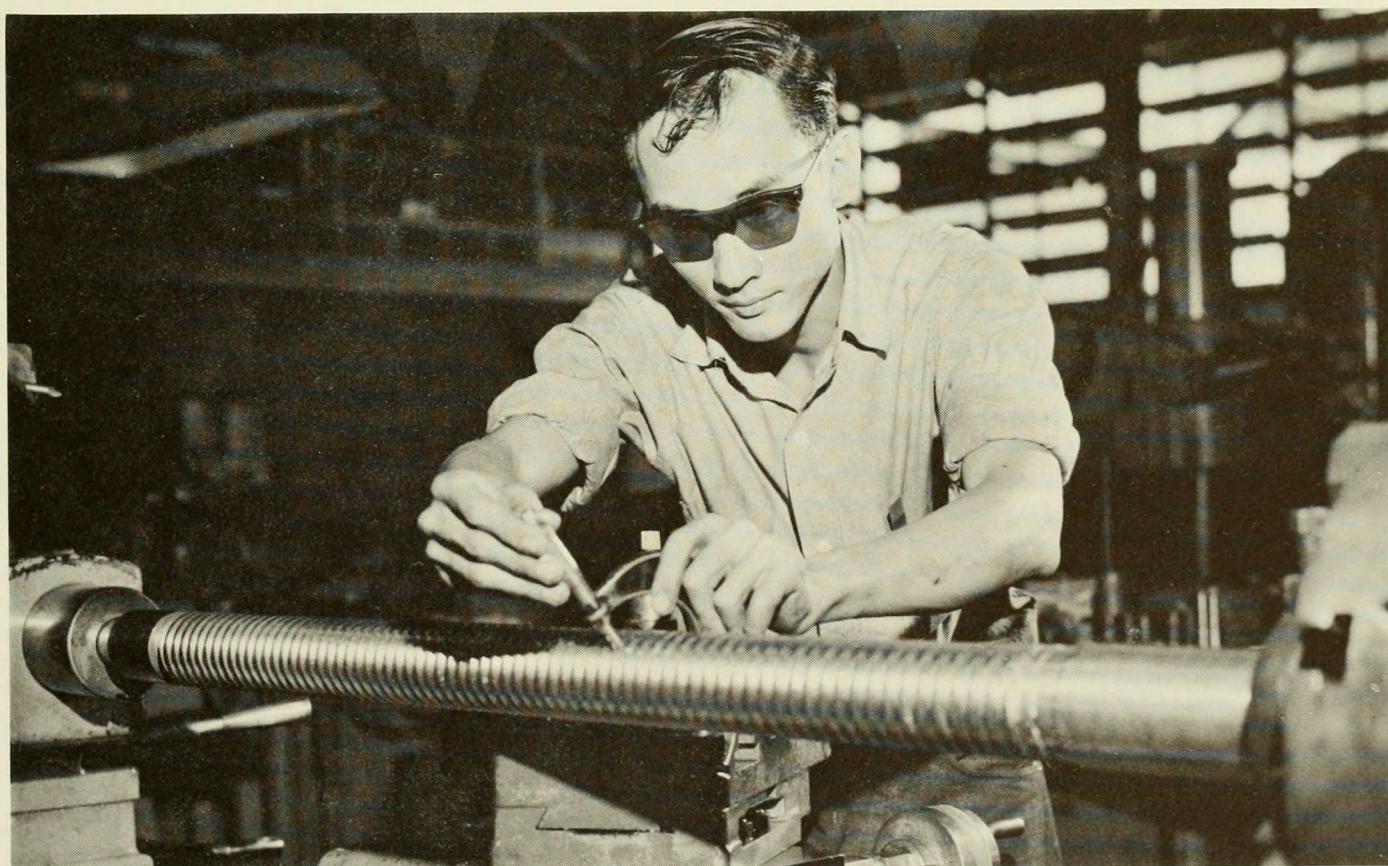
El Canal está poniendo en práctica medidas especiales para utilizar aún más las fuentes de empleo locales. Desde 1906 ha habido un programa de aprendizaje para panameños y norteamericanos. Como resultado de una acción del Presidente Eisenhower, el número de panameños que toma parte en los programas de entrenamiento dobla casi a los ciudadanos estadounidenses.

