

ABRIENDO CAMINOS



A.
nº 5
Jul.
1957
L.I

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

ABRIENDO CAMINOS

REVISTA DEL DEPARTAMENTO DE CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES

Director

Ricardo E. Soto

EDICION V

Julio 1957

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Winston S. Daniel

Vice-Presidente:

Jorge R. Paredes

Vocales:

Roberto Clement
Juan José Bonilla
José A. Olivares

Redactora Social:

Carmen Cuesta

Redactores:

Juan B. Bernal
Arsenio Pérez
Gustavo Porcell
Augusto A. Bernal
José A. Olivares
Roberto Ramos

A NUESTROS LECTORES

Comienza en este número mi labor como Director de esta Revista, labor que ha sido llevada a cabo con entera satisfacción por los señores José Olivares y Roberto Moreno hijo, quienes pusieron los fundamentos para lo que con el tiempo debe ser motivo de orgullo para el Departamento de la "CAM".

El éxito de una publicación, a quien quiera que le corresponda la satisfacción de editarla y dirigirla, depende en gran parte de la buena voluntad e interés que pongan en ello sus colaboradores, pues de lo contrario el editor encontraría difícil su labor.

No podemos contentarnos con el esfuerzo de sólo un grupo de cooperadores deseosos de superarse y de mejorar todo aquello que en una forma u otra está relacionado con sus intereses. Necesitamos que el resto de nuestros capaces trabajadores de toda categoría se unan a este grupo de entusiastas para lograr una publicación mejor.

Quiero pedir encarecidamente a los viejos compañeros que continúen con sus valiosos aportes y, al mismo tiempo, invitar cordialmente a todo el personal para que, unidos todos, hagamos de esta Revista otro éxito del Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles.

EL EDITOR

EDITORIAL

LA "CAM" PLANIFICA PARA EL FUTURO

Una moderna red de carreteras que cubra toda la República es de una importancia fundamental para nosotros. Panamá necesita, acaso en mayor grado que el resto de nuestra América, muchas y más modernas carreteras trazadas y construidas conforme a las exigencias de la técnica moderna y adaptadas a nuestras necesidades económicas y sociales.

No podemos pensar en el futuro económico del país, en su desarrollo y engrandecimiento, sin haber logrado la construcción de parte de los principales caminos. Las carreteras de un país no son sólo el medio material que se ofrece a quien viaja en cómodos vehículos a motor. Los caminos producen efectos de mayor trascendencia en el orden de la cultura y la economía. Por ellos irá el maestro a los más apartados rincones del país a llevar instrucción; por ellos irá el turista en busca de nuevos escenarios y los hombres de industrias a abrir nuevas fuentes de riqueza.

No es posible, pues, concebir el progreso de un país mientras grandes masas de su población permanezcan aisladas y grandes extensiones de tierra fértil y virgen continúen fuera del alcance del agricultor.

Estas razones poderosas y sencillas han obligado a los países de América a dedicar gran parte de sus ingresos a la

construcción de caminos, para sólo así pensar en la posibilidad de poblar las grandes extensiones de terrenos desiertos y descentralizar las actividades industriales que por regla general se aglomeran en derredor de nuestras ciudades. Al abrir caminos, la industria iría a la fuente de la materia prima explotándola y abaratando sus productos.

Sabido es, sin embargo, que llevar a cabo tan gigantesca tarea es labor que exige gran cantidad de energías humanas y de recursos materiales. Sin embargo, se ha empezado en este Gobierno con entusiasmo la tarea de organizar los estudios que darán como resultado la consecución de un ambicioso proyecto.

El Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles, mientras atiende a problemas que requieren solución inmediata, ha creado con el propósito de hacer estos estudios, la Sección de Planificación que ya ha iniciado sus labores y que, no obstante los modestos medios a su alcance, los concluirá con éxito y con positivos beneficios para el país.

Se comenzó por crear una Comisión Asesora de Planificación Vial, compuesta por distinguidos y autorizados miembros de las instituciones del Gobierno que se dedican al estudio de nuestros problemas sociales quienes establecerán mediante investigaciones y estrecha cooperación, la cantidad de caminos necesarios y sus soluciones adecuadas. Contaremos con un programa de trabajo que no será el resultado de caprichos y fantasías, ni el deseo de favorecer a determinada persona o

entidad privada, sino el sincero esfuerzo de un grupo de hombres que tiene el firme propósito de servir a la comunidad.

No será ésta, sin duda alguna, tarea de un Gobierno ni de una generación. Ha correspondido a este Gobierno y a esta generación comenzar lo que tendrá que ser continuado por muchos gobiernos y muchas generaciones, durante muchas décadas. Difícil será en algunos casos comprender la magnitud de este proyecto que nos facilitará una mejor comprensión de nuestra verdadera "realidad nacional". Habrá, con el transcurso del tiempo, caminos que facilitarán el progreso y desarrollo de nuestra República.

Daremos a nuestros lectores en el presente número una síntesis de las labores de esta Comisión.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

SINTESIS DE LAS REUNIONES DE LA COMISION ASESORA DEL PLAN VIAL

Creemos un deber imperioso dar a conocer a nuestros lectores las actividades de la "CAM" en lo que respecta a la Sección de Planificación y sus miras.

Hasta ahora se han efectuado cuatro reuniones. Podemos con verdadero orgullo decir que han sido todo un éxito y que nuestra finalidad se verá con el transcurso del tiempo, coronada de grandes beneficios. Nos sentimos orgullosos porque durante el curso de estas reuniones se ha puesto de manifiesto que hay en el país gente capaz de emprender delicadas labores y más aún, de realizarlas con éxito y provecho.

Al dirigirnos a diferentes instituciones del Estado solicitando ayuda y asistencia, todas y cada una de éstas respondieron ampliamente, con un celo e interés que llenan de esperanzas a los más escepticos.

La primera reunión se efectuó el día 10 de abril del año en curso en las oficinas de la "CAM", en el Ministerio de Obras Públicas, con asistencia del Ministro del ramo, Ingeniero Roberto Lopez Fábrega, el señor Secretario del Ministerio, Jorge R. Paredes. El Ingeniero Jean Valley, representante del Banco Mundial ante el Gobierno de Panamá, asistió como invitado especial del señor Ministro.

Asistieron, además, el señor Salustiano Chacón, Secretario de Información de la Presidencia de la República y representantes de las siguientes entidades:

I.F.E.

Señor Antonio Paredes
Señor Aurelio Guardia

Universidad

Profesor Angel Rubio

S.I.C.A.P.

Doctor Louis Guzmán
Doctor Menalco Solís
Señor Rodrigo Nuñez

Departamento de Estadística y Censo

Señorita Luisa Quezada

Ministerio de Educación

Señor Gustavo Arosemena

Departamento de Salud Pública

Doctor Alberto Bissot

Ministerio de Agricultura, Comercio
e Industrias

Ingeniero Bernardo Ocaña

El Departamento de C.A.M. estuvo representado por sus Directores, señores Winston S. Daniel, Director Administrativo y C. L. Bodey, Director Ejecutivo Asistente. Además, el Ingeniero Ramiro Ramírez, Secretario de "CAM", señor Gilberto Moncayo, Ingeniero Coordinador, Arquitecto Edwin Fabrega, Encargado de la Sección de Planificación, Arquitecto Luis Carlos Bravo y el señor Ricardo Soto, Encargado de Relaciones Publicas de la C.A.M.

La reunión se inició con las palabras del señor Ministro, quien se expresó de la siguiente manera:

Esta reunión ha sido convocada con el fin de estudiar una red vial para la República de Panamá que llene a satisfacción los requisitos para el buen desenvolvimiento de la República con el asesoramiento autorizado de las diferentes instituciones del Estado que conozcan los variadísimos aspectos de este problema; es mi opinión personal, que la gran mayoría de los caminos de penetración que se han atendido en la República de Panamá por muchos años ha sido bajo presión política de cierta índole sin tener en cuenta las necesidades reales, tales como un plan de desarrollo agrícola, industrial, etc. El Ministerio de Obras Públicas ha creado en el Departamento de Caminos una sección con miras a establecer en forma científica un plan vial para la República de Panamá. Esta primera reunión tiene por objeto sentar las bases para un programa que debemos desarrollar en forma intensa para lo cual contamos con el apoyo decidido de todas las instituciones aquí representadas. Pareciera muy sencillo que para construir un camino, todo lo que se necesita es disponer de la maquinaria y el deseo de trabajar.

Para el Departamento de Caminos sería sumamente fácil abrir los caminos esporádicamente atendiendo las solicitudes hechas al Ministerio; pero es la opinión de este Ministerio que esta no es la forma de desarrollar lógicamente el futuro económico de la República y debemos unir todos nuestros conocimientos para que en estas sesiones se haga un estudio científico que dentro de pocos años pueda rendir su beneficio a la República. Me permito solicitar a los Directores del Departamento de Caminos que hagan una exposición de los planes generales que nos hemos trazado y la importancia que tiene para el país los estudios que llevemos a cabo, en forma científica y que los demás intervengan en las discusiones para buscar las luces que nos lleven a una realización más efectiva.

Correspondió al señor Daniel, Director Administrativo de la "CAM", hacer uso de la palabra:

La planificación, expresó el señor Daniel, es un proceso continuo que contempla cosas por hacer; de regulación y operación de cosas ya hechas y de revisión de lo planificado originalmente. Mas adelante hizo mención del programa de rehabilitación de las carreteras de Panamá: Este programa, como casi todos ustedes saben, comenzó en enero de 1955. Desde esa fecha ha habido un progreso notable en las calles y carreteras del país, pero no debemos perder de vista que ese programa apenas ha comenzado y, para planificar una política de caminos, debemos considerar antes de empezar a construir: que lo que se construya debe quedar en pie.

Antes de empezar la obra, continuó diciendo el señor Daniel, debemos prever la necesidad de construir no una sino repetidas veces. Tener esto en cuenta es básico en la planificación, financiamiento y programación de una carretera y nos lleva a comprender que no solamente cuesta "construir" sino "conservar". Un sistema vial constituido por partes se deteriora en la misma forma en un futuro no muy lejano.

Es necesario pues tomando en cuenta lo arriba mencionado, de que las carreteras que se construyen deben perdurar; tendríamos que adquirir mayores conocimientos sobre las carreteras que se construyen, nos damos cuenta de que nos hace falta ilustración sobre la manera de hacer presupuestos en forma más prudente sino que debemos por encima de todo prever la restitución en la hora más indicada.

En resumen, son necesarios la planificación económica para construir los caminos planificados y para la conservación constante continua y adecuada de los caminos construidos.

Nos hemos reunido aquí, concluyó el señor Daniel, con el fin de cambiar ideas sobre el futuro económico de la República, siendo ésta la primera reunión se comprende que no es posible discurrir sobre todos los aspectos importantes de una obra tan inmensa; pero si se logra que todos los presentes empiecen a pensar en la planificación de carreteras en relación con la economía del país, se considerará que la reunión ha tenido éxito.

A continuación habló el señor C. L. Bodey, Director Ejecutivo Asistente, quien se refirió a las consideraciones técnicas, físicas y económicas haciendo importantes revelaciones.

Sobre las condiciones físicas el señor Bodey hizo mención del aspecto industrial regional y agrícola regional.

Se han construido caminos para atender a soluciones inmediatas, las cuales después de pocos años han sido inadecuados, por lo tanto, tener en cuenta el futuro de los lugares por donde ha de pasar un camino no solamente es importante sino virtualmente una necesidad.

Económicamente, continuó el señor Bodey, deben existir razón constructiva que justifique el gasto de fondos del gobierno en determinado camino.

Debe existir forma de compensación futura a la República por esa facilidad como lo son la productividad, impuestos a la población, etc. El sistema económico de los gobiernos de muchos países está basado sobre compensación económica en relación a las erogaciones del erario nacional, por lo tanto es importante que las facilidades financiadas por medio de fondos del gobierno sean adjudicadas en forma que aseguren esas compensaciones. Estas compensaciones tal vez no se obtengan sino hasta después de muchos años basados en el desarrollo de los caminos de penetración construidos alrededor de las carreteras. Por este motivo se hace necesario la planificación por largo plazo en el futuro, si el Gobierno desea tener buenos resultados en la operación de una red de carreteras.

La planificación, concluyó el señor Bodey, tiene forzosamente que ser proyectada sobre una base comunal y económica si queremos que sea de buen éxito para el país. Intereses individuales o de grupos aislados deben ser descartados y un concepto sin prejuicios y previsión para el futuro implantado. La economía del país es nuestra economía. Planifiquemos inteligentemente y cooperemos de todo corazón para el desarrollo del don que Dios nos ha dado.

Se continuó la reunión con la activa participación de las personas allí presentes y se discutió en forma inteligente y ordenada el plan que debería seguirse. Cada representante hizo interesantes comentarios respecto a la forma que debería seguirse de llevar a cabo tan gigantesca labor, demostrando desde el principio la comprensión total del problema y fines perseguidos.

Se acordó que los señores Louis Guzmán y el Profesor Angel Rubiopresentarían a la Comisión un estudio de las divisiones regionales del país.

