

ADDRESS: ANCON CANAL ZONE
Telephone 348

CABLE ADDRESS: "RELINCE"
Code A. B./C. 5th Edition Lieber's

R. LINCE & CO.

Panama Hats

WHOLESALE, RETAIL *and* EXPORT

GENERAL AGENTS OF THE

National Cash Register Company

FOR THE REPUBLIC OF PANAMA

31 Central Avenue - PANAMA

ELADIO LASSO

"Chorrillo" Quarry, 4th of July Avenue

General Contractor and Importer of all kinds of Construction Materials. Owner of Houses and Land in City of Panama and in the Canal Zone.

Owns a Quarry and Modern Crushing Plant which allows him to sell broken rock in large and small quantities at the lowest prices.

VILLA BERTA GARDEN

Only one in the City for the immediate supply of all kinds of flowers.

CONSTRUCTOR OF THE BUILDING OF COMMERCE IN THE NATIONAL EXPOSITION AND PASSENGER STATION OF PANAMA RAILROAD CO. IN BALBOA HEIGHTS

ELADIO LASSO

Cantera del Chorrillo, Avenida 4 de Julio

Contratista en general é Importador de toda clase de materiales de construcción. Propietario de casas y terrenos en la ciudad de Panamá y en la Zona del Canal.

Posee una cantera y una planta trituradora moderna que le permite vender piedra picada en grandes y pequeñas cantidades á los precios más bajos.

JARDIN "VILLA BERTA"

Unico en la Ciudad para el suministro inmediato de toda clase de flores.

CONSTRUCTOR DEL EDIFICIO DEL COMERCIO EN LA EXPOSICIÓN NACIONAL Y DE LA ESTACIÓN DE PASAJEROS DE LA PANAMA RAILROAD CO. EN BALBOA HEIGHTS.

que se hubiera podido echar mano sin esa infortunada circunstancia. De ahí, pues, que el señor Brandon, apenas encargado de la Comandancia del Cuerpo de Bomberos, dirigiera sus primeros pasos en el sentido de dotar de agua a la ciudad.

Por el momento pareció lo más práctico y lo más rápido construir grandes albercas en sitios convenientes de las playas, de tal manera que el agua depositada en ellas por el flujo de las mareas quedara detenida allí al retirarse las olas. Esas albercas debían estar provistas, como lo estuvieron pronto y lo están aún, de poderosas bombas fijas a vapor, capaces de levantar presión en pocos instantes; pero no obstante la rapidez con que se adelantaron los trabajos en ese sentido, bajo la diligente dirección del señor Brandon, no logró éste ver coronados sus esfuerzos porque una pulmonía fulminante, adquirida precisamente mientras inspeccionaba la construcción de la alberca de San José, le arrebató la vida dos meses después de su elección.

Reemplazó al extinto en la Comandancia del Cuerpo el señor José Gabriel Duque, que la desempeñó por espacio de nueve años hasta 1912 en que, por sus muchos y valiosos servicios se le relevó de tan pesado cargo y se le concedió el título honorífico de Director General de los Cuerpos de Bomberos de la República.

Con la promoción del señor Duque, vino a sustituirle el señor Juan Antonio Guizado, actual Comandante y único de los Oficiales fundadores de la institución que después de veinticinco años estaba todavía a su servicio, habiendo alcanzado ya para entonces el rango de 2° Jefe, por rigurosa escala.

El Cuerpo de Bomberos ha alcanzado su mayor eficiencia durante los últimos tiempos. Manteniéndose fiel a su lema de "Disciplina, Honor y Abnegación" y conservándose alejado de las luchas políticas, ha llegado a ser, como lo es hoy, una institución respetable y respetada, que hace honor al país y que acaso sea la mejor organizada de su clase al Sur del Rio Grande.

El Cuerpo de Bomberos, que es absolutamente autónomo, se compone en su mayor parte de voluntarios que prestan abnegados y decididos servicios sin remuneración alguna; pero para hacer más eficaz su labor protectora se han creado de pocos años a esta parte guardias permanentes rentadas, en cuarteles convenientemente distribuidos en los distintos barrios de la ciudad. Esas guardias están siempre listas para acudir al primer aviso adonde sea necesario.