Los panameños consiguen empleo con el Canal de Panamá, a través de:

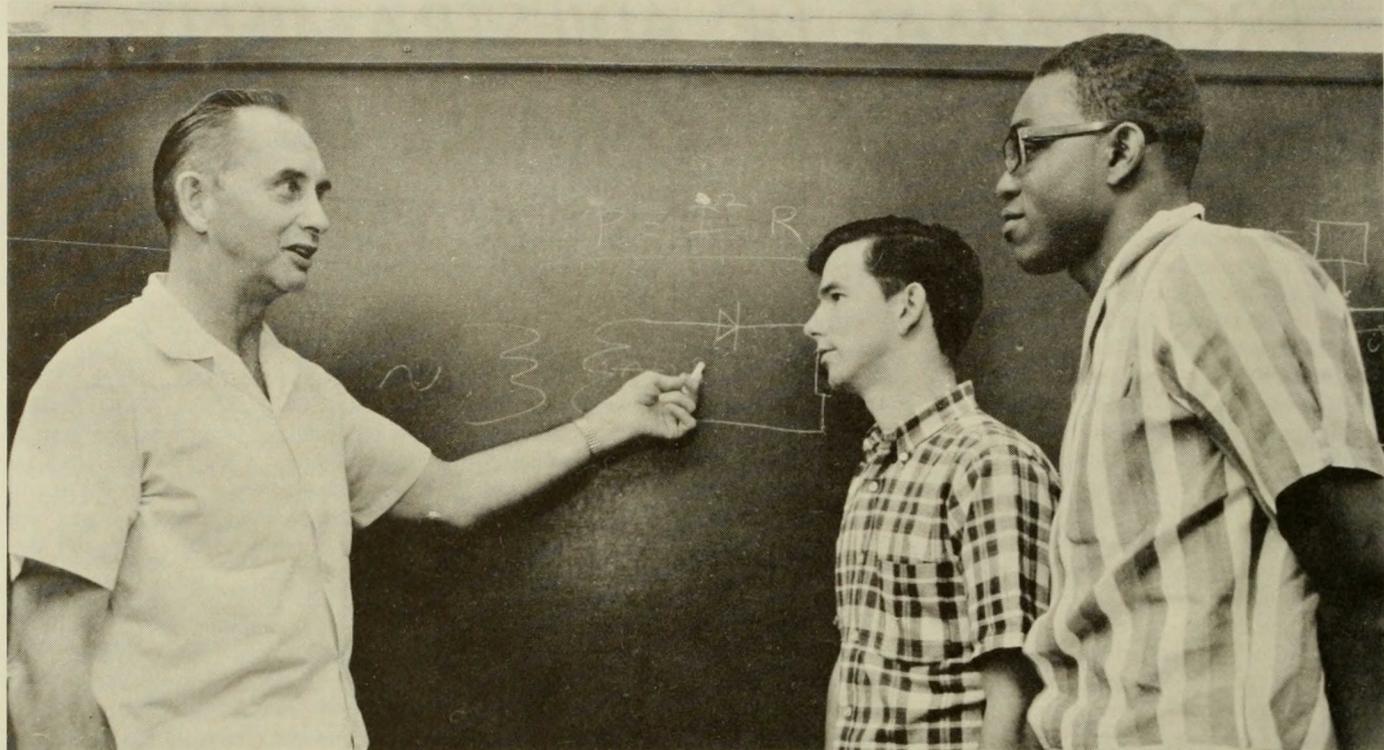
- UN PROGRAMA AMPLIADO de aprendizaje.
- UN PROGRAMA DE PRINCIPANTES.
- UN PROGRAMA DE EDUCACION COOPERATIVA.
- UN PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO EN SERVICIO DE OFICINA, además de nuevos programas que se añaden a los ya en existencia. Estos están dirigidos a entrenar mano de obra experimentada, a medida que las jubilaciones y separaciones del servicio aumenten.

El reclutar empleados para el Canal en Panamá es una medida juiciosa debido a muchas razones, incluyendo las buenas relaciones internacionales. El programa es bueno en el sentido de organización, indispensable y proporciona buenas economías. El empleo de ciudadanos no estadounidenses es considerablemente más económico en términos de reclutamiento en los Estados Unidos

(Pasa a la página 18)



Aprendiendo mientras trabaja, el aprendiz Eugenio Cham Ng calibra una pieza de metal que está torneando.



El instructor Carroll Robertson, a la izquierda, explica a los estudiantes John M. Eberenz, al centro, y a Ernesto L. Blake, la fórmula matemática y el significado eléctrico de la fuerza motriz.

Se Necesitan Panameños Expertos Para Llenar Vacantes en la Zona

(Viene de la página 17)
y repatriación eventual. Cada colocación de un no ciudadano estadounidense en la posición vacante de un ciudadano estadounidense, alivia las condiciones de alojamiento en la Zona del Canal.

El entrenamiento del personal que va a servir las operaciones del Canal de Panamá no es nada nuevo. Al mismo tiempo, el esfuerzo por enfrentarse a las necesidades del Canal, evita cuidadosamente exponer los empleos o las aspiraciones de ascenso de los presentes empleados.

Loron B. Burnham, Jefe del Personal de Utilización y Capacitación de los Empleados, declaró: "El entrenamiento ha sido actividad esencial en el Canal de Panamá, casi desde que se dio la primera paletada de tierra en los comienzos de la construcción de la gran vía acuática".

