



# **COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS PANAMERICANOS DE CARRETERAS**

● **SUBCOMITE DEL DARIEN** ●

**Primer Período de Sesiones**

**Agosto 25 al 27 de 1955**

**Ciudad de Panamá, República de Panamá**

**UNION PANAMERICANA  
WASHINGTON, D. C.**

# **COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS PANAMERICANOS DE CARRETERAS**

**SUBCOMITE DEL DARIEN**

**Primer Período de Sesiones • Agosto 25 al 27 de 1955**  
**Ciudad de Panamá, República de Panamá**



**Secretaría Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras**  
**UNION PANAMERICANA • WASHINGTON, D. C.**

# I N D I C E

	Página
NOMINA DE DELEGADOS Y OBSERVADORES.....	1
INFORME.....	4
RESOLUCIONES DEL SUBCOMITE DEL DARIEN	
I. Creación de la Oficina Permanente.....	6
II. Fecha de la Expedición Técnica.....	7
III. Naturaleza de la Expedición.....	7
IV. Continuación de los Estudios.....	7
V. Presupuesto Preliminar.....	7
VI. Financiamiento.....	9
VOTOS.....	9
FIRMAS.....	10
DISCURSOS PRONUNCIADOS EN LA SESION INAUGURAL	
Palabras del Presidente del Subcomité del Darién, Don Eric Delvalle, Ministro de Obras Públicas de Panamá.....	12
Palabras del Delegado de Panamá, Ing. Tomás Guardia.....	13
Palabras del Delegado de Colombia, Ing. Humberto Avila Mora.....	14
Palabras del Delegado de los Estados Unidos, Ing. Francis C. Turner.....	15
Palabras del Secretario General de la Presidencia del Comité Directivo Permanente y Asesor del Subcomité del Darién, Sr. José J. March.....	15
Palabras del Presidente del Touring y Automóvil Club del Perú y Asesor del Subcomité del Darién, Sr. Eduardo Dibós Dammert.....	16
INFORMES REFERENTES A LA EXPEDICION AL DARIEN	
Informe sobre la Expedición al Darién. Su personal y costo. (Preparado para el Subcomité del Darién por el Ing. Roberto F. Thurrell, Jr.).....	18
Informe sobre Exploraciones para la Carretera del Darién. (Por el Ing. Tomás Guardia, Jr.).....	22

NOMINA DE LOS DELEGADOS Y OBSERVADORES QUE CONCURRIERON  
AL PRIMER PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITE DEL DARIEN  
DEL COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS  
PANAMERICANOS DE CARRETERAS

COLOMBIA

Delegados

Ing. Humberto Avila Mora  
Director General de Carreteras de Colombia

Ing. Roberto Andrade

Observadores

S.E. Teófilo Quintero de Fex  
Embajador de Colombia en Panamá

Sr. Félix Andrade  
Primer Secretario de la Embajada de Colombia

ESTADOS UNIDOS

Delegados

Ing. Francis C. Turner, Funcionario Auxiliar del  
Jefe del Departamento Federal de Carreteras  
de los Estados Unidos

Sr. Fred A. Durling  
Funcionario de la Embajada de Estados Unidos  
en Panamá

Observadores

Ing. Robert F. Thurrell Jr.  
Director Ejecutivo del International Resources  
Engineering and Exploration Group (IREX)  
Washington, D. C.

Ing. Arnold L. Kelley  
Representante de la Federación Internacional de  
Carreteras con servicios en la Comisión de Aeropuertos y  
Muelles (CAM), Ministerio de Obras Públicas, Panamá

Capt. Harry L. Chippeaux  
Del Servicio Geodésico Interamericano

Tte. W. Rogers, del Regimiento 33<sup>o</sup> de Infantería  
(Ejército de los EE.UU.)

NOMINA DE LOS DELEGADOS Y OBSERVADORES QUE CONCURRIERON  
AL PRIMER PERIODO DE SESIONES DEL SUBCOMITE DEL DARIEN  
DEL COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS  
PANAMERICANOS DE CARRETERAS

COLOMBIA

Delegados

Ing. Humberto Avila Mora  
Director General de Carreteras de Colombia

Ing. Roberto Andrade

Observadores

S.E. Teófilo Quintero de Fex  
Embajador de Colombia en Panamá

Sr. Félix Andrade  
Primer Secretario de la Embajada de Colombia

ESTADOS UNIDOS

Delegados

Ing. Francis C. Turner, Funcionario Auxiliar del  
Jefe del Departamento Federal de Carreteras  
de los Estados Unidos

Sr. Fred A. Durling  
Funcionario de la Embajada de Estados Unidos  
en Panamá

Observadores

Ing. Robert F. Thurrell Jr.  
Director Ejecutivo del International Resources  
Engineering and Exploration Group (IREX)  
Washington, D. C.

Ing. Arnold L. Kelley  
Representante de la Federación Internacional de  
Carreteras con servicios en la Comisión de Aeropuertos y  
Muelles (CAM), Ministerio de Obras Públicas, Panamá

Capt. Harry L. Chippeaux  
Del Servicio Geodésico Interamericano

Tte. W. Rogers, del Regimiento 33º de Infantería  
(Ejército de los EE.UU.)

Sr. Cornelius L. Bodey  
Ingeniero de Operaciones y Asistente de la Comisión  
de Aeropuertos y Muelles (CAM), Ministerio de Obras  
Públicas, Panamá

Ing. Luis Guzmán  
Servicio Interamericano de Cooperación Agrícola en Panamá  
(SICAP)

PANAMA

Delegados

Ing. Tomás Guardia  
Jefe de la Carretera Interamericana (M.O.P.)

Ing. Tomás Guardia Jr.  
Jefe de la Dirección de Cartografía

Observadores

Sr. Roberto Torres  
Secretario del Ministerio de Obras Públicas (M.O.P.)

Ing. José A. Sáenz  
(Dirección de Cartografía)

Ing. Alvaro Palacios  
(Carretera Interamericana)

Ing. Ramón Arias  
(Carretera Interamericana)

Ing. José Stamp

Ing. José R. Lutrell J.  
(Ingeniero Jefe de Caminos)

Ing. Aquilino Vallarino

Ing. Macario Solís

Ing. Celso Carbonell  
(Presidente, Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos)

Sr. Ricardo Marciacq  
(Tesorero, Asociación de Caminos de Panamá)

Sr. Alberto J. Lindo  
(de la Junta Directiva de la Asociación de Caminos  
de Panamá)

Juan M. Berrocal  
(Secretario, Asociación de Caminos de Panamá)

Prof. Angel Rubio  
Comisión de Cartografía del Instituto de Geografía e  
Historia, (México)

Hon. José Pardini  
(Diputado por la Provincia de Veraguas)

Hon. Pablo Othón  
(Diputado por la Provincia del Darién)

Sr. H.B. Fidanque  
(Compañía Petrolera Shell)

Sr. Cipriano Paz Rodríguez  
(Gerente de Esso Standard Oil)

Sr. Louis Martinz  
(Compañía Martinz)

Sr. Adolfo Icaza  
(Compañía F. Icaza)

Sr. Camilo Chapman  
(Presidente de Chapman y Cía.)

MEXICO

Asesor

Sr. José J. March  
Secretario de la Presidencia del Comité  
Directivo Permanente de los Congresos Pan-  
americanos de Carreteras

PERU

Asesor

Sr. Ecuadro Dibós Dammert  
Presidente del Touring y Automóvil Club  
del Peru

Observadores

S.E. Germán Aramburú Lecaros  
Embajador del Perú en Panamá

Sr. José Alvarado Sánchez  
Secretario de la Embajada del Perú en Panamá

## I N F O R M E

El Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, en su primer período de sesiones que tuvo lugar en la Ciudad de México, durante los días comprendidos entre el 21 y 28 de febrero del año de 1955, adoptó la Resolución II sobre EXPEDICION DE TECNICOS AL DARIEN Y ZONAS CONTIGUAS EN COLOMBIA, en cuyo aparte 4 dispuso constituir inmediatamente un Subcomité del Darién integrado por un técnico designado por cada uno de los Gobiernos de Panamá, Colombia y los Estados Unidos.

