



PANAMÁ



Por **JUAN BENITO BALLANO**, colegiado nº28.824

[Odebrecht]

Cuando tu primera panorámica de Panamá es un amanecer de la Cinta Costera, desde la planta 50 de un rascacielos, no te percatas del espejismo, y tu subconsciente filtra lo que deseas ver, rascacielos ostentosos y posibilidades de participar en grandes proyectos: Canal, Metro, Cinta Costera, Aeropuerto, Presas... La realidad se descubre al bajar a la calle, al mundo terrenal, plagado de contrastes. Edificios lujosos y vehículos de alta gama conviviendo con coches remendados, personas a la puerta de un edificio en ruinas, vendedores ambulantes o malabaristas. Son aquellos a quienes el desarrollo no les supone una mejora de su calidad de vida, aquellos que no pudieron, no quisieron o no dispusieron de los medios para desarraigarse de su vida de subsistencia o de su vida caribeña, para subirse al tren del desarrollo.

“Si hablamos demasiado de trabajo es por las extenuantes jornadas, superiores a 65h semanales. Se agradece la oportunidad de desarrollo profesional, pero creo que hay unanimidad entre los ICCP en Panamá en el anhelo de las jornadas laborales en Europa”.





El sector industrial, en cambio, no muestra tal evolución. El gran mercado de importaciones del país, que gracias al canal se desarrolla en la zona libre de Colón (la segunda más grande con 2,4 Km² tras Hong Kong), abastece de productos a su población. En el sector del transporte y almacenaje logístico, por obvias razones sí presenta dinamismo.

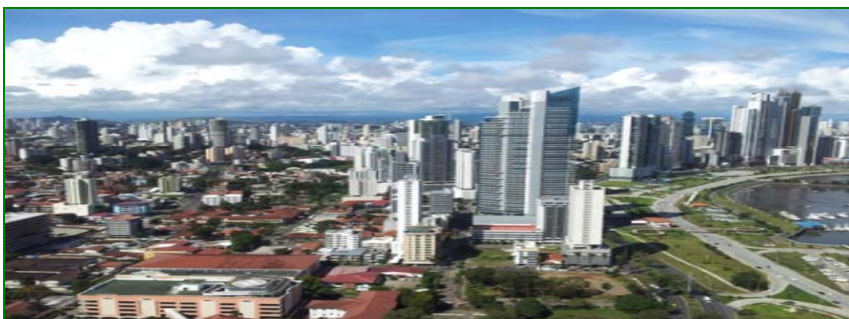


Imagen n°1: Vista aérea de la Avenida Balboa y Cinta Costera

Si nos adentramos en el Istmo de Panamá, los que se resisten a perder su esencia caribeña resultan mayoría, dedicándose al autoempleo y aprovechamiento de la riqueza en recursos naturales de su entorno: ganaderos, agricultores, carpinteros, pescadores, aunque con medios más tradicionales a los que estamos acostumbrados, y hostelería y turismo, generalmente destinado a la minoría pudiente y extranjeros.

Mención especial a las 5 comunidades indígenas que siguen manteniendo su idiosincrasia y costumbres; aunque algunos más jóvenes ya se encuentran contaminados por los teléfonos y las redes sociales. La vida de estas personas, sin duda, hacen replantearse el sistema capitalista.

Pero el objeto de mi emigración, no fue solo conocer otras culturas, sino el ejercicio profesional en grandes proyectos internacionales. Y básicamente la participación en el proyecto de Cinta Costera, Fase III. Un viaducto marino de 2,5 km rodeando el casco viejo de la ciudad. Un proyecto controvertido, bajo la

vigilancia de la UNESCO, revisando la condición de Patrimonio de la Humanidad del casco antiguo, uno de los últimos reductos coloniales de la ciudad.