El Estado, sin intervenir para nada en la organización del Cuerpo, le ha proporcionado y le proporciona amplios recursos, debido en gran parte a lo cual la institución que se fundó hace veintiocho años con dos pobres bombas de mano, cuenta hoy con una excelente máquina automóvil de gran potencia, marca Knox, con dos carros automóviles también para el transporte de materiales, con grandes cantidades de mangueras y, en fin, con todos los elementos necesarios al desempeño de su noble y valiosa misión. Cuenta también con un magnífico servicio de anunciadores eléctricos Gamewell distribuido en toda la ciudad, que funciona con toda regularidad y precisión y que ha venido a hacer prácticamente imposibles los grandes incendios, por la rapidez y exactitud de las señales de alarma que trasmite.

El Cuerpo de Bomberos de Panamá, que tan valiosos servicios ha prestado abnegadamente a la comunidad, que ha salvado tan cuantiosos intereses y que ha ganado tantas simpatías como glorias, tiene también sus héroes y sus mártires: hace apenas un año que mientras trataba de salvar de un gran peligro a los habitantes de la ciudad que dormían confiadamente, ocurrió terrible explosión, la del famoso Polvorín, que costó la vida a varios miembros de la institución y dejó inválidos a otros, entre las que merecen especial mención el 2° Comandante, Don Darío Vallarino y José Thompson, uno de los bomberos más antiguos, cada uno de los cuales perdió una pierna en la horrorosa catástrofe.

made use of without that unfortunate circumstance. Hence Mr. Brandon, as soon as he took charge of the office of Commander of the Fire Brigade, devoted his first steps to supplying the city with water.

For the moment it appeared that the most practical and most rapid thing to do was to build big reservoirs in convenient places in the strands, so that the water therein deposited by the tides should remain there after the withdrawal of the waters. Those reservoirs had to be, as they were soon and are still, supplied with powerful fixed steam pumps, capable of raising pressure in a few moments; but, notwithstanding the rapidity with which the work for that purpose improved under the active direction of Mr. Brandon, he did not succeed in seeing the crowning of his efforts, as he was violently attacked with pneumonia while he superintended the construction of the reservoir of San José, which deprived him of his life two months after his election.

The deceased was succeeded in his capacity of Commander by Mr. José Gabriel Duque, who held office for nine years until 1912, in which, for his many and valuable services, he was released from this heavy burden, and the honorary title of General Commander of the Fire Brigades of the Republic was granted him.

At the promotion of Mr. Duque he was succeeded by Mr. Juan Antonio Guizado, the actual Commander, and the only one of the founder officials of the institution who was still at its service after twenty-five years, having reached by then the position of Second Chief by rigorous scale.

The Fire Brigade has reached its greatest efficiency during later years. Keeping true to its motto, "Disciplina, Honor, Abnegación" (Discipline, Honor, Self-denial), and far from political contests, it has become a respectable and respected institution, doing honor to the country, and being perhaps the best organized in South America.