El mantener al Canal de Panamá con el suficiente número de trabajadores competentes, en el debido lugar y al debido tiempo, ha sido preocupación fundamental de la administración del Canal. En el pasado ello era posible sin

mayores problemas, consiguiéndose así gran cantidad de trabajadores experimentados que mantenían el Canal en un nivel operacional altísimo. Las ocupaciones no manuales se llenaban con elemento local o de Estados Unidos y siempre había más trabajadores profesionales, técnicos o de oficina de los necesarios interesados en trabajar con el Canal. Relativamente, las condiciones de empleo en la Zona del Canal, respecto a alojamiento y beneficios adicionales, no son tan atractivas como lo eran antes. Clara desventaja en lo que respecta a reclutamiento en los Estados Unidos es la situación del alojamiento en la Zona del Canal, y en vista de los estudios para un nuevo canal a nivel, muchos posibles empleados consideran el Canal como una operación en vías de terminarse.

Para complicar más el problema administrativo, las necesidades de empleo son mayores debido a la avanzada edad de los trabajadores. Durante los próximos 15 años, un número perturbadoramente alto de empleados dejarán el Canal debido a la edad o a retiro voluntario. Un análisis de la edad y servicio

de todos los empleados colocados en las más altas posiciones profesionales o administrativas muestra que dentro de los próximos cinco años, 894 empleados ciudadanos de Estados Unidos tendrán 55 años de edad y serán elegibles para jubilarse voluntariamente con 30 años de servicio por lo menos, o se tendrán que retirar por regla, a la edad de 62 años. El estudio muestra que dentro de 15 años, se podrán jubilar 2,610 personas. Esto equivale a las dos terceras partes de las principales posiciones.

Además de estas vacantes, habrá otras causadas por renuncias, destituciones, traslados, muertes y jubilaciones por incapacidad. La experiencia ha demostrado que casi el doble de vacantes se producen debido a estas últimas causas que debido a jubilaciones voluntarias u obligatorias.

Muchos de los ayudantes del Canal son de mediana edad y su capacidad para obtener un ascenso es mínima. Las listas de las cuales se toman los reemplazos están pobladas de gente de edad. Esto es resultado de la actividad durante la Segunda Guerra Mundial, cuando

el Canal empleó miles de ayudantes y empleados similares.

El entrenamiento intensivo y los programas de desarrollo están destinados a brindar al Canal la flexibilidad necesaria para enfrentarse a sus necesidades de personal a largo plazo y a facilitar el reclutamiento local. Estos programas entrenarán panameños para que puedan ocupar muchas posiciones que quedarán vacantes durante los próximos 10 años.

Uno de ellos es el Programa de Principiantes que al presente entrena jóvenes para que ocupen posiciones de ayudantes. Gradualmente, el programa hará que personal más joven integre las fuerzas del Canal. Los que hacen solicitudes tienen educación secundaria y, considerando que los ayudantes de edad mediana tienen menos que educación elemental, el promedio de instrucción de los empleados será elevado. Muchos principiantes que prometen serán luego transferidos a aprendices y luego a la condición de artesanos y posiblemente a posiciones de supervisores.