La segunda reunión se llevó a cabo con magnífica asistencia. Además de las personas anteriormente mencionadas, asistieron los señores Francisco Sibauste hijo y Manuel B. Moreno del Departamento de Estadística y Censo. El señor Sibauste, a petición de la señorita Quezada, Sub-Directora encargada del Departamento de Estadística y Censo, presentó interesantísimo proyecto de organización, fruto de los estudios de estos señores como aporte del Departamento que ellos representan. El proyecto además de interesante, pone de manifiesto la importancia que se ha dado a estas reuniones.

Del I.F.E., en la segunda reunión, además de los señores Paredes y Guardia quienes estuvieron presentes en la primera, asistió el señor Manuel Varela, Sub-Gerente de la Institución. El señor Varela en su primera visita hizo brillante exposición que demostró su profundo conocimiento del problema y el interés que tiene en su solución.

La acogida, el interés e importancia que se le ha dado a estas reuniones pudo medirse en la asistencia a la tercera reunión. A esta tercera reunión la asistencia de personas interesadas, representantes de las diferentes dependencias del Estado, fue más nutrida. Asistieron el señor Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias, señor Víctor Navas; el representante del S.I.C.A.P., señor Benjamín Birdshall; el Arquitecto Ricardo Bermúdez por la Universidad de Panamá; el señor Herman Rodríguez del Departamento de Estadística y Censo; el Ingeniero Ricardo Arosemena y el señor Gaspar Estribi por el I.F.E. La Sección de Cartografía fue representada por su Jefe, el Ingeniero Tomás Guardia hijo y el Ingeniero José A. Saenz. Al grupo representante de la C.A.M. se unió el Ingeniero José B. Martínez H., Encargado de Puentes y Muelles del Departamento.

En esta reunión fue presentado el informe Guzmán-Rubio y se hizo énfasis en la importancia de este informe sobre el conocimiento que ha de tenerse de las regiones geográficas de la República para poder llevar a feliz término la planificación del trazado de carreteras.

En el curso de estas reuniones se notó el interés que desde el principio se dió al proyecto. El señor Jean Valley, representante del Banco Mundial ante nuestro Gobierno y gran entusiasta del proyecto, presentó un pliego de sugerencias que han sido de valioso aporte a la Comisión. En sus sugerencias habla de la manera de enfocar el problema y hace consideraciones de sus factores básicos; aumento del producto nacional, aumento de los ingresos del Estado y el monto de la inversión necesaria para asegurar el desarrollo completo de cada región. Las sugerencias del señor Valley servirán para guiar los estudios en muchos de sus aspectos. No menos valioso es el aporte del Departamento de Estadística y Censo presentado por su Directora señorita Luisa Quezada y colaboradores, señores Francisco Sibauste, Herman Rodríguez y Manuel B. Moreno. El informe de este grupo trata sobre Organización que, sin duda alguna, será de gran ayuda a la Comisión para facilitar la tarea en que se han mostrado tan empeñados.

La dirección y asistencia en las reuniones del Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Roberto López F. y su Secretario don Jorge R. Paredes, es muestra palpable de la importancia que tiene para estos representantes del Gobierno una tarea como ésta, que se inicia por primera vez en Panamá. La presencia de estos funcionarios, Jefes del Ministerio, ha contribuido a dar seriedad y valor a las reuniones y a imprimir el espíritu de colaboración necesario en labores de esta índole.

Además, cada organismo aquí representado cuenta con un pequeño grupo de sus mejores colaboradores con deseos de trabajar en algo que tanta falta hace a nuestra patria y que será una de las verdaderas promesas para el futuro.

Queremos dar gracias a estas personas que tanto interés han demostrado en llevar a feliz término lo comenzado y hacer constar que sólo cuando haya en Panamá grupos parecidos con igual capacidad y entusiasmo podremos tener verdadera fe en el progreso del país.

Continuaremos informando a nuestros lectores, en nuestros próximos números, sobre las actividades de la Comisión.

* * * Y Y Y *

EL VII CONGRESO PANAMERICANO DE CARRETERAS

El domingo 10 de los corrientes terminaron las sesiones del VII Congreso Panamericano de Carreteras convocado en esta capital por el Gobierno, con la asistencia de delegados de todos los países de América y de observadores de las más importantes instituciones culturales y asociaciones de automóviles. El Congreso constituyó un señalado éxito para nuestro país y así lo reconoce el elemento extranjero, por la forma como se les atendió y por los beneficios que la América espera de este Congreso.

El éxito, en gran parte, se debe a la Comisión Organizadora constituida por destacados elementos de nuestro mundo profesional tales como el Ing. Roberto López Fabrega, Ministro de Obras Públicas y presidente de la Comisión; Inocencio Galindo, Vicepresidente; Tomas Guardia, Tesorero; Ricardo Bermudez, Vocal; Mayor Aristides Hassan; y los suplentes don Jorge Ramón Paredes, Secretario del Ministerio de Obras Públicas, Ing. Francisco López F., Tomas Guardia hijo, Horacio Alfaro y el Capitán Félix Moreno. Como Secretario General del Congreso actuó el Lcdo. Alfonso Herrera y Franco y como Secretario Adjunto el Sr. Mariano Soto.

La labor de la Comisión Organizadora ha sido aplaudida por las delegaciones extranjeras y debemos encontrarnos satisfechos de que se haya celebrado en Panamá este trascendental acontecimiento dentro de un ambiente de cultura. Los delegados extranjeros presentaron ponencias de sumo interés que fueron ampliamente debatidas en las reuniones e hicieron gala de conocer bien el problema de nuestra América en lo que a caminos se refiere y de estar todos animados por un solo deseo; la construcción de la carretera Panamericana y la mejora de los caminos de nuestros países en pro de un mundo mejor.

Esta Revista se siente satisfecha en consignar en estas páginas su complacencia por el triunfo obtenido por el país en el Congreso que acaba de clausurar y de felicitar a los señores delegados por sus brillantes exposiciones y el interés demostrado en beneficiosa labor panamericana.

En nuestra próxima publicación esperamos dar a nuestros lectores detalles de los capítulos sobresalientes de estas sesiones.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

La segunda reunión se llevó a cabo con magnífica asistencia. Además de las personas anteriormente mencionadas, asistieron los señores Francisco Sibauste hijo y Manuel B. Moreno del Departamento de Estadística y Censo. El señor Sibauste, a petición de la señorita Quezada, Sub-Directora encargada del Departamento de Estadística y Censo, presentó interesantísimo proyecto de organización, fruto de los estudios de estos señores como aporte del Departamento que ellos representan. El proyecto además de interesante, pone de manifiesto la importancia que se ha dado a estas reuniones.

Del I.F.E., en la segunda reunión, además de los señores Paredes y Guardia quienes estuvieron presentes en la primera, asistió el señor Manuel Varela, Sub-Gerente de la Institución. El señor Varela en su primera visita hizo brillante exposición que demostró su profundo conocimiento del problema y el interés que tiene en su solución.

La acogida, el interés e importancia que se le ha dado a estas reuniones pudo medirse en la asistencia a la tercera reunión. A esta tercera reunión la asistencia de personas interesadas, representantes de las diferentes dependencias del Estado, fue más nutrida. Asistieron el señor Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias, señor Víctor Navas; el representante del S.I.C.A.P., señor Benjamín Birdshall; el Arquitecto Ricardo Bermúdez por la Universidad de Panamá; el señor Herman Rodríguez del Departamento de Estadística y Censo; el Ingeniero Ricardo Arosemena y el señor Gaspar Estribí por el I.F.E. La Sección de Cartografía fue representada por su Jefe, el Ingeniero Tomás Guardia hijo y el Ingeniero José A. Saenz. Al grupo representante de la C.A.M. se unió el Ingeniero José B. Martínez H., Encargado de Puentes y Muelles del Departamento.

En esta reunión fue presentado el informe Guzmán-Rubio y se hizo énfasis en la importancia de este informe sobre el conocimiento que ha de tenerse de las regiones geográficas de la República para poder llevar a feliz término la planificación del trazado de carreteras.

En el curso de estas reuniones se notó el interés que desde el principio se dió al proyecto. El señor Jean Valley, representante del Banco Mundial ante nuestro Gobierno y gran entusiasta del proyecto, presentó un pliego de sugerencias que han sido de valioso aporte a la Comisión. En sus sugerencias habla de la manera de enfocar el problema y hace consideraciones de sus factores básicos; aumento del producto nacional, aumento de los ingresos del Estado y el monto de la inversión necesaria para asegurar el desarrollo completo de cada región. Las sugerencias del señor Valley servirán para guiar los estudios en muchos de sus aspectos. No menos valioso es el aporte del Departamento de Estadística y Censo presentado por su Directora señorita Luisa Quezada y colaboradores, señores Francisco Sibauste, Herman Rodríguez y Manuel B. Moreno. El informe de este grupo trata sobre Organización que, sin duda alguna, será de gran ayuda a la Comisión para facilitar la tarea en que se han mostrado tan empeñados.

La dirección y asistencia en las reuniones del Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Roberto López F. y su Secretario don Jorge R. Paredes, es muestra palpable de la importancia que tiene para estos representantes del Gobierno una tarea como ésta, que se inicia por primera vez en Panamá. La presencia de estos funcionarios, Jefes del Ministerio, ha contribuido a dar seriedad y valor a las reuniones y a imprimir el espíritu de colaboración necesario en labores de esta índole.

Además, cada organismo aquí representado cuenta con un pequeño grupo de sus mejores colaboradores con deseos de trabajar en algo que tanta falta hace a nuestra patria y que será una de las verdaderas promesas para el futuro.

Queremos dar gracias a estas personas que tanto interés han demostrado en llevar a feliz término lo comenzado y hacer constar que solo cuando haya en Panamá grupos parecidos con igual capacidad y entusiasmo podremos tener verdadera fe en el progreso del país.

Continuaremos informando a nuestros lectores, en nuestros próximos números, sobre las actividades de la Comisión.

* * * Y Y Y * *

EL VII CONGRESO PANAMERICANO DE CARRETERAS

El domingo 10 de los corrientes terminaron las sesiones del VII Congreso Panamericano de Carreteras convocado en esta capital por el Gobierno, con la asistencia de delegados de todos los países de América y de observadores de las más importantes instituciones culturales y asociaciones de automóviles. El Congreso constituyó un señalado éxito para nuestro país y así lo reconoce el elemento extranjero, por la forma como se les atendió y por los beneficios que la América espera de este Congreso.

El éxito, en gran parte, se debe a la Comisión Organizadora constituida por destacados elementos de nuestro mundo profesional tales como el Ing. Roberto López Fabrega, Ministro de Obras Públicas y presidente de la Comisión; Inocencio Galindo, Vicepresidente; Tomas Guardia, Tesorero; Ricardo Bermudez, Vocal; Mayor Aristides Hassan; y los suplentes don Jorge Ramon Paredes, Secretario del Ministerio de Obras Públicas, Ing. Francisco Lopez F., Tomas Guardia hijo, Horacio Alfaro y el Capitan Felix Moreno. Como Secretario General del Congreso actuó el Lcdo. Alfonso Herrera y Franco y como Secretario Adjunto el Sr. Mariano Soto.

La labor de la Comisión Organizadora ha sido aplaudida por las delegaciones extranjeras y debemos encontrarnos satisfechos de que se haya celebrado en Panamá este trascendental acontecimiento dentro de un ambiente de cultura. Los delegados extranjeros presentaron ponencias de sumo interés que fueron ampliamente debatidas en las reuniones e hicieron gala de conocer bien el problema de nuestra América en lo que a caminos se refiere y de estar todos animados por un solo deseo; la construcción de la carretera Panamericana y la mejora de los caminos de nuestros países en pro de un mundo mejor.

Esta Revista se siente satisfecha en consignar en estas páginas su complacencia por el triunfo obtenido por el país en el Congreso que acaba de clausurar y de felicitar a los señores delegados por sus brillantes exposiciones y el interés demostrado en beneficiosa labor panamericana.

En nuestra próxima publicación esperamos dar a nuestros lectores detalles de los capítulos sobresalientes de estas sesiones.

LA AVIACION EN PANAMA

La aviación ha sido en la economía del mundo de una importancia decisiva desde el día en que un hombre visionario y valiente salió de Nueva York para aterrizar en la capital de Francia, después de cerca 40 horas de vuelo ininterrumpido. Charles Lindbergh había abierto al mundo, en el tiempo y el espacio, una nueva ruta de progreso y una nueva fuente de riqueza. Desde aquel entonces, el avión se convirtió en arma poderosa tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Por aquellas rutas invisibles, trazadas en el maravilloso azul de los cielos, se acortaron distancias, se unieron pueblos y regiones y las cartas con sus mensajes llegaban con velocidad pasmosa a sus destinos. Fue entonces posible para los hombres una mejor comprensión y un verdadero acercamiento.

Cierto es que por aquellas rutas del espacio también llevó esta nueva arma extraños mensajes de ruina y desolación; pero, ¿qué hay de bueno en la vida que el hombre no haya utilizado para su propio mal? En tiempos de locura colectiva sus más sublimes creaciones se convirtieron en agentes de dolor y muerte. No obstante, la balanza se inclina siempre favorablemente cuando examinamos los beneficios que el hombre recibió de este maravilloso invento.

