

ABRIENDO

CAMINOS

DINAMISMO
Y
ACCION CONSTRUCTIVA



ING. VICTOR C. URRUTIA
MINISTRO



ING. ROBERTO LÓPEZ F.
EX-MINISTRO

ORGANO DE DIVULGACION
DEL DEPARTAMENTO DE
CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES.

MINISTERIO

OBRAS PUBLICAS

A. A. N. V. 1959

COMISION DE CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES

PRESIDENTE Ing. Víctor C. Urrutia

VICE-PRESIDENTE Don Ricaurte Bethancourt

ASESOR COORDINADOR Ing. Tomás Guardia

MIEMBROS Ing. Antonio J. Alfaro
 Ing. Osvaldo Cardoze Jr.
 Ing. Henrique Arango

SECRETARIO GENERAL Don William E. Ferro A.

DEPARTAMENTO DE CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES

Director Ejecutivo Ing. José L. Fernández

Director Ejecutivo Asistente Ing. Próspero D'Anello

Ingeniero de Oficina Ing. Ramiro Ramírez C.

Jefe Administrativo Don Julio A. Champsaur

Jefe de Auditoría y Contabilidad Don Heraclio Villalaz C.

Jefe Administrativo Asistente Don Roberto Moreno Jr.

A B R I E N D O C A M I N O S

ORGANO DEL DEPARTAMENTO DE CAMINOS, AEROPUERTOS Y MUELLES
DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

"POR UN BUEN SISTEMA DE CAMINOS PARA LA REPUBLICA"

E D I T O R E S

DANIEL JACINTO FUENTES

AUGUSTO A. BERNAL C.

AÑO IV

-

No. VIII

PANAMA, República de Panamá Noviembre 30 de 1959

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

EDITORIAL

MINISTRO

Ing. Víctor Cruz Urrutia

VICE-MINISTRO

Don Ricaurte Bethancourt

ASESOR LEGAL

Dr. Demetrio A. Porras

SECCION ADMINISTRATIVA

Don Roberto Clement

EDIFICACIONES Y MANTENIMIENTO

Ing. Francisco López Fábrega

CAMINOS

AEROPUERTOS Y MUELLES

Ing. José L. Fernández

CARTOGRAFIA

Ing. Tomás Guardia Jr.

VALORIZACION

Don Jorge Ramón Paredes

ELECTRIFICACION

Ing. Ricardo A. de la Guardia

TRANSPORTES Y TALLERES

Don Enrique Arias A.

CARRETERA INTERAMERICANA

Ing. Tomás Guardia

DINERO PARA CAMINOS

Destacar la importancia y la necesidad de -
buenos caminos resulta innecesario por cuanto
ello está en la conciencia de todo ciudadano.-
Ello explica el clamor general que de todos --
los sectores del país se levanta en demanda de
vías de comunicación.-

El Gobierno del Excmo. Presidente Don Ernes-
to de la Guardia Jr. se ha preocupado como nin-
guno otro por dotar al país de buenos caminos
y, la energía y buena voluntad de su Ministro
de Obras Públicas Ingeniero Roberto López Fá-
brega, ha realizado en este aspecto una labor
que no tiene igual y cuyo mayor mérito consis-
te en haberla logrado a pesar de la situación
de penuria del Erario.-

Pero no podemos seguir confiando en mila--
gos. Los caminos cuestan dinero, mucho dine-
ro. Actualmente se contempla un vasto plan -
vial para toda la República, que cuesta millo-
nes, los cuales hay que obtener mediante em--
préstitos; en la misma forma se han financia-
do otros proyectos. Precisa por tanto pensar
ya en la creación de rentas especiales para -
caminos, que nos independicen siquiera en par-
te, de la política onerosa de los empréstitos.
El impuesto sobre la gasolina y el de placas
de vehículos no podrían destinarse a ese fin,
como ya lo fueron antes???. Harían bien nues-
tros Gobernantes y legisladores en considerar
este asunto de tanta importancia.

CONGRESO DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS DE CENTRO AMERICA Y PANAMA SE REUNIO EN COSTA RICA
PARA TRATAR DE LA OPERACION Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA INTERAMERICANA

En los días 28 y 29 de agosto último se reunió en San José de Costa Rica un Congreso de los Ministros de Obras Públicas de Centro América y Panamá, para considerar la cuestión de la operación y mantenimiento de la Carretera Interamericana en los tramos correspondientes a esos países. Del resultado de ese Congreso dió cuenta S.E. el Ministro de Obras Públicas, Ing. Roberto López Fábrega, en la siguiente entrevista que a su regreso concedió a la "Estrella de Panamá".

"La conferencia resultó un éxito y su labor en extremo provechosa desde el punto de vista de los objetivos que la inspiraron. Tratándose de una reunión eminentemente técnica quizás resulte un tanto árido pormenorizar las cuestiones tratadas. Baste decir que el programa de trabajo se cumplió íntegramente y que los dos días que duró la reunión se laboró intensamente y se pasó revista y analizaron problemas de carácter vial comunes a las naciones del Istmo Centroamericano y Panamá, especialmente los relacionados con la Carretera Interamericana. Después de la Conferencia se inspeccionaron algunos proyectos y visitamos los trabajos de la Vía Interamericana en algunos de sus sectores más importantes. Costa Rica está haciendo todo esfuerzo por cumplir debidamente con su parte en este magno proyecto. Desde otro punto de vista, la reunión fue ocasión magnífica para la fraternización con elementos destacados de los países representados y organizaciones internacionales y para cruzar ideas e intercambiar experiencias sobre vialidad y asuntos con ella relacionados".

En esta forma resumió S.E. el Ministro de Obras Públicas, Ing. Roberto López Fábrega sus impresiones de la Reunión de Ministros de Obras Públicas de Centro América y Panamá -- cuando, habiendo regresado de dicha reunión, nos acercamos a su Despacho en solicitud de información sobre dicha Conferencia. Amplio y cordial, considerado siempre para con la prensa, el trabajador infatigable que es este Ministro, no tiene inconveniente en suspender un momento su labor y en concedernos un aparte para responder nuestras preguntas.

"La reunión congregó, -nos sigue diciendo nuestro entrevistado- a más de sesenta profesionales y técnicos, en su mayor parte Ingenieros, del ramo de carreteras y funcionarios de organizaciones, agencias y Bancos con ellas relacionados como el Buró de Carreteras de Washington, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, la Sección de Transportes para Centro América de la CEPAL, Asociaciones de Carreteras de diversos países, Colegios de Ingenieros, Organización de Estados Americanos, Congresos Panamericanos de Carreteras, etc. Con personal de tales calificaciones era cosa sencillamente natural y lógico que la Conferencia actuara con la rapidez, efectividad y eficiencia que caracterizaron sus labores".

Sobre operación y conservación de la Carretera Interamericana en su tramo correspondiente a los países de Centro América y Panamá, -- que entendemos fue el asunto de mayor envergadura considerado en la Reunión, el Ministro López Fábrega nos declaró:

"Después de un estudio detenido de la cuestión y de prolijas consideraciones y en atención a la situación económica, muy lejos de la prosperidad, de los países del Istmo Centroamericano y de Panamá, se resolvió aceptar la oferta de la Federación Internacional de Carreteras hecha por intermedio del Ministro de Obras Públicas de Costa Rica, de realizar un estudio exhaustivo de todo el problema.

Dicho estudio incluirá un inventario de los tramos que no satisfacen las necesidades de tránsito para un período razonablemente fijado; estimación del costo de los trabajos para que todos los tramos de la Carretera satisfagan aquellas necesidades; análisis de todas las exigencias para la conservación permanente del sistema de Carretera Interamericana; un plan para organizar y financiar un organismo que tendría a su cargo las responsabilidades administrativas, de operación y fomento, para la explotación y conservación de la Carretera en Centro América y Panamá. A este efecto, los Ministros de Obras Públicas de Centro América y Panamá suministrarán a la Federación Internacional de Carreteras todos

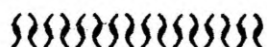


Los nuevos Jefes del Departamento de "CAM", señores Ing. Don José L. Fernández, Director Ejecutivo e Ing. Don Próspero D'Anello, Director Ejecutivo Asistente, quienes desde fines de enero último están al frente del Departamento al que pertenecen desde hace varios años; en sus nuevas posiciones, como en las que ocuparon anteriormente, están demostrando la competencia, eficiencia y celo del personal técnico panameño.

CONGRESO.....

los estudios, planos e información pertinentes que hayan realizado o realicen sobre dicha Carretera. Se solicitará igual información del Gobierno de los Estados Unidos de América."

Ya al despedirnos, el titular de Obras Públicas nos hace una solicitud: "Permítame -- aprovechar la ocasión para a través de las columnas de "La Estrella de Panamá" expresar en nombre de mis compañeros de la Delegación de Panamá y en el mío propio, nuestros agradecimientos por el trato y atenciones recibidas y las facilidades dispensadas de parte de los funcionarios de la Conferencia y de los demás Delegados. El Gobierno de Costa Rica fué magnífico anfitrión, atento y espléndido."