En virtud de dicha Resolución se celebró en la Ciudad de Panamá, el Primer Período de sesiones del 25 al 27 de Agosto de 1955, con asistencia de los Delegados de Colombia, Estados Unidos y Panamá y de Asesores de México y del Perú. Además, concurren observadores de Instituciones Internacionales, oficiales y privadas. Los nombres de los representantes oficiales y observadores aparecen en la nómina que precede a esta Acta.

Los trabajos previos a la reunión corrieron a cargo del Ingeniero Tomás Guardia Jr. secundado por el señor Juan Antonio Susto, nombrado por el Gobierno de Panamá como Secretario General.

El Jueves 25 de Agosto, a las 9 y 40 a.m., en el Salón Panamá del Hotel "El Panamá", se llevó a cabo la Solemne Sesión Inaugural en la que pronunciaron discursos el Presidente, los señores Delegados de Panamá, Ingeniero Tomás Guardia; de Colombia, Ingeniero Humberto Avila Mora; de Estados Unidos de Norte América, Ingeniero Francis C. Turner; el Asesor Don José J. March, representante del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras, del cual es Secretario General; el Asesor, don Eduardo Dibós Dammert, Presidente del Touring y Automóvil

Club del Perú. La Sesión estuvo presidida por don Eric Delvalle, Ministro de Obras Públicas, quien hizo la declaratoria de apertura. Concurrieron a esta importante reunión además de los señores Delegados, Asesores y Observadores, Representantes Diplomáticos de los países del Continente, altos funcionarios públicos, miembros de la Asociación de Caminos, de la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros, de la Carretera Interamericana de Panamá y destacadas personalidades relacionadas con la vialidad.

A iniciativa de los Asesores señores Eduardo Dibós Dammert y José J. March, se designaron Presidentes Honorarios a los Presidentes de las Repúblicas de Colombia, Estados Unidos y Panamá y Vicepresidente Honorario al Ministro de Obras Públicas, Don Eric Delvalle.

Se celebraron cuatro sesiones de trabajo: dos el día 25 y dos el día 26. En la primera, se aprobó el proyecto de Agenda, el cual sufrió reformas en sesiones ulteriores; en la segunda, se procedió a hacer un sumario de resoluciones, discutido en sesiones posteriores.

La Presidencia de las sesiones fué ocupada, en su orden, por el Ministro de Obras Públicas, y los Delegados de Panamá, Colombia y Estados Unidos y la de clausura también por el señor Ministro de Obras Públicas de Panamá.

Durante el curso de las sesiones hicieron brillantes exposiciones sobre la Carretera del Darién los Ingenieros Robert F. Thurrell Jr., Director Ejecutivo del IREX (1) y Macario Solís, Ingeniero panameño, y el Honorable Diputado, por la Provincia del Darién, Don Pablo Othón.

---

(1) International Resources Engineering and Exploration Group.

En la Sesión Solemne de Clausura llevada a cabo el viernes 26 de Agosto de 1955, a las 6 de la tarde, pronunciaron conceptuosas palabras el Presidente de la Delegación de Colombia, Ingeniero Humberto Avila Mora, a nombre de sus compañeros, y luego a petición del Señor Ministro de Obras Públicas, Don Eric Delvalle, quien presidió la sesión, los Delegados de Panamá y Estados Unidos y los Asesores señores March y Dibós.

Finalmente, el Ministro de Obras Públicas, clausuró las sesiones del Subcomité del Darién.

Como resultado de las deliberaciones habidas en las cuatro sesiones de trabajo, quedaron aprobadas las Resoluciones y Votos que se insertan a continuación.

## RESOLUCIONES

### I

#### CREACION DE LA OFICINA PERMANENTE

El Subcomité del Darién,

#### RESUELVE:

Crear una oficina permanente del Subcomité del Darién, con sede en la Ciudad de Panamá, y con las siguientes funciones:

- a) Divulgar, a través del Comité Permanente, las resoluciones del Subcomité.
- b) Procurarse, con la ayuda de los Gobiernos de Colombia, los Estados Unidos y Panamá, toda la información fotogramétrica y de otro orden que se haya podido reunir sobre las regiones del Darién y zonas contiguas para seleccionar una ruta práctica de la Carretera Panamericana entre Panamá y Colombia.
- c) Actuar como organismo coordinador de exploraciones preliminares y de la expedición formal a que se refieren las resoluciones II del VI Congreso Panamericano de Carreteras y II del primer período de sesiones del Comité Directivo Permanente de dichos Congresos.
- d) La Oficina del Subcomité estará integrada por tres Técnicos: 1 suministrado por los Estados Unidos; otro suministrado por Panamá y otro por Colombia, fungiendo como Presidente del Subcomité, el Representante de Panamá.
- e) Los tres países Miembros del Subcomité, podrán suministrar los Técnicos y Ayudantes necesarios para desarrollar el trabajo del mismo.
- f) Cada país sufragará los sueldos, gastos y transporte de su respectivo

representante y del personal de asistentes que suministren.

- g) Se solicitará inmediatamente al ilustrado Gobierno de Panamá que proporcione las facilidades necesarias para la instalación y funcionamiento de la oficina y los transportes locales.
- h) Las actuaciones del Subcomité se regirán dentro de las resoluciones adoptadas por los Congresos y el Comité Directivo Permanente.
- i) La oficina del Subcomité subsistirá hasta la celebración del VII Congreso Panamericano de Carreteras que tendrá lugar en Panamá en 1957, ante el cual habrá de rendir un amplio informe técnico y económico sobre los resultados de su labor, presentando las recomendaciones pertinentes sobre la construcción de la Carretera Panamericana entre Panamá y Colombia, por conducto del Comité Directivo Permanente.

## II

### FECHA DE LA EXPEDICION TECNICA

El Subcomité del Darién,

#### RESUELVE:

Tomar todas las medidas necesarias para que la Expedición Técnica del Darién y zonas contiguas, se inicie a más tardar el 15 de Enero de 1956.

## III

### NATURALEZA DE LA EXPEDICION

El Subcomité del Darién,

#### RESUELVE:

Disponer que la Expedición sea organizada con los elementos necesarios, no sólo para estudiar y recomendar la ruta de la Carretera, sino también para hacer reconocimientos con el fin de estimar los recursos naturales de la zona que dicha Carretera ha de servir.

## IV

### CONTINUACION DE LOS ESTUDIOS

El Subcomité del Darién,

#### RESUELVE:

Proseguir, hasta donde sea posible, los trabajos conducentes a la elaboración de los estudios finales de la ruta que se considere como la más conveniente.

## V

### PRESUPUESTO PRELIMINAR

#### CONSIDERANDO:

1. Que la Expedición Técnica requerirá la participación no sólo de

Ingenieros de caminos, sino de geólogos, agrónomos, especialistas en recursos forestales, mineralogistas y otros técnicos, a mas del personal auxiliar;

2. Que por otra parte el costo se reduciría con el aporte del personal técnico que proporcionen los gobiernos de Colombia, Estados Unidos, Panamá y otros países;

3. Que habrá que recorrer y estudiar alrededor de 1,000 Kms. de rutas alternativas en Panamá y Colombia sufragando los gastos de la Expedición durante todo el período de la época seca de 1956.

4. Que habrá de realizar exploraciones preliminares especialmente en las zonas pantanosas y las menos conocidas, aumentándose consiguientemente el costo del recorrido y del estudio.