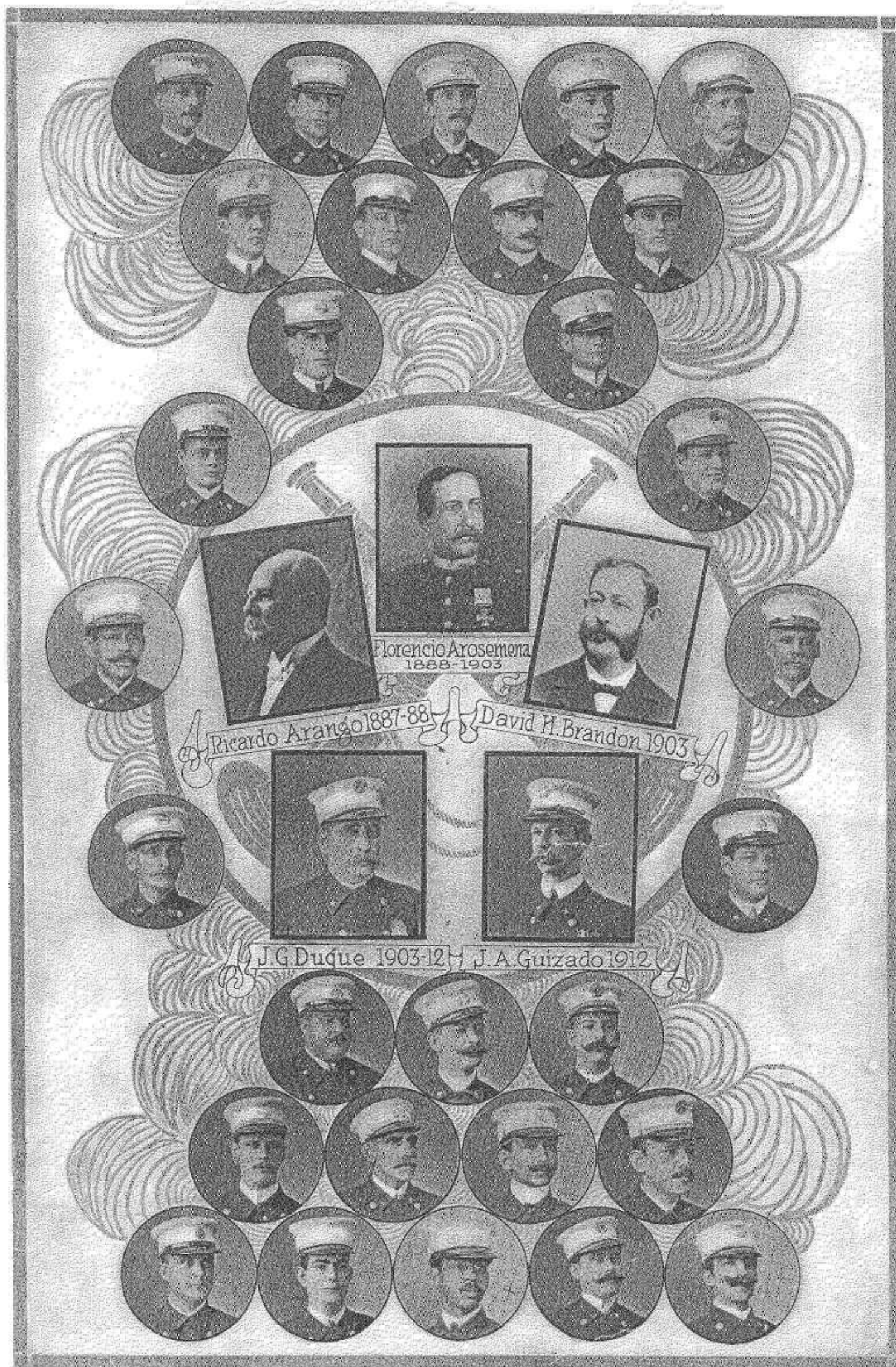
The Fire Brigade, which is absolutely autonomous, is formed for its greater part by volunteers, rendering with abnegation effective services without any remuneration whatever; but in order to make more efficient its protecting work, there have been established since some years permanent remunerated guards in barracks conveniently distributed in the several quarters of the city. These guards are always ready to repair at the first signal to where it may be necessary.

The State, without interfering absolutely with the organization of the Brigade, has furnished it at various times with ample resources. Owing in a great measure to this, the institution, founded twenty-eight years ago with two poor hand-engines, has to-day an excellent Knox motor engine, two motors for the conveyance of materials, large quantities of hose, and, finally, all the elements necessary for the discharge of its noble and valuable mission. It has also a splendid service of Gamewell electric announcers, distributed throughout the city, acting with all regularity and exactness, which has made big fires practically impossible for the quickness and exactness of the signals it gives.

