

Urbano de este Ministerio, se recomienda cambiar la línea de construcción vigente de la Calle Central entre la Avenidas 1ª y 8ª Este, de 12.50 metros a 7.50 metros del eje de la vía, haciéndola coincidir con la línea de propiedad.

Que en fundamento a lo anteriormente expuesto:

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Modificar la línea de construcción del tramo de la Calle Central, entre las Avenidas 1ª y 8ª Este del Distrito de David, Provincia de Chiriquí, de 12.50 a 7.50 metros del eje de la vía.

ARTICULO SEGUNDO: Enviar copia autenticada de esta Resolución al Municipio de David, y a todas las entidades que en una u otra forma participen coordinadamente en la aplicación de las normas de desarrollo urbano.

ARTICULO TERCERO: Esta Resolución entrará a regir a partir de su aprobación.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley No. 9 de 25 de enero de 1973.

ada en la Ciudad de Panamá, a los 26 días del mes de noviembre de 2002.

COMUNIQUESE, NOTIFIQUESE Y CUMPLASE.

MIGUEL CARDENAS
Ministro de Vivienda

GERARDINO BATISTA
Viceministro de Vivienda

RESOLUCION Nº 247-2002
(De 26 de noviembre de 2002)

“Por la cual se modifica la servidumbre asignada al Corredor Sur”.

**EL MINISTRO DE VIVIENDA EN USO DE SUS FACULTADES
LEGALES,**

CONSIDERANDO

Que el Ministerio de Obras Públicas ha solicitado formalmente la asignación de la servidumbre final del Corredor Sur.

Que es competencia del Ministerio de Vivienda, de conformidad con lo establecido en el literal "q" del artículo 2 de la Ley No. 9 de 25 de enero de 1973, levantar, regular, y dirigir los planos reguladores, lotificaciones, zonificaciones, urbanizaciones y mapas oficiales, que requiera la planificación de las ciudades, con la cooperación de los municipios y otras entidades públicas.

Que el Corredor Sur es un importante proyecto, cuya construcción contribuyó a fortalecer la infraestructura vial y mejorar la circulación vehicular en el área metropolitana de la ciudad de Panamá.

Que en cumplimiento con el contrato que celebró el Gobierno Nacional, donde se convino el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del Corredor Sur, mediante sistema de concesión administrativa, distinguido con el No. 70-96 del 6 de agosto de 1996, se estableció como parte de los requerimientos técnicos y legales la servidumbre de las fases I y II del mencionado corredor.

Que concluidas las obras del Corredor Sur, la Concesionaria ICA, S.A. efectuó una revisión a la servidumbre asignada, determinándose la necesidad de modificarla debido a cambios al alineamiento, realizadas durante la construcción, lo cuales hacen necesario ajustar la servidumbre al trazo existente.

Que en el informe técnico correspondiente, elaborado en el Departamento de Planificación Vial de la Dirección General de Desarrollo Urbano de este Ministerio, se recomienda asignar al proyecto Corredor Sur la servidumbre indicada en la nueva descripción del trazo o alineamiento del eje de la vía.

Que en fundamento a lo anteriormente expuesto;

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Asignar al proyecto Corredor Sur, los anchos de servidumbre indicados en la nueva descripción del trazo o alineamiento del eje de la vía, y que se describen a continuación:

Para los efectos de la Servidumbre, el punto inicial del Corredor corresponde al PST 11K+317.80, localizado en el Entronque Patilla sobre la Avenida Balboa frente a lo que fue la entrada del Colegio San Agustín en donde coincide con la servidumbre de la Av. Balboa. Por el Lado Izquierdo la servidumbre se mete 2.80 m hacia el predio de lo que fue el antiguo Colegio San Agustín, siguiendo la configuración del eje de la Rama 32 y remata en la Calle 53 Este, en lo que sería el cadenamiento 32K+240 de la Rama 32, frente al Restaurante Wendy's.

Cruzando la Calle 53 Este por el mismo Lado Izquierdo, en el 32K+185 de la Rama 32, la servidumbre invade el estacionamiento del Hospital Patilla, 2.00 m a partir del eje de la Rama, hasta el PT 32K+060.97, en donde se une en una bifurcación con la Rama 31. Desde esta unión la Rama 31 mantiene una servidumbre de 15.00 de ancho; siguiendo en curva hasta llegar a cruzar el Río Matanzillo y conectarse con la Calle 54 Este, llevando el tránsito saliente del Corredor de Atlapa hacia la Calle 50 o la Calle 53 Este, pasando por la calle lateral al establecimiento de Felipe Motta.

Nota No. 1: La Rama 32 del Entronque Patilla es la vía que conduce el tránsito que viene de Atlapa para salir hacia el área del Hospital Patilla o para girar a la izquierda en el Monumento a La Madre; la Rama 31 incorpora el tránsito de ATLAPA hacia la Calle 50, entrando por la Calle 54 Este; la Rama 11 incorpora el tránsito de la Calle 50 al Corredor, frente a lo que fue el Colegio de Las Esclavas; la Rama 21 lleva el flujo vehicular que viene de la Av. Balboa y gira bien a la derecha a la Calle 56-A Este (Ramón H. Jurado) o a la izquierda para tomar la Rotonda del Monumento a La Madre; la Rama 22 en la vialidad para incorporar al Corredor Sur al tránsito proveniente de la Av. Balboa.

Por el mismo Lado Izquierdo la servidumbre de la Rama 31 continúa desde el 31K+052.85, hasta su unión con la Rama 32 en el cadenamiento 32K+000, con una servidumbre de 4.00 m desde la rodadura del Corredor. En el cadenamiento 32K+000 la Rama 32 se une a la Troncal del Corredor en el punto correspondiente al 11K+790 aproximadamente, desde donde la servidumbre es de 12.00 m a partir del eje de la Troncal del Corredor, hasta el cadenamiento 11K+194 en donde se une en otra bifurcación con la Rama 11 del mismo Entronque Patilla, que corresponde a la modificación de la vialidad de la Calle 56 Este, que conduce al Corredor y a la Vía Israel al tránsito proveniente, en su mayoría de la Calle 50 y del área de Obarrio.