Ahora nos corresponde a nosotros sacar provecho de las ventajas que ofrece la aviación a una nación en vías de desarrollo. Sabido es que el desenvolvimiento económico de un país depende en gran parte de sus caminos, aeropuertos y muelles. Panamá, en pleno Siglo XX, cuenta con regiones que hasta ahora han sido visitadas únicamente por aquel bravo peatón que se llamó Rodrigo de Bastidas, hace ya mucho tiempo.

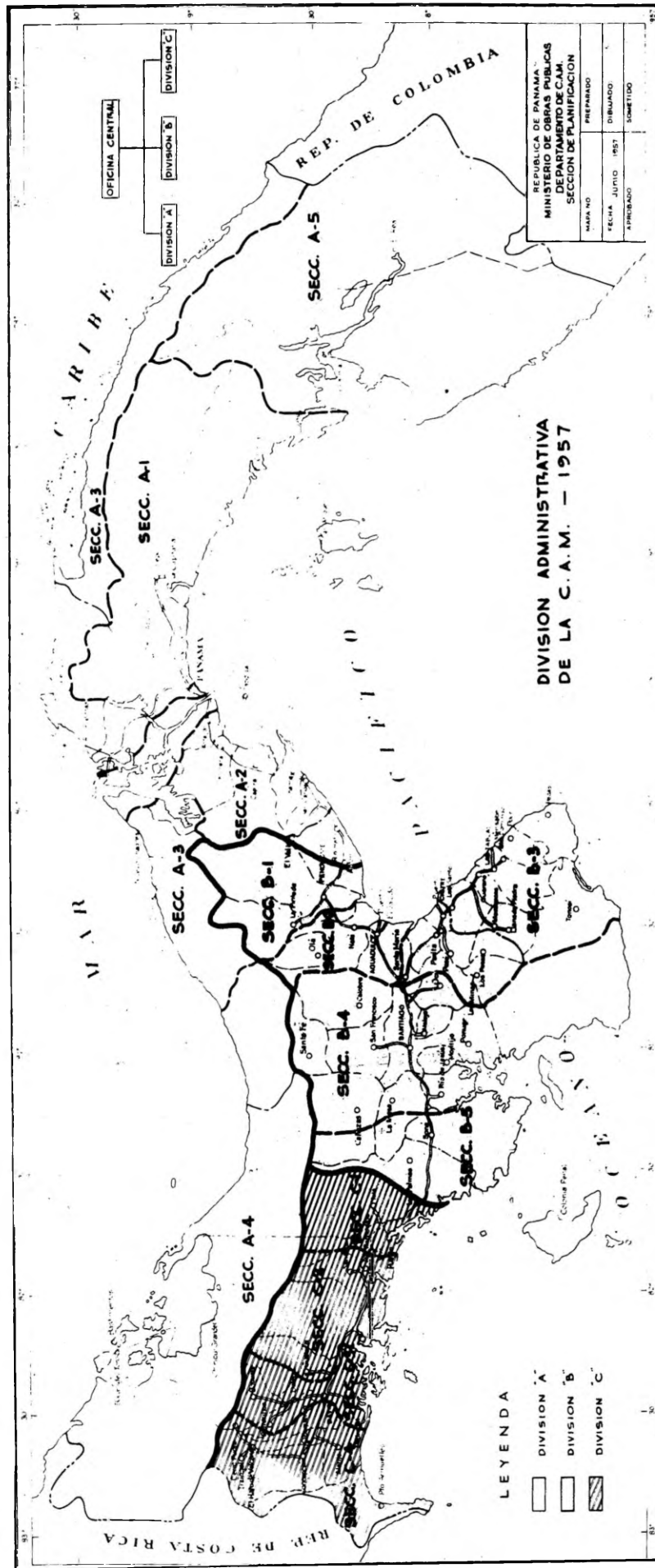
Una nación de escasos recursos económicos no puede, en poco tiempo, contar con un sistema de caminos que permita llevar el esfuerzo creador del hombre a los más apartados rincones del territorio.

Aquí el avión se hace imprescindible porque acortando distancias, salvando abismos y atravesando mares y montañas, llega a los más remotos lugares de nuestro territorio donde se pueden fundar núcleos de desarrollo que al correr de los años lograrían expandirse poderosamente.

Hasta ahora la iniciativa privada ha desempeñado un papel importante en el desarrollo de la aviación en nuestro país. Las empresas privadas que hoy viajan a algunos puntos del país, nacieron del esfuerzo de un grupo de hombres de visión y coraje. Con medios y recursos que en los más de los casos no reúnen las condiciones propicias, ellos continúan adelante apoyados en su visión y en la valentía y pericia de sus jóvenes pilotos, a veces con sacrificios de sus vidas. Impulsar la aviación requiere tanto del gobierno como de las empresas privadas esfuerzo económico y gran constancia.

El Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles, consciente de esta necesidad, ha incluido entre sus proyectos de planificación el cuidadoso estudio de los aeropuertos existentes y de nuevas posibilidades. Contamos en la actualidad con campos de aviación diseminados por toda la República, algunos en excelentes condiciones y mayores perspectivas de mejoramiento y rendimiento a las regiones en donde se encuentran.

Este estudio significará otro paso hacia el ansiado progreso: otra esperanza abierta a las nuevas generaciones y otra labor que la CAM llevará a cabo con su acostumbrado celo.



LABOR DE CAMINOS

Resumimos en estas páginas, hasta donde nos es posible, la extensa y variada labor de la "CAM" en los caminos de la República y en las calles de las diferentes ciudades y pueblos. El Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles, para facilitar su labor, divide el territorio nacional en tres partes:

La División "A" dirigida por el Ing. José Luis Fernández comprende las Provincias de Panamá, Colón, Darién, Bocas del Toro, la Intendencia de San Blas y Norte de Veraguas.

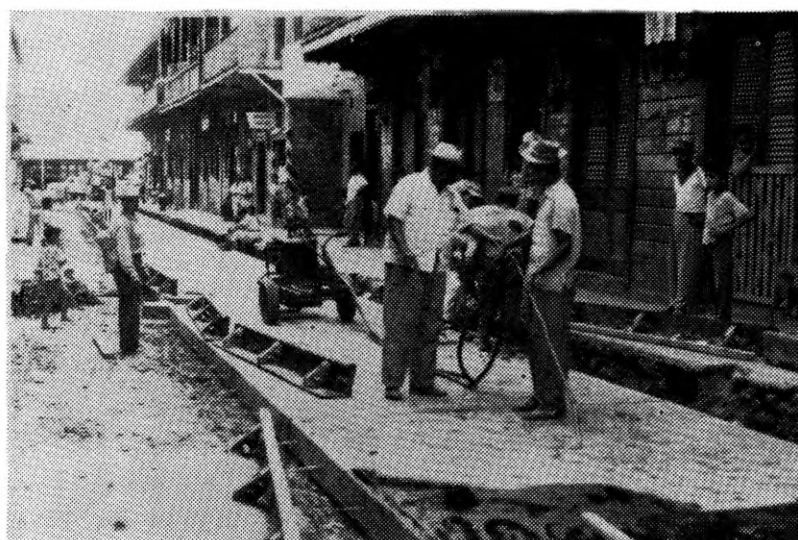
La División "B" a cuya jefatura está el Ing. José A. Holguín la forma las Provincias de Coclé (desde el Río Las Guías), Herrera, Los Santos y la parte sur de la Provincia de Veraguas.

La División "C" corresponde a toda la Provincia de Chiriquí, División que se encuentra a cargo del Ing. Rafael Morales.

Como podremos notar, las calles de la ciudad capital han dejado hace ya tiempo de ser problema para los automovilistas. Se les ha dedicado toda la atención necesaria y varias de ellas fueron removidas por completo; se les dió una nueva base y se terminaron con hormigón. Ejemplo de este trabajo hecho en poco tiempo fueron las calles 18 Este Bis que facilitara enormemente el tráfico de los vehículos de servicio colectivo. La calle 26 Oeste --vía de denso tránsito del bullicioso barrio del Chorrillo-- se terminó en hormigón después de darle una nueva base.

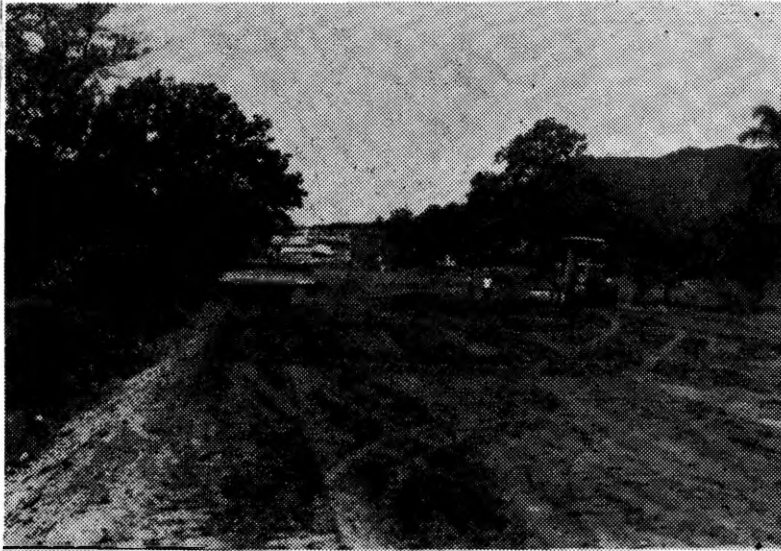
Las calles de los más apartados suburbios recibieron mantenimiento apropiado y se construyeron muchas nuevas calles. Las cifras que a continuación publicamos nos darán una idea de la magnitud del trabajo efectuado.

Conformación con piedra triturada	76.5 Km.
Conformación con tosca	8.5
Limpieza de desagües	54.4
Parchado	25.000 M ²
Sellado (tratamiento asfáltico con arena de secante)..	210.000 M ²



Aspecto de los trabajos en Calle 18 Este. Removiendo formaleas y arreglando las aceras

Se ha arreglado un total de 101,5 Kms. de calles incluyendo las áreas suburbanas de la capital. Las calles de la Barriada Francisco Arias P. se pavimentaron con asfalto con la cooperación del I.F.E.



Vista de los trabajos de compactación de la Calle Luis F. Clement, en construcción.

CALLES DE LA CIUDAD DE PANAMA, ATENDIDAS DURANTE LOS MESES DE MAYO, JUNIO Y JULIO.

Calle del IPA y Vía España
Entrada de Matías Hernández y Vía Tocumen
Calle 2ª, P. Lefevre entre V España y Calle A
Calle "A" P. Lefevre entre Calles 1ª y "B"
Calle 72 Vista Alegre
Calle 73 Vista Alegre
Calle 74 Vista Alegre
Calle 75 Vista Alegre
Calle 66 Vista Alegre
Calle 3ª Río Abajo
Calle de Las Palmitas y Vía España
Calle 2ª P. Lef. entre Vía España y Calle A
Calle A P. Lef. entre Calle 1ª y C. B.
Calle de la Estación Carbonell y V. España
Calle 95
Calle a las Bethlemitas
Camino de Pacora a Chepo
Calle del Ier. Ciclo
Calle de la Alcaldía
Calle de la Central a Calle de la Alcaldía
Calle San Francisco
Calle del Cementerio
Calle entre Iglesia y Bolívar
Calle de la Alcaldía
Avenida Bolívar
Ave. 2ª entre Calles 12 y 9 San Francisco
Ave. 3ª entre Calles 12 y 16 San Fco.
Ave. 6ª San Francisco

Calle 8a. Coco del Mar
Calle 33 entre Ave. Perú y Cuba
Calle 12 San Francisco
Calle Altamira
Calle 50 San Francisco (entre Calle 3ª y 2ª)
Ave. 2ª y Calle 8ª San Francisco
Calle 14 San Francisco
Calle Lourdes
Calle 11 San Francisco
Calles de la Ciudad Radial y Parque Lefevre
Calles del Cangrejo
Calle 6ª Juan Díaz
Calle "D" Pedregal
Calle "J" Pedregal
Calle "K" Pedregal
Empalme Vía Tocumen-Patio CAM-Vía Juan Díaz
Calle 5ª Parque Lefevre
Ave 7ª entre Calle 15 y 13 S. Fco.
Calle B Parque Lefevre
Calle 9ª Barriada Domingo Díaz
Calles Laterales Nvo. Hipódromo
Calle Las Dos Palmeras
Calle 14 Río Abajo
Calle 6ª Pueblo Nuevo
Calles de El Cangrejo

De gran importancia para la capital son los trabajos en la Avenida Federico Boyd desde la Vía España hasta la Carretera Boyd-Roosevelt en la Avenida Balboa. Una vez terminadas estas arterias se descongestionará el tráfico de la capital que es actualmente un serio problema. Para completar la Avenida Balboa se construye un puente sobre el Río Mataznillo.

Ensanche, nivelación y compactación de la Avenida Federico Boyd.



Se construye en la actualidad la calle Luis F. Clement que unirá la carretera Boyd-Roosevelt con el área comercial del Estadio Nacional y servirá de desahogo para el tránsito hacia la Zona del Canal.



Excavando zanjas para el alcantarillado frente al edificio del Ateneo de Ciencias y Artes.

En el interior de la República, además de los trabajos comunes a toda clase de caminos como limpieza de desagües, alcantarillas, parchado, riego de piedra, desmonte, etc., como en el Hospital Nicolás Solano, a Santa Rita, a Lídice, a Pto. Caimito, a Nuevo Emperador y otros, se llevaron a cabo obras de cierta importancia como las efectuadas en el camino al Cerro Campana a donde fue necesario movilizar equipo de otros sectores para hacer frente a la crítica situación causada por los frecuentes derrumbes ocasionados por las lluvias.