The Fire Brigade of Panama, that has rendered so many valuable services to the community, that has saved so many valuable interests, that has won as many sympathies as glories, has also its heroes and its martyrs. Only one year ago, while it tried to save from a great danger the inhabitants of the city, who slept quietly, a terrible explosion occurred, that of the famous *Polvorín* (powder magazine), which took the lives of several members of the institution and left others invalids, among which deserve special mention the Second Commander, Mr. Darío Vallarino, and José Thompson, one of the seniors in the Brigade. Each of these lost one leg in the frightful catastrophe.



JEFES Y OFICIALES DEL CUERPO DE BOMBEROS



OFFICERS OF THE FIRE BRIGADE

Tranvía Eléctrico

EN virtud de la reaccionaria Constitución colombiana de 1886, que colocó al Departamento de Panamá en condiciones excepcionales, regido por leyes especiales y bajo la administración directa del gobierno central, el primer contrato para la construcción de un tranvía o ferrocarril urbano en la ciudad de Panamá—obra puramente municipal—se celebró en Bogotá el 16 de mayo de 1889, entre el Ministro de Fomento, General Leonardo Canal y el Coronel Pedro M. Corena.

Por sucesivos trasposos de ese contrato, vino a quedar la concesión en manos de la casa inglesa de Siemen Brothers, constructora de carros eléctricos de rieles, que resolvió aprovechar la circunstancia de ser Panamá lugar de tránsito entre Europa y la América del Sur, para dar a conocer su mercancía, construyendo como construyó aquí un tranvía movido por fuerza eléctrica.

Al efecto comenzaron los trabajos de construcción a fines de 1891 y el año siguiente se dió al servicio público la línea, que partía de la Plaza de Chiriquí o de Armas y terminaba en la estación nueva del ferrocarril de Panamá, con un ramal que paraba frente al mercado público.

Esa instalación, que no fué hecha con objeto comercial directo, sino, como queda dicho, para que sirviera de *specimen* o muestra, no produjo nunca ni para cubrir los gastos de explotación, y al calor de dos o tres años, llenado el fin de la empresa, se suspendió el servicio.

Transcurrido algún tiempo después de esa suspensión, el señor Fedor André, militar alemán retirado que representaba aquí a la Empresa, arrendó las pertenencias y materiales de ésta a tres hijos del país, los señores Aurelio Delgado Icaza, Héctor Valdés y Anastasio Ruiz N. y los carros del tranvía volvieron a funcionar en las horas de la tarde y durante las primeras de la noche, hasta fines del año de 1902 que quedaron definitivamente fuera de servicio. Tal fué el fin de esa empresa que no dejó otro recuerdo que la doble carrilera de hierro sirviendo de estorbo al tráfico urbano. Posteriormente el Alcalde de la ciudad, señor José Francisco de la Ossa, la hizo retirar y con ello desapareció el último vestigio de lo que fué el primer tranvía eléctrico de la "muy noble y leal ciudad" de Panamá.

La independencia panameña y la reanudación de los trabajos del Canal, que juntos dieron nueva vida al país y centuplicaron, por lo menos, el movimiento de la ciudad, pusieron más tarde de manifiesto la necesidad de construir un nuevo ferrocarril urbano, no solo ya dentro de los límites de la ciudad, sino hasta Las Sabanas y hasta el vecino caserio de La Boca donde hoy se levanta la nueva ciudad de Balboa a orillas de la gran ruta interoceánica. De ahí, pues, que el primer Concejo Municipal elegido bajo el nuevo régimen sacara, como sacó, a licitación pública, en vista de una solicitud del norteamericano Henry T. Cooke, la construcción de esa vía de comunicación.

Electric Tramway

BY virtue of the reactionary Colombian Constitution of 1886, which placed the Department of Panama in exceptional conditions, ruled by special laws and under the direct administration of the central government, the first contract for the construction of a tramway or street railway in the city of Panama, a purely municipal work, was executed in Bogotá on the 16th of May, 1889, between the Minister of Public Works, General Leonardo Canal, and Colonel Pedro María Corena.