DEL IDEARIO DEL EX-MINISTRO ROBERTO LOPEZ FABREGA

En unas interesantes declaraciones públicas hechas recientemente en la población de Ocu por S.E. el Ing. Roberto López Fábrega, Ex-Ministro de Obras Públicas, dijo lo siguiente refiriéndose a conocida frase que ha adquirido entre algunos, carta y autoridad de norma de conducta:-

"La expresión de que en Panamá no se gana ni se pierde reputación es tan falsa como cínica; en Panamá sí se gana y se pierde reputación, por lo menos en lo que se refiere a la gente de bien; naturalmente que los sin verguenzas, como no tienen nada que perder, tampoco pueden ganar. Desgraciadamente en nuestro país, como en muchos otros de América, la política se practica por una gran mayoría como un comercio en cuyo mercado se arruinan moralmente y también a veces económicamente los hombres de buena fe."

Las anteriores declaraciones muestran su temple moral y explican la autoridad, prestigio y respeto de que goza en todo el país.

"HONRAR HONRA"

Por: Augusto A. Bernal C.

Hojeando las páginas de los números anteriores de nuestra Revista, hemos encontrado en la primera Edición una significativa colaboración del apreciado compañero caminero Don Gustavo Porcell Sosa, sobre la personalidad de Don DESIDERIO BOURDETT (q.d.d.g.) y sobre la existencia de un Comité que se organizó con el fin de aunar fondos para erigirle un busto en bronce que sería colocado a la entrada de los principales Talleres del Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles, que se encuentran instalados en la acogedora y pintoresca ciudad de Agudulce, donde este pundonoroso profesional, que sirvió al Departamento de Caminos por más de TREINTA AÑOS, se estableció definitivamente con su honorable familia y donde sus restos reposan en la Paz del Camposanto; y, además, para gestionar con quien o quienes correspondiere dar su nombre a los Talleres mencionados, inmortalizando así su memoria.

A este ciudadano meritorio que en forma ejemplar dedicó y consagró los mejores años de su existencia a contribuir al progreso de los caminos de la República, desde su responsabilidad general de los Talleres de Mecánica y de la conservación y mantenimiento de todo el equipo mecánico de la llamada Junta de Caminos -- hoy Departamento de "CAM" --; consideramos de inmenso valor retroactivo la loable gestión que comentamos, porque ello pone de manifiesto el elevado espíritu de gratitud de todos los CAMINEROS, a la vez que serviría de estímulo e inspiración para que sea emulado por todas aquellas unidades que cotidianamente han de pasar ante dicho busto.

No hemos encontrado en ninguna otra Edición, que se haya hecho referencia al respecto, pero cualquiera que sea la situación nos agradaría conocerla y llevarla a todos nuestros compañeros camineros por medio de las páginas de "Abriendo Caminos", las cuales mantendremos a la orden de dicho Comité, con el que hacemos causa común y cuya gestión debe merecer todo el apoyo de la gran familia de "C.A.M. hasta su realización, ya que "Honrar Honra".

))))))))))))))

IMPRIMACION ASFALTICA

Por:- Ing. Humberto Reynolds

A menudo, antes de colocar un pavimento bituminoso sobre una base de tierra, piedra, o macadam hidráulico, la superficie es imprimada haciendo una aplicación de material bituminoso.

La intención es poner en contacto los intersticios capilares a fin de detener el movimiento hacia la superficie del agua y para amarrar las partículas de polvo y minerales sueltas, endureciendo y fortificando la superficie. La adhesión entre la base y la capa de rodadura también se mejora.

Los productos asfálticos usados en este proceso son generalmente MC-0 a MC-2. Productos tales como MC-2 deben ser usados cuando la textura superficial de la base es granular gruesa ligeramente ligada. Estos productos son lo suficientemente fluidos para penetrar hasta la base dejando el asfalto lo suficientemente viscoso en los poros de la superficie tratada.

La cantidad de aceite aplicable depende en la textura de la superficie que va a ser imprimada. La rata de imprimación con MC-2 varía de .25 gal/m² a .65 gal/m².

Antes de que se inicie la imprimación, la superficie debe ser preparada; darle forma, humedecerla y rolarla para hacerla sólida y uniforme. Variaciones en la textura de la superficie nos dará como resultado una imprimación no uniforme y dejará áreas pobremente imprimadas tanto como áreas demasiado ricas en asfalto.

Si antes de hacer la imprimación la superficie se hace apenas húmeda, resultará una mejor penetración.

El aceite es regado por distribuidora a presión, que en el caso de MC-2 tendrá una temperatura variable entre 150 y 200 grados fahrenheit. Después de la aplicación, el tránsito debe ser desviado hasta que la superficie esté completamente curada; si esto no puede hacerse, se recomienda usar arena como secante.

Sello:

La aplicación de un sello bituminoso a bases estabilizadas tales como la que acabamos de describir, consiste en aplicación de material asfáltico (RC-2 cubierto por agregados.)

El propósito del sello es el siguiente:

- 1°. Sellar la carretera para no permitir la entrada del aire y la humedad.
- 2°. Para obtener un acabado que tenga la textura de fricción deseable.
- 3°. Es empleado para revivir un pavimento existente el cual se encuentra seco o gastado.
- 4°. Para reforzar y construir una sección de pavimento inadecuado.
- 5°. Para aumentar o mejorar la visibilidad en las noches.

Para un tratamiento de sello simple, el agregado más común usado consiste de lenteja (No.5) es decir, piedra triturada cuyo tamaño varía de ½" a cedazo No. 8

<u>Granulometría</u>	<u>% por peso</u>
<u>Criba</u>	
½"	100
3/8"	90 a 100
No. 4	10 a 30
No. 8	0 a 8

Los agregados de este tamaño son lo suficientemente pequeños que el sello resulta cerrado contra el agua y generalmente no produce ruido, pero las partículas son lo suficientemente grandes para suministrar una superficie no resbaladiza.

El sello debe hacerse siempre durante un tiempo favorable.

Para la granulometría anteriormente suministrada, la cantidad de aceite RC-2 aplicable varía entre .13 gal/m² a .25 gal/m² dependiendo de la superficie tratada y en la forma, conformación, aspereza y porosidad del material que cubre.



Don Ricaurte Bethancourt, antiguo servidor del Ramo, fue nombrado el 1º de junio Vice-Ministro de Obras Públicas cargo en el que está demostrando, como en todos los que ha desempeñado antes, su celo y competencia. Ha estado encargado varias veces del Ministerio.



El Excmo. Presidente de la República, Don Ernesto de la Guardia Jr., impone a nuestro Director, Don Daniel Jacinto Fuentes, la Condecoración de Vasco Núñez de Balboa, que le fue concedida al igual que a otros periodistas, con ocasión del - Día del Periodista.

IMPRIMACION.....

Aproximadamente de 17 a 25 lbs. por metro cuadrado de agregado se hace necesaria para emparejar luego la superficie.

MMMMMMMMMMMMMMMMMMMM

ANTORCHAS CAMINERAS

Por: NALCEBER

Motivos de fuerza mayor impidieron temporalmente la aparición de nuestra Revista. Habiéndose superado aquellos, volvemos al teclado de la máquina a elaborar nuestras colaboraciones, que en adelante seguiremos presentando y respaldando tal como lo hacemos en esta ocasión bajo el título y seudónimo anterior, dejando en el recuerdo del ayer a "Berdiasquin" con sus "Ecos y Plumadas de la División "C".

En esta oportunidad nos vamos a referir a un acontecimiento sucedido allá a principios del año actual, o sea, la exaltación de dos valores técnicos PANAMEÑOS a la más alta Dirección del Departamento de "C.A.M." ocupada por técnicos NORTEAMERICANOS en años anteriores, en atención a cláusulas especiales determinadas en Convenios Internacionales.

Allá por enero último, habiéndose vencido el período de Contrato al señor Ingeniero Cornelius L. Bodey, última unidad de los técnicos Norteamericanos que estuvieron ejerciendo la Dirección Ejecutiva del Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles (C.A.M.), quedaba ésta en acefalía y entonces la Comisión de C.A.M. bajo la Presidencia de su Excelencia el señor Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Don Roberto López Fábrega, asignó temporalmente dicha Dirección Ejecutiva al excelente Ingeniero Don José L. Fernández, quien ejercía el alto cargo de Ingeniero Jefe del Departamento. Transcurren los días y en el mes de febrero el Poder Ejecutivo --

en digno gesto de justo reconocimiento a méritos profesionales y cívicos, designa en propiedad en esa elevada posición al compatriota FERNANDEZ y asciende igualmente al no menos alto cargo de Director Asistente, al competente y bien acreditado profesional, Ingeniero Don Próspero D'Anello, valiosa unidad técnica del Departamento; acontecimientos éstos, que por su gran significado causaron el mayor regocijo en todo el personal de esta importante dependencia del Estado, donde ambos conciudadanos gozan de gran estimación y simpatía.

