

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

OLA, CORRIENTE, VIENTOS, MAREA
TODOS SUPUESTO.

AREA A DRAGARSE 3.50 KM²

PROFUNDIDAD MINIMA: 40 pies

VOLUMEN ± 25 MILLONES M³.

VIADUCTO DE EMPALME ± 1 KM.

ESQUEMA DE LA POSIBILIDAD DE LA VENTAJA DE NO ROZAR LAS AGUAS ARRENDADAS AL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA BAJO JURISDICCION DE E.E.U.U.

Map showing the Panama Canal Zone and the proposed canal route. Key locations marked include Panama, Colon, and the Panama Canal. The map also shows the proposed canal route and the location of the proposed canal.

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

POSIBILIDAD I

ING. J.B. MARTINEZ MAURADOU
OCT. 8 1956
DIBUJO: E. Colville.

"ABRIENDO CAMINOS"

Revista de la CAM
(Camino, 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 insigne 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 comunicaciones que permitan a las zonas apartadas del país, llevar sus productos a centros de consumo y distribución.

Los primeros impulsos a estos programas, puede decirse que se iniciaron en plan más serio en la Provincia de Chiriquí con la iniciación del Ferrocarril, que unió la fértil región agrícola del Boquete (productora de café, cacao, azúcar y madera) con el Puerto de Pedregal, por donde debían salir los productos agropecuarios 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, caminos de penetración y vecinales, con el fin de incrementar el comercio en toda forma y acercar a los pueblos impulsándolos hacia un progreso efectivo.

Este plan acariciado en la mente de los Gobernantes, quienes veían cada día su impostergable necesidad, cobró el incremento del caso, durante la administración 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 Santiago en la Provincia de Veraguas.

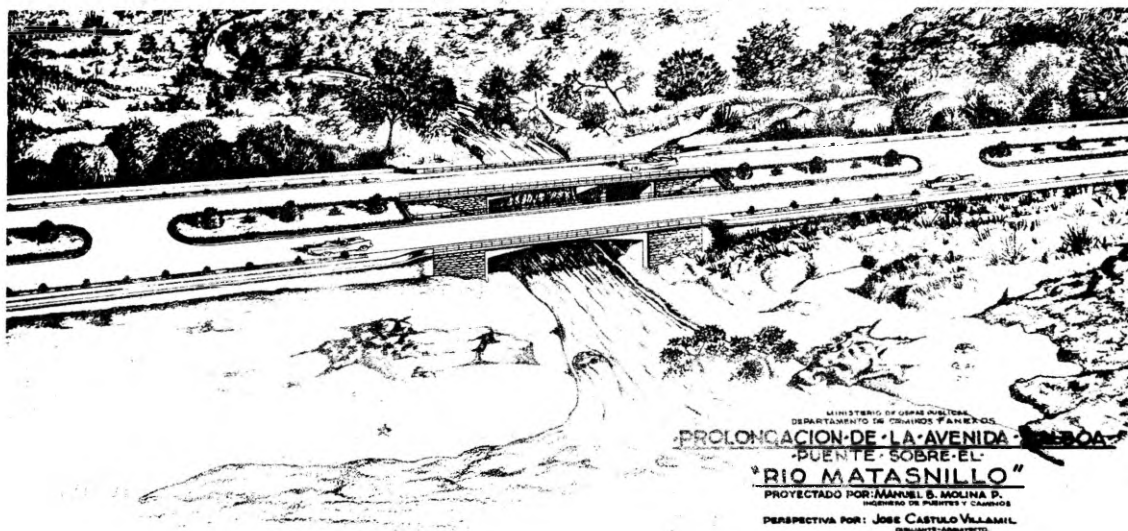
Durante la Administración de Don Rodolfo Chiari se intensificaron los trabajos y la Carretera Central se extendió hasta la Ciudad de Soná y se comenzó la Carretera de Panamá a Chepo. Este programa no podía quedar estancado y el mismo Presidente Chiari ordenó los trabajos de la Carretera Soná - Remedios 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, para darle facilidad de salida a los productos, e incrementar el desarrollo de esas 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 necesarios para su aceleración.

