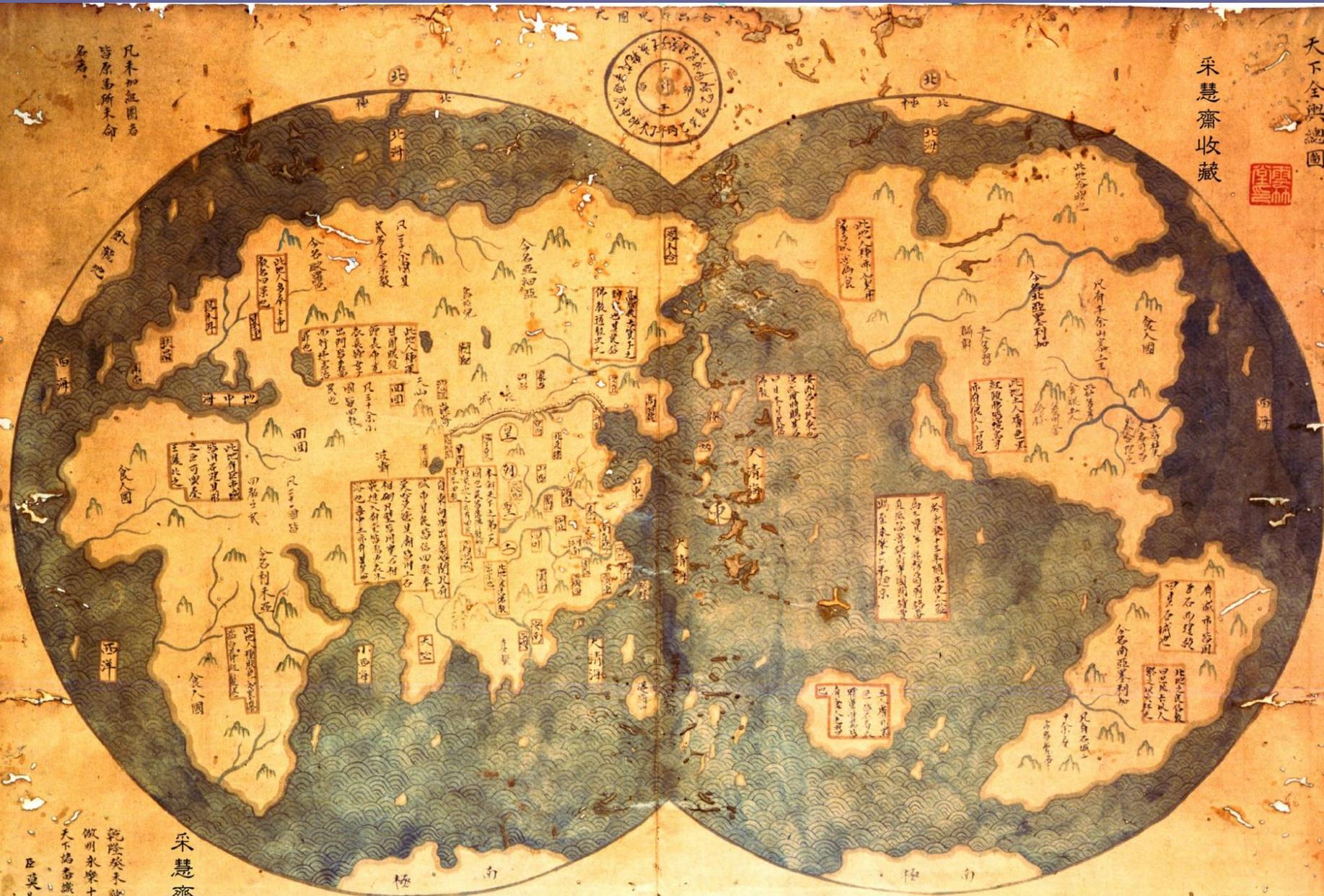


天下全輿總圖

采慧齋收藏



凡未加註者皆原書所未命名者

采慧齋收藏

乾隆癸未仲秋月
做明永樂十六年
天下海峯藏書圖

臣莫勇公繪



天下全輿總圖

采慧齋收藏



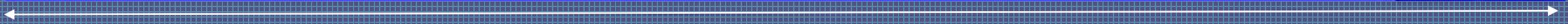
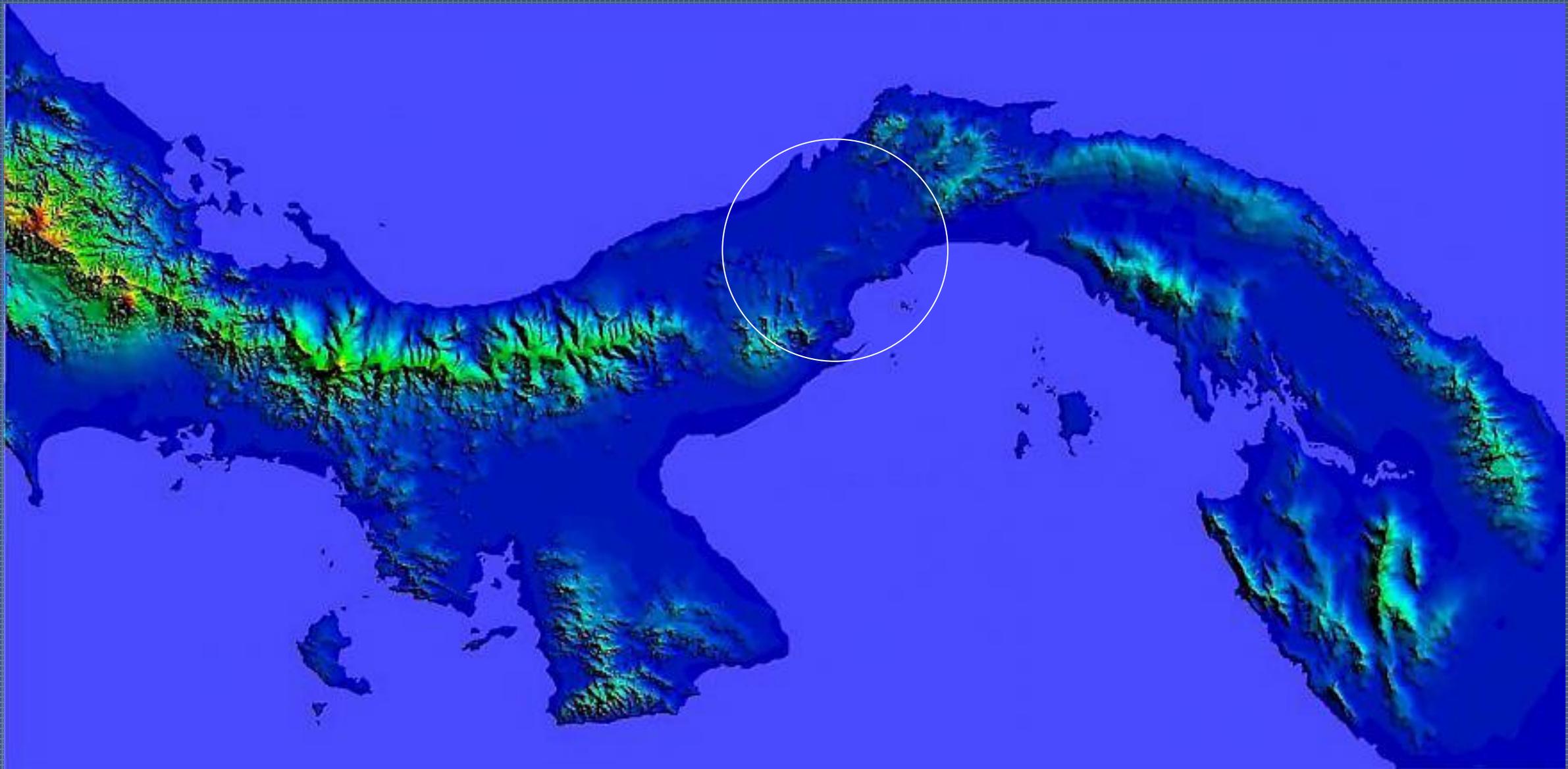
凡未加註者皆原書所未命名者

采慧齋收藏

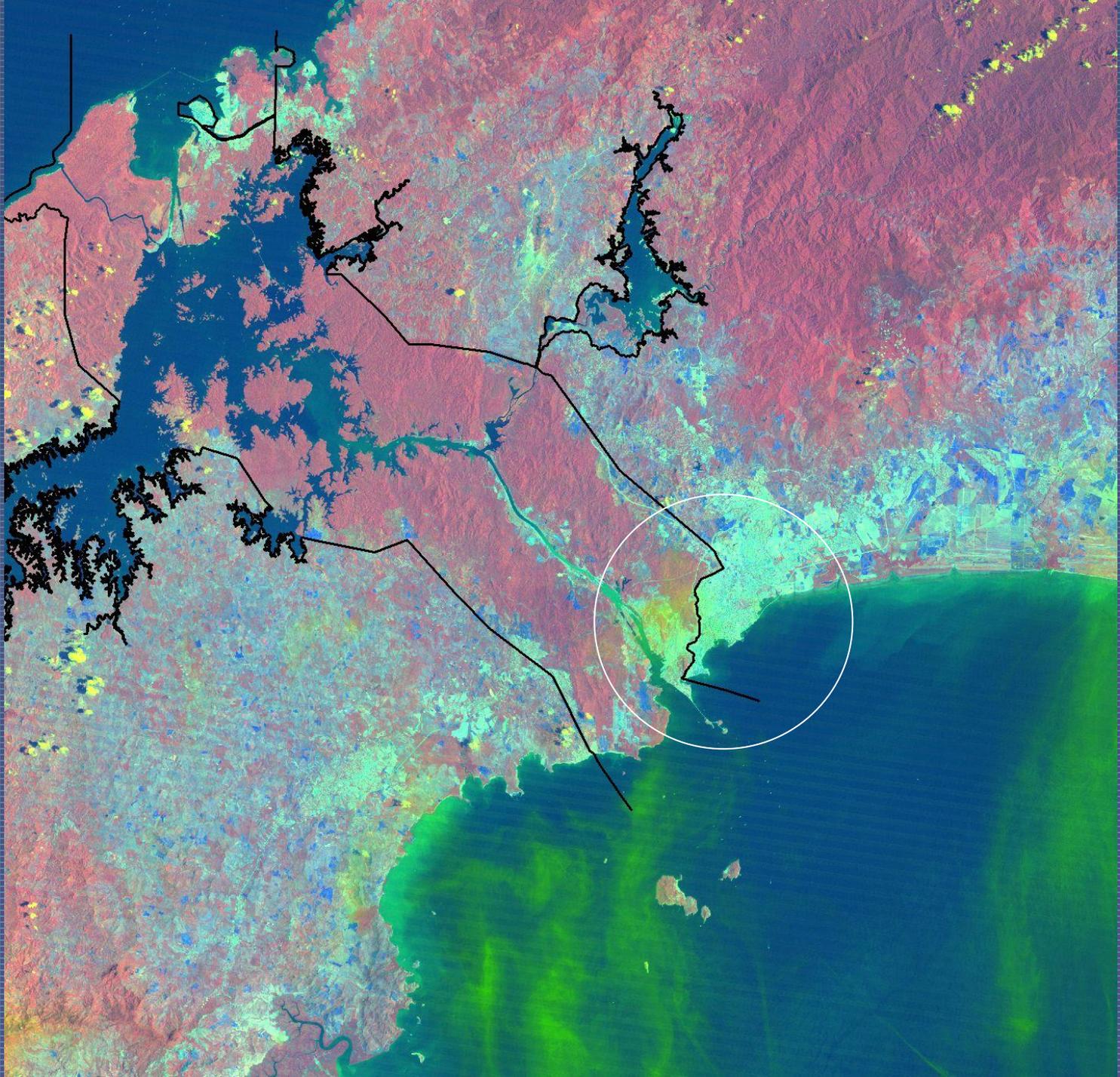
乾隆癸未仲秋月
做明永樂十六年
天下海峯藏書圖

臣莫勇公繪

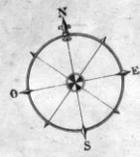




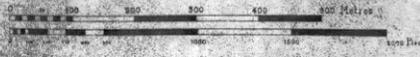
700 km



PLANO
DE
LA CIUDAD DE
PANAMA
EN
1904
Por C. Bertoncini
Escala de 1 à 3000



- 1. Plaza de Armas
- 2. Plaza de San Francisco
- 3. Plaza de San Pedro
- 4. Plaza de San Mateo
- 5. Plaza de San Juan
- 6. Plaza de San Blas
- 7. Plaza de San Felipe
- 8. Plaza de San Marcos
- 9. Plaza de San Agustín
- 10. Plaza de San Jerónimo
- 11. Plaza de San Sebastián
- 12. Plaza de San Nicolás
- 13. Plaza de San Antonio
- 14. Plaza de San Juan de los Rios
- 15. Plaza de San Pedro de los Rios
- 16. Plaza de San Blas de los Rios
- 17. Plaza de San Juan de los Rios
- 18. Plaza de San Mateo de los Rios
- 19. Plaza de San Francisco de los Rios
- 20. Plaza de San Pedro de los Rios
- 21. Plaza de San Juan de los Rios
- 22. Plaza de San Mateo de los Rios
- 23. Plaza de San Francisco de los Rios
- 24. Plaza de San Pedro de los Rios
- 25. Plaza de San Juan de los Rios
- 26. Plaza de San Mateo de los Rios
- 27. Plaza de San Francisco de los Rios
- 28. Plaza de San Pedro de los Rios
- 29. Plaza de San Juan de los Rios
- 30. Plaza de San Mateo de los Rios
- 31. Plaza de San Francisco de los Rios
- 32. Plaza de San Pedro de los Rios
- 33. Plaza de San Juan de los Rios
- 34. Plaza de San Mateo de los Rios
- 35. Plaza de San Francisco de los Rios
- 36. Plaza de San Pedro de los Rios
- 37. Plaza de San Juan de los Rios
- 38. Plaza de San Mateo de los Rios
- 39. Plaza de San Francisco de los Rios
- 40. Plaza de San Pedro de los Rios
- 41. Plaza de San Juan de los Rios
- 42. Plaza de San Mateo de los Rios
- 43. Plaza de San Francisco de los Rios
- 44. Plaza de San Pedro de los Rios
- 45. Plaza de San Juan de los Rios
- 46. Plaza de San Mateo de los Rios
- 47. Plaza de San Francisco de los Rios
- 48. Plaza de San Pedro de los Rios
- 49. Plaza de San Juan de los Rios
- 50. Plaza de San Mateo de los Rios
- 51. Plaza de San Francisco de los Rios
- 52. Plaza de San Pedro de los Rios
- 53. Plaza de San Juan de los Rios
- 54. Plaza de San Mateo de los Rios
- 55. Plaza de San Francisco de los Rios
- 56. Plaza de San Pedro de los Rios
- 57. Plaza de San Juan de los Rios
- 58. Plaza de San Mateo de los Rios
- 59. Plaza de San Francisco de los Rios
- 60. Plaza de San Pedro de los Rios
- 61. Plaza de San Juan de los Rios
- 62. Plaza de San Mateo de los Rios
- 63. Plaza de San Francisco de los Rios
- 64. Plaza de San Pedro de los Rios
- 65. Plaza de San Juan de los Rios
- 66. Plaza de San Mateo de los Rios
- 67. Plaza de San Francisco de los Rios
- 68. Plaza de San Pedro de los Rios
- 69. Plaza de San Juan de los Rios
- 70. Plaza de San Mateo de los Rios
- 71. Plaza de San Francisco de los Rios
- 72. Plaza de San Pedro de los Rios
- 73. Plaza de San Juan de los Rios
- 74. Plaza de San Mateo de los Rios
- 75. Plaza de San Francisco de los Rios
- 76. Plaza de San Pedro de los Rios
- 77. Plaza de San Juan de los Rios
- 78. Plaza de San Mateo de los Rios
- 79. Plaza de San Francisco de los Rios
- 80. Plaza de San Pedro de los Rios
- 81. Plaza de San Juan de los Rios
- 82. Plaza de San Mateo de los Rios
- 83. Plaza de San Francisco de los Rios
- 84. Plaza de San Pedro de los Rios
- 85. Plaza de San Juan de los Rios
- 86. Plaza de San Mateo de los Rios
- 87. Plaza de San Francisco de los Rios
- 88. Plaza de San Pedro de los Rios
- 89. Plaza de San Juan de los Rios
- 90. Plaza de San Mateo de los Rios
- 91. Plaza de San Francisco de los Rios
- 92. Plaza de San Pedro de los Rios
- 93. Plaza de San Juan de los Rios
- 94. Plaza de San Mateo de los Rios
- 95. Plaza de San Francisco de los Rios
- 96. Plaza de San Pedro de los Rios
- 97. Plaza de San Juan de los Rios
- 98. Plaza de San Mateo de los Rios
- 99. Plaza de San Francisco de los Rios
- 100. Plaza de San Pedro de los Rios



1904

ISTHMIAN CANAL COMMISSION, 1905

SANITATION OF THE ISTHMUS.