5. Que para investigar los recursos naturales de la zona servida por la carretera, será necesario explorar entre 10,000 y 16,000 km.<sup>2</sup> durante la época seca, lo que requerirá dividir la Expedición, en brigadas convenientemente integradas con personal técnico y auxiliar.

6. Que parte del personal deberá permanecer al servicio del Subcomité un razonable término después de la Expedición, para concentrar informaciones y producir los informes del caso.

7. Que habrá que realizar trabajos especiales de aerofotografía en lugares específicos donde se acumulen problemas y de los cuales no haya información aerofotográfica disponible.

8. Que la naturaleza azarosa del trabajo no permite la fijación de un presupuesto exacto, pero que sin embargo se cuenta, como resultado de las presentes deliberaciones, con elementos de juicio para fijar tentativamente un presupuesto preliminar, lo más ajustado posible a las necesidades reales y,

9. Que dicho presupuesto preliminar variaría considerablemente en su monto si se cuenta con la cooperación de las entidades gubernamentales de Colombia, Panamá y de los Estados Unidos en materia de servicios médicos, de patrullas y transporte de alimentación, de radio-comunicaciones y de equipo;

El Subcomité del Darién,

**RESUELVE:**

- a) Fijar el costo total de la expedición y el Estudio en la suma de B/.400,000. (Cuatrocientos Mil Dólares).
- b) Fijar el costo total de la Expedición y el Estudio en la suma de B/.260,000 (Doscientos Sesenta Mil Dólares) con iguales resultados que pudieran obtenerse del presupuesto consignado en el Inciso (a), si se obtiene la cooperación de las entidades guber-

namentales de Colombia, Panamá y de los Estados Unidos, a que se refiere el considerando 9º de la presente Resolución.

- c) Solicitar con la mayor urgencia posible, por los conductos adecuados, la cooperación de las entidades gubernamentales de Colombia, Panamá y los Estados Unidos, con objeto de reducir el presupuesto a la cifra consignada en el Inciso (b) de la presente Resolución.

## VI

### FINANCIAMIENTO

El Subcomité del Darién,

#### RESUELVE:

- a) Ratificar el ofrecimiento hecho por los tres Gobiernos Miembros del Subcomité y comprendido dentro de la Resolución II del VI Congreso Panamericano de Carreteras, en el sentido de que dichos Gobiernos aportarán todos los elementos a su alcance y dentro de sus posibilidades, a fin de que la Expedición y el Estudio del Darién y zonas contiguas, sean realizados con la amplitud consignada dentro de las Resoluciones adoptadas por el Subcomité.
- b) Solicitar, en cumplimiento del inciso anterior, a los Representantes de los tres países que integran el Subcomité, gestionen ante sus respectivos gobiernos, el mayor aporte posible de los elementos necesarios para realizar, tanto la Expedición como el Estudio del Darién y zonas contiguas, centralizando la información, elementos y recursos obtenidos, en el Presidente del Subcomité y la Oficina Central del mismo, con sede en la ciudad de Panamá. Se excita a los representantes para que activen las gestiones, a fin de que la expedición pueda llevarse a cabo en la fecha fijada.
- c) Pedir al Comité Directivo Permanente, con sede en México, gestione la colaboración ofrecida por diversos países durante la celebración del VI Congreso realizado en Caracas, extendiendo la solicitud de colaboración a los demás países miembros de la Organización de los Estados Americanos, a fin de que todos puedan cooperar en el problema de la Exploración del Darién. A este respecto, el Presidente del Subcomité se pondrá de acuerdo con el Presidente del Comité Directivo Permanente.

#### V O T O S

Al Gobierno de Panamá, y en particular al Ministro de Obras Públicas, Don Eric Delvalle, por la hospitalidad y atenciones que han brindado a los

integrantes de las Delegaciones, Asésores y Observadores, durante la celebración de sus sesiones;

A la Prensa y la Radio, por la amplia y detallada difusión e información acerca de las actividades del Subcomité;

Al Presidente del Subcomité, Ing. Tomás Guardia, por la atinada y brillante dirección que ha sabido imprimir en las deliberaciones del Subcomité, y al Ing. Tomás Guardia Jr., por su actuación y por su magnífico Informe sobre las exploraciones para la carretera del Darién;

A los Señores Eduardo Dibós Dammert y José J. March, Asesores del Subcomité, por el concurso que dispensaron para el buen éxito de las deliberaciones;

Al Personal de la Secretaría General, por su eficaz colaboración y cooperación en la realización de los trabajos a su cargo.

EN FE DE TODO LO CUAL, los Representantes Titulares y Asesores firman la presente Acta Final, en la Ciudad de Panamá, a los veinte y siete días del mes de Agosto de mil novecientos cincuenta y cinco, en texto español, que el Subcomité envía al Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras para que lo haga conocer al Consejo de la Organización de los Estados Americanos y al Consejo Interamericano Económico y Social, para que éste a su vez lo transmita a los Gobiernos de los Países miembros.

COLOMBIA:

(Fdo.) Humberto Avila Mora  
Representante Titular

ESTADOS UNIDOS:

(Fdo.) Francis C. Turner  
Representante Titular

PANAMA:

(Fdo.) Tomás Guardia  
Representante Titular

MEXICO:

(Fdo.) José J. March  
Asesor, Secretario de la  
Presidencia del Comité Direc-  
tivo Permanente de los Con-  
gresos Panamericanos de Carre-  
teras.

PERU:

(Fdo.) Eduardo Dibós Pammert  
Asesor, Presidente del  
Touring y Automóvil Club del  
Perú.

PANAMA:

(Fdo.) Juan Antonio Susto  
Secretario General del  
Subcomité del Darién

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL SUBCOMITE DEL DARIEN DEL  
COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS PANAME-  
RICANOS DE CARRETERAS, DON ERIC DELVALLE, MINISTRO DE  
OBRAS PUBLICAS, EN LA SESION INAUGURAL, CELEBRADA EL  
JUEVES 25 DE AGOSTO DE 1955, EN EL SALON PANAMA DEL  
HOTEL "EL PANAMA".

Señores Delegados,

Señores Asesores,

Señores Observadores,

El Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras en su primer período de sesiones que tuvo lugar en la ciudad de México durante los días comprendidos entre el 21 y 28 de Febrero del año en curso, votó la Resolución No. 2 sobre EXPEDICION DE TECNICOS AL DARIEN Y ZONAS CONTIGUAS EN COLOMBIA, al tiempo que dispuso en el Artículo 4º de la misma, constituir inmediatamente un Subcomité del Darién integrado por un Técnico por cada uno de los Gobiernos de Estados Unidos, Colombia y Panamá.

Es pues, en desarrollo de ese trascendental y valioso documento que me toca el señalado honor de encontrarme aquí reunido con los distinguidos Representantes y Observadores de tan ilustrados Gobiernos con el fin de que de estas importantes sesiones salgan las bases para esa anhelada expedición, que no hay duda con el correr de los días constituirá la piedra angular para unirnos más estrechamente y seguir como ahora disfrutando de un amplio espíritu de hermandad y comprensión.

El Gobierno y el pueblo panameño os dan por mi conducto la más cálida y cordial acogida, junto con los votos fervientes que formulamos porque de vuestras deliberaciones salgan las bases para ver convertida en hermosa y tangible realidad la aspiración que nos es común.

Declaro solemnemente inaugurada las sesiones de este Subcomité.

PALABRAS DEL DELEGADO DE PANAMA, INGENIERO TOMAS GUARDIA,  
EN LA SESION INAUGURAL DE LAS SESIONES DEL SUBCOMITE DEL  
DARIEN DEL COMITE DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS  
PANAMERICANOS DE CARRETERAS, EN EL SALON PANAMA DEL HOTEL  
"EL PANAMA" EL JUEVES 25 DE AGOSTO DE 1955.