Este ambicioso proyecto comunica las anteriores fases de la Cinta Costera (al pie de los rascacielos, a la derecha de la imagen n°1), con el puente de las Américas, que da acceso a la zona Oeste del País y al flujo de tráfico que genera: diario, desde la ciudad dormitorio de Arraján; y vacacional, comunicando la capital con las playas del Pacífico.

El viaducto consta de 54 islas de relleno con tres pilotes de 2,00 m de diámetro por isla que penetran en la roca tobácea para soportar las vigas sobre las que apoya el tablero. Estas islas se complementan con dos penínsulas al inicio y al final, de mayor tamaño, para las losas de transición y viales de acceso. El relleno de las penínsulas se extiende albergando un estadio de fútbol con capacidad para 5.000 espectadores, aparcamientos, almacenes y pantalanes para pescadores, edificaciones para venta de comida, zonas verdes, de ocio y recreativas... En fin, una oportunidad fascinante para el desarrollo de la ingeniería civil, que lamentablemente en nuestro país de origen es inimaginable actualmente.

En lo referente al viaducto —la parte que me compete—, el diseño se encuentra fuertemente condicionado por la situación de sismo, que dota a los pilotes de mayor sección en cabeza y densidad de armadura en las zonas de rotura plástica. Las vigas armadas transversales unen los pilotes vehiculares, siendo independientes de las peatonales, y suponen que los pilotes, empotrados en la roca, se enfrenten ante esfuerzos cortantes como péndulos invertidos. Vigas longitudinales postesadas de 42 m de longitud, diafragmas, losas aligeradas y tableros de hormigón completan a grandes rasgos la estructura fundamental del proyecto, completamente diseñado, construido y revisado siguiendo normativas y recomendaciones americanas: AASTHO, LRFD, ASTM, ACI ...



Lanzamiento de las vigas longitudinales. Cinta Costera III

Del control de calidad de cimentaciones en Cinta Costera —proyecto donde actualmente me encuentro como responsable de calidad de viaducto y prefabricados— surgieron otras oportunidades, tanto dentro del estudio del asentamiento de las islas de relleno o la geotecnia para los pilotes hincados del estadio, como fuera: estudios de terreno, rellenos, estabilidad de taludes u otras cimentaciones; Cross Hole, PIT, Sísmica, MASW, Geoeléctrica y Geotecnia en otros proyectos de presas, conducciones de agua potable, aeropuerto, viaductos o en las ruinas coloniales de Portobelo (véase la imagen ilustrativa). Los locales cuentan que esconden oro y preciados tesoros que robaban los españoles en su conquista de las Américas.

Si hablamos demasiado de trabajo es por las extenuantes jornadas, superiores a 65h semanales. Se agradece la oportunidad de desarrollo profesional, pero creo que hay unanimidad entre los ICCP en Panamá en el anhelo de las jornadas laborales en Europa. Por otra parte, una ‘ventaja’ que nos permite refugiarnos en la obra u oficina durante el atasco continuo que absorbe a la ciudad en el día.



Ruinas Coloniales de Portobelo.

‘Tranque’ es como denominan al atasco en Panamá. Y es la palabra más mencionada en la calle, especialmente en los taxis. Aunque con temas como las religiones o el fútbol español uno pueda recorrer el país de extremo a extremo... Y son más de 14h, pese a los 800 km de distancia... El desarrollo y mantenimiento de infraestructuras viales entre provincias del país lógicamente es un aspecto mejorable.

La flota de autobuses se encuentra en renovación, dejando en el olvido los vistosos “Diablos Rojos”, que en la nocturnidad se engalanan de luces, barra y equipo de música estruendosa para destinarse a ocio y fiesta, denominándose “Chivas Parranderas”.

Pero los taxis son los auténticos dominadores de las vías urbanas. Infinidad de taxis saturando las vías y cometiendo infracciones de tráfico. Favorecidos por la insuficiencia de señalización y regulación, unos requisitos mínimos en la adquisición de licencias de conducción, así como de una autoridad de tránsito (policía de tráfico) muy flexible en el cumplimiento de la normativa vial.