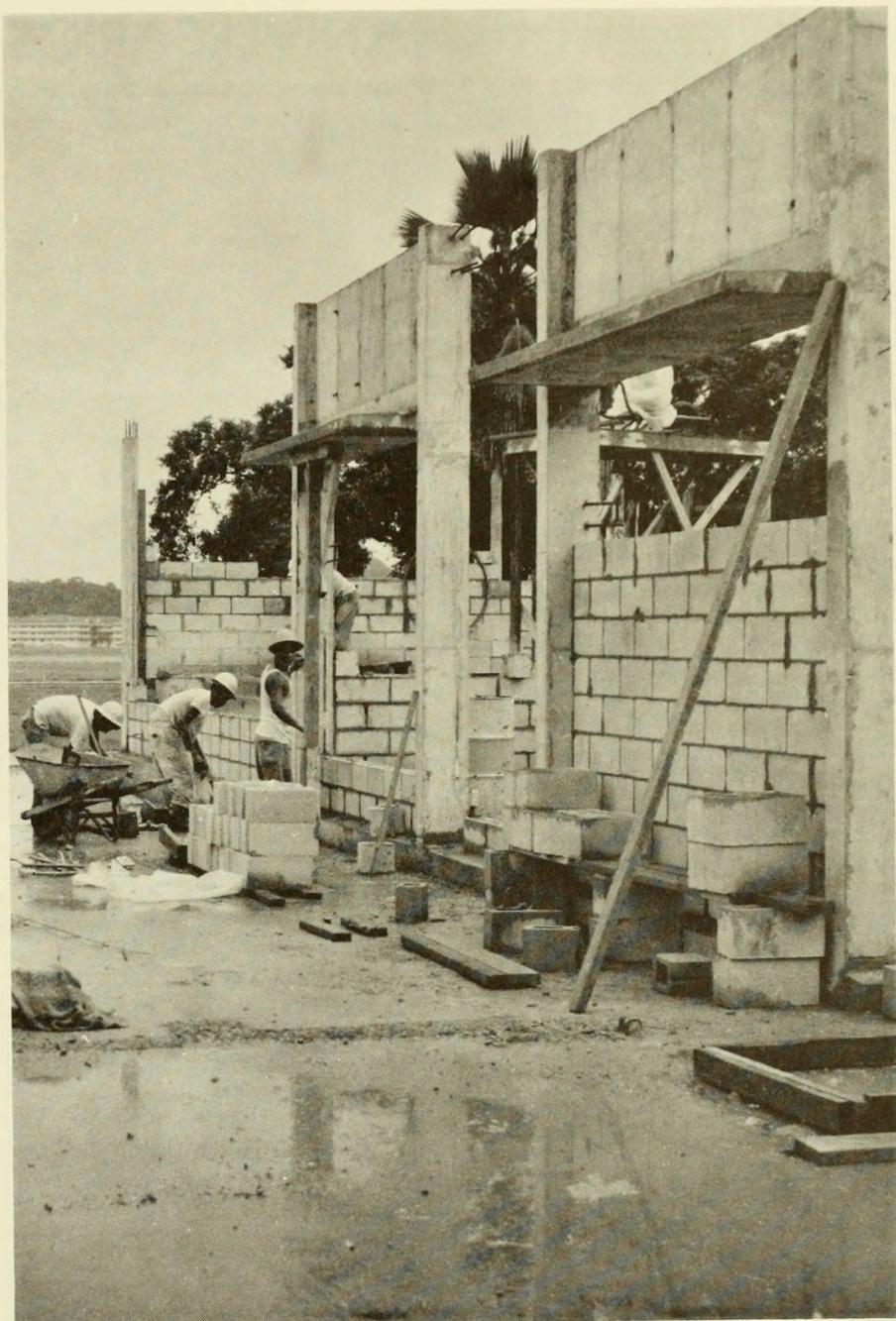
Un programa de educación cooperativa, abierto solamente para estudiantes universitarios, seleccionará estudiantes de la Universidad de Panamá, para que trabajen en tiempo completo y también asistan a la Universidad. Uno de los requerimientos para que sigan trabajando es que obtengan notas altas en sus estudios. El trabajo en el Canal será coordinado con un programa universitario de estudios profesionales.

Este programa de educación cooperativa servirá para llenar la necesidad creciente de personal de nivel universitario calificado para surgir en el sistema de méritos del Canal. No habrá desplazamiento de los empleados actuales ni se afectará los trabajos ni las aspiraciones de ascensos.

Mientras que el programa de educación cooperativa está dirigido a empleados no manuales en nivel universitario, habrá un programa de entrenamiento para servicios de oficina en niveles inferiores.

Los que pertenezcan al programa de entrenamiento para servicios de oficina comenzarán en el nivel NM-1, a los seis meses serán promovidos al nivel de pago NM-2 y se espera que completen el programa en un año, graduándose para el nivel NM-3. El programa tiene de desarrollar las cualidades de un empleado de oficina completo.

Otros programas incluyen entrenamiento durante las vacaciones, para ciudadanos estadounidenses y no estadounidenses, en diferentes épocas del



Los obreros colocan los bloques en el Centro de Adiestramiento del Canal de Panamá en Balboa, donde se están agregando varios salones de clase. Este proyecto, parte del programa de la Dirección de Personal para ampliar sus instalaciones, será terminado alrededor del 1º de julio.

año. A los estudiantes se les paga hasta tres meses de trabajo en áreas relacionadas con los estudios escolares del individuo. Cerca de 150 estadounidenses y 250 panameños participan en este programa dirigido a personas de un nivel pre profesional.

El costo adicional de los programas propuestos será de cerca de medio millón de dólares al año. Casi cuatro quintas partes de esta cantidad ingresarán directamente a la economía de Panamá a través de salarios pagados a paname-

ños. Durante este primer año, sin embargo, se están gastando \$50,000 en modificar un edificio en Cristóbal para proveer en el lado Atlántico salón de entrenamientos y oficina.