By successive transfers of that contract the concession came to the hands of the English firm, Siemen Brothers, makers of electric cars and rails, which decided to take advantage of the circumstance of Panama being a point of transit between Europe and South America, in order to advertise their goods, constructing, as they did, a tramway moved by electric power.

To that effect the construction works began at the end of 1891, and on the following year the line was open to public traffic. It started from the Square of Chiriquí or *Plaza de Armas*, and ended in the new station of the Panama Railroad, with a branch stopping opposite the public market. That installation, which was not made with direct commercial purpose, as it has been said, but for it to serve as a specimen or pattern, did never produce even to cover the working expenses, and at the end of two or three years, the object of the undertaking being filled, the service was stopped.

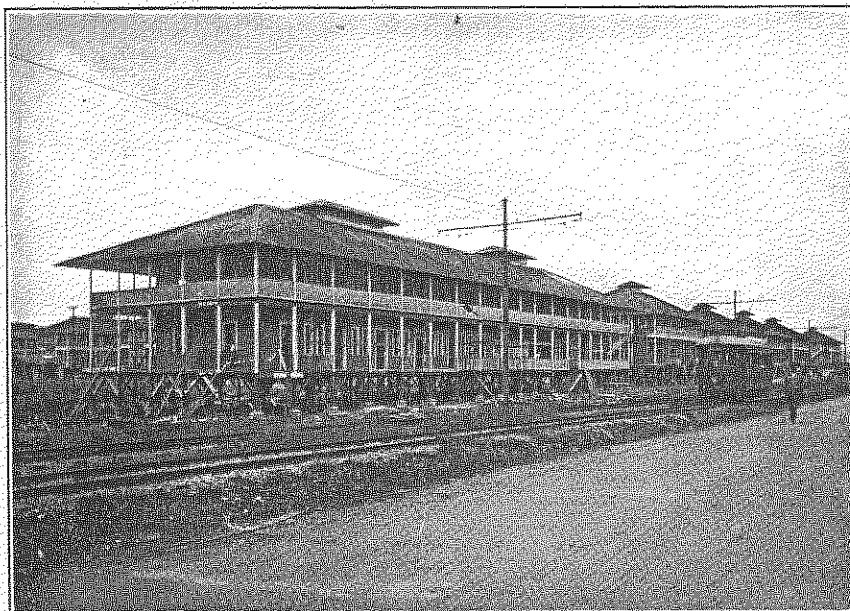
Some time after that stop Mr. Fedor André, a retired German officer representing the enterprise here, leased the appurtenances and materials of same to three

natives, Messrs. Aurelio Delgado Icaza, Héctor Valdés and Anastasio Ruiz N., and the cars began their work in the afternoon hours and during the first ones of the night, until the end of the year 1902, in which they were definitely out of service. Such was the end of that enterprise, which left no other souvenir than the double iron railing, as a hindrance to street traffic. Afterwards the Mayor of the city, Mr. José Francisco de la Ossa, caused it to be removed, and with it disappeared the last traces of what was the first electric tramway of the "Most Noble and Loyal City" of Panama.

The independence of Panamá and the resuming of the Canal works, which gave altogether new life to the country and increased a hundredfold the traffic of the city, showed later the necessity of constructing a new street railway, now not only within the boundaries of the city, but up to the Sabanas and the neighboring village of La Boca, where the new city of Balboa stands at present, on the shores of the great interoceanic route. Hence, the first Municipal Council elected under the new government put the construction of that line at public auction, in view of an application of the North American, Henry T. Cooke.

The first bid had no bidders, but the said Mr. Cooke bid for a new one, opened with modifications to the tender, and to him, only bidder, the respective contract was awarded in 1906.

Estación terminal en Balboa



Tramway Terminus (Balboa)

La primera licitación no tuvo postores; pero para una nueva que se abrió con modificaciones al pliego de cargos, hizo propuesta el citado señor Cooke y a él, único concurrente, se le adjudicó el contrato respectivo, en 1906.