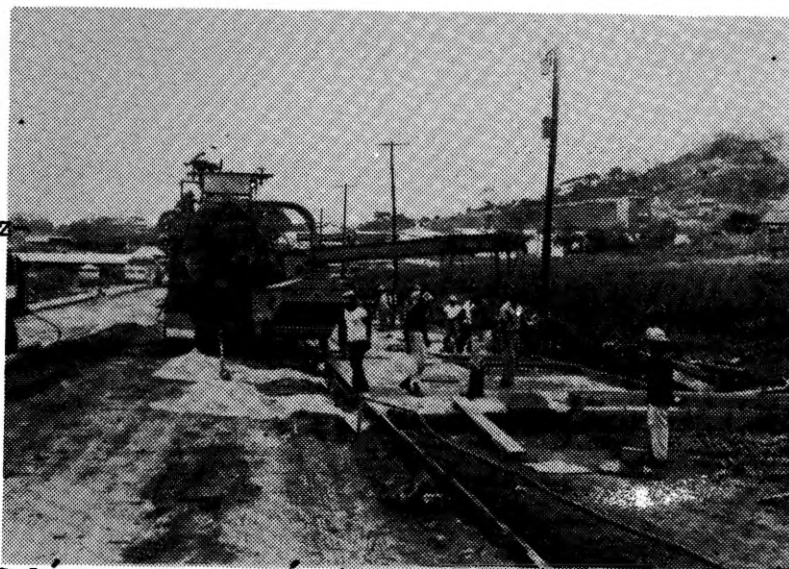
Vaciando concreto durante la reconstrucción de la Calle 26 Oeste.

Se trabaja actualmente en los desagües colocando tubos en los lugares necesarios y anchando cunetas, así como estabilizando los taludes.

Se arreglaron las calles de Capira y de Chorrera y en el camino de Capira a Lídice se construyó un puente de hormigón que era de gran importancia para los pobladores de aquella región. En el camino a El Valle se trabajó afanosamente hasta dejarle en magníficas condiciones y se trabaja en la construcción de un puente sobre la Quebrada El Guayabo en el trayecto que une este camino con La Mesa. El camino de Capira a Cermeño también quedó en buenas condiciones de tránsito, con una magnífica superficie de rodadura.

La carretera Central es objeto de especial atención; se trabaja afanosamente en el levantamiento de losas de hormigón que se han hundido y se sellan las juntas con el fin de evitar el acceso que reblandecería la base.

Vista de la máquina mezcladora de hormigón.



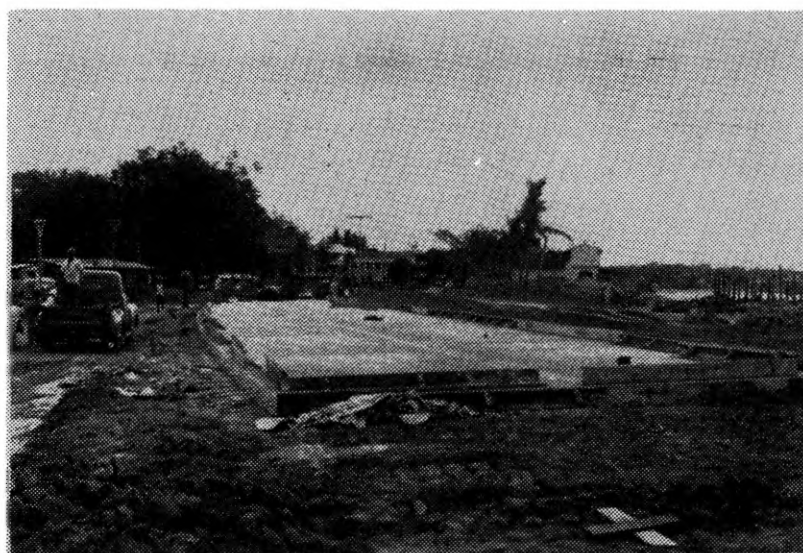
Las calles de la ciudad de Colón, en su mayoría de concreto, han recibido mantenimiento constante como parcheo sellado de juntas.

La mayoría de los caminos de esta región son de grava y tierra y han sido atendidos debidamente, dándoles conformación, arreglos de hombros y cunetas. En el camino a Pto. Pilon-Río Piedras se aplicó una nueva capa de grava en su totalidad además de hacerle conformación y arreglo de desagües y puentes. El resto de los caminos recibieron tratamientos análogos.

De importancia para la pequeña población de Escobal fue la apertura de un camino que la une con el sitio denominado Batería 35, en la Zona del Canal, que anteriormente se comunicaba por el Lago Gatún.

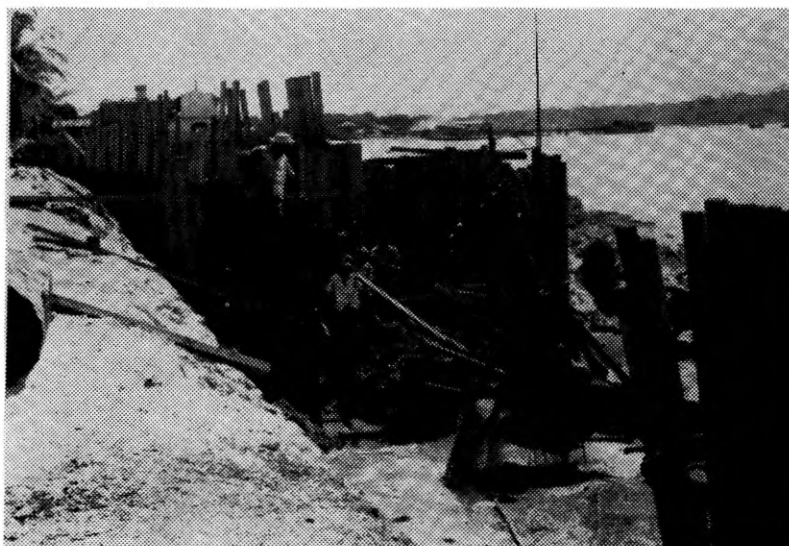
En la Provincia del Darién se trabaja en el desvío del Río Tuira para prevenir los daños causados por la erosión. El Aeropuerto de El Real es objeto de constante mantenimiento para conservarlo en buen uso durante todo el año.

Las operaciones de Canteras de esta División fueron productivas. Se estableció una en el Río Pacora que ha sido de gran utilidad para trabajos en el área. A continuación publicamos fotografías de las actividades del Departamento.



Aspecto del progreso de la construcción de la vía en la Avenida Balboa.

Construcción del muro de retén frente al parque Urracá.

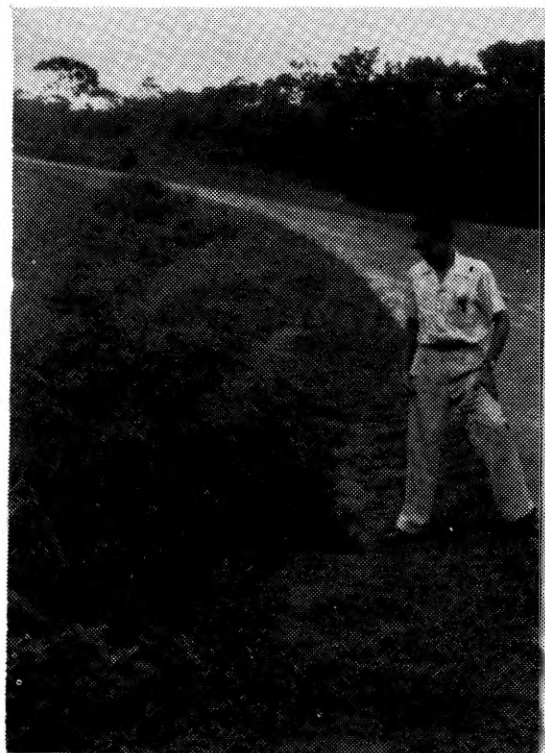




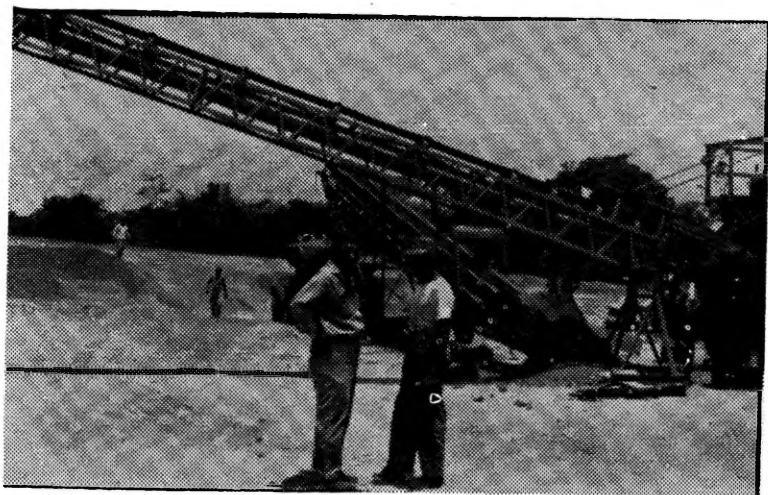
Derrumbe en Cerro Azul.

El Ing. Tomás G. Duque exami
nando los daños causados por -
el derrumbe.

Las fotografías muestras dos
aspectos de los daños causados
en la loza.



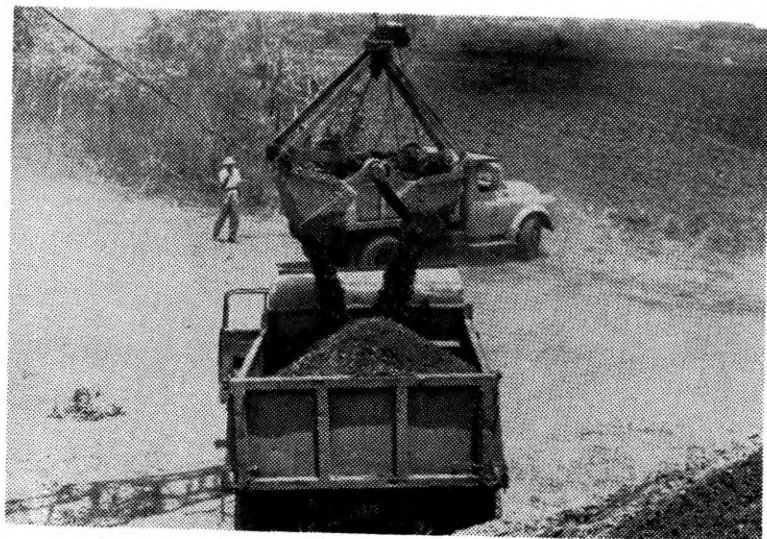
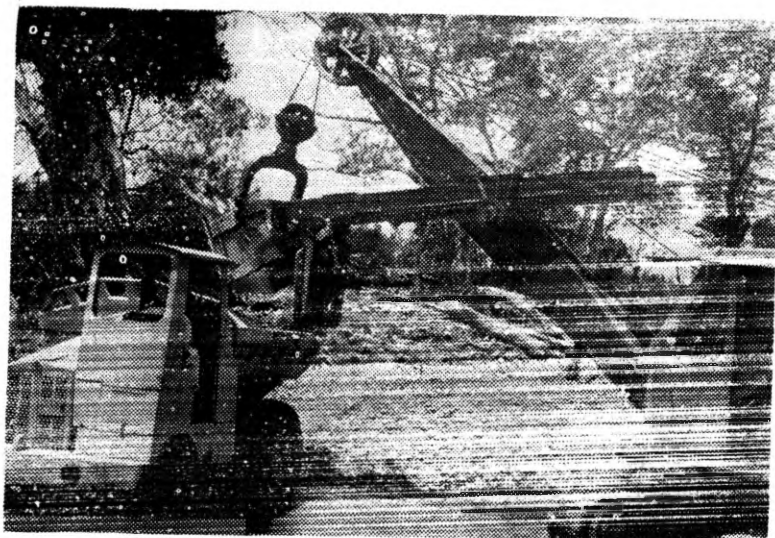
El Ing. Tomás G. Duque, Ins
pector de Obras, durante -
inspección efectuada a los
rellenos y taludes de la ca
rrretera.



Extracción de piedra
del Río Pacora.

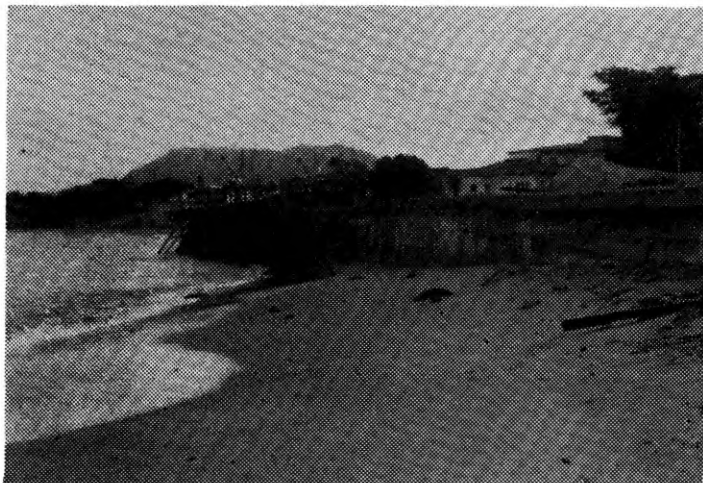
El Ing. José L. Fernández, Jefe de la División "A", inspecciona los trabajos en el Río Pacora.