The construction of the isthmian canal depends upon so maintaining the health and comfort of our working forces as to secure a high grade of efficiency. The French company was obliged to suspend operations at two periods by reason of the ravages of disease. The necessities of the situation require that the Commission provide for the employees pure water; good food, properly prepared and regularly served; adequate living quarters, affording proper air space and constructed with due regard to tropical conditions, climatic and otherwise; and the best hospital service and medical treatment known to modern science. The cities of Panama and Colon and the towns of the Canal Zone must be graded and drained and provided with waterworks, sewers, and other public utilities prescribed by modern thought as essential to public health and comfort; sanitary and building regulations must be enacted and enforced. Panama and Colon are adjacent to the line of the canal and (territorially) within the Zone. They are not within the jurisdiction of the Zone authorities, but disease does not observe the imaginary lines of jurisdictional demarcation. Both these cities and the town of La Boca are at tide level and until the canal construction was taken over by the United States were practically without public utilities. The cities of Panama and Colon must be paved. Outside of the cities the

ISTHMIAN CANAL COMMISSION, 1905

SANITATION OF THE ISTHMUS.

The construction of the isthmian canal depends upon so maintaining the health and comfort of our working forces as to secure a high grade of efficiency. The French company was obliged to suspend operations at two periods by reason of the ravages of disease. The necessities of the situation require that the Commission provide for the employees pure water; good food, properly prepared and regularly served; adequate living quarters, affording proper air space and constructed with due regard to tropical conditions, climatic and otherwise; and the best hospital service and medical treatment known to modern science. The cities of Panama and Colon and the towns of the Canal Zone must be graded and drained and provided with waterworks, sewers, and other public utilities prescribed by modern thought as essential to public health and comfort; sanitary and building regulations must be enacted and enforced. Panama and Colon are adjacent to the line of the canal and (territorially) within the Zone. They are not within the jurisdiction of the Zone authorities, but disease does not observe the imaginary lines of jurisdictional demarcation. Both these cities and the town of La Boca are at tide level and until the canal construction was taken over by the United States were practically without public utilities. The cities of Panama and Colon must be paved. Outside of the cities the

This sanitary work must be undertaken, not as an act of magnanimity to the inhabitants, but as a necessary means of accomplishing the purposes of the United States on the Isthmus. The United States, by virtue of its ownership of the Panama Railroad, has the proprietary title to a large amount of real estate in Panama, Colon, and La Boca, and by the increase of value resulting from these public improvements will be greatly benefited financially. Moreover, under the terms of the treaty the United States is to be reimbursed for the expenses of constructing the waterworks and sewer systems of Panama and Colon.

PLANO
DE
LA CIUDAD DE
PANAMA
EN
1904
Por C. Bertoncini
Escala de 1 à 3000



- 1. Plaza de Armas
- 2. Plaza de San Francisco
- 3. Plaza de San Pedro
- 4. Plaza de San Mateo
- 5. Plaza de San Juan
- 6. Plaza de San Blas
- 7. Plaza de San Felipe
- 8. Plaza de San Marcos
- 9. Plaza de San Agustín
- 10. Plaza de San Jerónimo
- 11. Plaza de San Sebastián
- 12. Plaza de San Nicolás
- 13. Plaza de San Antonio
- 14. Plaza de San Juan de los Rios
- 15. Plaza de San Pedro de los Rios
- 16. Plaza de San Blas de los Rios
- 17. Plaza de San Juan de los Rios
- 18. Plaza de San Mateo de los Rios
- 19. Plaza de San Francisco de los Rios
- 20. Plaza de San Pedro de los Rios
- 21. Plaza de San Juan de los Rios
- 22. Plaza de San Mateo de los Rios
- 23. Plaza de San Francisco de los Rios
- 24. Plaza de San Pedro de los Rios
- 25. Plaza de San Juan de los Rios
- 26. Plaza de San Mateo de los Rios
- 27. Plaza de San Francisco de los Rios
- 28. Plaza de San Pedro de los Rios
- 29. Plaza de San Juan de los Rios
- 30. Plaza de San Mateo de los Rios
- 31. Plaza de San Francisco de los Rios
- 32. Plaza de San Pedro de los Rios
- 33. Plaza de San Juan de los Rios
- 34. Plaza de San Mateo de los Rios
- 35. Plaza de San Francisco de los Rios
- 36. Plaza de San Pedro de los Rios
- 37. Plaza de San Juan de los Rios
- 38. Plaza de San Mateo de los Rios
- 39. Plaza de San Francisco de los Rios
- 40. Plaza de San Pedro de los Rios
- 41. Plaza de San Juan de los Rios
- 42. Plaza de San Mateo de los Rios
- 43. Plaza de San Francisco de los Rios
- 44. Plaza de San Pedro de los Rios
- 45. Plaza de San Juan de los Rios
- 46. Plaza de San Mateo de los Rios
- 47. Plaza de San Francisco de los Rios
- 48. Plaza de San Pedro de los Rios
- 49. Plaza de San Juan de los Rios
- 50. Plaza de San Mateo de los Rios
- 51. Plaza de San Francisco de los Rios
- 52. Plaza de San Pedro de los Rios
- 53. Plaza de San Juan de los Rios
- 54. Plaza de San Mateo de los Rios
- 55. Plaza de San Francisco de los Rios
- 56. Plaza de San Pedro de los Rios
- 57. Plaza de San Juan de los Rios
- 58. Plaza de San Mateo de los Rios
- 59. Plaza de San Francisco de los Rios
- 60. Plaza de San Pedro de los Rios
- 61. Plaza de San Juan de los Rios
- 62. Plaza de San Mateo de los Rios
- 63. Plaza de San Francisco de los Rios
- 64. Plaza de San Pedro de los Rios
- 65. Plaza de San Juan de los Rios
- 66. Plaza de San Mateo de los Rios
- 67. Plaza de San Francisco de los Rios
- 68. Plaza de San Pedro de los Rios
- 69. Plaza de San Juan de los Rios
- 70. Plaza de San Mateo de los Rios
- 71. Plaza de San Francisco de los Rios
- 72. Plaza de San Pedro de los Rios
- 73. Plaza de San Juan de los Rios
- 74. Plaza de San Mateo de los Rios
- 75. Plaza de San Francisco de los Rios
- 76. Plaza de San Pedro de los Rios
- 77. Plaza de San Juan de los Rios
- 78. Plaza de San Mateo de los Rios
- 79. Plaza de San Francisco de los Rios
- 80. Plaza de San Pedro de los Rios
- 81. Plaza de San Juan de los Rios
- 82. Plaza de San Mateo de los Rios
- 83. Plaza de San Francisco de los Rios
- 84. Plaza de San Pedro de los Rios
- 85. Plaza de San Juan de los Rios
- 86. Plaza de San Mateo de los Rios
- 87. Plaza de San Francisco de los Rios
- 88. Plaza de San Pedro de los Rios
- 89. Plaza de San Juan de los Rios
- 90. Plaza de San Mateo de los Rios
- 91. Plaza de San Francisco de los Rios
- 92. Plaza de San Pedro de los Rios
- 93. Plaza de San Juan de los Rios
- 94. Plaza de San Mateo de los Rios
- 95. Plaza de San Francisco de los Rios
- 96. Plaza de San Pedro de los Rios
- 97. Plaza de San Juan de los Rios
- 98. Plaza de San Mateo de los Rios
- 99. Plaza de San Francisco de los Rios
- 100. Plaza de San Pedro de los Rios

PLANO
DE
LA CIUDAD DE
PANAMA
EN
1904
Por C. Bertoncini
Escala de 1 à 3000



- 1. Plaza de Armas
- 2. Plaza de San Francisco
- 3. Plaza de San Pedro
- 4. Plaza de San Juan
- 5. Plaza de San Pablo
- 6. Plaza de San Mateo
- 7. Plaza de San Marcos
- 8. Plaza de San Agustín
- 9. Plaza de San Jerónimo
- 10. Plaza de San Sebastián
- 11. Plaza de San Nicolás
- 12. Plaza de San Antonio
- 13. Plaza de San Juan de los Rios
- 14. Plaza de San Juan de los Baños
- 15. Plaza de San Juan de los Baños
- 16. Plaza de San Juan de los Baños
- 17. Plaza de San Juan de los Baños
- 18. Plaza de San Juan de los Baños
- 19. Plaza de San Juan de los Baños
- 20. Plaza de San Juan de los Baños
- 21. Plaza de San Juan de los Baños
- 22. Plaza de San Juan de los Baños
- 23. Plaza de San Juan de los Baños
- 24. Plaza de San Juan de los Baños
- 25. Plaza de San Juan de los Baños
- 26. Plaza de San Juan de los Baños
- 27. Plaza de San Juan de los Baños
- 28. Plaza de San Juan de los Baños
- 29. Plaza de San Juan de los Baños
- 30. Plaza de San Juan de los Baños
- 31. Plaza de San Juan de los Baños
- 32. Plaza de San Juan de los Baños
- A. Oficina Central del Canal
- B. Oficina del Ingeniero Jefe



Every house in the city of Panama was fumigated and cleaned.



1907

150-A. North Avenue, Panama - Before Paving - June 1907.



1907



1908

223-A. - Street Scene in Marañon, Panama, December, 1908.



1908

221½-C. - Street Scene in Guachapali, Panama, December, 1908



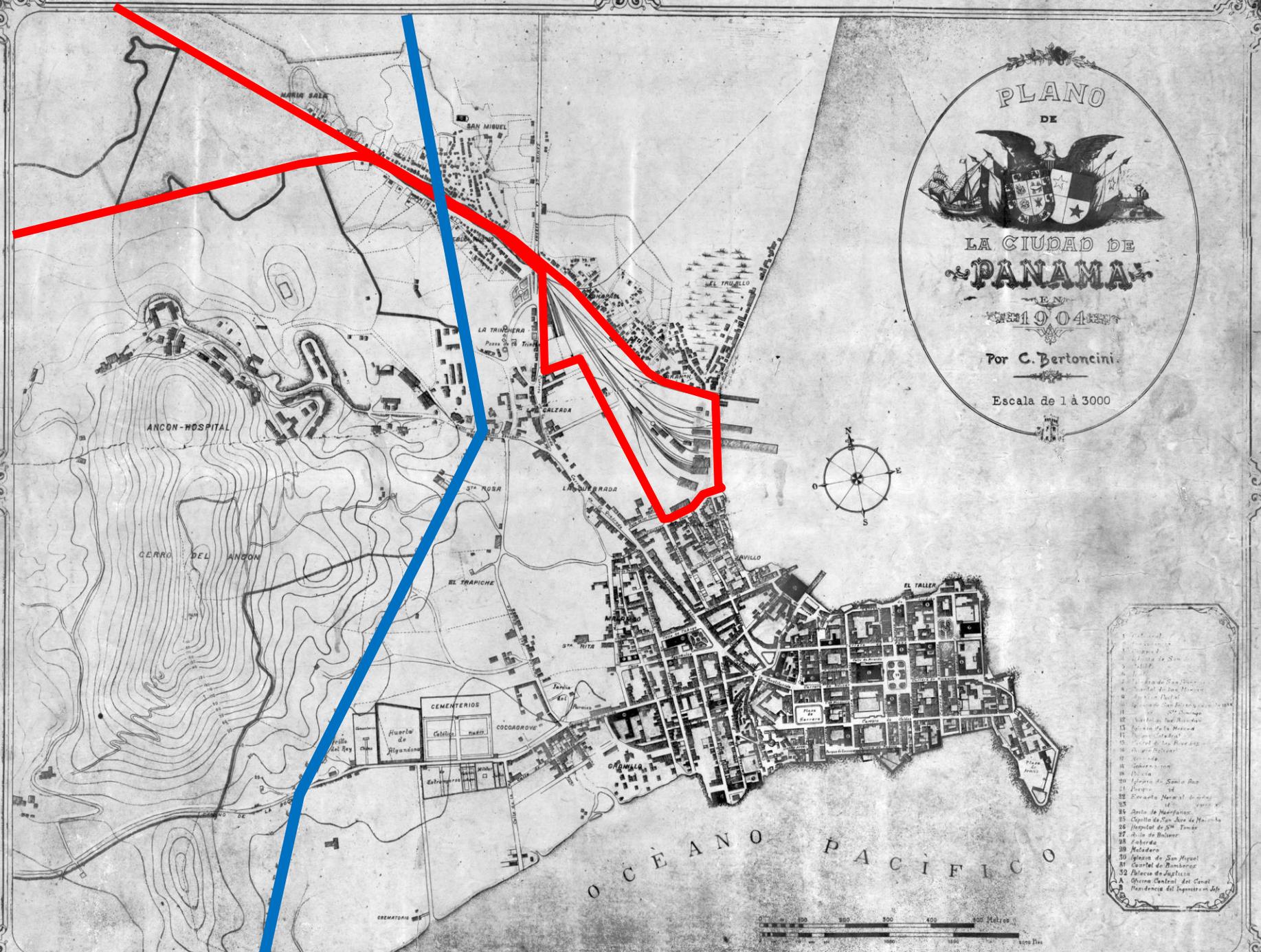
1908

1911



221 1/2 - F - Street Improvement, Guachipán, City of Panama - June 1911

PLANO
DE
LA CIUDAD DE
PANAMA
EN
1904
Por C. Bertoncini
Escala de 1 à 3000



- 1. Plaza de Armas
- 2. Plaza de San Francisco
- 3. Plaza de San Pedro
- 4. Plaza de San Mateo
- 5. Plaza de San Juan
- 6. Plaza de San Blas
- 7. Plaza de San Felipe
- 8. Plaza de San Marcos
- 9. Plaza de San Agustín
- 10. Plaza de San Jerónimo
- 11. Plaza de San Sebastián
- 12. Plaza de San Nicolás
- 13. Plaza de San Antonio
- 14. Plaza de San Juan de los Rios
- 15. Plaza de San Pedro de los Rios
- 16. Plaza de San Blas de los Rios
- 17. Plaza de San Mateo de los Rios
- 18. Plaza de San Juan de los Rios
- 19. Plaza de San Felipe de los Rios
- 20. Plaza de San Marcos de los Rios
- 21. Plaza de San Agustín de los Rios
- 22. Plaza de San Jerónimo de los Rios
- 23. Plaza de San Sebastián de los Rios
- 24. Plaza de San Nicolás de los Rios
- 25. Plaza de San Antonio de los Rios
- 26. Plaza de San Juan de los Rios
- 27. Plaza de San Pedro de los Rios
- 28. Plaza de San Blas de los Rios
- 29. Plaza de San Mateo de los Rios
- 30. Plaza de San Juan de los Rios
- 31. Plaza de San Pedro de los Rios
- 32. Plaza de San Blas de los Rios
- 33. Plaza de San Mateo de los Rios
- 34. Plaza de San Juan de los Rios
- 35. Plaza de San Pedro de los Rios
- 36. Plaza de San Blas de los Rios
- 37. Plaza de San Mateo de los Rios
- 38. Plaza de San Juan de los Rios
- 39. Plaza de San Pedro de los Rios
- 40. Plaza de San Blas de los Rios
- 41. Plaza de San Mateo de los Rios
- 42. Plaza de San Juan de los Rios
- 43. Plaza de San Pedro de los Rios
- 44. Plaza de San Blas de los Rios
- 45. Plaza de San Mateo de los Rios
- 46. Plaza de San Juan de los Rios
- 47. Plaza de San Pedro de los Rios
- 48. Plaza de San Blas de los Rios
- 49. Plaza de San Mateo de los Rios
- 50. Plaza de San Juan de los Rios
- 51. Plaza de San Pedro de los Rios
- 52. Plaza de San Blas de los Rios
- 53. Plaza de San Mateo de los Rios
- 54. Plaza de San Juan de los Rios
- 55. Plaza de San Pedro de los Rios
- 56. Plaza de San Blas de los Rios
- 57. Plaza de San Mateo de los Rios
- 58. Plaza de San Juan de los Rios
- 59. Plaza de San Pedro de los Rios
- 60. Plaza de San Blas de los Rios
- 61. Plaza de San Mateo de los Rios
- 62. Plaza de San Juan de los Rios
- 63. Plaza de San Pedro de los Rios
- 64. Plaza de San Blas de los Rios
- 65. Plaza de San Mateo de los Rios
- 66. Plaza de San Juan de los Rios
- 67. Plaza de San Pedro de los Rios
- 68. Plaza de San Blas de los Rios
- 69. Plaza de San Mateo de los Rios
- 70. Plaza de San Juan de los Rios
- 71. Plaza de San Pedro de los Rios
- 72. Plaza de San Blas de los Rios
- 73. Plaza de San Mateo de los Rios
- 74. Plaza de San Juan de los Rios
- 75. Plaza de San Pedro de los Rios
- 76. Plaza de San Blas de los Rios
- 77. Plaza de San Mateo de los Rios
- 78. Plaza de San Juan de los Rios
- 79. Plaza de San Pedro de los Rios
- 80. Plaza de San Blas de los Rios
- 81. Plaza de San Mateo de los Rios
- 82. Plaza de San Juan de los Rios
- 83. Plaza de San Pedro de los Rios
- 84. Plaza de San Blas de los Rios
- 85. Plaza de San Mateo de los Rios
- 86. Plaza de San Juan de los Rios
- 87. Plaza de San Pedro de los Rios
- 88. Plaza de San Blas de los Rios
- 89. Plaza de San Mateo de los Rios
- 90. Plaza de San Juan de los Rios
- 91. Plaza de San Pedro de los Rios
- 92. Plaza de San Blas de los Rios
- 93. Plaza de San Mateo de los Rios
- 94. Plaza de San Juan de los Rios
- 95. Plaza de San Pedro de los Rios
- 96. Plaza de San Blas de los Rios
- 97. Plaza de San Mateo de los Rios
- 98. Plaza de San Juan de los Rios
- 99. Plaza de San Pedro de los Rios
- 100. Plaza de San Blas de los Rios

1904

1904



1910





1912

273-E - Tivoli Hotel, Ancon, 1912.

