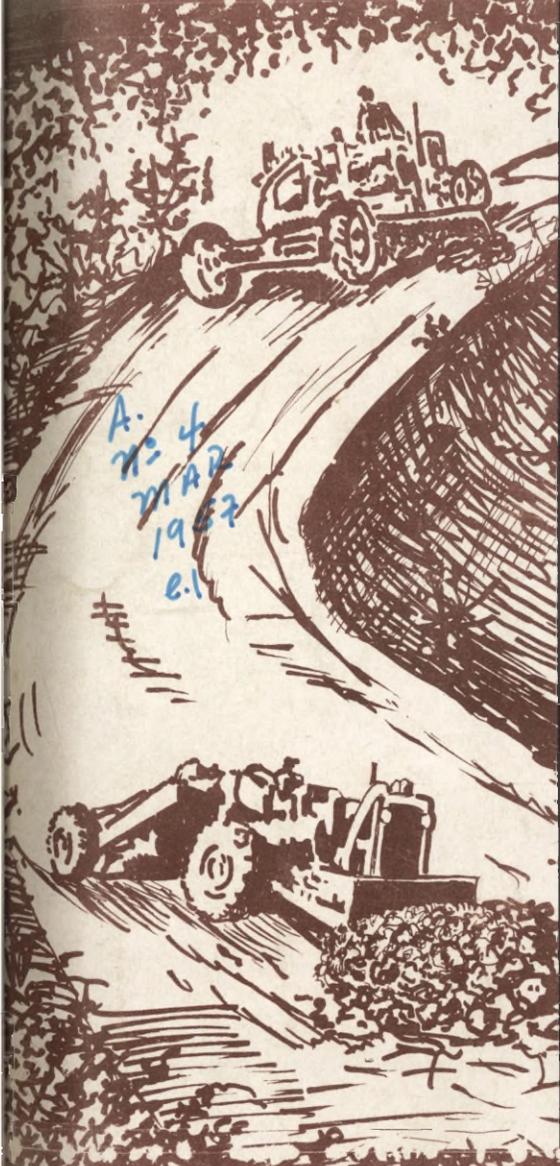


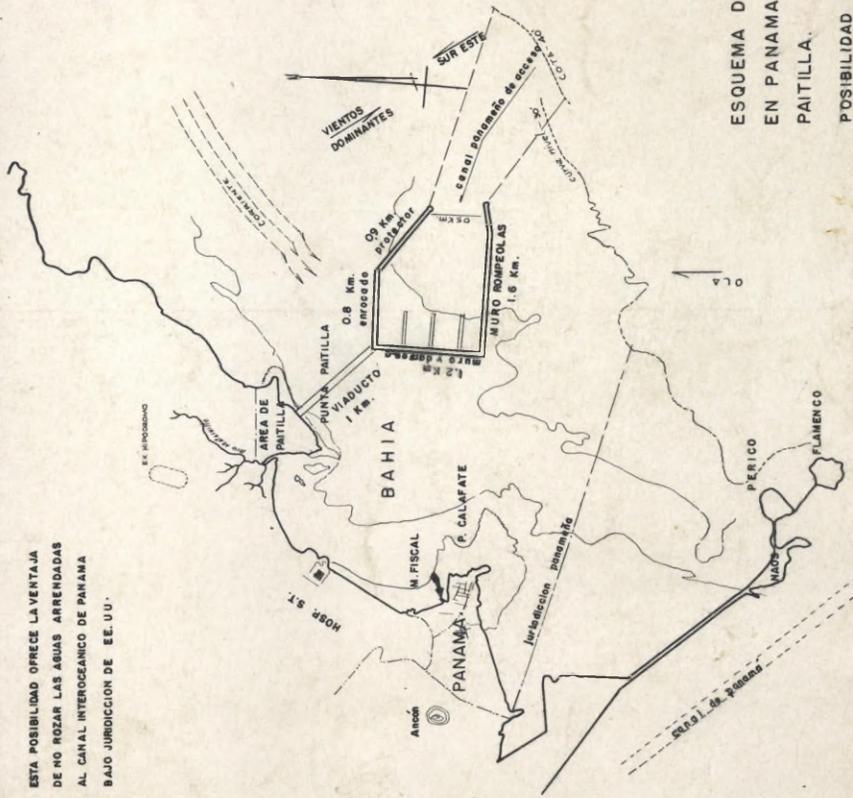
ABRIENDO CAMINOS



A.
734
711A
1951
1952
1953

OBSERVACIONES
OLA, CORRIENTE, VIENTOS, MAREA
TODO SUPUESTO.
AREA A DRAGARSE 3.50 Km²
PROFUNDIDAD MINIMA: 40 PMS
VOLUMEN 25 MILLONES M³.
VIADUCTO DE EMPALME ± 1 Km.

NOTA:
ESTA POSIBILIDAD OPRECE LA VENTAJA
DE NO ROZAR LAS AGUAS ARRENDADAS
AL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA
BAJO JURISDICCION DE E.E.U.U.



ESQUEMA DE PUERTO ARTIFICIAL
EN PANAMA, ZONA DE PUNTA
PAITILLA.

ING. J.B. MARTINEZ MAURADOU
OCT. 6 1956
DIBUJO: E. Covaña.

Organo de divulgación de la Comisión de
CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES.

VILLAMIL 15G

"ABRIENDO CAMINOS"

Revista de la CAM
(Caminos, Aeropuertos y Muelles)
Ministerio de Obras Públicas

DIRECTOR: Roberto Moreno Jr.

Marzo, Edición IV
Año 1957

JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE: Winston S. Daniel
VICE-PRESIDENTE: Jorge R. Paredes
VOCALES: Roberto Clement
Juan J. Bonilla
José A. Olivares

Jefe de Redacción: Juan A. Bernal
Arsenio Pérez P.
Gustavo Porcell
Augusto A. Bernal
Roberto Ramos G.
Coordinador: Máximo Gallardo
Redacción Social: Carmen A. Cueta

INSPECCION DE OBRAS EN EL INTERIOR DE
LA REPUBLICA

Con el fin de inspeccionar las obras que el Departamento de Caminos y Anexos lleva a cabo bajo la dirección de la CAM en el Interior del país, partió hacia esa durante la semana comprendida entre el 18 al 24 de febrero del presente año, el Sr. Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Roberto López Fábrega.

El Sr. Ministro hizo una inspección detallada de todas las obras del programa de la CAM en las Provincias Centrales y de Chiriquí para darse cuenta de los adelantos de los trabajos, los cuales se han intensificado con el comienzo de la estación seca de este año. El Sr. Ministro hizo el viaje en avión hasta la Provincia de Chiriquí, desde donde salió por la vía terrestre hasta la Ciudad de Panamá, recorriendo todas las

(Continúa en la Página 4)

EDITORIAL

Con este número se inicia esta Revista, bajo la Dirección de un nuevo personal, motivado por el traslado a la Ciudad de Aguadulce del señor José (Pepe)-Olivares, quien puso todo su entusiasmo y esfuerzo porque "ABRIENDO CAMINOS" viera la luz pública y llenara el cometido que sus fundadores esperaban.

La nueva Dirección de esta publicación solicita con igual vehemencia la colaboración y apoyo de todos los empleados del Departamento de Caminos y Anexos -- tan necesaria para que pueda seguir circulando. Ya en nuestra mesa de redacción se han recibido varios artículos, -- pero algunos de ellos no son del fondo -- y forma para lo cual fue creada esta Revista. Como lo indica su portada ésta es un órgano de divulgación de trabajos, información, proyectos, e ideas de lo que hace o piensa hacer el Departamento de acuerdo con su programa de trabajos trazados bien por la CAM, ó por el Ministro del Ramo.

Las críticas que se le hagan al Departamento deben ser constructivas y dentro de la ética periodística, con firma responsable, de lo contrario nos veremos en la penosa necesidad de no publicarlas. Estas críticas deben venir redactadas en forma general y amplia, sin incurrir en personalismos y desahogos de grupos. -- Queremos encausar esta publicación por los senderos informativos de la labor -- que lleva a cabo en el campo, en la oficina, a las sugerencias que se nos envíen para mejorar las condiciones de trabajo, y por beneficio que reporta al país el programa vial en que está empeñado -- nuestro Gobierno. Estos temas que son -- extensos para desarrollarlos en trabajo efectivo, en una labor productiva se prestan tan fácilmente para llenar cuartillas.

Para hacer más amena nuestras ediciones "ABRIENDO CAMINOS", tendrá sus secciones de chistes, cuentos, y literatura.

(Continúa en la Página 4)

POLITICA VIAL EN PANAMA

La preocupación constante de los Gobiernos Panameños desde 1912, cuando el insig-
ne estadista y hombre de gran visual, Dr.
Belisario Porras, asumió el poder como -
Presidente de la República de Panamá, ha
sido un programa de vías de comunicacio-
nes que permitan a las zonas apartadas -
del país, llevar sus productos a centros
de consumo y distribución.

Los primeros impulsos a estos progra-
mas, puede decirse que se iniciaron en -
plan más serio en la Provincia de Chiri-
quí con la iniciación del Ferrocarril, --
que unió la fértil región agrícola del
Boquete (productora de café, cacao, azú-
car y madera) con el Puerto de Pedregal,
por donde debían salir los productos a-
gropecuarios de todo el Occidente de esa
Provincia para la Ciudad de Panamá.

Desde esa fecha en adelante, el país
clamaba por una red de carreteras, ca-
minos de penetración y vecinales, con -
el fin de incrementar el comercio en to-
da forma y acercar a los pueblos impul-
sándolos hacia un progreso efectivo.

Este plan acariciado en la mente de -
los Gobernantes, quienes veían cada día
su impostergable necesidad, cobró el in-
cremento del caso, durante la adminis-
tración del Dr. Belisario Porras 1920--
1924, y se dió comienzo a la Carretera
Central, partiendo del pueblo de Paja en
la Provincia de Panamá hasta Las Tablas
en la Provincia de Los Santos; y Santia-
go en la Provincia de Veraguas.