La servidumbre de la modificación que se le hizo a la antigua Calle 56 Este (Rama 11 del Entronque Patilla) se conserva en 15.00 m de ancho y cuyo inicio se tiene 80.00 metros después del puente sobre el Río Matanzillo, en el cadenamiento inicial de esta Rama 11, 11K+100 (la modificación es una prolongación de la Calle 56 Este); desde este cadenamiento hasta el 11K+158.73 se mantiene una curva izquierda y enseguida del 11K+158.73 al 11K+192.72 un tramo en tangente; desde el 11K+100 hasta el 11K+192.72 el ancho de la servidumbre de 15.00 metros; a partir de este último punto se inicia una curva hacia la derecha hasta el 11K+242.75, sitio en donde inicia la ampliación con la Vía Israel para acceso al Corredor Sur, en el 11K+218.44 de la Rama 11, se tiene un punto común con la Troncal del Corredor, correspondiente al Cadenamiento 11K+936.35.

El inicio de la Servidumbre por el Lado Derecho, es en el cadenamiento 11K+366 a la altura de la entrada al estacionamiento de la Farmacia Arrocha, de dicho punto hasta el 11K+420 en la esquina del estacionamiento de lo que fue el Super 99, en la Avenida Balboa y Vía Italia la servidumbre se modifica formando una cuchilla que invade la finca 5.00

metros, respecto a lo que fuera la servidumbre antigua de la Av. Balboa; más adelante en el 11K+440, frente al entronque de la Vía Italia con la Balboa, desde el Centro Comercial Plaza Paitilla la Servidumbre sigue el borde de calle de la Rama 21, metiéndose 50 cm desde el 21K+000 hasta el 21K+137.122, en la esquina de la Calle 56A Este o Ramón Jurado al final del estacionamiento del Centro Comercial Paitilla. En el trayecto anterior, la nueva Servidumbre se abre para dar alojamiento a las Ramas 21, con un ancho de 6.75 m y la Rama 22 con ancho de 7.00 m (el cadenamiento 21K+137.122 de la Rama 21, corresponde con el 22K+130 de la Rama 22; esta Rama 22 viene a ser un puente que se eleva para cruzar el área del Monumento a La Madre y conducir el tránsito que proviene de la Av. Balboa y se integra al Corredor Sur y en donde la servidumbre es un área que se localiza debajo del mencionado puente desde el 22K+109.79 hasta el 22K+292.09 donde inicia y termina propiamente el puente denominado PIV Rama 22. (Detalle en el plano de la referencia anterior en el Entronque Paitilla); entre los cadenamientos 22K+195 y 22K+230, la servidumbre toma un área del estacionamiento del McDonald's y posteriormente cruza el acceso al antiguo puente Paitilla en la Vía Israel. Después del cruce de la Vía Israel, en el 22K+292.09, la servidumbre del Corredor, sigue el contorno de la Vía Israel, hasta donde se intercepta con la Rama 11 del Entronque Paitilla, que corresponde con la entrada vehicular al Corredor, ya sea con el tránsito que circula por la Vía Israel o el que se incorpora por la Calle 54 Este. Entre la Rama 22 en el 22K+292.09, la Vía Israel y la Troncal forman una semicircunferencia, con dos áreas verdes, la primera delimitada por la Rama 22, la Vía Israel y la Rama 11 y otra circunscrita entre la Rama 11 y la Troncal, todo esto, frente a lo que fue el Colegio de Las Esclavas.

Nota No. 2: Los anchos de las Ramas del Entronque Paitilla, son los que a continuación se indican: al Este se ubican las Ramas 21 y 22 que pasan frente a la Plaza Paitilla con anchos de calzada de 6.50 m y 9.00 m respectivamente; al Oeste la Rama 31 con anchos de calzada de 9.00 a 7.00 m, la Rama 32 con ancho de 9.00 m y al Norte la Rama 11 con 9.00 m de ancho. (VER EL PLANO P.TEA.KPANAM.III.001)

A partir de 11K+936.35 el ancho de la servidumbre de la Troncal de 24 metros, con el que cruza por el 11K+960 hasta el 12K+340, la Vía Israel, el estacionamiento del Colegio de las Esclavas y una parte de la Escuela Santa Eufrasia Pelletiers a través del Cajón cerrado; y desde el 12+340 hasta el 12K+520 en la sección abierta del cajón, pasando al lado de la Escuela de Santa Eufrasia y el área de San Sebastián, haciendo la aclaración que por ajustes topográficos en el cadenamiento 11K+986.12 de la Troncal, se tiene una igualdad con el 12K+170.69.

Nota No. 3: Una igualdad de cadenamientos es un ajuste topográfico por diferencias que llegan a existir, al haber modificado algún tramo y no afectar los cadenamientos subsecuentes, por lo que no se debe considerar en la longitud de un tramo, la diferencia que existe entre ellos; un ejemplo real es la longitud del Cajón Cerrado de Las Esclavas de donde la diferencia entre los cadenamientos, 11+927 en la entrada y 12+340 en la salida, da una diferencia de 413 metros; a este dato se le debe restar la diferencia de la igualdad del CE 11+986.12 y el PC 12+170.69, que resulta igual a 184.57 metros; luego entonces la longitud del Cajón Cerrado es de 228.43 metros.

El ancho de la servidumbre desde la salida del Cajón en el 12K+520 hasta el PIV de la Calle 8va Sur, cadenamiento 12K+559.13, continúa siendo de 24 metros; después de este punto hasta el PIV Punta Pacífica, en el cadenamiento 12K+827.81, el ancho de servidumbre se amplía a 30.00 metros.