Pala mecánica carga de piedras un camión de volquete
Koehring.



Interesante vista del
trabajo en Pacora.

La Pala Mecánica llevando de piedra los camiones.



Vista de la construcción
del muro de retén desde la
playa.

|||||

Uno de los mayores problemas de toda organización dedicada a construcciones en gran escala, tal como la "CAM", es la supervisión de su numeroso equipo.

El equipo regado por toda la extensión territorial necesita ser trasladado a lugares donde se le requiera.

Cada División cuenta con determinada cantidad de unidades de toda clase, algunas veces trabajos de urgencia requieren equipo extra, inmediatamente que se efectúa este traslado se notifica a la Oficina Central en donde se hace el movimiento en un cuadro diseñado con este propósito. Este cuadro puede, en un momento dado, darnos cuenta exacta de dónde se encuentra determinado camión, o pala mecánica, tractor o cuchilla. No deja de asombrarnos la extremada sencillez del sistema y el riguroso control efectuado sobre todo el equipo.

—————
VVVVVVVVVVVV

En la División "B" de Aguadulce, la CAM cuenta con numerosos talleres de toda clase. En estos Talleres se atiende la reparación del equipo y en el taller de carpintería se hacen los trabajos de las Divisiones. Hay taller de mecánica, fundición, tornería, soldadura, carpintería y pintura.

La maquinaria con que estos talleres cuentan, está muy lejos de ser completa; se espera que el próximo año se puedan adquirir más máquinas para así aumentar la capacidad de trabajo de los operarios que manejan estos talleres.

VISTAS DE ALGUNOS TRABAJOS DE LA DIVISION "B"



El puente de la Quebrada Limón ha sido levantado a su nueva posición.

La fotografía puede darnos una clara idea del relleno necesario.

Aparecen inspeccionando la obra, de izquierda a derecha, el Ingeniero Volmuller, Inspector del Banco Mundial, el señor C. L. Bodey, Director Ejecutivo Asistente del Departamento de C.A.M. del Ministerio de Obras Publicas, el Sr. R. Medina, Encargado del movimiento de Tierra y el Ingeniero José A. Holguín, Jefe de la División "B" quien tiene a su cargo estos proyectos.

: : : : : : : : : :
* * * * *

La División "B" que comprende las Provincias Centrales, ha desplegado una gran labor en la conservación y rehabilitación de los caminos cañeros y de penetración, durante la estación seca. Se arreglaron un total de 700 kilómetros de estos caminos que ponen en comunicación a diversos caceríos de aquellas regiones.

En el camino de Penonomé a La Pintada se efectuaron variadas labores de rehabilitación, como el parcheo con material asfáltico y sellado de la mitad de la carretera, riego de piedras y conformación en el resto y limpieza total de los desagües y cunetas; además se reemplazó una alcantarilla de tubos de hormigón. Se cortó con tractor un camino que parte de La Pintada y atraviesa La Pintada Vieja, Albina, El Picacho, Agua Buena y termina en El Copé, para beneficio de estas áreas de producción agrícola.

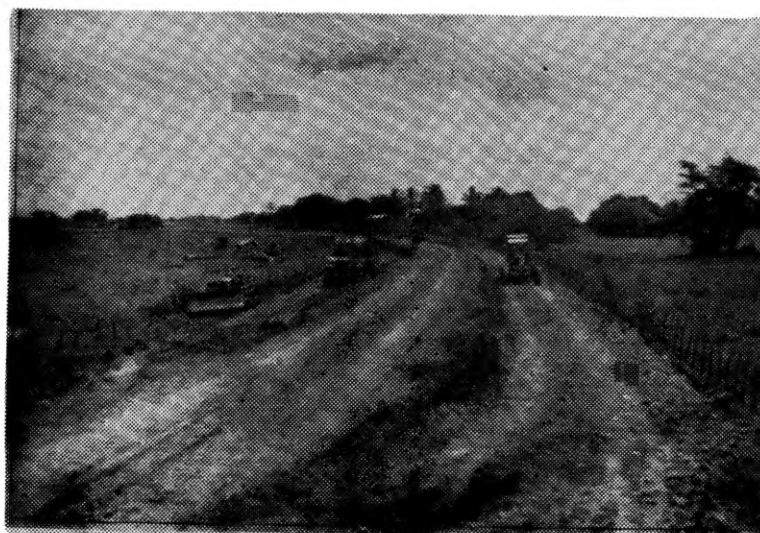
Se atendieron las calles de varias poblaciones como las de Penonomé, Agudulce, Natá y otras, sellando, parchando y colocando tubos de desagüe.



En el tramo del Río Escotá se ensancha la vía para lograr una calzada de seis metros de ancho. La fotografía nos muestra una motoniveladora Huber-Warco, un carriol Caterpillar y un tractor en operación.

* * * * *

Vista de una trailla motorizada tomando tierra del área de préstamo para ensanche de la vía del trayecto al puente sobre el Río Escotá. Un tractor International empuja la trailla.

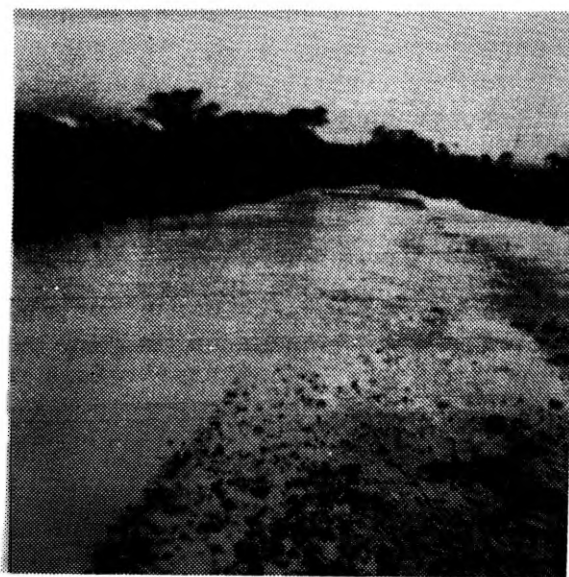


El tramo desde Divisa hasta Pocrí de Las Tablas, en la Carretera Central, ha sido objeto de especial cuidado; se ensancho la vía, se hicieron reparaciones al pavimento y se repararon todos los puentes y alcantarillas de este tramo. Operaciones típicas de mantenimiento se hicieron en el camino que va de la Carretera Central-Macaracás-Llano de Piedra tales como conformación, limpieza y adición de material pétreo. Como trabajo sobresaliente de esta área debemos anotar el camino de Chitré a Monagrillo hecho con pavimento asfáltico. Todos los caminos fueron atendidos durante la estación seca dándoseles el mantenimiento que requirieran, beneficiando muchos centros de población de las Provincias de Herrera y Los Santos. Se atendieron así mismo las calles de las poblaciones más importantes con trabajos típicos de mantenimiento.

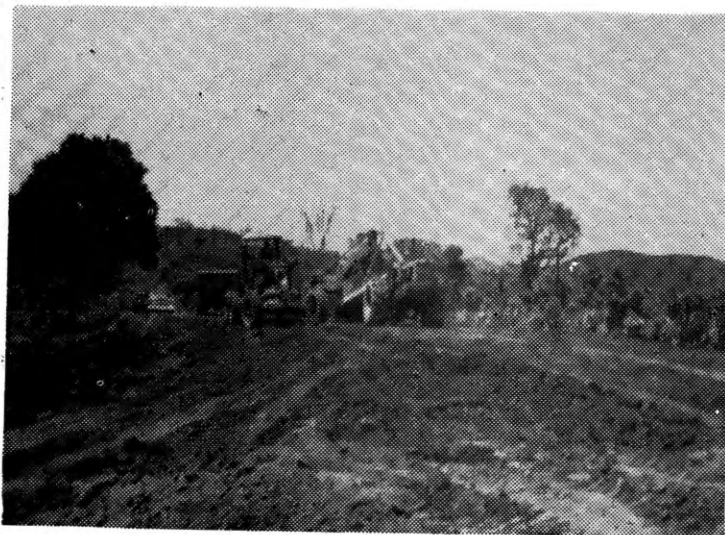
Otro trabajo digno de mención de esta División fue el efectuado en el tramo Soná-Tabasará, cuyo mal estado daba lugar a inundaciones durante el invierno hasta hacer imposible el tránsito de automóviles y peatones. Para subsanar este problema, se ordenaron los trabajos necesarios para levantar el camino y al mismo tiempo ensancharlo y aprovechar para reemplazar las alcantarillas de tubos, ensanchar las de cajón y construir el nuevo camino con una base apropiada para recibir en el futuro un pavimento asfáltico.

Vistas del estado de la recta de Bubi, en el tramo Soná-Tabasará, durante la estación lluviosa.

Las inundaciones hacían imposible el tránsito por este camino, como puede apreciarse en las fotografías.



Para solucionar esta situación se hizo necesario levantar tanto la rasante del camino como el puente a una altura de 1.50 mts. sobre el nivel existente anteriormente.



Equipo pesado en operaciones de movimiento de tierra en la recta del Bubi, en el tramo Sona-Tabasara, Proyecto B-5001-B.

Aquí el trabajo fue intenso de sol a sol. El continuo moverse de hombres y maquinarias entre nubes de polvo y bajo el abrazador sol de nuestros veranos fue un espectáculo impresionante para todos los que pudieron presenciarlo. Símbolo del progreso y de la capacidad creadora del hombre es ver crecer un camino o desaparecer cerros enteros; el espectáculo tiene algo de Dantesco sin dejar de ser maravilloso; las pesadas máquinas de aspecto antediluviano devorando cerros y transportando tierra largos trechos en sus vientres enormes; camiones con sus lomos rebosantes de piedras; tractores arrancando árboles de raíz; todos rugiendo ferozmente por el esfuerzo hecho bajo el peso de sus cargas; los hombres desnudos hasta la cintura, el torso ennegrecido por el sol; medio sumergidos y ocultos entre densas nubes de polvo moviéndose afanosamente como en el centro de alguna extraña batalla.

Cuando cesan los rugidos y los extraños monstruos de acero parecen saciar sus apetitos y han desaparecido cerros enteros bajo sus enormes vientres; cuando el polvo se aplaca y se disipa vemos, como por arte de magia, surgir ante nosotros, de aquella algarabía de ruidos y rugidos, un nuevo camino.

Ya no habrá inundaciones; el camino ha crecido con puentes y con alcantarillas, hemos, entonces, dado un paso más hacia la consecución de nuestro esfuerzo. El camino que antes era un largo pantano es, después de transcurrido aquel extraño espectáculo, un camino amplio, transitable durante todo el año sin peligro de lodazales y que ofrece seguridad al transporte. Es ésta, en suma, la versión artística de una labor prosaica.



Para facilitar sus labores, la CAM cuenta con aparatos de radio en todas las divisiones y en los automóviles de los ingenieros. Así en todo momento el Ingeniero Jefe está en contacto directo con la oficina, para consultas, órdenes, etc. que de otro modo tomaría tiempo precioso.

Similar trabajo se efectuó en el camino a la entrada del puente sobre el Río Escotá, donde se levantó la rasante y se ensanchó la vía a ocho metros. Ilustramos estas páginas con vistas de estos trabajos.

Esta División ha desarrollado verdadero esfuerzo, digno de encomio para atender a necesidades tan urgentes durante los meses de verano. Una vez que empiezan las lluvias la eficiencia decae notablemente y podemos decir con satisfacción que la capacidad de trabajo de nuestro personal aumenta notablemente con el transcurso del tiempo.

Excavación de material selecto para los rellenos en el tramo Soná-Tabasará.



MANTENIMIENTO DE CAMINOS

Corte de hierba "químico"

Del Departamento de Carreteras del Estado de Ohio, Estados Unidos, nos llegan noticias de un revolucionario sistema que se ha adoptado para el control de la maleza alta a lo largo de los caminos.

El nuevo sistema, llamado corte de hierba "químico", obedeció a la necesidad de mantener los gastos de mantenimiento dentro de un presupuesto.

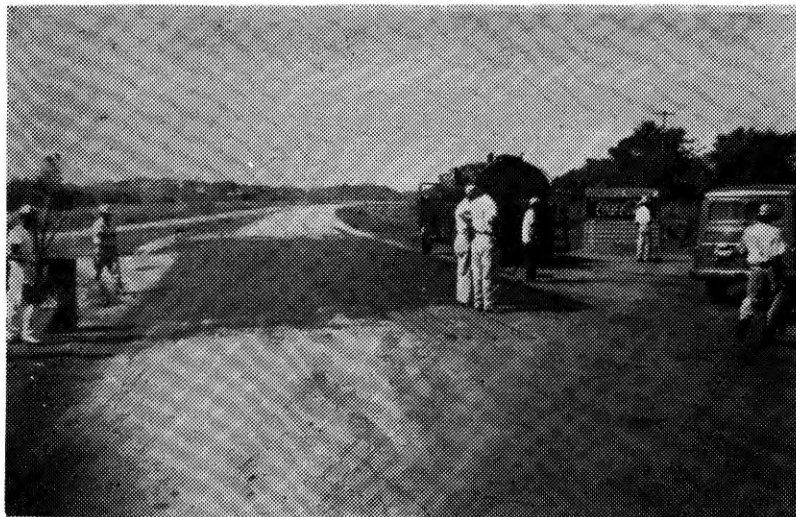
Para tal efecto, cuenta el Departamento de Caminos del Estado con máquinas especiales que efectúan el riego del producto químico, suprimiendo --con magníficas ventajas para el presupuesto-- cortadoras y cuadrillas enteras de hombres para la limpieza de hombros donde no era posible usar máquinas.