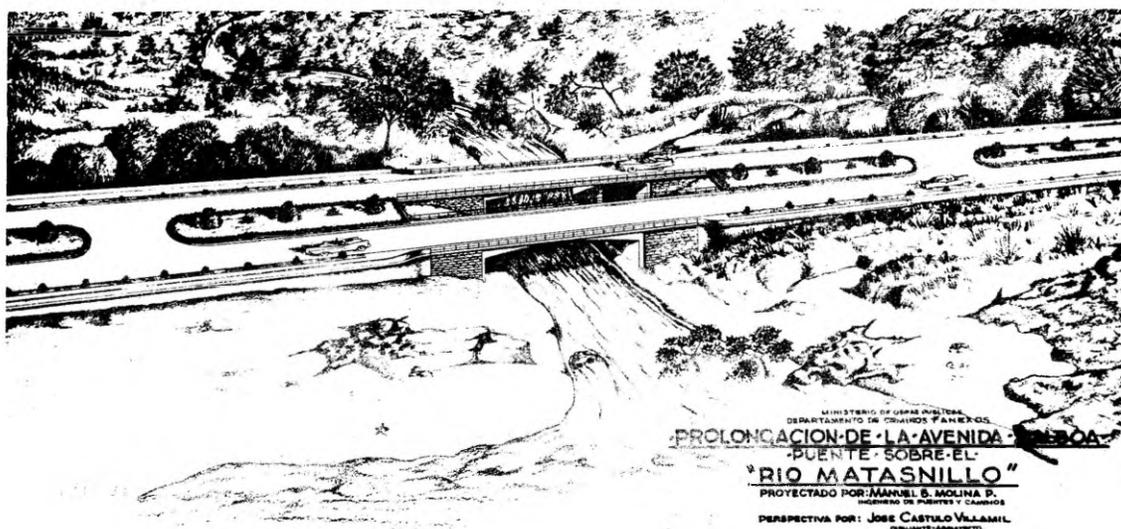
Durante la Administración de Don Rodol-
fo Chiari se intensificaron los trabajos
y la Carretera Central se extendió hasta
la Ciudad de Soná y se comenzó la Carre-
tera de Panamá a Chepo. Este programa -
no podía quedar estancado y el mismo Pre-
sidente Chiari ordenó los trabajos de la
Carretera Soná - Remedios David. Como -

la sola Carretera Central no llenaba las
necesidades del país, se creó lo que se
llamó la Junta Central de Caminos, con -
un Departamento de Ingenieros, con el --
fin de estudiar y abrir los caminos de -
penetración a las zonas productivas, pa-
ra darle facilidad de salida a los pro-
ductos, e incrementar el desarrollo de e-
sas zonas. Y así hemos avanzado poco a-
poco en la construcción de caminos en -
nuestro país, demora ésta que se debe --
más que nada a la falta de fondos neces-
arios para su aceleración.

Actualmente se trabaja en un programa
vial, bajo la Dirección de la Comisión -
de Caminos, Aeropuertos y Muelles, aseso-
rados por una misión norteamericana, me-
diante un empréstito de casi 6 millones
de Balboas, facilitados por el Banco Mun-
dial. Esta misión tiene un programa que
espera llenar en cuatro años de trabajos
los cuales comenzaron en el verano del a-
ño 1955, y en él se incluyen conservación
y rehabilitación de caminos vecinales y -
de penetración hacia zonas productoras. -
La gran mayoría de estos caminos empalman
con la Carretera Central o Panamericana; --
se construyen de hormigón según plan del
Gobierno, en toda su extensión desde Río
Hato hasta David, pasando posiblemente -
por las llamadas tierras altas de las Pro-
vincias de Veraguas y Chiriquí en ruta --
de Santiago-Tolé-Remedios-David, por el -
norte de La Mesa y La Palma de Veraguas.

En la Provincia del Darién región fér-
til y productora de bananos, maderas y --
verduras se trabaja en un gran proyecto -
para abrir o mejor dicho prolongar la ca-
rretera Panamericana desde Chepo al límite
con Colombia, proyecto éste en el cual es
tan interesados varias Repúblicas de Sur-
americas y los Estados Unidos de Norteame-
rica.

PUENTE SOBRE EL RIO MATAZNILLO



Puente de marco rígido de hormigón armado de H20-S16 que se construirá sobre la desembocadura del Río Matasnillo (Paitilla-Bella Vista) en la prolongación de la Avenida Balboa.

EDUCACION VOCACIONAL.....
(Viene de la Pág. 13).

Ministerio de Trabajo y con la oficina o Sección cuya creación se sugiere en el inciso tenga a su cargo la colocación de los alumnos egresados, en los diferentes empleos de la industria.

Las consideraciones y conclusiones del presente tema se consideran adaptables a la educación industrial de la mujer, en el sentido de la igualdad de oportunidad que debe darsele como al hombre, a

fin de prepararla para trabajar en la industria cuando su situación económica así lo exija, o cuando de no ser así, el trabajo para ella pueda significar un medio para el perfeccionamiento de su propia personalidad, siempre que aquello no esté en oposición con las funciones que por razones de orden físico, específicamente son y deben ser desempeñadas solamente por el sexo masculino, y sin descuidar la educación para el hogar, base de la educación formativa de la mujer sin la cual no podría esperarse que cumpla fielmente la noble misión que por motivos de orden moral y por naturaleza, debe desempeñar junto al hombre.

PUENTE SOBRE EL RIO MATASNILLO
(PROLONGACION DE LA AVENIDA BALBOA)

Por: Manuel B. Molina P.
Ingeniero de Puentes y Caminos.
&&&&

El Departamento de Caminos, del Ministerio de Obras Públicas, ha fijado entre los programas de construcción inmediata la prolongación de la Avenida Balboa, desde Peña Prieta hasta el Club Miramar, primeramente y luego su continuación hasta Paitilla, dando fácil acceso a las áreas de Bella Vista, San Francisco, el denso centro escolar de Paitilla y otros reparatos en las afueras de la ciudad.

En el cruce obligado del Río Matasnillo se ha proyectado un puente. El diseño de esta estructura ha sido concebido teniendo en cuenta el carácter de gran boulevard de la Avenida Balboa, futura arteria urbana de circunvalación de la ciudad capital.

Se ha proyectada una estructura de marco rígido en hormigón armado constituida por dos puentes gemelos de una luz libre de 21.50 metros y diseñados para una carga H 20-S16, es decir un tren de vehículos formado por un camión tractor de 20 toneladas de peso y un remolque de 16 toneladas.

Se ha procurado satisfacer los requisitos estéticos con una respuesta estricta de la técnica de un programa preciso.

Los materiales usados en la obra, hormigón armado, mampostería y acero, se han combinado ajustándose cada uno de ellos a su vocación estructural, a su vocación plástica y a su vocación decorativa. Ellos se presentan orgullosamente con su epidermis característica, sin ornamentación alguna, logrando en su contraste, un todo armonioso.

El costo de la construcción se ha calculado en B/ 75,000.00, el cual resulta muy económico comparado con otros tipos de estructura. Los gastos de conserva-

ción serán casi nulos.

Además, se hace el mayor uso posible de materiales nativos como el cemento y la mampostería. La mano de obra queda en su mayor parte en el país, lo cual no sucedería con puentes de otro material como por ejemplo de acero, en cuyo caso la casi totalidad de la mano de obra se hace en las usinas y siderurgias del extranjero.

EDITORIAL....(Viene de la la. Página)....

Invitamos, pues muy cordialmente a todos los empleados del Departamento de Caminos y Anexos, a colaborar con nosotros en esta Revista.

INSPECCION DE OBRAS
(Viene de la la. Página)

provincias del interior. El señor Ministro desea apreciar de cerca el adelanto y desarrollo de los trabajos del actual programa de la CAM que se lleva a cabo con el préstamo que el país solicitó al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y que asciende a casi seis millones de balboas para gastarlos en cuatro años de trabajos. Acompañaron al Ingeniero Roberto López Fábrega en este viaje el Ingeniero C. L. Bodey uno de los Directores de la CAM y el señor Jean Valley, Asesor Económico del Banco Mundial.

Respuesta a la pregunta de la III Edición:

47 Vacas.

FRASES CELEBRES

JULIO CHAMPSAUR: "En otras palabras"

LABOR EN CAMINOS

Informes obtenidos de la Dirección - del Departamento de Caminos y Anexos - del Ministerio de Obras Públicas, al - finalizar el mes de Enero del presente año y durante el mismo mes se han lle- vado a cabo los siguientes trabajos:

En San Francisco de la Caleta; Urbanización El Carmen; Barriada del Par- que de Lefevre; Vista Hermosa y en el Corregimiento de Juan Díaz, se han arre- glado un total de 9470 metros lineales de calles a un costo de B/ 8,940.00 tra- bajo éste que incluye arreglo de la ba- se, riego de agregado petreo, sello de las calles con material bituminoso y su correspondiente polvillo. Así mismo se ha llevado a cabo el arreglo completo - de las calles de los alrededores de los terrenos de las Colonias Infantiles don- de los chicos de las Escuelas Primarias pasarán sus meses de vacaciones. En Al- calde Díaz y Lucha Franco se ha inicia- do el arreglo de las calles donde trac- tores y cuchillas llevan a cabo el cor- te y nivelación.

En el resto de la Provincia de Panamá, los trabajos han tomado el ritmo acele- rado que la estación seca ha permitido y se han realizados los siguientes:

a) Derrumbe del Cerro de Campana; ha - quedado arreglado y el paso está expedi- to al tránsito de todo equipo de ruedas hasta Chicá.

b) Arreglo completo del puente que con- duce de Capira a Cermeño.

c) Terminación de los trabajos del puen- te de Capira a la población de LIDICE.

d) Corte con tractores del camino San- ta Rita-Santa Cruz. Proyecto éste de - gran interés para esa rica región agrí- cola.

e) Parcheo de las calles de la - Chorrera.

f) Instalación de nuevas alcanta- rillas en Chorrera.

g) Desmante y limpieza de los hom- bros, reparación de las alcantari- llas y cunetas en el tramo de carre- tera Arraiján-Capira.

En la Provincia de Colón se ha pa- sado la cuchilla de corte para su a- rreglo, a los caminos Piña-Salud y al de Filón-Río Piedra. Caminos es- tos que han quedado en excelentes - condiciones, para el servicio del - tránsito. En las Divisiones "B" -- (que corresponde a las Provincias - Centrales) y en la "C" (que corres- ponde a la Provincia de Chiriquí) se llevan a cabo trabajos en los Proyec- tos Nacionales y del Banco Mundial.

Con el fin de tener la mayor canti- dad posible de todo el personal al - servicio del Departamento de Caminos y Anexos, se les ha solicitado a los empleados que para esta estación se- ca aplacen hasta donde sea posible el uso de sus vacaciones las cuales las podrán tomar al terminarse la presen- te estación de verano. Así estamos - abriendo caminos.