A pesar de que el costo total será aproximadamente el mismo, el costo neto bajará después del primer año. Los ahorros provendrán del empleo de más panameños en posiciones dejadas vacantes por ciudadanos estadounidenses. Se calcula que en cinco años los ahorros igualarán el costo neto.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Albertina L. Wright
Capataz Clasificadora y Marcadora (Lavandería)

Vivian L. Bonney
Oficinista

Peter Neblett
Gerente de Departamento (Supermercado)

DIRECCION DE MARINA

José Archibald
Capitán de Lancha Motora

Julio L. Jiménez
Capataz de Mantenimiento (Cables de Soga y Alambre)

Vivian M. Stewart
Ayudante Mecánico Tornero

David S. Henry
Capataz Pasabarcos (Contramaestre)

Stafford A. Neblett
Operario de Teletipo

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Altimon C. Barber
Pintor

Wilson Elton Clarke
Capataz Trabajador en Cemento o Asfalto

Kenneth A. Brown
Capataz Pintor

OFICINA DEL GOBERNADOR Y PRESIDENTE

S. D. Callender
Funcionario Administrativo



Cuatro expresidentes de Panamá estuvieron entre los miembros prominentes de las comunidades de Panamá y los Estados Unidos que rindieron tributo al Gobernador Robert J. Fleming, Jr., recientemente, en un almuerzo de la Asociación de Agentes Navieros de Panamá. El Gobernador recibió un pergamino, como reconocimiento a sus logros extraordinarios al aumentar la eficiencia del Canal de Panamá. De izquierda a derecha están Ernesto de la Guardia, expresidente de Panamá; José Dominador Bazán, expresidente de Panamá y actual Ministro de Gobierno y Justicia; Dr. Ricardo J. Alfaro, expresidente de Panamá; Charles W. Adair, Jr., Embajador de Estados Unidos en Panamá; el Gobernador Fleming; Frank Zeimetz, presidente de Panama Agencies Co.; el Dr. Galileo Solís, exministro de Relaciones Exteriores de Panamá, y Enrique A. Jiménez, expresidente de Panamá.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

John W. Gittens
Encargado de Ventanilla (Caja)

Lionel E. C. McClean
Primer Capataz, Mantenimiento de Cementerio

Edith C. Harper
Vendedora

Thomas G. Relihan
Director de Programas

Agatha H. Walters
Obrera

Grennett R. Cooper
Pasabarcos

Irving G. Hay
Práctico del Canal

Samuel H. Rowley
Capitán de Remolcador

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Edgar F. Daggett
Operario de Sistemas de Acueducto

Arundel A. Hall
Subjefe Oficinista

Sylvester E. Harding
Cuidador de Calderas

William C. Jordan
Capitán de Remolcador Pequeño

Alexander Watt
Primer Maquinista, Remolcador

Anderson Gaillard
Tendedor de Tubería

Benito Carrido
Ayudante Planchista

Oscar S. Green
Oficinista de Archivos de Propiedad

Edward H. Neville, Jr.
Técnico de Ingeniería Hidráulica

Alvin V. Stewart

Mecánico de Cuarto de Herramientas

Gerardo Terán
Oficinista (Ordenes de Trabajo)

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Charles C. Vreux
Mecánico Tornero Automotriz

Bernard Dorfman
Subjefe Agente de Carga

Frank L. Titus

Verificador de Carga

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Mary L. Clark

Jefe de Enfermeras (Hospital General de Medicina y Cirugía)

Marie K. Corrigan

Enfermera (Obstetricia)

Lillian L. Pratt

Jefe de Enfermeras (Medicina General y Cirugía)

Eusebio Díaz

Exterminador

Stanford A. Myrie

Capataz de Mozos de Oficio (Servicio de Comidas—Hospital)

OFICINA DEL GOBERNADOR Y PRESIDENTE

Annie F. McDade
Secretaria (Estenógrafo)

CONTRALORIA

Hylton Lewis

Almacenero

Harold Miller

Operario de Equipo de Contaduría

Florence M. Pierson

Técnica de Contabilidad

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Eugene Breakfield

Superintendente, Unidad de Manejo de Correos (IP)

Peter S. Proback

Policía Raso

Bruce G. Sanders, Jr.

Subjefe Inspector de Aduanas

Richard W. Stoudnor

Inspector de Aduanas

Zona Libre

(Viene de la página 11)

Libre, el aeropuerto de Tocumen está catalogado entre los 10 primeros del mundo, en cuanto a la cantidad de carga manejada.

En Panamá, se puede conseguir un dólar firme, financiamiento, crédito fácil y los manufactureros tienen exención de impuestos para su maquinaria y la materia prima que no se consiga localmente. A menos de 3,000 pies de la Zona Libre, están los muelles del Puerto de Cristóbal. El servicio de carga y descarga es operado por el Gobierno de Estados Unidos y las instalaciones son modernas y absolutamente seguras.

Los beneficios económicos que Panamá ofrece a través de la Zona Libre probablemente son únicos en América Latina. Los comerciantes de Panamá también se aprovechan de sus ventajas. Así ordenan las mercancías y sólo pagan impuestos sobre las que retiran de la Zona Libre. Para continuar operando en la Zona, sólo necesitan tener exportaciones sobre el 60 por ciento de sus existencias.