1913



1375



PLANO
DE

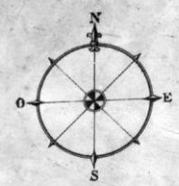


LA CIUDAD DE
PANAMA

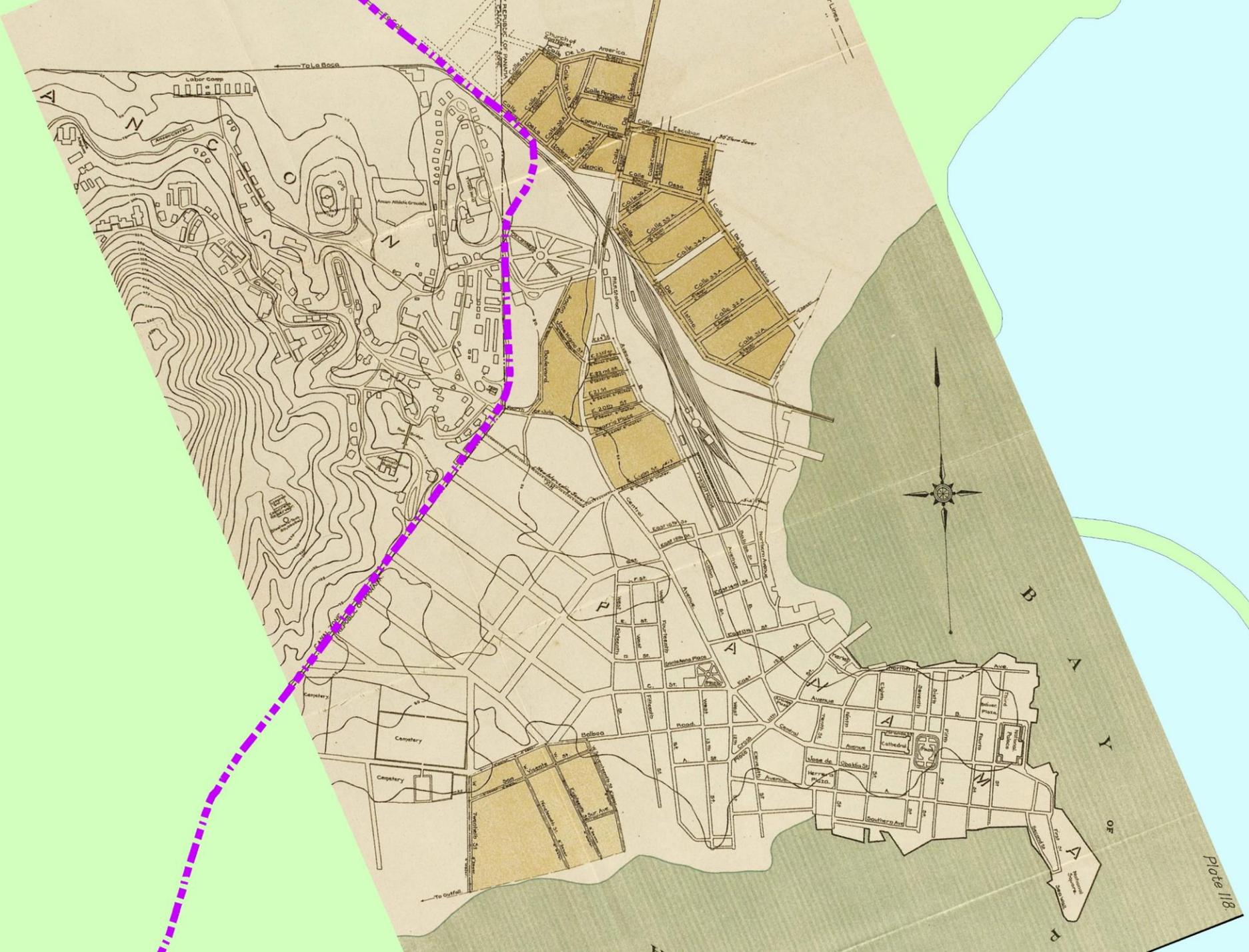
EN
1904

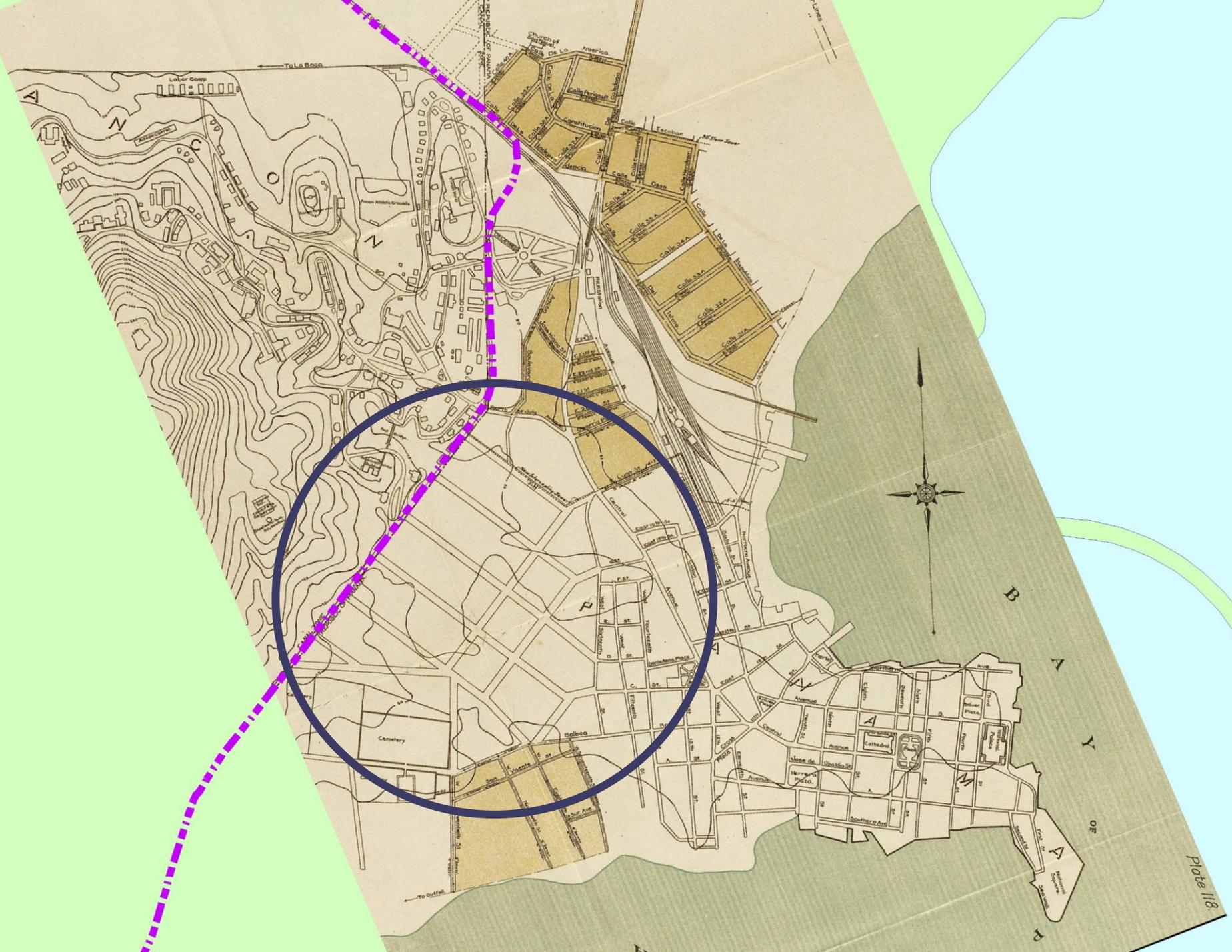
Por C. Bertoncini

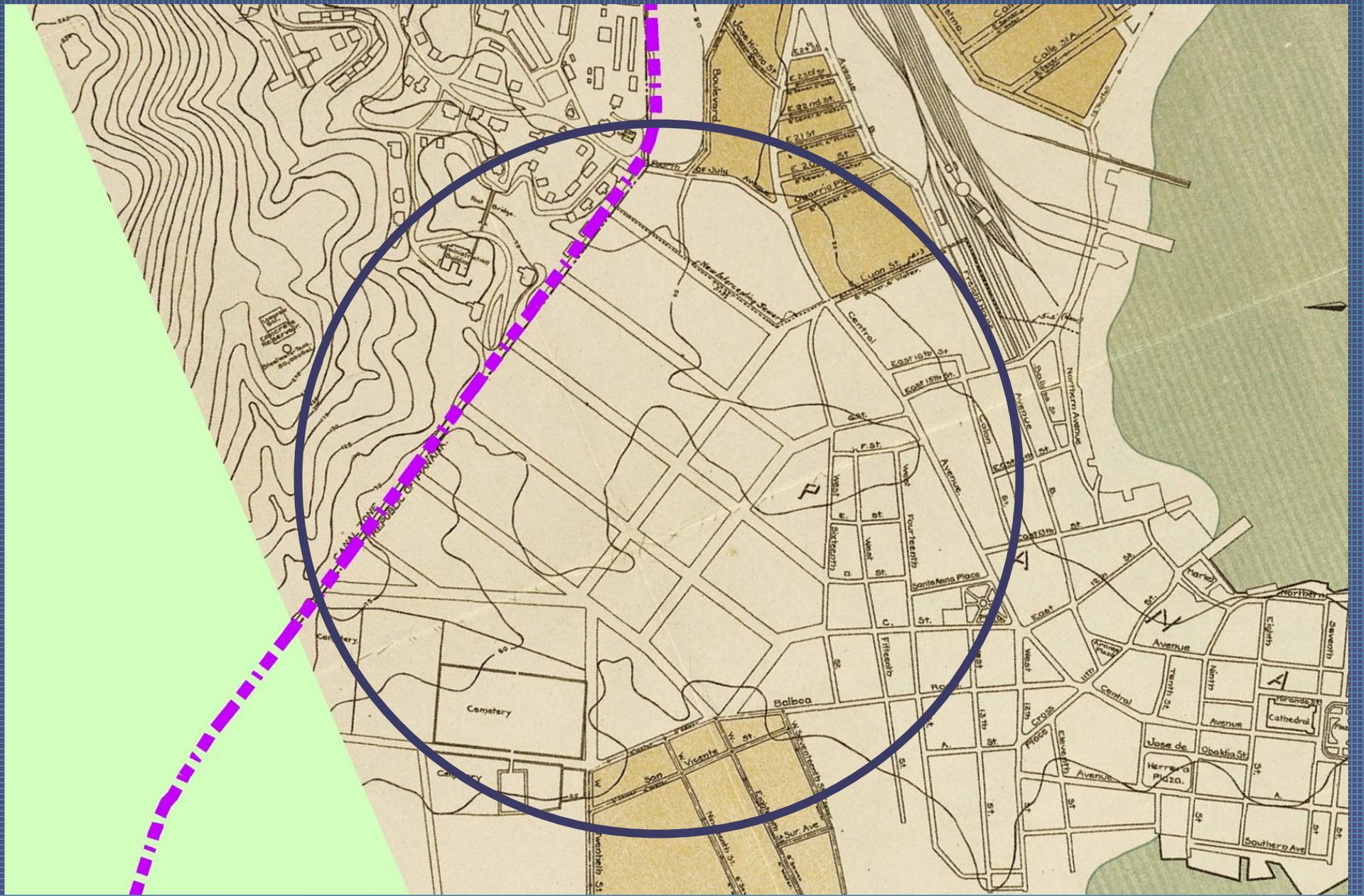
Escala de 1 à 3000

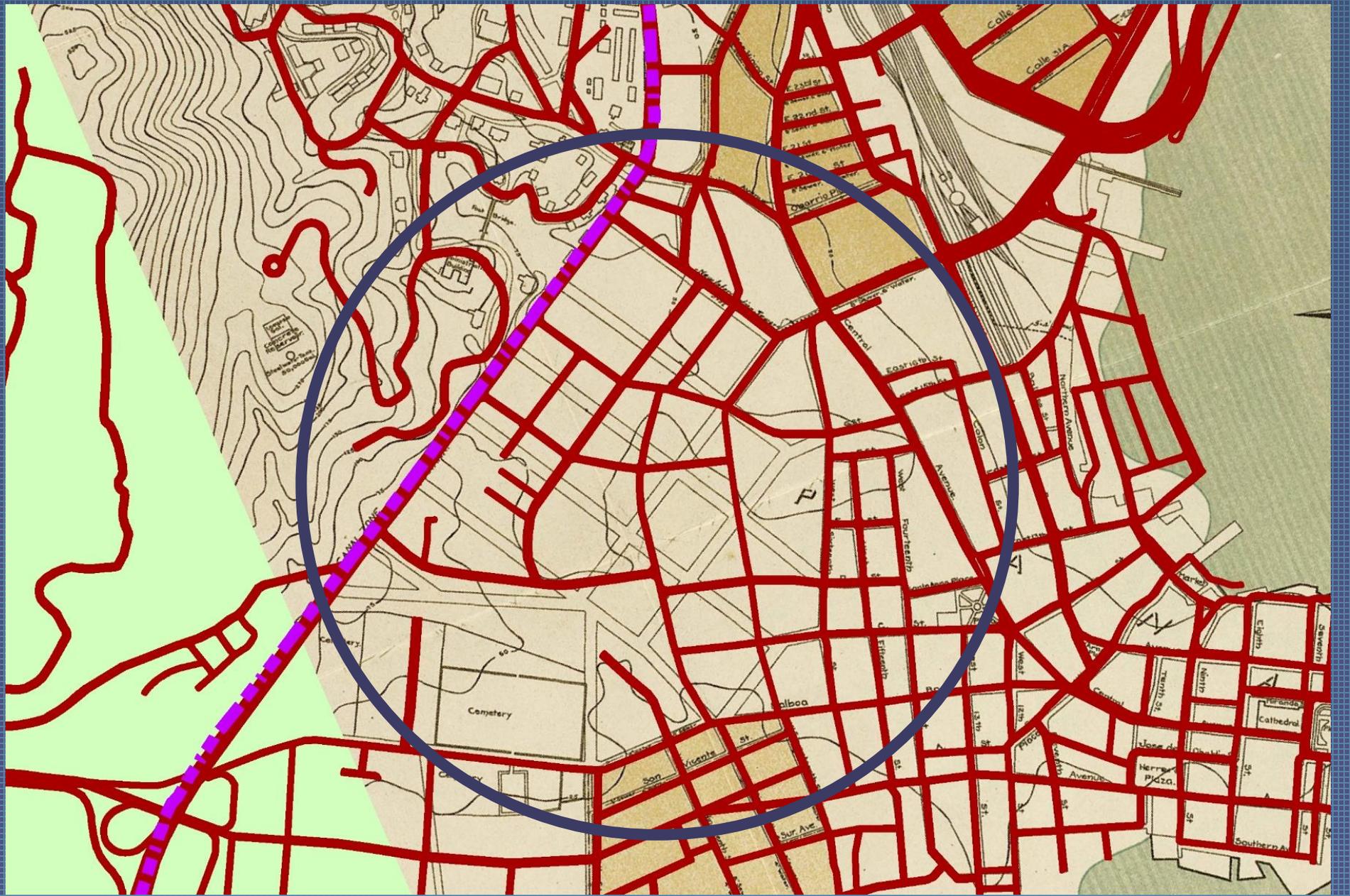


1. Calle de San Francisco
2. Calle de San Pedro
3. Calle de San Pablo
4. Calle de San Juan
5. Calle de San Diego
6. Calle de San Mateo
7. Calle de San Marcos
8. Calle de San Agustín
9. Calle de San Jerónimo
10. Calle de San Basilio
11. Calle de San Esteban
12. Calle de San Andrés
13. Calle de San Nicolás
14. Calle de San Antonio
15. Calle de San Sebastián
16. Calle de San Lorenzo
17. Calle de San Bartolomé
18. Calle de San Cristóbal
19. Calle de San Vicente
20. Calle de San Juan de los Rios
21. Calle de San Juan de los Caballeros
22. Calle de San Juan de los Baños
23. Calle de San Juan de los Baños
24. Calle de San Juan de los Baños
25. Calle de San Juan de los Baños













CONSTRUCCION de calles en la ciudad de Panamá.