Señor Ministro de Obras Públicas,

Señores Delegados y Observadores,

Damas, Señores:

No es nada nuevo oír decir que la historia se repite pero es un privilegio que pocos alcanzamos el ser un factor, aunque modesto, en la repetición de una historia que alcanza proporciones continentales.

Tengo en la mano un pequeño folleto que publiqué en 1931, donde se resumen las actividades desarrolladas en Panamá cuando, del 7 al 12 de Octubre de 1929 y del 16 al 21 de Marzo de 1931, nos reunimos un grupo de entusiastas soñadores para tratar de sentar las bases para la construcción de la que convinimos en llamar Carretera Interamericana o sea la que habría de unir el Sur de los Estados Unidos con la ciudad de Panamá, después de atravesar México, la América Central y parte de nuestro país.

La compañía ha sido árdua y prolongada y ha habido momentos en que la indiferencia y el obstruccionismo han parecido a punto de triunfar y hacer fracasar nuestros más afanosos esfuerzos. A nada conduciría enumerar aquí los tropiezos y las dificultades encontrados en nuestro camino y, aunque todavía queda mucho trabajo material por ejecutar, prefiero hacer énfasis sobre el hecho de que se vislumbra la realización exitosa de nuestro empeño o sea que la Carretera Interamericana presenta ya caracteres de realidad.

Ninguna empresa se desarrolla por sí sola. Todo proyecto de beneficio general requiere para su realización un núcleo de visionarios que, sin esperar al fin de la jornada otra recompensa que la satisfacción de un ideal realizado, esté dispuesto a arrastrar la pesada carga de la incomprensión y la desidia ajena, que nunca tardan en hacerse presentes en el camino. El progreso no germina espontáneamente. El progreso es el resultado del esfuerzo de miles de individuos y es únicamente mediante una campaña inteligente, paciente y continua que se logra traer a las multitudes al carril que las conduce a su propia felicidad.

Nos reunimos hoy aquí en misión de aliento y de concordia. Convencidos como estamos de que las naciones, como los hombres, no deben ni pueden vivir aislados, ha de ser nuestro propósito el forjar el último eslabón que ha de constituir esa cadena de solidaridad y amistad continental que, corriendo desde Alaska hasta la Patagonia, contribuya a que

los habitantes de este privilegiado Hemisferio Occidental nos conozcamos mejor y que, conociéndonos, podamos trabajar juntos por la prosperidad, la paz y la felicidad de todos y cada uno de nuestros países. Si queremos ocupar el puesto que nos corresponde en el concierto universal tendremos que trabajar juntos, levantarnos juntos y progresar juntos. El Crecimiento y progreso de una nación americana deberá reflejarse en todas las demás.

No es mi intención entrar en detalles sobre el fin primordial de esta reunión ni sobre lo que significa para nuestros propósitos la eliminación del "tapón" del Darién, que ya ha pasado de la categoría de conspicuo a la de famoso, del uno al otro confín del continente. Las dificultades físicas y económicas que presenta el proyecto serán discutidas y estimadas en el curso de las deliberaciones de este Subcomité y el encontrar la manera de vencer estos obstáculos será nuestra principal misión. Espero que aquí prevalecerán las opiniones optimistas de los que, llenos de fé y energías miran hacia el provenir y que manos jóvenes y vigorosas empuñarán el estandarte de la nueva lucha, dejándonos a los que ya tanto hemos bregado un sitio en la galería de los espectadores, desde donde podamos aplaudir los nuevos triunfos y dar nuestra voz de aliento a los que desmayen ante los contratiempos y fracasos.

Señores Delegados y Observadores

No se os recibe aquí como extraños sino como viejos amigos y hermanos visitantes. La cordialidad y la hospitalidad, innatas en todo panameño, os hará sentir en vuestra casa y cuando nos abandonéis mañana nos quedará la pesadumbre de que vuestra visita haya por necesidad sido tan corta.

PALABRAS DEL DELEGADO DE COLOMBIA, INGENIERO  
HUMBERTO AVILA MORA

"Señor Presidente,

Delegados y Asesores:

El Gobierno de Colombia ha recibido con especial agrado, la invitación del Gobierno de Panamá a este primer período de sesiones del Subcomité del Darién. Nosotros creemos que ha llegado el momento de pasar de la etapa retórica del empalme del sistema de carreteras de Panamá y Colombia al período constructivo.

Después de todos los incansables trabajos de Don Tomás Guardia, al cual podríamos llamar "Padre de esta Idea" es para mí especialmente muy satisfactorio llegar a esta reunión, donde esperamos se sentarán las bases definitivas para saber:

1. Hasta donde es difícil el paso del "tapón" del Darién.
2. Hasta donde tenemos capacidad para vencer este paso.

3. Y por donde lo debemos de hacer.

Agradecemos también al Gobierno de los Estados Unidos que ha respondido con atención, en todas las ocasiones, que se ha mencionado este problema y ha asistido inmediatamente a la llamada cordial del Gobierno de Panamá."

PALABRAS DEL DELEGADO DE LOS ESTADOS UNIDOS, INGENIERO  
FRANCIS C. TURNER

"Señor Presidente:

Los Estados Unidos aprecia en lo que vale la invitación que se nos ha extendido para que participemos en esta reunión.

Creemos que la conclusión de esta carretera será de gran ayuda para las relaciones de todos los países americanos.

Me satisface haber asistido a la iniciación de este proyecto.

No puedo decirles, ahora, el valor exacto de la ayuda que podremos ofrecerles pero pueden estar ustedes seguros de que haremos todo lo que esté a nuestro alcance para impulsar este proyecto.

Hay algunas cosas que podremos ofrecerles enseguida y a medida que avance el proyecto en mención, tendremos gran placer en ayudar a su realización."

PALABRAS DEL SECRETARIO GENERAL DE LA PRESIDENCIA DEL COMITE  
DIRECTIVO PERMANENTE DE LOS CONGRESOS PANAMERICANOS DE CARRE-  
TERAS Y ASESOR DEL SUBCOMITE DEL DARIEN, SR. JOSE J. MARCH

"Señor Presidente:

Delegados todos:

Aunque la mayor parte de las personas que estamos aquí nos hallamos perfectamente familiarizadas con los Congresos Panamericanos de Carreteras quisiera yo que en previsión de que algunos de los señores observadores no estuviesen enterados de este gran movimiento, hacer un breve repaso de su desarrollo.

Los Congresos Panamericanos de Carreteras, organización de tipo continental que funciona con Delegados gubernamentales de los 21 países del continente se vieron interrumpidos con motivo de la última guerra. La Asociación Mexicana de Caminos cuya Dirección General tengo el gusto de representar y la Asociación Peruana de Caminos gestionaron exitosamente la reanudación de estos eventos.

En el Vº Congreso de Lima, celebrado en 1951, se perfiló de manera clara

un nuevo espíritu, con la tendencia de que estas reuniones no fuesen de acción esporádica, sino que constituyesen un organismo de tipo ágil y vivo, mediante el establecimiento de un Comité Permanente, destinado a propugnar por la adopción de las resoluciones aprobadas.

En el Congreso Extraordinario de México de 1952, se perfiló este Organismo de tipo definitivo. Ya estábamos entonces incorporados oficialmente a la Organización de los Estados Americanos y actualmente nuestro organismo funciona con un Comité Directivo Permanente formado por Argentina, Brasil, Panamá, Perú, Estados Unidos, México y Venezuela, con sede y presidencia mexicanas. El Comité Permanente durante todo el curso del año ha venido funcionando bajo la presidencia del Sr. Rómulo O'Farrill, a quien represento en este acto. Mantenemos un estrecho contacto con la Secretaría Permanente en Washington, ocupada por nuestro amigo, el Licenciado Francisco J. Hernández. La Organización se completa con la constitución de cuatro Comisiones Técnicas de Expertos: La de Financiamiento, en Caracas; la de Fomento de Organizaciones Viales Gubernamentales, en Lima, la de Planeamiento, en Rio de Janeiro y la de Terminología, en Buenos Aires. Finalmente se decidió la Constitución del Subcomité del Darién, encargado de una expedición técnica a esta zona virgen.