FRASES CELEBRES

ANDRES GESTO: (a Sandoval cuando fue - Supte. de la Div. "A")

" O mes das un carro o un escritorio"

TRABAJOS REALIZADOS POR LA
CAM

Damos a continuación la lista de los trabajos realizados en el Distrito Capital, en el resto de la Provincia de Panamá, en la Provincia de Colón y en las Provincias Centrales, durante los meses de Enero y Febrero del presente año.

Avenida 1ra.	San Francisco, entre Avenida Brasil y Calle 11	Calle 50	
Avenida 3ra.	San Francisco, entre Calles 12 y 16	Avenida 7a.	San Francisco, entre Calles 12 y 16
Calle 16	San Francisco, entre Avenida 3ra. y Vía Brasil	Calle 17	San Francisco, entre Calle 50 y Avenida Belisario Porras.
Calle 13	San Francisco, entre Calle 50 y Vía Brasil	Calle 18, 19	San Francisco
Calle 14	San Francisco, entre Calle 50 y Vía Brasil	Calle 15	San Francisco, entre Vía Brasil y Belisario Porras
Calle 15	San Francisco, entre Avenida Belisario Porras y Vía Brasil	Calle 16	San Francisco, desde Avenida Belisario Porras a Calle 50
Calle 11, 13, 14, 15	San Francisco	Calle 14	San Francisco, entre Avenidas 7a. y Belisario Porras
Avenida 3ra.	San Francisco, entre Calle 3ra. y la Playa.	Calle 13	San Francisco, entre Avenida Belisario Porras y Calle 50
Avenida 2da.	San Francisco, entre Calle 3ra y la Playa	Calle Antigua	Altos del Golf
Calle 2da.	San Francisco, entre Avenidas 2da. y 3ra.	Calle 3ra.	Altos del Golf
Calle 11	San Francisco, entre Calle 50 y Avenida 1ra.	Calle 4a.	Altos del Golf
Calle 10	San Francisco, entre Calle 50 y Avenida 2da.	Calle Arriba	Altos del Golf
Calle 16	San Francisco, entre Avenida 3ra. y Vía Brasil	Calle 2da.	Altos del Golf
Calle 12	San Francisco, entre Avenida Belisario Porras y	Calle Francisco Filós	Vista Hermosa.
		Calle 3ra.	Vista Hermosa
		Calle 4a.	Vista Hermosa
		Calle 5a.	Vista Hermosa
		Calle 7a.	Vista Hermosa
		Calle 5a.	Parque Lefevre
		Avenida Central # 2	La Carrasquilla (Continúa en la Pág. 7)

Calle Luder

Calle entrada vieja Golf Club

Calle 2da. entre Avenida Central 2da. y Calle del SAS.

Reparación del área interna en la Cantera La Carrasquilla

Todas las Calles de la Urbanización "El Carmen"

Calles Urbanización "Altamira"

Reparación calles adyacentes establos - del Nuevo Hipódromo y el área de esta-cionamiento al lado de los "Stand".

Calle detras de la Guardia Nacional, entre Calles 20 y 25 Oeste.

La Sección "A-1" en la Provincia de - Panamá arregló los caminos a Calzada - Larga, y a Alcalde Díaz.

La Sección "A-3" en la Provincia de - Colón acondicionó los caminos a Nuevo - San Juan, Nuevo Vigía, de Pilon a Río - Piedras, a Limón, Limón a Providencia.

La Sección "A-3" trabaja en Colón, -- San Blas y el Norte de la Provincia de Veraguas.

Terminará el camino "Batería 35" a Escobal, arreglo del Camino a Achiote; las juntas de las calles de la ciudad de Colón; la limpieza de alcantarillas del camino de Piña a Salud y las del Camino -- Nuevo a San Juan.

La Sección "A-2" trabaja en el parcheo de los caminos de Chorrera al Hospital - Nicolás A. Solano, de Capira a Cermeño y del Camino a El Valle de Antón. En el sello de juntas hasta Bejuco.

Trabajos efectuados en las Provincias Centrales (Coclé, Herrera, Los Santos y Veraguas) durante los meses de Enero y Febrero los cuales se encuentran termi-

nados y son en su mayoría de importancia agrícola.

DESCRIPCION	OBSERVACION
Camino al Coco	Nacional
Camino a La Tranquilla	Nacional (cortado - hasta la - Incada.
Camino de Ciruelito a la Palma	Nacional
Camino de Antón a Pto. Obaldía	Nacional
Camino al Rosario.	Nacional
Camino al Cristo	Nacional
Camino a Churuquita	Nacional (comenzado)
Camino al Jobo	Nacional
Camino a La Candelaria	Nacional
Camino a San José	Nacional
Puerto Mensabé	B.I.R.F.
Pocrí-Pedasí	Nacional (Tractor)
Sesteadero y La Laja	Nacional
Camino del Aroma	Nacional
Camino de Juan Gómez	Nacional
Camino de Llano Abajo	Nacional
Camino a Los Guabos	Nacional
Camino a El Carate	Nacional
Camino a Botello o los Angeles	Nacional
Camino a Monagre	Nacional (cortado por particulares)
Camino La Palma-Paritilla	Nacional
Pedasí-Los Asientos	Nacional (Tractor)
Los Asientos-Las Escobas	Nacional (Tractor)
Los Asientos-Los Pozos	Nacional (Tractor)
Los Asientos-San Francisco	Nacional (Tractor)
Pesé-Los Pozos	Nacional (Tractor)
Los Pozos-Las Minas	Nacional (Tractor)
Las Minas-Las Trancas	Nacional (Tractor)
Parita a Los Gruyos	Nacional
Camino a Tres Quebradas	Nacional

(Continúa en la Página 8)

DESCRIPCION	OBSERVACION
	(Tractor)
Camino a Ocu	B.I.R.F.
Pocrí a Las Ta-	
blas	B.I.R.F.
Caminos a San	
Francisco.	B.I.R.F.
Camino a Peñas	
Chatas	Nacional
Camino a Río de	
Jesús.	Nacional
Camino a Llano	
Grande	Nacional
Camino a La Me-	
sa y Cañazas.	Nacional (corta do)
Camino a Montí-	
jo	Nacional
Camino a Guarumal	
	Nacional (cor-- tándose)
Camino a Las Palmas.	
	Nacional (cortado)

En la Provincia de Chiriquí (en la División "C") se trabaja intensamente en proyectos de gran importancia. En el camino Tabasará-Duabalá de 28 kilómetros se efectúa movimiento de tierras, se amplían curvas en 2 kilómetros y se colocan alcantarillas.

En los 30 kilómetros del camino a Cerro Hornito se han cortado más de 13 kilómetros; en el camino de David-Las Vueltas, de 7 puentes, se rellenó con asfalto la entrada de 4 de ellos y se continúa arreglando los hombros del mismo trayecto.

Se cortan varios de los más importantes caminos Cañeros de Potrerillos.

Se terminó el movimiento de tierra del camino en construcción David-Pedregal -- que incluye hombros, taludes y zanjas de desagües y se regó cascajo para base.

De los 50 kilómetros del camino Hato-Volcán a Cañas Gordas en la frontera se

han cortado 18 kilómetros.

En el Aeropuerto Enrique Malek de la Ciudad de David se empezó y avanzó en la construcción del área de estacionamiento.

EL TAPON DEL DARIEN

El Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras que se llevará a cabo en la Ciudad de Panamá durante el mes de Agosto del presente año tiene en su temario como punto especial tratar de la Carretera Panamericana, Panamá-Colombia, la cual atraviesa la selva del Darién.

El Ingeniero Roberto López Fábrega, Ministro de Obras Públicas, que ejerce las funciones de Presidente de la Comisión Organizadora del VII Congreso Panamericano de Carreteras, acaba de regresar de los Estados Unidos de Norte América, donde se dirigió en misión oficial a la Feria Industrial y de Equipo Pesado que se celebró en Chicago. Luego pasó a Washington para entrevistarse con los Directores del Banco Internacional de Rehabilitación y Fomento, con el fin de informar del adelanto y desarrollo del programa vial que se lleva a cabo en nuestro país con préstamo del BIRF y ha venido gratamente impresionado por el interés que hay en la Nación del Norte por este Congreso y en donde se presentará a los delegados que a él asistan, los estudios, planos y la posible ruta a seguir de la carretera Panamá-Darién. La ruta ésta que se piensa abrir para comunicar América del Norte con la América del Sur, tiene que atravesar un mazo de selva y ríos anchos del Darién y por eso se ha llamado el "Tapón del Darién".

El Excelentísimo Sr. Presidente de la República, Don Ernesto de la Guardia Jr., logró despertar mucho interés a las Repúblicas sur-americanas sobre la importancia de esta ruta, y Colombia, Perú, Ecuador, Venezuela y Brasil, así como los Estados Unidos han contribuido a los gastos de los primeros

(Continúa en la Página 9)

Calle Luder

Calle entrada vieja Golf Club

Calle 2da. entre Avenida Central 2da. y Calle del SAS.

Reparación del área interna en la Cantera La Carrasquilla

Todas las Calles de la Urbanización "El Carmen"

Calles Urbanización "Altamira"

Reparación calles adyacentes establos - del Nuevo Hipódromo y el área de estaccionamiento al lado de los "Stand".

Calle detras de la Guardia Nacional, en tre Calles 20 y 25 Oeste.

La Sección "A-1" en la Provincia de - Panamá arregló los caminos a Calzada - Larga, y a Alcalde Díaz.

La Sección "A-3" en la Provincia de - Colón acondicionó los caminos a Nuevo - San Juan, Nuevo Vigía, de Pilón a Río - Piedras, a Limón, Limón a Providencia.

La Sección "A-3" trabaja en Colón, -- San Blas y el Norte de la Provincia de Veraguas.

Terminará el camino "Batería 35" a Es cobal, arreglo del Camino a Achiote; las juntas de las calles de la ciudad de Colón; la limpieza de alcantarillas del ca mino de Piña a Salud y las del Camino -- Nuevo a San Juan.

La Sección "A-2" trabaja en el parcheo de los caminos de Chorrera al Hospital - Nicolás A. Solano, de Capira a Cermeño y del Camino a El Valle de Antón. En el se llo de juntas hasta Bejuco.

Trabajos efectuados en las Provincias Centrales (Coclé, Herrera, Los Santos y Veraguas) durante los meses de Enero y Febrero los cuales se encuentran termi-

nados y son en su mayoría de importancia agrícola.