El tiempo sigue su curso y el Departamento su avance progresivo en su gran tarea. Un selecto grupo de meritorios y competentes profesionales en distintas actividades, colaboran ejemplarmente con nuestros apreciados Directores en el vasto programa de trabajos viales que vienen realizándose en toda la República. En fin, todo el personal CAMINERO contribuye con el mayor entusiasmo a elevar el marcador triunfal que distingue al Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles (C.A.M.), pudiendo anotar con satisfacción, que la ausencia de los Técnicos NORTEAMERICANOS no se ha hecho notoria en forma alguna, ya que la Dirección Ejecutiva del Departamento en manos de TECNICOS PANAMEÑOS, ha superado todas sus responsabilidades.

Finalizamos pues nuestro tema escogido, haciendo llegar a los señores Directores, Ingenieros JOSE L. FERNANDEZ y PROSPERO D'ANELLO, nuestras más sinceras felicitaciones por los triunfos alcanzados en la destacada gestión directriz desarrollada, como también, a sus más inmediatos colaboradores que tan brillantemente los han secundado; y, formulamos los mejores votos porque la unión y espíritu de superación prevalezcan como hasta ahora en todas las unidades de la gran familia de C.A.M., como aporte efectivo de colaboración, no sólo con nuestros Directores, sino con el progresista Gobierno del Excelentísimo Señor Presidente Don ERNESTO DE LA GUARDIA JR., que desde su iniciación hasta fines del próximo pasado mes de octubre, tuviera al frente del importante Ministerio de Obras Públicas, al meritorio Ingeniero Don ROBERTO LOPEZ FABREGA, quien realizó una labor ejemplar irrefutable, con gigantescos espíritu de Patriotismo y dinamismo.

MMMMMMMMMMMMMMMMMMMM

HACIA EL PARLAMENTO NACIONAL

Por NALCEBER

El Ingeniero ROBERTO LOPEZ FABREGA ha renunciado el elevado cargo de Ministro de Obras Públicas, en atención a mandato de nuestro Estatuto Electoral, para aceptar la postulación a Diputado Principal con que próximamente le distinguirá el Partido Coalición Patriótica Nacional, del cual es él una de sus valiosas unidades.

ROBERTO LOPEZ FABREGA, desde la iniciación de la presente progresista Administración hasta último de octubre próximo pasado, ejerció con ejemplar dignidad, honradez y dinamismo este importante Ministerio; en el cual, realizó una labor sin igual en beneficio de la gran mayoría de las comunidades de la República, distinguiéndose siempre entre los más inmediatos e infatigables colaboradores del Excelentísimo Señor -- Presidente de la República, Don ERNESTO DE LA GUARDIA JR.; quien incansablemente, como muy pocos gobernantes, ha llevado adelante el desarrollo de un programa de progreso nacional en todo aspecto, principalmente, en el que a Obras Públicas se refiere.

Tiene pues, ROBERTO "COSACO" LOPEZ FABREGA a su haber, credenciales meritorias que son legítimas garantías de los grandes patrióticos -- intereses del pueblo panameño y por ende, las seguridades de triunfo en su avance hacia el -- Parlamento Nacional.

E F E M E R I D E S

Por: Carlos A. Berraz

Ubicada en el extremo Noreste de la gran Península de Azuero, a la margen izquierda del río La Villa, rodeada en partes por pequeñas llanuras y besada tenuamente por la serranía que empieza con el cerro "El Barco" y termina perdiéndose más allá del "Canajagua Azul"; se encuentra la ciudad de LOS SANTOS, que fuera en otrora el asiento de las autoridades coloniales en esa sección del Istmo.

El puro abolengo colonial y el sello de nobleza histórica que emana de sus viejas construcciones de un arquitectonaje ya anticuado, pero que le dan un aspecto sencillo y encantador. Fue en esta pródiga tierra santeña, crisol de esforzadas voluntades -- donde emergió el primer destello democrático, cuando el sol con sus rayos acariciaba los albores de un nuevo día en un 10 de Noviembre de 1821. Por eso, BOLIVAR, ese genio incomparable y visionario americano, adjetivó a la VILLA DE LOS SANTOS, de HEROICA CIUDAD.-

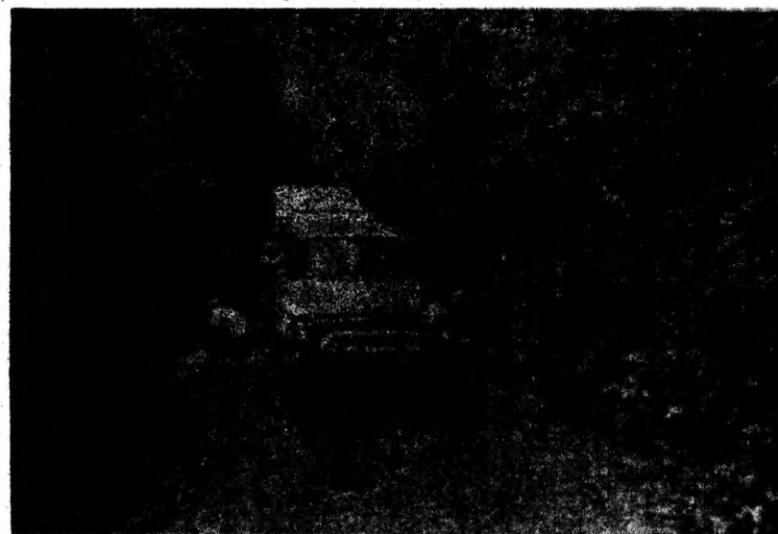
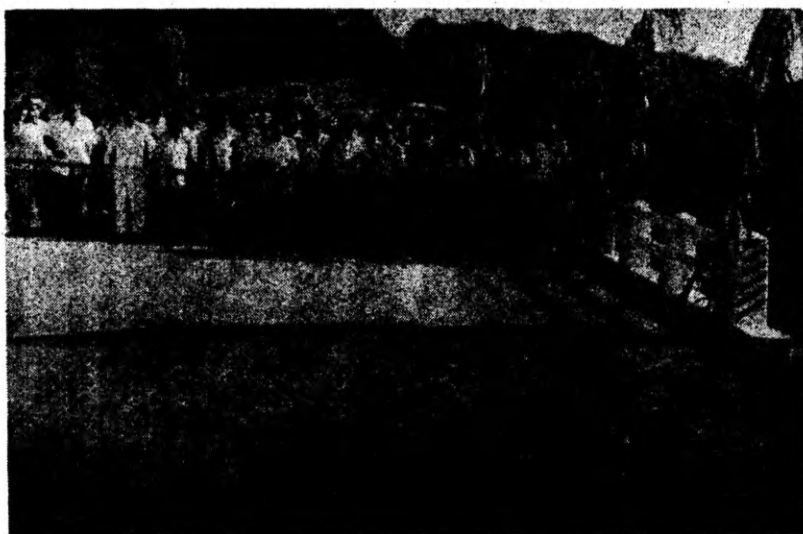
Tocóle a una humilde y sencilla campesina llamada RUFINA ALFARO, a quien la historia escrita discrimina porque la omite; la tradición que palpita en los pechos de la masa popular, la escoge como uno de los héroes de aquella revolución; por eso en esta memorable efemérides el recuerdo glorioso de esta gran heroína, alma y corazón de -- aquel movimiento, cobra mayor trascendencia histórica en esta hora crucial que vive la humanidad cuando fuerzas antagónicas amenazan con destruir en la América Hispana aquellos vestigios de libertad y de gloria.

Se consolidó el movimiento en el cual la VILLA es declarada CIUDAD LIBRE y abraza el régimen republicano. Ahora nos toca mantener inalterable aquel legado precioso que gestaron para la república los preclaros varones de 1821. Que a la bisarria de los -- Vásquez, Mendieta, Villarreal y Garrido, se anteponga ahora y siempre nuestro deseo -- ferviente de elevar a la VILLA DE LOS SANTOS, al sitio de gloria que merece entre los pueblos de la República, como nuestro tributo más grande a la memoria de los verdaderos zarpadores de la libertad Istmeña.-

P E N S A M I E N T O

"El principio fundamental para la buena marcha de un gobierno, es la ilustración y la virtud de los hombres que lo constituyen".

Bolívar.



La gratitud de los pueblos beneficiados con las obras de la "CAM": construcción de caminos, puentes, escuelas, unidades sanitarias, etc., se puso de manifiesto en inúmeros agasajos tributados al ex-Ministro Roberto López Fábrega y al Vice-Ministro Ricaurte Bethancourt, quienes aparecen aquí recibiendo la demostración de aprecio del Barrio de la Otra Orilla, en Chiriquí. A los lados puentes y caminos en el interior.