A nombre del Presidente del Comité Directivo Permanente de los Congresos quiero expresar mis más fervientes votos porque el éxito más clamoroso remate esta expedición. Para nosotros los del Continente Americano, no sólo consiste esta expedición en el medio para lograr inventariar los valores potenciales del Darién con miras a establecer el paso de la Carretera Panamericana, sino que tiene un significado más hondo en lo espiritual y en lo político, porque mientras en otras regiones del mundo encontramos la tensión, la desconfianza y el egoísmo, en nuestros países americanos existe una conjunción armónica de Gobiernos y de pueblos que se canaliza en actos de solidaridad como éste, que permitirá incorporar a la vida económica de dos naciones hermanas vastas regiones de territorios inexplorados.

Bastaría esta elevada finalidad para justificar y conducir al éxito los trabajos del Subcomité del Darién y el apoyo de los pueblos americanos."

PALABRAS DEL PRESIDENTE DEL TOURING Y AUTOMOVIL CLUB DEL  
PERU Y ASESOR DEL SUBCOMITE DEL DARIEN, SR. EDUARDO DIBOS  
DAMMERT.

"Señor Ministro de Obras Públicas:

Amigos todos:

Quiero agradecer a nombre de mi país al señor Ministro de Obras Públicas por la gentileza que ha tenido para conmigo en enviarme una cordial invitación para concurrir a esta Asamblea. Quiero así mismo, felicitarlo por haber hecho realidad la afirmación que hiciera el 8 de Julio pasado, en el sentido de convocar prontamente a la reunión que iniciamos hoy.

Esta visita al país hermano de Panamá nos permitirá llegar a conclusiones

definitivas para realizar sin más demora la verdadera unión de todos los países de este Continente.

Tomás Guardia Jr., ha realizado una expedición que ha permitido hacer- nos conocer todo lo que habrá que confrontarse en la realización de los estudios para la más pronta terminación de Carretera Interamericana.

Reitero mis agradecimientos al señor Ministro y por su intermedio al Gobierno de Panamá y formulo mis mejores votos por el éxito de esta Conferencia.

INFORME SOBRE LA EXPLORACION AL DARIEN

Su personal y costo

Preparado para el Subcomité del Darién (26 de Agosto de 1955)

por Roberto F. Thurrell Jr.

Del Grupo Internacional de Recursos de Ingenieria y Exploración,  
(Engineering and Exploration Group)

Washington, D. C.

En respuesta a solicitud de este Subcomité de que prepare un cálculo o cómputo de las exploraciones que se hace necesario realizar en el Darién y sus áreas cercanas en Colombia, tengo el placer de ofrecer mi ayuda como información, acerca de la cual se pueden obtener algunas conclusiones generales.

A. Area considerada.

Existe una área general en Panamá que conduce a dos rutas alternativas en Colombia, una de las cuales está dirigida principalmente hacia la necesidad de un informe exploratorio preliminar. Cada ruta debe ser estudiada en una extensión de 20 a 25 kilómetros de ancho.

1. Panamá: Chepo al límite de Colombia  
350 Km. x 25 Km. = 8750 Km<sup>2</sup>.
2. Colombia: Quibdó al límite de Panamá  
300 Km. x 20 Km. = 6000 Km<sup>2</sup>
3. Chigorodó a Sautata  
65 Km. x 20 Km. = 1300 Km<sup>2</sup>

Total estimado 16.050 Km<sup>2</sup>

Un reconocimiento preliminar dirigido enseguida por Colombia para estudiar la condición y extensión de los pantanos en las regiones bajas del Río Atrato puede eliminar el No. 3, de la consideración de la Expedición, por impracticable, por los puntos de vista de la Ingeniería y por resultar más económico.

B. Estudios en el campo.

La expedición ha de comenzar el 15 de Enero de 1956, siendo el final de la estación seca aproximadamente el 10 de Abril, o sean 75 días más tarde.

Explorar 16,050 kilómetros cuadrados en 75 días equivale a explorar 213 kilómetros cuadrados por día. Este es un territorio mucho mayor que lo que

un grupo de dos puedan completar. Por lo tanto se recomienda que cuatro grupos de campo formen la expedición.

Estos pueden funcionar como sigue:

No. 1 - Comenzando al S. E. de Chepo

No. 2 - Comenzando al Oeste de Quibdó

No. 3 - Comenzando al Norte de la frontera

No. 4 - Comenzando al Sur de la frontera

Este es un asunto técnico que debe ser cuidadosamente considerado por los ingenieros planificando los detalles de la expedición.

### C. Personal.

#### 1. Grupo de Campo - Personal científico.

Se recomienda que el personal científico para los grupos de campo se retenga desde el 1º de Enero de 1956 a 1º de Mayo de 1956 para que se pueda disponer de dos semanas con anticipación a la Expedición y un mes después de la misma, para preparar la información de campo y las notas, de manera que se puedan usar por los empleados durante un largo período de tiempo.

Se recomienda que cada grupo de campo tenga el siguiente personal:

- 1 Jefe de grupo (Ingeniero de Carreteras)
- 1 Ingeniero de Carreteras (Mecánico de suelo)
- 1 Agrónomo
- 1 Guardabosques
- 1 Geólogo de Minas (o Minero)
- 1 Geólogo General (o geologista de ingeniería)
- 1 Hidrólogo

7 Total

#### 2. Personal de sostenimiento.

Necesario para 75 días (De 15 de Enero a 1º de Abril)

- 1 Pelotón de infantería (Calculado en 30 hombres)  
(Incluyendo técnico, médico, operador de radio y cocinero)
- 10 Cargadores (Cifra basada en la suposición de que habrá suministros por aire)
- 4 Macheteros.

3. Personal a largo plazo

Tanto científicos como ingenieros tendrán muchos datos que compilar del 1º de Mayo de 1956 hasta aproximadamente Junio de 1957. Este grupo también realizará cualquier excursión necesaria durante la estación seca de 1957 para obtener los informes importantes que se hayan extraviado.

3 Ingenieros de Caminos (mínimo)  
1 Hidrólogo  
1 Geólogo (de minas)  
1 Geólogo (de ingeniería)  
1 Guardabosques  
1 Agrónomo

8 Total

4. Economista de carreteras (consultor)

Por un año, para el período de Enero 1º de 1956 a Junio de 1957, con el fin específico de verificar los informes que se puedan ejecutar por separado y tantos otros informes como se puedan necesitar para ayudar al Congreso en el planeamiento financiero.

D. Fotografía aérea

Para facilitar el trabajo de los grupos de campo y ofrecer un medio de registrar las estaciones de campo (puesto que el rumbo geodésico está fuera de consideración para esta clase de trabajo explorativo); fotografía adicional aérea debería tomarse específicamente para el uso de esta Expedición, considerando la más pequeña cantidad de cielo nublado (con nubes) que se pueda conseguir. Esta fotografía se puede revelar y ser lanzada por aire a los grupos de campo.

E. Estimado del costo

1. Basado en salarios pagados, viajes y gastos de todo el personal (excluyendo la infantería)

Gastos y salarios	\$234,000
Viajes	40,000
Jornales de personas durante cortos períodos	21,000
Equipo y vitualla	20,000
Sobrecarga y ganancia (1)	50,000
Fotografía aérea	30,000
Total	\$395,000

(1) Para obtener los servicios de compañías privadas de científicos y expertos en ingeniería.