DESCRIPCION	OBSERVACION
Camino al Coco	Nacional
Camino a La Tranquilla	Nacional (cortado - hasta la - Incada.
Camino de Ciruelito a la Palma	Nacional
Camino de Antón a Pto. Obaldía	Nacional
Camino al Rosario.	Nacional
Camino al Cristo	Nacional
Camino a Churuquita	Nacional (comenzado)
Camino al Jobo	Nacional
Camino a La Candelaria	Nacional
Camino a San José	Nacional
Puerto Mensabé	B.I.R.F.
Pocrí-Pedasí	Nacional (Tractor)
Sesteadero y La Laja	Nacional
Camino del Aroma	Nacional
Camino de Juan Gómez	Nacional
Camino de Llano Abajo	Nacional
Camino a Los Guabos	Nacional
Camino a El Carate	Nacional
Camino a Botello o los Angeles	Nacional
Camino a Monagre	Nacional (cortado por particulares)
Camino La Palma-Paritilla	Nacional
Pedasí-Los Asientos	Nacional (Tractor)
Los Asientos-Las Escobas	Nacional (Tractor)
Los Asientos-Los Pozos	Nacional (Tractor)
Los Asientos-San Francisco	Nacional (Tractor)
Pesé-Los Pozos	Nacional (Tractor)
Los Pozos-Las Minas	Nacional (Tractor)
Las Minas-Las Trancas	Nacional (Tractor)
Parita a Los Gruyos	Nacional
Camino a Tres Quebradas	Nacional

(Continúa en la Página 8)

DESCRIPCION	OBSERVACION
	(Tractor)
Camino a Ocuí	B.I.R.F.
Pocrí a Las Tablas	B.I.R.F.
Caminos a San Francisco.	B.I.R.F.
Camino a Peñas Chatas	Nacional
Camino a Río de Jesús.	Nacional
Camino a Llano Grande	Nacional
Camino a La Mesa y Cañazas.	Nacional (cortado)
Camino a Montijo	Nacional
Camino a Guarumal	Nacional (cortándose)
Camino a Las Palmas.	Nacional (cortado)

En la Provincia de Chiriquí (en la División "C") se trabaja intensamente en proyectos de gran importancia. En el camino Tabasará-Guabalá de 28 kilómetros se efectúa movimiento de tierras, se amplían curvas en 2 kilómetros y se colocan alcantarillas.

En los 30 kilómetros del camino a Cerro Hornito se han cortado más de 13 kilómetros; en el camino de David-Las Vueltas, de 7 puentes, se rellenó con asfalto la entrada de 4 de ellos y se continúa arreglando los hombros del mismo trayecto.

Se cortan varios de los más importantes caminos Cañeros de Potrerillos.

Se terminó el movimiento de tierra del camino en construcción David-Pedregal -- que incluye hombros, taludes y zanjas de desagües y se regó cascajo para base.

De los 50 kilómetros del camino Hato-Volcán a Cañas Gordas en la frontera se

han cortado 18 kilómetros.

En el Aeropuerto Enrique Malek de la Ciudad de David se empezó y avanzó en la construcción del área de estacionamiento.

EL TAPON DEL DARIEN

El Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras que se llevará a cabo en la Ciudad de Panamá durante el mes de Agosto del presente año tiene en su temario como punto especial tratar de la Carretera Panamericana, Panamá-Colombia, la cual atraviesa la selva del Darién.

El Ingeniero Roberto López Fábrega, Ministro de Obras Públicas, que ejerce las funciones de Presidente de la Comisión Organizadora del VII Congreso Panamericano de Carreteras, acaba de regresar de los Estados Unidos de Norte América, donde se dirigió en misión oficial a la Feria Industrial y de Equipo Pesado que se celebró en Chicago. Luego pasó a Washington para entrevistarse con los Directores del Banco Internacional de Rehabilitación y Fomento, con el fin de informar del adelanto y desarrollo del programa vial que se lleva a cabo en nuestro país con préstamo del BIRF y ha venido gratamente impresionado por el interés que hay en la Nación del Norte por este Congreso y en donde se presentará a los delegados que a él asistan, los estudios, planos y la posible ruta a seguir de la carretera Panamá-Darién. La ruta ésta que se piensa abrir para comunicar América del Norte -- con la América del Sur, tiene que atravesar un mazo de selva y ríos anchos del Darién y por eso se ha llamado el "Tapón del Darién".

El Excelentísimo Sr. Presidente de la República, Don Ernesto de la Guardia Jr., logró despertar mucho interés a las Repúblicas sur-americanas sobre la importancia de esta ruta, y Colombia, Perú, Ecuador, Venezuela y Brasil, así como los Estados Unidos han contribuido a los gastos de los primeros

(Continúa en la Página 9)

EL TAPON DEL DARIEN.....

ros estudios de la ruta.

Naturalmente que nuestro país ha invertido dinero en los mismos. Es de importancia informar aquí que el Licenciado José Isaac Fábrega, representante personal del Excelentísimo Señor Presidente de la República ante la Comisión reunida en la O.E.A. de los representantes de diferentes Jefes de Estados Panamericanos con sede en Wáshington logró que se incluyera en el temario de la Conferencia del VII Congreso de Carreteras Panamericanas, la construcción de la vía Panamá-Colombia, proyecto éste que tiene un costo aproximado de B/50,000.000.00 y que dará facilidades para el desarrollo de esa rica región.

EL PROXIMO AÑO SE PODRA IR POR CARRETERA HASTA COSTA RICA

SE ABRE A LICITACION TRABAJOS DE LA CARRETERA HACIA LA FRONTERA CON COSTA RICA!

El tramo de carretera comprendido entre Concepción en la Provincia de Chiriquí y la frontera con Costa Rica, que abarca unos 28 kilómetros de largo, será en breve abierto a licitación con el fin de completar este trayecto que nos separa de la vecina república.

En el Despacho del señor Ministro de Obras Públicas serán abiertas las propuestas de esta licitación el día 15 de Marzo del presente año, trabajo éste que comprende: movimiento de tierra, construcción de puentes y alcantarillas en ese tramo de la Carretera Interamericana. Terminado este trabajo el Gobierno abrirá nueva licitación para la pavimentación del mismo lo que nos dará acceso al empalme que construye la República de Costa Rica, y así nos será posible en el año de 1958 ir por carretera hasta San José. La Carretera Interamericana tiene

su curso a través de las repúblicas americanas, que partiendo desde Alaska en el Norte, termina en Buenos Aires, pasando por las Repúblicas del Sur a orillas del mar Pacífico.

El tramo hasta la República de Panamá (en la Ciudad de Panamá) tiene casi un 95% construido, y el tramo de la República de Costa hasta la frontera con Panamá está progresando con ritmo acelerado.

En fuentes que nos merecen entero crédito se nos informó así mismo que hacia fines del presente mes de febrero se comenzará la construcción de hormigón del tramo de Carretera de Antón a Penonomé que cubre una distancia de 16.3 kilómetros de largo, trabajos éstos que se llevan a cabo por la Cía Framorco a un costo de B/ 387,586.00 ganado en licitación. En este tramo de carretera entre las poblaciones de Antón y Penonomé, se construirán cuatro nuevos puentes sobre los ríos: Guabas, Estancia, Chorrera y Hondo. Cuatro grandes alcantarillas sobre las quebradas: Juan Díaz No. 1, Juan Díaz No. 2, San José y Santa María.

La firma Vallarino y Arias llevó a cabo los trabajos de movimiento de tierra y alcantarillas durante el año pasado a un costo de B/ 453,149.62.

RAREZAS DE LA CAM

HERACLIO VILLALAZ: "en tremendo convertible CADILLAC"

ERNESTO NICHOLSON: "de Director Administrativo de la CAM"

FRASES CELEBRES

MAXIMO "YET" GALLARDO: "Les voy a demostrar lo rápido que soy"

ABRIENDO CAMINOS

Con el fin de mejorar y coordinar el programa de trabajo del Departamento de Caminos y Anexos, en las distintas Divisiones, se llevó a cabo una reunión en la Oficina Central del Departamento, entre los Jefes Divisionarios José L. Fernández, José A. Holguín F, y Rafael Morales. De la Sección Técnica asistió el Ingeniero Gilberto Moncayo V. Los Ingenieros José B. Martínez Hauradou, Osvaldo Borrell, Ramiro Ramírez de la Oficina Central. También los señores Arosemena y Van Hoorde. Esta reunión estuvo presidida por el Ingeniero C. L. Bodey con asistencia del señor Winston S. Daniel, y en ella se trataron los siguientes puntos:

Disciplina y trabajo:

Para obtener mejor rendimiento de la labor del Departamento de Caminos, los Jefes de División deben intensificar la vigilancia por la buena disciplina de los empleados bajo su dirección. Se les solicitó a los Divisionarios que hasta donde les sea posible, a cada chofer se le entregará un carro para su manejo y cuidado, equipo éste que sólo debe ser manejado por el chofer designado, haciéndose responsable de su buen estado.

Canteras:

El señor Juan Castillo ha sido designado Jefe de Operación y Conservación de las Canteras. Tendrá a su cuidado su conservación y mantenimiento: con el fin de obtener el mayor rendimiento de piedra molida necesaria para los trabajos del Departamento de Caminos y Anexos. La piedra constituye uno de los principales problemas de los Jefes de Caminos, porque la producción no es suficiente para la demanda de los trabajos Nacionales y del Programa del Banco Mundial.

Este problema se tratará de solucionar

de manera que los Jefes Superiores no tengan demoras en las obras por falta de piedra.

Limpieza de los Patios:

Con el fin de que los Patios de las Oficinas y Talleres del Departamento se encuentren en forma presentable y bien ascados, en beneficio de la sanidad y del buen orden, éstos deben ser limpiados de todos los hierros viejos y de todo lo que se considere chatarra, los cuales se colocarán en lugares apartados del Patio, para su futura disposición. La limpieza de los Patios denota orden y aseo y su buen aspecto dá buena impresión a los visitantes e inspectores.

Equipo:

El equipo nuevo adquirido por el BIRF y el viejo que se encontraba antes en servicio, debe tener un cuidado especial por parte del personal de Caminos destinado a manejo y mantenimiento. Se insiste en que el mantenimiento preventivo del equipo es muy especial para su mejor operación y vida útil del mismo. Una revisión semanal, engrase, cambios de aceite, limpieza e inspección general del mismo es recomendable con marcada insistencia.