La Calle 8va Sur, que cruza el Corredor en el cadenamiento 12K+559.13 sufrió una modificación en su servidumbre para la construcción del PIV Calle 8va; su cadenamiento inicial, el 1K+000, se localiza en la esquina de la Calle 8va Sur y Calle 56 Este o Ramón H. Jurado; por el **Lado Derecho** en el sentido del cadenamiento y a 20.00 metros se inicia propiamente la modificación de la servidumbre, que forma una cuchilla que se llega a invadir 12.00 metros al centro del PIV cuando cruza el Corredor Sur, en el cadenamiento 1K+153.568; ésta cuchilla con la nueva servidumbre termina en el cadenamiento 1K+397.774 al incorporarse por el **Lado Izquierdo** a la antigua servidumbre de la Calle 8va; en todo el trayecto de la modificación se conservan los 15 m el ancho de la servidumbre y rodadura de calle de 7.00 m.

Nota No. 4: PIV significa Paso Inferior Vehicular, que es un puente por el que se cruza una vía principal, y se le denomina de esta manera porque la vía principal, pasa debajo del puente o paso.

Entre los cadenamientos 12K+560, después del PIV Calle 8va y el 12K+740, el ancho de la servidumbre es de 30.00 metros, 14.00 metros hacia el lado derecho eje de la Troncal y 16 al **Lado Izquierdo**. El ancho de 16.00 metros en servidumbre se conserva por el **Lado Izquierdo** hasta el 12K+815, al llegar al PIV Punta Pacífica por donde el Bulevar Punta Pacífica pasa sobre el Corredor Sur; en el mismo cadenamiento y por el **Lado Derecho**, la servidumbre de la Troncal en el cadenamiento 12K+740, se une con la servidumbre de la Rama 35 que rodea al predio en donde se construye el nuevo Super 99, con una servidumbre de 12.00 m y ancho de calle de 9.00 m (Finca 42498, Tomo 1014, Folio 344), el cual está delimitado al Norte con el Corredor Sur, al Este por el Apartahotel Presidente, al Sur por la prolongación de la Calle 56 Este (Ramón H. Jurado) y al Oeste por el Bulevar Pacífica

En el cadenamiento 12K+827.81 del Corredor cruza el Bulevar Punta Pacífica sobre el PIV Rama 10 o PIV Pacífica, (en este puente o PIV, el ancho de la calzada es de 25.00 m) vía de comunicación cuya servidumbre está considerada dentro del polígono en donde se ubicaba el aeropuerto Marcos A. Gelabert que fue trasladado a Albrook; esta área se delimita al Norte por la Vía Israel, al Sur por el Club Unión, al Oeste por la Vía Israel, Escuela Profesional Isabel Herrera de Obaldía, Calle 56D Este, la finca del Super 99 y el Club Unión; al Este lo delimita la Calle 68 Este, el área de La Playita y la parte del Pacífico en la zona de Rellenos del Proyecto Punta Pacífica en el cadenamiento 13K+318 de la Troncal.

Nota No. 5: El Bulevar Pacífica con un ancho de calzada variable de 30 m y que está insertado en el Globo de lo que fue el antiguo aeropuerto Paitilla, inicia en la intersección de la Vía Brasil con la Vía Israel en el PT del cadenamiento 0K+057.86 de la Rama 0 y continúa hasta el PT 0K+465.99 en donde se encuentra con el PT de la Rama 10 en el 10K+659.150 y termina en el cadenamiento 10K+000, en donde se intercepta con una de las calles del Proyecto Punta Pacífica. Al inicio de esta vía y por el lado derecho según el cadenamiento, la servidumbre modificó el límite de la Escuela Profesional Isabel Herrera para mejorar el alineamiento del Bulevar en los primeros 200 metros, teniendo un ancho de 30.00 m; por el lado izquierdo el contorno de la servidumbre se delimita con la acera de lo que será en un futuro un Centro Comercial, que se construirá en parte de la finca que perteneciera al antiguo aeropuerto Paitilla (VER EL PLANO 97.TEB.KPANAM.IV.001.P)

Por el **Lado Derecho** la servidumbre de la Troncal a partir del cadenamiento 12K+840 tiene un ancho de 30.00 metros a partir del eje del Corredor hasta el 14K+057.72, sitio en donde se abre una bifurcación derivada de la ampliación de la plataforma para las casetas de peaje del entronque Centro de Convenciones y la llegada de la Rama 33 que conduce el tráfico de

la Vía Israel y Vía Cincuentenario con sentido hacia Paitilla en el PST 33K+189.097. Por el **Lado Izquierdo** el ancho de 60 m de servidumbre inicia en el cadenamiento 12K+922, ya que entre el 12K+840 hasta el 12K+922 sale la Rama 41 de 8.50 m de ancho del Entronque Pacífica, que conduce el tránsito vehicular que viene de ATLAPA hacia Vía Brasil o Punta Pacífica. Después del 12K+922 hasta el 14K+130, la servidumbre es de 30.00 metros a partir del eje del Corredor Sur.

Nota No. 6: La localización de la porción marina que incluye un Pedraplén y un Viaducto, es como sigue: el Pedraplén se ubica entre los cadenamientos del 12K+920 y 15K+150 y la del Viaducto entre los cadenamientos 15K+150 y el 17K+539.24.