Actualmente se trabaja en un programa vial, bajo la Dirección de la Comisión de Caminos, Aeropuertos y Muelles, asesorados por una misión norteamericana, mediante un empréstito de casi 6 millones de Balboas, facilitados por el Banco Mundial. Esta misión tiene un programa que espera llenar en cuatro años de trabajos los cuales comenzaron en el verano del año 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 Provincias 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 fértil y productora de bananos, maderas y verduras se trabaja en un gran proyecto para abrir o mejor dicho prolongar la carretera Panamericana desde Chepo al límite con Colombia, proyecto éste en el cual están interesados varias Repúblicas de Suramérica y los Estados Unidos de Norteamérica.

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 reparos 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 llevado a cabo los siguientes trabajos:

En San Francisco de la Caleta; Urbanización El Carmen; Barriada del Parque de Lefevre; Vista Hermosa y en el Corregimiento de Juan Díaz, se han arreglado un total de 9470 metros lineales de calles a un costo de B/ 8,940.00 trabajo éste que incluye arreglo de la base, 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 donde los chicos de las Escuelas Primarias pasarán sus meses de vacaciones. En Alcalde Díaz y Lucha Franco se ha iniciado el arreglo de las calles donde tractores y cuchillas llevan a cabo el corte y nivelación.

En el resto de la Provincia de Panamá, los trabajos han tomado el ritmo acelerado 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 expedito al tránsito de todo equipo de ruedas hasta Chicá.

b) Arreglo completo del puente que conduce de Capira a Cermeno.

c) Terminación de los trabajos del puente de Capira a la población de LIDICE.

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

e) Parcheo de las calles de la Chorrera.

f) Instalación de nuevas alcantarillas en Chorrera.

g) Desmante y limpieza de los hombros, reparación de las alcantarillas y cunetas en el tramo de carretera Arraiján-Capira.

En la Provincia de Colón se ha pasado la cuchilla de corte para su arreglo, a los caminos Piña-Salud y al de Filón-Río Piedra. Caminos estos 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 corresponde a la Provincia de Chiriquí) se llevan a cabo trabajos en los Proyectos Nacionales y del Banco Mundial.

Con el fin de tener la mayor cantidad 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 presente 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<br>(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, 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 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 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<br>(cortado -<br>hasta la -<br>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<br>(comenzado)                         |
| Camino al Jobo                 | Nacional                                        |
| Camino a La Candelaria         | Nacional                                        |
| Camino a San José              | Nacional                                        |
| Puerto Mensabé                 | B.I.R.F.                                        |
| Pocrí-Pedasí                   | Nacional<br>(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<br>(cortado por<br>particulares)       |
| Camino La Palma-Paritilla      | Nacional                                        |
| Pedasí-Los Asientos            | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-Las Escobas       | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-Los Pozos         | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-San Francisco     | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Pesé-Los Pozos                 | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Pozos-Las Minas            | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Las Minas-Las Trancas          | Nacional<br>(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 Pal- |                    |
| mas.              | 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)

Calle Luder

Calle entrada vieja Golf Club

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

Reparación del área interna en la Cante-  
ra 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, 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 Co-  
lón; 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<br>(cortado -<br>hasta la -<br>Incada. |
| Camino de Ciruelito a<br>la Palma | Nacional                                        |
| Camino de Antón a Pto.<br>Obaldía | Nacional                                        |
| Camino al Rosario.                | Nacional                                        |
| Camino al Cristo                  | Nacional                                        |
| Camino a Churuquita               | Nacional<br>(comenzado)                         |
| Camino al Jobo                    | Nacional                                        |
| Camino a La Candelaria            | Nacional                                        |
| Camino a San José                 | Nacional                                        |
| Puerto Mensabé                    | B.I.R.F.                                        |
| Pocrí-Pedasí                      | Nacional<br>(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<br>Angeles | Nacional                                        |
| Camino a Monagre                  | Nacional<br>(cortado por<br>particulares)       |
| Camino La Palma-Pari-<br>tilla    | Nacional                                        |
| Pedasí-Los Asientos               | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-Las Escobas          | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-Los Pozos            | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Asientos-San Francis-<br>co   | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Pesé-Los Pozos                    | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Los Pozos-Las Minas               | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Las Minas-Las Trancas             | Nacional<br>(Tractor)                           |
| Parita a Los Gruyos               | Nacional                                        |
| Camino a Tres Quebradas           | Nacional                                        |