La Dirección del Departamento de Caminos y Anexos ha conseguido con el Ministerio de Hacienda y Tesoro y su dependencia el Departamento de Ordenes de Compra, que toda requisición para la compra de respuestos para el equipo de Caminos salga en 24 ó 36 horas. Un cuidadoso estudio por los mecánicos y por el señor Van Hoorde de las piezas de mayor desgaste del equipo, consultando la lista de los fabricantes del mismo, procederá a una compra inmediata de estas piezas para tenerlas en existencia en los diferentes Almacenes de las Divisiones.

(Continúa en la Página 11)

ABRIENDO CAMINOS.....

Se solicita a los empleados responsables que por medios regulares hagan los pedidos de piezas para su existencia con el propósito de no demorar los trabajos, por falta de equipo en buenas condiciones mecánicas.

La Oficina Central de Caminos hará las diligencias del caso para que los pedidos salgan en el menor tiempo posible.

Labor del Campo:

La Dirección del Departamento de Caminos y Anexos deja en libertad de criterio a los Jefes de Divisiones para seguir las medidas necesarias y emprender el trabajo en un Proyecto Nacional, si por circunstancias ajenas el proyecto - que en orden numérico le corresponde -- prioridad, no se pueda comenzar, dando a viso a la Oficina Central de la decisión tomada y por que.

Un estudio cuidadoso que se llevará a cabo bajo la dirección del Ingeniero José B. Martínez Hauradou, determinará los lugares y pasos de ríos donde se puedan colocar puentes que han dejado de prestar servicios a lo largo de la Carretera Central, con el fin de llegar a los centros de producción agropecuarios que carecen de puentes.

El Departamento de Caminos está interesado en la compra de tres tractores - para incrementar el programa Nacional y ya se están haciendo las gestiones para su adquisición.

Con el fin de llenar el programa de su nombre, la Comisión de Caminos, Aeropuertos y Muelles, la Dirección del Departamento de Caminos ha designado al Ingeniero Osvaldo Borrell para que en unión de funcionarios del Ministerio de Gobierno y Justicia y del Ministerio de Hacienda y Tesoro, se lleve a cabo un -

estudio de las necesidades de los aeropuertos del país que necesitan y deben ser reparados. Como es del conocimiento de nosotros el Ministerio de Gobierno no se vió en la necesidad de cerrar -- gran número de Aeropuertos Nacionales porque constituían peligros para la navegación aérea. Sin embargo, se ha visto que la reparación de estos aeropuertos es indispensable para el desarrollo del interior del país, a la vez que un adelanto en las comunicaciones de los pueblos que constituyen mercados en demanda de productos y los campos como centros de producción de estos artículos.

"ECOS Y PLUMADAS DE LA DIVISION "C"

*** Por: Berdiasquin

Vamos a referirnos hoy a dos problemas que confrontamos los Camineros y -- que por la importancia de los mismos, - deben merecer la mayor e inmediata atención de las Autoridades del Ramo, para evitar el aumento de sus efectos que ya toman caracteres de gravedad en perjuicio directo de la gran familia Caminera, y en especial de la parte que labora en el Interior.

Por una parte tenemos, que gran mayoría de empleados Camineros, por necesidades del servicio son trasladados con frecuencia a diferentes Secciones de las Divisiones, teniendo derecho y haciendo uso de VIATICOS establecidos y autorizados para hospedaje y alimentos en el lugar que han sido destinados; pero por consecuencias de la demora en el pago de estas cuentas a éstos y a las personas que dan acogida a dichas órdenes y prestan los servicios mencionados, ya se está haciendo sumamente dificultoso a estos empleados encontrar unidades que les quieran aceptar dichas autoriza

(Continúa en la Página 12)

ECOS Y PLUMADAS DE.....

ciones, mucho menos prestarles atención de hospedaje y alimentos ó cualquiera de ambas cosas, argumentando con justa razón, la dificultad anotada que causa y agrava cada día más este problema, que naturalmente, está causando perjuicios lamentables a los empleados Camineros mencionados y mermando notoriamente el crédito que el Departamento debe mantener para beneficio propio y de sus unidades.

Por otra parte tenemos el problema de PAGOS ATRASADOS DE PLANILLAS, no menos importante que el anterior, sino aún más importante, y al que hace referencia en Carta al Director de nuestra Revista "Un Empleado de Caminos".

No es nuestro propósito al tratar este problema, alalzar el comentario y preguntas que nuestro compañero Caminero X hace en dicha carta al referirse al mismo; pero sí, haciéndonos eco de la finalidad que entraña dicha carta, vamos a referirnos en la mejor forma posible sobre éste, tratando de exponer realidades consecuenciales del mismo lo más lacónicamente, y llevar al buen ánimo de nuestros Superiores el interés de estudiarlo y resolverlo favorablemente a los afectados.

Los pagos de planillas de sueldos en el Interior, que se efectúan con casi una quincena de atraso después del cierre quincenal y envío de éstas a la Oficina Central, es muy cierto que no tiene justificación; pues nos parece que apreciando y prestando la debida atención a los perjuicios que ello causa a toda la familia Caminera y de Edificaciones Interiorana, es fácil encontrar la fórmula de solución que mantenga puntualidad en dichos pagos, lo cual redundaría en positivos beneficios para dichos empleados que sufren hoy los perjuicios que son productos de esta anomalía en la forma que seguidamente comentamos:

La mayoría de los empleados toman sus víveres y suplen sus mayores necesidades a base de créditos que obtienen durante la quincena de trabajo y los cuales se rigen por un presupuesto sobre el sueldo quincenal; pero, sucediéndose los pagos con el atraso anotado, al empleado al recibir su pago le es imposible cancelar dichas cuentas totalmente y por consecuencia queda un saldo que con el suceder de estos pagos atrasados va aumentando, llegando el momento como se viene sucediendo que el tendero ó acreedor dispone suspenderle a éste dicho crédito hasta tanto cancele el saldo que cada pago se hace mayor por los días que transcurren entre un pago y el próximo.

El empleado al ser notificado de tal medida que por lógica le crea una gran preocupación, acude a los recursos del AGIOTISTA, comprometiendo lo ganado y por ganar, con el fin de mantener su crédito y que no le falte a él ni a los suyos víveres indispensables para su sustento diario, medicinas, etc.

En cambio, si los pagos se sucedieran con mayor puntualidad, el empleado se nivelaría, no tendría que recurrir a los Agiotistas que sin escrúpulos aprovechan al necesitado con intereses ó porcentajes prohibidos y alarmantes y el empleado Caminero Interiorano viviría más tranquilo.

NOTA DE LA DIRECCION
(Ecos y Plumadas)

Debido a que en la Dirección de esta Revista, se han recibido dos o tres artículos de los empleados de campo del Departamento de Caminos y Anexos quejándose de lo que ellos estiman atraso en los pagos quincenales, nos vemos en la necesidad de hacer la siguiente explicación:

Las planillas de la División "A" llegan
(Continúa en la Página 13)

NOTA DE LA DIRECCION.....

a la Oficina Central al día siguiente - del cierre de la quincena y se utiliza en tiempo de cinco días para verificarlas; en tabulación, en auditarlas, en el envío a Contraloría y al sexto día - después del cierre de quincena los Pagadores están haciendo el pago, si no se interpone un domingo o día feriado en - cuyo caso se paga al día siguiente.

La Sección "A-2" se paga siete días - después del cierre de la quincena y la Sección "A-3" se paga 8 días después del cierre de la quincena.

Las planillas de las Divisiones "B" y "C" llegan al Palacio dos (2) días después del cierre de la quincena y siguen igual curso que las de la División "A" se pagan once días después del cierre: - los días 15 y 30 de cada mes.

Durante la última quincena de enero se pagaron en Caminos a un total de 1413 empleados de campo. En Edificaciones se - le pagaron a 724, lo que hace un total - de 2137 Empleados de Campo que el Departamento de Tabulación tiene que arreglar el pago en el cual se usan cerca de 4500 tarjetas perforadas.

Todo este trabajo debe ser realizado en nueve (9) días ya que como dijimos, las planillas del Interior llegan dos días después del cierre de quincena; efectuamos los pagos once días después - del 15 y 30 de cada mes.

FRASES CELEBRES

LUDOVICO LINDO: (Hablando por teléfono)

"Con quién deseas de hablar?"

EDUCACION VOCACIONAL

Por: Guillermo Van Hoorde.

Continúa del número anterior.....

D) Para ganar la confianza de la industria en lo que se refiera a la labor de preparación del personal calificado, labor que está a cargo de las escuelas vocacionales, se sugiere como una solución, sin lugar a dudas la más adecuada la organización de cursos de perfeccionamiento de los maestros. Nada hay que dé más prestigio a una escuela que un personal docente moral y altamente capacitado. La creación de escuelas normales para llenar este fin, ya sea perfeccionando al magisterio ya existente o preparando al nuevo magisterio, se considera como la mejor solución.

RECOMENDACIONES:

A) Se sugiere la creación de una oficina o sección en el Ministerio de Educación Pública, que operando en estrecha relación con el Ministerio de Trabajo, lleve al día no solamente la Estadística de Ocupaciones de la Industria que muestre el número, sexo, ocupación, edad, grado de preparación cultural, salario, etc., de los obreros en todo el país, los jóvenes que al egresar de las escuelas de educación primaria seguirían el camino de la educación secundaria vocacional. En posesión de estos datos, puede entonces normarse la matrícula de las escuelas industriales, así como los programas.

B) Creación en el Ministerio de Educación Pública de una oficina o sección de funcionamiento permanente que tenga la misión exclusiva de evaluar los programas de enseñanza vocacional, en forma que éstos estén siempre de acuerdo con las necesidades actuales de la industria.