Por el **Lado Izquierdo** de la Troncal y a partir del PST 14K+100 que corresponde con el PST 33+189.097 de la Rama 33, que tiene 8.50 m de ancho, en el Entronque Centro de Convenciones ATLAPA, con un ancho de 11 metros la servidumbre sigue el contorno de esta Rama hasta el PC 33K+004.508 en donde se une con el PSC 32+170.557 de la Rama 32 en donde la servidumbre llega a ser de 15.00 metros hasta el 32K+000 sobre la Vía Israel frente a la antigua Planta de Generación de Energía del IRHE. Desde el 32K+000 la servidumbre es el borde de la Vía Israel hasta su cruce con la Rama 42 en el PT 42K+145.877, donde remata la vía que conduce el tránsito que llega del Corredor desde Costa del Este por la Vía Cincuentenario hacia Panamá Viejo, habiendo pasado la caseta de peaje que se localiza sobre la Rama 41; el PT 42K+145.877 se localiza frente al Edificio Horizonte desde donde la servidumbre toma un ancho de 7.5 metros a partir del eje hasta el PC 42K+000, en donde se une con la Rama 41 en el PC 41K+336.54 donde se incrementa a 15.00 metros hasta el PT 14K+917.09 del la troncal, desde donde la servidumbre por el lado izquierdo, vuelve a tomar los 30.00 metros a partir del eje de la Troncal.

Nota No. 7: La Rama 31 del Entronque ATLAPA es una doble vía de 12.00 metros de ancho, que conduce el tránsito desde la Vía Israel hacia el Corredor por un sentido hacia Tocumen y por el otro, los vehículos que vienen de Paitilla por el Corredor y después de cruzar la Caseta de Peaje se dirigen hacia la Vía Israel, ingresando a esta avenida frente al Cáesar Park; incluye un puente, el denominado PIV Rama 31, entre los cadenamientos 31K239.869 y 31K+512.265.

Nota No. 8: La Rama 41 del Entronque ATLAPA, es una vía de 8.50 metros de ancho, que conduce el tránsito que viene de Costa del Este y después de pasar la Caseta Remota, se dirige hacia la Vía Israel con dirección a Paitilla, ingresando a esta avenida frente al Cáesar Park; incluye un puente, el denominado PIV Rama 41, entre los cadenamientos 41K454.966 y 41K+514.105.

Por el **Lado Derecho** en el PTS 14K+054.77, en donde la servidumbre tiene 30.00 metros a partir del eje, esta crece hasta llegar a medir aproximadamente 85 metros en el PST 14K+223.00, conservando esa misma longitud en el PST 14K+290.43, desde donde disminuye a 45 metros en el PST 14K+446.11, punto donde se intercepta con la servidumbre de la Rama 31 en el 31K+380. Desde éste último cadenamiento hasta el PST 31K+869.56, la servidumbre está a 10.00 metros a partir del eje de la Rama 31.

Nota No. 9: La delimitación del Entronque Centro de Convenciones ATLAPA es como a continuación se describe: por el Sur la Troncal y la Rama 31, por el Norte la Vía Israel y la Vía Cincuentenario; quedan dentro de la demarcación del entronque las Ramas 31 y 32 que parten de la Vía Israel y se dirigen hacia Tocumen y Vía Cincuentenario; las Ramas 41 y 42 que parten de la Troncal y se dirigen hacia Vía Israel y Vía Cincuentenario respectivamente y la Rama 43 que parte de la Vía Cincuentenario y conduce el tráfico vehicular hacia la Rama 31 en dirección Tocumen. Los anchos de las Ramas de este entronque son: la Rama 11 de 8.50m, Rama 31 con 12.00 m, Rama 32 con 9.50 m, Rama 41 con 8.50 m, Rama 42 con 8.50 m, y Rama 43 con 8.00 (VER EL PLANO 99.TEC.KPANAM.IILP)

A partir del PT en el cadenamiento 14K+917.09 al final del Entronque ATLAPA, la servidumbre del Corredor recobra su ancho de 60.00 metros; 30.00 a cada lado del eje de la Troncal hasta llegar al PC del 19K+268.77 en el Entronque Hipódromo, desde donde se inician unas ampliaciones que dan cabida a los accesos de entrada y salida de este entronque. En el cadenamiento 14K+917.09 casi al final del Pedraplén, inicia una tangente que termina en el cadenamiento 15K+739, a partir de este punto continúa una curva horizontal que finaliza en el 16K+273; más adelante continúa otra tangente de 1,014 m que llega al cadenamiento 17K+287, concluyendo el tramo marino en el 17K+400. En toda la sección del Viaducto Marino desde el cadenamiento 15K+150 hasta el 17K+400, el ancho de la servidumbre es de 60.00 metros.

Nota No. 10: El ancho de la servidumbre en el entronque Costa del Este, entre los cadenamientos 17K+550 hasta el 18K+040 es solamente de 60.00 metros; los anchos de calzada son: en la Rama 11 de 12.00 m; en las Ramas 21, 31 y 32 son de 10.50 m y finalmente la 41 de 9.00 m (VER EL PLANO 99,TEH,KPANAM.III.001.P)

En el **Lado Izquierdo** del cadenamiento 19K+352, la Troncal conecta con la Rama 31 del Entronque Hipódromo, que accesa el tránsito que ingresa al Corredor por la Av. Santa Elena con dirección hacia Patilla; dicho punto corresponde con la igualdad de la Rama 31 en el cadenamiento 31K+352.22. El origen de esta Rama es el cadenamiento 31K+000, que donde se inicia la bifurcación de la prolongación de la Santa Elena o Rama 0 del Entronque Hipódromo. Cerca de la intersección de la Rama 0 y la Rama 31, se localiza la Rama 33 que corresponde a una calle paralela con las casas que limitan la barriada con el área de vegetación; inicia en el 33K+000 y concluye en el 33K+337.77 y que corresponde a una calle con 10.80 metros desde el eje de la Rama.