SUSCINTO ANALISIS DEL PROBLEMA VIAL QUE CONFRONTAMOS

Por: Ing. Rafael Morales M.
Ing. Divisionario, Div. "B"

Creemos conveniente hacer un pequeño análisis de la situación vial de las Provincias Centrales que comprende la División "B", porque todos los días nos vemos acosados por solicitudes para reparación de caminos y calles que se destruyen por efecto de los grandes aguaceros que se presentan desde principios de la estación lluviosa y que van afectando, poco a poco, a todos los caminos según la resistencia de la base o superficie de cada uno de ellos.

Los Ingenieros Divisionarios, nos encontramos con múltiples y variados problemas que, en todas las épocas y todos los días tenemos que decifrar como por arte de malabarismo, la manera de atacarlos y resolverlos; porque, si bien es cierto que, actualmente, el Departamento de CAM, cuenta con un magnífico y completo equipo para efectuar, en un momento dado, cualquier clase de trabajo, en cuanto a construcción y conservación de caminos se refiere; no es menos cierto que la vialidad de la República de Panamá constituye un problema grande y complejo dada la gran cantidad de caminos que, actualmente, sólo son transitables para la época de verano; porque, desde luego, en verano es más fácil y más rápido nivelar y conformar todos los caminos existentes y abrir el tránsito a otros que nunca habían sido transitados por vehículos a motor; pero es el caso que estos caminos que son transitables en verano, también dan acceso a comunidades que desean y deben seguir su curso normal de vida y aquí se agrava el problema; porque cada comunidad necesita seguir usando el camino que les permita entrar y salir sin dificultad para establecer contacto con los centros más cercanos de sus respectivas Provincias.

Ya, de este punto de vista para enfocar el problema, nos encontramos con que nuestro equipo y personal resultan demasiado escaso y casi impotente para resolver los problemas que, desde luego se presentan casi todos juntos, una vez que caen las primeras lluvias y entonces, comienzan las solicitudes para que se atienda tal o cual caminos, cada uno con el deseo o exigencia para que se le dé prioridad y en no

muy pocas ocasiones recibimos órdenes directas del Ministerio para que se atiendan con prioridades otros caminos cuya reparación ha sido solicitada directamente allá. En esta situación y con el deseo de atender la mayor parte de caminos posible, los trabajos efectuados en cada uno de ellos, resultan prácticamente transitorios y vulnerables o inestables a la acción de las primeras lluvias de invierno y, por consiguiente, a casi todos los caminos hay que seguir efectuándoles trabajos de acuerdo, con la disponibilidad del equipo, personal y materiales, con el fin de mantener, los que se puedan, abiertos al tránsito, aunque sea en malas condiciones. Opinamos que para la estación seca o hasta donde sea posible, la mayor parte de los caminos debe hacérseles mejoras y trabajos que necesariamente, y de esto estamos seguros, van a ser las causas por las cuales se deterioren, con mucha más rapidez, esos caminos. Estos trabajos necesarios serían: el ensanche de la vía, la construcción de sus adecuadas cunetas y desagües, la colocación de tubos en los pasos más críticos y por último una conformación, bien hecha, de la superficie; ya en estas condiciones un camino, aunque no se le haya regado un material pétreo, resistiría, mucho más tiempo a la acción de las lluvias y nos permitirían, posteriormente, es decir, cuando ya comiencen las lluvias de invierno, ir regando el material que se necesite a medida de las posibilidades de adquirir fuentes de piedra o cascajo y según el programa que se haya asignado al equipo para este trabajo, a lo largo de estos caminos o por lo menos en los tramos que primero se dañen.

Este trabajo que proponemos no sería problema programarlo o llevarlo a la práctica, en un momento dado; puesto que cada Ingeniero Divisionario y Seccional conoce y tiene estudiada la forma de atacarlo; el problema básico consiste en la consecución del equipo necesario para llevarlo a cabo tan pronto como llegue la estación seca; porque como dijimos anteriormente, si llevamos a

SUSCINTO.....

cabo el programa que hemos tratado, si queremos, como estamos interesados, atender todas las solicitudes para la reparación de los caminos deteriorados en el invierno, tenemos - que proceder con los trabajos necesarios en la mayor parte de la estación seca y para esto, el equipo y personal que, actualmente, - poseemos, resulta escaso, casi impotente, -- sin tomar en cuenta que este equipo, a medi- da que pasa el tiempo, se va deteriorando y en varios casos, es más el tiempo que pasa - en los talleres de reparaciones que lo que - debieran rendir en el campo; pero aumentando las unidades de tractores y motoniveladoras, que sería el equipo que más se necesitaría - para desarrollar gran parte del trabajo o -- por lo menos efectuar los trabajos planeados en los caminos más importantes de los que actualmente son, completamente, intransitables para invierno y así mientras más equipo y -- personal adecuado tengamos en nuestro depar- tamento, mayor cantidad de caminos podríamos reparar y mejorar en el verano para evitar los problemas que siempre se presentan en el invierno, época en que prácticamente, es im- posible trabajar con equipo pesado, dadas -- las condiciones en que queda la superficie - de los caminos y entonces tenemos que recu-- rrir al regado de piedra en tramos converti- dos en lodazales en donde casi ningún benefi- cio se consigue para mejorar las condiciones de los mismos; y a la vez que utilizamos el material pétreo en forma desordenada, demoramos mucho más tiempo en conseguir una super- ficie más o menos transitable, aunque en nin- gún caso llegamos a una superficie estable - que garantice el tránsito constante de cual- quier clase de vehículo durante todo el año.

????????????????

P E N S A M I E N T O

"La paciencia es la parte más delicada y más digna de la grandeza del alma, y también la más escasa. La paciencia está en la raíz de todos los placeres, lo mismo que en la de todas las facultades. La misma esperanza de ja de ser felicidad cuando la acompaña la im paciencia". (Montrose)

EL VERDADERO CAMINO DEL TRIUNFO

Por: Carlos A. Berraz

Desde todas las épocas, el hombre se ha abierto camino por la fuerza de la aplica- ción y de la laboriosidad. Algunos hombres distinguidos han escalado posiciones desta- cadas por medio del ejercicio diligente de cualidades en muchos conceptos de carácter común, pero convertidos en potencia por la fuerza de la constancia y la perseverancia. El cultivo de estas cualidades es de la ma- yor importancia porque da determinación re- suelta en la prosecución de dignos objeti- vos, siendo esto el fundamento de toda - grandeza de carácter. La energía pone al - hombre en estado de abrirse paso a través - de las agotadores faenas diarias impulsán- dolo siempre hacia adelante. Este realiza algo más que el genio, porque el genio es - un ser privilegiado y el hombre común sólo depende de su tenacidad para triunfar. No es tanto un talento eminente lo que se re- quiere para asegurar el éxito en cualquier empeño, cuanto un propósito firme; no sola- mente el poder de realizar, sino la volun- tad de trabajar enérgica y perseverantemen- te. De ahí que la energía de la voluntad - pueda ser definida como el verdadero poder central del carácter del hombre; en una pa- labra, es el hombre mismo que da impulso a todos sus actos y alma a todos sus esfuer- zos.

Aún cuando el hombre falle en sus es- fuerzos, será para él una satisfacción te- ner la conciencia de haber hecho todo cuan- to ha podido. Nada puede alentar tanto ni ser más hermoso en la vida humilde, que ver a un hombre que combate el sufrimiento con la paciencia, triunfando en su integridad, y que, cuando sus pies están sangrando y -- sus piernas flaquean, sigue andando aún, -- apoyado en su valor indomable.

La mejor disciplina del verdadero traba- jador es el FRACASO, al estimularle a nue- vos esfuerzos, despertando sus mejores fa- cultades y llevándole adelante en su propia cultura, el dominio de sí mismo y el desa- rrollo en la instrucción y experiencia. - Los mejores hombres pueden fracasar, por -- qué no, aun en las mejores de las causas. --



Uno de los últimos actos del Ministro Ing. Roberto López Fábrega fue entregar al Ing. José A. Holguín, ex-Jefe de la División "B" y ahora Jefe de la nueva Sección de Aeropuertos, el certificado del Curso sobre Aeropuertos que hizo en los Estados Unidos becado por el Punto Cuarto. En la foto, además del Director Sr. George R. Jennings y otros funcionarios del Punto Cuarto en Panamá, está el Ing. José L. Fernández, Director Ejecutivo de "CAM".

EL VERDADERO.....

Pero estos mismos hombres no intentaron -- fracasar, ni miraron su fracaso como cosa meritoria; muy al contrario, trataron de tener éxito y miraron el fracaso como una desventura o como consecuencia lógica de una mál iniciativa. Sin embargo, el fracaso es honroso y en cualquiera causa buena, mientras que el éxito en una causa mala es infame. Al mismo tiempo, el éxito en una buena causa es in- cuestionablemente mejor que el fracaso. Pero en ningún caso es al resultado al que debe dirigirse la mirada, tanto como el propósito y el esfuerzo, la paciencia, el valor y el empeño con que son llevados adelante los proyectos deseables y dignos.