(Continúa en la Página 8)

| DESCRIPCION       | OBSERVACION                 |
|-------------------|-----------------------------|
|                   | (Tractor)                   |
| Camino a Ocú      | 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<br>do)      |
| Camino a Monti-   |                             |
| jo                | Nacional                    |
| Camino a Guarumal |                             |
|                   | Nacional (cor--<br>tándose) |
| Camino a Las Pal- |                             |
| mas.              | 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 llevarán 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 autorizaciones.

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

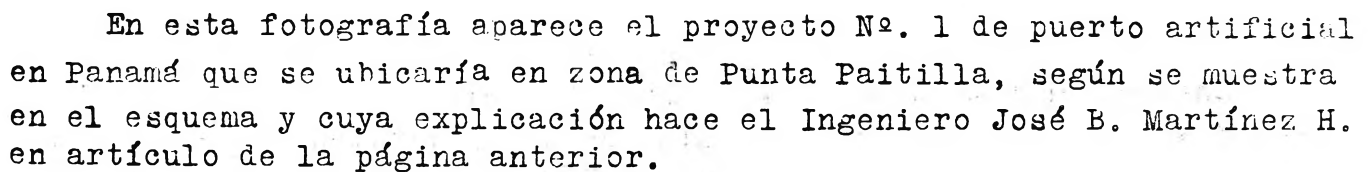
PANAMA: rico en peces y harto de mar, pobre en Puertos.

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

(Continúa en la Página 20)