2. Basado en la ayuda de las organizaciones gubernamentales, calculándose las contribuciones y materiales como sigue:

- a. Ayuda militar aérea.
- b. Cuatro Pelotones del Regimiento de la Infantería 33a.
- c. Cocineros y técnicos de medicina.
- d. Raciones militares de alimento.
- e. Equipo (en parte militar como tiendas de campaña, radios, etc.
- f. Dos Ingenieros de caminos de cada país. (Colombia, Panamá, y Estados Unidos.)

Balance de Costo - Estudios de Investigaciones - Recursos Naturales

Viajes	\$8,000
Viáticos y salarios	116,000
	<hr/>
	\$124,000

Balance de Costo - Otros artículos

Gastos y salarios	\$55,000
Viajes	9,000
Salarios -Términos cortos	11,000
Sobrecarga y ganancia	30,000
	<hr/>
	105,000
Fotografía aérea	30,000
	<hr/>
Total	\$259,000

## INFORME SOBRE EXPLORACIONES PARA LA CARRETERA DEL DARIEN

Por el Ing. Tomás Guardia, Jr.

Se encuentra sesionando en la ciudad de Panamá el Subcomité del Darién, que fué constituido por el Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras en el primer período de sesiones cumplido en México, D. F. del 21 al 28 de Febrero último. El Subcomité, que está integrado por un Representante Técnico de Colombia, otro de Panamá y otro de los Estados Unidos de América, tiene a su cargo el cumplimiento de la Resolución II del VI Congreso Panamericano de Carreteras. Deberá, consecuentemente, proseguir los trabajos necesarios para la Expedición de Técnicos a la región del Darién en Panamá y zonas contiguas en Colombia, que se llevará a cabo, en momento propicio y por cooperación interamericana, con el fin de determinar una ruta práctica entre los dos mencionados países, que integre el Sistema de la Carretera Panamericana y salve una de las más extensas interrupciones de éste y tal vez la más difícil. Deberá proyectar el plan de la Expedición y el presupuesto que requiera su ejecución. A las sesiones del Subcomité del Darién asiste el Presidente del Touring y Automóvil Club del Perú, señor Eduardo Dibós, como invitado del Gobierno de Panamá. Hace poco, en Panamá, el señor Eduardo Dibós destacó la urgencia de reunir al Subcomité, para que la Expedición de Técnicos pueda realizarse entre Diciembre y Abril próximos. La mejor época para incursionar en el Darién es precisamente la comprendida entre Diciembre y Abril y el interés por la terminación del Sistema de la Carretera Panamericana es tanto que hubiera resultado inadmisibles el aplazamiento de la Expedición sólo por falta de reunión oportuna del Subcomité. Esa Expedición es tanto más necesaria para formular el proyecto de unión de la América del Sur a Centro y Norte América cuanto que la conclusión del Sistema de la Carretera Panamericana en América Central está asegurada con la asignación que al efecto ha hecho los Estados Unidos de América de la suma de U.S. \$75,000,000,00, que se invertirá en el término de tres años.

Resulta oportuno publicar en los actuales momentos el estudio del Ing. Tomás Guardia Jr., acerca de la región del Darién, preparado sobre la base de exploraciones que han estado a su cargo. Hay allí datos del más alto interés para el porvenir del Sistema de la Carretera Panamericana y para el trabajo del Subcomité reunido en Panamá. Ojalá que éste cuente no sólo con información sobre la región del Darién en Panamá, sino también sobre las zonas contiguas en Colombia. Estará, así, en capacidad de dar feliz término a su específica labor. (1)

---

(1) Este Informe de la exploración del Ing. Tomás Guardia Jr., fué también publicado en el "Acta Final y Documentos de Trabajo", Primer, Período de Sesiones del Comité Directivo Permanente (México, D. F., 21 al 28 de Febrero de 1955) - Unión Panamericana, Washington, D. C.

### APRECIACIONES GENERALES

El Eslabón del Darién, como se ha dado en llamar al tramo de la Carretera Panamericana que ha de atravesar esa región, fué objeto de seria consideración por parte del VI Congreso Panamericano de Carreteras reunido en Caracas en Julio de 1954. En efecto, dado el interés continental que el asunto despertara, el Congreso resolvió recomendar la designación de una comisión internacional formada por Ingenieros de aquellos países interesados, con la anuencia y cooperación de los Gobiernos de Panamá y Colombia, para llevar a cabo estudios preliminares tendientes a localizar la posible ruta de la Carretera Panamericana a través de la región del Darién en ambos países, desde la Ciudad de Panamá hasta el punto más conveniente de enlace con el sistema vial Colombiano. Varios países ofrecieron su cooperación para este fin.

Con el fin de poner a disposición de dicha Comisión el mayor acopio de información posible, el Ministerio de Obras Públicas de Panamá confió a la Oficina de la Carretera Interamericana la tarea de llevar a cabo exploraciones preliminares de la región y compilar datos conducentes a ayudar a una interpretación adecuada de las condiciones que se han de encontrar durante la realización de dichos estudios preliminares. Correspondió al que esto escribe cumplir esta tarea.

### CONOCIMIENTO DEL DARIEN

La región del Darién es muy poco conocida. Durante su historia ha sido tema de muchas conjeturas y escena de aventuras, hazañas y hechos de armas. Ha sido explorada parcialmente en muchas ocasiones a través de los siglos. Estas exploraciones han sido de carácter local, y han tenido por fin ya sea la localización de minerales y otras riquezas naturales, o la determinación de la posible ruta para un canal interoceánico. Se han hecho investigaciones geológicas a lo largo de sus ríos y tierras adyacentes con la esperanza de encontrar yacimientos de petróleo. Durante la última década del siglo pasado se trató de investigar la ruta a lo largo de esta región como parte de un proyectado ferrocarril internacional. Estos estudios se hicieron bajo la dirección del Coronel William F. Shunk del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y estuvieron basados en exploraciones de áreas cercanas a las costas y observaciones por medio de telescopios desde barcos a lo largo de ellas. Posteriormente no se ha llevado a cabo allí reconocimiento alguno para la localización de vías de comunicación terrestre.

No existen mapas topográficos detallados de la región. El más informativo es la carta preliminar del Darién a escala 1:250.000 prepa-

rada por la Dirección de Cartografía del Ministerio de Obras Públicas, la cual aventaja a los otros mapas existentes, dando una idea adecuada de las características geográficas y topográficas de ese sector del país. Se está tratando de tomar fotografías aéreas de la región, como parte de un proyecto que ha de cubrir todo el país, pero condiciones atmosféricas adversas han impedido hasta el presente ejecutar la tarea y sólo se cuenta con algunas cintas de fotografías aéreas de vuelos aislados tomadas hace algún tiempo, que son de cierta utilidad.

#### EXPLORACIONES RECIENTES

En las exploraciones que se han llevado a cabo durante el último año se ha tratado de recoger un acopio de información adicional de carácter general acerca de la región y de determinar cuales son las dificultades que se pueden presentar a una comisión de estudios, aparte de aquellas que son típicas al trabajo que se intenta llevar a cabo. A este respecto las relaciones con los indios son de importancia porque un número crecido de ellos habita en una área de gran extensión, que les ha sido adjudicada como reserva indígena por ley del Estado, a través de la cual debe forzosamente pasar la ruta de una carretera hacia Colombia.