La experiencia diaria nos demuestra que el individualismo enérgico es lo que produce los efectos más poderosos sobre la vida y la acción de los demás, constituyendo real- mente la mejor educación práctica. Las es- cuelas, academias etc. etc. sólo dan en mi- concepto, los meros elementos de la cultura en comparación de ésta; muchísimo más influ- yente es la educación de la vida diaria que se da en nuestros hogares, en la calle, en los talleres, en el campo y en los activos quehaceres del hombre. Esta es la instruc- ción que nos prepara como individuos de la sociedad y que Schiller designaba como la educación de la raza humana, que consiste en la acción, la conducta, la cultura propia, el dominio sobre sí mismo - todo aquello que tien- de a disciplinar verdaderamente a un hombre - y adaptarlo para el debido cumplimiento de los deberes y asuntos de la vida, una espe- cie de educación que no se aprende en los li- bros, ni se adquiere con ninguna enseñanza literaria.

Los deseos y anhelos no engendran más que una especie de enfermedad fuera de razón en nuestros espíritus jóvenes, a no ser que prontamente se nos dé cuerpo en la acción y en el hecho, aunque tenemos que aceptar que son precisamente estas dos aspiraciones las que embellecen y perfuman nuestra existen- cia, porque la saturan de cierta emotivi- dad, con lo cual nace la esperanza de un ma- ñana mejor, más amplio, más esplendoroso.

Donde hay una voluntad hay un camino dice un aforismo antiguo y cierto. Aquel que se determina hacer una cosa, a veces escala barreras con esa misma resolución y se asegura de su realización. Creer que podemos una cosa, es casi poderla; resolverse a lograrla es frecuentemente la consecución de lo que nos proponemos.

Siempre he pensado que el hombre descu- bre el verdadero camino del triunfo cuando deja de soñar; si se aspira a descollar en la vida, si se anhela, siempre habrá una - esperanza que le estimulará a esperar y - que le imprimirá un destello de luz para - calcular los grandes dividendos que le pro- porcionará el logro de sus propósitos. Es así pues, alentado el hombre en la dura - brega cotidiana por el optimismo que le in- yecta su firme empeño de triunfar sobre - los demás y sobre sí mismo, como ha llega- do el hombre a descubrir de manera tangi- - ble el VERDADERO CAMINO DEL TRIUNFO, que - es a la postre el camino amplio y enhiesto por donde deben transitar todos los hombres sanos y sencillos de nuestra Patria.

XXXXXXXXXXXX

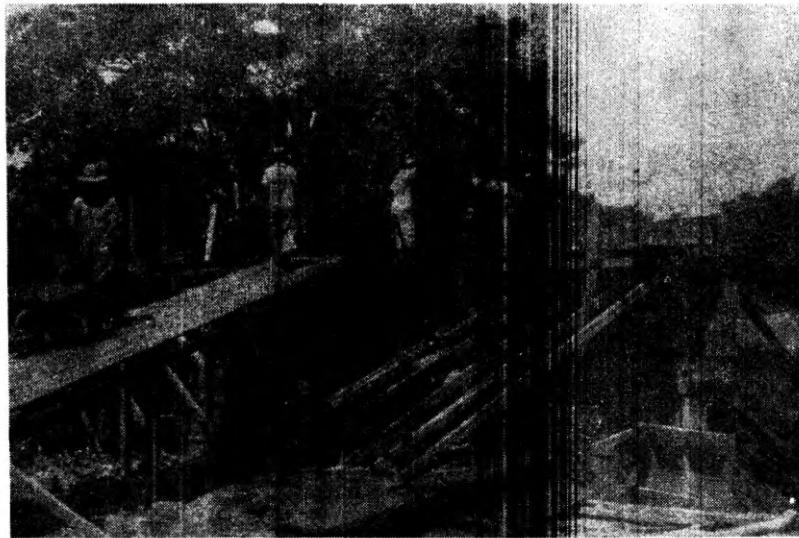
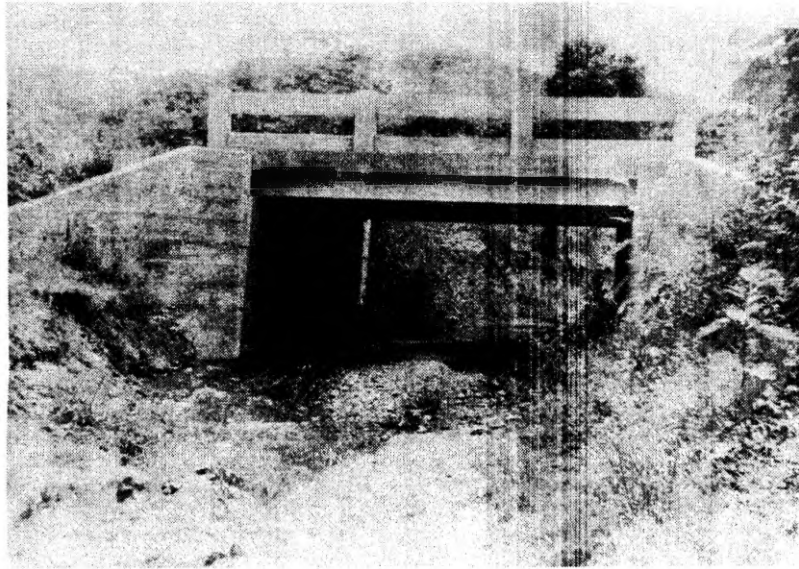
EXTRAORDINARIO PLAN DE OBRAS SE ESTA

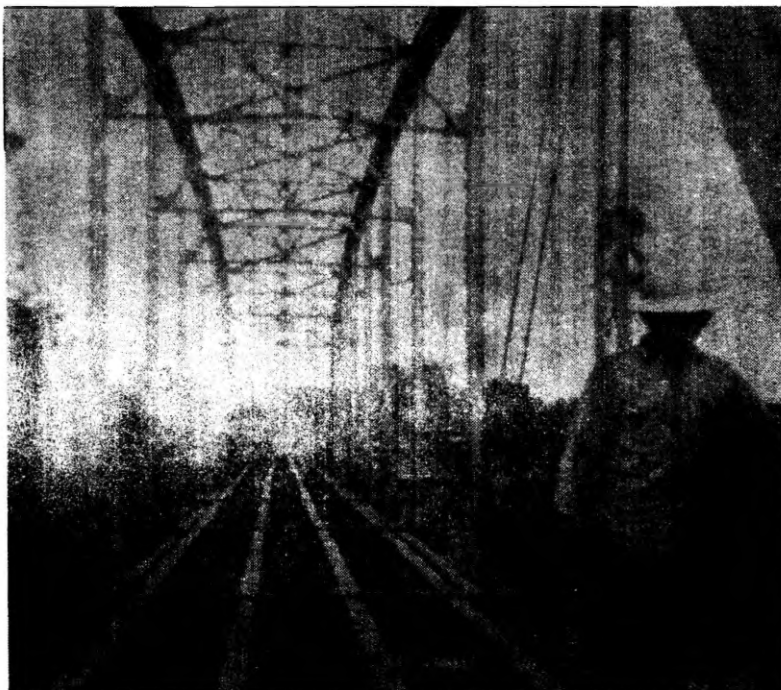
PREPARANDO EN LA PROVINCIA DE VERAGUAS

Según informes proporcionados por la Se- cretaría de Información de la Presidencia, más de B/.200.000.00 en materiales se en- cuentran en los depósitos de Obras Públi- - cas en Santiago de Veraguas, para la cons- trucción de más de 17 obras en la Provin- - cia de Veraguas, lo que se estima como un gran aporte del Estado para mejoras en las diferentes comunidades de esta provincia.

El Departamento de Edificaciones y Mantenimiento del Ministerio de Obras Públi- - cas, en Santiago, tiene ya instrucciones - para adelantar las obras de manera que pa- - ra el mes de abril, en la estación seca, se inauguren las escuelas de El Espino de Santa Rosa; de Los Hatillos, de Piedra El

El ángulo de planeo 50:1, requisito de





- 15 -

Tanto como por caminos, el interior clama por puentes para el cruce de los ríos y gargantas entre montañas que faciliten la comunicación y el transporte de productos a los mercados. La "CAM" ha construido este año - numerosos puentes en todo el país, de los - cuales mostramos algunos en esta página.