Ya desde ahora, el Gerente de la Zona Libre de Colón Dr. Ricardo Chiari y su Director de Promoción Osvaldo Guaragna, se encuentran planeando la expansión. El área original estará copada para 1967; más espacio significa el parcial relleno de la Bahía de Manzanillo o la compra de terrenos en la ciudad de Colón. Los planes para enfrentarse a esta necesidad están en desarrollo. El Dr. Chiari lo califica como "la clase de problemas que a uno le gusta tener".



Una calle de Escobal. Casas, árboles, palmeras, la iglesia y el lago.

Los Palanqueros del Río Chagres Son Gente Importante en El Canal

(Viene de la página 6)

Flores llegó a Gigantito, lugar remoto del lago Gatún, más o menos en el centro del Canal de Panamá.

Hoy día, tiene enormes naranjales y grandes sembrados de diferentes productos. Para entrar a su casa hay que quitarse los zapatos, porque Doña Juana, su mujer, mantiene los pisos inmaculadamente limpios.

La comunicación entre los poblados se hace por lancha; de ellas dependen para el transporte de sus productos. Pero muchos tienen motores fuera de borda en sus cayucos, para no depender del horario de las lanchas.

Los hombres de río tienen muchas profesiones, pero los más típicos quizás son los palanqueros. Los que con largas palancas de "palo maría", madera de gran resistencia, impulsan cayucos y barchas río arriba, en lugares donde la escasa profundidad hace imposible el uso de motores.

El oficio de palanquero es antiquísimo. En tiempos de la Colonia, los palanqueros transportaban el oro del Perú, por el río Chagres hasta el Mar Caribe.

Cuando surgió la Fiebre del Oro de California, los palanqueros del Chagres transportaron miles de aventureros. Hoy tienen un trabajo vital en el Canal de Panamá, ya que son ellos los que llevan río arriba, el equipo y personal necesarios para vigilar las grandes y temibles crecientes.

Rupertino Robles, goza de gran prestigio entre los palanqueros. Es experto constructor de cayucos. Vino a la región hace muchos años y vive a orillas del Chagres con su mujer y sus hijos.

El río lo es todo para esta gente recia, trabajadora y de trato sencillo y bondadoso. Las aguas son sus vías de comunicación y el elixir que enriquece sus tierras. En los bebederos cazan la presa que les sirve de alimento. En estas aguas que corren a la orilla del rústico cementerio, también recibieron su primer baño.

Vienen de muchas y remotas tierras unos. Otras familias han estado allí por generaciones. Sus razas son diferentes y también sus profesiones. Pero todos tienen una cosa en común: su amor al río.

Por eso se llaman "Gente de Río".

Papel Vital

(Viene de la página 15)

El Herrero de Angulos es otro trabajador industrial altamente especializado. Es un herrero que hace complicados ánculos y figuras de acero estructural.

El Buzo Maestro de Salvamento Marítimo es otro miembro único en su clase de la familia del Canal. Entrena buzos en operaciones de reparación y salvamento. Es quizás, el buzo de mayor experiencia en este hemisferio. En ocasiones este experto es llamado por otros países para resolver sus problemas de esta índole y decidir si un barco debe ser salvado del fondo del mar.

Estos hombres dedicados a la operación y mantenimiento de una de las maravillas de ingeniería, son sólo unos de los que en Panamá contribuyen a mantener el ritmo del comercio mundial.

Aquí Viene El Carnaval

EN PANAMA, la tradición del Carnaval es antiquísima. Se puede asegurar que los hidalgos españoles lo celebraron en Panamá la Vieja. Pero fue en 1910 cuando tuvo lugar en la ciudad de Panamá, el primer Carnaval Oficial de la República.

Desde entonces el carnaval ha venido estilizándose hasta convertirse en la lujosa secuencia de actos, bailes y desfiles, que durante 4 días llenan de bullicio a la siempre alegre Panamá.

El desfile de carrozas recuerda las comparsas en carrozas que rodaban por las calles empedradas de la ciudad colonial. Las batallas de serpentinas y de confeti, nacieron de las "mojaderas" de antaño, cuando hombres y mujeres, usando cubos y latas se arrojaban grandes cantidades de agua, para alborozo general.

Lo mismo que hoy, a mediodía del sábado de Carnaval, entraba Momo, el Rey del Carnaval, montado en una carroza con su corte de diablos y diablicos. Allí mismo se iniciaba la mojadera hasta la noche, cuando en los toldos y en las calles



Muchachas en polleras y hombres en montunos bailan una tuna.