C) Creación en el Ministerio de Educación Pública de una oficina o sección, que operando en estrecha relación con el

(Continúa en la Página 3)

EQUIPO CON QUE CUENTA EL
DEPARTAMENTO DE CAMINOS Y ANEXOS
PARA LA REALIZACION DE LOS
PROGRAMAS NACIONALES Y DEL B.I.R.F.

oooo

<u>B.I.</u>	<u>NAL.</u>		<u>B.I.</u>	<u>NAL.</u>	
			10	10	Motoniveladoras de más de 51 HP.
			1	3	Aplanadoras de cilindros
			6	3	Aplanadoras de 3 ruedas
				10	Patas de cabras (apisonadoras)
			7		Apisonadoras neumáticas
11	1	Carros de pasajeros		1	Perforadora de sonido
4	2	Camionetas de pasajeros		11	Trituradoras de piedra (Estacionarias)
	3	Camionetas de Reparto			
	11	Comandos	5	7	Tolvas de acero y madera
	1	Panel de Reparto.	5	1	Trituradoras de piedras - (Portátiles)
	2	Jeeps			
22	14	Pick-Ups		23	Cajones de Hierro (Para al macerar piedra)
3	8	Camiones de plataforma			
40	46	Camiones de Volquetes	5		Transportadores Portátiles para piedra molida
	1	Camión con equipo para soldar.		1	Transportador con oruga.
3		Camiones de Reparación con grúa.		6	Mezcladoras de asfalto (Portátiles)
3	3	Camiones de tanque o riego.	3	4	Calentadores de asfalto
10	2	Camiones Volteadores		3	Antorchas.
3	10	Camiones Mula		1	Planta Emulsificadora
3		Camiones de engrase		2	Plantas de tubo
	2	Camiones de asfalto	3	1	Regadoras de piedra
	1	Camión de compresor		4	Distribuidoras de asfalto
	1	Camión para transporte de Empleados	3	8	Mezcladoras de concreto.
				2	Inyectores de lodo
11	32	Compresores		1	Rociadora de asfalto
	1	Cortadora de hierba.	7	1	Rociadoras de Pavimentos
6	19	Martillos de aire y perforadores.		3	Mezcladoras Aplicadoras
				3	Brochas mecánicas.
6		Taladros sobre ruedas.		3	Limpiadoras de juntas.
	8	Taladros neumáticos		9	Palas mecánicas.
4	5	Detonadores de explosivos.		2	Plumas para Palas.
	2	Grúas estacionarias de Taller		2	Montacargas.
3		Grúas movibles	3		Limpiadores a Vapor
5	2	Grúas Motorizadas.	3		Sopletes de arena
1	7	Topadoras de ángulos.		1	Planta Eléctrica chica.
	2	Topadoras rectas hidráulicas	3		Plantas Eléctricas de 1000 Watts.
	14	Topadoras rectas.			
	2	Traillas de 1 a 7 yardas	1		Planta Eléctrica de 3000 - Watts.
	16	Traillas de 8 a 14 yardas			
	6	Escarificadores		4	Motores Diesel
	5	Tractores de oruga	5	2	Bombas de agua.
4	24	Tractores con topadoras		1	Remolque de 16 ruedas (30 toneladas)
4		Tractores apaleadores			
2	5	Traillas motorizadas.		6	Remolques.
	2	Niveladoras		10	Remolques con estacas
8	8	Motoniveladoras hasta 50 HP	3	11	Soldadores para acero

(Continúa en la Página 15)

B.I. NAL.

- 8 3 Soldadores de acetileno
Galvanómetros
- 2 Clasificadoras vibratorias
- 6 Clasificadoras rotatorias
- 2 Cucharones de almeja
- 2 Vibradores de concreto
- 1 Pavimentadora de concreto
- 1 Planta Dosificadora
- 3 Máquinas para pintar.
- 2 Motores de gasolina
- 1 Elevador para piedra.
- 1 Regadora de aceite
- 3 Equipos fijos de Radio-Transmisión
- 13 Equipos movibles de Radio-Transmisión

PUNTA PAITILLA

Por: José B. Martínez H.
Ingeniero Encargado de
la Inspección Técnica
de Puentes.

Estos comentarios han sido preparados respondiendo a la consulta formulada ante nosotros por la Oficina de Investigaciones Especiales y Planeamiento del IFE, sobre las posibilidades portuarias de Punta Paitilla en la Ciudad de Panamá.

Esta consulta sobre "Punta Paitilla" se debe a que la mencionada península forma parte del grupo de "tierras y aguas" que revertirán a la jurisdicción panameña, una vez que se ratifique el tratado Remón-Eisenhower.

El autor de este comentario fué incluido en la Comisión de Ingenieros seleccionados por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos para que, en asociación de los técnicos del IFE y de la Universidad de Panamá, rindan un informe sobre el mejor uso que debe dar el Estado Panameño a las tierras y aguas incluidas en ese Tratado.

Cabe anotar que en este breve comenta

rio, la ausencia de datos específicos - sobre mareas, olas, vientos dominantes, corrientes marítimas, presiones atmosféricas, geología del suelo y subsuelo marino, régimen de los ríos adyacentes, etc necesariamente obligan a recomendar un serio estudio preliminar y esto, naturalmente requiere personal capacitado, equipo y tiempo.

Ha sido preocupación de Gobiernos anteriores habilitar un puerto en la bahía de Panamá y es así como encontramos la Ley 31 de 1925 (del 17 de febrero) que bien intencionada en sus 3 primeros párrafos dice:

"...La Asamblea Nacional de Panamá

DECRETA:

- 1.- La excavación o dragado de la bahía de Panamá hasta la profundidad indispensable para que fondeen en ella vapores de alto bordo a cualquiera hora del día;
- 2.- La construcción de un Muelle en el lugar adecuado de la bahía de Panamá con las dimensiones requeridas para permitir el atraque de vapores de alto bordo.
- 3.- La construcción de Almacenes oficiales y depósitos de Mercaderías sea en el Muelle que se construya, sea en lugares adyacentes o en cualquiera otro punto de la ciudad para facilitar el comercio interno y externo.

...."
Los puertos pueden ser naturales o protegidos. En el primer caso la configuración geográfica y topográfica proporciona abrigo suficiente para las naves - aislándolas del efecto de vientos y olas.

Los puertos protegidos requieren obras de defensa artificiales (muros de antepuerto) y puede operarse en ellos cualquiera que sea el estado del tiempo, como en los puertos naturales.

Por el uso que daríamos a los Puertos

(Continúa en la Página 16)

PUNTA PAITILLA.....

en Panamá, sólo interesan los puertos - comerciales y pesqueros; los puertos militares con sus costosas instalaciones no interesan a un país pacífico como el nuestro.

Refiriéndonos en particular a Punta - Paitilla y considerando nuestros recursos económicos, que fuerzan a buscar un puerto en lugar que ofrezca las mayores ventajas naturales, nos parece que Punta Paitilla está desabrigada y obligaría a la construcción de muros protectores defensivos como obras de ante puerto a una distancia de 1 km. de la costa. Habría que unir el Puerto artificial con Punta Paitilla mediante un via ducto de empalme. Esto en combinación con el dragado necesario para lograr 40 pies de profundidad con la más baja marea. El lado abrigado de Punta Paitilla (en cuanto a configuración geográfica) - está impedido para estos fines portuarios que motivan la consulta, por la sencilla razón que allí desaguan varias quebradas y el Río Matasnillo con su caudal rico en aguas turbias y sólidos que bajan a sedimentarse próximos a la costa.

Los marinos panameños mencionan con recelo la "reventazón" en Paitilla. La carta batimétrica me sugiere que el proyecto de un puerto en Punta Paitilla sería más costoso que en Punta Calafate (cerca a El Boquete y antiguo Colegio La Salle) - por ejemplo, ya que esta última prolongación rocosa queda más cerca de la curva de nivel -30 pies-, que la playa de Paitilla (sólo por establecer una referencia). Ver croquis.

La defensa marítima del Canal de Panamá constituida por Fuerte Amador y el relleno artificial que une el continente a Naos, Perico y Flamenco resulta, en cierta forma, abrigo para las aguas cercanas a Punta Calafate.

Indudablemente que entra en juego un factor muy importante: el factor urbanis

tico. El desarrollo urbano de la capital, tan ligado al futuro y a la actualidad económica, talvez sería opuesto a un puerto tan inmediato a la ciudad vieja (del Casino a Las Bóvedas).

Talvez, hemos dicho, porque lo primordial es un estudio económico concienzudo mediante el cual se conozcan los beneficios que produciría una obra portuaria costosa. Para llevar adelante un estudio preliminar técnico tendríamos que conocer la topografía terrestre y marina de la zona de influencia del futuro puerto, hacer estudios hidrológicos, meteorológicos y geológicos. Posteriormente se acude a instituciones especializadas en hidráulica con experiencia en proyectos portuarios tales como el "Laboratoire National de Hydraulique" en Chatou, Paris, y los Laboratorios "Neyrpic", Grenoble, ambos en Francia y cuya calidad reconocida en el mundo nos consta por haber frecuentado sus gabinetes y laboratorios. Algunos países de América (Brasil, Costa Rica) han confiado estudios portuarios a estos centros de hidráulica y las soluciones apropiadas y económicas han sido obtenidas mediante los modelos a escala reducida, en lo cual hay toda una técnica científica depurada.

Finalmente queremos recordar que en Panamá hay centenares de kilómetros de costa en 2 océanos y por lo tanto su futuro está unido al mar. El obstáculo más recio, hoy por hoy, para vislumbrar el desarrollo portuario de nuestra República es, primeramente de carácter político; la absorción total del comercio - por parte de los puertos canaleros bajo jurisdicción del más poderoso país occidental. Es en esta cuestión donde debemos buscar el auténtico entendimiento mutuo.