EXPOSICION necesaria del Secretario de Fomento.

La Secretaría de Fomento, como un acto de justicia para con los dueños de propiedades urbanas en la Zona comprendida entre el Boulevard Ancón y Calle 16 Oeste, ordenó los estudios necesarios para el mejoramiento de esa parte de la ciudad, mejoramiento que debía consistir en la construcción de calles bien delineadas y pavimentadas, á las cuales se debía proveer de cañerías para agua y desagües.

Se tuvo en cuenta, además, que esas mejoras tendían á reparar el daño que á tales dueños de propiedades urbanas pudiera haberles causado la expedición del Decreto Ejecutivo número 60 de 1910, por el cual se dispuso, como medida sanitaria, y en virtud del compromiso que el Gobierno contrajo con las autoridades de la Zona del Canal según convenios firmados con fecha 30 de Septiembre de 1910, (Gacetas Oficiales números 1288 y 1290), que quedaba prohibida la construcción de nuevas casas, en aquellas partes de la ciudad donde no hubiera calles debidamente pavimentadas y provistas de cañerías de agua y desagües.

Como se ve, la tendencia del Gobierno ha sido favorecer á los dueños de esas propiedades, poniéndolos en condiciones de que puedan aprovechar debidamente sus terrenos y que, los que ya tienen casas, no puedan quejarse de que ellas carecen de agua y desagües.

El resultado de los estudios hechos fue que los trabajos necesarios costarían á la Nación la suma de más ó menos CIEN MIL BALBOAS (B. 100,000,00) suma ésta que fué solicitada de la Asamblea Nacional y que ella autorizó gastar por medio de la Ley 40 de este año, «sobre mejoras materiales». Obtenida tal autorización, el Gobierno deseando emprender cuanto antes la ejecución de los trabajos de mejoramiento y para aprovechar la presente estación seca, convocó á una reunión en el Despacho de la Secretaría de Fomento á los dueños de casas y terrenos en la zona que se proyectaba mejorar.

Asistieron á esa reunión, los señores don Eduardo de Diego, en representación de la familia de Diego, el señor Mauricio Lindo, como representante de The Panamá Freehold State Co., don Domingo Díaz A., apoderado del señor don Domingo Díaz, la señora Odilia P. viuda de Stripeaut, los señores Vibert & Dixon, la señora María Hernández de Torres, en representación de los herederos del señor José González y el señor J. F. de la Ossa. De estos señores, solo Vibert & Dixon, el señor J. F. de la Ossa y el señor Ignacio Molino A. á quienes se les debía mover, para alinearlas unas casas, convinieron aceptar lo que se les propuso. Los demás, (con excepción del señor M. Lindo, quien dijo no se creía autorizado para ceder los terrenos,) á quienes se les debía ocupar proporcionalmente una pequeña parte de sus terrenos para dedicarlos á las nuevas calles, se ne-

La Secretaría de Fomento, como un acto de justicia para con los dueños de propiedades urbanas en la Zona comprendida entre el Boulevard Ancón y Calle 16 Oeste, ordenó los estudios necesarios para el mejoramiento de esa parte de la ciudad, mejoramiento que debía consistir en la construcción de calles bien delineadas y pavimentadas, á las cuales se debía proveer de cañerías para agua y desagües.

Se tuvo en cuenta, además, que esas mejoras tendían á reparar el daño que á tales dueños de propiedades urbanas pudiera haberles causado la expedición del Decreto Ejecutivo número

1290), que quedaba prohibida la construcción de nuevas casas, en aquellas partes de la ciudad donde no hubiera calles debidamente pavimentadas y provistas de cañerías de agua y desagües.

El resultado de los estudios hechos fue que los trabajos necesarios costarían á la Nación la suma de más ó menos CIEN MIL BALBOAS (B. 100,000,00) suma ésta que fué solicitada de la Asamblea Nacional y que ella autorizó gastar por medio

garon á ceder esos terrenos, si no se les pagaba su valor, el cual estiman, por término medio, en B. 5.00 por metro cuadrado. Como el total que sería necesario para llevar á cabo las mejoras proyectadas sería como de 40,000 metros cuadrados, al aceptar el Gobierno la obligación de pagar esos terrenos, tendría que hacer una erogación de B. 200,000,00, que equivalen al doble de lo que costaría la construcción de las calles y la provisión de las cañerías de agua y desagües,

Por no figurar partida en el presupuesto para ese gasto ni estar autorizado el Gobierno para hacer dicha inversión, el Poder Ejecutivo se ha abstenido de llevar á cabo las mejoras en proyecto. Por otra parte, se han hecho las consideraciones siguientes:

El Gobierno puede, en casos necesarios, por motivos de utilidad pública, decretar la expropiación de bienes particulares, debiendo indemnizar previa y plenamente á los dueños de tales bienes; pero en el presente caso no existe el motivo de utilidad pública, porque las mejoras proyectadas aunque favorecen el ornato y desarrollo de la población, no son indispensables y ni siquiera necesarias por motivo alguno. Esas mejoras más que todo favorecerían directamente á los dueños de terrenos, pues el valor de éstos aumentaría de manera considerable, á más del beneficio que recibirían con sólo poder llevar á cabo construcciones allí.

Siendo así que las mejoras proyectadas favorecerían especialmente á los dueños de terrenos, si además del gasto de B. 100,000.00 en ejecutar las mejoras, se hiciera el de B. 200,000 en comprar los terrenos, se haría una inversión injustificada, pues no es equitativo que las contribuciones que paga el público se destinen á gastos que no obedecen á una *necesidad pública*.

Es justo que se inviertan los B. 100,000,00 que costarían las mejoras, porque los dueños de esos terrenos y los que allí tienen casas construídas, pagan sus contribuciones al Gobierno, y tienen por lo mismo derecho á que se les den las ventajas y facilidades que á los demás vecinos del lugar: agua, desagües, pavimento; pero parece incorrecto comprarles á precio de oro el derecho de darles esas ventajas y de hacerles valer más sus terrenos y propiedades.

En todo país civilizado, el dueño de un terreno por donde, con fondos públicos, se hacen nuevas calles, con lo cual recibe inmenso beneficio y aumento del valor de su propiedad, no solo cede el terreno necesario para las calles, sino que la ley lo obliga á pagar una contribución especial que por término medio es igual al 50%, ó sea á la mitad del valor de los trabajos de mejoras, pues se considera que aunque el público recibe un beneficio, la mayor parte de tal beneficio lo reciben directamente los dueños del terreno. Esta contribución en los Estados Unidos se denomina «Especial Assesment». En el cuadro que á continuación se publica, podrá verse en qué forma es ella pagada en 50 de las principales poblaciones de aquella República.

El precedente sentado en esta capital, de compras que anteriormente se hicieron para abrir nuevas calles en la ciudad, parece como que les diera la razón á los terratenientes que hoy se niegan, con perjuicio de sus propios intereses; á ceder gra-

garon á ceder esos terrenos, si no se les pagaba su valor, el cual estiman, por término medio, en B. 5.00 por metro cuadrado. Como el total que sería necesario para llevar á cabo las mejoras proyectadas sería como de 40,000 metros cuadrados, al aceptar el Gobierno la obligación de pagar esos terrenos, tendría que hacer una erogación de B. 200,000,00, que equivalen al doble de lo que costaría la construcción de las calles y la provisión de las cañerías de agua y desagües,

ni siquiera necesarias por motivo alguno. Esas mejoras más que todo favorecerían directamente á los dueños de terrenos, pues el valor de éstos aumentaría de manera considerable, á más del beneficio que recibirían con sólo poder llevar á cabo construcciones allí.

En todo país civilizado, el dueño de un terreno por donde, con fondos públicos, se hacen nuevas calles, con lo cual recibe inmenso beneficio y aumento del valor de su propiedad, no solo cede el terreno necesario para las calles, sino que la ley lo obliga á pagar una contribución especial que por término medio es igual al 50%, ó sea á la mitad del valor de los trabajos de mejoras, pues se considera que aunque el público recibe un beneficio, la mayor parte de tal beneficio lo reciben directamente los dueños del terreno. Esta contribución en los Estados Unidos se-

tis los terrenos necesarios para unas mejoras que ellos mismos reclaman con justicia; pero si bien se mira, se observará que no existe justificación en el presente caso, por varias razones, así:

1º Las mejoras que ahora se proyectan no obedecen á una necesidad pública, son el deseo de otorgar las ventajas que reclaman los mismos dueños de casas y terrenos en la zona que se proyectaba mejorar.

2º De las compras hechas anteriormente no es responsable el actual Gobierno, sean ó no justificadas esas compras.

3º Las mejoras que se hicieron en los barrios de Guachapalí, El Marañón, Santa Cruz y San Miguel, fueron propuestas por la Comisión del Canal como medida sanitaria urgente é indispensable, y ejecutadas con fondos de la misma Comisión, en los términos del tratado del Canal.

4º Si el Gobierno en aquella época, antes de obligarse con la Comisión del Canal, hubiera tratado previamente con los terratenientes, es casi seguro que habría obtenido gratis los terrenos necesarios.

5. Existe también el precedente de que los dueños de terrenos los han cedido gratuitamente para abrir calles, como la Compañía del Ferrocarril que en Guachapalí, Marañón, Santa Cruz y San Miguel, cedió más de 20,000 metros cuadrados para las calles, la Panamá Real State Company, que en Cocoa-Grove, cedió como 2,000 metros cuadrados para dos calles que se abren allí en la actualidad, y hay una oferta del General Rafael Aizpuru para todo el terreno que se necesite para nuevas calles en Calidonia.

Al hacer esta exposición la Secretaría de Fomento no tiene en mira otra cosa que llevar á conocimiento general las causas por las cuales se ha desistido de ejecutar las proyectadas mejoras en el Boulevard Ancón, á fin de justificarse plenamente ante los que verbalmente ó por medio de la prensa, se quejan de que en esa zona se carece de las cañerías de agua y desagües.

Ultimamente las mejoras que debían practicarse en esa zona han sido reducidas, por ser de justicia, á la pavimentación y arreglo de cañerías en el Boulevard Ancón (antiguo camino del ganado) y al arreglo de otras calles existentes de menor consideración.

El Secretario de Fomento,

C. C. AROSEMENA.

ICAZA

Al hacer esta exposición la Secretaría de Fomento no tiene en mira otra cosa que llevar á conocimiento general las causas por las cuales se ha desistido de ejecutar las proyectadas mejoras en el Boulevard Ancón, á fin de justificarse plenamente ante los que verbalmente ó por medio de la prensa, se quejan de que en esa zona se carece de las cañerías de agua y desagües.

PRORRATEO DEL COSTO DE PAVIMENTACION DE CINCUENTA CIUDADES

500

MEMORIA DEL

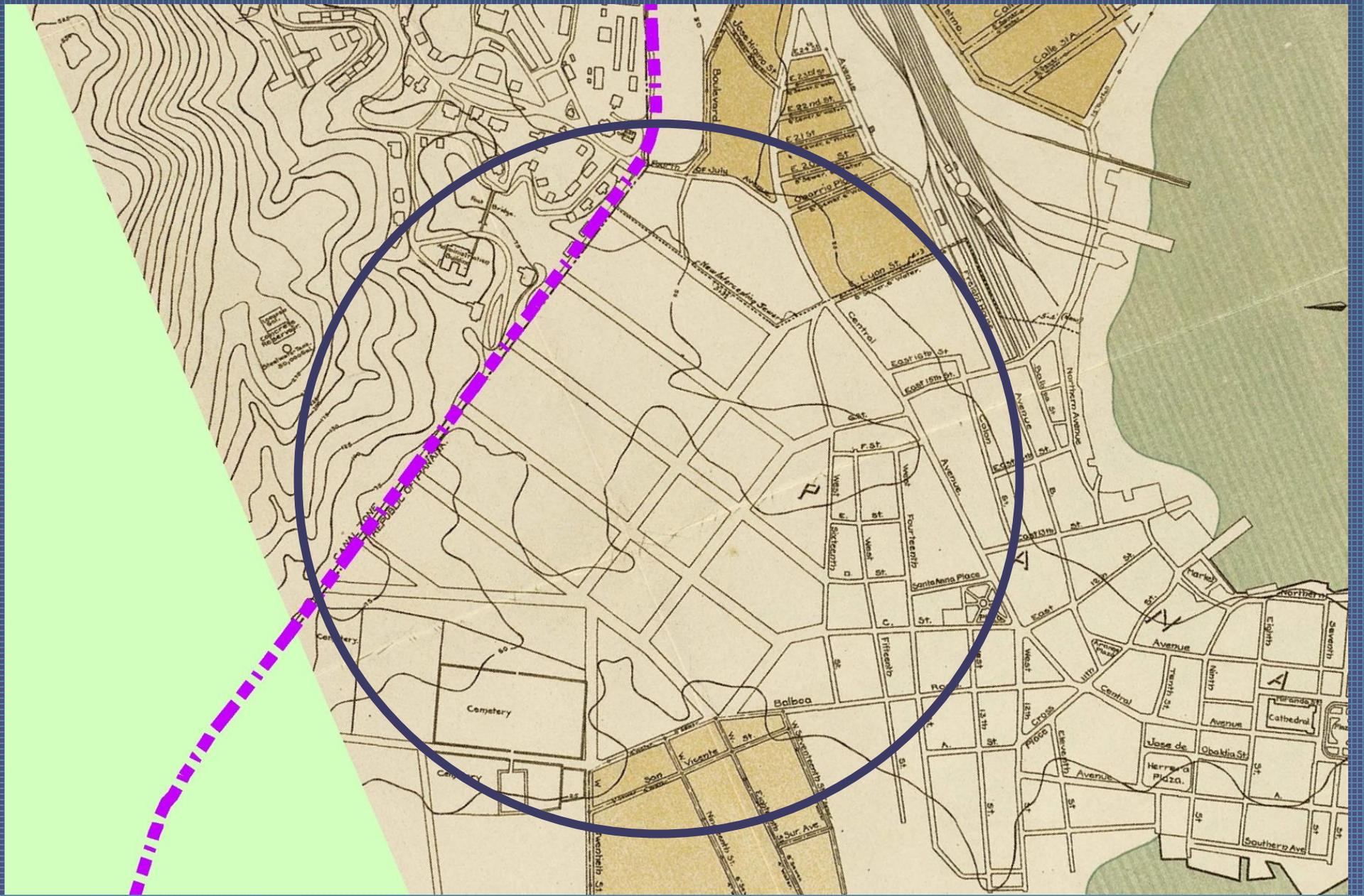
NUMERO	LOCALIDAD		Preparación del terreno y nivelación		Pavimento original		Reconstrucción de pavimento	
			Porcentaje pagado por		Porcentaje pagado por		Pagado por	
	ESTADO	CIUDAD	Propiedad	Gobierno	Propiedad	Gobierno	Propiedad	Gobierno
1	Alabama	Montgomery	50	50	50	50	50	50
2	Arkansas	Eitle Rock	100	.....	100	.....	100	.....
3	California	San Francisco	100	.....	100	.....	.....	100
4	Connecticut	Hartford	.....	100	67	33	.....	100
5		New Haven	.....	100	a	.....	b	.....
6	Dist. Columbia	Washington	.....	100	.....	100	.....	100
7	Delaware	Wilmington	.....	100	.....	100	.....	100
8	Florida	Jacksonville	50	50	50	50	50	50
9	Georgia	Atlanta	.....	100	67	33	67	33
10		Augusta	50	50	50	50	50	50
11	Illinois	Peoria	100	.....	100	.....	100	.....
12	Indiana	Indianapolis	100	d	100	d	100	d
13	Iowa	Burlington	.....	100	100	c	.....	100
14	Kansas	Topeka	.....	100	100	.....	100	.....
15	Kentucky		.....	.....	.....	.....	.....	.....

22	Michigan	Detroit	100	c	100	c	100	c
23	Minesota	Mineapolis	.....	100	100	c	100	c
24		St. Paul	100	.....	100	.....	100	.....
25	Missouri	Kansas City	100	.....	100	.....	100	.....
26		St. Louis	.....	100	100	.....	100	.....
27	Nebraska	Omaha	50	50	100	c	100	.....
28	New Hampshire	Manchester	.....	100	.....	100	.....	100
26	New Jersey	Newark	100	.....	100	.....	100	.....
30		Paterson	100	.....	100	.....	.....	100
31	New York	Albany	100	d	100	d	100	d
32		Brooklyn	100	.....	100	.....	50	50
33		Buffalo	100	.....	100	.....	100	.....
34		New York	100	.....	100	.....	.....	100
35		Rochester	100	.....	100	.....	100	.....
36		Syracuse	100	.....	100	.....	100	.....
37	Ohio	Cincinnati	98	2 c	98	2 c	98	2 c
38		Dayton	100	c	100	e	100	c
39	Oregón	Portland	100	.....	100	.....	100	.....
40	Pennsylvania	Harrisburg	100	.....	100	.....	100	.....
41		Filadelfia	.....	100	100	.....	.....	100
42		Scranton	100	.....	100	.....	50	50
43	Rhode Island	Providence	100	.....	.....	100	.....	100
44	South Carolina	Charleston	.....	100	.....	100	.....	100
45	South Dakota	Liond Falls	100	c	100	c	100	c
46	Tennessee	Nashville	.....	100	.....	100	.....	100
47	Utah	Salt Lake	50	50 c	100	c	100	c
48	Virginia	Richmond	.....	100	.....	100	.....	100
49	Washington	Seattle	100	.....	100	.....	100	.....
50	Wisconsin	Milwaukee	100	c	100	c	.....	100

SECRETARIO DE FOMENTO

501

NOTA: a 1 yarda cuadrada por cada pie frente; Gobierno el costo.— b 3½ yardas cuadradas por cada pie frente.—Gobierno costo. Gobierno hace intersecciones calles.— d Gobierno no hace intersecciones calles.