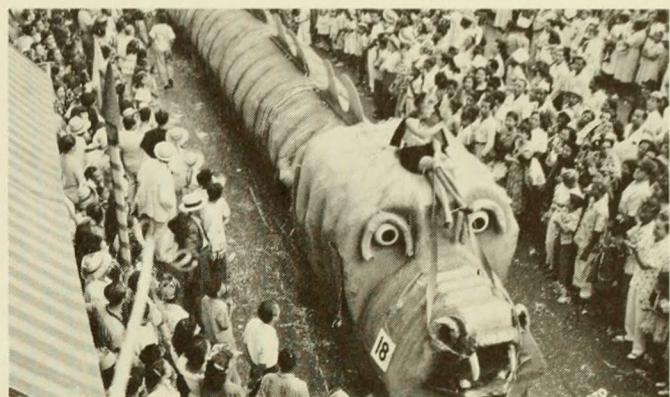


Carruajes sin caballos y vehículos tirados por caballos llevan a participantes en el carnaval de 1912 por la Plaza de la Catedral en la ciudad de Panamá.

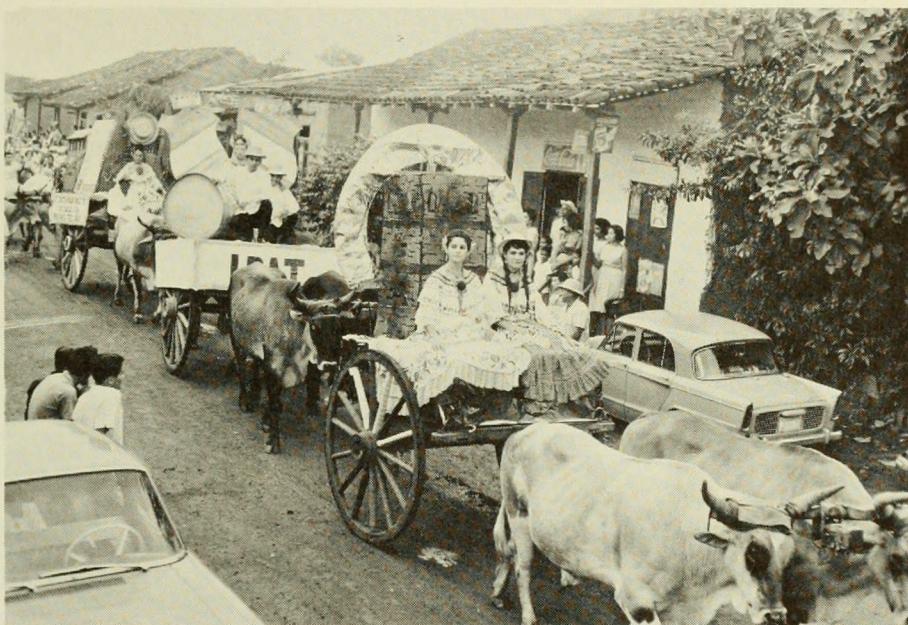
se empezaba a bailar hasta el amanecer.

Los otros 3 días, eran de mojadera, desde las 7 de la mañana hasta la tarde. Al anochecer los hombres vestidos con montunos y las mujeres luciendo la vistosa pollera, empezaban a bailar, desfilando por el pueblo y cantando alegres tunas. Por la noche, en los bailes, la mojadera tenía un matiz romántico especial. Los jóvenes rociaban con los mejores perfumes a las muchachas más bellas de la población, o les entregaban artísticos mazos de velas para que los lucieran al bailar la tuna.

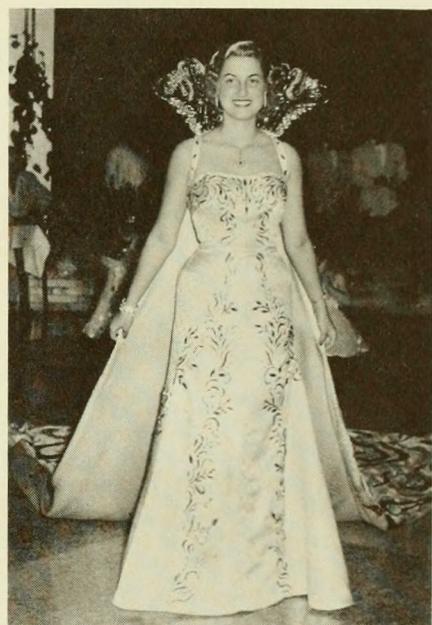
En el Carnaval de Las Tablas, uno de los más vistosos de todo el Interior de Panamá se conservan muchas de estas costumbres. Sobresalen las competencias de cantantes, acompañados de tambores y guitarras nativas llamadas "boconas". En los desafíos de Calle Arriba y Calle Abajo con fuegos artificiales, se queman miles de dólares en cuestión de minutos. Allí se hacen mojaderas con champán francés. El Carnaval de Las Tablas, en el corazón de la Península de Azuero conserva el legítimo espíritu del folklore Panameño.



Paseando en una serpiente en el desfile del Carnaval de 1949.



A bordo de carretas de bueyes pasean estas personas durante el Carnaval por las calles de Guararé, a 174 millas de la ciudad de Panamá.



Carlota I, Reina del Carnaval del Club Unión en 1954.