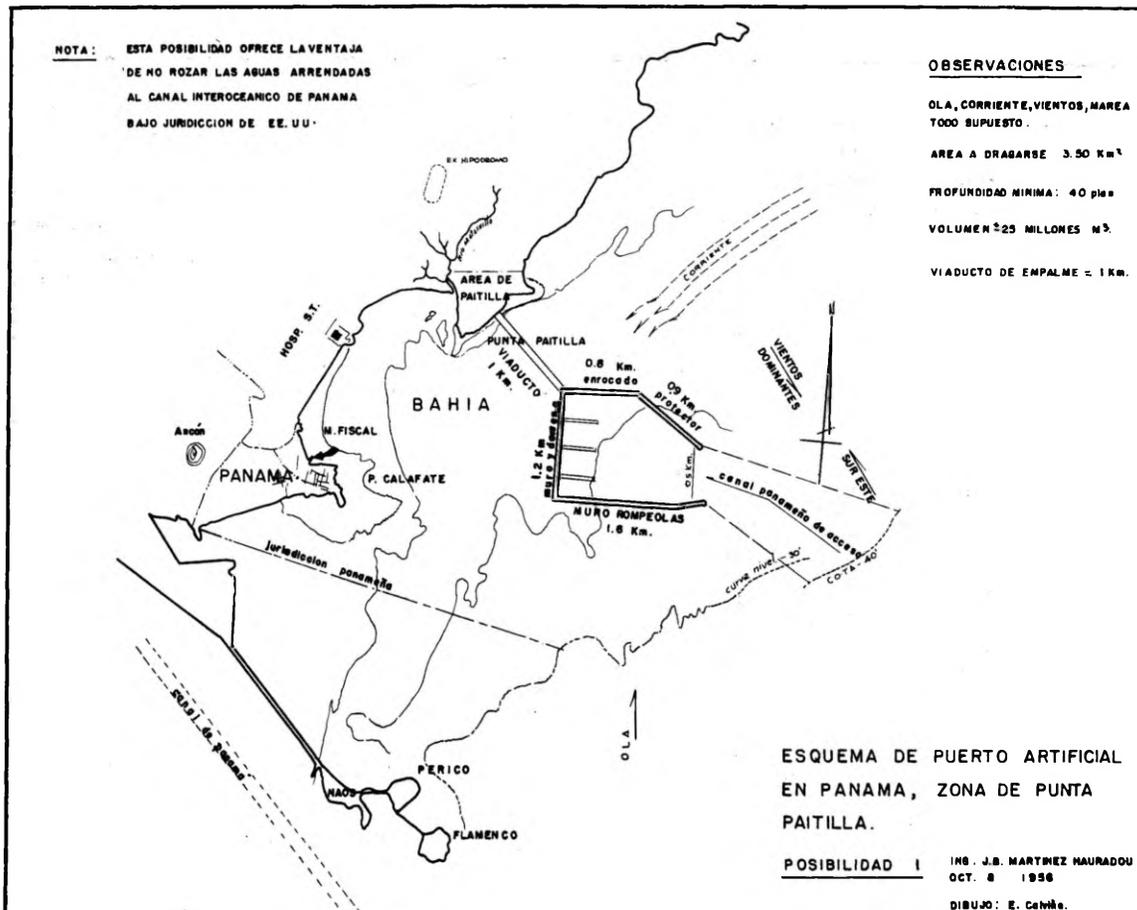
PANAMA: rico en peces y harto de mar, pobre en Puertos.

Si tras un estudio económico de las posibilidades mencionadas en Punta Paitilla y en Punta Calafate resultare facti ----

(Continúa en la Página 20)

PUERTO NACIONAL EN LA BAHIA DE PANAMA

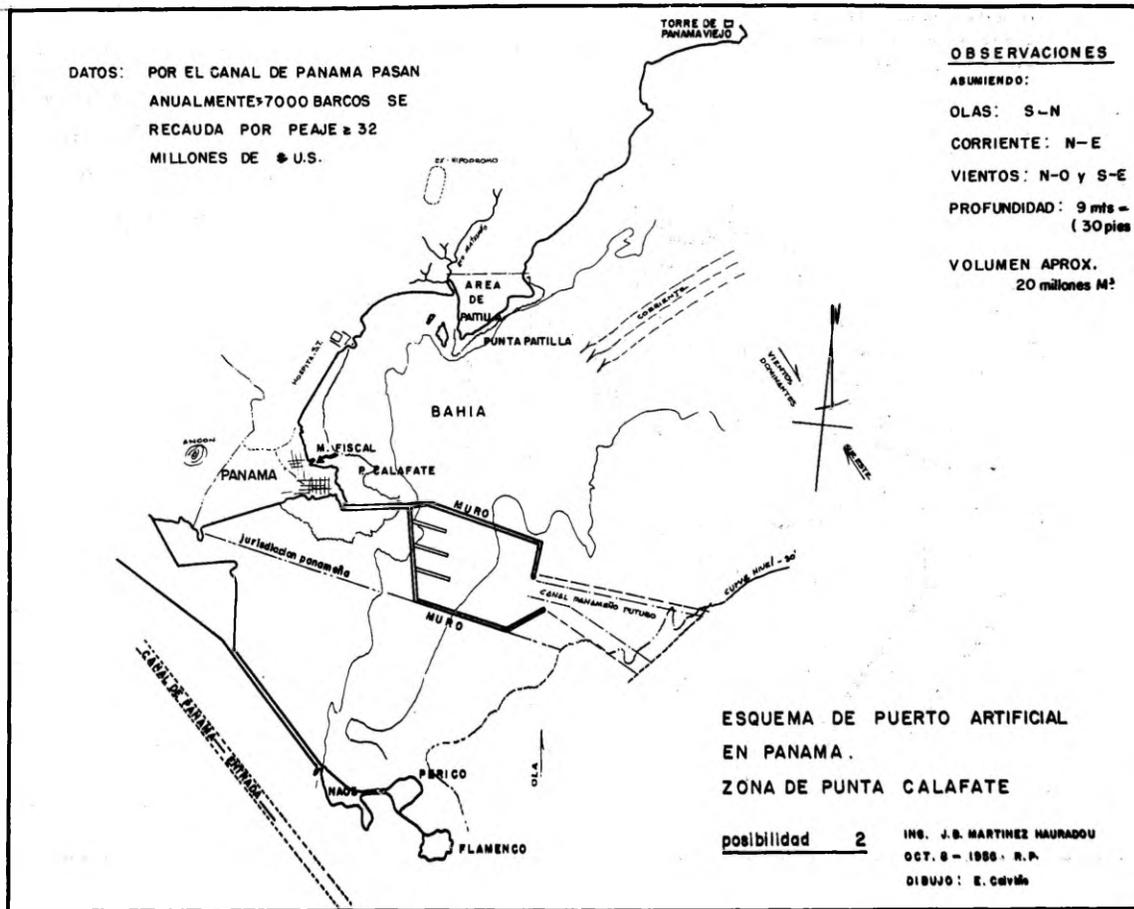
PROYECTO N.º 1



En esta fotografía aparece el proyecto N.º 1 de puerto artificial en Panamá que se ubicaría en zona de Punta Paitilla, según se muestra en el esquema y cuya explicación hace el Ingeniero José B. Martínez H. en artículo de la página anterior.

PUERTO NACIONAL EN LA BAHIA DE PANAMA

PROYECTO N^o. 2



Este es el Proyecto N^o. 2 de puerto artificial en la Bahía de Panamá en la zona de Punta Calafate, cuya explicación aparece en el artículo "Puntilla Puerto Nacional". (Página 16)



H U M O R I S M O

EL CONSEJO QUE JAMAS SE DICE EN LA CAM;

SABIA USTED QUE.....

A CORO CRESPO: "Pela el ojo con el tiempo".

...Heraclio Villalaz se comprará una nueva carrocería "cola de pato" - para su cacharpa.

AL INGENIERO FONG: "Cuando veas la barba de tu vecino raspada, pon la tuya en remojo"

...Arsenio Pérez debutará en el Teatro Nacional el próximo mayo en la obra "Mangos Verdes".

A GREGORIO OLIVARDIA: "No hay mal que dure cien años, ni cuerpo que lo resista".

...A Ricardo Lezcano le llaman "The Tolva Man".

A LUDOVICO LINDO: "Quien la hace, la paga"

...Dutary (El Importado) y Lindo se batirán por la supremacía del CAM-14.

A THEODORE CYRUS: "Quien mal anda, mal acaba".

...A Brígido Martínez dueño de la Cantera de Pacora le pagaron todo lo que reclama.

A RIVERA DEL CRI: "Quién es tu amigo? - el que te hace llorar".

...Carlitos Echeverría y Luis (Barrigón Morales) sufrieron síncope al enterarse de la compra de los nuevos "Fargos".

- oOo -

IMAGINESE USTED:

A los empleados de la CAM, sin deudas con AGIOTISTAS.

...Julio Arango quiere marcar con nomenclatura de la CAM hasta el calzado de los empleados de Caminos.

Al calvo Nicholson con piel de oveja, y a Gamboa con piel de león.

...Gonzalito (Justiniano) el mayor Terateniente de Los Santos, quiere comprar alambre ciclón para cercar la Provincia a su nombre.

o o o o o o o o o o o o o o o o
 o PAGINA LITERARIA o
 o o o o o o o o o o o o o o o o

RICARDO MIRO

Nació el 5 de noviembre de 1883, en la Ciudad de Panamá, quien es considerado el máximo poeta de nuestra pequeña patria. Huérfano de padre desde temprana edad, vivió con su hermano y su madre, maestra de escuela por aquel tiempo.

Aprendió sus primeras letras en su ciudad natal y más tarde, a los catorce años, marchó a Bogotá. Estudió dibujo en la Academia de Pintura, de donde pasó al Colegio Menor del Rosario. La revolución del 99, de honda repercusión en el Istmo, motivó la suspensión de sus estudios. Se unió a la contienda y como miembro del Estado Mayor del General Amaya, que le protegió, regresó nuestro estudiante a la casa materna. Es en esa época cuando comienza el poeta a hacerse conocer y en 1904, ya independiente el Istmo, aparece para orgullo de una generación "El Herald del Istmo", revista literaria de indiscutible mérito, dirigida por Don Guillermo Andreve, desde donde los hombres de letra de la época, contribuyen con su talento e inspiración a la afirmación de la joven nacionalidad.

En 1906 se casa y al año siguiente funda la revista "Nuevos Ritos" que venía a ser modesta prolongación de la revista de Andreve. En 1908 sale a publicación su primer libro "PRELUDIOS", que tuvo una gran acogida en los círculos literarios. A fines de ese año Miró es agregado al cuerpo consular de nuestra patria y vive en Barcelona hasta 1911, año en que regresa al Istmo. Esta época es de lo más fecunda para él, pues en 1916 aparecen sus "SEGUNDOS PRELUDIOS", su otra más importante producción poética.

En 1926 se le nombra Secretario Perpetuo de la recién fundada "Academia Panameña de la Lengua".

Su obra consta de seis libros de versos

y un ensayo de novela. Aparece en primer lugar "Preludios" en 1908; "Los Segundos Preludios" en 1916; "La Leyenda del Pacífico" en 1924; "Versos Patrióticos y Recitaciones Escolares" en 1925; "Camino Silenciosos" en 1929 y en el mismo año - El Poema de la Reencarnación y en 1922 - como único ensayo de novela, "Flor de María".

En él tenemos la más acendrada expresión lírica de nuestra poesía y la más firme vocación poética panameña!

He aquí uno de sus poemas:

LAS GARZAS

En el cielo velado de improviso,
 la banda fugitiva se diseña.....
 (Tal mi vida: crepusculo indeciso,
 donde entre un fondo de dolor, diviso
 alejarse una tímida cigüeña).