El sistema de regar productos químicos ha resuelto este problema. La máquina de riego puede lanzar el líquido a grandes distancias y en toda clase de terreno. Por este medio no sólo se logró mantener los gastos dentro del presupuesto, sino que en algunos casos se hicieron considerables ahorros y se pudieron utilizar los hombres en otros trabajos, acelerando así el mantenimiento y rendimiento.

Esperamos que el uso de este método se generalice pronto en toda la América, pues sin duda alguna sería una forma rápida de llevar a cabo labor tan importante como es la limpieza de hombros en todas las carreteras.

En la División "C" se trabajó con igual empeño en el mantenimiento de caminos y calles, incluyendo todo tipo de trabajo. Prueba de esta labor es el estado de la Carretera Central que ha dejado de ser problema en la época de lluvia durante la cual era casi imposible el tránsito de automóviles.

En el tramo de Tabasará-Guabalá se hizo trabajo similar al hecho por la División "B" en el tramo Sona-Tabasará. El movimiento de tierra aquí fue considerable y tuvimos ocasión de presenciar el mismo impresionante espectáculo. Se amplió la visibilidad en las curvas horizontales, lo mismo que en las verticales y se ensancho la calzada a ocho metros. Además se efectuó ensanche, reemplazo y limpieza de alcantarillas, riego de cascajo y conformación de la superficie. Trabajos típicos de mantenimiento se efectuaron en el tramo de Remedios a Fonseca y en el camino a Tolé. Se atendieron caminos de menor importancia en esta área, dándoseles conformación y regándoles cascajo.



Riego de aceite en el camino al puerto de Pedregal, en la Provincia de Chiriquí.

Varios tramos de la Carretera Central se mantienen transitables y los trabajos efectuados son típicos de mantenimiento debido a que formarán parte de la Carretera Interamericana. Al tramo David-Las Vueltas recientemente construido por la Carretera Interamericana de hormigón se le pavimentaron las entradas de los puentes con material asfáltico y periódicamente se efectúan limpiezas de alcantarillas, arreglo de los hombros, etc.

Trabajo interesante de esta División es el camino a Hornitos; se han abierto hasta ahora 15 kilómetros y el movimiento de tierra llega a los 15.000 m³ y se continúan los trabajos de corte con tractor. El puente sobre el Río Cochea se desarmó y será usado, de acuerdo con el programa de caminos de penetración, en el cruce sobre el Río Otra Orilla.

El camino David-Pedregal ha sido terminado; este camino era de gran necesidad por los servicios que presta a la Provincia. Otro camino sometido a parcheo general y en magníficas condiciones de tránsito es el camino David-Boquete. Las calles de David son objeto de constante arreglo y buen mantenimiento y se destaca el trabajo de desagües hecho en el Barrio de Doleguita, donde se han instalado 700 metros de tubos de hormigón para resolver el problema de las aguas estancadas e inundaciones.

Trabajos de mantenimiento se llevaron a cabo en caminos vecinales como el camino a Hato Viejo y Zambrano, Chorchota-Pto. Batipa, Horconcitos-Pto. Boca Chica, Los Naranjos-Quiel, David-Pto. Escondido, etc., donde se limpiaron cunetas, se reemplazaron alcantarillas, se conformaron unos y se regó piedra triturada en otros. También se atendió al cuidado de los puentes en estos caminos y se construyó el puente sobre la Quebrada La Cenagosa en el Vedado, de 6 metros de luz, que era de urgente necesidad.

MATEMATICA CURIOSA

Paradoja aritmética

Cierto "técnico" algo distraído recibió una primera oferta para ejecutar el transporte de 6000 m³ de materiales a pagar \$10 por cada viaje de camión de 5 m³.

Luego recibió una 2ª oferta para realizar el mismo transporte total de la siguiente manera:

- a) 3000 m³ con camiones de 3 m³ a \$5 por viaje.
- b) 3000 m³ con camiones de 2 m³ a \$5 por viaje.

argumentando este 2º contratista en su favor el menor desgaste de los caminos públicos por donde se realizaría el transporte, inherente al menor peso de los camiones a emplear.

Al "técnico" le parecieron equivalentes en precios ambas ofertas, pues para la 2ª resultaba:

$$3 \text{ m}^3 \div 2 \text{ m}^3 = 1.5 \text{ m}^3 \text{ a } \$ (5 \div 5) = \$10$$

sumas éstas coincidentes con los números de la 1ª propuesta. Optó pues, indiferentemente por una de ellas: por la 2ª, en vista, tal vez, de la argumentación del menor desgaste de caminos a que se refirió el contratista.

Mas, cuál no fue la sorpresa del "técnico" al serle observada por el Ingeniero Director la liquidación de pago respectiva, en conocimiento, esta vez tardío, de la 1ª propuesta; en efecto, comparando ambas, resulta:

Primera propuesta:

$$(6000 \div 5 = 1200) \text{ viajes a } \$10 \dots\dots\dots \$12.000$$

Segunda propuesta:

$$\text{a) } (3.000 \div 3 = 1.000) \text{ viajes a } \$5 = \$5.000$$

$$\text{b) } (3.000 \div 2 = 1.500) \text{ viajes a } \$5 = \underline{\$7.500}$$

$$\text{Suma} \dots\dots\dots \$12.500$$

Es decir que la liquidación de pago de la segunda propuesta excedió en \$500 a la primera.

¿A qué esta paradoja?

La respuesta se evidencia analizando los precios unitarios y los totales respectivos para las dos propuestas.

(Tomado de la Revista de Ingeniería, Uruguay, S. A.)

Consideremos la serie de productos y sumas siguientes, que presentan una curiosa regularidad:

$$\begin{aligned}(1 \times 9) \neq 2 &= 11 \\(12 \times 9) \neq 3 &= 111 \\(123 \times 9) \neq 4 &= 1111 \\(1234 \times 9) \neq 5 &= 11111 \\(12345 \times 9) \neq 6 &= 111111 \\(123456 \times 9) \neq 7 &= 1111111 \\(1234567 \times 9) \neq 8 &= 11111111 \\(12345678 \times 9) \neq 9 &= 111111111\end{aligned}$$

Para justificar la regularidad de estos resultados, consideremos en detalle una cualquiera de las igualdades, por ejemplo:

$$(12345 \times 9) \neq 6 = 111111$$

Podemos escribirla nuevamente así:

$$\begin{aligned}12345 (10 - 1) \neq 6 &= \\123450 \neq 6 - 12345 &= \\123456 - 12345 &= \end{aligned}$$

Pero, $123456 - 12345 = 111111$ porque

$$6 - 5 = 1; 5 - 4 = 1; 4 - 3 = 1; 3 - 2 = 1 \text{ y } 2 - 1 = 1$$

Análogamente se justificarían las demás igualdades.

(Tomado de la Revista de Ingeniería, Uruguay, S. A.)

$$x - x - x - x - x$$

Una serie de productos y sumas de curiosa regularidad es la siguiente:

$$\begin{aligned}(1 \times 8) \neq 1 &= 9 \\(12 \times 8) \neq 2 &= 98 \\(123 \times 8) \neq 3 &= 987 \\(1234 \times 8) \neq 4 &= 9876 \\(12345 \times 8) \neq 5 &= 98765 \\(123456 \times 8) \neq 6 &= 987654 \\(1234567 \times 8) \neq 7 &= 9876543 \\(12345678 \times 8) \neq 8 &= 98765432 \\(123456789 \times 8) \neq 9 &= 987654321\end{aligned}$$

Esta regularidad se explica considerando una cualquiera de las igualdades, por ejemplo:

Sumas numéricas notables

$$(12345 \times 8) \neq 5 = 98765$$

y poniendo:

$$8 = 9 - 1, \text{ y } 5 = 6 - 1$$

Per consiguiente:

$$\begin{aligned} 12345 \times 8 \neq 5 &= \\ 12345 (9 - 1) \neq (6 - 1) &= \\ (12345 \times 9) \neq 6 - (12345 \neq 1) & \end{aligned}$$

Pero $12345 \times 9 \neq 6 = 111111$ y $12345 \neq 1 = 12346$

Por consiguiente:

$$(12345 \times 8) \neq 5 = 111111 = 12346$$

Esta sustracción puede expresarse así:

$$\begin{array}{r} 100000 - 10000 = 90000 \\ 10000 - 2000 = 8000 \\ 1000 - 300 = 700 \\ 100 - 40 = 60 \\ 11 - 6 = 5 \end{array}$$

Pues sumando ordenadamente estas igualdades tenemos:

$$111111 - 12346 = 98765$$

lo que justifica la primitiva igualdad.

=====

DE AQUI Y DE ALLA

La policía de tránsito de Victoria en Australia recorrió casi dos millones de millas y suspendió a 2.847 vehículos que necesitaban reparación.

Francia empleó 773.000 toneladas de bitumen en sus caminos en 1955. Esta cifra representa el 85% de su producción total de 891.000 toneladas. Durante el mismo año Gran Bretaña empleó 810.000 toneladas, Alemania 592.000, Italia 325.000, Africa del Norte 100.000 y los Estados Unidos 15 millones de toneladas.

Cuba estudia las disposiciones para realizar un estudio de seguridad en La Habana con el fin de disminuir los peligros y accidentes de tránsito. Ese estudio incluirá un examen de las leyes y reglamentos de tránsito, coacción, adiestramiento de los conductores, licencias y otros asuntos relacionados con la seguridad del tránsito.

.....
.....

Malaya ha concedido un contrato por valor de \$2.4 millones para la construcción del Puente Kland que será el puente más largo del mundo.

El primer servicio permanente de autobuses entre San José, Costa Rica y Peñas Blancas en la frontera de Nicaragua ha sido inaugurado por la Empresa Centro Americana de Transportes, una firma costarricense establecida recientemente. Un servicio diario sujeto a horario fijo es mantenido entre San José y Peñas Blancas. Otro servicio hace el recorrido a Managua, Nicaragua, según el número de asientos vendidos. La compañía tiene una concesión exclusiva para el recorrido a Peñas Blancas, pero carece de concesión o contrato para operar en Nicaragua. Además, ahora trata de conseguir la aprobación de disposiciones especiales para facilitar el despacho de aduana en la frontera Nicaraguense. Las autoridades de tránsito han fijado el precio del pasaje entre San José a Peñas Blancas --300 kilómetros-- en \$4.00 y a Managua --147 kilómetros-- en \$9.00.

#####

En Stuttgart se ha construido un camino de siete millas para realizar pruebas de los daños causados por los vehículos pesados en la superficie de los caminos. El camino de pruebas tiene 28 tipos diferentes de construcciones con superficies distintas. Las investigaciones son dirigidas por la Sociedad de Investigaciones Viales de Alemania.

V-O-V-O-V-O-V-O-V

La 14ª Conferencia del Tránsito se celebrará en Stresa, Italia, del 26 al 28 de septiembre de 1957. El tránsito internacional de caminos, los aspectos legales y financieros de la Planificación y los costos de los accidentes de tránsito se encuentran entre los principales temas que se estudiarán.

V
VVV
V

400 años de existencia tiene un camino en Chile

En el año de 1960 cumplirá 400 años de existencia un camino que conecta la capital de Chile, Santiago, con su puerto principal Valparaíso. El primer camino entre las dos ciudades, una ruta de 185 kilómetros, que pasaba por Santiago - Melipilla - Cuesta Ibacache - Casablanca - Valparaíso, fue terminado por los Españoles en 1560. Este camino fue terminado durante 237 años, hasta 1797, fecha en que otra carretera que rebajaba la distancia a 140 kilómetros fue construida por el adelantado Gobernador de Chile, don Ambrosio O'Higgins.

En 1927, una tercera carretera fue construida entre la capital y el puerto --147 kilómetros pavimentados--. El país construye actualmente nuevas variantes y tuneles que rebajarán la distancia entre Santiago y Valparaíso a 115 kilómetros, siguiendo casi el mismo trazado del Gobernador O'Higgins.

o 0 o
o o o 0 0 0 o o o
o 0 o

Italia recolectó 470 millones de dólares en concepto de impuestos y derechos aduaneros sobre el transporte vial durante 1955. Durante el mismo año, las inversiones viales ascendieron a 198 millones de dólares.

o o o o o o o

REGLAS SOCIALES

Por Alis

LA OFICINA Y EL TRABAJO

En una fiesta, en la calle, en el teatro, usted es siempre cortés. Presume de serlo y le gusta. ¿Por qué, pues, no llevar la misma actitud a su oficina y a su trabajo? ¿Por qué ser allí brusco y poco amable?