Saludando y sonriendo a un mar de caras están estas bellezas en un carro alegórico en el carnaval de Panamá en 1949.

NAVEGACION

Nuevos Super Barcos De Recipientes

SEIS NUEVOS super barcos de recipientes que prestarán servicio a Panamá y transitarán por el Canal de Panamá serán construidos en el transcurso de los próximos cinco años, ha sido anunciado por Industrias McLean Inc., compañía matriz de la Sea-Land Service cuyos barcos de este tipo ahora navegan cada 10 días, tanto hacia el este como hacia el oeste en un servicio entre las dos costas de los E.E. U.U. deteniéndose en Panamá en ambas direcciones.

De acuerdo con un artículo de la publicación de noviembre del Brandon's Shipper and Forwarder, los nuevos barcos serán los más grandes y veloces barcos de carga del mundo.

Los diseños son preparados por la Ingalls Shipbuilding Corp. que construirá los barcos en su astillero de Pascagoula, Missouri. El primer barco será terminado en junio de 1968 y el último a fines de 1969 o principio de 1970. Según los planes actuales, cada barco tendrá un largo de 905 pies y una velocidad máxima de 27.5 nudos y velocidad de crucero de 25 nudos. Podrán llevar 1,261 remolques con carga, que serán cargados y descargados por tractores gigantes desde el muelle. Estos barcos parcialmente automatizados serán movidos por dos gigantescas turbinas las cuales desarrollarán un total de 72,200 caballos de fuerza, más que cualquier otro barco de carga del mundo. No llevarán pasajeros.

Los nuevos super barcos navegarán en la ruta de Sea-Land entre Nueva York y el norte de Europa que será inaugurada en 1966 con otros barcos más pequeños. Esto permitirá a cada uno de los barcos comenzar un viaje en el nuevo terminal de la compañía en Rotterdam, hacer escala en Nueva York, San Juan, Balboa, Los Angeles, San Francisco y regresar a Rotterdam en 42 días; lo anterior será posible porque dichos barcos operarán en el servicio intercostal de la compañía.

Sea-Land, que posee la flota más grande del mundo de transportes por carretera en combinación con 16 barcos, carga embarques de legumbres dentro de recipientes refrigerados en los campos de los productores en la Costa Occidental. Los furgones viajan hacia los puertos, son embarcados y, sobre ruedas, parten en dirección a sus desti-

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO

SEGUNDO TRIMESTRE DE 1966

	1966	1965
Mercantes	2,973	3,027
Gobierno de EE. UU.	139	73
Gratis	30	19
Total	3,142	3,119

PEAJES*

Comerciales	\$17,572,690	\$16,576,286
Gobierno de los EE. UU.	843,481	349,300
Total	\$18,416,171	\$16,925,586

CARGA**

Comerciales	20,693,539	19,055,207
Gobierno de los EE. UU.	813,383	311,061
Gratis	113,182	103,181
Total	21,620,104	19,469,449

* Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

** Cifras de carga en toneladas brutas.

natarios después de haber sido llevados al puerto de entrega.

Desde el sembrado hasta su destino los embarques están bajo estricto control de refrigeración evitando así la exposición al calor, observó un funcionario de la compañía.

Boyd Brothers son los agentes de la Sea-Land en Panamá.

El Barco Japonés Más Grande

EL SHOZAN MARU, que se cree es el barco más grande con bandera japo-

nesa, hizo su primer tránsito a través del Canal en diciembre, en viaje del Perú a Rotterdam con un cargamento de 47,625 toneladas largas de mineral de hierro. Construido en los astilleros Tsurumi, en Yokohama, en 1965, el barco tiene 743 pies de largo y una manga de 104 pies. Su peso muerto de verano es de 55,543 toneladas. Propiedad de la Compañía de Navegación Shawa, la nave es operada por San Juan Carriers.

Un Nuevo Kungsholm

EL NUEVO *Kungsholm* de la Línea Swedish América, transitará el Canal de Panamá en octubre de 1966, en un viaje inaugural alrededor de Sur América, se anunció en Nueva York. El crucero se iniciará el 19 de octubre en Nueva York y saldrá de Fort Everglades, Florida, el 22 del mismo mes. La nave transitará el Canal y tocará en Callao, Perú; Valparaíso, Chile; pasará por Cabo Pillar en su viaje a través del Estrecho de Magallanes; llegará entonces a Punta Arenas, Chile; las islas Malvinas, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Río de Janeiro, Bahía, Bridgetown, Barbados, St. George y Granada, antes de regresar a Nueva York.

Nombre sumamente conocido en los círculos navieros, el nuevo *Kungsholm* reemplaza a un barco del mismo nombre que el pasado abril, fue transferido a la línea North German Lloyd y rebautizado Bremen. C. B. Fenton es el agente local para la línea Swedish América, en el Istmo.