En definitiva, la ciudad no es para los viandantes. Quizás sea por la climatología tropical de humedad, sol y lluvias agresivas (alcanzando precipitaciones de 1.200 mm durante 8 meses al año, en algunas zonas), o quizás por la falta de planificación urbanística en el pasado.



Foto de los autobuses llamados "Diablos Rojos"

Las zonas residenciales nuevas ya empiezan a proveer de aceras a sus calles y de glorietas a sus intersecciones. Algunas incluso osan alzarse a distinto nivel, con la participación de algunas constructoras españolas. Esperemos que junto con el metro ayuden a descongestionar el tráfico y a proveer a los más necesitados de un medio de transporte económico y rápido a sus lugares de trabajo. Así como evitar excusas de demoras en las reuniones que disgustan a los puntuales.

Pero si algo precisa un inmigrante es capacidad de adaptación. Y aunque parezca sencillo, la programación de las actividades, los plazos de ejecución, la provisión de materiales y la gestión de personal, y tratar de aumentar esa productividad y reducir costos, resultan muy tediosos.

Y cuando todo parece controlado por momentos, la climatología o el cobro quincenal desbarajustan esta planificación. Bien sean las lluvias tropicales que impiden toda actividad, bien la celebración al disponer de "plata" o bien el

reclamo por alguna hora extra... Todo se paraliza. Y es que la 'plata' es a la mano de obra como el 'tranque' a los taxis: principal tema de conversación.

Comprensible, en cierto modo, porque el salario mínimo interprofesional (450\$) no resulta muy elevado, y el coste de la 'canasta básica' es elevado, esencialmente de los productos importados en los supermercados, estando obligada la mayoría menos pudiente a consumir productos locales tales como arroz, pollo, poroto (alubias), yuca, piña o guineo (plátano).

La cultura del ahorro tampoco se encuentra demasiado arraigada. No resulta complicado ver en zonas de menos recursos, necesidades 'vitales' como un teléfono android, o un televisor de plasma en el interior de una casa improvisada.

Con todas estas diferencias culturales entre nacionales y extranjeros se convive más amablemente cuando la ubicación geográfica te permite situarte entre multitud de islas en el Pacífico y en el Caribe. Playas de arena blanca o negras (de pirita). De aguas transparentes para los amantes del buceo o con oleaje para surfers. Casas rurales, senderismo por la selva tropical, acampada en una isla, cabañas sobre el mar o rascacielos vanguardistas. Naturaleza de una biodiversidad incalculable, y una cultura caribeña perezosa pero sin duda optimista.

Por tanto, un país lleno de recursos y oportunidades. Si bien su legislación proteccionista restringe el ejercicio de la profesión en determinados campos, entre los que se encuentra la ingeniería civil. Es su forma de limitar la invasión extranjera calificada: La no idoneidad para la firma de documentos contractuales.

Aunque eso no impide que la comunidad española, tanto residente en el país como flotante, sea elevada. Otra circunstancia que contribuye a la llegada de productos y servicios que demandamos la población española y que hacen nuestra convivencia más agradable.

Pero fundamentalmente es agradable gracias a la familia, a los amigos del canal, a todos aquellos que nos apoyan y apoyaron en las decisiones difíciles, a



aquellos que conviven con ICCP y que hacen posible superarse y afrontar nuevos retos... A ellos dedico este relato.



Vista aérea de Cinta Costera Fase III. Mayo 2013.

"Un camino entre dos obras", en homenaje al libro *Un camino entre dos mares*, de David McCullough, que relata la creación del Canal de Panamá, la índole y los umbrales a superar entre 1870 y 1914 para la consecución del canal entre Atlántico y Pacífico.

Bien, esos umbrales a superar siguen persistiendo en la actualidad. Por el desconocimiento, o por la improductividad; en parte herencia de nuestros antepasados conquistadores.