SABER MANDAR

Si el suyo es un alto puesto, sea claro y preciso en sus órdenes y no pronuncie jamás una palabra ofensiva. Domine su impaciencia y su cólera; recuerde que las personas a quienes se dirige no pueden, probablemente por temor a perder su puesto, responder a sus intemperancias.

ENTRE IGUALES

Con sus compañeros de igual jerarquía, sea servicial y sincero. Cuide su independencia y la autoridad que le correspondan, pero cuide, sobre todo, de no inmiscuirse en las jurisdicciones ajenas,

dando la impresión de que quiere sobresalir sobre sus iguales.

CON LOS SUPERIORES

Guarde su propia dignidad. No trate de aprovecharse de las debilidades, los errores o la confianza que le otorgan sus Jefes para adquirir ventajas. No sea servil, pero sea eficiente, cooperador y leal.

CON USTED MISMO.

Vigile su comportamiento al entrar y salir de la oficina, al atender clientes o compañeros de trabajo. Sea justo al valorar su labor y la de los otros. Haga de la discreción la primera ley. Cultive el compañerismo y la solidaridad y evite mezcolanzas indeseables entre su trabajo y su vida privada que, por lo general, nada tienen que ver entre sí.

CONSEJOS PRACTICOS A UN JEFE

Jamás debe usted inculcar a sus empleados subalternos el temor de que es exclusivamente un empleado subalterno que solamente las ideas y decisiones del JEFE deben tomarse en cuenta, sin preguntas y anotaciones de ninguna clase. Esto producirá falta de cooperación de sus subalternos en el sentido de que JAMAS les expondrán cualquier idea beneficiosa a la Oficina ni procederán en la forma que Ud. también consideraría acertado, ya que el subalterno hará lo que usted diga aunque este seguro de que se está cometiendo un error.

Cuando un Jefe les da oportunidad y confianza a sus empleados para que actúen de acuerdo con sus conocimientos e inteligencia en proceder que no tienen por qué consultarse al Jefe, usted tendrá siempre empleados eficientes y jamás se quejará de ellos.

EL CRITERIO PROPIO DEL EMPLEADO SUBALTERNO debe tomarse muy en cuenta para el buen funcionamiento de una Oficina, siempre y cuando el Jefe considere, según acuerdo de ambas partes, que está dentro de la lógica.

Un Empleado.

QUE ES LO QUE CONSTITUYE UN PROFESIONAL

Colaboración de Guillermo Van Hoorde.

A menudo se oye hablar de una "actitud profesional" y de "conducta profesional" por parte de personas ocupadas en menesteres clasificados como profesiones. No es - fácil definir en pocas palabras lo que constituye una conducta profesional. Damos en seguida algunas características que asociamos en nuestra mente con el verdadero status del profesional.

EL PROFESIONAL NO REQUIERE UNA SUPERVISION O DIRECCION CONSTANTE. El mismo se guía. El mismo planea sus propias actividades. Trabaja independientemente.

EL PROFESIONAL NO SE CONSIDERA A SI MISMO COMO UN EMPLEADO. No estima que él trabaja para un "patrón". El considera a sus supervisores como colegas profesionales, es tos lo estiman a él en igual escala.

EL PROFESIONAL NO TRABAJA POR HORA. El no espera adherirse estrictamente a un horario mínimo. El ajusta sus horas laborables a las necesidades y responsabilidades de sus deberes, sin detenerse a pensar en "sobretiempo", o en "semana normal de trabajo".

EL PROFESIONAL NO ESPERA QUE SE LE PAGUE A BASE DE HORAS DE TRABAJO. El espera - recibir la suma fija por la cual él se ha comprometido a cumplir determinados deberes. Esa suma se basa en las responsabilidades involucradas en el trabajo profesional que ha rendido. Ese esfuerzo no puede medirse a base de horas. Los profesionales que se conducen en esta forma son los que alcanzan las más elevadas posiciones en sus respectivas profesiones.

EL PROFESIONAL ASUME COMPLETA RESPONSABILIDAD POR LOS RESULTADOS DE SUS ESFUERZOS Y ACTOS. El formula sus propias conclusiones y actúa a base de ellas. Es posible que en ocasiones solicite consejo o información, pero él no procura nunca evadir la responsabilidad de sus propios errores y achacárselos a otros.

EL PROFESIONAL SIEMPRE ESTA TRATANDO DE SUPERARSE. El aprovecha toda oportunidad que se le presenta para ensanchar sus conocimientos y para hacerse más eficiente en el desempeño de sus deberes profesionales.

EL PROFESIONAL CONTRIBUYE A LA EFICIENCIA Y CONOCIMIENTOS DE LA PROFESION. El - trata de desarrollar nuevas ideas, nuevos planes y materiales y gustosamente comparte esos conocimientos con sus colegas.

EL PROFESIONAL RESPETA EL SECRETO PROFESIONAL. El bienestar de aquellos a quienes él sirve a menudo exige que ciertas informaciones y datos se mantengan en reserva. El nunca viola la confianza que se deposita en él en este sentido.

EL PROFESIONAL ES LEAL A SUS COLEGAS. El nunca se permite difundir chismes acerca de sus colegas o de aquellas personas a quienes sirve.

EL PROFESIONAL EVITA LOS RUMORES O MURMURACIONES. El no le da abrigo ni repite los rumores o murmuraciones que lleguen a sus oídos. El procura en fuentes legítimas los informes que le sean menester para su trabajo.

EL PROFESIONAL AJUSTA SUS QUEJAS O DESAGRADOS A TRAVES DEL CONDUCTO ADECUADO. Los motivos de queja o de desafecto que tenga los discute directa y privadamente con las personas que esten en posición y tengan autoridad para poner el correctivo adecuado. El evita ponerse a discutir el asunto y murmurar con otros compañeros de trabajo.

EL PROFESIONAL SE MUESTRA SENSIBLE ANTE LOS PROBLEMAS DE SUS COMPAÑEROS DE TRABAJO. El siempre toma en consideración el efecto que sus actos tendrán sobre el bienestar de sus colegas y compañeros de trabajo.

EL PROFESIONAL HACE FRENTE A SUS OBLIGACIONES PROFESIONALES. El cumple todos sus compromisos y obligaciones contraídas con sus colegas y compañeros de trabajo, ya se trate de obligaciones legales o morales.

EL PROFESIONAL NO TRATA DE AUPARSE A EXPENSAS DE OTROS. El naturalmente se esforzará por conseguir promociones y mejorar en la profesión únicamente a base de una preparación superior y de un trabajo y conducta profesionales superiores.

EL PROFESIONAL SE ENORGULLECE DE SU PROFESION. El siempre se muestra ante las personas ajenas al gremio, orgulloso y satisfecho con su trabajo.

LA META PRINCIPAL DEL PROFESIONAL ES PRESTAR SERVICIO. Mejorar el bienestar del hombre es el fin a que se dirigen todos los esfuerzos del profesional dentro de su carrera.

*	*	*
0 0	0 0	0 0
*	*	*

FINANCIAMIENTO DE CARRETERAS

La necesidad, cada día mayor, que tienen los países de extender sus programas de construcción de caminos, los ha llevado a buscar nuevas formas de financiamiento.

A continuación publicamos varias soluciones encontradas por diferentes países, de gran interés y merecedoras de detenido estudio por nuestras autoridades.

Cuba fue uno de los principales países que adoptaron los nuevos sistemas, con varios proyectos especialmente adaptables a una formula mediante la cual sindicatos particulares construyen una carretera o un servicio cualquiera, tal como el tunel de La Habana, a cambio de concesiones u otros derechos relacionados con el proyecto terminado. En este proyecto los sin-

dicados son autorizados para emitir bonos con garantía del cobro de peajes. El Gobierno recibe así un proyecto costoso, construido rápidamente y sin gravar el presupuesto Nacional.

Otro ejemplo es el del gobierno metropolitano de Tokio que ha llegado a un novedoso acuerdo con una compañía privada para construir una carretera de vía libre elevada a través del sector de mas tráfico de la ciudad, sin costo alguno y libre del pago de peajes. En pago, la compañía recibe el derecho de vía sobre un antiguo canal abandonado y el privilegio de cobrar los arriendos de los edificios de dos pisos situados bajo la carretera expresada.

Intereses financieros de Francia han ofrecido a Costa Rica un Crédito de 30 millones de dólares, la mayor parte del cual sería destinado a carreteras, con la condición de que las obras sean ejecutadas por conatratistas franceses seleccionados por el grupo que ofrece el crédito. Se espera que se llegue a un arreglo de tipo, costo mas ganancia, siendo todo el equipo suministrado por fabricantes franceses.

Otro método que ha rendido provecho a los gobiernos ha sido la adquisición de todos los terrenos adyacentes a las carreteras que serán vendidos después a compañías particulares cuidadosamente seleccionadas. El producto de esta venta cubriría el gasto ocasionado en la construcción de las carreteras.

La construcción de una red de caminos en la región del Gran Chaco, en el Paraguay, se está realizando mediante un esfuerzo poco común y muy original. El Ministro de Obras Públicas suministra la maquinaria y la mano de obra; los colonos menonitas de Filadelfia proveen el personal técnico para operar el equipo y enseñar al personal el mantenimiento y operación. Los ganaderos y a-

gricultores de la región aportan el dinero para combustible y la Misión Técnica de los Estados Unidos los planos y los ingenieros que han de dirigir las obras.

En algunos países la venta de excedente de alimentos de los Estados Unidos, bajo acuerdos económicos, produce fondos locales para construcción vial.

Basada en una ley emitida con propósito determinado, una agencia integrada por intereses privados y del gobierno, fue establecida en Italia con el fin de construir una carretera de peaje entre Milán y Nápoles que costará 300 millones de dólares. El grupo privado aportará el 60% y el Gobierno el 40%. El aporte privado será financiado por una emisión de bonos que se cancelará con la renta percibida del pago de peajes durante un período de 30 años.

Nuestra República financia sus caminos con un préstamo del Banco Mundial. Se espera que para acelerar la construcción de carreteras y mejorar las existentes, el Gobierno busque la manera de adquirir, por cualquiera de estas vías, nuevos préstamos para aumentar la capacidad de trabajo del Ministerio de Obras Públicas.

- oooOooo -

MAQUINAS PESADORAS DE VEHICULOS DE CARRETERAS

La legislación con respecto a los vehículos con cargas pesadas, ha sido siempre un problema para aquellas personas a cuyo cargo está la construcción y conservación de los caminos. Por largo tiempo, antes de que la construcción de caminos se convirtiera en una ciencia exacta, la legislación regulaba los tipos de vehículos que podían usarse y los pesos que podían transportar. En Inglaterra, en 1618, fue puesta en vigor una orden contra el uso de vagones pesados y en 1622 fue prohibido el uso de carros de cuatro ruedas para el transporte de mercancías y de productos agrícolas. Carlos II en 1661 restableció, mediante proclamación, el uso de vehículos de cuatro ruedas en los caminos y se permitió que cada vehículo cargara 70 "cwt**", estipulando que cuando se emplearan mas de cinco caballos, éstos debían ser enganchados en parejas.

* "cwt.": es la abreviación de la palabra inglesa "hundred weight", la cual se traduce literalmente a "peso de cien" y significa 100 libras, equivalente a 45,4 kg. Hoy día se usa muy poco, pero hace años era usada frecuentemente.

Durante el Siglo XVIII Inglaterra se convirtió en el taller del mundo; su población se duplicó y su riqueza aumentó en una proporción aún mayor. Sin embargo, los caminos continuaban en unas condiciones tan malas que era imposible el transporte rápido y barato de las mercancías. En un esfuerzo por mejorar los caminos, en 1767 el sistema de portazgos fue establecido en todo el país.

Con el constante aumento de la industria y el mejoramiento de los caminos, fue necesario evitar la sobrecarga de los vehículos que ocasionaba la destrucción de las carreteras. Se realizaron muchos esfuerzos para conservar los caminos mediante legislaciones restrictivas con respecto al ancho de las llantas y tipos de ruedas que debían usarse en los diferentes vehículos. Pero los esfuerzos más inútiles fueron las muchas leyes del Parlamento sobre portazgos, que permitían a los Síndicos de Portazgos construir "una grúa, máquina o máquina pesadora" en cada lugar conveniente, para verificar el peso de los vehículos cargados, sin necesidad de descargar. Según las disposiciones de una Ley de 1740 puesta en vigor en 1741, los Síndicos podían ser obligados por una Orden del Tribunal Inferior a construir el mencionado aparato.

Este voluminoso mecanismo se extendía sobre el camino, partiendo del interior de un edificio y para ponerlo en operación era necesario levantar el vehículo con su carga desde el suelo mediante cadenas. Pero nunca se permitió que estas máquinas levantadoras llegaran a pesar las diligencias sobrecargadas que circulaban al final del siglo XVIII, porque éstas no estaban sujetas a las disposiciones de las leyes que regulan la sobrecarga. Actualmente sólo hay en existencia en Inglaterra dos de esas máquinas pesadoras: una en Woodbrige, Condado de Suffolk, y la otra en Soham, Condado de Cambridgeshire. La que está en Woodbrige fue construida alrededor del año 1750 y estuvo en uso hasta 1875. Tenía una capacidad de 3 toneladas, un brazo de 9 mts., una vola de contrapeso de 76 kilos y un contrapeso corredizo de 51 kilos. El aparato era simplemente una balanza que consistía en una palanca con brazos desiguales apoyados en un fulcro y la carga que se iba a pesar se suspendía en el brazo externo. El contrapeso corredizo se hacía deslizar sobre el brazo más largo y cuando se obtenía el equilibrio, la escala marcada en el brazo indicaba el peso. Además del gasto de conservación de estos aparatos, había mucho descontento entre los dueños de vehículos, una de cuyas quejas era: "A una carga se le permite pasar por una de las máquinas y esa misma carga, en otra máquina, tiene que pagar un portazgo aumentado".