Míralas... Su fatal melancolía
 se disuelve en el raso de los cielos,
 y al verlas agitarse se diría
 que son como fantásticos pañuelos
 con que al morir nos dice adiós el día.

Las garzas me enamoran ... Son lo que huy
 lo intocado, que vuela y se evapora;
 y como tras su marcha soñadora
 un cansancio infinito se diluye,
 el vuelo de las garzas me enamora.....

En los lagos dormidos entre brumas,
 cuando abre sus párpados la Aurora,
 bajo la nieve casta de sus plumas
 son el alma de luz de las espumas
 y su blancor entonces me enamora.....

Por no sé que lejano simbolismo
 sobre el escombro que el verdín colora,
 la garza, pensativa, rememora
 el alma misteriosa del mutismo
 y entonces su silencio me enamora.....

(Continúa en la Pág. 20)

~~~~~  
 &                    P A G I N A   S O C I A L                    &  
 &                    &                    &  
 &                    Por: Alis                    &  
 &                    &                    &  
 ~~~~~

BIENVENIDA

Damos nuestra más sincera bienvenida a - la Srta. Rosa Ponce y al Ing. Wallace Ferguson, quienes han entrado a formar parte de la familia de la CAM. Les deseamos muchos éxitos en el desempeño de sus funciones.

El Sr. Ricardo Soto, ha sido nombrado en el Departamento de CAM como Jefe de Relaciones Públicas y encargado de la Revista "Abriendo Caminos", por lo que le deseamos muchos éxitos en el desempeño de sus funciones.

VACACIONES

Se encuentran gozando de merecidas vacaciones las Sras. Amalia A. de Forcell y Sara Y. de Champsaur a quienes les deseamos un grato provecho de las mismas.

TRASLADOS

Nos es grato recibir en la Oficina Central al Ing. Edwin Fábrega, quien ha sido trasladado a esta oficina, por lo que le ofrecemos toda nuestra cooperación para el éxito de sus funciones.

BIENVENIDA

Acaba de ser nombrado en el Departamento de CAM al Ing. Carlos Bravo, quien ha vuelto al Departamento de Caminos ya que anteriormente había prestado sus servicios a este Departamento. Le damos nuestra grata bienvenida.

~~~~~

## VACACIONES

La Srta. Albina Miranda, gran colaboradora de este Departamento, se encuentra gozando de merecidas vacaciones. Le deseamos su máximo goce.

## ANIVERSARIO DE MATRIMONIO

El día 6 de marzo celebró su aniversario de matrimonio la distinguida pareja Sr. Plinio Porcell y Sra. Amalia A. de Porcell a quienes les deseamos muchas felicidades en su día y que sigan celebrando muchísimos aniversarios.

## CUMPLEAÑOS

Nuestras más sinceras felicitaciones a los siguientes empleados de la Oficina Central y Técnica que cumplieron un año más de vida en los meses de Enero, Febrero y Marzo:

Enero

5 Publio Toala  
 22 Ernesto C. Maytín  
 23 Amalia A. de Forcell  
 27 Eduardo Paz  
 28 Julio Champsaur

Febrero

12 Ing. Humberto Leignadier  
 12 Juan Jose Bonilla  
 15 Ricaurte Julio  
 18 Ing. Manuel B. Molina  
 27 Idalia J. Ecker

Marzo

21 Nidia Rivera  
 28 Julio Arango U.  
 24 Cesar Arjona  
 31 Juan M. Ramírez

PAGINA LITERARIA.....  
(Viene de la Pagina 18)

Quando al morir la tarde se derraman mientras  
el Sol el infinito dora,  
recuerda la bandada voladora  
los sueños de las vírgenes que aman  
y su inquietud entonces me enamora.....

Las garzas me enloquecen . . . Su blancura,  
su mudez, el dolor que las aqueja,  
me empujan a quererlas con ternura . . .  
Yo tengo la infinita desventura  
de amar lo que se va, lo que se aleja . . .

Pero yo amo las garzas porque existe  
un amable recuerdo en mi memoria . . .  
Es el tuyo: tú fuiste blanca y triste,  
y volando, en silencio, te perdiste  
en el cielo sin nubes de mi historia.

oooooooo

PUNTA PAITILLA.....(Viene de la Pág. 16).....

ble la construcción de un puerto mixto de gran  
calado: comercial y pesquero, para la Republi-  
ca de Panamá nada más acertado que emprender -  
esa gran obra para inyectar la economía del -  
País.

- A igualdad de costos de construcción, lógica-  
mente se ha de preferir el proyecto Punta Pai-  
tilla, y en esto los urbanistas se mostrarían  
conformes con nosotros.

De todas maneras, se requiere un mayor estu-  
dio preliminar respecto a la ubicación de un -  
Puerto y zanjar todas las dificultades hasta -  
lograr su construcción, sea en Punta Pitilla o  
en el otro extremo llamado Punta Calafate.

Se impone, pues, desde ahora, la creación de  
un Departamento de Obras Portuarias, que bien  
podría ocuparse de los muelles y puertos de to-  
da la República; este Departamento en nuestro  
concepto, debería incorporarse al Ministerio -  
de Hacienda y Tesoro, pues juntando la adminis-  
tración con el fomento portuario, hay mayor co-  
ordinación y realización.

No creemos apta a Punta Paitilla para un puer-  
to natural, pero sí cabe uno artificial. Repe-  
timos que solo la investigación dará una res-  
puesta acertada.

GESTO DE COMPAÑERISMO

Por iniciativa del Sr. José Monca-  
da L., se lleva a cabo una colecta  
con el fin de reunir fondos para la  
viuda del compañero Sebastián Pachón.

La idea ha sido acogida con simpa-  
tía por los Directores y ya se hizo  
la recolección en los patios de Agua  
dulce y David, entre el entusiasmo -  
de todos.

Esperamos que el personal sepa com-  
prender este gesto de compañerismo y  
haga un esfuerzo para que esta labor  
tenga un verdadero éxito.

\*\*\*\*\*

LO SABIA USTED?

QUE PIENSAN LOS HOMBRES DE LAS MUJE-  
RES!

Una hermosa sin gracia es una rosa -  
sin olor.

BECCARIA

La verdad no existe. Las mujeres la  
han matado.

JUAN DUMANS

Una mujer bella es un brillantísimo  
espejo que se empaña al menor soplo.

CERVANTES

Por muy tímido que sea un hombre, el  
amor tiene fuerza suficiente para in-  
flamarle de valor y hacerle un héroe.

FEDRO

La patria de la mujer es el país don-  
de ama.

ALEJANDRO DUMAS

Una buena esposa es más útil al hom-  
bre que sus ojos y sus manos.

MOSLEMA BEN ABDALLAH

(Tomado de Selección de Pensamientos,  
Lo que Los Hombres piensan de las Muje-  
res)

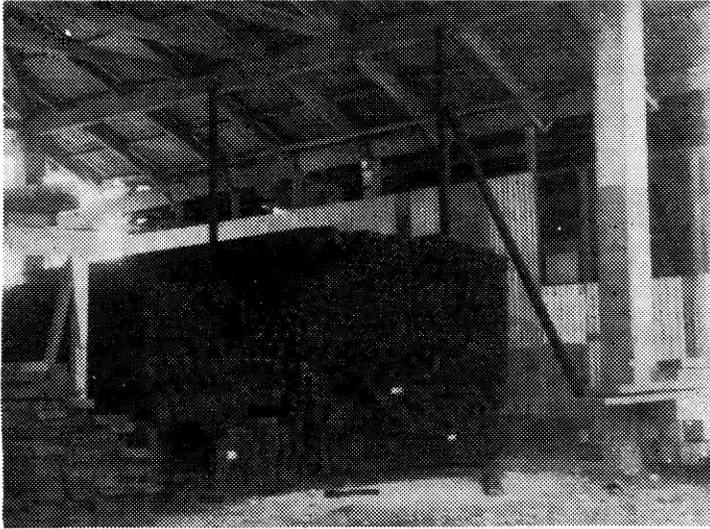


Puente sobre el Río Escotá entre Santa María y Parita. Se encuentra en rehabilitación. Obsérvese que se está pintando.

Puente Zahinillo, camino de Penonomé a Pajonal. Obsérvese la víspera del vaciado de hormigón en la cubierta del piso.

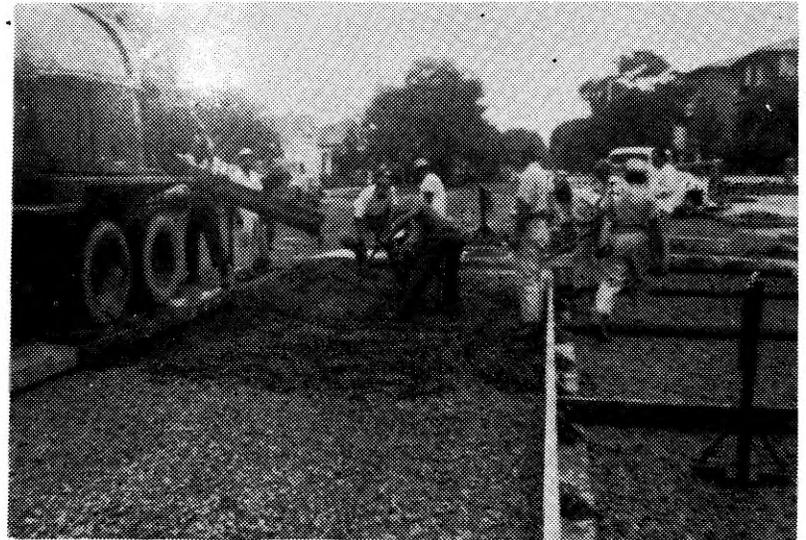


Puente sobre el Río Purio, camino de Pocrí de Las Tablas a Pedasí. Se puede apreciar en la fotografía - el piso de madera completamente nuevo con su cubierta de piedra "Lenteja" y - RC-2. El trabajo demoró - solamente 10 días.



En esta fotografía puede apreciarse el estibado bastante bueno y bajo techo, de madera estructural creosotada, importada por CAM para pisos de puentes.

Puede observarse en esta fotografía la pavimentación - en hormigón de un tramo de la Ave. Justo Arosemena que se encontraba en mal estado.



Esta fotografía es otro aspecto de la reparación de un trámo de la Ave. Justo Arosemena.