Tratándose del sector menos desarrollado del país, los datos existentes eran fraccionarios y escasos. Los informes previos han sido muchas veces contradictorios. Por ejemplo: Una fuente de información nos ha prevenido contra indios salvajes y hostiles mientras que otra nos informaba acerca del espíritu hospitalario, servicial y amistoso de las tribus. En realidad ni lo uno ni lo otro es cierto: aunque los indios no dan indicio de abierta hostilidad, sí demuestran, sin embargo, marcada reticencia en sus relaciones con extraños. En nuestras visitas a las tribus de indios Cunas en la Reserva Indígena del Alto Bayano encontramos en los habitantes una actitud reservada pero cortés; una vez enterados del carácter oficial de nuestra misión de exploración, se mostraron anuentes a cooperar, ofreciéndonos alberque y suministrándonos guías y cargadores, lo cual no hubiera conseguido una expedición privada. Al mismo tiempo cabe la posibilidad de que una permanencia prolongada de un grupo o brigada de estudios dentro de sus tierras cause una reacción de desagrado que no ha de expresarse en violencia pero sí en una actitud de falta de cooperación. Sin embargo, en este sentido es alentador el hecho de que, en conversaciones sostenidas con los indios al respecto, un número de ellos, especialmente los jóvenes, han demostrado entusiasmo por la idea de una carretera que les dé acceso a la civilización.

#### PLANEAMIENTO DE UNA EXPEDICION

Como quiera que las regiones selváticas que han de ser atravesadas están completamente despobladas o tal vez dotadas de una muy escasa población, es conveniente, al organizar una expedición, y de ello podemos cerciorarnos, no esperar obtener ninguna clase de facilidades ni de alimentos en ellas con excepción de guías (en quienes se puede confiar) y de carne de monte, ya que la caza es abundante como para satis-

facilitar las necesidades de un grupo que incluya un buen cazador. Con un planeamiento adecuado, las dificultades a través de este territorio se pueden reducir al mínimo que envuelven el transporte y la vida en la selva. El peligro de parte de animales feroces o víboras venenosas es leve; en ciertos sectores malsanos hay abundancia de mosquitos y otros insectos.

La parte sureste del Darién es la que está más habitada. En ella se encuentran algunas poblaciones pequeñas como Yaviza, El Real, La Palma, donde se puede contar con ciertas facilidades de alojamiento, unidades sanitarias y hospitales pequeños para casos de emergencia y la cooperación de las autoridades locales.

Los medios de comunicación en el interior del país son los ríos y el transporte por ellos se hace en pequeñas embarcaciones nativas llamadas piraguas, talladas del tronco de un árbol, e impulsadas por palancas o por motor fuera de borda. Barcos pequeños hacen el servicio de cabotaje entre la ciudad de Panamá y las poblaciones principales. Han sido acondicionadas, además, un número de pistas de aterrizaje que pueden ser usadas por aviones livianos.

Es evidente, a la luz de la experiencia obtenida en exploraciones a través de toda esta región, que los trabajos de estudio de una carretera se pueden llevar a cabo con mayor facilidad durante la estación seca (Diciembre a Abril) usando los ríos como vías de comunicación y transporte, y estableciendo campamentos principales en las orillas y en lugares estratégicamente escogidos, que sirvan de base a las brigadas de estudio para sus exploraciones hacia el interior de la selva. El abastecimiento de estos campamentos podrá hacerse por río, por mar o por aire, de acuerdo con su localización.

#### POSIBLE RUTA DE UNA CARRETERA

La información obtenida como resultado de las exploraciones llevadas a cabo en el Darién permite señalar, de manera general, la posible localización de la Carretera Panamericana a lo largo del país desde la ciudad de Panamá hasta la frontera con Colombia. Desde dicha ciudad hasta la población de Chepo, distante unos setenta kilómetros, existe una carretera cuyo trazado, una vez corregido de acuerdo con especificaciones modernas puede muy bien servir para la vía Panamericana.

La posibilidad de una carretera a lo largo del litoral atlántico debe ser descartada desde el momento que su trazado lógico la llevaría a las costas del Golfo de Urabá el cual tendría que ser cruzado en barcaza para continuar dentro del territorio de la República de Colombia. La Cordillera Central de Panamá, que corre paralela a la costa atlántica a una corta distancia de ella, impediría encausar esa ruta tierra adentro. El caso sería similar si se tratara de seguir el litoral del Pacífico pues se llegaría eventualmente a las costas del Golfo de San Miguel donde también se haría necesario el uso de barcaza y que está bordeado

por tierras bajas y pantanosas.

Hay evidencia de que la ruta de la carretera debe buscarse preferentemente en el interior, a lo largo de los valles de los ríos Bayano y Chucunaque. El mapa indica que estos dos ríos tienen sus cabeceras en ambas faldas de una meseta de poca elevación que atraviesa el istmo uniendo la Cordillera Central o del Atlántico con la Serranía de Cañazas, cerca de la costa del Pacífico. El río Bayano corre hacia el Oeste y desemboca en el Pacífico cerca de la Población de Chepo. Las tierras a lo largo de ambos márgenes del río son ondulantes, y tienen buen desagüe natural. La determinación de la ruta a lo largo de una u otra margen del río Bayano estará sujeta a estudios detallados que permitan establecer comparación entre las ventajas de efectuar el cruce de este río cerca de Chepo para alcanzar la margen izquierda, o, evitar dicho cruce siguiendo la margen derecha lo cual implicaría un número mayor de cruces de ríos pequeños.

La meseta o silla que separa las cabeceras del Bayano de las del Chucunaque es de fácil acceso y de una elevación no mayor de trescientos metros sobre el nivel del mar, y por consiguiente los estudios a través de ella no han de presentar mayor problema.

La escogencia de una ruta por una de las dos márgenes del río Chucunaque estará asimismo sujeta a estudios detallados locales. Este río corre hacia el Sureste, como aparece en el mapa, por un valle de origen sedimentario, forjando innumerables meandros a lo largo de su curso. Sus márgenes y el valle que cruza están cubiertos por la más exuberante selva tropical. Son tierras bajas, cenagosas y malsanas, deshabitadas e inhóspitas, sujetas a frecuentes inundaciones en la época de lluvias.

Hacia la margen izquierda del río se puede considerar la viabilidad de una línea que siga por las vertientes del Pacífico de la Cordillera Central. Los cruces de aguas corrientes son numerosos y el terreno en general bastante quebrado; sin embargo, se evita el cruce del propio río Chucunaque y al continuar la línea por la base de la Cordillera se habría de alcanzar las cabeceras del río Tuira y llegar a uno de los puntos de posible cruce de la frontera. Esta línea abriría al desarrollo una extensión considerable de terrenos fértiles y sanos.

A la margen derecha del Chucunaque y alejándose de ella, se puede seguir una cresta bien definida que marca la división de las aguas que afluyen al río por un lado y al Golfo de San Miguel por el otro. La elevación de esta cresta no llega a cien metros sobre el nivel del mar y el terreno es de ondulaciones suaves y buen desagüe natural. No está representada en el mapa debido a su escasa elevación pero su existencia ha sido comprobada en el curso de exploraciones. El inconveniente de seguir esta ruta radica en que se llega a encontrar el Chucunaque muy aguas-abajo, donde el río adquiere un cauce considerable y donde corre por terrenos bajos y anegadizos que predicen la escasa posibilidad de encontrar un sitio adecuado para efectuar el cruce del río. Una vez determinado éste, la localización del resto de la ruta hasta la frontera con Colombia

depende del punto que sea escogido para cruzar de un país a otro.

La longitud total de la línea desde Chepo a la frontera será determinada por la localización final de la misma y el punto de cruce internacional que se ha de escoger; pero, usando como base el mapa, se estima que será de unos trescientos cincuenta kilómetros, aproximadamente. Por consiguiente la Carretera Panamericana en el Darién, desde la Ciudad de Panamá hasta la frontera con Colombia, será de una longitud total aproximada de cuatrocientos veinte kilómetros de los cuales los primeros setenta (Panama-Chepo) están construídos y el resto está aún sin estudiar.