Informe Sobre el Desarrollo Urbano y el Plano Regulador en la Ciudad de Panamá

PRESENTADO POR EL
 PROFESOR, DR. K. H. BRUNNER
 ASESOR DEL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE PANAMA
 ENERO DE 1941

NOTA DE LA REDACCION.—Nos cabe la satisfacción de dar a la publicidad por vez primera, en las páginas de "Ingeniería y Arquitectura" este Informe, que constituye el primer esfuerzo orgánico para la planificación de nuestra ciudad, elaborado en 1941. Copia del mismo nos ha sido facilitada por el Ingeniero Sr. Manuel V. Patiño, Ministro de Obras Públicas en aquel entonces y Gerente del Banco de Urbanización y Rehabilitación, en Diciembre de 1949.

Lamentamos no acompañarlo de los Mapas a que en el Informe se alude por no poseer la mayoría de ellos y porque el mismo Plano Regulador excede, por su tamaño, a la posibilidades de reproducción en esta revista.

EL TRAZADO DE LA CIUDAD

Contemplando en los planos de la ciudad su trazado en general, se impone la pregunta: Corresponde el sistema de sus vías a las necesidades de la circulación urbana? Se acordó en el ensanche fuera de los muros antiguos, hecho hace decenios, lo que necesitará la ciudad en el curso de su desenvolvimiento, o hay motivos para su reforma?

Contestando esta pregunta, cualquier urbanista dirá que el sistema básico del trazado urbano es sobremanera favorable. (No me refiero ahora al ancho de las calles sino a su dirección y a la red en general). Es bien sabido que todas las funciones urbanas españolas se basan en los decretos de Carlos V que prescribieron el trazado rectangular del terreno subdividido y adjudicado desde la sede del Gobierno en España. Así se trazó la ciudad de Panamá Vieja y también la nueva ciudad fortificada en el sistema netamente rectangular que hasta hoy subsiste en la parte antigua desde la Merced hacia la bahía.

El posterior ensanche de la ciudad al Oeste y Norte que se operó como consecuencia del constante aumento de población (dibujo No. 1), quizás en cualquier otro caso se habría efectuado prolongado el sistema del tablero de ajedrez. (Dib. No. 2) No ocurrió así en la realidad; supongo que siguiendo antiguos caminos reales

las arterias de ensanche se abrieron en forma de abanico en direcciones que hasta hoy coinciden con las corrientes principales del tránsito. Esta situación, esboza en el Dibujo No. 3, es sin duda favorable.

En cambio, las calles secundarias del primer barrio de ensanche, del Corregimiento de Santa Ana, se formaron más bien de una manera casual (Dib. No. 4), siguiendo caminos rurales o límites de propiedades, y en vista de la transformación moderna de la vida urbana, naturalmente no corresponden de lleno a las exigencias actuales.

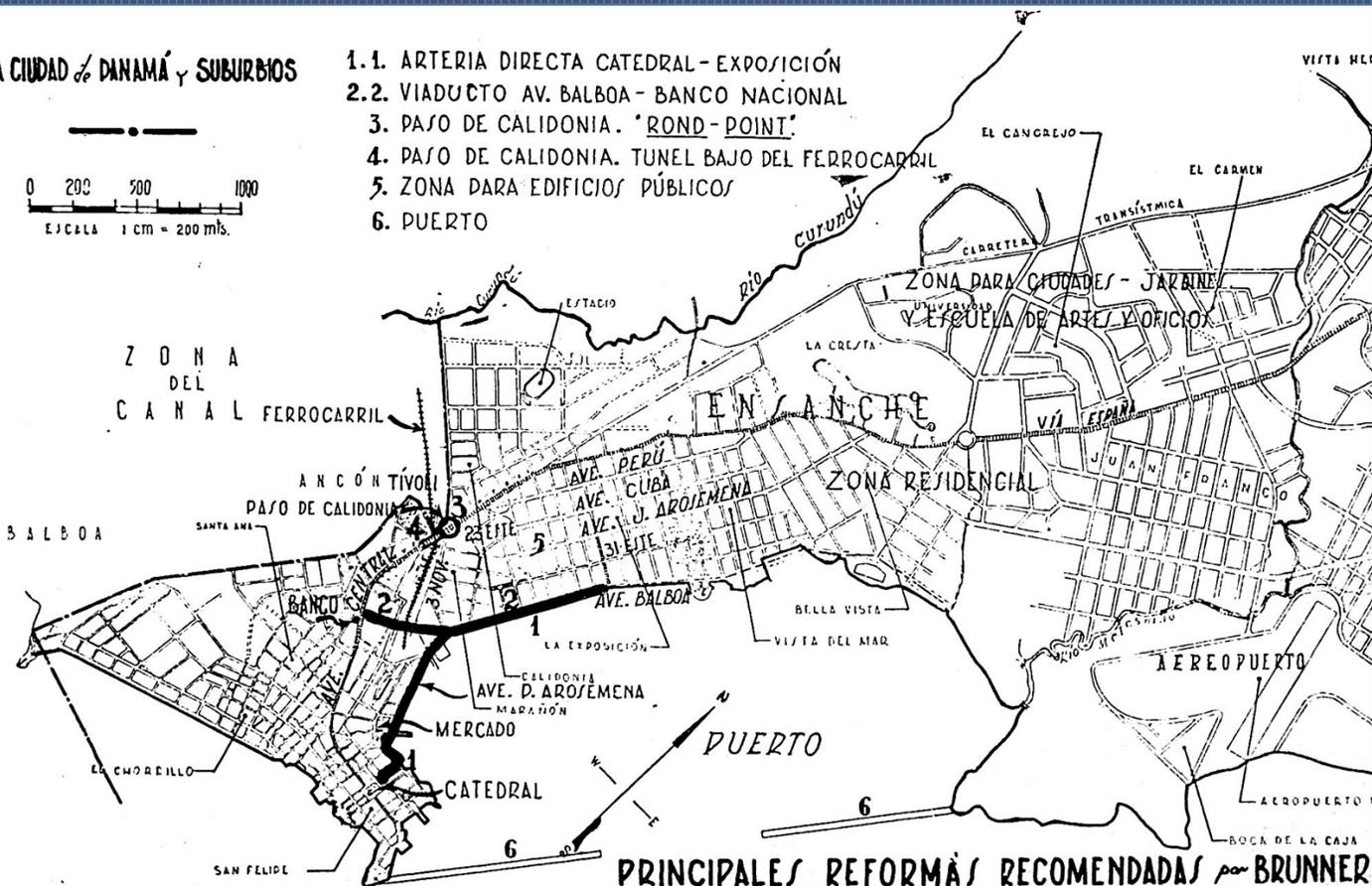
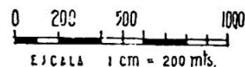
El centro comercial, antes localizado en la ciudad antigua, se mueve a lo largo de la Avenida Central hacia el Norte. El mercado, la zona industrial y del comercio de materiales pesados, ligada a la estación ferroviaria de carga, se encuentran a un lado de esta arteria; el centro intelectual del Instituto Nacional, el sector de recreo y el comercio de automóviles y accesorios al otro lado. En la continuación de estas dos regiones laterales se encuentran al Noroeste la región residencial de la Exposición y Bella Vista, el Aeropuerto, etc., y al Noroeste, el sector de Ancón, la vía principal a la Zona del Canal y Albroom Field. En estas direcciones se necesitan arterias laterales amplias, indicadas en el dibujo No. 4 con las cifras 1 hasta 4.

Las vías disponibles en estas direcciones se indican en el dibujo número 5; ellas no corresponden a las necesidades actuales del tránsito urbano, ni exactamente en cuanto a su dirección, ni mucho menos en cuanto a su anchura.

Las reformas necesarias para enderezar y ensanchar estas vías se desprenden de los proyectos elaborados para el plano regulador, dibujos Nos. 6 hasta 9.

Otra consecuencia de la modernización de la ciudad es la mayor altura y mayor densidad de las construcciones especialmente en las vías y plazas centrales que aumentan constantemente, el tránsito que por ellas circula. Es por esta razón que se impone el ensanche de ciertas vías y la creación de otras arterias tanto transversales

LA CIUDAD DE PANAMÁ Y SUBURBIOS



PRINCIPALES REFORMAS RECOMENDADAS por BRUNNER

como longitudinales, del sector central a las extendidas urbanizaciones del Norte.

Son éstas en líneas generales las directivas que deben determinar el trazado de las reformas viarias de la capital.

APERTURAS Y REGULACION DE VIAS

En el estudio del plano regulador para la parte central de la ciudad (dibujos Nos. 6-9 y 17-20) se indican varias reformas:

- Ensanche de Avenidas y calles.
- Apertura de nuevas vías, y
- Creación de plazas y parques.

Los motivos para las reformas propuestas son las necesidades de la circulación urbana, inclusive la formación de lugares de estacionamiento, de saneamiento de barrios congestionados, de higiene en general y de embellecimiento urbano.

Debido a la escala del único plano exacto disponible (1 a 4.000) no se indicaron las regulaciones y enderezamientos menores; los ensanches de vías se indicaron únicamente en aquellos sectores y en aquel costado de la vía en donde su dimensión deberá ser de alguna consideración. Proyectos precisos y detallados para estos ensanches requieren que se elaboren previamente planos a mayor escala o que se complementen los planos elaborados por el Departamento de Sanidad, planos que tendrán que indicar:

- a) Las líneas exactas de la edificación (ancho de las aceras);
- b) Las dimensiones de los predios (cuya profundidad influya naturalmente en el proyecto de ensanche de la vía);
- c) La categoría del edificio (edificación sólida, de madera, etc.);
- d) La edad y el estado de conservación de los edificios; y
- e) La destinación de los mismos y el dato si se trata de propiedades de la Administración Pública, de entidades religiosas o de particulares.

En cuanto a las calles situadas en los barrios obreros, se recomiendan ensanches únicamente en determinados casos, cuando la circulación urbana los justifique. Por lo general hay que tomar en cuenta que los ángulos entrantes en la línea de construcción, que se producen como consecuencia del ensanche paulatino, son desfavorables en esta categoría de barrios; además, la asoleación y el reflejo del calor de la superficie ancha de pavimentos, empeoran las condiciones higiénicas de las casas adyacentes.

Respecto a las plazoletas, destinadas principalmente a futuros parqueaderos, su indicación en varios lugares centrales puede considerarse como alternativas, aunque la realización de todos a la vez no estaría demás si se toma en cuenta la constante intensificación del tránsito.

Para la conveniente ubicación de los lugares destinados para parques de recreo y campos de juego infantil, podría seguirse el plano demográfico (dibujo No. 16) que revela los sectores más densamente poblados.

Como un instrumento indispensable para poder realizar las reformas urbanas sin erogaciones excesivas y sin que dichas reformas se dificulten por la especulación, se necesitaría una ley que faculte a la autoridad a adquirir los predios e inmuebles afectados, por su valor catastral más una indemnización, quizás hasta el 30% de dicho valor; este aumento del valor se justifica por el mayor costo de la construcción nueva que el propietario piense realizar en otra parte para reemplazar el edificio expropiado.

EL ANTIGUO CENTRO URBANO

Los datos sobre el número de licencias otorgadas en los últimos diez años para vehículos motorizados (dibujo No. 14), datos que me fueron proporcionados por la Tesorería Municipal demuestran un aumento anual de 600 a 1000 vehículos por término medio. Este aumento se nota en la intensidad progresiva del tránsito y en la imposibilidad cada día más notable de encontrar parqueaderos. Basta recordar que cada 200 carros estacionados cubren, sin contar el espacio necesario para entrar y salir del lugar de estacionamiento, una área de 2000 metros cuadrados.

El número de grandes almacenes tienden a aumentar y se nota una concentración de estos locales en la Avenida Central, entre la plaza de la Independencia y el Paso del Ferrocarril y en unas calles transversales en la zona entre el Mercado y el Instituto Nacional. Los motivos para esta concentración son que los sectores residenciales más importantes quedan en los extremos de la Avenida, en la ciudad antigua y en las nuevas urbanizaciones al Norte; que las demás calles son demasiado estrechas y que el carácter distinto del Barrio de Calidonia y del Marañón impiden una extensión de la zona del comercio de primera categoría más allá de la Estación.

Esta densidad del comercio establecido en pocas vías centrales, detiene la modernización de otros sectores centrales y aumenta cada día más la congestión del tránsito. El limitado espacio de la ciudad y el costo del terreno impedirá que la descongestión del tránsito, se efectúe por medio de la creación de amplios parqueaderos si no se corrigen los motivos fundamentales de dicha congestión.

Además, la emigración del comercio del área de la antigua ciudad produce una desvalorización de sus edificios que a su vez estorba su reconstrucción moderna y el ensanche de sus vías, aunque es precisamente este sector que alberga varios de los edificios gubernamentales más importantes. Se puede decir que la ciudad antigua, el Barrio de San Felipe, será cada día más estrangulada por la densidad de la circulación en el sector adyacente, de Santa Ana.

Como un instrumento indispensable para poder realizar las reformas urbanas sin erogaciones excesivas y sin que dichas reformas se dificulten por la especulación, se necesitaría una ley que faculte a la autoridad a adquirir los predios e inmuebles afectados, por su valor catastral más una indemnización, quizás hasta el 30% de dicho valor; este aumento del valor se justifica por el mayor costo de la construcción nueva que el propietario piense realizar en otra parte para reemplazar el edificio expropiado.

cada año nuevas acciones y los propietarios de casas de Inquilinato quedarían obligados a invertir la prorrata de los alquileres recibidos a título de amortización en acciones de la "corporación de la vivienda".

TAREAS URBANAS ADICIONALES

Aparte de los aspectos tratados y reformas recomendadas habría que dedicar estudios especiales sobre ciertos complementos de la vida urbana referentes al recreo; entre estos podrán figurar la creación de un gran parque forestal en continuación del parque campestre existente en Panamá Viejo, con jardín botánico y ensanche del zoológico, campo deportivo con canchas de tenis, basquet ball y piscina; acondicionamiento de playas apropiadas desde el punto de vista de la higiene y en áreas no demasiado afectadas por las mareas; balnearios a orillas de los ríos de carácter paisajista y rústico, como los ríos Pacora y Juan Díaz, cerca de la carretera a Chepo.

Estos establecimientos de recreo se destinarían principalmente a la clase media, porque la juventud perteneciente a las familias de empleados y los alumnos y trabajadores (éstos últimos en los días festivos y de vacaciones) no disponen de medios suficientes de diversión sana y provechosa. Se recomienda también la creación de una ciudad-jardín satélite en la montaña, unida por una carretera con la ciudad, destinada principalmente para residencias y el recreo de fin de semana, con casitas de campo capilla, hotel, pequeños centros comerciales y con una especie de albergues particulares como dependencias de los grandes clubes sociales de la Capital, y más tarde con las escuelas que se necesiten.

No hay duda de que esta ciudad en la montaña, ideada por uno de los higienistas y miembros más prestigiados de la Capital, ofrecería un especial atractivo para los habitantes de la Zona del Canal, en gran parte no acostumbrados al clima tropical.

IMPUESTO A LA VALORIZACION

Pasando ahora brevemente a la financiación de obras urbanas, deseo mencionar un solo aspecto, quizás no considerado hasta la fecha. En los últimos decenios se operó en vastas zonas de la ciudad de Panamá una considerable valorización de los terrenos. El mismo fenómeno, solamente más acelerado, se presentará en aquellas partes en las cuales obras o reformas urbanas realizadas por el Gobierno, mejorarán de un momento a otro las condiciones del lugar. Así ocurrirá, destinándose manzanas de situación central, hoy ocupadas por habitaciones populares congestionadas, para fines comerciales, según lo mencioné antes, o abriendo arterias a través de sectores hoy descuidados, o por la apertura de la nueva comunicación recomendada de la Plaza de Independencia hacia los sectores del Norte.

En este último caso sería tan notable el beneficio para todo el territorio de la ciudad antigua alrededor de la Catedral, que fácilmente se podría financiar la mayor parte del costo de dicha vía por medio de un Impuesto de valorización que los propietarios beneficiados pagarán en el curso de cinco o diez años y que permitiría contratar un empréstito especial para acometer la obra.

Hace pocos años tuve la oportunidad de presentar semejantes insinuaciones en Bogotá, donde una vez establecido el impuesto a la valorización, muchas obras urbanas de gran beneficio para las propiedades afectadas, se realizan en gran parte por el producto de dicha contribución. Se adjuntará a este informe el respectivo acuerdo municipal de Bogotá para informar sobre el procedimiento adoptado.