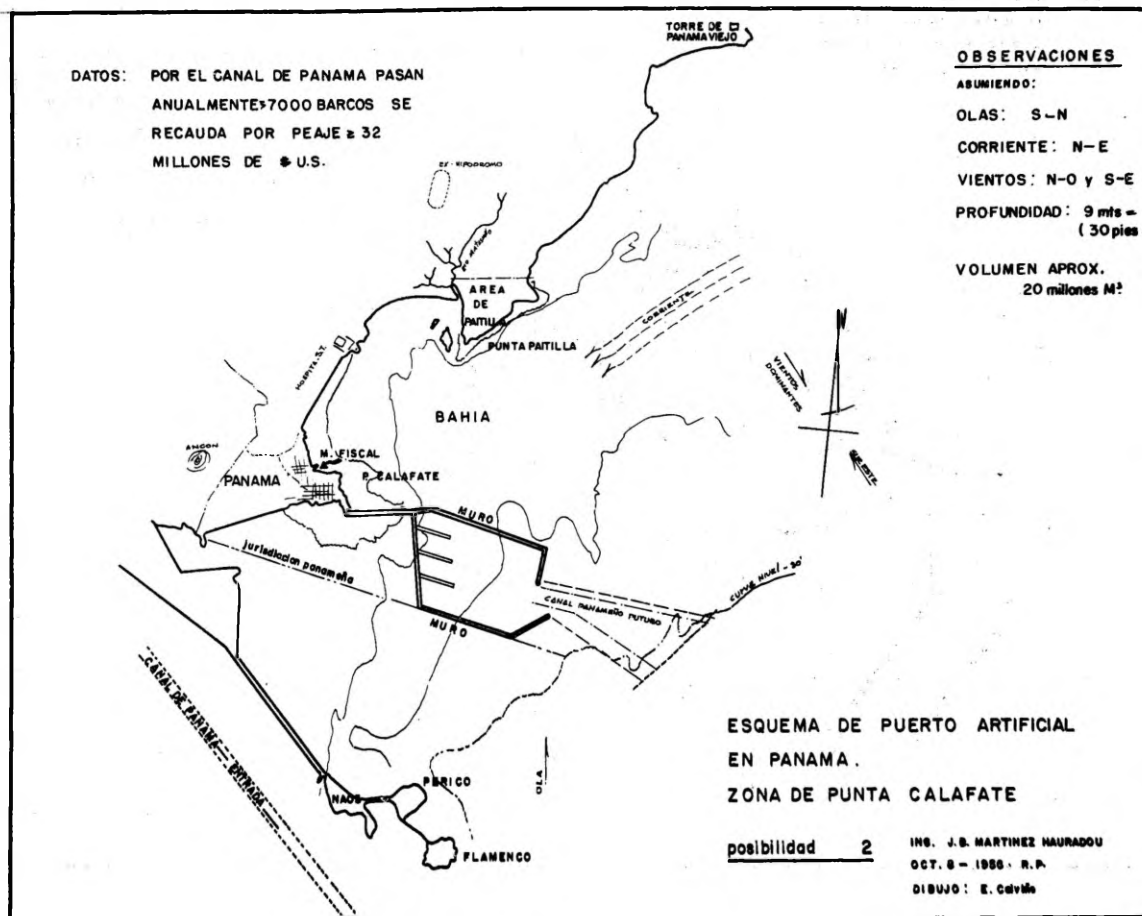


PROYECTO N<sup>o</sup>. 1



# PUERTO NACIONAL EN LA BAHIA DE PANAMA

## PROYECTO N<sup>o</sup>. 2



Este es el Proyecto N<sup>o</sup>. 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 tiem  
po".

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

A GREGORIO OLIVARDIA: "No hay mal que du  
re cien años, ni -  
cuerpo que lo resis  
ta".

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

A THEODORE CYRUS: "Quien mal anda, mal a-  
caba".

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

- oOo -

### IMAGINESE USTED:

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

----

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

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

....Arsenio Pérez debutará en el Tea-  
tro Nacional el próximo mayo en -  
la obra "Mangos Verdes".

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

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

....A Brígido Martínez dueño de la Can-  
tera de Pacora le pagaron todo lo  
que reclama.

....Carlitos Echeverría y Luis (Barri-  
gón Morales) sufrieron síncope al  
enterarse de la compra de los nue-  
vos "Fargos".

....Julio Arango quiere marcar con no-  
menclatura de la CAM hasta el cal-  
zado de los empleados de Caminos.

....Gonzalito (Justiniano) el mayor Te-  
rrateniente 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 o  
 o PAGINA LITERARIA o  
 o 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 imprevisto,  
 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 huye  
 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

## VACACIONES

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.

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

## ANIVERSARIO DE MATRIMONIO

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.

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.

## VACACIONES

## CUMPLEAÑOS

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

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:

## TRASLADOS

Enero

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

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

## BIENVENIDA

Febrero

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

12 Ing. Humberto Leignadier  
 12 Juan José 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)

Cuando 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 Repu-
blica de Panamá nada mas 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 Republica; 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 Sebastian 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 hojos y sus manos.

MOSLEMA BEN ABDALLAH

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

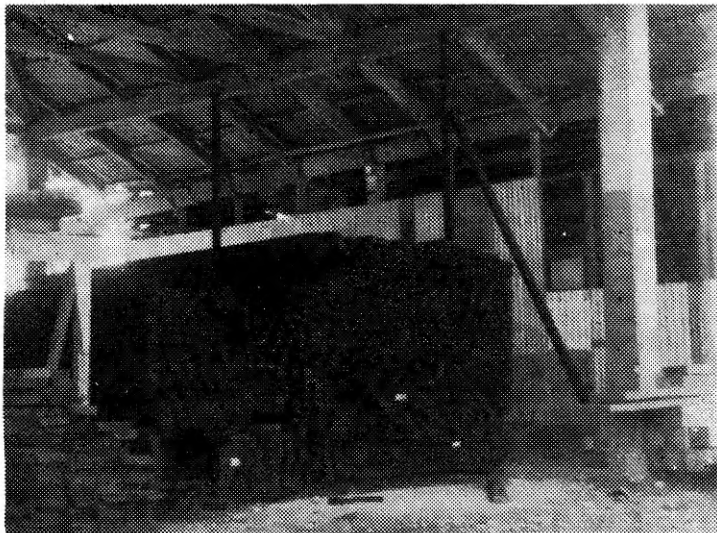


Puente sobre el Río Escotá entre Santa María y Parita. Se encuentra en rehabilitación. Obsérvese que se está pintando.

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.