A UN COSTO DE.....

diseño para salvar la intersección de la Carretera a Tocumen obligó a terminar la rasante de la pista 1 metro más alto que el pavimento de la carretera. Tenemos la impresión de que no será satisfactorio sentir la vibración del avión por encima de los automedontes así como la posibilidad de que el conductor de automóvil prefiera detenerse para contemplar el aterrizaje de los "jets". Nuestro Aeropuerto tendrá capacidad para vuelos de 3600 millas náuticas, sin paradas, esto es con 8800 pies de longitud. De haber sido más corta la pista o sea 8500 pies como proyectamos originalmente para vuelos de 3400 millas náuticas aproximadamente.

El Plan Piloto de expansión del Aeropuerto contempla como próximo paso la construcción de la pista de carreteaje (taxiway); nos parece que mejor será observar las operaciones de los "jets" durante cierto tiempo, digamos 6 meses.

Una pregunta que todos se hacen en Panamá es porqué se prolonga la Pista hacia la Carretera o lado S. Suroeste?. Deben saberse 2 cosas para contestarla.

1) Los vientos dominantes en Tocumen vienen del lado Norte.

2) Los aviones de propulsión a chorro aterrizan y salen inmediatamente de la pista deteniendo su marcha y sus motores una sola vez frente a los andenes de pasajeros.

!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

OBRAS PUBLICAS ASUME LA REPARACION DE LAS CALLES AFECTADAS POR EL ACUEDUCTO Y EL ALCANTARILLADO

COMUNICADO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS...

Con motivo de las zanjas que la Comisión de Acueductos y Alcantarillado de Panamá o los Contratistas de esas obras han abierto en las calles de las afueras y la demora en efectuar las reparaciones consiguientes, lo que ha dado lugar a protestas del público y críticas de la

prensa responsabilizando por ellas al Ministerio de Obras Públicas, este Ministerio hace la siguiente explicación para conocimiento del público:

Recientemente el Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles (CAM) del Ministerio de Obras Públicas, terminó la reparación de todas las calles de las afueras, labor que viene realizando regularmente todos los años desde el comienzo de la estación seca. Después de terminados esos trabajos de reparación de las calles de las distintas barriadas de las afueras, los contratistas de las obras de ensanche del acueducto y construcción del Alcantarillado en esas barriadas, tuvieron que romper las calles y abrir zanjas para el tendido de las tuberías correspondientes a esas obras.

El Ministerio de Obras Públicas no ha tenido ingerencia ninguna en esos trabajos y no era por tanto obligación suya reparar las calles afectadas. La reparación de esas zanjas, que tantos inconvenientes causan al público y al tránsito de vehículos, ha sido hasta ahora responsabilidad o de la Comisión de Acueductos y Alcantarillado o de los contratistas de esas obras.

Sin embargo, un Acuerdo acaba de centrarse entre la Comisión de Acueductos y Alcantarillado y el Ministerio de Obras Públicas, en virtud de lo cual, de ahora en adelante el Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles (CAM) asumirá el trabajo de reparación de las calles que han sido afectadas o que en el futuro haya necesidad de perforar por razón de las obras de alcantarillado y mejoras del acueducto. Se ha llegado a este acuerdo no sólo a fin de lograr la pronta reparación de las calles afectadas, sino también para garantizar la eficiencia de los trabajos de reparación y la máxima calidad de la obra, que debe ser la misma existente en la vía objeto de reparación.

El Ministerio de Obras Públicas cumple con llevar a conocimiento del público, la prensa y los interesados, la concertación del Acuerdo de que se hace mención, para su debida información.

"POR LOS CAMINOS DEL MUNDO"

Por: Simón de la Rosa Jr.

La República de Panamá, cuyo nombre todavía no ha sido claramente establecido por nuestros historiadores, en cuanto a su origen verdadero, por mandato inexorable del más allá, está llamada, por su ubicación geográfica en el centro del mundo, a cumplir una cita que el Libertador Simón Bolívar le señaló con el Destino.

Nuestras autoridades están llamadas a fomentar e incrementar las diversas fuentes naturales de riquezas nacionales, rico renglón de nuestro turismo.

Hora es ya de decirlo, mejor diríamos, de pregonarlo a los cuatro vientos, que uno de los mandatarios nacionales que más se ha preocupado porque Panamá ocupe el lugar que por derecho le corresponde en el concierto de las naciones libres del continente, lo es sin el menor asomo de discusión, Don Ernesto de la Guardia Jr., actual gobernante panameño.

El Ministerio de Obras Públicas, a cuyo cargo estuvo hasta hace poco el dinámico Ing. Roberto López Fábrega, está logrando, realmente en este puente del mundo, embellecer la obra de Dios con el concurso del hombre.

En la ciudad capital contamos con un elegante "boulevard" en el Malecón Balboa, paisaje -- que admiran sorprendidos nuestros visitantes en las tardes cuando el Sol declina y las sombras empiezan a crecer o en las noches cuando la titilante luz de los faroles reflejan su imagen -- en las cansadas aguas que se desmayan en la orilla.

Cuando estas obras, preocupación constante -- del Ministro López Fábrega, lleguen a su conclusión, habremos trasladado un pedazo de Copacabana en Brasil o un rincón de la Habana a nuestro Istmo.

Aprovechando la oportunidad y haciendo un paréntesis en estas líneas, queremos sinceramente sugerir la idea de la construcción de un moderno y elegante Palacio Presidencial en lo que hemos dado en llamar Punta de Paitilla, enmarcan-

do en la agreste belleza del paisaje tropical con amplias avenidas y vistosos jardines; sería éste otro punto de atracción turística en Panamá.

Constantemente vemos en la prensa las aristocráticas y señoriales residencias, elegantes y confortables edificios comerciales, que nuestros ingenieros y arquitectos construyen en los diferentes barrios capitalinos, todo lo cual contribuye de manera palpable a rejuvenecer nuestra fisonomía continental.

Ahora, si nuestra mirada se torna hacia el interior del país, lugar en donde por lo menos si no vemos lujosos almacenes y artísticas residencias, si veremos crecer orgullosos la mies y la espiga dorada al sol, como constante imploración al Cielo, por una mejor y más efectiva contribución de nuestras autoridades hacia el hombre -- del campo, que doblega la espalda bajo el radiante sol tropical en un constante laborar de la tierra.

Como paletas de mil colores, así vemos al paso, cuando raudos en nuestro peregrinaje cruzamos sobre la cinta de concreto, que es la Carretera Panamericana, el paisaje encantador. Refugio de mil amores -- donde Dios creó un edén; un concierto de murmullos son las palmeras que cimbreantes bailan al compás de la música de brisa que acaricia nuestros lares.

Tonos de verde y azul son las olas en el mar, olas con espumas de coral, lloran recuerdos de los fieros piratas que ofrendaron sus tesoros con rumores de serenata.

Magníficos balnearios donde el azul de nuestros cielos se funde en el infinito -- con las tranquilas aguas del Océano Pacífico. Playa Coronado, Río Mar y Taboga, por decir unas cuantas, en donde bien podría el Gobierno invertir unos cuantos miles de balboas y acondicionar estos sitios de diversión en verdaderos seguros centros de atracción turística.



Carretera de Río Cabuya a Río Pacora, en las proximidades
del Río Cabuya.



Acondicionamiento de la Avenida Obaldía,
en Chitré.



Pavimentación de la Avenida 4, cerca de
la Escuela de Doleguita en David.

POR LOS CAMINOS DEL.....

La Cabaña de Santa Clara, la Posada en Ocu y las altas regiones del Boquete, son lugares que ofrecen al visitante en sus tradicionales fiestas patronales o en sus apacibles días de verano, el cantar del campesino que la inspiración pone en sus voces y esculpida en versos que envueltos en el aire, nos lleguen desde los cerros y pasan por las veredas contagiándose de alegría.

La actual administración, atenta siempre al progreso de la nación panameña, está terminando la construcción del moderno y elegante Hotel en Taboga con lo cual está contribuyendo a atraer el turismo hacia nuestra ciudad.

En sus cotidianos y afanosos deberes, no descuida el Ministro de Obras Públicas, las construcciones de modernas carreteras que conduzcan al visitante y al nacional a conocer nuevos horizontes dentro de los linderos del terruño.

Reafirmando su derecho de la Soberanía Nacional sobre territorio zoneíta, Panamá ofrece al turista su tarjeta de presentación al llegar a nuestro Istmo, el Canal de Panamá, de cuyas aguas, que conduciendo a los diversos rincones del Universo, pregonan la voz de este arco triunfal, bajo cuya sombra protectora se encuentran en cordial y amistoso abrazo las aguas más extensas de la tierra.

0000000000000000

EN ALEMANIA CONSTRUYEN CAMINOS EN SERIE

La ciudad de Stuttgart, en Alemania, en la actualidad ordena sus carreteras directamente de la fábrica. Funcionarios de esa ciudad sostienen que es más rápido construir carreteras "pre-fabricadas", con lo que se evitan al mismo tiempo las aglomeraciones debidas a la interrupción del tráfico mientras se endurece el concreto.