ORGANIZACION DEL SERVICIO

En mi exposición traté apenas ciertos problemas, los que he podido estudiar en el breve tiempo de pocas semanas, pero estoy convencido que en el futuro se presentarán a las autoridades muchos problemas más. Es por eso que me parece necesario se disponga de las posibilidades para atender todas las necesidades urbanas presentes y futuras, por un servicio gubernamental constante. Como hay servicios de higiene, de seguridad, de tránsito, de control de la edificación, servicios que todos se refieren solo a determinadas partes de la vida colectiva, así debe haber ante todo, un servidor de urbanismo y habitación popular.

A este organismo le correspondería el levantamiento del plano exacto de la ciudad antigua, con las líneas de la edificación de las manzanas existentes, el levantamiento topográfico de toda la extensión del área urbana; elaborar, sector por sector, a base de las directivas generales una vez aprobadas, un plano regulador del ensanche de la ciudad; fiscalizar las urbanizaciones particulares y cooperar con la Administración de Hacienda en asuntos del impuesto de valorización.

Respecto al fomento de la vivienda popular, este organismo iniciará el control de las casas de inquilinato, declarará, de común acuerdo con las autoridades de sanidad e higiene, los inmuebles cuyo estado actual ya no permite una reforma satisfactoria, fijará el plazo para su desocupación y demolición y adelantará dentro de las posibilidades económicas del Gobierno la creación de urbanizaciones obreras, la construcción o la fabricación industrial de viviendas, sea directamente, sea subvencionada, o fomentando de otra manera la respectiva autoridad particular.

El mencionado organismo tendrá que extender sus actividades de igual modo a todas las demás ciudades de la República que en uno u otro sentido necesitan las mismas intervenciones.

IMPUESTO A LA VALORIZACION

Pasando ahora brevemente a la financiación de obras urbanas, deseo mencionar un solo aspecto, quizás no considerado hasta la fecha. En los últimos decenios se operó en vastas zonas de la ciudad de Panamá una considerable valorización de los terrenos. El mismo fenómeno, solamente más acelerado, se presentará en aquellas partes en las cuales obras o reformas urbanas realizadas por el Gobierno, mejorarán de un momento a otro las condiciones del lugar. Así ocurrirá,

En este último caso sería tan notable el beneficio para todo el territorio de la ciudad antigua alrededor de la Catedral, que fácilmente se podría financiar la mayor parte del costo de dicha vía por medio de un Impuesto de valorización que los propietarios beneficiados pagarán en el curso de cinco o diez años y que permitiría contratar un empréstito especial para acometer la obra.

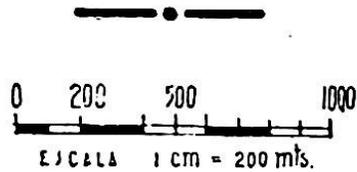
Hace pocos años tuve la oportunidad de presentar semejantes insinuaciones en Bogotá, donde una vez establecido el impuesto a la valorización, muchas obras urbanas de gran beneficio para las propiedades afectadas, se realizan en gran parte por el producto de dicha contribución. Se adjuntará a este informe el respectivo acuerdo municipal de Bogotá para informar sobre el procedimiento adoptado.

Hace pocos años tuve la oportunidad de presentar semejantes insinuaciones en Bogotá, donde una vez establecido el impuesto a la valorización, muchas obras urbanas de gran beneficio para las propiedades afectadas, se realizan en gran parte por el producto de dicha contribución. Se adjuntará a este informe el respectivo acuerdo municipal de Bogotá para informar sobre el procedimiento adoptado.

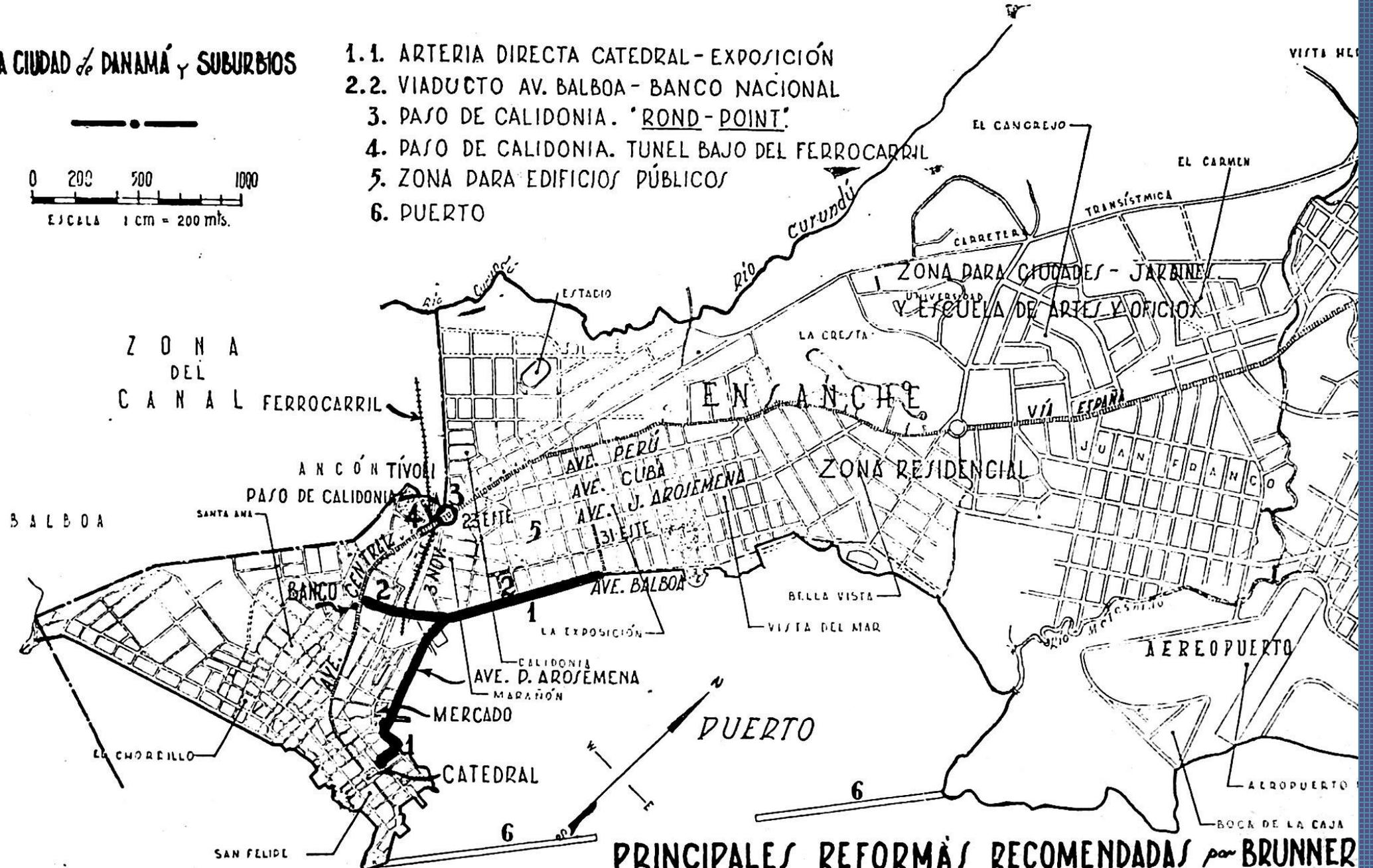
Informe Brunner, 1941

PLAN BRUNNER

LA CIUDAD DE DANAMÁ Y SUBURBIOS



- 1.1. ARTERIA DIRECTA CATEDRAL - EXPOSICIÓN
- 2.2. VIADUCTO AV. BALBOA - BANCO NACIONAL
3. PASO DE CALIDONIA. 'ROND-POINT'
4. PASO DE CALIDONIA. TUNEL BAJO DEL FERROCARRIL
5. ZONA PARA EDIFICIOS PÚBLICOS
6. PUERTO



CREASE EL IMPUESTO DE VALORIZACION

LEY NUMERO 1

(DE 14 DE ENERO DE 1953)

por la cual se crea el Impuesto de Valorización.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo 1º El impuesto directo de varolización, consistirá:

a) En una equitativa contribución proporcional al beneficio que reciban ciertas propiedades raíces con la ejecución de las obras de interés público local, dentro del territorio jurisdiccional de la República, en especial con las de apertura, ensanche, pavimentación y regularización de las calles, carreteras o plazas públicas de las ciudades, acueductos, alcantarillados, electrificación, regadíos, hasta la concurrencia del costo de las obras, así como cualquier otro tipo de obra que beneficie la propiedad particular.

b) En una remuneración para el Gobierno, por la iniciativa, dirección y fiscalización de las respectivas obras, teniendo en cuenta el mayor valor que reciban los predios favorecidos.

Este impuesto se hará efectivo de conformidad con las normas de la presente Ley.

Artículo 2º Las obras por las cuales debe exigirse impuesto de valorización serán ordenadas por el Gobierno y llevadas a efecto de acuerdo con los estudios técnicos y presupuestos elaborados por el Ministerio de Obras Públicas.

Parágrafo: El Gobierno consultará una vez decidida la ejecución de una obra, con una comisión ad-honorem, compuesta por un Miembro que nombrará cada una de las siguientes organizaciones:

- Cámara de la Propiedad;
- Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos;
- La Banca; y
- El Organismo Ejecutivo.

ESTABLECESE UN REGLAMENTO

LEY NUMERO 94

(de 4 de Octubre de 1973)

Por medio de la cual se establece y reglamenta la Contribución de Mejoras por Valorización.

EL CONSEJO NACIONAL DE LEGISLACION

DECRETA:

CAPITULO I

DEFINICION Y OBJETO

ARTICULO 1.- Créase un gravamen real que afectará a los bienes inmuebles cualesquiera que ser su propietario o poseedor, el cual se denominará Contribución de Mejoras por Valorización y se destinará a costear, en todo o en parte, las obras de que trata el artículo siguiente. En lo sucesivo las referencias al mencionado gravamen se harán mediante la frase, la Contribución por Valorización.

Del pago de la Contribución por Valorización, a que se refiere el presente artículo, responderá siempre el inmueble sobre el que recaiga, a pesar de que cambie total o parcialmente de dueño después de haberse producido dicha Contribución.

ARTICULO 2.- La Contribución por Valorización recaerá sobre las propiedades inmuebles que se benefician con y por la ejecución de obras de interés público construidas por la Nación, los Municipios, las entidades descentralizadas o la empresa privada, de conformidad con esta Ley, entre las que se encuentran: construcción, apertura, ensanche, pavimentación y rectificación de avenidas, calles y carreteras; construcción, reconstrucción o mejoramiento de plazas públicas, limpieza y canalización de quebradas y ríos, construcción de obras de desagüe pluvial; construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras anegadizas; construcción de obras de riego, y construcción de obras de renovación o rehabilitación urbana.

ARTICULO 3.- Los fondos que forman la Contribución por Valorización se invertirán exclusivamente en las obras que motivan el gravamen.

ASAMBLEA NACIONAL

LEY Nº 11

(De 27 de abril de 2006)

Que reforma la Ley 35 de 1978, que reorganiza el Ministerio de Obras Públicas, y la Ley 94 de 1973, sobre contribución por valorización, y dicta otra disposición

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 5. El artículo 2 de la Ley 94 de 1973 queda así:

Artículo 2. La Contribución por Valorización recaerá sobre las propiedades inmuebles que se benefician con y por la ejecución de obras de interés público construidas por la Nación, los municipios, las entidades descentralizadas o las empresas privadas, entre las que se encuentran: construcción, conservación, apertura, ensanche, pavimentación y rectificación de avenidas, calles, aceras y carreteras, construcción, reconstrucción o mejoramiento de plazas públicas, limpieza y canalización de quebradas y ríos, construcción de obras de desagüe pluvial, construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras, construcción de obras de riego y construcción de obras de renovación o rehabilitación urbana.

Artículo 6. El artículo 5 de la Ley 94 de 1973 queda así:

Artículo 5. La Comisión de Valorización estará integrada por (8) ocho miembros nombrados así:

- a) El Ministro de Obras Públicas, quien la presidirá. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- b) El Ministro de Vivienda. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- c) El Ministro de Economía y Finanzas. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- d) El Director Ejecutivo del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales. En su ausencia actuará el Subdirector o un representante designado.
- e) Un miembro designado por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos.
- f) Un miembro de la Comisión de Hacienda Pública, Planificación y Política Económica de la Asamblea Nacional.

CREASE EL IMPUESTO DE VALORIZACION

LEY NUMERO 1

(DE 14 DE ENERO DE 1953)

por la cual se crea el Impuesto de Valorización.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo 1º El impuesto directo de varolización, consistirá:

a) En una equitativa contribución proporcional al beneficio que reciban ciertas propiedades raíces con la ejecución de las obras de interés público local, dentro del territorio jurisdiccional de la República, en especial con las de apertura, ensanche, pavimentación y regularización de las calles, carreteras o plazas públicas de las ciudades, acueductos, alcantarillados, electrificación, regadíos, hasta la concurrencia del costo de las obras, así como cualquier otro tipo de obra que beneficie la propiedad particular.

b) En una remuneración para el Gobierno, por la iniciativa, dirección y fiscalización de las respectivas obras, teniendo en cuenta el mayor valor que reciban los predios favorecidos.

Este impuesto se hará efectivo de conformidad con las normas de la presente Ley.

Artículo 2º Las obras por las cuales debe exigirse impuesto de valorización serán ordenadas por el Gobierno y llevadas a efecto de acuerdo con los estudios técnicos y presupuestos elaborados por el Ministerio de Obras Públicas.

Parágrafo: El Gobierno consultará una vez decidida la ejecución de una obra, con una comisión ad-honorem, compuesta por un Miembro que nombrará cada una de las siguientes organizaciones:

Cámara de la Propiedad;

Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos;

La Banca; y

El Organó Ejecutivo.

ESTABLECESE UN REGLAMENTO

LEY NUMERO 94
(de 4 de Octubre de 1973)

Por medio de la cual se establece y reglamenta
la Contribución de Mejoras por Valorización.

EL CONSEJO NACIONAL DE LEGISLACION

DECRETA:

CAPITULO I

DEFINICION Y OBJETO

ARTICULO 1.- Créase un gravamen real que afectará a los bienes inmuebles cualesquiera que sea su propietario o poseedor, el cual se denominará Contribución de Mejoras por Valorización y se destinará a costear, en todo o en parte, las obras de que trata el artículo siguiente. En lo sucesivo las referencias al mencionado gravamen se harán mediante la frase, la Contribución por Valorización.

Del pago de la Contribución por Valorización, a que se refiere el presente artículo, responderá siempre el inmueble sobre el que recae, a pesar de que cambie total o parcialmente de dueño después de haberse producido dicha Contribución.

ARTICULO 2.- La Contribución por Valorización recaerá sobre las propiedades inmuebles que se beneficien con y por la ejecución de obras de interés público construidas por la Nación, los Municipios, las entidades descentralizadas o la empresa privada, de conformidad con esta Ley, entre las que se encuentran: construcción, apertura, ensanche, pavimentación y rectificación de avenidas, calles y carreteras; construcción, reconstrucción o mejoramiento de plazas públicas, limpieza y canalización de quebradas y ríos, construcción de obras de desagüe pluvial; construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras anegadizas; construcción de obras de riego, y construcción de obras de renovación o rehabilitación urbana.

ARTICULO 3.- Los fondos que forman la Contribución por Valorización se invertirán exclusivamente en las obras que motivan el gravamen.

ASAMBLEA NACIONAL

LEY Nº 11
(De 27 de abril de 2006)

Que reforma la Ley 35 de 1978, que reorganiza el Ministerio de Obras Públicas,
y la Ley 94 de 1973, sobre contribución por valorización,
y dicta otra disposición

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 5. El artículo 2 de la Ley 94 de 1973 queda así:

Artículo 2. La Contribución por Valorización recaerá sobre las propiedades inmuebles que se beneficien con y por la ejecución de obras de interés público construidas por la Nación, los municipios, las entidades descentralizadas o las empresas privadas, entre las que se encuentran: construcción, conservación, apertura, ensanche, pavimentación y rectificación de avenidas, calles, aceras y carreteras, construcción, reconstrucción o mejoramiento de plazas públicas, limpieza y canalización de quebradas y ríos, construcción de obras de desagüe pluvial, construcción de diques para evitar inundaciones, desecación de lagos, pantanos y tierras, construcción de obras de riego y construcción de obras de renovación o rehabilitación urbana.

Artículo 6. El artículo 5 de la Ley 94 de 1973 queda así:

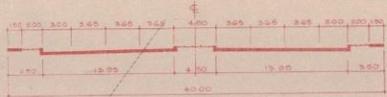
Artículo 5. La Comisión de Valorización estará integrada por (8) ocho miembros nombrados así:

- a) El Ministro de Obras Públicas, quien la presidirá. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- b) El Ministro de Vivienda. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- c) El Ministro de Economía y Finanzas. En su ausencia actuará el Viceministro o un representante designado.
- d) El Director Ejecutivo del Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales. En su ausencia actuará el Subdirector o un representante designado.
- e) Un miembro designado por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos.
- f) Un miembro de la Comisión de Hacienda Pública, Planificación y Política Económica de la Asamblea Nacional.