#### CRUCE HACIA COLOMBIA

El paso de una carretera a través de la frontera entre Panamá y Colombia es factible solamente por dos lugares. La escogencia de uno de los dos dependerá de los acuerdos que se lleven a cabo una vez consultados los intereses de ambos países. El punto de cruce más al Norte queda en el lugar llamado Palo de las Letras. Esta es una depresión en la cordillera limítrofe, cerca de las cabeceras del río Tuira, que sólo alcanza unos ciento cincuenta metros de elevación. Al explorar esta zona se ha constatado que el acceso a este lugar por el lado de Panamá no ofrece serio problema. Según indica el mapa, desde el Palo de las Letras la línea podría continuar en Colombia pasando por el pueblecito ribereño de Sautatá hasta llegar a Chigorodó a unos setenta kilómetros de la frontera, donde empalmaría con la carretera que une a Medellín con Turbo. Esta línea tendría, sin embargo, que cruzar terrenos muy bajos y pantanosos que bordean el río Atrato.

El otro cruce posible de la frontera queda más al sur, subiendo a lo largo del angosto valle formado por el río Tucutí o Balsas, hasta llegar al punto fronterizo de El Cruce, en los Altos de Aspavé. Aquí la cordillera limítrofe forma otra depresión de unos doscientos cincuenta metros de elevación sobre el nivel del mar, y es de notarse el hecho de que este lugar ha sido usado por muchos años como punto de comunicación entre los dos países. El terreno es más abrupto y escabroso que en el cruce descrito anteriormente. Una vez alcanzado este punto de la frontera la línea de la carretera seguiría una distancia considerable antes de alcanzar un punto de enlace con la red de carreteras de Colombia.

Como se ha expresado anteriormente, la escogencia de uno u otro de estos puntos fronterizos para el cruce internacional de la carretera es asunto cuya solución está sujeta a consultas entre los representantes autorizados de los dos países, y es de esperarse que se realizará en un futuro cercano.

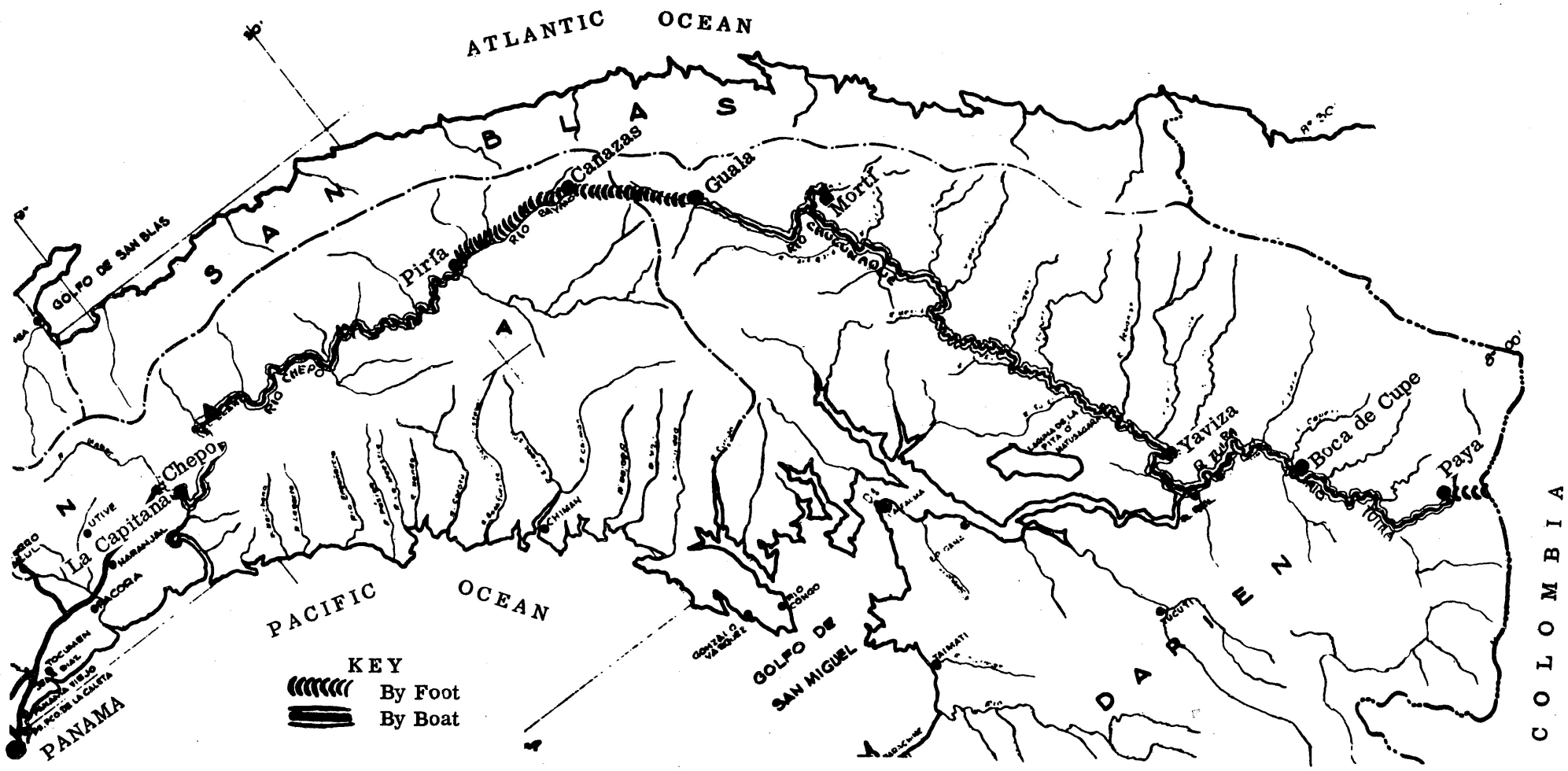
Panamá, Febrero de 1955.

ITINERARIO SEGUIDO POR EL INGENIERO TOMAS GUARDIA JR. EN VIAJE  
DESDE LA CIUDAD DE PANAMA HASTA LA FRONTERA COLOMBIANA.-

(Fué acompañado hasta Piria por el Ingeniero Victor J. Fábrega  
Jr. y en todo el recorrido por el Ingeniero José A. Sáenz.)

1954.-

- Sept. 20 - 3.00 a.m. - Salida de Panamá por automóvil.  
7.30 a.m. - Salida de La Capitana (Chepo) por piragua con motor.
- Sept. 22 - 3.30 p.m. - Llegada a Piria.
- Sept. 23 - 7.00 a.m. - Salida de Piria a pie.  
3.30 p.m. - Llegada a Cañazas.
- Sept. 24 - 7.00 a.m. - Salida de Cañazas a pie.  
3.50 p.m. - Llegada a Guala sobre el Río Chucunaque.
- Sept. 25 - 9.00 a.m. - Salida de Guala en piragua a palanca.  
4.10 p.m. - Llegada a Mortí.
- Sept. 26 - 7.50 a.m. - Salida de Mortí por piragua con motor.  
7.00 p.m. - Llegada a Yariza.
- Sept. 27 - 7.50 a.m. - Salida de Yariza por piragua con motor.  
2.40 p.m. - Llegada a Boca de Cape sobre el Río Tuirá.
- Sept. 28 - 6.50 a.m. - Salida de Boca de Cape Tuirá arriba por piragua con motor.  
3.15 p.m. - Llegada a Paya, sobre el Río Tuirá.
- Sept. 29 - 7.00 a.m. - Salida de Paya a pie.  
10.00 a.m. - Llegada a Palo de Las Letras en la frontera con Colombia.



(printed in the "Acta Final y Documentos de Trabajo" del Primer Periodo de Sesiones, Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de carreteras - México, D. F. Febrero 21 al 28 de 1955).