Nota No. 11: La Rama 33 del entronque Hipódromo corresponde a la servidumbre de una calle a futuro con una longitud de 331.77 metros y un ancho de 10.80 metros y que es paralela al límite de la barriada de Campo Lindberg con el área de vegetación, hacia el Este. Por otra parte se indica que los anchos de las Ramas de este entronque son: la Rama 0 tiene ancho de 14.00 m, la Rama 11 es de 8.50 m, la Rama 12 de 10.50 m, la Rama 13 de 8.50 m, la Rama 31 tiene 7.00 m y finalmente la Rama 41 tiene 7.00 m (VER EL PLANO P.97TED.KPANAM.III.001)

Por el mismo **Lado Izquierdo** se ubica la Rama 41, la cual conduce el tránsito del Corredor proveniente ya sea de Ciudad Radial o Tocumen y que sale a Campo Lindberg por la Santa Elena; el inicio de esta Rama es el Cadenamiento 41K+000, tiene una correspondencia con el Corredor en el 20K+201.64 y su terminación en el 41K+671.31, en donde se une a la Rama, en la salida con la Av. Santa Elena. En toda la distancia de la Rama 41, se mantiene la Servidumbre de 20.00 metros a partir de su eje. En el cadenamiento 41K+446.66 se intercepta con la Rama 0.

Por el **Lado Derecho** la servidumbre del Entronque Hipódromo se mantiene de 30.00 metros a partir del eje de la Troncal hasta el cadenamiento 19K+835 en donde perpendicularmente se cruza con la Servidumbre de la Rama 0 en el cadenamiento 0K+370 y continúa paralelamente a 20 metros del mismo eje de la Rama 0, hasta el PST 0K+653.73, que entronca con la vialidad de la urbanización del Desarrollo Costa del Este. Desde el mismo punto, del lado izquierdo en donde remata la Rama 0, en el cadenamiento del PST 0+K638.82, inicia con el PT de la Rama 12 en el 12K+000, vialidad que conduce el tránsito

del Desarrollo Costa del Esté pasando sobre el PIV Entronque Hipódromo con dirección ya sea hacia Paitilla o hacia la Av. Santa Elena; a la altura del cadenamiento 12K+125 se tiene una bifurcación hacia la derecha en la Rama 11, correspondiendo con PC 11K+000; esta vialidad induce el tránsito de Costa del Este al Corredor con sentido hacia Tocumen. Desde el PST 0K+673.53, pasando por PC 12K+000, el PC 11K+000 hasta el PT 11K+288.36, la Servidumbre está a 20.00 metros del eje de las Ramas correspondientes; a partir en el PC 11K+288.36 que corresponde con el PST 20K+203.44, la servidumbre se integrará nuevamente a la de la Troncal a 30.00 metros del eje y desde el PST 20K+338.28 hasta el PST 21K+052.905 el ancho de servidumbre total es de 60.00 metros, sitio en donde inicia el Entronque Embarcadero.

La servidumbre del Entronque Embarcadero por el **Lado Izquierdo**, de acuerdo con el sentido del cadenamiento, en donde se tiene la entrada del tránsito que llega de Llano Bonito al Corredor con dirección hacia Paitilla, inicia en el PT 31K+388.787 de la Rama 31 y que corresponde al PST 21K+029.45 de la Troncal en donde la servidumbre es aún de 30 metros a partir del eje de la Rama; a partir del 31K+360 la servidumbre cambia a 10 metros hasta el 31K+150 en donde se une a la servidumbre de la Rama 10, en el cadenamiento 10K+175 que tiene un ancho total de 50.00 metros hasta el 10K+ 027.969 que es el límite con la calle de Llano Bonito.

Del **Lado Izquierdo** de la Rama 10 del mismo Entronque Embarcadero, que de acuerdo con el sentido del cadenamiento se dirige de Llano Bonito hacia el Embarcadero de arena, desde el 10K+027.969 hasta el 10K+370 en donde se cruza con la Troncal en el 21K+290, la servidumbre es de 25.00 metros.

Nota No. 12: El Entronque Embarcadero está conformado por: la Rama 10, Rama 21, Rama 31 y las Ramas 331 y 332; La Rama 10 es una vía de doble sentido por la que se cruza el Corredor hacia el Sudoeste en sentido Llano Bonito hacia el Embarcadero de Arena o viceversa, pasando por el PIV Embarcadero, localizado en el cadenamiento 21K+276.471 de la Troncal, con un ancho de calle de 10.50 m. Los anchos de las Ramas restantes son: la Rama 21 y 31 son de 8.00 m y la Rama 331 y 332 son de 7.00 m (VER EL PLANO P.97.TEE.KPANAM.III.001)

Por el **Lado Derecho** del mismo Entronque Embarcadero, se tiene la Rama 21 que conduce el tránsito del Corredor hacia Llano Bonito o al Embarcadero, en donde la servidumbre es de 10.00 metros medidos desde el eje y entre los cadenamientos 21K+170 hasta el 21K+260, en donde se intercepta con la Rama 10 de este entronque en el 10K+570 desde donde la servidumbre total es de 50.00 metros hasta el 10K+684.384, en donde termina la conexión con la calle de Llano Bonito para ir hacia el embarcadero de arena; del 10K+570 hasta el 10K+430, donde se cruzan las servidumbres de la Rama 10 y la Troncal en su cadenamiento 21K+320.

Desde el cadenamiento 21K+320 de la Troncal hasta el 24K+015, la servidumbre tiene un ancho de 60.00 metros, 30.00 para cada lado del eje de la Troncal, lugar en donde se cruza con la servidumbre del PIV Astilleros, que sirve para cruzar el Corredor para quien va de Ciudad Radial al Astillero de Juan Díaz; se tienen 300.00 metros de servidumbre hacia la izquierda y 200.00 metros hacia la derecha, con un derecho de vía de 15 metros. Una vez pasado el PIV Astilleros desde el 24K+015 hasta el PST 24K+854.76, la servidumbre vuelve al ancho de los 60 metros.