- 1953 - 1968
- 1969 - 1976
- 1977 - 1989
- 1990 - 2012
- Area urbanizada 2020

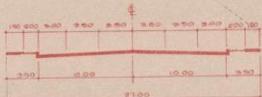
•SECCIONES DESEABLES DE VIAS URBANAS•



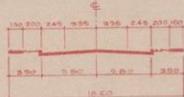
ARTERIA PRINCIPAL



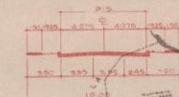
AVENIDA



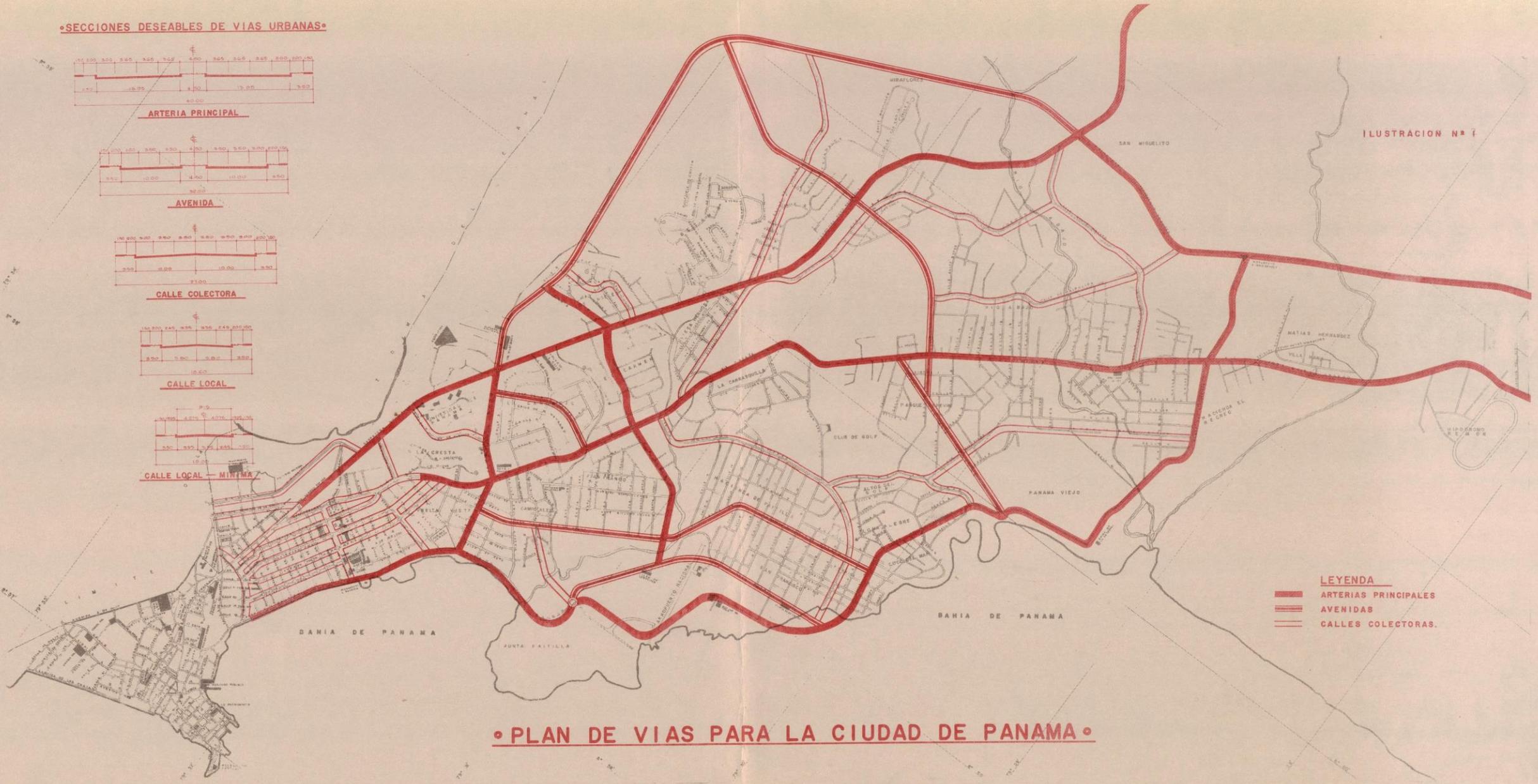
CALLE COLECTORA



CALLE LOCAL



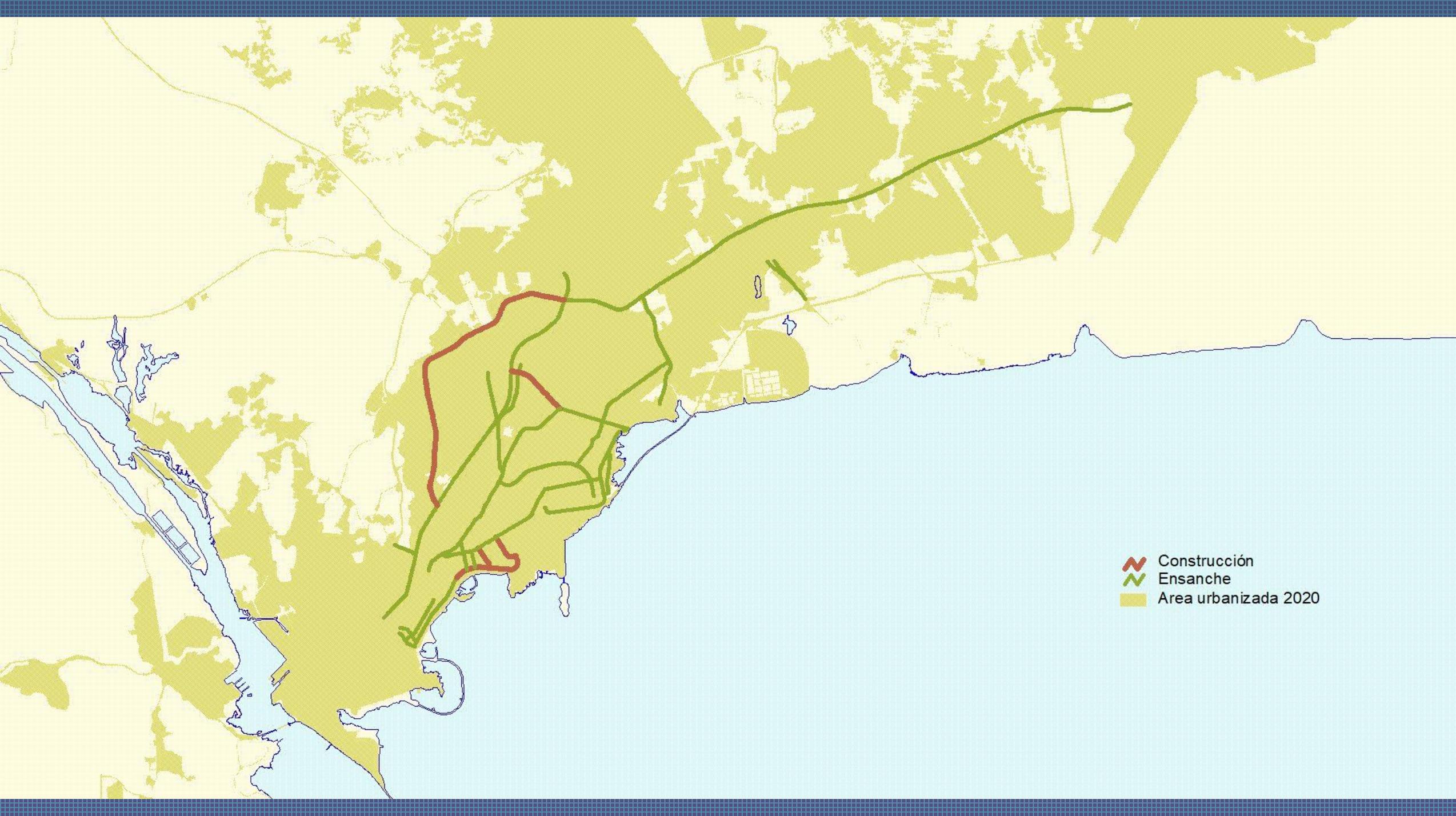
CALLE LOCAL - MINIMA



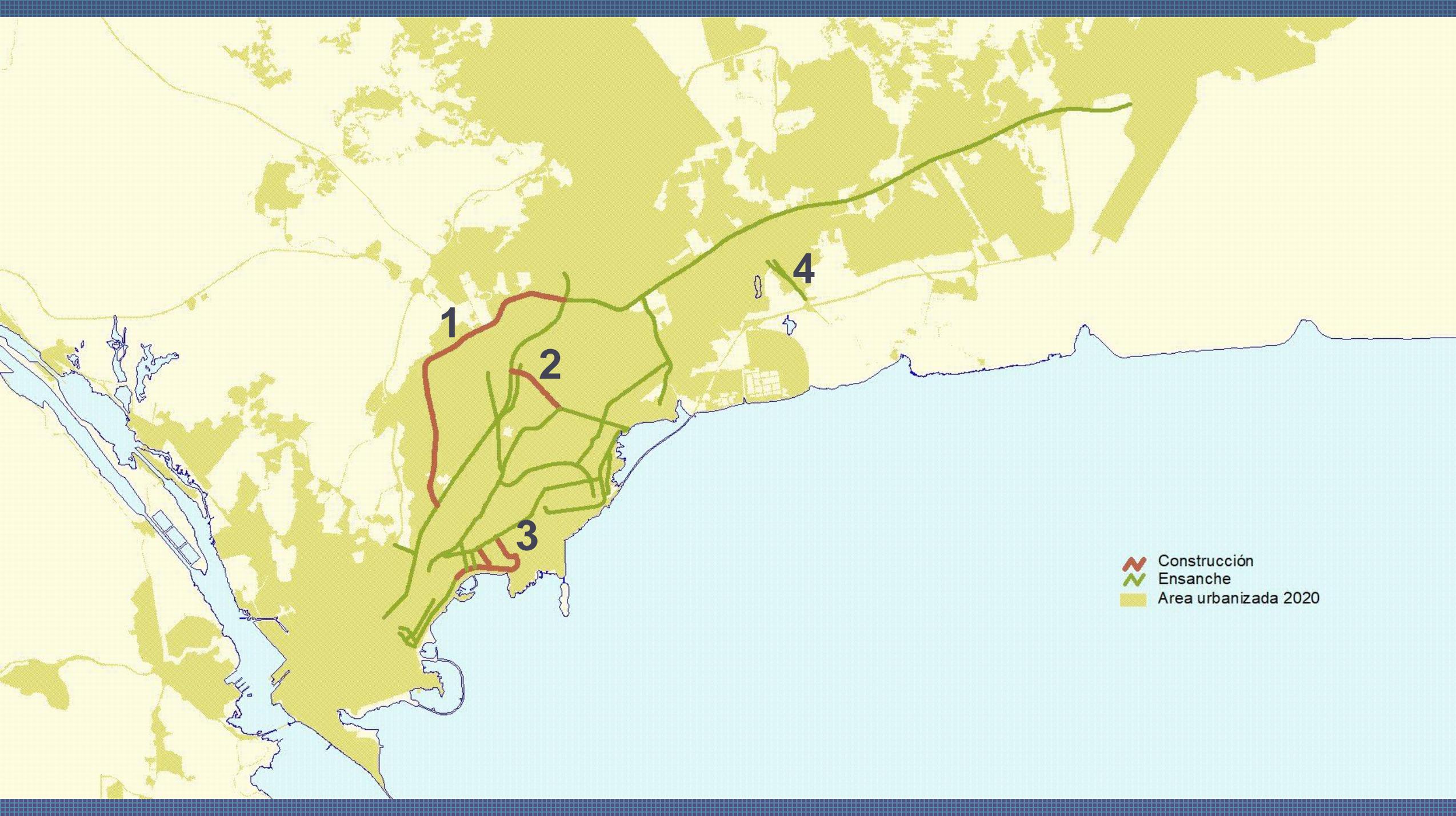
ILUSTRACION N° 1

- LEYENDA**
- ARTERIAS PRINCIPALES
 - AVENIDAS
 - CALLES COLECTORAS.

•PLAN DE VIAS PARA LA CIUDAD DE PANAMA•



-  Construcción
-  Ensanche
-  Area urbanizada 2020



1

2

3

4

-  Construcción
-  Ensanche
-  Area urbanizada 2020





















8-8-59

08:36

20810 8250

00071-1

29 79 01 62



















Paseo Suites
El Valle de Antón - Panamá
Apartments
for RENT
Tel. (507)908-7037
info@paseosuites.com

ca Caja de Ahorros

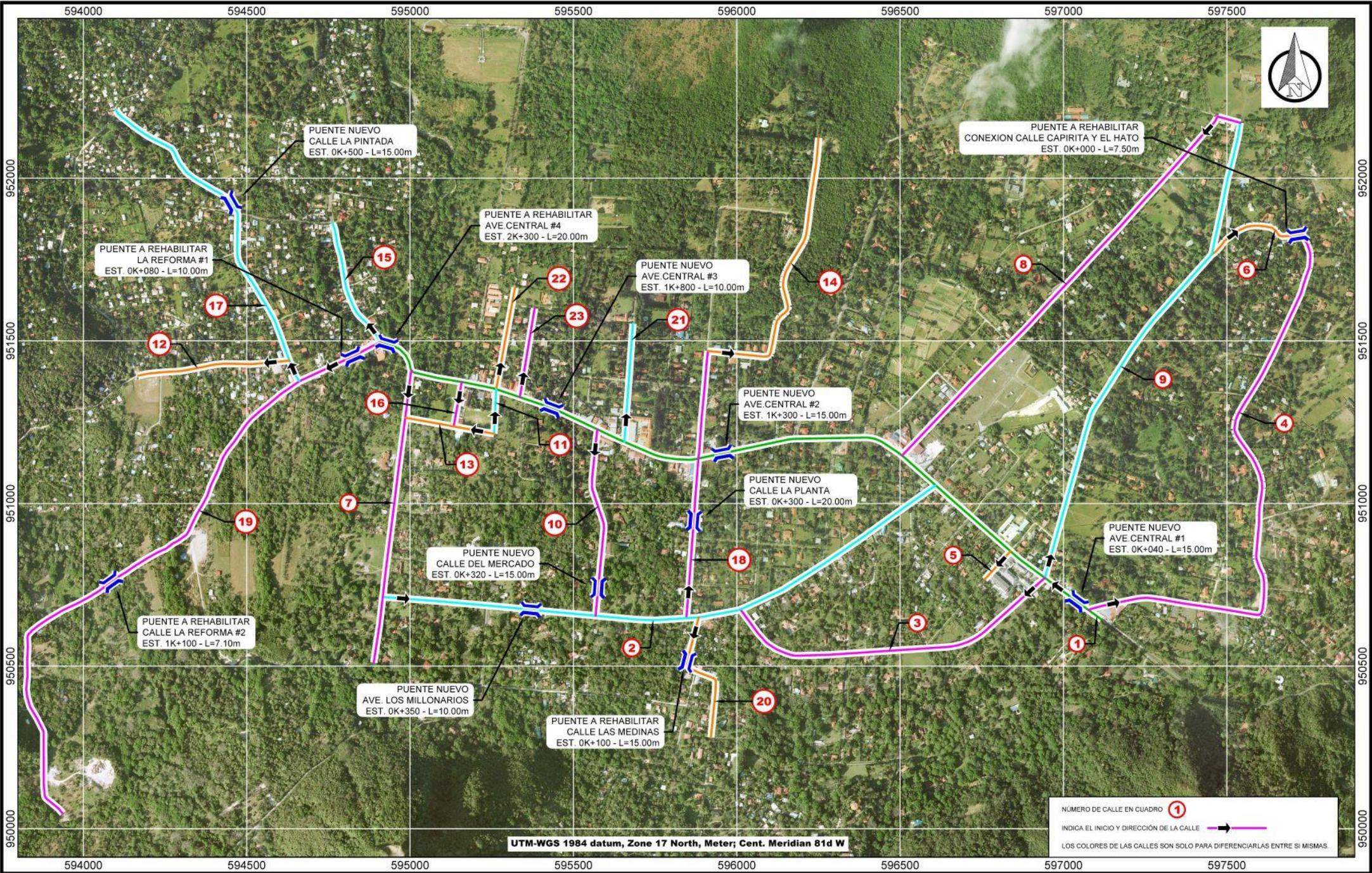
ca
ca Caja de Ahorros
www.caja.com.pa

CENTRO DE MASAJE
PROFESIONAL









NÚMERO DE CALLE EN CUADRO **1**
 INDICA EL INICIO Y DIRECCIÓN DE LA CALLE →
 LOS COLORES DE LAS CALLES SON SOLO PARA DIFERENCIARLAS ENTRE SI MISMAS.