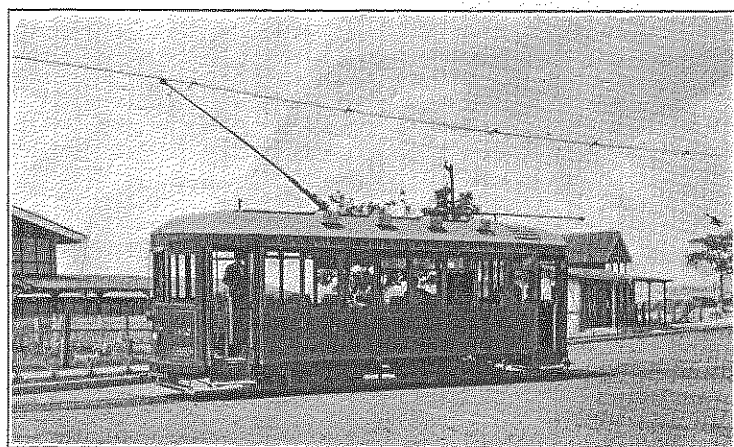
El señor Cooke comenzó los trabajos para la construcción de la línea; pero no pudo conseguir capital suficiente en los mercados norteamericanos y traspasó por ello la concesión al señor F. B. Fearon, súbdito inglés, que a su vez negocio más tarde con una compañía norteamericana constituida al efecto en Jersey City, Estado de New Jersey en 1911, con un capital de un millón de dólares, bajo el nombre de *Panamá Tramways Company*.

Esta compañía, presidida por el señor Minor C. Keith, llevó a feliz término la obra iniciada por Cooke y el primero de Agosto de 1913 dio al servicio público once millas de línea que se extienden desde Balboa hasta Ancón, pasando por la parte más céntrica de la ciudad, y desde el Palacio Nacional hasta Las Sabanas, con un ramal al balneario de Bella Vista.

La Empresa tiene actualmente en servicio veintidós hermosos carros para el transporte de pasajeros y ocho para la conducción de carga y el acarreo de arena, piedra y otros materiales de construcción, y estudia actualmente la extensión de la línea de Las Sabanas hasta Pueblo Nuevo.

Hasta hoy la fuerza eléctrica de que se sirve la empresa viene de la gran planta que el gobierno norteamericano posee en Miraflores, Zona del Canal; pero tanto para tener fuerza propia como para suministrar al público luz y energía eléctricas, está instalando ahora una gran planta con que podrá dar esos servicios a fines del presente año.

Un carro (exterior)

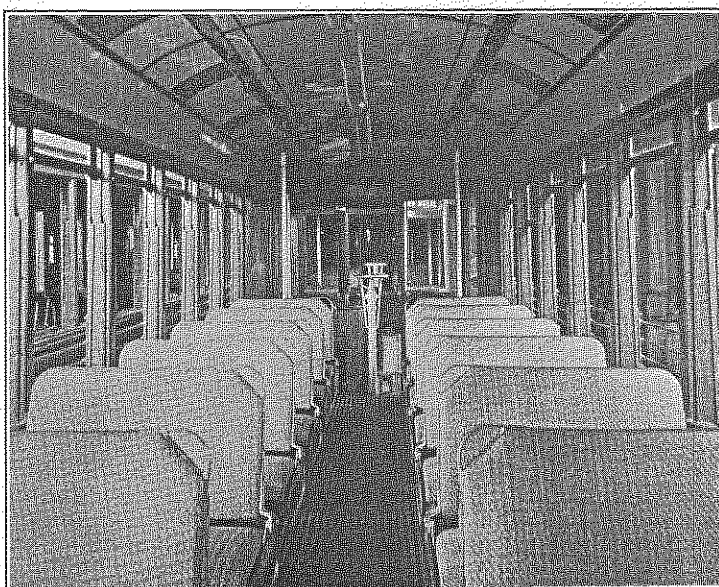


A tramway car (exterior)

Con ese fin la Empresa ha aumentado su capital a dos millones y medio de dólares y se ha reorganizado con el nombre de *Panama Electric Company*, siempre bajo la presidencia del señor Keith. Representa a la Empresa en esta ciudad, con el carácter de Superintendente, el señor N. K. Ovalle.