Por el Lado Izquierdo a partir del PST 24K+854.76 que corresponde con el PT 31K+631.13 de la Rama 31 del Entronque Ciudad Radial, que es una vía que conduce el tránsito que llega de Ciudad Radial hacia el Corredor con sentido hacia Paitilla, el ancho de la servidumbre desde el eje de esta Rama es de 10 metros, conservándose hasta el PC 31K+195.58, punto que corresponde con el cadenamiento 0K+069.93 de la Rama 0, continuando con el mismo ancho de servidumbre hasta el cadenamiento 0K+000 y que entronca con una rotonda que distribuye el tránsito para entrar y salir tanto de Ciudad Radial para el Corredor o viceversa; esta rotonda tiene una servidumbre de 9.00 metros. A partir de la Rotonda en dirección hacia el Este, se contempla la servidumbre con un ancho de 15.00 metros para conectar en el futuro con la Barriada de Villa de las Acacias por la calle 153 Este.

Desde la misma rotonda y por la Rama 10 del Entronque Ciudad Radial, la servidumbre tiene 30.00 metros de ancho total hasta el PST 10K+069.93; a partir de este punto, la Servidumbre del Entronque Ciudad Radial sigue el contorno de la Rama 35 que tendrá 8.50 m de ancho, que se tiene contemplada para una Segunda Etapa, la cual se intercepta con la Servidumbre de la Troncal en el 25K+360 y que actualmente se tiene delimitada con malla ciclón.

Por el Lado Derecho en el cadenamiento 22K+150 de la Rama 22 del Entronque Ciudad Radial que corresponde con el 24K+900 de la Troncal y que conduce el tránsito vehicular desde el Corredor Sur hacia Ciudad Radial y más adelante a algún futuro desarrollo, la servidumbre tiene 10.00 metros desde el eje y conservándose hasta el PST 22K+557.76 de la misma Rama 22. Este PST corresponde al PST 10K+748.06 de la Rama 10; a partir de este punto, la Servidumbre del Entronque Ciudad Radial sigue el contorno de Rama 34 que tendrá 8.50 m de ancho; contemplada para una Segunda Etapa, la cual se intercepta con la Servidumbre de la Troncal en el Cadenamiento 25K+340.

Nota No. 13: Las Ramas que conforman el Entronque Ciudad Radial son la Rama 10 con ancho de calzada de 12.00 m, que cruza el Corredor de Norte a Sur, y viceversa sobre el PIV Ciudad Radial, localizado este en el cadenamiento 25K+153.64; al Sur tiene la Rama 22 con ancho de calzada de 8.00 m y la Rama 336 que tiene ancho de 8.50 m. Al Norte la Rama 31 con un ancho de 8.00 m y la Rama 332 con ancho de 8.50 m (VER EL PLANO P.97.TEF.KPANAM.III.001)

Después del cadenamiento 25K+360 de la Troncal, en donde la servidumbre del Corredor Sur vuelve a retomar los 60.00 metros hasta el Entronque Don Bosco, que se localiza en el 26K+854.83 del Corredor un distribuidor vial que se utiliza para conducir el tránsito saliente del Corredor que proviene de la Ciudad hacia la Barriada de Don Bosco y para incorporar el tránsito de la misma barriada al Corredor con dirección a Ciudad de Panamá, que consta de 3 Ramas; la Rama 0 que inicia en el 0K+000 en el lado izquierdo del Corredor y termina en el 0K+380, después de haber cruzado el Corredor, pasando sobre el PIV Don Bosco; En ese cadenamiento se conecta con la Rama 16 del mismo entronque, en el PT 16K+397.624 después de haber iniciado en el PST 16K+000, ubicado en tramo de desaceleración del Corredor; cadenamiento que corresponde con el punto TE 24K+697.598 de la Troncal por el lado derecho. La tercer Rama del entronque es la 15 que inicia en el

PST 15K+015 en el Lado Izquierdo del Corredor y termina en el PT 15K+207.337 en la intersección con el PSE 26+797.369 de la Troncal. Rama 15 con 6.00 m de ancho; Rama 16 con 7.50 m y Rama 0 con 8.80 m

Nota No. 14: La servidumbre del Entronque Don Bosco es como sigue: En el lado Oeste de la Rama 0 y del lado derecho del Corredor es el paramento del muro de acceso al PIV; del mismo lado Oeste y del lado izquierdo del Corredor, la servidumbre es de 2.00 m del borde del límite de la rodadura de la Rama 15. Por el lado Este y del lado derecho del Corredor, la servidumbre es de 2.00 m del límite de la rodadura de la Rama 16 y en el mismo lado Este y lado izquierdo del Corredor, la servidumbre del entronque es un ancho de 6.00 para una calle futura más los 2.00 del límite de la rodadura, para que el tránsito que viene de Tocumen pueda entrar a la Barriada de Don Bosco; los anchos de las Ramas son: la Rama 0 con 8.80 m; la Rama 15 con 6.00m y finalmente la Rama 16 con 7.50 m (VER EL PLANO 99.TEJKPANAM.III.001-P)

Pasando el PIV Don Bosco la servidumbre vuelve a los 60.00 metros de ancho hasta donde se ubica el PIV Universidad, en el cadenamiento 28K+711.58. El PIV Universidad se construyó para restablecer el camino que va desde la Harinera del Istmo, en la Vía Tocumen hasta las fincas entre las que se encuentra la instalación del VOR del Aeropuerto de Tocumen y la localizada en el límite con el Río Tocumen. Esta vía inicia al Oeste o izquierdo del Corredor Sur el PT 0K+000 de la Rama 0 de este camino, en donde se inicia el desvío del antiguo camino, cruza el Corredor en el 0K+300 pasando sobre el PIV Universidad y termina en el PT 0+776.254 al volverse a encontrar con el camino antiguo; la servidumbre de esta Rama 0 es de 12.80 metros en toda su longitud.