Por otra parte, los Síndicos de Portazgos afrontaban un constante dilema debido a las prácticas corrompidas de los que se hacían cargo por contrato del cobro de los portazgos. Estos contratistas estaban siempre dispuestos a pagar un mayor precio por los portazgos cuando les permitían arrendar también la máquina pesadora, pues en esta forma podían hacer "arreglos" con los transportadores que llevaran exceso de carga. En 1796, el Informe de la Cámara de los Comunes, refiriéndose al tema general de las Leyes de Portazgo, decía: "Como el objeto de las máquinas pesadoras es el evitar los pesos excesivos y no el aumentar las recaudaciones de los portazgos, se debe prohibir a los síndicos de caminos que arrienden, o alquilen en cualquier forma, estas máquinas". Pero como queda dicho, el alegre juego de conceder el contrato de los portazgos a los dueños de vehículos se siguió practicando. Sin embargo, algunos de los síndicos trataron de proceder honradamente pero como no había una norma generalizada, en muchos lugares las máquinas dejaron de usarse y se les dejó echar a perder. En el Segundo informe del Comité de la Cámara de los Lores (1883) sobre Arrendamientos de Portazgos, se recomendaba la abolición total del uso de las máquinas pesadoras. Aunque la actual máquina pesadora en nada se parece a la "grúa, máquina o máquina pesadora", que establecía la Ley de 1740, y aunque los caminos de hoy tampoco se parecen a los de 1740, todavía está en pie el problema de los vehículos de transporte con exceso de carga.

DE LA LENGUA

He considerado oportuno iniciar en este número un capítulo dedicado al idioma. No será desde luego una cátedra de gramática, ni mucho menos un estudio sobre la teoría del lenguaje, no sólo por carecer de la autoridad necesaria para adentrarme en tan delicado estudio, sino por considerarlo lejos del verdadero propósito de esta Revista. Sin embargo, sí creo conveniente que en toda publicación, sea cual fuere su propósito o tema debería siempre encontrarse un capítulo con observaciones destinadas a aclarar dudas y a mejorar errores en el uso de nuestro lenguaje diario. Porque además de cooperar a afirmar nuestra nacionalidad, nos sirve para abonar y fertilizar nuestro sentimiento de hombre educado en las disciplinas del estudio profesional y técnico o simplemente a dar lustre a nuestra sencilla condición de trabajador manual.

Creo que nuestra Academia de la Lengua debería dictar unas disposiciones que obligaran a todo género de publicaciones en nuestro país a llevar una página de esta naturaleza. No perjudicaría en nada a la publicación ni a los que la leyeren y podría contribuir en mucho con la campaña Pro Conservación del Idioma.

Ofrecemos a continuación algunas correcciones de errores frecuentes entre nosotros, confiando en que serán de provecho a nuestros lectores.

EL QUE AFRANCESARO -- Relación de lugar

Con frecuencia se advierte en el lenguaje panameño, la tendencia a usar inconscientemente el QUE afrancesado o galicado, que ocurre cuando se le contrapone mediante inflexiones del verbo SER, a determinados complementos. Así lo encontramos en las construcciones siguientes:

"Allí fue que lo ví por primera vez."
"Entre los árboles fue que se escondió."
"Sobre el duro suelo es que duermo".

En estos ejemplos el QUE está usado incorrectamente porque estamos haciendo referencia a una RELACION DE LUGAR que no se puede indicar con él, a menos que se le anteponga alguna PREPOSICION que exprese tal idea; o sustituyéndolo por el adverbio relativo correspondiente, que en este caso es DONDE. Por tanto, para que la construcción sea castellana deberá corregirse así:

"Allí fue donde lo ví por primera vez."

O también así: "Ese fue el lugar EN QUE le ví por primera vez."
"Entre los árboles fue DONDE se escondió."
"Sobre el duro suelo es DONDE duermo."

.....
.....
.....

PROCEDIMIENTO A SEGUIR, TRABAJO A REALIZAR

La preposición "a" no debe emplearse en nuestro idioma, ante infinitivos, después de un sustantivo, para denotar acción futura, intención, obligación, necesidad o posibilidad, como ocurre en los ejemplos que a continuación se insertan con lo cual se traduce sin ningún miramiento ni respeto para la sintaxis española, un giro de uso corriente en lengua inglesa:

- a) "En el momento actual el PROCEDIMIENTO A SEGUIR es bien claro" (Inglés: course to follow).
- b) "Actos deportivos A REALIZARSE HOY". (Inglés: Sports events to come).
- c) "La acción a tomar quedó explicada con claridad". (Inglés: Action to take).

En estos casos el español no tolera el uso de la preposición "a" ante infinitivos y debe emplearse en su lugar la preposición POR o algún giro como QUE DEBE, QUE DEBEN, QUE HA DE, QUE HAN DE.

Estos giros expresan las ideas de OBLIGACION, NECESIDAD O INTENCION que son las que corresponden a una buena redacción española.

Corrija, por tanto: "el procedimiento QUE DEBE SEGUIRSE"; "Actos deportivos QUE DEBEN realizarse hoy"; "La acción QUE HA DE tomarse quedó explicada con claridad."

 *
 * P A G I N A L I T E R A R I A *
 *

Por Alis

DEMETRIO KORSI

Nació en la ciudad de Panamá el 13 de enero de 1899, siendo sus padres griegos. Se graduó de Bachiller en 1916 en el Instituto Nacional. Se inicia como discípulo de Chocano. Como poeta humorista, su musa encuentra inspiración en las peripecias de nuestra musa afroindígena y en aspectos peculiares de la vida de nuestra capital. Ha desempeñado altos puestos en nuestro Gobierno, siendo Consul de Panamá en San Francisco, California y en el Havre. También por algún tiempo fue Director de la Biblioteca Colón. Su prolongada ausencia determinó que buena parte de su obra se desarrollara lejos de la patria. De ahí que no sea muy conocida.

He aquí uno de sus poemas:

INCIDENTE DE CUMBIA

Con queja de indio y grito de chombo,
 dentro de la cantina de Pancha Mancha,
 trazumando ambiente de timba y kilombo,
 se oye que la cumbia resonando está ...

Baile que legara la abuela africana
 de cadena chata y pelo cuscú;
 fuerte y bochinchosa danza interiorana
 que bailó cual nadie Juana Calambú.

Pancha Mancha tiene la cumbia caliente,
 la de Chepigana y la del Chocó,
 y cuando borracha se alegra la gente,
 llora el tamborero, llora Chimbombó ...

Chimbombó es el negro que Mama embrujara,
 Chimbombó es el negro del gran corazón;
 le raya una vieja cicatriz la cara;
 tiene mala juma y alma de león.

Y el tambor trepida! Y la cumbia alegre!
Meme, baila ... El negro, como un animal,
llora lós desprecios que le hace la negra,
y es que quiere a un gringo la zamba fatal!

Como un clavo dicen que saca otro clavo,
aporrea el cuero que su mano hincho;
mientras mas borracho su golpe es mas bravo,
juma toca cumbia, dice Chimbombó

Vengador, celoso, se alza de un respingo
cuando Meme acaba la cumbia, y se va
cogida del brazo de su amante gringo
rumbo al dormitorio de Pancha Mancha.

Del puñal armado los persigue, y ambos
mueren del acero del gran Chimbombó,
y la turbamulta de negros y zambos
sienten que, a la raza, Chimbombó vengó!

Húyese hacia el Cauca el negro bravío
y otra vez la cumbia resonando está ...
Pero se dijera que no tiene el brío
de la vieja cumbia de Pancha Mancha!

Es que falta Meme, la ardiente mulata,
y es que falta el negro que al Cauca se huyó:
siempre habrá clientela y siempre habrá plata,
pero nunca otro hombre como Chimbombó!

(Tomado del libro "Selección de Poesías")

#####



H U M O R I S M O

& & & &

Un humorista es un hombre que se pasa la vida inventando chistes viejos.

& & & &

Un decorador es un hombre que hace de la casa ajena lo que no se atrevería a hacer con la suya.

& & & &

Las mujeres tienen pasión por las matemáticas:

Dividen la propia edad por dos.
Duplican el precio de la ropa que compran.
Triplican el salario del marido.
Suman cinco años a la edad de la mejor amiga.

& & & &

La época universitaria es, sin duda - alguna, las vacaciones que tiene un - hombre entre su mamá y su esposa.

& & & &

En un viejo museo de Europa un estudiante de arte copia un cuadro de los grandes maestros. Un turista americano se le acerca y le pregunta: Perdóneme jove. Me podría decir Ud. qué van a hacer con los cuadros viejos cuando están terminados los nuevos?

& & & &

Las únicas personas que todo lo saben y todo lo pueden hacer son los políticos cesantes.

El único libro que verdaderamente indica dónde se pueden pasar las vacaciones es el libro de cheques.

& & & &

Cada año se tarda menos en volar a través de los océanos y se tarda mucho más en llegar en auto a la oficina.

& & & &

Un joven pide a su papá el auto prestado para llevar a su novia al autocine.

--Con la lluvia que está cayendo?--
Objetó el padre.

--Bueno-- explicó el muchacho --es que la película ya la hemos visto.

& & & &

Comentarios sobre una obra teatral:

La obra es una de esas que comienzan a las 7:00 y después de transcurridas tres horas miramos al reloj y vemos que son apenas las 7:20.

& & & &

Un conocido charlatán y hombre de negocios llega al aeropuerto a comprar un pasaje. A dónde, señor? pregunta el empleado.

--No importa, tengo negocios en todas partes. Fue la respuesta.

En la hora de mayor movimiento un chofer de taxi recoge a una señora de edad, que una vez sentada cómodamente le dice con mucha amabilidad:

--¿Quiere Ud. un chocolate?

Aceptó el chofer y ella le pasó una caja de la cual escogió un par. Después de haberlo comido le manifestó que le habían parecido muy sabrosos.

--Me alegro que le gustaran --replicó la señora. Después de una breve pausa agregó: ... porque acaba Ud. de comerse la propina.

¡ ¡ ¡ ¡ ¡

Una dama de muy mal genio no logra tener por mucho tiempo una misma empleada. Una de éstas que renunció cuando la señora esperaba el primer hijo, le dijo al despedirse:

--Espero que la señora tenga un niño muy bonito.

--¿Y por qué crees que ha de ser un niño?

--Estoy segura de que lo será, porque no hay mujer que la aguante a Ud. nueve meses.

XZXZXZ

Paseando por las tardes a mi perro a menudo pasaba yo enfrente de la casa donde vivían dos muchachos de unos ocho a diez años de edad que invariablemente salían a acariciar al animal. Al parecer les divertía tanto que un día les pregunté:

--¿No han tenido ustedes jamás un perro propio?

--Papá no nos lo permite. Me dijeron.

Grande fue mi sorpresa cuando a los días ví a los niños correteando por el jardín con un perrito.

--Veo que al fin su papá les permitió un perrito. Observe.

--No --contestaron riendo. El perrito es de papá. Se lo regalamos nosotros para su cumpleaños y el nos lo presta para jugar.

La jovencita de la casa está por contraer matrimonio y al preguntarle sus padres cómo van a vivir los futuros esposos contesta con aire triunfal la hija única:

--Francisco dice que si dos personas pueden vivir con lo que vive una, no hay razón para que no puedan vivir cuatro con lo que viven tres.

O-O-O-O

En algunos países de América surgen y mueren con frecuencia las líneas pequeñas de aviación que hacen servicio en el interior del país. No hace mucho un agente viajero que se dirigía a una remota población en medio de la selva accesible únicamente por aire, acababa de tomar asiento en el avión cuando salió el piloto diciéndole que no volaría a menos que cambiaran el motor. Los pasajeros desembarcaron. Una hora más tarde se les pidió que pasaran a bordo. Ya en pleno vuelo el agente viajero, curioso, pregunta al camarero.

--¿Cambiaron el avión?

--No señor.

--Entonces, ¿cambiarían el motor?

--Tampoco señor... Cambiamos el piloto.

!!!!!!

La ingratitud del mundo es tal que cuando tenemos razón nadie se acuerda y cuando nos equivocamos, nadie se olvida. Todos ven nuestros defectos y nadie nuestras virtudes.

Z-O-Z-O-Z-O-Z

El niño de 10 años iba a pasar una semana de vacaciones lejos de la casa. Al irse le entrega la madre una tarjeta postal por cada día de su ausencia, ya franqueada y sobreescrita, con el fin de asegurarse noticias del pequeño.

--No tienes nada que hacer más que poner a cada una: "Bien, Martín" y mandarla.

--Bueno --repuso Martín-- pero mejor que tú le pongas el bien. Si no estoy bien lo tacho.