Bloques de concreto de ocho pulgadas de espesor y cinco yardas cuadradas son pre-fabricados en serie. En el lugar de construcción,

se cava por completo la antigua carretera y se prepara el lecho de grava y asfalto, nivelándolo completamente.

Una vez hecho esto, se colocan los bloques de concreto y se recubren de asfalto, después de lo cual puede reanudarse el tráfico.

XXXXXXXXXXXXXX

NUEVO CODIGO DE TRANSITO USAN EN ITALIA

Italia ha adoptado un nuevo código de tráfico, en reemplazo del existente, puesto en vigor antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Este código se había anticuado debido al crecimiento impotente de la población automotor italiana, que aumentó de 1.3 millones en 1950 hasta casi 6 millones en la actualidad. Hacia 1975, Italia cuenta con tener más de 20 millones de vehículos.

TTTTTTTTTTTTTT

NUEVA YORK CONSTRUYE ENORME PUENTE COLGANTE

El mayor puente colgante del mundo, con un tramo central de 4,260 pies, fué comenzado el 17 de junio a través de The Narrows, entre Brooklyn y Staten Island, en el estado de Nueva York.

Este proyecto cuyo costo es de (US) \$320 millones será concluido en 1965, siendo complementado por rutas de aproximación cuyo costo será de otros \$125 millones

XXXXXXXXXXXXXX

AUSTRALIA INVIERTE \$1.600 MILLONES EN VIALIDAD

La construcción de carreteras en Australia insumirá la cantidad de (US) \$1.600 millones durante los próximo cinco años, según un nuevo plan financiero de ese país.

Este plan contempla un gasto de \$565 millones en exceso de los invertidos durante los pasados cinco años.

LA CAM ESTA COLOCANDO LAS NUEVAS SEÑALES DE TRANSITO

Las nuevas señales de tránsito que el Departamento de Caminos, Aeropuertos y Muelles (CAM) del Ministerio de Obras Públicas ha comenzado a colocar en las carreteras nacionales, están confeccionadas de acuerdo con las normas del Manual de Señales Viales preparado por la División correspondiente de la Organización de las Naciones Unidas, recomendado por la Federación Internacional de Caminos (IRF) y aprobado por el Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en 1957 en Panamá. Dicho Manual que "Refleja el espíritu progresivo y las avanzadas prácticas de los ingenieros y administradores de carreteras en todas las Américas", fué adoptado oficialmente por la República de Panamá mediante el Decreto Ejecutivo No. 272 de 18 de julio del año pasado.

SE FABRICAN EN PANAMA Y SON PROPIEDAD DEL ESTADO

Las señales en cuestión están confeccionadas en metal y se están fabricando en Panamá por obreros panameños, en un taller montado especialmente para tal objeto por la CAM y equipado con la maquinaria adecuada importada expresamente conforme al consejo de técnicos extranjeros en la materia, que dirijieron el montaje del taller y adiestraron al personal panameño ahora al frente del mismo. Dicho taller funciona en las dependencias de la "CAM" en la antigua Cantera de Matías Hernández. Debido al alto costo que representan esas señales y a la importancia vital del servicio que prestan, se ejercerá especial cuidado en su conservación y la Inspección General del Tránsito de la Guardia Nacional, que en todo lo relacionado con estas señales está prestando su valiosa cooperación al Ministerio de Obras Públicas, mantendrá una estricta vigilancia sobre las mismas. Medidas especiales serán dictadas para su protección; serán declaradas expresamente propiedad del Estado y el robo y destrucción de ellas será castigado con fuertes sanciones.

CLASES DE SEÑALES

De acuerdo con su finalidad, estas señales se dividen en tres clases o grupos:

- a) DE AVISO DE PELIGRO: para advertir la existencia en el camino de un peligro y su naturaleza.
- b) DE REGLAMENTACION: indicaciones de limitaciones, prohibiciones y restricciones en el uso de la vía.
- c) INFORMATIVAS: para guiar al conductor en el curso de su viaje y proporcionar información que pueda serle de interés.

Las señales se colocan a suficiente altura sobre el nivel de la carretera, en el lugar más indicado a uno de sus lados o a ambos y están fabricadas en tamaño y colores convenientes para ser visibles a distancias, tanto de día como de noche.

La materia fluorescente de estas señales no es pintada sobre la placa; sino aplicada durante el proceso de fabricación mediante un sistema de "cocción al fuego" que la hace parte integral de la misma placa garantizando su durabilidad y su mayor eficiencia, pues refleja, haciéndose visible, el más débil rayo de luz que recibe.

SEÑALES DE AVISO DE PELIGRO

Las señales de Aviso de Peligro tienen un fondo amarillo y los símbolos y orla, cuando la llevan, son en color negro. Su forma es la de un cuadrado colocado sobre uno de sus ángulos. Se usan para indicar curvas, incluyendo sus características (peligrosa, pronunciada, etc.), cruces o empalmes, bifurcaciones, paradas, carretera áspera, calzada estrecha, puente angosto, etc.

SEÑALES DE REGLAMENTACION

Las señales de Reglamentación indican una orden y se dividen en:





- 21 -

Una de las realizaciones más importantes del Ministerio de Obras Públicas durante el presente año, paralela a la construcción y rehabilitación de caminos, fue la colocación de las nuevas señales de tránsito. Fueron confeccionadas en los Talleres de la "CAM", montados especialmente en la Cantera de Matías Hernández, y se hicieron conforme a las especificaciones internacionales de reglamentación vial establecidas por el Departamento Correspondiente de las Naciones Unidas. Las fotos muestran algunos aspectos del proceso de fabricación y arriba al Técnico Paul Stark, de la Minnesota Mining & Mfg. Co., quien vino especialmente a dirigir la instalación de los talleres.

LA CAM ESTA.....

- a) Relativas al derecho de vía.
- b) Prohibitivas y restrictivas.
- c) De dirección de circulación

Son de forma y color variado y se usan para indicar parada, dirección, estacionamiento y maniobras prohibidas.

Entre las de derecho de vía, la Parada o Alto, es de forma octagonal, fondo rojo y letras blancas. Las de ceder el paso de carreteras preferentes son triangulares con uno de sus vértices hacia abajo, fondo blanco con una ancha orla roja.

Las restrictivas y prohibitivas son de forma rectangular de fondo blanco, cuyos lados cortos serán paralelos al suelo; estarán formadas por un símbolo negro encerrado en un círculo rojo; debajo del círculo va la inscripción en letras negras.

La señal de dirección única es un rectángulo cuyos lados más largos serán paralelos al suelo; llevan una flecha blanca sobre fondo negro y dentro de la flecha la inscripción en negro: UNA VIA; la de doble vía es igual, solo que la flecha es de dos puntas y la inscripción dirá: DOBLE VIA.

SEÑALES INFORMATIVAS

Estas señales se usarán para:

- a) Indicar dirección e identificar carreteras
- b) Indicar localización
- c) Dar información general.

Las señales direccionales y de localización tienen forma octagonal, fondo blanco y caracteres en negro. Las de información general son de forma rectangular, fondo blanco y caracteres negro, con excepción de la de Estacionamiento, que será cuadrada, con una

letra E de color blanco sobre fondo azul. La de Hospital será también cuadrada y la inscripción blanca sobre fondo azul.

ES APROBADA FINANCIACION DE LA RUTA DEL DARIEN EN REUNION PANAMERICANA

El Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras bajo la presidencia del Sr. Rómulo O'Farrill, Presidente de la Asociación Mexicana de Caminos, cerró su cuarto período de sesiones en la Unión Panamericana el pasado 22 de mayo.

Los resultados principales de la reunión fueron: el establecimiento de una fecha definitiva para la realización del Octavo Congreso Panamericano de Carreteras, y la adopción de un plan de financiamiento para el trazado y construcción final de la Carretera Panamericana a través del Darién, en Panamá y Colombia.

La International Road Federation presentó a los miembros del Comité Directivo Permanente al Comité de Obras Públicas de la Cámara de Representantes, reunido en sesión especial el 20 de Mayo en el Capitolio.

Fijan Fecha

El Sr. O'Farrill se dirigió a los diputados norteamericanos y las palabras de respuesta del Presidente del Comité, George Fallon, del Dirigente del Partido Mayoritario del Comité, Clifford David y del Dirigente del Partido de la Minoría, James C. Auchincloss, indican que el discurso del Sr. O'Farrill ayudó a abrir camino a futuras discusiones sobre la participación de los EE.UU. en la construcción de la Carretera Panamericana. El VIII Congreso Panamericano de Carreteras se reunirá del 20 al 26 de mayo de 1960, en Bogota, Colombia. El plan de financiación del Darién aprobado por el comité es el sometido por México ante el VII Congreso realizado en Panamá, en Agosto de 1957.