Mr. Cooke began the works of construction of the line, but he could not get enough capital in the North American markets, and for that reason he transferred the concession to Mr. F. B. Fearon, an English subject, who in turn nego-

Un carro (interior)



A tramway car (interior)

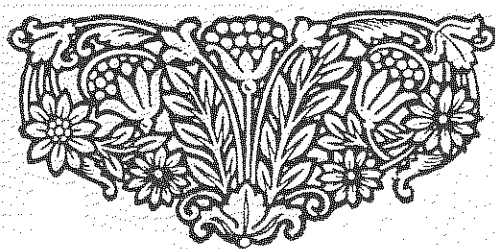
tiated later on with a North American Company constituted to the effect at Jersey City, State of New Jersey, in 1911, with a capital of one million dollars, under the name of *Panama Tramways Company*.

This company, presided by Mr. Minor C. Keith, carried to a happy end the work initiated by Cooke, and on the 1st of August, 1913, delivered to public traffic eleven miles of rails extending from Balboa to Ancón, traversing the most central part of the city, and from the National Palace up to the Sabanas, with a branch to the Bella Vista Bathing House.

The enterprise has actually in the service twenty-two handsome cars for the conveyance of passengers, and eight for the transportation of cargo and sand, stone and other building materials, and is actually considering the extension of the Sabanas line up to Pueblo Nuevo.

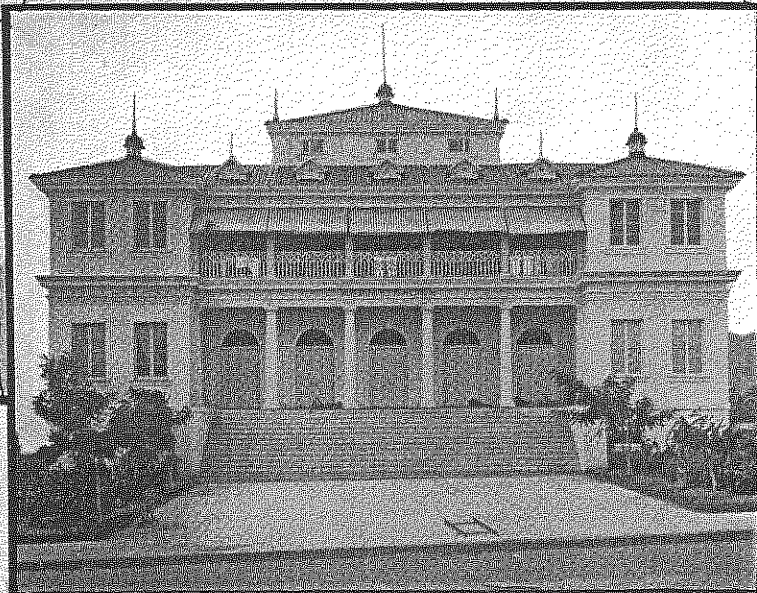
Up to the present, the electric power used by the undertaking comes from the large plant which the North American Government owns at Miraflores, Canal Zone. But in order to take its own power as much as to supply the public with electric light and power, it is now installing a big plant, with which it will be enabled to offer those services at the end of the present year.

With that object the enterprise has increased its capital to two million and a half dollars, and has been reorganized with the name of *Panama Electric Company*, also under the presidency of Mr. Keith. The enterprise is represented in this city by Mr. N. K. Ovalle in the capacity of superintendent.