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

PARA LA REHABILITACIÓN DE CALLES EN EL VALLE DE ANTÓN, DISTRITO DE ANTÓN, PROVINCIA DE COCLÉ

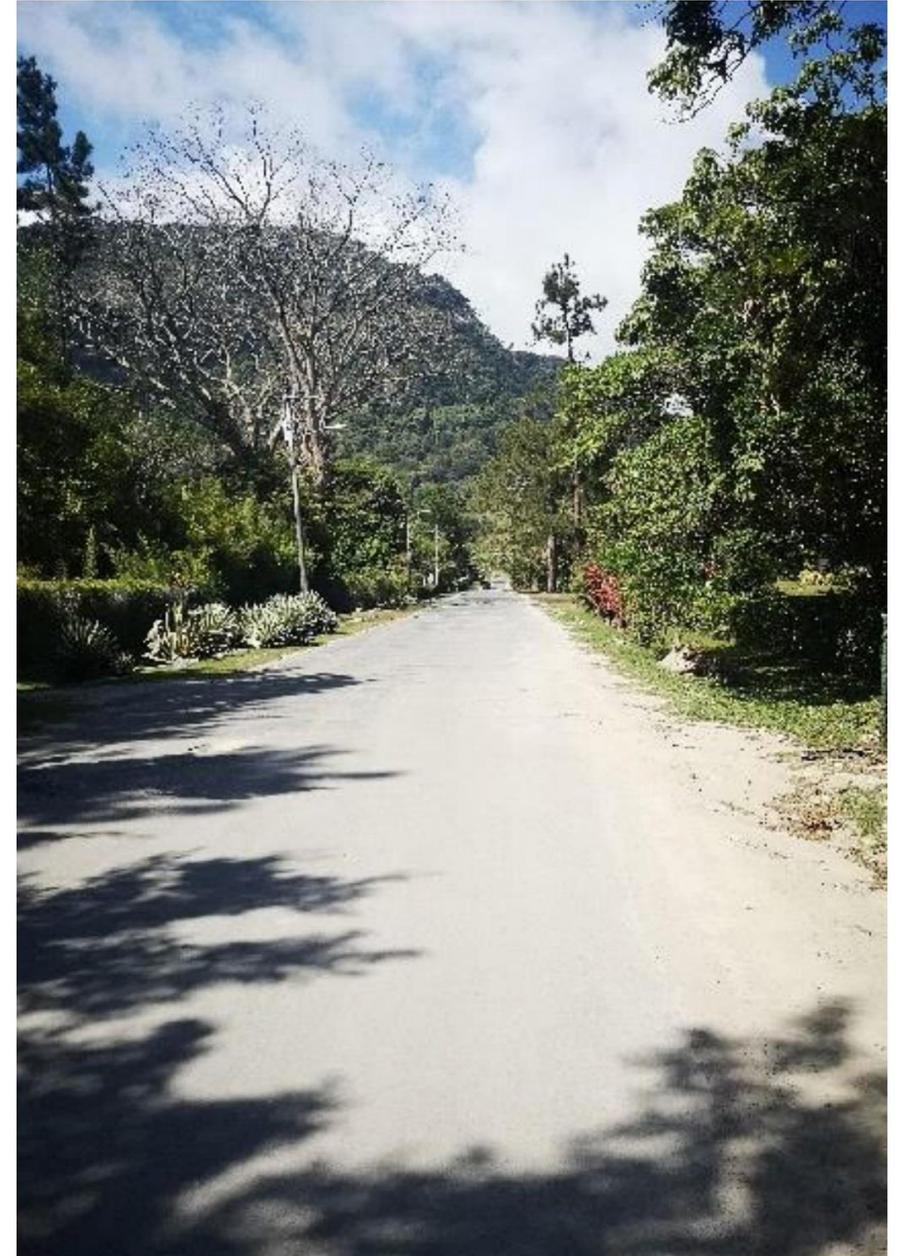
1.

Alcance

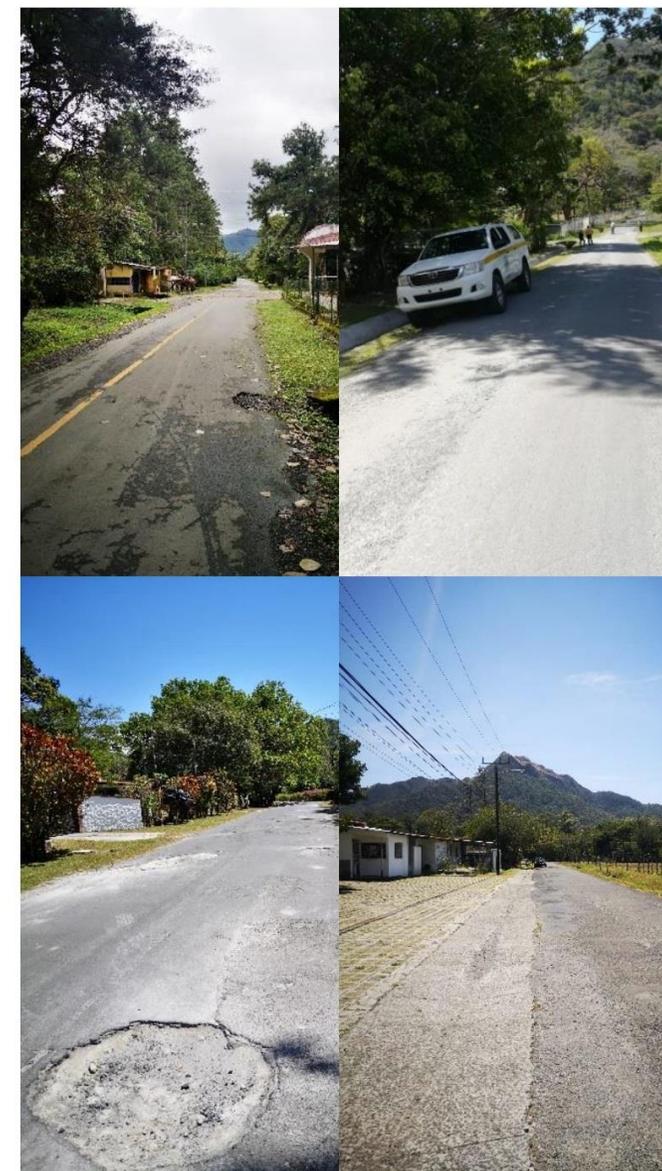
**COSTO ESTIMADO
B/. 10,871,841.15**

- 23 calles
- 7 puentes nuevos
- 5 puentes a rehabilitar
- Puentes con pasos peatonales
- Aceras nuevas
- Rehabilitación de aceras
- Rehabilitación de cunetas

Modalidad de contratación:
Licitación al Mejor Valor

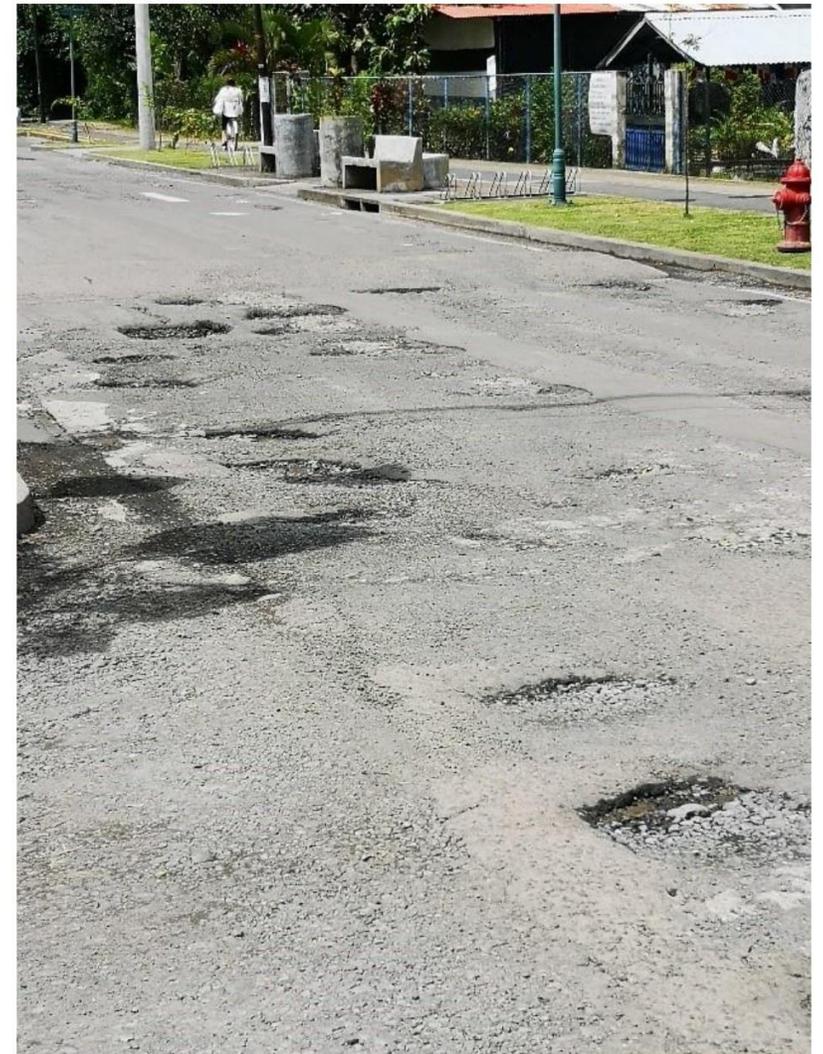


Nº	NOMBRE DE LA CALLE	LONGITUD (KM)	ANCHO PROYECTADO (M)	PUENTE
1	AVENIDA CENTRAL	2 K+300	6,50	3 PUENTES NUEVOS / 1 PUENTE REHABILITACIÓN
2	AVENIDA LOS MILLONARIOS	1 K+800	5,50	1 PUENTE NUEVO
3	AVENIDA PALMIRA	1 K+ 000	5,50	*
4	CALLE CAPIRITA	1 K+ 700	5,50 Y 5,00	2 CAJONES PLUVIALES
5	CALLE CENTRAL (A LADO DEL REY)	0 K+ 100	6,00	*
6	CONEXIÓN CALLE CAPIRITA Y CALLE EL HATO	0 K+ 270	4,80	1 REHABILITACIÓN
7	CALLE DEL MACHO (ANTES CALLE LOS POZOS)	0 K+ 860	6,00	*
8	CALLE EL CICLO	1 K+ 500	5,50	*
9	CALLE EL HATO	1 K+ 450	6,00	*
10	CALLE DEL MERCADO	0 K+ 500	6,00	1 PUENTE NUEVO
11	CALLE DR, GREGORIO MIRO A	0 K+ 095	4,50	*
12	CALLE GUADALUPANAS	0 K+ 450	5,00	*
13	CALLE HACIA EL CENTRO DE SALUD	0 K+ 220	4,50	*
14	CALLE HACIA EL NISPERO	0 K+ 900	5,00	*
15	CALLE LA COMPAÑÍA	0 K+ 300	5,50	*
16	CALLE DE LA IGLESIA	0 K+110	4,50	*
17	CALLE LA PINTADA	1 K+000	4,50	1 PUENTE NUEVO
18	CALLE LA PLANTA	0 K+ 800	5,50	1 PUENTE NUEVO
19	CALLE LA REFORMA (HACIA EL CHORRO LAS MOZAS)	2 K+ 000	5,50	2 PUENTES REHABILITACIÓN
20	CALLE LAS MEDINAS	0 K+400	4,00	1 PUENTE REHABILITACIÓN
21	CALLE MARIAGAR	0 K+400	5,50	*
22	CALLE VILLA LA PAZ	0 K+ 350	5,00	*
23	CALLE PATRIA	0 K+ 250	4,00	*
	TOTAL KM	18 K+ 755		*



Avenida Central

- **2,30 km de Carpeta asfáltica**
- **Cordón cuneta**
- **3 Puentes nuevos**
- **1 Puente a rehabilitar**
- **Solución punto crítico Calle Patria con Avenida Central**



Calle Villa La Paz



- 0,35 km
- Doble Sello

Calle Patria



- 0,25 km
- Doble Sello
- Solución de punto crítico

Ave. Los Millonarios



- 1,80 km de longitud
- Bacheo
- Carpeta de refuerzo
- Puente Nuevo
- Acera

Avenida Palmira



- 1,0 km
- Carpeta asfáltica
- Cuneta Llanera

Indicadores del Estudio Socioeconómico

- **Diagnóstico de la situación actual**
- **Determinación los Ingresos Anuales**
- **Gastos de Operación y/o Mantenimiento**
- **Estructura de Costo de Financiamiento**
- **TIR, VAN y Relación Costo/Beneficio**
- **Análisis de sensibilidad**
- **Análisis de impacto inmobiliario**
- **Costos de los predios**
- **Densidad de la población**
- **Capacidades de pago**
- **Valor del suelo**
- **Uso de suelo**
- **Nivel de ingreso**





COMPROMISO PRD

GERARDO SOLÍS
PRESIDENTE

VOTA



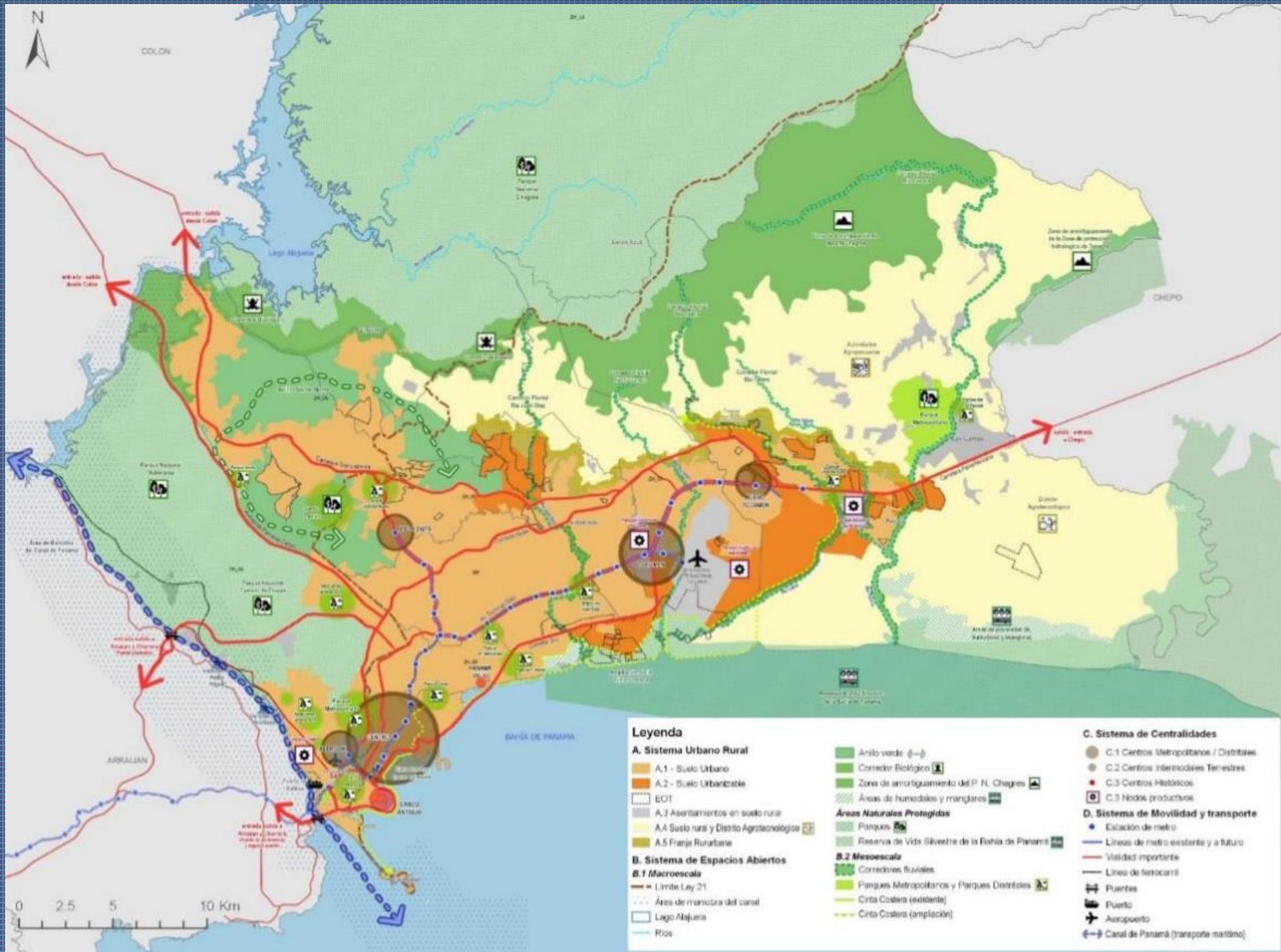
SIN IMPUESTO DE INMUEBLE, YA!

#FuorzaFELiz f v s s



RED MAESTRA DEL METRO





...si el Gobierno dispone hacer fuertes desembolsos para mejorar varias secciones de la ciudad, es justo que el propietario beneficiado contribuya con algo.

C. C. Arosemena, secretario de Fomento, 1912