Quando el plan fué sometido originalmente, en 1957, se estimó que el trazado definitivo del Darién costaría unos (US) \$2 millones. Esta cifra se ha aumentado a \$3 millones. Tal

●●●●●●●●●●

◆◆◆◆◆

MMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMMM

• • • • •

.....

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

"Mientras palpiten corazones panameños en el mundo, Panamá conservará viva, la herida profunda inferida a su dignidad y a su altivez y mirara con ansiedad hacia el porvenir en espera de esa justicia redentora que hoy se le deniega, pero que llegará para ella algún día por inexorable designio de Dios". Narciso Garay.



La labor de la "CAM" no se circunscribe a una sola región; abarca toda la extensión de la República, lo mismo el arreglo de las calles de Panamá y Colón, que las más apartadas regiones del país. Arriba, pavimentación de la Calle 21 de Enero en la Ciudad de Panamá. Abajo, extensión y ensanche de la pista del Aeropuerto de La Palma, Darién.



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

A cargo de: Electra

POR LOS PREDIOS DE LA CULTURA

Abrimos esta página a nuestros lectores con el deseo de invitarlos a colaborar con sus producciones literarias, ya sean poemas, críticas ensayos y toda clase de aportes del género.

De las nueve musas del hemisferio del arte, hemos escogido a EUTERPE, por ser la musa de la poesía lírica. Esta musa se la presenta - joven, bella y muy alegre con una doble flauta en la mano.

La musa que nos va a deleitar es la de una de nuestras poetisas que más gloria ha dado a Panamá: MARIA OLIMPIA DE OBALDIA. La más fecunda de las poetisas panameñas y la que hasta ahora ha recibido un verdadero homenaje nacional como premio a su labor poética. Nació en la altiva Provincia de Chiriquí el 9 de septiembre de 1891 y después de graduarse de maestra ejerce la profesión hasta 1918, época en que contrae matrimonio con Don José de Obaldía. Reparte entonces su cariño entre el hogar que le sirve de inspiración y la poesía que le sirve como medio de expresar sus nobles sentimientos.

En 1929 es declarada "MARIA OLIMPIA DE PANAMA". Su obra es sencilla y natural; posee una gran dignidad. Dice Rodrigo Miró en su Teoría a la Patria (1) "Hay en su ternura por el hogar una unción casi religiosa y que se acerca mucho a Gabriela Mistral en la forma y en el sentimiento. Como ejemplo tenemos estos versos de la Oración a la Esposa:-

"Hazme, Señor, como vergel cerrado
cuya llave el esposo sólo guarde,
lago de amor por el amor sellado
que la sed del esposo sólo apague.
Pon en mis ojos suavidad de luna
en mi boca el clavel de la sonrisa
y cual venda de seda mi ternura
restañe del esposo las heridas".

MARIA OLIMPIA DE OBALDIA es definida en todos los temas con dignidad y jerarquía. Todas sus manifestaciones de amor, ternura, compasión,

dolor etc., son diáfanas y sinceras. También la naturaleza suele darle generosos temas en donde la hermosura del paisaje, la fluidez del verso, nos da la sensación de la realidad. Nótese en Pasionaria, esta maravillosa acuarela en donde los sentimientos hacen juego con el motivo y nos llevan a través de un cuadro exterior a un paisaje interior:

" En mi jardín
un rosal
extiende su vivo chal
de capullo de carmín.
En el rosal un ruiseñor
levanta su himno triunfal
al amor.
Refresca el aire de fuego
un manantial
y alimenta con su riego
aquel rosal".

La prensa de Nueva York decía de ella, al publicar su primer libro "Orquídeas" en 1926:

"Un intenso valor contemplativo, una sincera emoción, un afán de cielo azul y ensueños y sobre todo una inspiración profundamente elevada, señalan los poemas de María Olimpia de Obaldía, joven poetisa Panameña que pulsa la lira con igual delicadeza y sentimiento que en Chile Gabriela Mistral, Alfonsina Storni en Uruguay y Rosario Sansores en Cuba y otras destacadas poetisas hispano-americanas que van en los tiempos modernos a la cabeza de la nueva orientación intelectual femenina".

(Tomado del estudio de Rodrigo Miró "Cien años de Poesía en Panamá)

0000000000000000
000000000000
0000000

P A G I N A S O C I A L

Por: EKIS

Nuevamente se encuentra al frente de sus elevadas responsabilidades, nuestro apreciado y excelente compañero Heraclio (Rey) Villalaz C., - - quien estuvo disfrutando de merecido descanso.- Al saludarlo le auguramos nuevos triunfos en su meritoria carrera Administrativa.

))))))))))))))))))

Un manojo de hermosos pensamientos hacemos - llegar a nuestra admirable y gentil compañera - de oficina, Doña Sara Y. de Champsaur, como homenaje en su cumpleaños celebrado en días pasados.

))))))))))))))))))

Un saludo cordial y nuestras felicitaciones para el distinguido amigo y eficiente caminero, Don José (Pepe) Olivares, Ex-Director de nuestra Revista, quien celebró el mejor de sus días el pasado mes.

))))))))))))))))))

En fechas pasadas celebraron su onomástico - nuestras muy gentiles compañeras, Señoritas Marisín Martinelli, Iris Torrijos, Laurita De - - León y la Sra. Lucila D. de Alvarado; por tal - motivo les hacemos llegar las más sinceras felicitaciones y la expresión de nuestro deseo de - eterna felicidad.

))))))))))))))))))

Muy grato nos es anotar el regreso del distinguido y cordial compañero, Ing. Wallace Ferguson, quien hizo uso de merecidas vacaciones.- Al saludarlo muy afectuosamente le expresamos - nuestra complacencia de saberlo de nuevo entre nosotros.

))))))))))))))))))

En el pasado mes de octubre, el distinguido Ingeniero, amigo y compañero de elevada jerarquía en nuestro Departamento, Don Ramiro Ramírez, celebró su cumpleaños; por tal motivo le felicitamos y le auguramos mayores éxitos en -

sus responsabilidades, donde siempre se ha distinguido.

))))))))))))))))))

Nuestro estimado compañero y entusiasta colaborador de nuestra Revista, Don Simón - de la Rosa, regresó a sus labores después - de merecido descanso y viaje de placer hasta la hermana República de Nicaragua. Lo - saludamos muy cordialmente.

))))))))))))))))))

Muy cariñosamente saludamos al apreciado excelente amigo y compañero, Don Roberto -- (Toty) Moreno Jr., quien después de merecidas vacaciones y viaje de placer por Sur -- América, se encuentra entre nosotros nuevamente al frente de su elevado cargo.

))))))))))))))))))

Nuestra simpática y agradable compañera de oficina, Sra. Audemia (Geña) Velasco, ha regresado a sus labores después de pasar merecidas vacaciones en la hermana República de Colombia. La saludamos muy cariñosamente.

))))))))))))))))))

En fecha recientemente pasada celebró - su más hermoso día del calendario, nuestra elegante, gentil y apreciada compañera Doña Xenia Paredes de Villamil; por tal motivo nos complacemos en felicitarla y hacerle llegar el eco de nuestras preces al Divino Creador, por su eterna felicidad.

))))))))))))))))))

Han entrado a formar parte de la gran - familia caminera, los señores Mario Narbona L., Leonidas Paredes Jr. y Carlos A. Mendoza; al darle nuestra bienvenida le auguramos mucho éxito en las funciones que les -- han sido asignadas en la Oficina Central.

))))))))))))))))))



Nuestra gentil compañera en la Oficina Central de "CAM", la bella señorita Carmen M. Rivera, mereció por sus encantos y su gracia, ser electa Reina de las Fiestas con que el Instituto Domingo Faustino Sarmiento rindió homenaje a la memoria del Gran Maestro de América, lo que constituyó un honor para el Departamento de "CAM". Coronando a nuestra encantadora Soberana, el Dr. Alfredo Cantón, del Ministerio de Educación.



El hogar de nuestra gentil y apreciada compañera, Doña Melba J. de Barragán, fué recientemente alegrado con la llegada de la cigüeña portando una hermosa muñequita, que en lucida fiestecita celebrada en fecha pasada fue bautizada con el nombre de "María de los Angeles" siendo sus padrinos nuestro excelente y estimado amigo y compañero Don Julio Arango U. y la simpática Señorita Ana Maritza Jurado. Al registrar muy complacidos ambos acontecimientos le hacemos llegar nuestra felicitación sincera, extensiva a su señor esposo Don José Gil Barragán.

También registramos con máxima complacencia la visita que hiciera la cigüeña - al feliz hogar formado por nuestra gentil compañera Doña María Abadía de Vieta y -- Don Abdiel Vieta, trayendo consigo un hermoso varoncito que llevará el nombre de su progenitor. Al felicitarlos por tan significativo acontecimiento, hacemos nuestros mejores votos al Divino Creador, con la esperanza que la alegría que este precioso retoño les otorgue sea motivo de eterna dicha.

ORGANOGRAMA DE C.A.M.