Después de cruzar el PIV Universidad la servidumbre vuelve a ser de 60.00 metros hasta llegar al cadenamiento 30K+100 de la Troncal del Entronque Tocumen. Por el lado izquierdo la Troncal en el PST 29K+890.633 se intercepta con la Rama 31 del Entronque Tocumen que conduce el tránsito que circula por la Vía Tocumen en dirección Este dirigiéndose por el Corredor hacia Panamá; desde el cadenamiento 31K+440 hasta el 31K+026 la servidumbre es de 10.00 metros, desde el eje de esta Rama 31 en la Vía Tocumen rematando en cero (0) en el PST 31K+000.

Del Lado Norte de la Vía Tocumen se localiza la Rama 41 de este Entronque, que conduce el tránsito que circula por la Interamericana dirigiéndose a Panamá por la Vía Tocumen; el PST 41K+910.71 la servidumbre es 0 (cero) y se amplía gradualmente hasta alcanzar los 12.50 metros en el PST 41+793.10 ancho que se conserva hasta el cadenamiento 41K+290; desde este punto hasta el PC 41K+206.85, el ancho de la servidumbre se incrementa a 25.00 metros hasta el PST 41K+000, que coincide con el PST 30K+817.716 de la Troncal y continúa para finalizar en el PST 30K+942.852 de la Troncal con los 25.00 metros; desde este punto hasta el **PST 31K+084.301**, la servidumbre es la misma de la Vía Panamericana.

Nota No. 15: Las Ramas que comprende el Entronque Tocumen son la Rama 0, localizada frente a la Barriada de Las Américas y que tiene un ancho de 6.76 m; las Ramas 21 y 22 localizadas en el lado Sur del Entronque con anchos de 8.00 m y 8.50 m; las Ramas 31 y 32 localizadas también en el Lado Sur del entronque; las Ramas 41 y 42 ubicadas en el lado Norte del entronque, también tienen anchos de rodadura 8.00 y 8.50 m. Es importante dejar claro que la Servidumbre de la Vía Panamericana, en donde termina el Corredor Sur en el Cadenamiento 31K+084.301, es de 50 m de ancho, 25 para cada lado. Como referencia, ver el Plano P.97.TEG.KPANAM.III.001.

Por el Lado Derecho del Entronque Tocumen se desprende la Rama 21 que inicia en el PST 21K+000 correspondiente al PST 29K+973.55 de la Troncal; esta vialidad conduce el

tránsito del Corredor de Panamá al Aeropuerto de Tocumen. A partir del 21K+160 de esta Rama, la servidumbre es de 12.50 metros medidos desde su eje, hasta el 21K+500 y se integra a la servidumbre de la Vía Tocumen en el 21K+631.404. Después del PIV Tocumen que se localiza en el 30K+340 de la Troncal, la servidumbre corresponde con el límite de la propiedad del Hotel Riande localizada a 25 m del eje del Corredor Sur hasta el PST 31K+084.301 tal y como lo tiene la Vía Panamericana. En el PC 13K+000, a unos metros del cadenamiento 30K+825.33, se inicia una curva hacia la derecha que termina en el 13K+037.137, que corresponde con el cadenamiento 0K+728.587 de la Rama 0 del mismo Entronque Tocumen.

Nota No. 16: La Rama 0 es una vialidad que se construyó para unir la Vía Panamericana con la Calle existente donde se localiza el INA FORP, pasando entre la Planta de Concreto, S. A. y lo que fue el Patio de Prefabricados.

ARTICULO SEGUNDO: Dejar sin efecto las Resoluciones 37-97 de 28 de abril de 1997, 110-97 de 24 de noviembre de 1997, 148-99 de 31 de agosto de 1999 y 6-2000 de 14 de enero de 2000, referentes al Corredor Sur.

ARTICULO TERCERO: Enviar copia autenticada de esta Resolución al Ministerio de Obras Públicas y a todas las entidades que en una u otra forma participan coordinadamente en la aplicación de las normas de desarrollo urbano.

ARTICULO CUARTO: Esta Resolución entrará a regir a partir de su aprobación.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley No. 9 de 25 de enero de 1973.

Dada en la Ciudad de Panamá, a los 26 días del mes de noviembre de 2002.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

MIGUEL CARDENAS
Ministro de Vivienda

GERARDINO BATISTA
Viceministro de Vivienda

AUTORIDAD DE LA REGION INTEROCEANICA
CONTRATO DE COMPRAVENTA N° 134-02
(De 17 de octubre de 2002)

Sobre la base de la Cláusula Quinta del Contrato de Compraventa N° 1004-01 de 21 de septiembre de 2001, como resultado de la Licitación Pública N° 01-ARI-2000, los suscritos **ALFREDO ARIAS GRIMALDO**, varón, panameño, mayor de edad, casado, Ingeniero Civil, portador de la cédula de identidad personal N° 8-186-910, en su condición de Administrador General y Representante Legal de **LA AUTORIDAD DE LA REGIÓN INTEROCEANICA (ARI)** debidamente facultado por la Ley 5 de 25 de febrero de 1993, modificada y adicionada por la Ley 7 de 7 de marzo de 1995, la Ley

ARTÍCULO 2: Autorizar al Ministerio de Vivienda para la ocupación material inmediata de la finca mencionada en el artículo 1 de este Decreto.