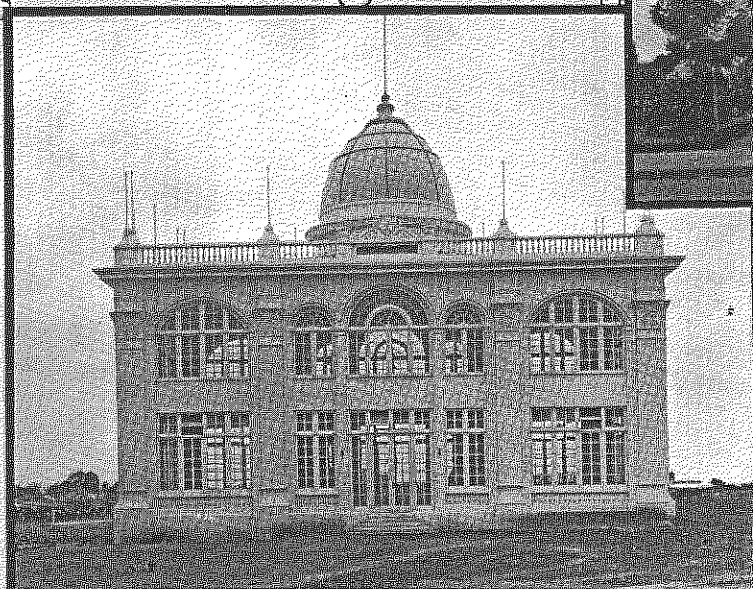




Edificio de Administracion



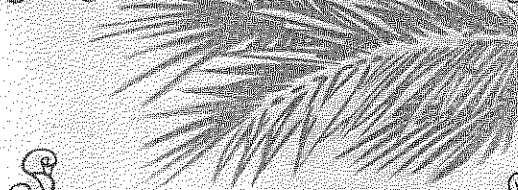
Palacio de Agricultura



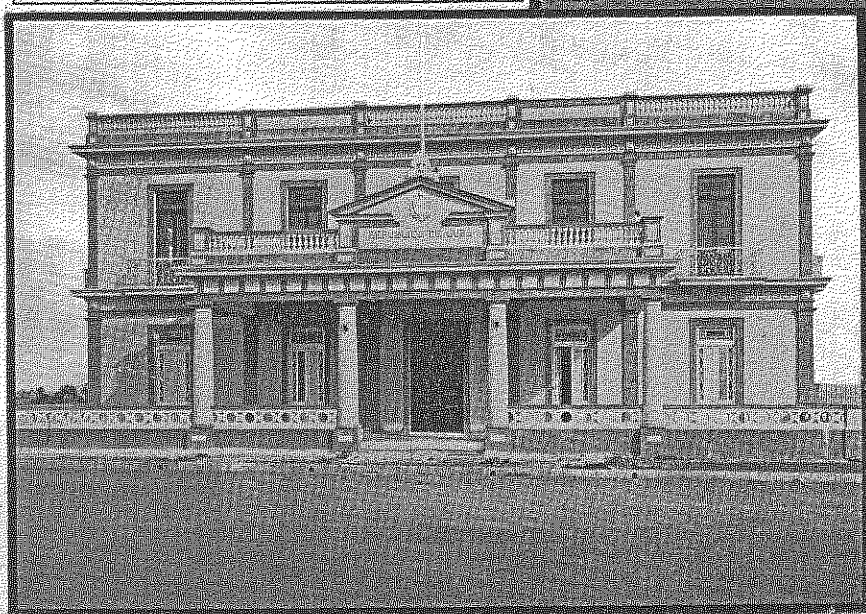
Administration Building

Edificio de Cuba (en construcción)

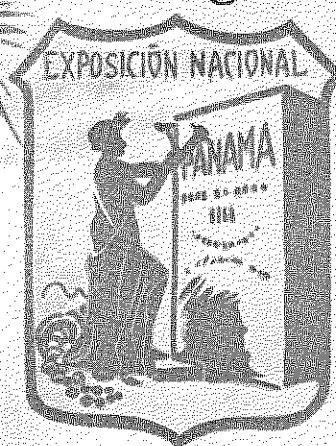
Agricultural Palace



Edificio de Cuba (terminado)



Cuban Building (in construction)



Cuban Building (completed)