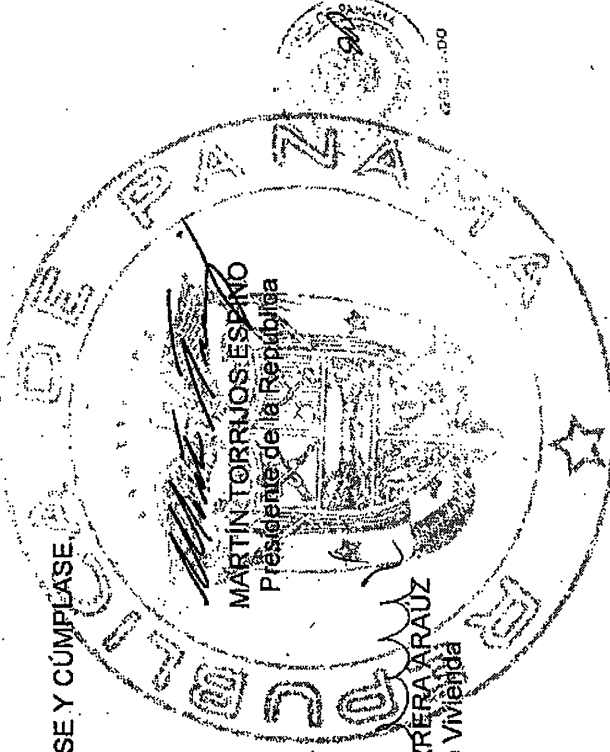
ARTÍCULO 3: Ordenar al Registro Público de Panamá efectuar la inscripción correspondiente de este Decreto para los fines del mismo y también el traspaso a nombre del Banco Hipotecario Nacional de la finca objeto de la expropiación.

ARTÍCULO 4: Autorizar al Ministerio Público para que promueva el proceso correspondiente ante el Órgano Judicial a efecto de establecer el monto de la indemnización que habrá de pagarse por esta expropiación.

ARTÍCULO 5: Este Decreto comenzará a regir a partir de su promulgación en la Gaceta Oficial.

Dado en la ciudad de Panamá, a los 24 días del mes de mayo de dos mil seis (2006).

COMUNIQUESE Y CÚMPLASE.



BALBINA HERRERA ARAUZ
Ministra de Vivienda

RESOLUCION Nº 93-06
(De 24 de mayo de 2006)

"Por la cual se aprueba la ampliación de la servidumbre de un tramo del entronque Atlapa de la vía denominada Corredor Sur".

LA MINISTRA DE VIVIENDA,

EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES

CONSIDERANDO:

Que la concesionaria del Corredor Sur, ICA Panamá, S.A. presentó a este Ministerio solicitud acompañado del plano No. 04. CAS. ATL. B - C.02 aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, referente al cambio de límite de la servidumbre de un tramo del Entronque Atlapa del Corredor Sur, debido a la ampliación proyectada para nuevas casetas de peaje;

Que es competencia del Ministerio de Vivienda, de conformidad con el literal "q" del artículo 2 de la Ley 9 de 25 de enero de 1973, levantar, regular y dirigir los planos reguladores, lotificaciones, zonificaciones, urbanizaciones, mapas oficiales, líneas de construcción y todos los demás asuntos que requiera la planificación de las ciudades, con la cooperación de los municipios y otras entidades públicas;

Que el nuevo límite de servidumbre propuesta se extiende 12.00 mts. a partir de la caseta proyectada sobre el límite vigente localizado a 30.00 mts del eje central del Corredor;

Que luego del análisis respectivo, se concluye en el informe técnico No.6-06 de 3 de mayo de 2006, elaborado en la Dirección General de Desarrollo Urbano de este Ministerio, que es viable la aprobación del cambio de límite de la servidumbre solicitada por la concesionaria del Corredor Sur;

Que con fundamento en lo antes expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: Aprobar el área de 1159.22 m² correspondiente a la ampliación de la servidumbre del tramo del Entronque Atlapa en el Corredor Sur, proyectado para ubicación de nuevas casetas de peaje, definido por las coordenadas, distancias y rumbos indicadas en el anexo al plano 04.CAS. ATL.B-C.02 del proyecto.

PARÁGRAFO: Será parte integrante de esta Resolución el plano 04.CAS. ATL. B-C.02 y anexo aprobado por el Ministerio de Obras Públicas.

ARTICULO SEGUNDO: Enviar copia autenticada de la Resolución a la Empresa ICA, Panamá S.A., al Ministerio de Obras Públicas y todas las entidades que una u otra forma participan en forma coordinada en la aplicación de las Normas de Desarrollo Urbano.

ARTICULO TERCERO: Esta Resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley N° 9 de 25 de enero de 1973.

Dada en la ciudad de Panamá, a los 24 días del mes de mayo de 2006.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE, CÚMPLASE

Original
Firmado } Ing. Balbina Herrera Araúz
Ministra de Vivienda

Original
Firmado } Ing. Julio Aizpúa
Vice ministro de Vivienda
ING. JULIO AIZPÚA
Vice ministro de Vivienda

ING. BALBINA HERRERA ARAÚZ
Ministra de Vivienda

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS
RESOLUCION N° 402
(De 1 de septiembre de 2005)

EL MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que mediante memorial presentado ante la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Economía y Finanzas, la licenciada Ivette Orozco D., en su calidad de Apoderada Especial de la sociedad PROVEEDORA TECNICA, S.A.(PROTECSA), sociedad anónima debidamente inscrita a la Ficha 2302, Rollo 82, Imagen 103 de la Sección de Personas Mercantil del Registro Público, cuyo Apoderado General es el señor Robert F. Souter, solicita se le conceda a su poderdante renovación de licencia para dedicarse a las operaciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que llegan al país para ser reembarcadas, de conformidad con los artículos 142-y siguientes del Decreto de Gabinete N° 41 de 11 de diciembre de 2002 y artículo 2° del Decreto N°130 de 29 de agosto de 1959.

Que la empresa peticionaria debe cumplir con las obligaciones y disposiciones legales que determine el Ministerio de Economía y Finanzas, por conducto de la Dirección General de Aduanas, sobre las operaciones de tránsito de mercancías.

Que entre las obligaciones que señala nuestra legislación vigente detallamos, a continuación, las siguientes: