



INFORME FINAL

Análisis Urbanístico del Área de Influencia de la Línea No.1 del Metro de Panamá

Sometido a la consideración de:



Secretaria Ejecutiva del Metro de
Panamá

Ministerio de la Presidencia
República de Panamá

Preparado por:

Porcell+Carles & Asociados. Arquitectos
Panamá, 28 de enero, 2010



Ciudad, movilidad y libertad.....

El ciudadano, el caminante, el usuario residente en la urbe capitalina panameña, está como el hombre buscando la luz – en búsqueda de su propia libertad, la verdadera, la brindada por la familia, la calidad de vida, la seguridad y..... como en el tiempo de nuestros ancestros, la visita, la tertulia en la acera, la calle, el parque. “***La belle époque***”, del *casco antiguo*, cuando parte del paisaje urbano era el tranvía, paseándose por las calles de ladrillo, trasladando personas. Nuestra urbe desde el cielo, nos pide que no la olvidemos, seamos todos partícipes de este gran momento mágico, para lograr la ciudad que se merecen todos los panameños.



Contenido

Introducción.....	4
Capítulo 1: Objetivo y Alcance	6
Capítulo 2: Métodos y Técnicas de Investigación y de Análisis	7
<i>Delimitación y Sectorización</i>	<i>7</i>
<i>Estructura Socioeconómica</i>	<i>8</i>
<i>Apreciación Pública de Calidad Urbana.....</i>	<i>9</i>
<i>Usos del Suelo y Características de los Inmuebles</i>	<i>11</i>
<i>Espacios Públicos.....</i>	<i>12</i>
<i>Movilidad.....</i>	<i>15</i>
Capítulo 3: Caracterización Urbanística	21
<i>Antecedentes Urbanísticos</i>	<i>21</i>
<i>Delimitación y Sectorización</i>	<i>36</i>
<i>Caracterización Urbanística del Área de Influencia</i>	<i>40</i>
<i>Caracterización Urbanística por Sector</i>	<i>47</i>
Capítulo 4: Conclusiones y Recomendaciones	114
Bibliografía.....	130
Anexos	134

Introducción

Atendiendo al llamado de Acto Público para la realización del “Análisis Urbanístico del Área de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá”, Porcell + Carles Asociados fue honrada con la contratación para la realización de tan importante estudio. Para nuestra empresa, es motivo de satisfacción contar con la oportunidad de contribuir con una de las obras de mayor trascendencia en la historia del transporte público de Panamá.

Conforme lo confirma el Instituto Nacional de Estadística y Censo, la mayor concentración de población (AMCP) de la República, se produce en el área compuesta por los distritos de Panamá y San Miguelito, con una estimación aproximada para el presente año (2010) de 1.3 millones de habitantes. Como consecuencia del acelerado proceso de crecimiento y la ausencia de un sistema de planificación y gestión territorial integrado, la distribución espacial desordenada y desarticulada de la población con relación a las fuentes de ingreso y a los servicios públicos, incluyendo el transporte, ha generado una crisis de calidad urbana de gran magnitud.

En el caso específico de la crisis del transporte, el tiempo promedio de viaje es relativamente alto en la AMCP, con un tiempo promedio de 68,8 minutos para viajes a las fuentes de ingreso. Se destaca también que el 21,8% de los viajes en transporte público realizan uno o más transbordos. Los sectores de menores ingresos son los que más se ven afectados, y en términos de gasto en transporte con relación a su ingreso (16%) están muy por encima del promedio de la población (4,6%).

Conceptual y estratégicamente, la crisis del transporte conlleva connotaciones del desarrollo nacional que faltan a la ética de un desarrollo basado en los derechos humanos y que se espera sea inspirado por la búsqueda permanente del bien común. La desigualdad de oportunidades que caracteriza la sociedad panameña, constatada por los estudios más reciente de niveles de vida 2008, es exacerbada por la desigualdad en el acceso a servicios públicos, incluyendo el transporte.

Según los expertos, las soluciones para modernizar el sistema de transporte público se resumen en la implementación de dos componentes principales: la reingeniería del sistema administrativo actual de un sistema atomizado a un sistema de concesiones formales, y la implementación de líneas de transporte masivo sobre las arterias principales. También se debe mejorar la vialidad principal en la ciudad de tal forma que permita a los conductores y usuarios del transporte público desplazarse con una movilidad urbana adecuada.

Atendiendo dichas recomendaciones y frente a la decisión del Gobierno Nacional, de revertir las consecuencias de un modelo de desarrollo urbano desigual, las autoridades panameñas han definido como una de sus prioridades proveer un sistema de transporte masivo moderno, eficiente, seguro y amable con el medio ambiente para el AMCP. En particular, se busca proveer un sistema de movilidad

competitivo y articulado, con la implantación de un componente de alta capacidad tipo Metro que esté integrado en sus componentes físico y tarifario con el resto del sistema. Los usuarios del sistema, y la población en general, se verán beneficiados en términos de ahorros en costo y tiempo de viaje, de una mayor seguridad del tránsito y una mejora en las condiciones del medio ambiente. El Gobierno Nacional ha establecido desde el inicio de su Gestión, la creación de la Secretaría del Metro como mecanismo institucional para emprender una solución al requisito del transporte masivo.

Dentro de este contexto diagnóstico, estratégico e institucional, se presenta el informe final del proyecto “Análisis Urbanístico del Área de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá” # 44132 de la Secretaria Ejecutiva del Metro de Panamá, Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá. El informe es organizado en cuatro capítulos, precedidos por un resumen ejecutivo y la presente introducción, y seguidos por su correspondiente bibliografía y detalle de anexos.

El primer capítulo ofrece los objetivos y alcance del análisis al igual que profundiza en los referentes conceptuales y estratégicos que orientan su desarrollo. En el segundo capítulo se presentan los métodos y técnicas de investigación y análisis seleccionados y utilizados en cada uno de los aspectos medulares del estudio.

El tercer capítulo ofrece los resultados principales del “Análisis Urbanístico del Área de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá”. Como producto preliminar de dicho análisis, se sustenta la delimitación del área de influencia de la Línea 1, incluyendo la correspondiente área de impacto y se presenta y sustenta igualmente la sectorización funcional correspondiente.

La caracterización urbanística derivada del análisis constituye el producto principal del estudio y la misma se desarrolla conforme las capacidades institucionales para la generación de la información requerida y atendiendo el alcance espacial y temporal definido para cada uno de los aspectos medulares del estudio. Los análisis correspondientes a la estructura socioeconómica, a la apreciación pública de la calidad urbana, y a la movilidad, generan referentes para la caracterización urbanística a nivel del área de influencia y de cada uno de los sectores.

Los análisis correspondientes a los espacios públicos y a los usos del suelo y características de los inmuebles, generan referentes para la caracterización a nivel del área de impacto delimitada al interno del área de influencia y de cada uno de los sectores. Un enfoque sistémico en el proceso de caracterización procura armonizar los alcances espaciales y temporales del análisis.

Finalmente, el cuarto y último capítulo ofrece las correspondientes conclusiones y recomendaciones.

Capítulo 1: Objetivo y Alcance

El objetivo del análisis urbanístico y del correspondiente diagnóstico es generar una caracterización urbanística del área de influencia de la línea 1 del Metro de Panamá. La caracterización urbanística se deriva del análisis de la estructura socioeconómica; la apreciación pública de la calidad urbana; y la movilidad a nivel del área de influencia y de cada uno de los sectores.

La caracterización urbanística se deriva también del análisis de los espacios públicos; de los usos del suelo; y de las características de los inmuebles a nivel del área de impacto delimitada al interno del área de influencia y de cada uno de los sectores. El análisis se desarrollo para cada uno de los componentes de la estructura urbana identificados como “aspectos medulares” y de la relación entre los mismos como parte del proceso de caracterización.

La apreciación pública de la calidad urbana devela las dinámicas de la estructura urbana en su relación con su función de proveer bienestar. Por lo tanto se convierte en un referente transversal en el proceso de caracterización e interpretación del funcionamiento del área de influencia y sus distintos niveles espaciales de análisis.

Objetivo: resultado esperado

Caracterización urbanística del área de influencia de la línea No. 1 del Metro de Panamá

Alcance: aspectos medulares

Delimitación y Sectorización

Estructura Socioeconómica

Apreciación Pública de Calidad Urbana

Movilidad

Espacios Públicos

Usos del Suelo y Características de los Inmuebles

Capítulo 2: Métodos y Técnicas de Investigación y de Análisis

A continuación se presentan los métodos y técnicas de investigación y de análisis seleccionados y utilizados en cada uno de los aspectos medulares del estudio.

Delimitación y Sectorización

La delimitación y sectorización del área de influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá se estableció con el fin de facilitar la sistematización del levantamiento de los datos, y a la vez reconocer los problemas y oportunidades de áreas reconocibles y homogéneas logrando así una caracterización urbanística a todo lo largo de la ruta.

Una vez identificado el recorrido de la ruta de la Línea 1 y la ubicación propuesta para cada una de las 15 estaciones que componen la misma, se estableció como condición que esta sectorización fuera funcional en relación con dichas estaciones. Los sectores, para los fines concebidos, deben considerar además homogeneidad espacial en cuanto a características físicas, socio-culturales o funcionales y estar delimitados por elementos naturales o artificiales.

Inicialmente se determinó que un límite debía ser la distancia caminando desde cada estación, la cual se estableció en 600 metros, que es considerada la distancia que una persona recorre en 10 minutos. Otros factores considerados en la delimitación son:

- Los límites de los barrios que están dentro de los 600 metros, según la Dirección de Estadística y Censo.
- La sectorización de transporte que se utilizó para las estimaciones de demanda y que fue suministrada por SMP.
- Áreas o barrios con características funcionales integradas.
- Vecindades o barrios con características sociales cohesivas y homogéneas.
- Vías de importancia dentro de la estructura vial y que definen flujos ya sea vehiculares o peatonales.
- Elementos topográficos, geomórficos y cuerpos de agua importantes.

Un segundo nivel de delimitación consistió en establecer un área de impacto constituido por 150 metros, a cada lado de la ruta de la Línea 1, definida principalmente por la base de datos catastral suministrada para la realización del levantamiento físico de los inmuebles y usos de suelo. Esto es en el frente de calle de la ruta.

La delimitación del área de impacto fue acordada con la SMP, por efectos de la información disponible por el levantamiento catastral que se limitaba también a un área más reducida que la de influencia.

Otros factores considerados en esta delimitación son:

- Áreas de alto flujo peatonal según instalaciones de generación o atracción de viajes.
- Tamaño de los lotes o fincas.
- Homogeneidad de las actividades y usos de suelo.
- Dimensiones de las manzanas.

Estructura Socioeconómica

Dos parámetros metodológicos fueron utilizados para el análisis de la estructura socioeconómica. Parámetros de referencia para la determinación del área geográfica donde se ubica una población y, los parámetros de estimación para las distintas características que representan esa población estimada al 2009.

Los parámetros de los aspectos de delimitación del área de estudio fue el trazado preliminar de la Línea 1 del Metro, las Barriadas que tocan esta línea, las características físicas de la geografía, como calles, ríos, quebradas o barreras geológicas que determinan el corte para las barriadas, así como las distancias desde la Línea 1, mediante un Sistema de Información Geo-referenciado (SIG).

Para el parámetro de estimaciones de indicadores socioeconómicos de la población, se parte por determinar y generar agregaciones estadísticas a partir de las poblaciones de las barriadas incluidas dentro del área de influencia y cada uno de los sectores, mediante una aplicación del ARCGIS a la base de datos del Censo de Población y Vivienda del Año 2000. Este procedimiento ofrece información de localización geopolítica (barrio, corregimiento, distrito y provincia).

Con el dato poblacional del corregimiento relacionado con cada sector, se determina la tasa ínter censal del corregimiento, mediante estimados ofrecidos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC), el cual responde a estimaciones mediante el uso del método de componentes (PRODEM).

Con la aplicación de la tasa ínter censal, mediante el método de estimación de poblaciones asumida¹ $P_t = P_o(1+r)^t$, se obtienen variables demográficas, condiciones sociales y económica para cada uno de los sectores. Las estimaciones solo atañen a las variables demográficas, dada la limitante en información hacia las condiciones sociales, las cuales son establecidas con base al Censo y las Encuestas de Niveles de Vida.

En el caso de las económicas (ingreso y empleo), se han utilizado tres instrumentos como referencia. Las Encuestas de Hogares y Estudios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para un factor de expansión que permitiera estimaciones que incluyen incrementos salariales e incrementos del costo de vida (inflación medido por el IPC).

Para el análisis del empleo en los sectores se utilizó de referencia el documento suministrado por la Secretaría del Metro (empleo localizado), el cual fue utilizado readecuando las zonas de transporte a los sectores demarcados en el presente estudio. Otros estudios que han sido incorporados en el análisis de la estructura socioeconómica son las cifras de seguridad pública obtenidas de los informes del Ministerio de Gobierno y Justicia, el Sistema de Información Criminalística e Informes de Seguridad Pública de las Naciones Unidas.

Apreciación Pública de Calidad Urbana

A continuación se presenta la determinación del marco muestral, el diseño y el proceso de selección de la muestra, para la aplicación del instrumento de recolección de información dirigido a establecer un perfil de apreciaciones urbanas sobre el área de influencia bajo el enfoque conceptual de Kevyn Linch.

Como resultado se obtendrá la apreciación de los entrevistados, en torno a la calidad urbana en el área de influencia de la línea 1 del metro. Esto es haciendo

¹ CEPAL – División de Población CELADE, Método Tasa de Crecimiento Asumida

énfasis en los desplazamientos, la infraestructura y movilidad, al igual que con relación al medioambiente y percepción general del entorno, entre otros elementos.

Para este propósito se utilizó la técnica de muestreo polifásico proporcional de conglomerados. La misma es la que se recomienda en estos casos, dada la heterogeneidad de las Unidades Muestrales Primarias (Conglomerados-Corregimientos), respecto de los corregimientos por los cuales pasará la Línea 1. Igualmente las comunidades ubicadas dentro del área de influencia, han sido referidas de acuerdo a los seis sectores definidos al interno de la misma. De esta forma y con base en una muestra estratificada en tres etapas, se garantiza la representatividad hasta el tercer nivel. En este caso las barriadas estableciendo un perímetro de 600 metros a cada lado del eje principal trazado por la Línea 1 del Metro.

Mediante el uso de esta técnica, se estableció el marco muestral en función de la suma de la población de los catorce corregimientos seleccionados y luego se procedió a calcular el tamaño muestral con base en la fórmula de muestreo aleatorio simple, para poblaciones finitas, tanto para las viviendas como para los establecimientos comerciales. Lo anterior, utilizando el Censo de Población y Vivienda de 2000, las proyecciones de población al 2009, y el directorio de establecimientos proveniente de los Censos Económicos del 2002 y actualizados al 2006.

Es decir, que inicialmente se tomaron dos muestras, una para viviendas y otra para establecimientos. Luego dicha muestra se distribuyó proporcionalmente en función de cada marco muestral individual, es decir, de cada corregimiento y a criterio se estableció la distribución de la muestra en las dos fases siguientes, de acuerdo a la cantidad de individuos a seleccionar en las Unidades Muestrales Secundarias y Terciarias. En este caso, las barriadas o localidades y los sectores a los que pertenecen las mismas, garantizando la representatividad hasta ese nivel inferior. De esta forma se determinó la cantidad de barriadas y sectores relacionados con las mismas a ser considerados, dentro del área de influencia, identificando a unas 73 barriadas.

De igual manera se tomaron en cuenta los establecimientos comerciales en cada sector, y se hizo una asignación en función de la relación viviendas/establecimientos. Es decir, cuántos establecimientos comerciales existían en cada corregimiento con relación a las viviendas, mediante la relación de las dos muestras. Esto es teniendo en cuenta que se tomarán una muestra de un individuo por vivienda, por lo que se mantiene una equivalencia muestral entre individuos y viviendas, solo para fines de distribuir la muestra.

De esta forma, en función de la muestra general de 640 individuos, se estableció la equivalencia representativa de los establecimientos comerciales que estarán

contenidos dentro de la misma. En este caso la muestra se distribuye así: 572 viviendas (o individuos/vivienda) y 68 establecimientos, para totalizar un tamaño muestral de 640.

Solo se tomaron en consideración y de manera exhaustiva los corregimientos y barriadas relacionadas en principio por este proyecto, en función de los seis sectores con base al radio de 600 metros en torno a las estaciones y estaciones de intercambio, al igual que con relación al trayecto de toda la ruta, que de igual manera incluye centros comerciales o zonas masivas de confluencia, en los cuales se aplicará el instrumento de recolección de información.

Para la selección de la muestra en campo se propone el uso de intervalos de salto o bien de asignación por números aleatorios, que debe aplicarse en campo en los sectores existentes en cada barriada y ruta comercial en la zona de influencia cuando se realice la visita de campo, con lo cual se hará una selección sistemática de cada unidad muestral

En el volumen correspondiente de anexos se presentan y detallan los procedimientos emprendidos para la determinación de la muestra y diseño muestral con base en cuatro pasos básicos a saber: 1. Determinación de la Población Objetivo, 2. Identificación del Marco Muestral, 3. Elección y Diseño del Método de Muestreo y 4. Selección de la Muestra.

De esta manera se ha establecido una metodología exhaustiva sobre la base de la inferencia estadística y criterios recomendados para estos casos, siempre garantizando la calidad y representatividad en cada fase o nivel de selección, con las medidas más estrictas, en este caso, el efecto diseño de 1.5% y el porcentaje esperado de no respuesta del 10%, de manera que la muestra sea representativa de la población objetivo y que en términos de la eficiencia en la asignación de recursos y de la inferencia estadística, se garanticen los mejores resultados.

Usos del Suelo y Características de los Inmuebles

El análisis de los usos de suelo incorporó la información cartográfica del entorno urbano, fotografías del área de estudio, y se consultaron estudios de ordenamiento urbanístico y de transporte llevando a cabo hasta el presente.

El propósito de esta tarea fue levantar los usos de suelo asentados en el territorio dentro del área de impacto (150.00 mt) y del área de influencia (600.00 mt) para determinar el impacto que pueda tener en el futuro la línea del metro y

hacer una análisis comparativo de dicho uso versus la normativa que rige su desarrollo en este momento.

El análisis de las características del los inmuebles, se realizó en base a los planos suministrados de los polígonos catastrales levantados a lo largo de la Línea 1 y las ortofotos del área. Se dividió el tramo correspondiente a Plaza 5 de Mayo hasta la entrada de San Isidro en 16 secciones.

Con la participación de 16 estudiantes de arquitectura de cuarto año, los cuales tienen experiencia en levantamiento de datos en campo, se realizó el trabajo proporcionándoles los cuadros o fichas para recoger los datos de las estructuras físicas además de las condiciones de la infraestructura.

El procesamiento de los datos levantados en campo permitió identificar características particulares de cada sector en lo que corresponde a los usos de suelo predominantes, con las actividades relacionadas y las condiciones físicas de las estructuras, percibiéndose una gran mezcla de actividades. Es notoria la ausencia de espacio abierto público a lo largo de la ruta, y también la presencia de lotes baldíos sobre todo en el tramo final desde la intersección de Transístmica con Ave. 12 de octubre hasta San Miguelito.

Cabe señalar que la base de datos de los polígonos catastrales suministrados en muchos casos no corresponde con las estructuras por lo que fue necesario asumir a cual corresponde en los casos de una estructura que abarca más de dos lotes. Para efectos de graficar la información se asocia un número de finca con cada estructura en campo.

Espacios Públicos

El concepto de Espacio Público resulta ser muy ambiguo en su definición, pues público es todo aquello que no es privado, desde calles, plazas, parques, áreas protegidas, edificios institucionales, estacionamientos, entre otros. Para efectos del presente estudio partimos de la base de que este término se refiere a todo espacio abierto destinado a la recreación (pasiva y activa). Bajo esta perspectiva se desarrolla un análisis de todo espacio público que se encuentre ubicado en la franja de 150 metros a cada lado de la Línea 1, en el entendimiento de que estos serán los espacios directamente impactados por la construcción y operación de dicha línea.

Los aspectos analizados en cada uno de los espacios públicos identificados fueron:

- Ubicación y Superficie
- Uso actual
- Determinación de Tipología

- Características de la Vegetación arbórea u otros objetos que proporcionan sombra
- Características de la vegetación arbustiva y tapizante
- Mobiliario Urbano
- Condición del Espacio

Se utilizó la clasificación con carácter de normativo vigente en materia de espacios abiertos recreativos contenida en la Resolución del Ministerio de Vivienda N° 160-2002 de 22 de julio de 2002, publicada en Gaceta oficial N° 24645 de 24 de julio de 2002, Por el cual se crean los Códigos de Zona y Normas de desarrollo para el área del Canal². Dicha Normativa define 7 espacios públicos para la recreación, cuya descripción es la siguiente:

- *Parque Infantil*: Espacio abierto destinado a la recreación infantil, al cual se accede peatonalmente y sirve a los residentes inmediatos. Cuenta principalmente con áreas de juego para niños y zonas ajardinadas, dentro de un ambiente seguro.
- *Parque Vecinal*: Espacio abierto destinado a la recreación vecinal al cual se accede peatonalmente y sirve a los residentes inmediatos de todas las edades. Cuenta principalmente con áreas de juegos y zonas ajardinadas de descanso, se caracteriza por ser un espacio seguro y de superficie suave.
- *Área Recreativa Vecinal*: Espacio abierto destinado a la recreación pasiva y activa de una comunidad donde se desarrollarán actividades culturales y deportivas a escala vecinal dentro de un ambiente naturalizado. Cuenta principalmente con instalaciones deportivas y/o culturales y zonas ajardinadas.
- *Área Recreativa Urbana*: Área que mezcla espacio abierto y cerrado, destinado a satisfacer la necesidad de recreación pasiva y activa del centro urbano, donde se desarrollarán actividades culturales y deportivas a escala

² Resolución del Ministerio de Vivienda N° 160-2002 de 22 de julio de 2002, Gaceta oficial N°24645 de 24 de julio de 2002, Por el cual se crean los Códigos de Zona y Normas de desarrollo para el área del Canal.

urbana dentro de un ambiente naturalizado. Predominan las instalaciones deportivas y culturales a escala urbana y algunas zonas ajardinadas.

- *Parque Interbarrial*: Espacio abierto destinado a la recreación pasiva y activa de un conglomerado de comunidades donde se desarrollarán toda clase de actividades recreativas al aire libre, se mantiene la escala horizontal. Predominan los espacios suaves y las zonas ajardinadas.
- *Parque Distrital*: Espacio abierto destinado a la recreación pasiva y activa del centro urbano donde se desarrollarán toda clase de actividades recreativas al aire libre, se permiten algunos servicios comerciales y se mantiene la escala horizontal. Predominan los espacios suaves y las zonas ajardinadas.
- *Área Verde No Desarrollable*: Espacio abierto que contiene sitios naturales en los que no se puede desarrollar ningún tipo de construcción, pero que pueden ser visitados y observados por los residentes y usuarios de una comunidad o centro urbano.
- *Plaza*: Espacio abierto destinado a realizar toda clase de actividades sociales al aire libre dentro del centro urbano. Se caracteriza por ser un espacio duro en el que se permiten algunas actividades comerciales temporales y se mantiene la escala horizontal. Puede ser un espacio alargado o lineal.

Aún cuando esta normativa no abarca todas las tipologías de espacios recreativos, la misma ofrece un marco relativamente ajustado a la diversidad de espacios públicos recreativos presentes dentro del área de estudio, por lo que se constituyó en la base para la evaluación de los mismos.

Así se procedió a:

- **Recopilación de Información**: Para la captura de la información en campo se realizaron recorridos dentro de cada Sector, en el espacio comprendido por los 150 m a cada lado de la Línea 1. Mediante el uso de un formulario se registró la información referente a cada espacio público recreativo. Adicional se elaboró un reporte fotográfico que muestra las principales características del espacio estudiado.
- **Análisis y Presentación**: Cada espacio público recreativo identificado fue analizado dentro de su sector y ubicado en una base de datos,

acompañado de la representación geográfica mediante los mapas correspondientes.

Movilidad

La movilidad peatonal resulta importante para el análisis urbanístico de la Línea 1 del Metro, en la medida que facilita la comprensión del comportamiento de potenciales usuarios del sistema y las condiciones en que realizan sus desplazamientos. Por ello este estudio va encaminado a identificar las actuales condiciones de caminabilidad en términos de funcionalidad, atractivo, confort y seguridad para el peatón, entendiendo estos términos como sigue:

Funcionales, es decir, que conecten los principales focos de generación - atracción de viajes, sin obligar a rodeos o esperas innecesarias. Especialmente importante, en este sentido, es la conexión peatonal a las estaciones y paradas de transporte público, así como a los centros de empleo, escuelas, comercio, ocio, centros culturales, etc.

Seguros, tanto con respecto a los vehículos (separación de calzada, cruces preferentes, etc.), como a posibles comportamientos antisociales (itinerarios auto vigilados, ausencia de lugares ocultos, iluminación, etc.).

Confortables, es decir, amplios, bien pavimentados, de pendientes moderadas, poco ruidosos, con zonas de sombra y protección frente a la lluvia, equipados (bancas, teléfonos, etc.).

Atractivos, bien por atravesar zonas de actividad y animación, bien por las vistas y panoramas que proporcionan, bien por el ritmo y la secuencia de hitos, monumentos, etc.³

Para la confirmación del alcance del área de estudio nos basamos en los estudios realizados por el Banco Mundial en marzo de 2007, publicados en el documento “Movilidad Urbana del Área Metropolitana de Panamá”, el cual

³ Artículo: Movilidad en los Suburbios Dispersos y el Nuevo Urbanismo en los Estados Unidos de América: ¿importación irreflexiva desde Chile?. Revista de Urbanismo. Universidad de Chile. Enero 2002.

determina que un 20% de los panameños residentes del AMP se desplazan a pie, como único medio de transporte, este desplazamiento dura un promedio de 15 minutos.

Por otro lado para determinar la velocidad de desplazamiento del peatón promedio tomamos como parámetro de velocidad dos fuentes: el estudio desarrollado por la Alcaldía Mayor de Bogotá “Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana” del 2006, quienes determinaron que la velocidad con que se desplazan los peatones depende de la edad, sexo y ciertas características del entorno, tales como:

- Si la población de muestra contiene una porción equivalente al 20% de peatones mayores de 65 años, su velocidad se estima en 1.2 m/s.
- Si la población de muestra contiene una proporción mayor al 20% de peatones mayores de 65 años, su velocidad se estima en 1.0 m/s.
- En andenes a flujo libre, la velocidad de peatones es de 1.5 m/s.
- Peatones jóvenes en uso pleno de sus facultades, alcanzan velocidades de 1.8m/s

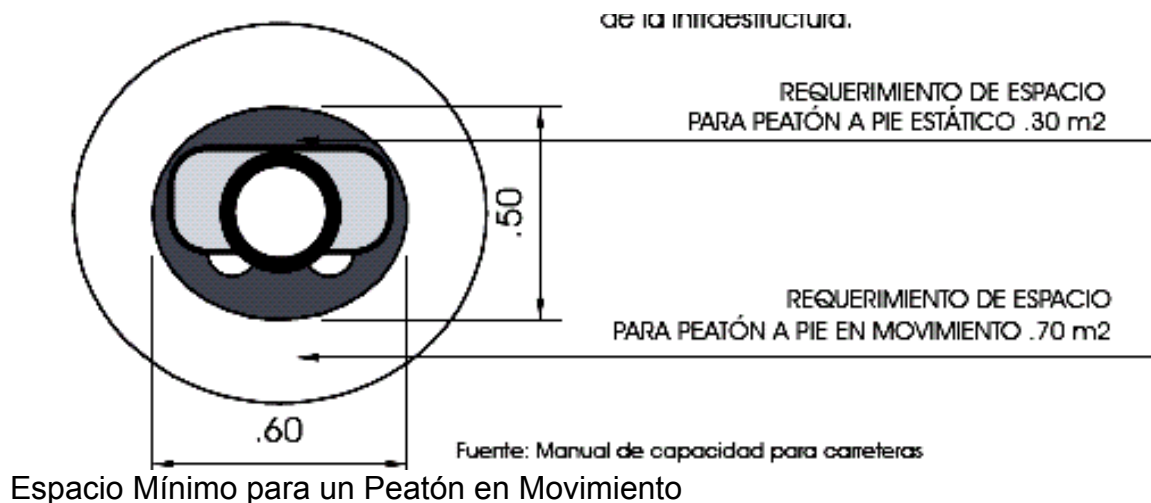
Y como segunda fuente incluimos los planteamientos vertidos por Peter Calthorpe (1993) quien plantea un diseño urbano orientado a la movilidad. El *TOD (Transit Oriented Development)* conlleva principios de usos de suelos básicos tales como la localización de la vivienda, la tipología y proximidad del comercio minorista. En el caso del *TOD*, se considera un promedio de diez minutos de marcha a pie sin recurrir a otra alternativa de movilidad, como la distancia entre los lotes residenciales más lejanos y el paradero o estación de cambio de medio, lo cual se traduce en aproximadamente 2000 pies (610 metros) de radio máximo.⁴

Considerando estos parámetros y tomando en cuenta que las condiciones de caminabilidad dentro del AMP son deplorables por el clima y la mala calidad de

⁴ Artículo: Movilidad en los Suburbios Dispersos y el Nuevo Urbanismo en los Estados Unidos de América: ¿importación irreflexiva desde Chile?. Revista de Urbanismo. Universidad de Chile. Enero 2002.

la estructura pública, hemos reducido la velocidad promedio de desplazamiento a 45 metros/minuto (.75m/s), lo que aplicado al tiempo promedio nos produce un radio de 675 metros. En vista de que el trazado real de la vialidad no es en línea recta, que hay serios problemas de accesibilidad peatonal y la ubicación e importancia de los generadores tampoco es homogénea, el área de estudio se amplía o reduce según el sector analizado.

Como parámetro para la evaluación de aceras y veredas, según la Guía de la Movilidad Peatonal desarrollada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, el requerimiento mínimo de espacio de acera o vereda para un peatón en movimiento es de .70m², lo que nos redonda en un ancho de acera mínimo de 1.40m. De igual manera la pendiente dentro del marco del confort no debe ser mayor del 6%.



El Estudio de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de Panamá, realizó una serie de hallazgos con respecto a la movilidad peatonal, de los cuales nos parece importante destacar los siguientes:

- Gran predominio en el diseño urbano para el automóvil, en detrimento del peatón.
- Falta de continuidad peatonal en aceras.
- Falta de continuidad en cruces peatonales
- Ausencia del concepto de rasante en la normativa urbanística vigente.

- Ineficiencia de los puentes peatonales como elemento facilitador del desplazamiento a pie.
- Falta de incentivo para el desplazamiento a pie para hacer compras.
- Un espacio público mal definido en sus límites
- Los elementos urbanos de paisajismo invaden de varias formas los espacios peatonales.
- Desregulación en la ubicación del mobiliario urbano.
- Las estructuras provisionales invaden las aceras, restando espacio para la movilidad peatonal.

Este mismo estudio plantea la implementación de un Programa de Caminabilidad en el Espacio Público, el cual define las siguientes acciones:

- Consideración de la movilidad peatonal en los documentos de urbanismo.
- Definición legal de rasantes.
- Regulación del estacionamiento en planes de urbanismo
- Redefinición de los anchos mínimos de vialidad y aceras.
- Proscribir las bahías para el transporte colectivo
- Proscribir las pasarelas peatonales
- Regulación del mobiliario urbano
- Regulación de características de las estructuras urbanas.

A partir de las anteriores consideraciones conceptuales y metodológicas se procedió a la segmentación del área de estudio. Seis Sectores de trabajo, abarcan las 16 estaciones suministradas por la Secretaría del Metro de Panamá. Sin embargo, debido a las características de movilidad peatonal, se disidió trabajar en base a 7 sectores, los cuales se describen a continuación:

Sector A: Estación Hangares de Albrook (1)

Estación Mercado de Abastos (2)

Sector B: Estación Plaza 5 de Mayo (3)

Sector C: Estación Marañón (4)

Estación Hospital Santo Tomás (5)

Estación Cruce con Calle 50 (6)

Sector D: Estación Iglesia del Carmen (7)

Estación Ministerio de Economía y Finanzas (8)

Estación Vía Brasil (9)

Sector E: Estación Vía Fernández de Córdoba (10)

Estación 12 de Octubre (11)

Estación Estrella Azul (12)

Sector F: Estación Puente de San Miguelito (13)

Sector G: Estación Pan de Azúcar (14)

Estación Andes N°2 (15)

Estación San Isidro (16)

Finalmente y con respecto a los procedimientos relacionados con la captura de la información en campo se realizaron recorridos dentro de cada Sector, contando con un formulario, en el cual se registró la siguiente información:

- Ubicación
- Características de la Vegetación arbórea u otros objetos que proporcionan sombra
- Ancho de acera o vereda
- Condición de las aceras o veredas

- Señalización para peatones
- Direccionalidad del flujo peatonal
- Presencia de obstáculos a la circulación

Dentro del área de estudio se identificaron las calles con mayor flujo peatonal, los principales generadores de movilidad, así como la direccionalidad del flujo según franja horaria. Además de la recolección de datos en campo mediante formulario, se realizó un reporte fotográfico que evidencia los datos recolectados. De igual forma nos apoyamos en las orthofotos suministradas por la SMP, para graficar y representar la información.

Tanto la información recopilada como el análisis de la misma ha sido presentada según características homogéneas encontradas en cada Sector. Así mismo según Sector se presentan los mapas correspondientes con la graficación de los flujos peatonales, según direccionalidad y franja horaria.

Capítulo 3: Caracterización Urbanística

La caracterización urbanística es presentada a continuación conforme el alcance espacial y temporal definido para cada uno de los aspectos medulares del estudio. Los análisis correspondientes a la estructura socioeconómica, a la apreciación pública de la calidad urbana, y a la movilidad, generan referentes para la caracterización urbanística a nivel del área de influencia y de cada uno de los sectores.

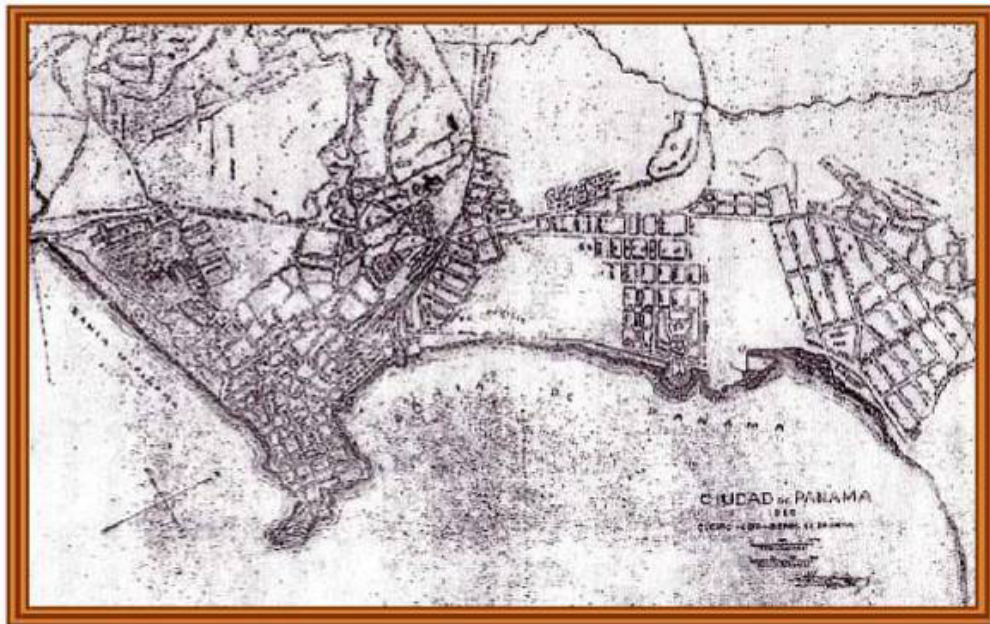
Los análisis correspondientes a los espacios públicos y a los usos del suelo y características de los inmuebles, generan referentes para la caracterización a nivel del área de impacto delimitada al interno del área de influencia y de cada uno de los sectores. Un enfoque sistémico en el proceso de caracterización procura armonizar los alcances espaciales y temporales del análisis.

Previo a la delimitación y sectorización del área de influencia y su correspondiente caracterización, se ofrece a continuación los antecedentes urbanísticos relacionados con la formación de la estructura urbana.

Antecedentes Urbanísticos

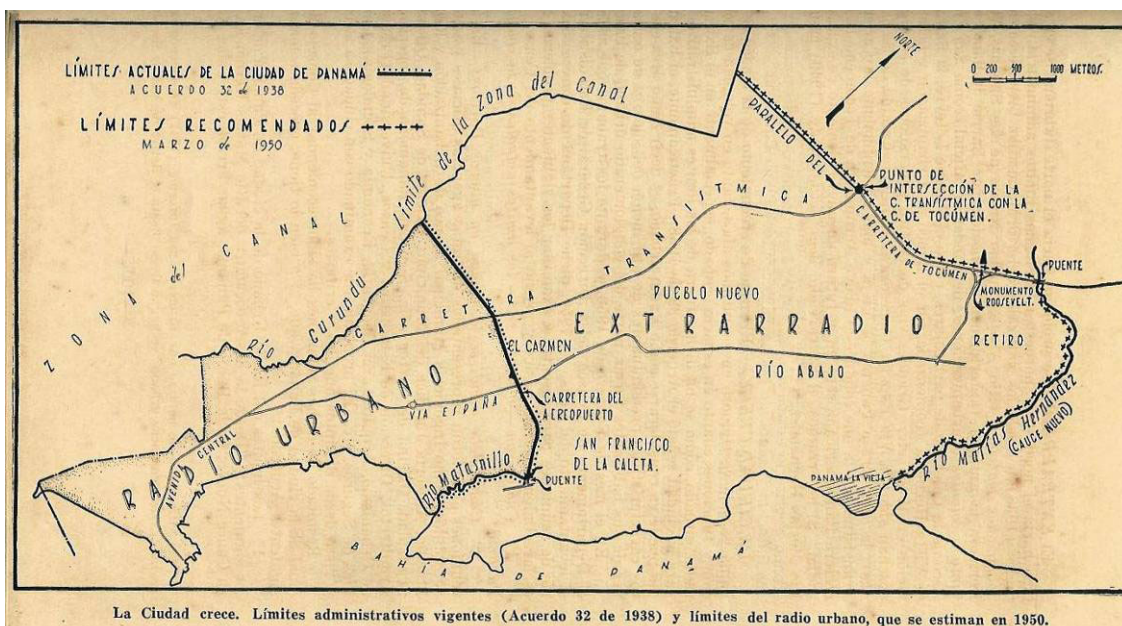
El objetivo de este punto es por un lado explicar cómo ha sido el origen y evolución del área de estudio y por otro lado identificar o explicar los planes y propuestas de ordenamiento urbano directamente relacionados con el área de estudio. No se trata de presentar una síntesis del Plan Metropolitano u otros instrumentos de planificación, sino de explicitar aquellos aspectos de los planes que han tenido o tienen influencia sobre el área de estudio.

El surgimiento de la República de Panamá en 1903 y el subsiguiente inicio de obras para la construcción del Canal Interoceánico, catapultaron a la capital del novel país, al que fue sin duda su período de expansión urbana más vigoroso y prolongado. Los beneficios y alcances de tal expansión fueron sin embargo, por decir lo menos, matizados por las características de la región sobre la cual se ensanchó la ciudad (conformada en su mayor parte de fincas privadas con extensiones que variaban entre las 100 y las 300 hectáreas), el oportunismo de terratenientes y promotores inmobiliarios y por el enfoque difuso y débil de las políticas gubernamentales en cuanto a urbanismo (la primera ley que regía la materia, muy tímida por cierto, vino a promulgarse apenas en 1941). El resultado fue lo que diversos especialistas han convenido en llamar una ciudad “fragmentada” “difusa” y “lineal”, a la que no se estimuló a crecer concéntrica ni ordenadamente y cuyos barrios componentes interaccionan de una manera precaria e intermitente.



Plano de la Ciudad de Panamá dibujado por el ingeniero Alfonso Lavergne en 1928.
Obsérvese el desarrollo parcial de los barrios de La Exposición y Bella Vista
(Original en la Oficina de Seguridad de Panamá).

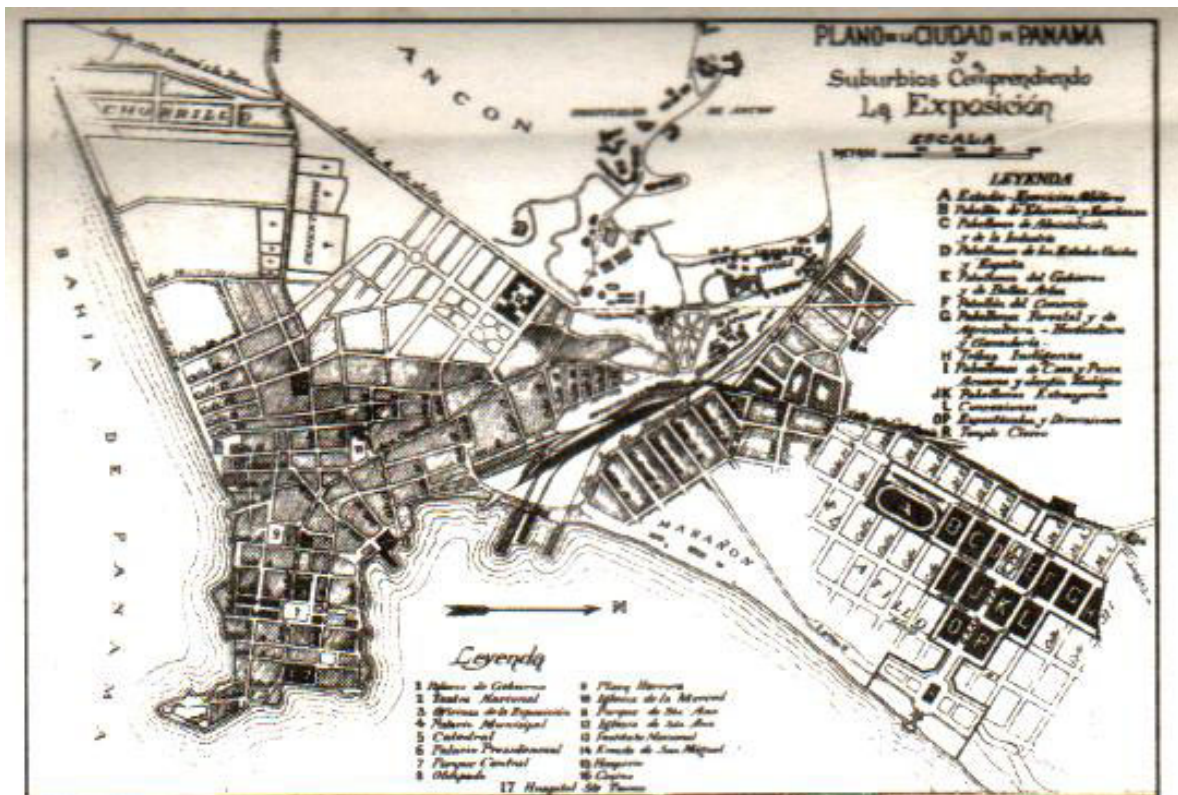
Se registran pocos intentos de normar racionalmente el crecimiento de Panamá, entre ellos se destacan: el Barrio de La Exposición, cuya cuadrícula urbana fue trazada en 1914 durante la primera administración de Belisario Porras. El barrio fue pensado para albergar numerosos edificios públicos. Además, fue ocupado por la pujante burguesía panameña que, revitalizada por el renacimiento de la ruta comercial del istmo, abandonaba sus casas solariegas del Casco Viejo en pos de casas más amplias, ventiladas y modernas, en sintonía con las flamantes comunidades que veían surgir en la nueva Zona del Canal.



La Ciudad crece. Límites administrativos vigentes (Acuerdo 32 de 1938) y límites del radio urbano, que se estiman en 1950.

“Límites administrativos vigentes (Acuerdo 32 de 1938) y límites del radio urbano que se estiman en 1950”

Fuente: Ángel Rubio. La Ciudad de Panamá. 27 de abril 1950. BUR.pag.101



Plano de la ciudad de Panamá en la primera mitad del siglo XX.

A lo largo de las vías Transístmica y Vía España se verificarían la mayoría de expansiones y desarrollos urbanos emprendidos en Ciudad de Panamá durante el siglo XX. Muchos de estos desarrollos maduraron hasta contarse hoy, entre los más densamente poblados de la capital. Consecuentemente, también soportan el flujo humano más intenso de toda la zona metropolitana. La existencia de las fincas privadas anteriormente citadas, de las que Bella Vista fue un primer ejemplo, determinó que estas comunidades no fueran surgiendo como producto de un crecimiento concéntrico, sino más bien multilateral.

Los sistemas de transporte urbano tampoco tardaron en correr la misma suerte. El tranvía capitalino, otro de los esfuerzos de ordenar la vivencia urbana, concluía en la vecindad del actual Parque Urracá. No se continuaron líneas más allá de este punto y en junio de 1941, la red completa fue clausurada y reemplazada por servicios de buses que servían (de una forma desarticulada e interrumpida) al transporte entre el casco urbano y algunos barrios eventuales que surgieron en las pocas tierras nacionales que aún circundaban la capital (Ejemplos: Panamá Viejo, San Francisco de la Caleta, Pueblo Nuevo y Río Abajo).

La tendencia histórica de crecimiento lineal determinó que el desarrollo se dirigiera hacia el este y el noreste sobre los ejes viales principales hasta en este nuevo siglo en que la ciudad ha tomado otra dirección con la incorporación de las áreas revertidas.

Esta incorporación es producto de la desaparición de los límites administrativos y físicos de la Zona del Canal; límite que influyó en la estructura longitudinal del crecimiento de la ciudad, provocando la prolongación a través de barrios históricos como La Exposición, Bella Vista, Obarrio, Vista Hermosa; para luego enrumbarse hacia San Miguelito, atravesando otras áreas de gran significación como Betania, Villa Cáceres, Miraflores, Pueblo Nuevo y llegar a la periferia de la ciudad. San Miguelito aparece en la estructura urbana, ahora como un área en consolidación después de ser producto de la invasión de terrenos estatales y privados en la década del 1960-1970.

Origen del Área de Estudio.

En este punto debemos establecer un orden que además de histórico este basado en la división de los sectores en que hemos clasificado el área de estudio. Así entramos a describir la aparición de los distintos barrios comprendidos en los respectivos sectores:

Sector A: Corregimientos de Ancón, Santa Ana, Calidonia y Curundú y los barrios correspondientes que incluyen una parte de Curundu Heights, Curundu, Albrook, Ancón, Cabo Verde, Llano Bonito, Hollywood, Curundú, Santa Cruz, Santa Ana y San Miguel que aparecen entre el período de construcción del Canal y 1950. Aquí es fácilmente diferenciable el origen de dos sectores correspondientes en su orden a las comunidades de la Zona del Canal y a las del área central de la ciudad y lo que constituía hasta ese momento el radio urbano.

Sector B: Corregimientos de Calidonia y Bella Vista y los barrios de San Miguel, Calidonia, Perejil y Altos de Bella Vista. Igualmente aparecen en el período comprendido hasta 1950 como el radio urbano de la ciudad. Posteriormente en

la década del 60 y 70, estas áreas se van consolidando con el relleno de los vacíos residuales.

Sector C: Corregimientos de Bella Vista y San Francisco y los barrios comprendidos por este sector que incluyen: La Cresta, Bella Vista, Campo Alegre, Nuevo Campo Alegre, Marbella, Obarrio, Villa Lilla y San Francisco Centro, Herbruger, Urb. Linares, Nuevo Reparto El Carmen, El Cangrejo y El Carmen. La mayoría de estos barrios fueron urbanizados durante la época de la Segunda Guerra Mundial por los propietarios de las fincas respectivas. Entre ellas destacan la Cresta, Campo Alegre y Obarrio con lotes promedios de 1,600 m² dirigidos al sector de alto poder económico. La finca El Carmen fue urbanizada con lotes menores por su proximidad al antiguo Hipódromo Juan Franco, cuyo traslado posterior dio lugar para la urbanización Juan Franco en 1957 que viene a constituir parte del barrio más caro de la ciudad y del país, conocido como Obarrio. Para 1959 aparece la Urbanización Nuevo Reparto El Carmen que formaba parte de la finca El Carmen pero que había sido retenida y acumulando valorización durante veinte años, pasó a ser puesta en el mercado inmobiliario.

Sector D: Corregimientos de Betania, Pueblo Nuevo y San Francisco y los barrios comprendidos por este sector que incluyen: parte de los barrios de Betania, Altos de Betania, El Ingenio, La Loma, Residencial San Fernando, Vista Hermosa, Carrasquilla, Vista del Golf, Altos de Carrasquilla, Villa Dora y Urbanización Adson Wall. Con la construcción de la carretera Transistmica en 1942 se incorporaron dos fincas “Vista Hermosa” y “Lo de Cáceres” y el sector oeste de la finca “Club X” a las posibilidades de crecimiento de la ciudad. A partir de 1946 el Estado inicia la urbanización del oeste de la vía Transistmica con la construcción de los barrios de Betania y Miraflores. Con la vía Transistmica también se impulsa la aparición de Vista Hermosa y Club X a partir del barrio pionero de Pueblo Nuevo de Las Sabanas que para 1940 albergaba cerca de 1500 habitantes..

Sector E: Corregimientos de Betania y Pueblo Nuevo y los barrios de El Ingenio, Club X, Miraflores, Altos de Miraflores y San Antonio, Hato Pintado, Pueblo Nuevo, Los Guayacanes, Los Antares, Villa Bonanza, Nidia Endara y Sector Chelca, Villa Rica y otros. La mayoría de estos barrios son parte de la intervención de agentes urbanizadores con proyectos individuales o de parte del Estado para atender la demanda solvente constituida por población empleada de ingresos medios y medios bajos posterior a la década del 60.

Sector F: Distrito Especial de San Miguelito y los corregimientos de Belisario Porras, Omar Torrijos, Amelia Denis de Icaza, Belisario Frías y Victoriano Lorenzo. Hacia finales de los años 50 se produce la ocupación de terrenos baldíos en la periferia urbana y una de las primeras invasiones ocurre en Monte

Oscuro. Se inicia así un proceso de invasiones por parte de la población de menos recursos que se ubica en los terrenos que se encontraban cerca de la confluencia de la carretera Transístmica y la vía a Tocumen. Después de la década del 60 se comienza un proceso de ocupación clandestina o irregular y la autoconstrucción además de programas masivos por parte del Estado que alcanzan su máxima expresión en la década del 70.

Esta división debe permitirnos un orden en la presentación de la aparición de las distintas comunidades en estos corregimientos tanto en el tiempo como en el espacio y relacionar con los planes y propuestas de ordenamiento urbano.

Planes y Propuestas de ordenamiento vial y urbano.

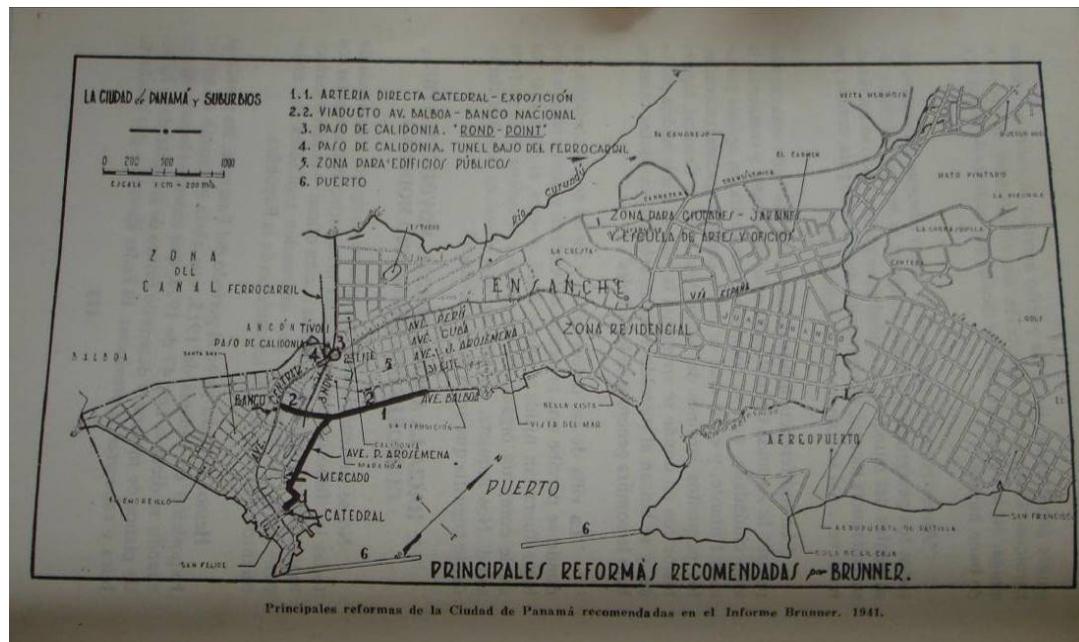
Esta presentación de planes y propuestas de ordenamiento urbano, como antecedentes, está basado en que el desarrollo y crecimiento urbano de la ciudad ha estado orientado principalmente por la existencia de la estructura vial y que a pesar de que el mercado inmobiliario en nuestra ciudad indica hacia donde debe ir el crecimiento, siempre la estructura vial ha potenciado la evolución del mismo.

Tradicionalmente en nuestra urbe se han realizado más estudios de transporte (más de 28) y tránsito, que estudios de planificación urbana y vale la pena decir que en el caso que nos ocupa resulta más importante analizar los estudios de transporte y vialidad, ya que se trata de un sistema masivo de transporte como es el Metro.

Ante este panorama es importante basar nuestra presentación de este punto sobre la Estructura Espacial y la Red Vial, para lo cual mencionaremos principalmente los planes y proyectos que han enfocado la problemática del tránsito y transporte. Así tenemos:

1-Plan Brunner 1941.

El primer esfuerzo de planificación urbana lo marca el Informe Brunner que en noviembre de 1940 se inició con la contratación por parte del gobierno nacional de los servicios del técnico urbanista vienés Dr. Karl H. Brunner quien andaba por la región pues realizaba trabajos en Santiago de Chile y Bogotá, Colombia.



Después de estudiar los principales problemas urbanos que presentaba la ciudad, este connotado urbanista, presentó en 1941 su "Informe sobre el desarrollo urbano y el Plano Regulador de la Ciudad de Panamá".

El documento de Brunner proponía el ensanche de Avenidas y calles, la apertura de nuevas vías, la creación de plazas y parques, así como la necesidad de reglamentos de urbanización y de la creación de oficinas de planificación y urbanismo.

Entre las propuestas específicas que están más relacionadas con el área de estudio podemos mencionar:

- Construcción de una vía de enlace entre calle 8ª. y Avenida Balboa.
- Prolongación de la Avenida Balboa hasta la Avenida Central.
- Construcción de un paso a nivel en el cruce entre la calle 23 y la Avenida Central en Calidonia.

Como consecuencias de este informe se produce la promulgación de la Ley 78 de 1941 por la cual se reglamentaban las urbanizaciones en la República de Panamá.

2- Estudio de Transporte y Tránsito para la Ciudad de Panamá- George C. Villegas-1961-



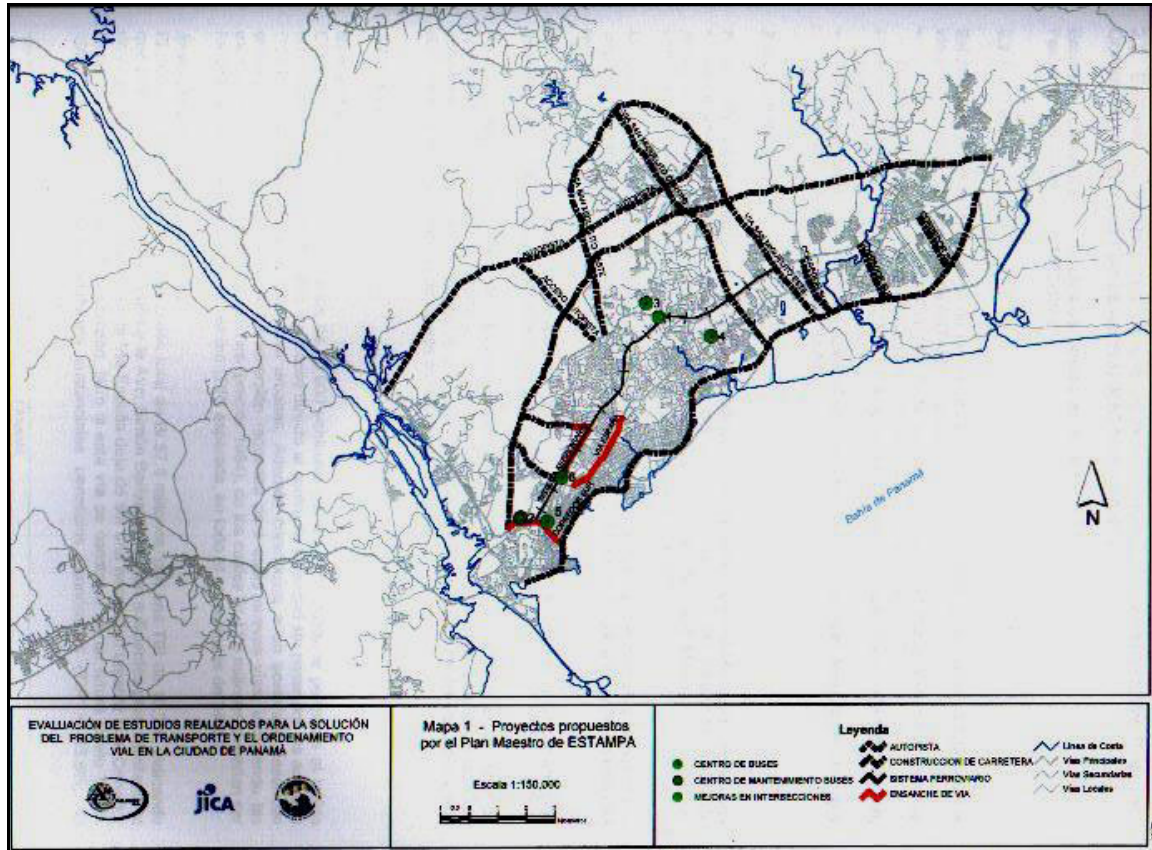
Este estudio fue preparado para el Departamento de Planificación de la Dirección General de Planificación y Administración de la Presidencia de la República de Panamá, con la ayuda de la Dirección de Operación de Asistencia Técnica de la Naciones Unidas. Este estudio dio por resultados los siguientes aportes:

- Desarrollo de un Plan General de Vías para la Ciudad de Panamá.
- Repaso de los principales problemas del tránsito y recomendaciones alternativas de solución y requisitos administrativos.
- Recomendaciones sobre una organización administrativa permanente que llevaría adelante un programa ordenado de planificación del transporte, operaciones y acciones.

Es importante destacar que producto de este estudio se procedió una década después a construir la Avenida Ricardo J. Alfaro y la Avenida 11 de octubre (ahora 12 de octubre).

3-Estudio de Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Panamá- Estampa- 1981.

El objetivo de este estudio fue formular un plan maestro del sistema de transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad, en estrecha relación con el uso del suelo urbano y los planes de desarrollo nacional.



El estudio debía presentar planes a corto, mediano y largo plazo a fin de solucionar los problemas de transporte urbano existentes para satisfacer las futuras demandas de tránsito, incluyendo tres componentes principales: vialidad, transporte público y tránsito, teniendo como horizonte de planificación el año 2000.

El estudio propuso concretamente los siguientes proyectos:

-El corredor norte que correría en dirección este –oeste al norte del área urbana, dándole servicio al tráfico de vehículos, al mismo tiempo que sirve como eje de desarrollo del área revertida, extendiéndose hacia el área este de la ciudad de Panamá;

-El corredor sur que correría también en dirección este-oeste, pero hacia el sur del área urbana a lo largo de la Bahía de Panamá, dando servicio al tráfico de automóviles al mismo tiempo que serviría como eje del desarrollo para los diversos proyectos de desarrollo urbano.

-Vías arteriales en dirección norte-sur, tales como la Vía Cerro Ancón, Vía Brasil (El Paical), Vía E.T. Lefevre (Vía 12 de octubre) que servirían de acceso a los corredores.

-El esqueleto del futuro desarrollo del área de San Miguelito como las vías San Miguelito-Oeste, Vía San Miguelito-Centro y Vía San Miguelito-Este.

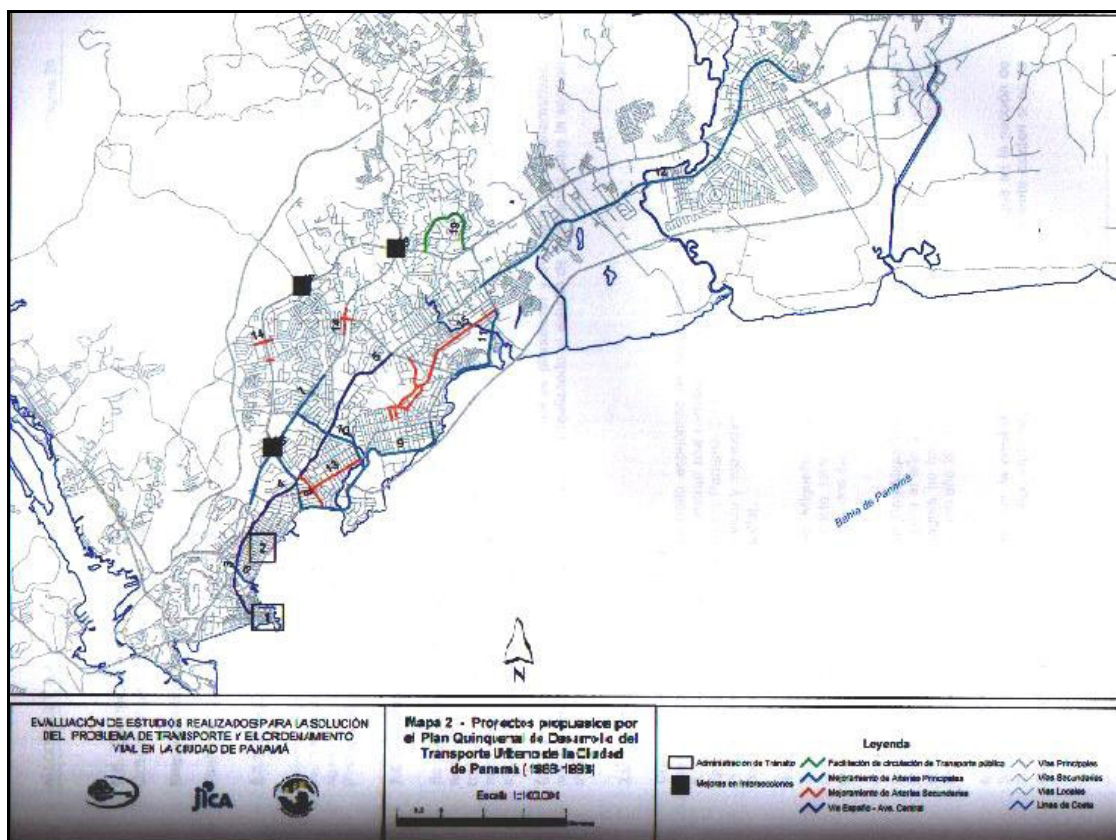
-La introducción de un sistema ferroviario desde el Centro hacia San Miguelito-Este y Juan Díaz, atravesando el centro del área urbana,

-Mejoramiento del servicio de los buses con la construcción de cuatro centrales de buses y un centro de mantenimiento.

Del listado anterior sólo se han concretado la construcción parcial de los corredores norte y sur.

4-Estudio para la formulación de un Plan Quinquenal de Desarrollo del Transporte Urbano de la Ciudad de Panamá-1988.

Es un estudio para formular un plan de desarrollo para materializar en el quinquenio 1988-1993, las distintas propuestas en los planes de transporte desarrollados con anterioridad incluyendo principalmente los estudios de ESTAMPA y el Plan Nacional de Transporte de 1987.



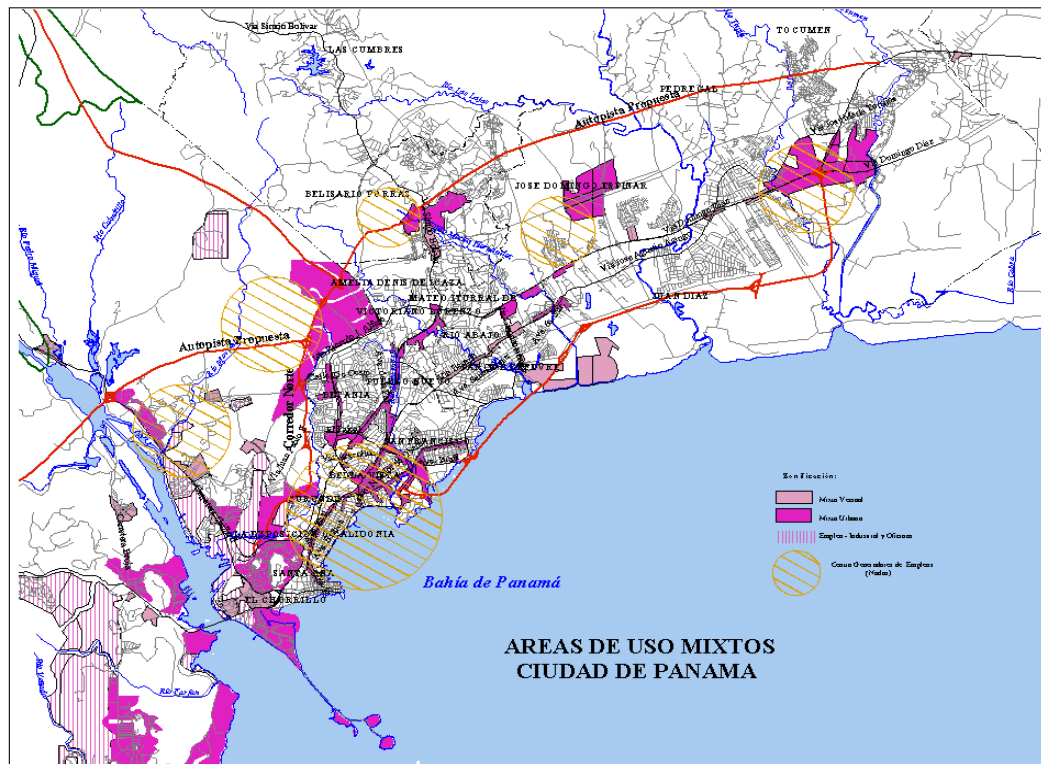
Los objetivos del estudio fueron:

- Desarrollar un programa para implementar una estructura administrativa gubernamental eficiente para el sub-sector transporte urbano.
- Formular un programa de ejecución de proyectos de administración de tránsito para aumentar la capacidad de las vías en el área urbana y mejorar el flujo vehicular.
- Formular un programa de racionalización de la operación del Sistema de Transporte Público de pasajeros en la ciudad de Panamá.
- Asesorar al MOP en la formulación de un programa para la rehabilitación y mantenimiento de la red vial urbana para aplicar en el siguiente quinquenio (1988-1993).

5-Plan de Desarrollo Urbano de las Areas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico – 1997.

Este estudio constituye el trabajo más completo sobre ordenamiento territorial para la Región Metropolitana, que incluye las principales ciudades del país.

Luego de un diagnóstico estratégico que constituye la fase de mayor valor del estudio, termina con una serie de políticas y estrategias urbanas entre las que destaca la Estructura Nodal que consiste en la descentralización de las actividades del centro tradicional de la ciudad de Panamá en una serie de nodos de actividades económicas, que incorporen políticas de incentivos y normas urbanas que procuren un descongestionamiento y una mejor movilidad urbana.



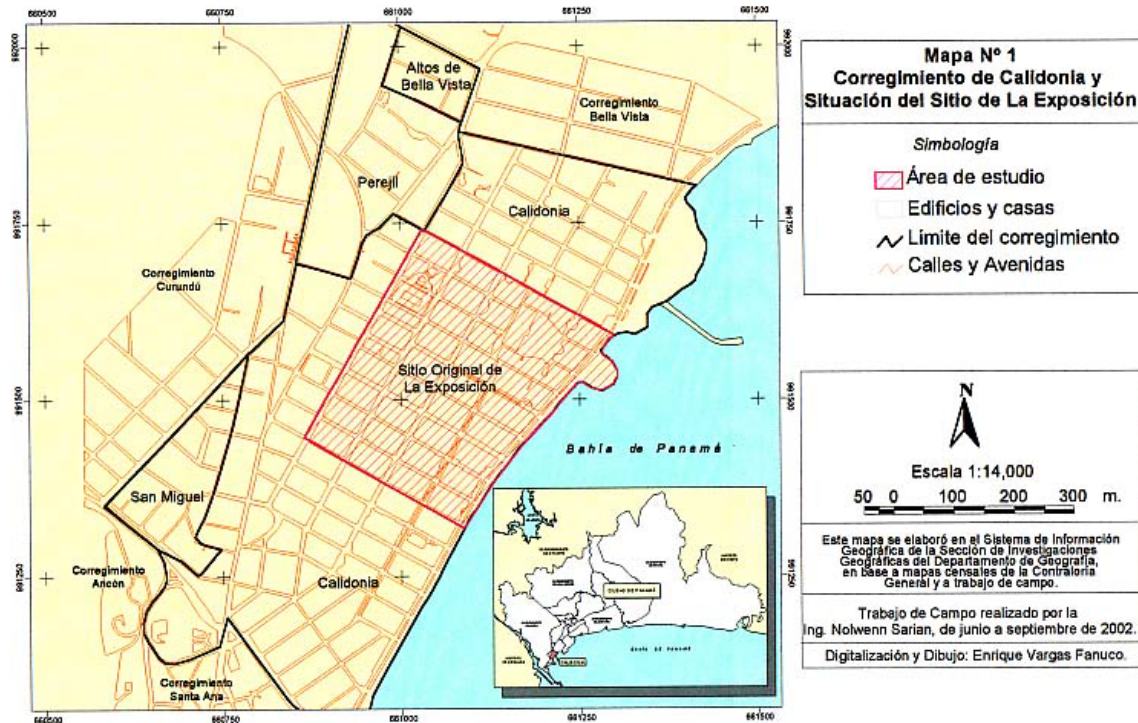
También se propone la delimitación de la frontera urbana en un horizonte hasta el año 2020, entre lo que se destaca una política de contención del crecimiento hacia la Cuenca Hidrográfica y definir los límites administrativos del Área Metropolitana entre Capira por el este y Pacora por el oeste.

Para el área de estudio el Plan propone una serie de políticas urbanas tendientes a la especialización de barrios como Bella Vista para actividades comerciales y preservación arquitectónica al igual que la rehabilitación de algunas áreas. A medida que nos alejamos del centro se propone el aprovechamiento de los terrenos baldíos y la aplicación de acciones de redesarrollo mediante densidades más altas en busca de la consolidación mediante usos residenciales más intensos.

6-La Exposición:

Centro Cultural entre el Casco antiguo y el Centro Bancario Comercial -2004-y otros estudios contratados por la sociedad civil como es la Evaluación Urbanística del sector de Obarrio y un Estudio Integral de Obarrio, ubicado en el corregimiento de Bella Vista; los cuales son estudios contratados por los residentes como antecedente para la preparación de un plan urbanístico para el sector que sería utilizado por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial como orientador del desarrollo urbano, y que además constituyen la expresión de la preocupación de la comunidad ante el avance del proceso de densificación del área central de la ciudad.

Por iniciativa conjunta y muestra de colaboración entre las instituciones y la academia, en el año de 2004, se presentó un trabajo entre los estudiantes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Panamá y de la Universidad de Arizona que contó con los auspicios de la Gobernación de Panamá y la Embajada de Estados Unidos. Este estudio conjunto realizó aportes significativos en el área de la arquitectura paisajista sobre un tema importante para mejorar el actual sistema de ordenamiento, las condiciones ambientales, de estética urbana, de preservación de los valores históricos del sitio de la Exposición; a la vez perseguía incrementar los espacios abiertos para la realización de actividades en beneficio de la comunidad, permitiendo revalorar los espacios y su funcionalidad. Las propuestas conceptuales contenidas en el mismo sirven de base para seguir profundizando en alternativas que tengan como resultado proyectos puntuales, preservando el contexto urbano.



Entre las propuestas parece destacar la ubicación de las instituciones del gobierno en un sitio céntrico y de fácil acceso a la población, en algo parecido a la Ciudad Gubernamental. Esta propuesta va en contra del Plan Metropolitano que propone la descentralización con la creación de una Estructura Nodal.

Otra de las propuestas de este estudio consiste en remozar las avenidas Ecuador, Balboa, Perú, Justo Arosemena, Cuba y México para brindar un mayor esplendor y atractivo al área. Igualmente se apoya en una propuesta para peatonalizar la Avenida Ecuador y complementar el concepto de Ciudad Gubernamental con locales para actividades culturales y recreativas que atraigan al turismo como: museos, galerías de arte, exposiciones etc. que den vida al sector durante todo el día.

Evolución del Área de Estudio

Para evidenciar la evolución del área de estudio se ofrece en volumen de anexo correspondiente una secuencia fotográfica desde 1990 hasta 2010, donde se puede apreciar dos momentos de secciones importantes de la Ruta del Metro que nos permiten concluir sobre los cambios producidos durante estos últimos veinte años. A continuación algunas muestras.



Plaza 5 de mayo e inmediaciones 1990



Plaza 5 de mayo e inmediaciones 2010

Delimitación y Sectorización

Para la definición del área de influencia y por ende el área de estudio, se partió de la selección de criterios que nos permitieran delimitar los sectores de la ciudad que se verían de una u otra forma impactada por la construcción y operación de la Línea 1 del metro, cuyo alineamiento preliminar fue suministrado por la SMP. El primer criterio se basó en la comprensión de que el impacto no era homogéneo, pues la ciudad no es un ente homogéneo en su estructura morfológica y social. Por esta razón se procedió a discriminar entre los espacios directamente afectados por la ruta del Metro, de aquellos espacios que recibirían un impacto menos directo, pero que son igualmente importantes en la definición final del modelo de desarrollo del metro.

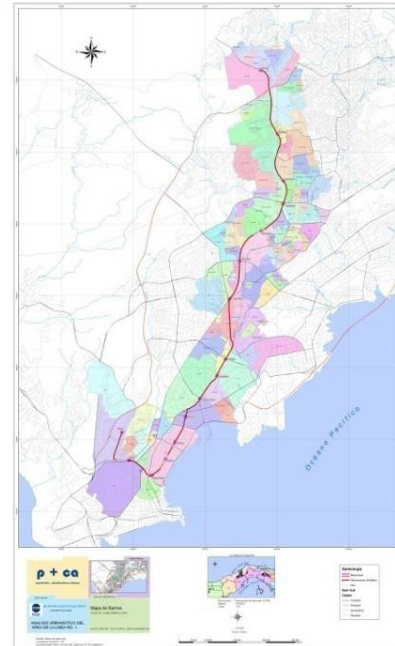
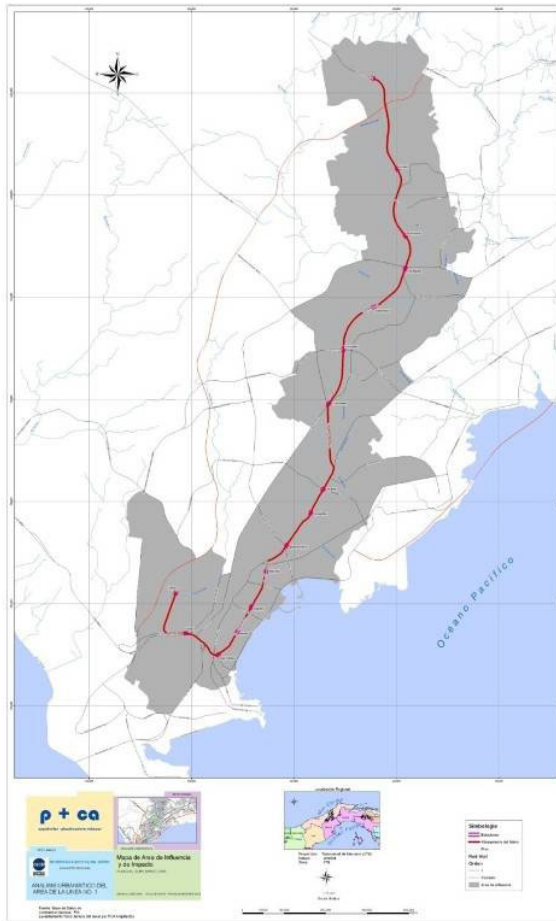
El otro criterio fundamental para definir el área de estudio fue el tiempo de recorrido peatonal promedio de los capitalinos panameños. Esto no sólo porque son los principales usuarios potenciales del Metro, sino además, en consideración a las proyecciones de sostenibilidad financiera, que sabemos es relevante para la definición final del alineamiento.

La suma de ambos criterios indicó que se debía trabajar en doble capa. Una marcando el área de influencia inmediata de aproximadamente 150 m. a cada lado del alineamiento propuesto denominada área de impacto y otra capa de aproximadamente 600 m. lineales a cada lado de la Línea 1 denominada área de influencia.

En los puntos siguientes se explicará el porqué de dichas distancias. Posteriormente ambas capas se sectorizaron atendiendo la heterogeneidad mencionada anteriormente, la segmentación del transporte público urbano (realizado por la SMP) y la sectorización por barrios de la Contraloría General de la República.

Definición del Área de Influencia

Como primera referencia para la definición del área de influencia, se utilizó el estudio urbanístico de la Unidad Vecinal del Arquitecto Clarence Stage, en el que se establece que la ubicación de una escuela con respecto al recorrido peatonal no debe superar los 800 metros lineales. Este parámetro ha sido considerado una norma en el diseño urbano norteamericano, para la ubicación de facilidades recreativas y culturales de un vecindario.



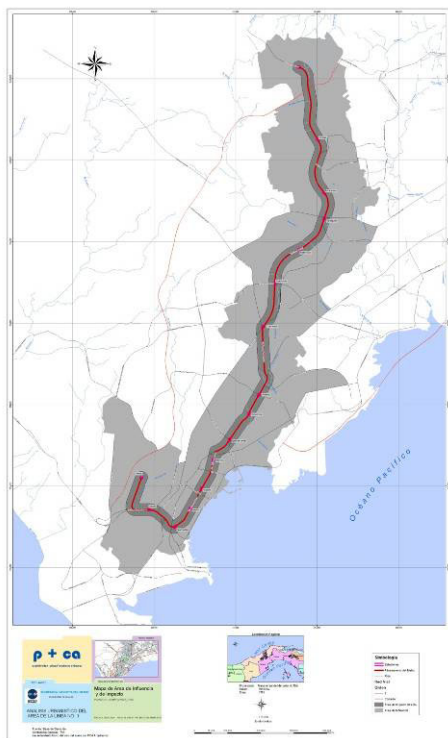
Otra referencia utilizada es el trabajo de los urbanistas Andres Duany, Sandy Sorlien y William Wright publicado en su libro The New Urbanism, en el que se define como criterio de diseño la movilidad peatonal urbana en relación a las

facilidades públicas, manifestando que la distancia de caminabilidad optima de un usuario no debe sobrepasar los 600 m. lineales. Este concepto ha sido aplicado por los expertos en diversos proyectos urbanísticos desarrollados en la costa Oeste de los Estados Unidos.

Además, con el objeto de validar esta información, se realizaron observaciones de campo en la Ave. 12 de octubre, confirmandose que nuestro peatón tiene una distancia de movilidad desde su lugar de trabajo hasta la parada de buses de aproximadamente 600 metros.

Por todo lo expuesto esta última distancia fue la seleccionada para delimitar el Área de Influencia, la cual se puede apreciar gráficamente en el mapa correspondiente. Tomando como centro la ubicación suministrada por la SMP de las 16 estaciones se marcaron radios de 600 metros, espacio que posteriormente tomó su forma final con la identificación de los barrios directa y espacialmente relacionados con el área.

Definición del Área de Impacto



Es previsible que el impacto directo del alineamiento del Metro se refleje en la valorización o desvalorización de los bienes inmuebles ubicados en la primera manzana a cada lado de la Línea 1. Por ello este criterio es el que nos ha servido como fundamento para determinar un área de Impacto de 150 m. lineales, incluyendo también las consideraciones de posibles impactos ambientales y sociales por causa del ruido, mejora o deterioro del ambiente social que puedan causar tanto la propia línea como las estaciones.

Este criterio ha sido validado por el equipo de trabajo con la información suministrada por la SMP sobre el Catastro Inmobiliario levantado por consultores externos, en el que se registran bienes a más o menos 150 metros del alineamiento propuesto.

Sectorización

Tal como se explicó en la introducción de este punto, la ciudad está lejos de ser un ente homogéneo, muy por el contrario nuestra urbe se caracteriza por la gran diversidad de morfologías urbanas que se yuxtaponen sobre el territorio, debido básicamente a la debilidad institucional en la aplicación de las normas urbanísticas.

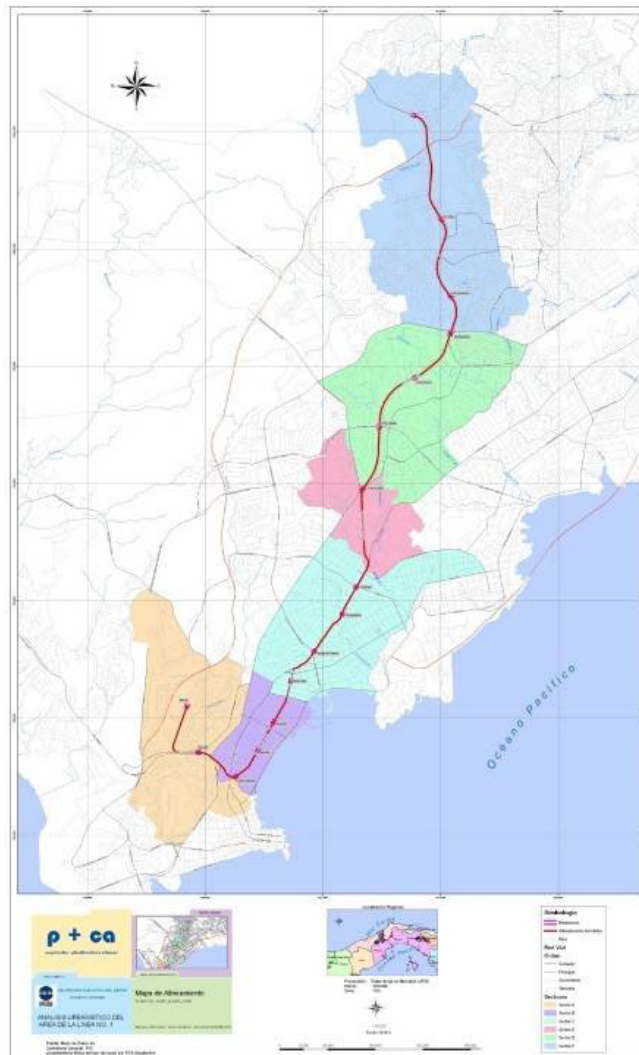
Por ello la caracterización del área de influencia requiere de una sectorización funcional, atendiendo a las particularidades de cada sector y su interrelación atravesado por la Línea 1 del Metro. Esta sectorización facilitará a la SMP la aplicación de criterios de diseño urbanístico especiales para cada estación ubicada dentro de los sectores.

Un total de seis sectores fueron definidos:

Sector F: San Isidro –Cruce de San Miguelito

Sector E: Cruce de San Miguelito – Vía Fernández de Córdoba

Sector D: Principio y fin de la Vía Fernández de Córdoba



Sector C: Intersección Vía Fernández de Córdoba – hasta Calle 43 Bella Vista

Sector B: Calle 43 Bella Vista – Plaza 5 de mayo

Sector A: Plaza 5 de mayo – Área Industrial de Curundú (MOP)

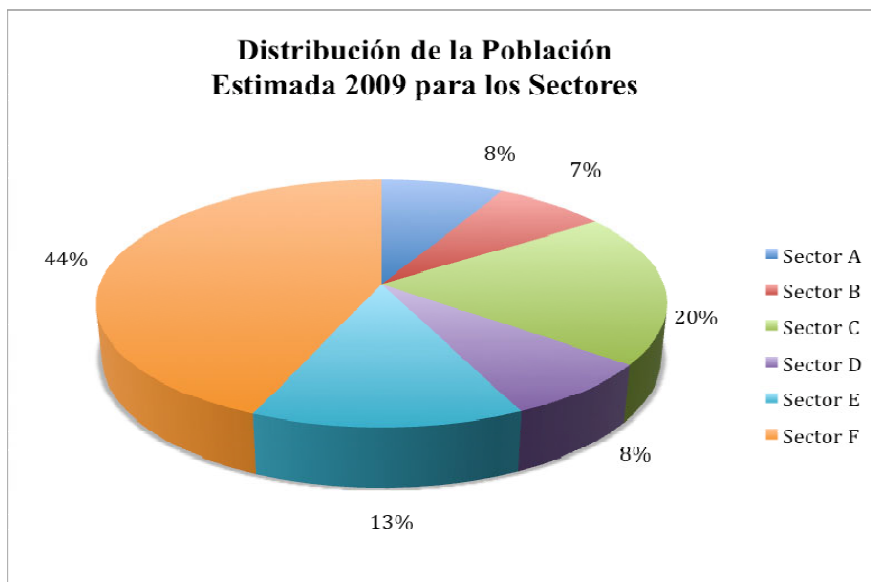
Caracterización Urbanística del Área de Influencia

La caracterización urbanística ha sido formulada atendiendo los aspectos considerados medulares de la estructura urbana. El análisis correspondiente a la estructura socioeconómica, a la apreciación pública de la calidad urbana, y a la movilidad, generan referentes para la caracterización urbanística a nivel del área de influencia y de cada uno de los sectores.

Los análisis correspondientes a los espacios públicos y a los usos del suelo y características de los inmuebles, generan referentes para la caracterización a nivel del área de impacto delimitada al interno del área de influencia y de cada uno de los sectores. Un enfoque sistémico en el proceso de caracterización procura armonizar los alcances espaciales y temporales del análisis.

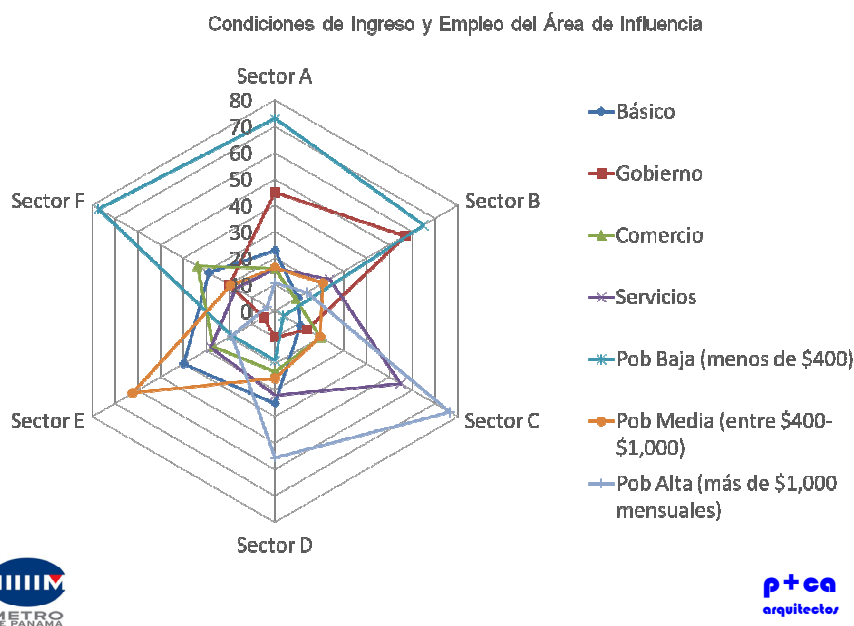
Estructura socioeconómica

Debido a la heterogeneidad de las poblaciones en el área de estudio es muy difícil expresar una conclusión general sobre los sectores estudiados pero es evidente que el Sector F, es el que presenta las mayores concentraciones de poblaciones. Estudios previos sugieren que ello se da, producto de los movimientos migratorios internos característicos de las ciudades de la región. Esta alta concentración y crecimiento desordenado también trae asociada deterioros en las condiciones sociales asociadas a una baja calidad urbana.



Fuente: Contraloría General de la República

Los Sectores B y E constituyen un sector donde se agrupan o concentran actividades gubernamentales en una e industriales en la otra respectivamente. Lo anterior se reafirma con el cruce de las variables de ingreso. Por último, el Sector D es un sector intermedio que conjuga comercio con residencial y que presenta buenos indicadores socioeconómicos de cobertura.



Apreciación Pública de Calidad Urbana

La distribución espacial de las características socioeconómicas del área de influencia podría estar relacionada con la apreciación de calidad urbana de quienes residen y/o trabajan en el área. Tal como se puede apreciar en el cuadro siguiente la percepción en torno a aspectos tales como: estructura vial, aceras, manejo de la basura y las condiciones ambientales tiende a ser calificada de regular a mala con porcentajes altos, sólo el tema del manejo de la basura y las condiciones ambientales en el sector C no sobrepasa el 50% de las coincidencias. El aspecto que presenta la calificación regular a mala más alta de coincidencias es el manejo de la basura, seguido de la estructura vial en

segundo lugar, en tercer lugar las condiciones de las aceras y de último las condiciones ambientales.

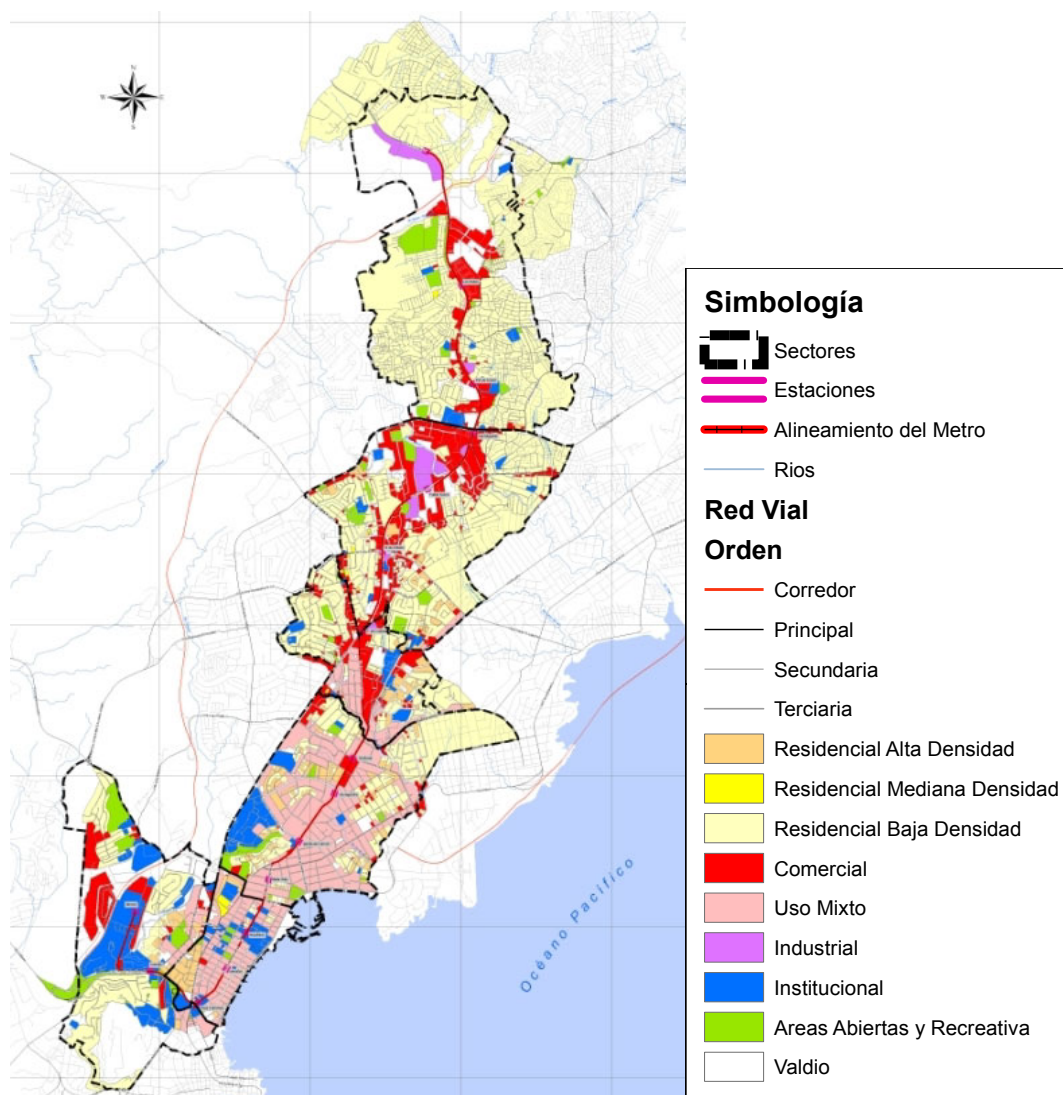
CALIFICACIÓN DE ASPECTOS URBANOS

Aspectos	Sector A	Sector B	Sector C	Sector D	Sector E	Sector F	TOTAL
	De R a M	De R a M	De R a M	De R a M	De R a M	De R a M	De R a M
Estructura Vial	77.2	70.7	71.2	65.4	81.2	85.9	451.6
Aceras	69.1	70.7	53.9	72.6	76.4	94.9	437.6
Manejo de la Basura	78.2	72.4	29.9	46.5	70.6	91.7	539.9
Condiciones Ambientales	81.1	74.1	36.7	60.7	60	76.3	388.9

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

Usos del Suelo y Características de los Inmuebles

Los usos residenciales son los predominantes en el área de influencia a diferencia del área de impacto donde predominan los usos mixtos y comerciales. Existe un proceso de conversión gradual de los usos residenciales hacia fines comerciales y de servicio lo que provoca más tráfico y congestionamiento, al igual que inseguridad y contaminación con la pérdida de la calidad de vida de los residentes, lo que termina por provocar un desplazamiento de estos hacia las áreas suburbanas. Ello combinado con la caracterización socioeconómica antes ofrecida, contribuye a sugerir su relación con la baja apreciación de calidad urbana que presenta el área de influencia.



Puede observarse también la intensificación de los usos residenciales desde las bajas densidades hacia las más altas, en parte por la burbuja inmobiliaria que ha absorbido al AMCP y que manifiesta su acción mediante la construcción de torres de apartamentos.

Valores de la Tierra

El patrón espacial del proceso de valorización en la ciudad de Panamá se ha dado mayormente a ambos lados de la vía que hace las veces de eje central del sistema de vías longitudinales que componen la ciudad. La Vía España es el eje

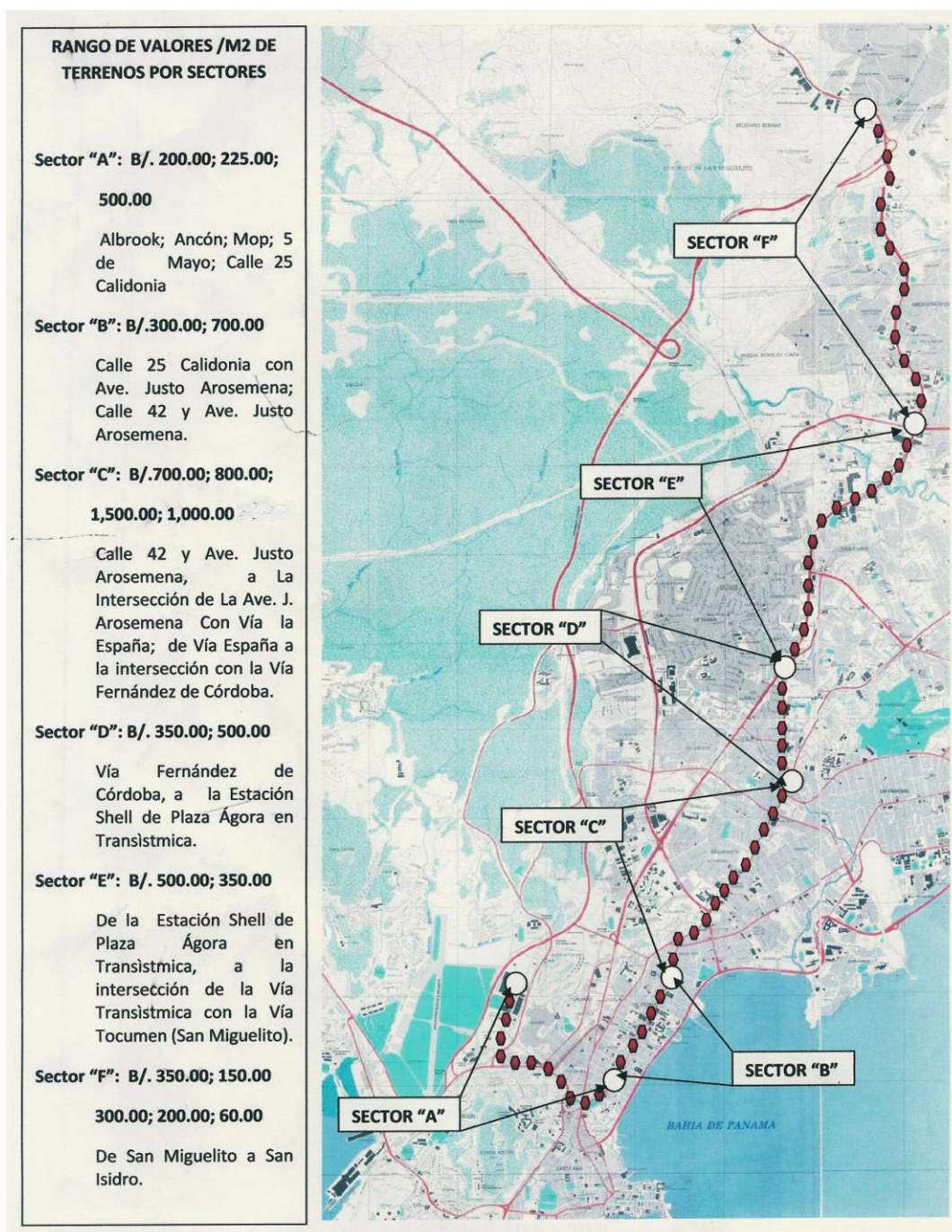
central de este sistema, la cual alberga toda clase de actividades de comercio y servicios que plantean demandas de espacio y que además desplazan actividades menos rentables a zonas más alejadas del centro.

La estructura de valores en el área de estudio se presenta por rangos dentro de los cuales se han identificado los siguientes que pretenden reflejar la valoración de los usos del suelo en toda la franja inmediata a la Ruta 1 del Metro.

Estos rangos son:

- A. B/. 200.00 a B/.300.00-Abarca las barriadas construidas por el sector privado o sector público y las actividades comerciales y de servicios a nivel de barrios.
- B. B/. 300.00 a B/.500.00- Abarca las instalaciones de centros comerciales de alcance más amplio y los corredores de servicios variados (talleres, tiendas, depósitos) a lo largo de las redes viales. Aquí no es significativo la presencia de áreas residenciales, lo que indica que este es el margen de separación entre los barrios de vivienda de mediano costo y los demás barrios.
- C. B/. 500.00 a B/.1,000.00- Abarca las áreas residenciales del centro que en plena transformación se convierten en áreas de mayor densidad y de uso mixto, combinando vivienda, locales comerciales y oficinas.
- D. B/. 1,000.00 a B/.2,000.00- Abarca las actividades que identifican el centro comercial y de negocios de la ciudad constituido por oficinas, hoteles, el área bancaria y la mayor parte de la vivienda de lujo.
- E. B/.2,000.00 y más- Representa los puntos de mayor valorización sobre las arterias comerciales confiriéndole una alta cotización por su ubicación.

Este análisis se presenta en forma de franja a lo largo de la Ruta para cada uno de los seis sectores que componen el estudio.



Espacios Públicos



Se localizaron al menos 10 espacios públicos destinados a la recreación, de muy diversas tipologías e importancia, desde la histórica Plaza 5 de mayo hasta una pequeña plazoleta en el cruce de San Miguelito. A manera de ejemplo presentaremos la descripción de uno de los espacios más significativos que encontramos en el recorrido, el área verde de los Andes N°2.

El Parque vecinal de los Andes N°2, es un típico parque lineal, cuyo ancho promedio es de 20m aproximadamente, con una superficie aproximada de .66 has; siendo un parque de muy buen tamaño superficial. Debido a su estrechez su uso se ve limitado, dificultando la instalación de facilidades para la recreación pasiva; la comunidad lo utiliza para realizar paseos peatonales, en bicicleta y los coches de niños pequeños. Hoy día cuenta con una diversidad de especies interesantes, entre las que destacan las siguientes:

Nombre Común	Nombre Científico
Caoba	<i>Swietenia macrophylla</i>
Papayo	<i>Carica papaya</i>
Roble Sabanero	<i>Tabebuia rosea</i>
Harino	<i>Andira inermis</i>
Mango	<i>Mangifera indica</i>
Guayacan	<i>Tabebuia guianensis</i>
Cocotero	<i>Cocos nucifera</i>
Cañafistula	<i>Casia fistula</i>



Este espacio evidencia la falta de mantenimiento, en el deterioro de sus veredas, las bancas, la ausencia de faroles para la iluminación y los restos de una baranda de protección que alguna vez existió. En un extremo del espacio se encuentra un gazebo y al otro extremo conecta con la parada de autobuses.



Caracterización Urbanística por Sector

SECTOR A: Desde Albrook Mall hasta Plaza 5 de Mayo.

Los barrios comprendidos por este sector incluyen una parte de Albrook, Curundu Heights, Curundu, Ancón, Cabo Verde, Llano Bonito, Hollywood, Curundú, Santa Cruz y Santa Ana.

Es un sector caracterizado porque comprende parte de las áreas revertidas que están en plena incorporación a la estructura de la ciudad y que a pesar de estar zonificada dentro del Plan General de Desarrollo de las Áreas Revertidas con funciones de centro de generación de empleos, está siendo sometida a un proceso de aumento de densidad de construcciones que contradicen las políticas de mantenimiento del carácter de ciudad jardín. Aquí se encuentran La Terminal Nacional de Autobuses y el Centro Comercial de Los Pueblos que convierten el área en un centro de múltiples actividades generadoras de un gran movimiento de población. Tenemos también instituciones como la sede de la Policía Nacional, las oficinas del Ministerio de Obras Públicas además de otras actividades como El Mercado de Abastos.

Este sector comprende también parte de la zona de Casco Viejo de la ciudad donde se ubican otras instalaciones y un espacio abierto como la Plaza Cinco de Mayo que ha sido escenario de grandes eventos históricos como sitio de encuentro, en el pasado político de nuestro país. Incluye también sectores populares como Santa Cruz y, Curundú que son áreas deterioradas y recinto de la población de más bajos recursos, además de ser centro de actividades de clandestinidad que convierten el sector en un área de alto riesgo social.

Vista General del Sector A desde Albrook



ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector A, que comprende Albrook y Ancón, también cuenta con barrios muy pobres como los de Curundu y Cabo Verde. Su población esta distribuida en su mayor proporción en edades entre los 15 y 64 años con un 64.6%, y con el segundo menor promedio de años de estudio educativos (7.7), además de concentrar el mayor porcentajes de analfabetas con 2.5%.

En cuanto a los niveles de ingreso esta Sector concentra el 72.9% de sus en ingresos menores a los B/.400.00, sólo superada por el Sector F de San Miguelito. Es importante señalar que en los parámetros estas medias son fuertemente sesgadas en los indicadores por el contraste que existe entre los barrios incluidos dentro del Sector.

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 77% de los encuestados. Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 62% prefiere el puente peatonal, el 22% manifiesta su preferencia hacia la línea de seguridad y el 17% utilizando el semáforo. El 69% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas debido básicamente a la mala utilización de las mismas, la condición que se manifiesta deficiente y el número de aceras que es insuficiente.

En lo que se refiere al manejo de la basura el 68% lo calificó de regular a malo, sustentando su opinión en la mala calidad del servicio y el problema de la frecuencia o regularidad con que es atendido este aspecto. En cuanto a las condiciones ambientales el 81% lo calificó de regular a malo, sustentando su opinión en la contaminación (39%) y el ruido (31%).

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 46% manifestó que la cercanía a los centros de interés, el 21% señaló que no le agradaba nada, el 19% señaló que el ambiente era bueno, el 8% hizo alusión a la calidad de las personas y el 3% le agradaban los sitios históricos.

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los problemas sociales con el 49%, la inseguridad en segundo lugar con el 22%, seguido de la preocupación por la recolección de la basura con el 13%, el 7% señaló que nada le agradaba, el 4% el ruido y el 3% la contaminación.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 31%, y con igual porcentaje se encontraba la reparación de casas abandonadas, en segundo lugar los

problemas sociales (indigencia, delincuencia), el mejoramiento de las áreas deportivas 9%, la recolección de la basura con el 8%, mejorar las calles y aceras 7%.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Seguridad	30	13	43
Vivienda	18	9	27
Oportunidades de Empleo	12	14	26
Transporte	10	10	20
Canasta Básica	8	15	23
Recolección de la Basura	7	2	9
Educación		17	17

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente (%)	Bueno (%)	Total (%)
Laboral	67	22	89
Servicios Públicos	67	22	89
Áreas Recreativa	50	24	74
Provisión de bienes (supermercados y mercados)	70	21	91
Trámites públicos y privados	64	21	85

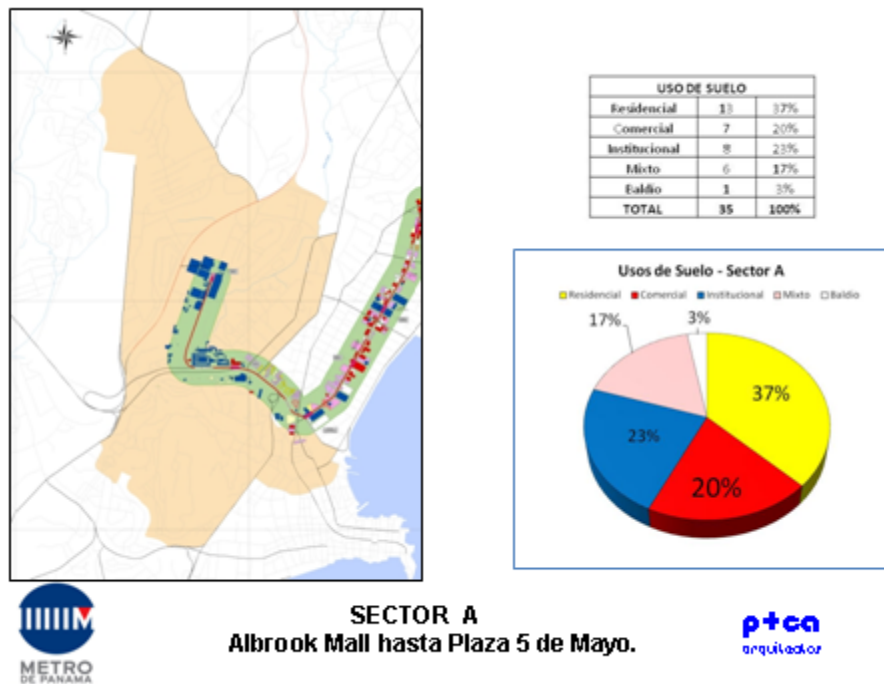
Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a los cambios tecnológicos el 58% los catalogó de regular a malos, básicamente porque señalaban que no habían suficientes. En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 73% lo calificó de regular a malo.

ANÁLISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERÍSTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector y a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: institucionales, comerciales, residenciales, mixtos combinando residencial con comercio y servicios como transporte. Además del uso institucional de seguridad, salud, escuelas y edificios administrativos conjuntamente con usos recreativos.

CARACTERISTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras en buenas condiciones y con alturas que no superan las cuatro altos destacándose solo dos estructuras con 9 plantas altas en la Plaza 5 de Mayo. Es notoria la condición de deterioro de las viviendas colectivas en San Santa Cruz y toda el área desde Curundú hasta Cabo Verde.



La mayoría de las edificaciones superan los 50 años y más de antigüedad ya que por un lado tenemos las viviendas de las áreas revertidas en Ancón y en la ruta hacia el centro tenemos las viviendas colectivas de Santa Cruz y Santa Ana. Es importante mencionar que aunque no forma parte de este estudio, en estos momentos se inicia el proceso de recuperación de un área de informales, mediante un proyecto de rehabilitación urbana en el área de Curundú que debe procurar soluciones al problema de tener un área de invasión que data desde 1950 en el centro de la ciudad.

CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: Se puede encontrar desde las mejores condiciones como son las de las áreas revertidas hasta áreas como Hollywood, Curundú y Cabo Verde donde los servicios de infraestructura son escasos.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, seguridad, administrativas,

culturales, salud y recreación. Es importante destacar que las funciones de seguridad que tiene al albergar las instituciones más importantes del país se contraponen con albergar también las áreas de mayor deterioro físico y social de la ruta.



Policía Nacional



Plaza 5 de Mayo – Ave. Central

VALORES DE LA TIERRA: Los valores de la tierra en este sector fluctúan entre los 200.00 y 500.00 balboas por metro cuadrado.

VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

100.00	Cabo Verde,Llano Bonito,Curundu y Hollywood
175.00	Curundu Heighths
200.00	Albrook y Curundu
225.00	Ancón
300.00	Santa Ana

ESPACIOS PÚBLICOS

Campo de Béisbol del Ministerio de Economía y Finanzas

Ubicado en la parte posterior del Centro Comercial Albrook Mall, contiguo al complejo de la Universidad de Panamá en Curundú, se limita a ser un campo para jugar béisbol perteneciente al Ministerio de Economía y Finanzas, con una superficie de m². Este espacio por su funcionalidad y ubicación con respecto al entorno clasificaría en la categoría de Área Recreativa Urbana.



Si bien el espacio pertenece a un Ministerio, el mismo es utilizado por muchas organizaciones que lo piden en préstamo para sus realizar sus ligas deportivas. No cuenta con ninguna vegetación arbórea o arbustiva y hay muy poco suelo cubierto de gramíneas, debido a la intensidad de uso que se le da.

Este espacio está cercado, cuenta con unas gradas, caseta para los jugadores, y una terraza techada con un mesón donde se puede preparar comidas.

Actualmente el espacio está muy deteriorado, con un acceso restringido que se da a través de un camino de tierra en malas condiciones, el mismo campo de juego tiene la superficie irregular, llena de huecos. El Ministerio ha manifestado que pronto sería reacondicionado.



Campo de Béisbol del Sistema de Radio y Televisión Estatal

Ubicado a un costado de la sede de SERTV, tiene una superficie de m² , consistiendo en campo para jugar béisbol perteneciente al Ministerio de Obras Públicas, administrado por la Asociación de Empleados de dicho ministerio. Este espacio por su funcionalidad y ubicación con respecto al entorno clasifica también en la categoría de Área Recreativa Urbana.



Al igual que el campo del MEF, este espacio es prestado a toda organización que lo requiera, sin costo. No cuenta con ninguna vegetación arbórea o arbustiva y hay muy poco suelo cubierto de gramíneas, debido a la intensidad de uso que se le da.

Este espacio está cercado, cuenta con unas gradas, caseta para los jugadores, y una terraza techada con un mesón donde se puede preparar comidas.

Actualmente el espacio está muy deteriorado, con un acceso restringido que se da a través de un camino de tierra en malas condiciones, el mismo campo de juego tiene la superficie irregular, llena de huecos. El Ministerio ha manifestado que pronto sería reacondicionado.

Plaza 5 de mayo:

Ubicado en el corazón de la vieja ciudad, entre la Ave. Central y el final de la Ave. B, estrictamente la plaza es un espacio bastante pequeño, ocupando una superficie de m^2 , con una forma triangular. Sin embargo, si tomásemos en cuenta el entorno inmediato de la plaza, el cual forma parte integral de este espacio en el imaginario ciudadano, la misma alcanza una superficie de m^2 .



La Plaza 5 de mayo constituye un sitio importante en la identidad del ser urbano panameño, escenario de la antigua estación del tranvía, posteriormente del tren transístmico, luego terminal de autobuses y por último Museo del Hombre Panameño, hoy día edificio abandonado. Esta edificación posee un marcado estilo neoclásico, que forma parte integral del paisaje urbano de la plaza



La Plaza ha sido testigo en épocas pasadas de importantes acontecimientos históricos, sociales y políticos. Hoy día su espacio físico está descuidado, constreñido y aislado de la trama urbana.

Este lugar es uno de los principales sitios de trasbordo de la ciudad de Panamá, donde diariamente confluyen miles de panameños para cambiar de ruta o realizar compras en el área. La Plaza está rodeada de un telón de edificios de disímil calidad arquitectónica, construidos en las primeras décadas del siglo XX; actualmente en su mayoría cubiertos por anuncios publicitarios de dudosa calidad estética.



La única vegetación relevante del este espacio está dentro de la Plaza, tratándose de tres palmeras *Arecas* (*Areca triandra*), acompañadas de un seto arbustivo de *ixoras* de poca importancia paisajística, más algunas *musas* dispersas. Contiene además con unas cuantas bancas, dos fuentes sin uso (desconocemos el motivo), un elemento escultórico

parecido a un obelisco y un basurero; tiene poca superficie pavimentada. El mantenimiento de este espacio es responsabilidad del Municipio de Panamá.

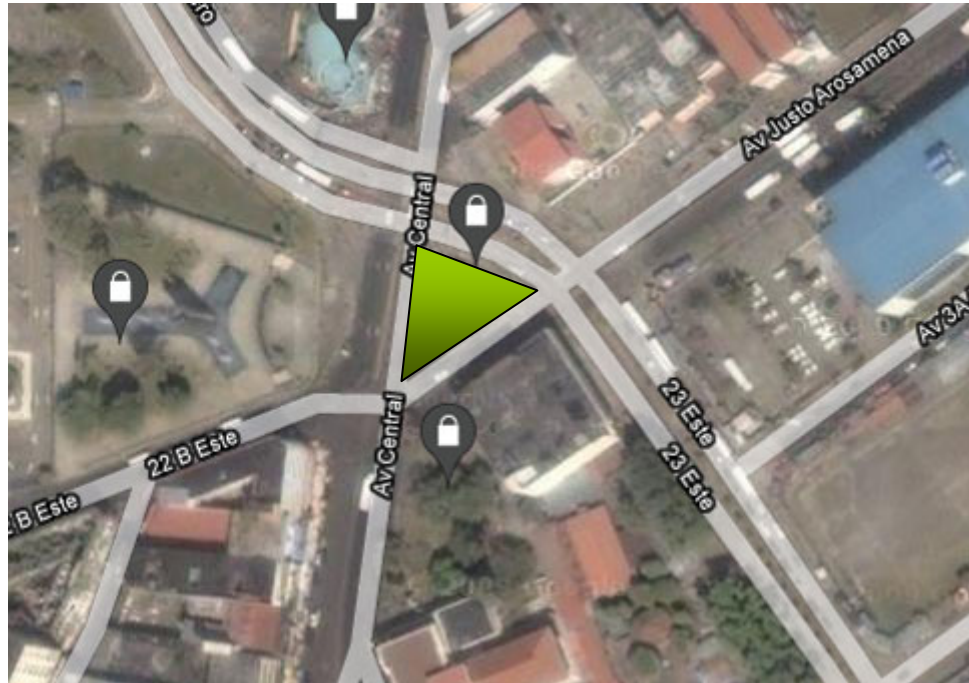
Su cambio de desnivel con respecto a las vías dificulta la accesibilidad a la misma.

Con respecto al entorno inmediato, la Plaza está rodeada de vialidad por sus tres costados, con una intensa circulación; contiguo a estas vías hay amplias aceras, que en horas de oficina suelen estar llenas de transeúntes, sin que halla otra vegetación arbórea o arbustiva presente.



Plaza Gandhi

Ubicada entre la intersección de la Ave. Central y la Ave. Cuba, la plaza es un espacio pequeño, ocupando una superficie de m^2 , con una forma igualmente triangular. Su diseño a nivel de la trama vial lo convierte en un espacio más abierto y accesible.



Este espacio se integra al conjunto de la Plaza 5 de mayo, lastimosamente hoy día este espacio es frecuetado por indigentes y drogadictos, quienes lo ocupan para dormir y descansar durante el día, haciendo prácticamente imposible el disfrute del mismo por parte del resto de ciudadanos. El entorno altamente transitado por autobuses y automóviles abona a que sea un espacio contaminado, sucio y agresivo.

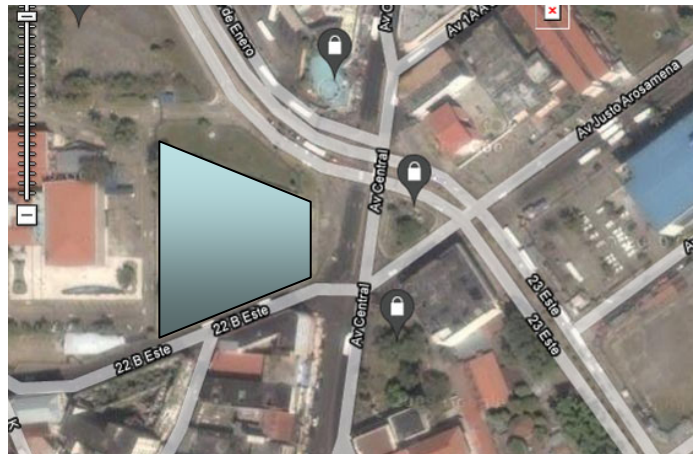


Por vegetación tiene un ejemplar de palma de abanico (*Livistonia rotundifolia*), una palma Mcarthur (*Ptychosperma macarthurii*) y un Harino (*Andira inermis*);

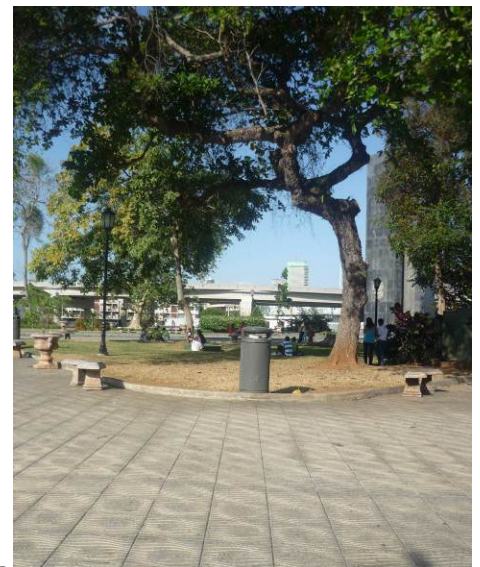
además de unas *ixoras* recortadas como setos. De mobiliario urbano encontramos una escultura dedicada a Mahtma Gandhi, la cual da el nombre a la Plaza; bancas nuevas suministradas recientemente por el Municipio de Panamá, por lo que observan en buen estado, más un muro bajo que intenta proteger el espacio del ambiente agresivo en el que se ubica.

Parque Remón Cantera

Ubicado contiguo al edificio de la Asamblea Nacional, se le conoce más como Parque del Legislativo, es un espacio amplio que ocupa una superficie de m², con una forma trapezoidal. Su diseño elevado sobre el nivel de las vías (1.50 m) le resta accesibilidad y visibilidad. Aunque cuando se llama parque, realmente su funcionalidad indica que es una plaza.



Es un espacio muy concurrido y en buen estado de conservación, ya que recientemente fue remozado por iniciativa de la Asamblea Legislativa. Cuanta con buena parte de su superficie pavimentada. Entre las especies arbóreas que podemos encontrar destacan sendos Robles (*Tabebuia rosea*) un Almendro (*Terminalia catappa*), varias palmas Mcarthur (*Ptychosperma macarthurii*), caobos (*Swietenia macrophylla*), y las palmas de abanico (*Livistonia rotundifolia*). Como especies arbustivas predominan las *mussaendas* sp., veraneras rosadas (*bouganvilleas* sp.), *ixoras* y los falsos gengibres (*alpinia zerumbet variegata*).



Como mobiliario urbano encontramos sendas bancas en buen estado, varios recipientes para residuos sólidos, una gran fuente que está en buen funcionamiento, a pesar de la basura que arrojan los usuarios del lugar, sendos faroles para iluminar, un objeto escultórico a modo de obelisco en medio de la fuente.



Este espacio es escenario de actividades culturales y venta de artesanías por parte de indígenas Kunas principalmente, el mismo también es ocupado por indigentes y drogadictos, pero en menor proporción que la Plaza Gandhi. Se encuentra en general en muy buen estado de conservación, siendo el principal problema la falta de consciencia de los usuarios para mantenerlo limpio. La vegetación se observa saludable, el pavimento es

nuevo, al igual que las luminarias. Carece de facilidades para discapacitados como rampas y pasamanos.



MOVILIDAD PEATONAL

Este es uno de los sectores más heterogéneos dentro de toda el área de estudio. En los alrededores inmediatos de la primera estación de Albrook, la circulación peatonal resulta muy difusa, discontinua y hasta peligrosa, ya que no existen aceras, ni veredas claramente definidas. El Corredor Norte impone una barrera urbanística importante, sin que se hallan construido alternativas para el cruce peatonal, de manera que los que cruzan desde las instalaciones del MOP hasta la Terminal de Transporte arriesgan su vida diariamente.



Dentro del área de influencia y contrario a lo que se piensa de la “Ciudad Jardín” de las áreas revertidas, la movilidad se ve entrecortada, ya que sólo hay aceras en algunas partes del sector. Los mayores desplazamientos se generan desde la Universidad de Panamá en Curundú hacia la Terminal, y desde el área administrativa de Balboa hasta la parada de la PTJ, en ambos casos durante las horas de oficina. Lo que sí hace especial a esta parte del sector es la cantidad de árboles que genera un microclima muy agradable para los paseos y caminatas, lastimosamente la calidad y cantidad de infraestructura peatonal no acompaña esta especial característica.

En la noche la movilidad peatonal disminuye drásticamente, ya que todos los generadores están cerrados y a la Terminal de Transporte se accede vía transporte público colectivo. El mobiliario urbano actual es muy, muy escaso, limitándose a unas cuantas de paradas de autobuses (no más de 8 en todo el sector) y un puente peatonal. La iluminación para los peatones es notablemente deficiente.

Dentro del sector y desde el punto de vista peatonal vemos otra área muy diferenciada de lo que es la Antigua Zona del Canal, siendo el área circundante a la segunda estación del Mercado de Abastos, los barrios de Cabo Verde, Hollywood, Curundú y San Miguel. Estos barrios son habitados por personas de bajos recursos económicos, que habitan en condiciones de marginalidad, altos índices de violencia y en sendos casos en viviendas informales.



Por tratarse de áreas rojas, la caminabilidad se reduce a solamente las personas que habitan en la propia área o los trabajadores de los pocos locales comerciales que aún existen en estas zonas. Las aceras están muy bien definidas, tienen un ancho promedio de 1,20 metros lineales, con buenas sombras proyectadas por los edificios, no hay muchos árboles que mejoren el microclima, pero en cambio hay muy pocos cambios de nivel y la circulación se puede realizar de forma bastante continua.

En materia de seguridad no están marcadas las cebras y no hay semáforos para peatones, pero sí buena iluminación.

La Plaza 5 de mayo constituye uno de los principales sitios de trasbordo de la ciudad de Panamá, donde diariamente confluyen miles de panameños para cambiar de ruta o realizar compras en el área hasta bien entrada la noche.

Destaca la peatonal de la Ave. Nacional, la única que existe en toda la ciudad, la cual propicia la movilidad de los peatones, sin embargo fuera de esta, las aceras están invadidas por kioscos que interrumpen dicha movilidad. En el área se inicia una campaña de colocación de semáforos peatonales que aún no están funcionando.

Los alrededores de la Plaza se caracterizan por contar con aceras anchas de hasta 2 metros, lamentablemente invadidas por los almacenes y los kioscos que ofrecen toda clase de servicios.

Al igual que en otras partes del sector, la pobre iluminación restringe la caminabilidad en horas de la noche, tornándose el lugar peligroso por los casos de hurtos y robos.



SECTOR B: entre Calle 3 de Noviembre hasta Calle 42 Este.

Los límites laterales son la Avenida Nacional y Vía Bolívar por un lado y la Cinta Costera por el otro.

Los barrios comprendidos por este sector incluyen San Miguel, Calidonia, Perejil y Altos de Bella Vista.

Es un sector caracterizado porque la función residencial tradicional ha sido desplazada por las funciones comerciales y de servicios. Este sector es el receptor de instituciones como Hospital Santo Tomás y otros hospitales y universidades, el Municipio de Panamá, varias instituciones como el Tribunal Electoral y la Cámara de Comercio que le imprimen un carácter de funciones de servicios. Una condición especial es la estructura de damero que le permite servir para la movilidad tanto peatonal como vehicular a través de avenidas y calles. La Cinta Costera ha venido a imponer un nuevo ritmo en la dinámica de construcciones en el sector al valorizar terrenos que antes albergaban estructuras en desuso sobre todo en la sección de la Avenida Balboa.



Vista General del Sector B en La Exposición

ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector B, que comprende Calidonia, concentra la menor población del área de estudio, lo cual es consistente con la información de empleos, la cual registra su mayor proporción en esta área (34,992), principalmente porque es donde se ubican los edificios de entidades públicas como Ministerio de Economía, Aduanas, Migración, Gobernación, Tribunal Electoral entre otras, además de dos de las principales instalaciones hospitalarias del país (Hospital Santo Tomás y Hospital del Niño).

También registra el tercer nivel de ingreso más bajo con cerca del 65.1% en menos de B/.400.00. Es el sector con mayor concentración de discapacitados 2.6% de la población.

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 63.8% manifestó que la cercanía a los centros de interés, el 31% le agradaba la tranquilidad, el 3.4% señaló que no le agradaba nada, y el 1.7% le agradaban los sitios históricos.

La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 70.7% de los encuestados. Las razones que sustentan tal calificación lo identifican a través del número de paradas que es insuficiente 27.6%, el 27.6% considera que las condiciones no son las adecuadas, también el tema de la utilización se afecta 17.2% y la ubicación con el 10.3% de las coincidencias. Sólo el 17.2% las consideró en buen estado.

El 70.7% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas debido básicamente a la mala utilización de las mismas, la condición que se manifiesta deficiente 20.7%, por otro lado se señala que las mismas permanecen obstaculizadas 41.4% y el número de aceras que es insuficiente 9%. Otra de las razones que la ubican con esta calificación deficiente es el hecho de que falta luminarias. Sólo el 26% las consideró en buen estado.

Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 47% prefiere el puente peatonal, el 33% manifiesta su preferencia hacia la línea de seguridad y el 21% utilizando el semáforo.

En lo que se refiere al manejo de la basura el 72.4% lo calificó de regular a malo y 27.6% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la frecuencia o regularidad con que es atendido este aspecto. El 41.4% consideró que la basura se recoge casi siempre, el 37.9% considera que se atiende una vez por semana, el 12.1% todos los días y el 8.6% afirma que nunca la recogen. En cuanto a las condiciones ambientales el 74.1% lo calificó de regular a malo y el 25.9% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la contaminación (39.7%), el ruido (34.5%), la recolección de la basura (12.1%) y la tranquilidad (13.8%).

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los problemas sociales con el 55.2%, la recolección de la basura en segundo lugar con el 13.8%, seguido de la preocupación por la inseguridad con el 8.6%, el 1.7% señaló que la contaminación 1.7% y finalmente estaba la opinión de aquellos que manifestaron que no había nada que les agradase.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 27.6%, y con igual porcentaje se encontraba la reparación de casas abandonadas, en segundo lugar la recolección de la basura con el 22.4%, el 15.5% el mejoramiento de las calles y las aceras, el 3.4% los problemas del transporte y el 1.7% los problemas sociales (delincuencia, indigentes). Con el 1.75 estuvieron que señalaron que nada debía cambiar.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Seguridad	41.4	13.8	55.2
Educación	6.9	24.1	31
Salud	6.9	12.1	19
Canasta Básica	5.2	13.8	19
Recolección de la basura	13.8	-	13.8
Transporte	8.6	5.2	13.8
Delincuencia	10.3	3.4	13.7
Vivienda	1.7	10.3	12
Aumento de Salario	3.4	6.9	10.3
Oportunidades de Empleo	1.7	6.9	8.6
Deportes	-	3.4	3.4

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Calificación de la Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Laboral	70.7	17.2	10.3	1.7
Servicios Públicos	72.4	22.4	3.4	1.7
Actividades Recreativas	51.7	27.6	15.5	5.1
Provisión de bienes	87.9	12.1	-	-
Trámites públicos y privados	70.7	24.1	3.4	1.7

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a los cambios tecnológicos el 51.7% los catalogó de excelentes a buenos y el 48.3% los calificó de regulares a malos. Las razones que sustentaban la calificación se apoyaban en que básicamente había un mal funcionamiento, que no había suficientes y que había que mejorar (53.5%). Las opiniones positivas estaban orientadas en resaltar el buen funcionamiento y la disminución de la delincuencia (46.6%). En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 81% lo calificó de regular a malo y el 18.9% estaban de acuerdo en que la calificación era de excelente a bueno.

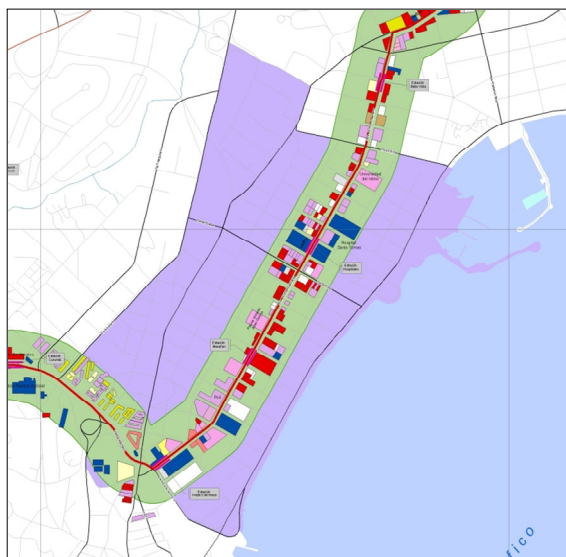
ANALISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERISTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: comerciales, mixtos combinando residencial con comercio, servicios e industrias no molestas además de institucional de salud, educación y edificios administrativos conjuntamente con usos recreativos. Se pueden encontrar también algunos lotes baldíos pero con fuerte presión del mercado inmobiliario hacia la construcción de edificios de alta densidad.

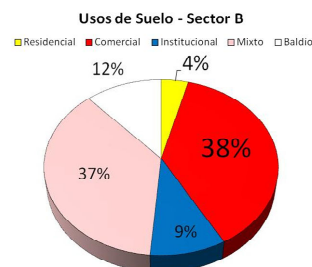
A lo largo de la Ave. Justo Arosemena se localizan hoteles , pensiones, oficinas públicas y privadas, bancos, restaurantes, ópticas, tiendas varias, hospitales, clínicas, laboratorios, farmacias y funerarias, universidades, escuelas e institutos, talleres, alquiler y ventas de autos además de lotes baldíos que en ocasiones son utilizados como estacionamientos.

En diversos lotes de las calles adyacentes se localizan diversos servicios en estructuras que antes eran viviendas unifamiliares y en ocasiones la parte alta de algunas de estas estructuras albergan otro tipo de actividad provocando los usos mixtos los cuales son los más comunes.

CARACTERISTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras en buenas condiciones pero en ciertas áreas se notan estructuras en franco deterioro y con alturas que no superan las cuatro altos en el lado derecho de la ruta a diferencia del lado izquierdo en que las alturas superan los cuatro altos con edificaciones nuevas. La mayoría de las edificaciones superan los 50 años y más de antigüedad ya que el barrio de La Exposición está contenido en su totalidad en este sector y el mismo data de principios del siglo pasado.



USO DE SUELO		
Residencial	6	4%
Comercial	55	38%
Institucional	14	9%
Mixto	54	37%
Baldío	17	12%
TOTAL	146	100%



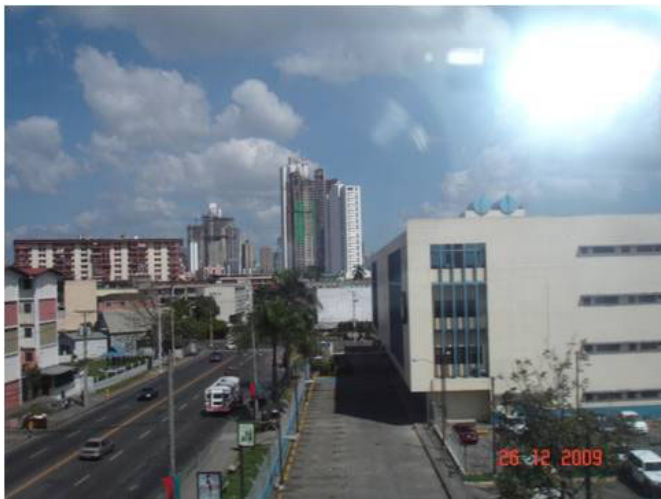
SECTOR B - entre Calle 3 de Noviembre hasta Calle 42 Este.



CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: Se evidencia deterioro de las vías secundarias y colectoras que además se han convertido en estacionamientos. El flujo vehicular denota mucho congestionamiento y el peatonal es conflictivo por el mal estado de las aceras. Gran parte de las aceras se encuentran en mal estado con grietas y alteraciones causadas por las raíces de los árboles.

Se han encontrado evidencias de algunas áreas inundables además agravado por el hecho de drenajes pluviales estancados por mal disposición de la basura.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, finanzas, industrial, administrativas, diplomáticas, culturales, salud y recreación. Además de estas habría que agregarle la función de servir de tránsito para las miles de personas que llegan a él o transitan en búsqueda de servicios administrativos o de salud y que después de la construcción de la Cinta Costera circulan en busca de recreación.



**Ave. Justo Arosemena desde el
Viaducto (Calle 3 de Nov.)**



**Hotel de Ocasión Ave. Justo.
Arosemena**

VALORES DE LA TIERRA: Los valores de la tierra en este sector fluctúan entre los 500.00 y 1,000.00 balboas por metro cuadrado.

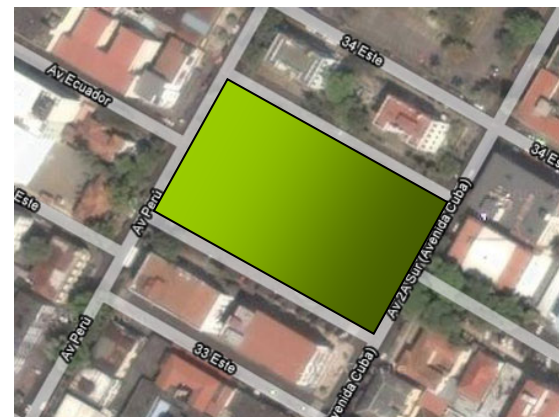
VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

300.00	Calidonia, San Miguel y Perejil desde Ave. Cuba hacia Ave. Nacional y Vía Simón Bolívar.
500.00	Calle 3 de noviembre, Plaza 5 de mayo hacia Palacio Legislativo.
700.00	Ave. Justo Arosemena hasta calle 42
2,000.00 a 4,000.00	Sobre la Ave. Balboa

ESPACIOS PUBLICOS

Parque Belisario Porras

Ubicado entre la Ave. Cuba, Ave. Perú, entre los edificios de la Gobernación y la Embajada de España, tiene una superficie de **m²** aproximadamente, con forma perfectamente rectangular, corresponde al estilo bellavistino desarrollado a principios del siglo XX, durante la Administración del Presidente Belisario Porras. Su administración y mantenimiento corresponde al Municipio de Panamá, aunque por su cercanía a la sede de la Gobernación, esta institución también contribuye a su mantenimiento. Según su función y ubicación en la estructura de la ciudad califica como plaza, aunque tiene nombre de parque.



En general este parque se observa en buen

amá

p+ca 69

estado de conservación, aunque la vegetación acusa la falta de mantenimiento y poda. El pavimento esta en forma de cruz y bordeando todo el perímetro. El mismo es utilizado como espacio de descanso y punto de encuentro para actividades culturales y políticas. Sus viejas bancas han sido reemplazadas por unas nuevas de aspecto más moderno, cuenta con recipientes para depositar residuos sólidos, pocos faroles y un elemento escultórico de grandes proporciones en el centro.

Los kioscos que se observan en las fotos son temporales, debido al Bazar de Navidad que realizó la Gobernación durante el mes de diciembre.

Como vegetación arbórea relevante podemos mencionar sendos pinos (*casuarina s.p.*), palmas reales (*Roystonea regia*) una *Trachicarpus fortunei* en flor (suceso que ocurre cada 50 años, una sólo vez en la vida de esta planta) mangos (*Mangifera indica*) y varios *Picus benjamina*.



Parque Francisco A. Paredes

Ubicado entre la Ave. Cuba, Ave. Perú, entre la Calle 34 Este de Bella vista y los edificios del Ministerio de Economía y Finanzas, tiene una superficie de **m2** aproximadamente, con forma perfectamente rectangular, correspondiendo igualmente al estilo bellavistino desarrollado a principios del siglo XX, durante la Administración del Presidente Belisario Porras. Su administración y mantenimiento corresponde al Municipio de Panamá, siendo hoy día un espacio invadido de autos, ya que se construyeron en su perímetro playas de estacionamientos que dan servicio a entidades públicas y privadas.



Es un espacio con un alto grado de deterioro, estéticamente muy desmejorado por los estacionamientos y un depósito de residuos sólidos público construido en



uno de sus extremos. El pavimento para los peatones tiene forma orgánica, concentrado en el centro y lineal en el perímetro. El mismo es utilizado como espacio de descanso de funcionarios público y como ya dijimos como estacionamiento público. Posee bancas modernas y una vegetación

con señales de falta de mantenimiento, además de recipientes para depositar residuos sólidos, algunos faroles y una plazoleta con un busto dedicado a ...

El perímetro está invadido, además de todo, con diversos kioscos de aspectos desordenados, sin regulación estética y limitando la circulación peatonal por ese costado.

En el aspecto de vegetación arbórea relevante encontramos sendos pinos (*casuarina s.p.*), palmas de abanico (*Livistonia grandiflora*), mangos (*Mangifera indica*) y varios *Picus benjamina*.



Movilidad Peatonal

Este segmento corresponde a una de las partes más viejas de la ciudad, con aproximadamente 100 años de existencia. Los espacios se caracterizan por tener amplias avenidas con gran abertura visual; con aceras anchas de hasta 1.80 m lineales, sin embargo debido a sus muchos años y la falta de mantenimiento están bastante deterioradas.



El arbolado es intermitente apostado en forma de hilera, en ambos costados de la vía Justo Arosemena. La vegetación arbórea tiene más de 60 años, con evidentes señales de la falta de mantenimiento. A lo largo de la amplia avenida cuelgan las telarañas eléctricas, enemigos implacables de los bellos caobos (*Swietenia macrophylla*) que caracterizan a este sector. Las raíces de estos mismos árboles han roto las aceras y contribuido al deterioro de las áreas para caminar, ya que se trata de árboles muy frondosos, con raíces muy extendidas y sin poda formativa.



Con respecto al uso peatonal y relación con el entorno, este segmento ha venido experimentando una paulatina reducción de transeúntes y residentes; estando la circulación bien definida por aceras, pero discontinua, con muchos obstáculos

por la fragmentación que han provocado los caobos con sus raíces y la falta de mantenimiento del pavimento.

En los alrededores de la Estación del Marañón los principales generadores son la Policlínica Pediátrica de la CSS y una escuela primaria pública. En términos generales hay pocos residentes, ya que muchos edificios están en ruinas o abandonadas, se observa una notable decadencia del área y abundan los drogadictos e indigentes deambulando por las calles. La actividad comercial también se encuentra en decadencia, generando poco transeúntes en el área de Marañón.

Más adelante por la estación del Hospital Santo Tomás hay más movimiento peatonal, debido al propio hospital y a una actividad comercial más intensa. Este espacio se caracteriza por una circulación peatonal cuadriculada, más homogénea espacialmente, ya que la trama vial así lo facilita y la intensidad de las actividades es más pareja. El ancho de las aceras se angosta, promediando el típico 1,20 metros lineales.



En la sexta estación (El Árbol) el campo visual se estrecha considerablemente y la topografía se eleva en pendientes de más de 20% de inclinación, convirtiéndola en un espacio incómodo para caminar, desde el cruce con la calle 42 hasta el cruce con la Calle 50.

De igual forma las aceras se estrechan más y se desdibujan, viéndose además invadidas por los autos estacionados en ambas orillas de la calle.



Existe una buena proporción de áreas sombreadas, pues la arboleda crea un microclima agradable. Con respecto a la seguridad peatonal ya se comienzan a instalar los semáforos peatonales y se pueden encontrar algunas cebras, pero no las suficientes. Sobre el mobiliario urbano observamos muy, muy pocas paradas de autobús, no hay bancas u otras facilidades. Con respecto a la iluminación es un área en términos generales con buena cantidad de luminarias, pero insegura por las noches pues circula muy poca gente y de estas la mayoría lo hace en auto.

Cerca de la estación El Árbol, calle 45 hasta el Parque Urracá y el comienzo de la calle 50 son los puntos donde más movimiento peatonal se puede observar en horario de oficinas.



SECTOR C: entre Calle 42 Este y Vía Belisario Porras.

Los límites laterales son la Vía Simón Bolívar (Transístmica) por un lado y la Cinta Costera, el Río Matanzillo y Calle 50 por el otro.

Los barrios comprendidos por este sector incluyen: La Cresta, Bella Vista, Campo Alegre, Nuevo Campo Alegre, Marbella, Obarrio, Villa Lilla y San Francisco Centro, Herbruger, Urb. Linares, Nuevo Reparto El Carmen, El Cangrejo y El Carmen.

Es un sector caracterizado porque alberga las áreas de mayor valorización sobre las arterias comerciales. Contiene las actividades que identifican el centro comercial y de negocios de la ciudad, principalmente oficinas, hoteles, área bancaria y la mayor parte de las viviendas de alto costo.

Actualmente, con la intensificación de los usos del suelo y la alta ocupación de los terrenos a lo largo de las principales vías del sector y con la construcción de algunos edificios residenciales y comerciales en las áreas centrales, la proporción de áreas verdes permeables e índices de arborización tienden a disminuir convirtiéndose en el problema en el desalojo de las aguas lluvias y las consecuentes inundaciones. (Ver mapa)

Vista General del Sector C en Calle Eusebio Morales y Vía España



ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector C, que corresponde principalmente al barrio de Bella Vista, concentra la segunda mayor población con un 20% del total del área de influencia, en el se ubica el sector financiero y el motor de actividad económica de la ciudad, su principal característica es la de mayor concentración de empleos en 45% principalmente en el área de servicios (66,988).

También tiene el promedio de población de mayor ingresos (cerca de un 76.5% superiores a los B/1,000.00). Estos indicadores se ven también reflejados en el sector por los buenos indicadores en cuanto a analfabetismo y años promedios cursados (0.5% y 9,3%).

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 71.2% de los encuestados. Las razones que sustentan tal calificación lo identifican a través del número de paradas que es insuficiente 25.3%, el 32.2% considera que las condiciones no son las adecuadas, también el tema de la utilización se afecta 13.8% y la ubicación con el 10.3% de las coincidencias. Sólo el 18.4% las consideró en buen estado.

El 53.9% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas, debido básicamente a las malas condiciones de las mismas (44.8%), la mala utilización que se manifiesta de las aceras 14.9%, por otro lado se señala que las mismas no son suficientes 10.3%.

Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 42.5% prefiere el puente peatonal, el 31% manifiesta su preferencia hacia la línea de seguridad y el 26.4% utilizando el semáforo.

En lo que se refiere al manejo de la basura el 29.9% lo calificó de regular a malo y 70.1% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la frecuencia o regularidad con que es atendido este aspecto. El 69% consideró que la basura se recoge casi siempre, el 31% considera que se atiende una vez por semana, el 12.1% todos los días y el 8.6% afirma que nunca la recogen. En cuanto a las condiciones ambientales el 37.6% lo calificó de regular a malo y el 63.2% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la contaminación (20.7%), el ruido (24.1%), la recolección de la basura (6.9%), delincuencia (1.1%) y la tranquilidad (47.1%).

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 54% manifestó que la cercanía a los centros de interés, el 35.6% le agradaba la

tranquilidad, el 5.7% le agradaba la buena seguridad, y el 2.3% la calidad de las personas.

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los ruidos con el 27.6%, 21.8% no manifestaron algún aspecto que le desagradase, el 17.2% se refirió al transporte, el 10.3% a la inseguridad, el 8% los problemas sociales (delincuencia, prostitución), 6.9% calles y aceras, el 5.7% la recolección de la basura y 2.3% la contaminación.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 21.8%, 19.5% la atención de calles y aceras, el 17.2% no señaló aspecto alguno al cual se le pudiese atender cambios, 14.9% ruidos (de las construcciones y bares), 5.7% transporte, 3.4% recolección de la basura y 2.3% los problemas sociales.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Transporte	27.6	24.1	51.7
Seguridad	33.3	17.2	50.5
Educación	8	17.2	25.2
Salud	5.7	13.8	19.5
Delincuencia	6.9	3.4	10.3
Electricidad	1.1	8	9.1
Canasta básica	4.6	1.1	5.7
Recolección de la basura	4.6	-	4.6
Vivienda	3.4	1.1	4.5
Aumento de salario	2.3	1.1	4.4

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Calificación de la Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Laboral	74.7	13.8	8.0	3.4
Servicios Públicos	73.6	17.2	8.0	1.1
Actividades Recreativas	80.5	12.6	1.1	5.7
Provisión de bienes	83.9	14.9	-	1.1
Trámites públicos y privados	80.5	13.8	5.7	-

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a los cambios tecnológicos el 59.8% los catalogó de regulares a malos y el 40.2% los calificó de buenos a excelentes. Las razones que sustentaban la calificación, se apoyaban en que básicamente había un mal funcionamiento (51.7%), que no había suficiente (9.2%) y que había que mejorar (17.2%). Las opiniones positivas estaban orientadas en resaltar el buen funcionamiento y la disminución de la delincuencia (21.8%). En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 71.3% lo calificó de regular a malo y el 20.7% estaban de acuerdo en que la calificación era de bueno.

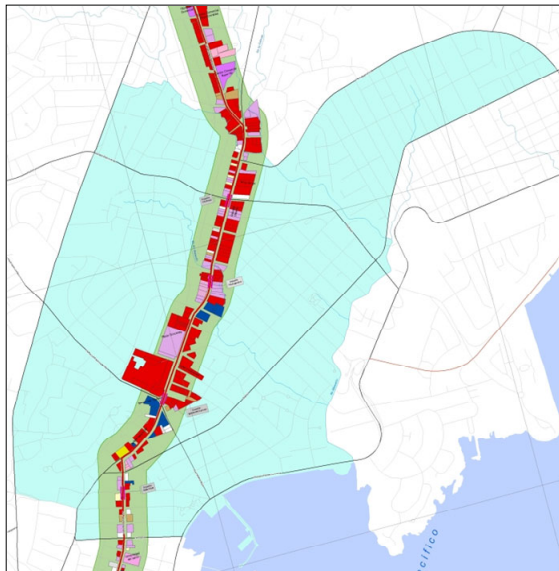
ANALISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERISTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector y a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: comerciales, mixtos combinando residencial con comercio y servicios además de instituciones de salud, escuelas y edificios administrativos.

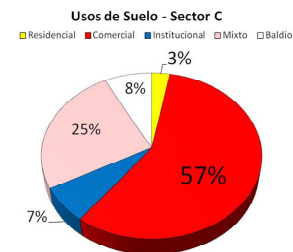
A lo largo de la Vía España podemos encontrar hoteles, oficinas públicas y privadas, bancos, centros comerciales, almacenes por departamentos, supermercados, salas de cines, restaurantes, ópticas, tiendas varias, clínicas, laboratorios, farmacias, universidades, escuelas e institutos, alquiler y ventas de autos además de lotes baldíos que en ocasiones son utilizados como estacionamientos o están en proceso de promoción para la construcción de edificios residenciales de alta densidad. Es necesario destacar que en este sector se encuentran el área bancaria y los barrios más exclusivos de la ciudad con las residencias de los más altos costos en todo el país.

Este sector muestra una significativa disminución de los usos del suelo de mediana y baja densidad sobre todo en Obarrio, particularmente en el interior de las manzanas ubicadas entre la Calle Abel Bravo y la Calle Samuel Lewis, mediante la proliferación de cambios de usos del suelo hacia altas densidades. Esto ha motivado que la comunidad se haya organizado y exigido la realización de un estudio o plan urbanístico para el barrio.

CARACTERISTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras en buenas condiciones y con alturas que superan las cuatro alturas en el lado derecho de la ruta a diferencia del lado izquierdo en que las alturas superan los cuatro altos con edificaciones nuevas. La mayoría de las edificaciones superan los 20 años y más de edad.



USO DE SUELO		
Residencial	5	3%
Comercial	98	57%
Institucional	12	7%
Mixto	43	25%
Baldío	13	8%
TOTAL	171	100%



**SECTOR C - entre Calle 42 Este y
Vía Belisario Porras.**



CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: Debido al creciente aumento de actividades residenciales y comerciales de alta intensidad, los servicios básicos son cada vez más ineficientes y las vías se ven cada vez más saturadas de vehículos, ya no solamente en las horas pico.

El corregimiento de Bella Vista se ve afectado por la falta de capacidad hidráulica de los conductos, ya que muchas barriadas que anteriormente eran residenciales se han convertido en sectores de alta densidad. Esto lo podemos observar en Obarrio, así como en Marbella, La Cresta y parte de El Cangrejo.

El sector se encuentra en la cuenca del río Mataznillo, el cual está rodeado por un área altamente urbanizada que lo mantiene con un cauce confinado. Lo mismo sucede con el lecho de la quebrada Iguana cuyos cauces se han convertido en cuerpos de agua receptores de los desperdicios arrojados por la comunidad lo que provoca constantes amenazas de inundaciones por la basura acumulada.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, servicios, finanzas, administrativas, culturales y recreación. Es importante destacar que al albergar el Centro Financiero de la ciudad le confiere al sector particularidades especiales por la necesidad de definir un límite para la concentración de actividades que

están provocando congestionamiento y pérdida de la calidad de vida en sus áreas residenciales.



Vía España Área Bancaria



Edif. en Const. Frente Vía Argentina

VALORES DE LA TIERRA: Los valores de la tierra en este sector fluctúan entre los 1,000.00 y 2,000.00 balboas por metro cuadrado. El barrio de Obarrio es el que presenta los valores más altos superando los 2,500.00 balboas sobre todo en las proximidades a Vía España, Vía Brasil y Calle 50. (Ver mapa)

VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

500.00	Villa Lilla
800.00 a 1,000.00	El Cangrejo
1,000.00 a 2,500.00	San Francisco Centro
1,500.00	La Cresta, Bella Vista, Campo Alegre, Nuevo Campo Alegre, Obarrio Centro y El Carmen.
2,000.00	El Cangrejo sobre Vía España.
2,500.00 a 3,000.00	Obarrio sobre Vía España y Vía Brasil, Nuevo Reparto El Carmen, Urbanización Linares y Herbruger

MOVILIDAD

Este sector es el de uso más intenso, es aquí donde se ubican los centros de uso mixto y bancario, donde se concentran las actividades hoteleras y comerciales y por ende el flujo peatonal también se intensifica.

A lo largo de la Vía España el arbolado es muy escaso e intermitente, apostado en hilera; destacándose un caobo (*Swietenia macrophylla*) ubicado en la intersección Vía España – Vía Brasil. En este mismo sentido hay que destacar las isletas arboladas de la Vía Argentina, Federico Boyd y Manuel Espinosa Batista, así como la arborización del centro bancario, que ofrecen algo de sombra natural al sector y mejoran el ambiente para el caminante.





Con respecto a la circulación peatonal está bien definida, es intensa en todo el sector y discontinua por los constantes cambios de nivel de la superficie y de los materiales.

Un aspecto que caracteriza a todo el sector es la tendencia a la privatización de las aceras. En casos muy frecuentes la acera pública ha desaparecido

para dar paso a estacionamientos o entradas vehiculares, y los comercios han procedido a construir aceras dentro del área privada para compensar la falta de las mismas.

Los semáforos peatonales aún no han sido instalados, sin embargo sabemos que se tiene contemplado en los próximos meses realizarlo. Se encuentran sendas cebras para los peatones, más no las suficientes, ni bien ubicadas. La iluminación es buena, sobre todo en la Vía Argentina, Federico Boyd, Eusebio A. Morales y la Manuel Espinosa Batista.



Desde la Iglesia del Carmen hasta la Vía Argentina hay una vida nocturna intensa, de manera que este es uno de los pocos puntos del área de estudio en

la que hay circulación peatonal relevante en horas de la noche, debido básicamente a la existencia de sendas universidades públicas y privadas, hoteles, restaurantes, bares y centros de diversión nocturna.

La direccionalidad de la circulación es reticulada, dominando las vías principales de Calle 50, Vía España y Ave. Simón Bolívar, el hecho de que por estas vías transporte público colectivo es unidireccional provoca muchos desplazamientos transversales, dependiendo de hacia donde se dirigen las personas.



En todo el sector abundan las paradas de buses, sin embargo las facilidades como bancas, rampas para discapacitados, amplias aceras y fuentes de agua no existen; son notables los drásticos cambios de niveles en las aceras. Solamente encontramos un paso peatonal ubicado en Plaza Concordia, muy utilizado por los peatones, ya que atravesar la Vía España resulta peligroso.

Hacia el norte del sector, en los alrededores de la Vía Brasil, la calidad de la caminabilidad desmejora que las aceras definitivamente desaparecen para dar paso a estacionamientos, sin que existan las correspondientes compensaciones.



SECTOR D: entre Vía Belisario Porras (Rio Mataznillo) y la intersección de Vía Fernández de Córdoba-Vía Transistmica.

Los barrios comprendidos por este sector además de abarcar parte de los corregimientos de Betania, Pueblo Nuevo y San Francisco, encierra parte de los barrios de Betania, Altos de Betania, El Ingenio, La Loma, Residencial San Fernando, Vista Hermosa, Carrasquilla, Vista del Golf, Altos de Carrasquilla, Villa Dora y Urbanización Adson Wall.

Es un sector caracterizado porque alberga las áreas que no evolucionaron durante mucho tiempo como Vista Hermosa y Carrasquilla por un lado y Betania y el Ingenio por el otro lado, lo que se constituye en una oportunidad igual que la condición de ser un sector de confluencia de vías importantes de la ciudad que permiten el desplazamiento hacia distintas zonas de la misma.

Vista General del Sector D en intersección de Vía Transistmica y F. de Córdoba



ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector D, que corresponde principalmente a Vista Hermosa, que es un sector intermedio que combina comercios con edificios residenciales, concentra el 8% de la población del área de estudio. En ingresos concentra la segunda mayor proporción (55.6%) de su población en salarios superiores a los B/.1,000.00.

En cuanto a empleos, los básicos (industria, construcción) y servicios (banco, restaurantes) concentra el 67%. Sus condiciones en lo educativo y servicios básicos son buenos con indicadores favorables (0.6% de analfabetismos y 11.5 de promedio cursado en años).

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 55.4% de los encuestados y el 34.6% la califica de buena a excelente. Las razones que sustentan tal calificación lo identifican a través del número de paradas que es insuficiente 26.2%, el 17.9% considera que las condiciones no son las adecuadas, también el tema de la utilización se afecta 10.7% y la ubicación con el 13.1% de las coincidencias. El 32.1% las consideró en buen estado.

El 72.6% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas, debido básicamente a las malas condiciones de las mismas (29.8%), la mala utilización que se manifiesta de las aceras 29.8%, por otro lado se señala que las mismas no son suficientes 25%. Sólo el 15.5% las consideró en buen estado.

Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 52.4% prefiere el puente peatonal, el 19% manifiesta su preferencia hacia la línea de seguridad y el 28.6% utilizando el semáforo.

En lo que se refiere al manejo de la basura el 46.5% lo calificó de regular a malo y 53.5% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la frecuencia o regularidad con que es atendido este aspecto. El 25% consideró que la basura se recoge casi siempre, el 34.5% considera que se atiende una vez por semana, 28.6% considera que es recogida casi siempre y el 11.9% afirma que nunca la recogen. En cuanto a las condiciones ambientales el 60.7% lo calificó de regular a malo y el 39.3% lo calificó de excelente a bueno; sustentando su opinión en la contaminación (33.3%), el ruido (27.4%), la recolección de la basura (3.6%), delincuencia (2.4%). Y el 33.3% considera que tiene condiciones buenas debido a la tranquilidad.

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 56% manifestó que la cercanía a los centros de interés, el 29.8% le agradaba la tranquilidad, el 3.6% le agradaba la buena seguridad, y el 1,2% la calidad de las personas. El 9.5% manifestó que nada le agradaba.

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los ruidos con el 25%; 19% no manifestaron algún aspecto que le desagradase, el 10.7% se refirió al transporte, el 19% a la inseguridad, el 14% los problemas sociales (delincuencia, prostitución), 2.4% calles y aceras, el 6% la recolección de la basura y 3.6% la contaminación.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 21.4%, 17.9% la atención de calles y aceras, el 11.9% no señaló aspecto alguno al cual se le pudiese atender cambios, 10.7% necesidad de cuidar las áreas verdes, 8.3% mejorar las áreas

recreativas, 7.1% atender los problemas sociales, 7.1 disminuir la emisión de ruidos, (de las construcciones y bares), 6.0% transporte, 4.8% recolección de la basura y 4.8% reparación de casas abandonadas.

En resumen se observa que el tema de la infraestructura les preocupa en un 41.7%, el tema de la interacción social en un 35.6% y el tema del servicio el 10.8%.

A continuación un cuadro con el orden de prioridad en que el Estado debe atender los problemas comunitarios. En primer lugar se encuentra la preocupación por la seguridad 58.3%, el transporte en segundo lugar 41.6%, educación 21.4%, salud 19.1%, canasta básica 14.2%, oportunidades de empleo 10.7%, recolección de la basura 9.6%, delincuencia 9.5%, vivienda 7.2%, aumento de salario 3.6%, falta de agua potable 2.4% y deportes 2.4%.

Se puede concluir que la preocupación de este sector gira en torno al mejoramiento de los servicios y el establecimiento de acciones para mejorar aspectos de la vida cotidiana tales como: la canasta básica, oportunidades de empleo, aumento de salario.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Seguridad	39.3	19	58.3
Transporte	20.2	21.4	41.6
Educación	1.2	20.2	21.4
Salud	4.8	14.3	19.1
Canasta Básica	7.1	7.1	14.2
Oportunidades de empleo	7.1	3.6	10.7
Recolección de la basura	4.8	4.8	9.6
Delincuencia	8.3	1.2	9.5
Vivienda	3.6	3.6	7.2
Aumento de salario	1.2	2.4	3.6
Falta de agua potable	1.2	1.2	2.4
Deportes	1.2	1.2	2.4

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

Como se puede observar en lo que respecta al tema de los desplazamientos, según actividad a realizar el tema de la actividad laboral y la ubicación de los centros recreativos son los puntos más críticos y se da precisamente en estos dos aspectos donde los lugares están determinados por las circunstancias. Los otros aspectos existen sucursales que facilitan el acceso a los usuarios.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Calificación de la Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Laboral	64.3	23.8	8.3	3.6
Servicios Públicos	78.6	17.9	3.6	
Actividades Recreativas	67.9	14.3	11.9	6.0
Provisión de bienes	82.1	15.5	2.4	
Trámites públicos y privados	67.9	25	7.1	

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a los cambios tecnológicos el 69% los catalogó de regulares a malos y el 30.9% los calificó de buenos a excelentes. Las razones que sustentaban la calificación, se apoyaban en que básicamente había un mal funcionamiento (48,8%), que no había suficiente (21.4%) y que había que mejorar (17.2%). Las opiniones positivas estaban orientadas en resaltar el buen funcionamiento y la disminución de la delincuencia (6.0%). En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 77.4% lo calificó de regular a malo y el 17.9% estaban de acuerdo en que la calificación era de bueno. Con respecto a las razones que sustentaban la calificación el 71% señalaba que no había suficientes, 26.2% recomendaba que se mejoraran las existentes, y con 1.2% cada una estaban los que señalaban la ubicación y la utilización por personas que no eran las destinatarias.

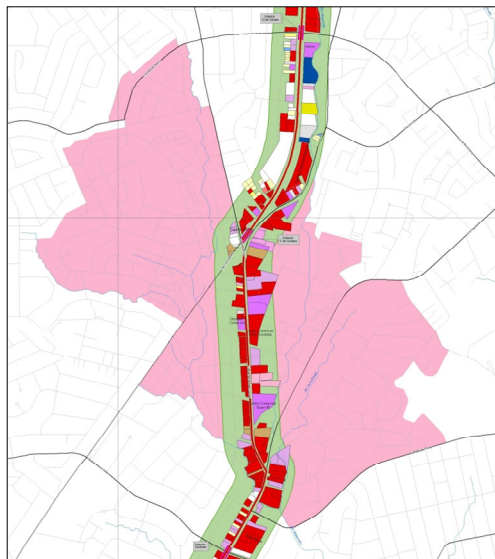
ANÁLISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERÍSTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector y a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: residenciales, comerciales, mixtos combinando residencial con comercio y servicios. En este sector no se pueden encontrar lotes baldíos vacíos ya que todos o casi todos han sido ocupados para venta de autos usados de propiedad de hindostanes que han establecido en el Barrio de Vista Hermosa una Mezquita para celebrar ritos religiosos y dando al barrio un carácter de colonia hindostana.

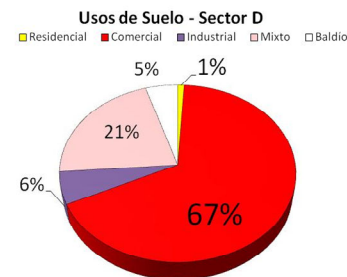
A lo largo de la Vía Fernández de Córdoba y hasta la intersección con Vía Transístmica podemos encontrar principalmente talleres, bodegas y depósitos, hoteles y pensiones, oficinas públicas y privadas, supermercados, restaurantes, tiendas varias, talleres de reparación, alquiler y muchos locales de ventas de

autos, además de lotes baldíos que en ocasiones son utilizados como estacionamientos o venta y alquiler de autos usados.

CARACTERISTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras en buenas condiciones y con alturas que no superan las cuatro altos en el lado derecho de la ruta a diferencia del lado izquierdo en que las alturas superan los cuatro altos con edificaciones nuevas. La mayoría de las edificaciones superan los 50 años evidenciando en algunos casos como Vista Hermosa, deterioro en sus estructuras.



USO DE SUELO		
Residencial	1	1%
Comercial	69	67%
Industrial	6	6%
Mixto	22	21%
Baldío	5	5%
TOTAL	103	100%



SECTOR D- entre Vía Belisario Porras (Río Mataznillo) y la intersección de Vía Fernández de Córdoba-Vía Transistmica.



CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: Este sector mantiene unas características de envejecimiento de sus estructuras debido a que no ha estado sometido al proceso de inversión en construcciones nuevas como ha ocurrido con los sectores del centro. Debido al creciente aumento de actividades residenciales y comerciales de alta intensidad, los servicios básicos son cada vez más ineficientes y las vías se ven cada vez más saturadas de vehículos, ya no solamente en las horas pico.

El sector se encuentra en la cuenca del río Mataznillo y otras quebradas en donde su cauces se han convertido en cuerpos de agua receptores de los desperdicios arrojados por la comunidad lo que provoca constantes amenazas de inundaciones.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, servicios, culturales y recreación. Es importante destacar que la función residencial es la que se encuentra en plena transformación por lo deteriorado de sus estructuras ya que aquí se encuentran varias de las zonas más viejas de la ciudad.



Talleres y Servicios en Vía Fdez. de Córdoba



Plaza Córdoba

VALORES DE LA TIERRA : Los valores de la tierra en es el sector fluctúan entre los 300.00 y 500.00 balboas por metro cuadrado.

VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

150.00	La Loma y San Fernando
150.00 a 250.00	Betania y El Ingenio
200.00	Vista Hermosa Centro
300.00	Vista Hermosa sobre Vía Fernández de Córdoba.
500.00	Sobre la Transistmica

MOVILIDAD PEATONAL

Corresponde al sector más chico en superficie, en el que predominan la presencia de la Vía Simón Bolívar y la Fernández de Córdoba como ejes articuladores y definidores de la dinámica del espacio, siendo un espacio homogéneo en estructura y movilidad peatonal .

El arbolado que debería brindar sombra es muy, muy escaso e intermitente, apostado en hilera, sin individuos relevantes. La circulación peatonal es considerablemente difusa, debido a la escasez severa de aceras y discontinua por los constantes cambios de nivel de la superficie y de los materiales.



La propia Avenida Fernández de Córdoba se caracteriza por la desaparición del espacio peatonal, para dar cabida a franjas de estacionamientos frente a los locales comerciales. Igual imagen presentan los barrios apostados a cada costado, tal como lo muestran las fotografías, los autos se han tomado totalmente el espacio destinado al peatón, desapareciendo la acera o cualquier o otra facilidad para los transeúntes.



En este sector no existen pasos peatonales elevados, siendo muy escasas las líneas de seguridad para los cruces a nivel, sumado a la ausencia de semáforos peatonales, convirtiéndolo en un sitio bastante inseguro para caminar.

Los principales generadores de movilidad son la Escuela Ricardo Miró y las áreas comerciales existentes por todo el sector, siendo los recorridos peatonales predominantes a lo largo de la Vía Simón Bolívar, por la vía principal del Ingenio, por la Ave. Ricardo Miró y por la propia Vía Fernández de Córdoba. Los desplazamientos por la Vía España en este sector disminuyen debido a la ausencia de generadores importantes en las márgenes de la misma.

Hacia el barrio de Carrasquilla hay un colegio privados que generan algo de movilidad peatonal significativa, pero de manera muy puntual. Más adelante hacia el Hospital América encontramos otro punto de movilidad relevante.

El ancho de acera, en los pocos casos que se encuentra, no supera el metro, de manera que no cumple con los mínimos de confort y seguridad.

Por el barrio del ingenio encontramos sistemas de transporte colectivos informales que prestan servicio a la comunidad, disminuyendo así los tiempos de recorrido hasta la Vía Simón Bolívar. Lamentablemente hacia este lado del sector la circulación peatonal se da en las mismas condiciones de precariedad ya descritas.



Con respecto a la iluminación para la circulación nocturna, encontramos buenos niveles en las principales vías, más no así en las vías de menor importancia. Por las noches la circulación peatonal se reduce considerablemente ya que no existen generadores o puntos de atracción en el área a esas horas.



SECTOR E: entre Ave. 8C Norte (Ave. 23)/Estación Shell hasta Intersección Vía Boyd Roosevelt-Vía Domingo Díaz-Ave. Ricardo J. Alfaro (Tumba Muerto).

Los barrios comprendidos por este sector además de abarcar parte de los corregimientos de Betania y Pueblo Nuevo, encierra parte de los barrios de El Ingenio, Club X, Miraflores, Altos de Miraflores y San Antonio, Hato Pintado, Pueblo Nuevo, Los Guayacanes, Los Antares, Villa Bonanza, Nidia Endara y Sector Chelca, Villa Rica y otros.

Es un sector caracterizado por su composición a partir de barrios muy antiguos como Pueblo Nuevo y Club X y el Ingenio con otros que han aparecido en las últimas tres décadas y son el resultado de proyectos individuales dirigidos a los sectores medios de la sociedad. Igualmente es notoria la existencia de grandes lotes ocupados por actividades industriales que van dando paso a la instalación de comercios y viviendas de alta densidad.

Vista General del Sector E sobre el Cementerio de Pueblo Nuevo



ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector E, que corresponde a los barrios comprendidos entre San Miguelito y Betania, corresponden a un área industrial y de depósitos de distribución de mercancías. Concentra un 13% del total de población estimada, tiene la tercera mayor concentración de población. Este sector también concentra propiedades industriales, lo cual es reflejado por el empleo donde un 40% corresponde a esta actividad. También concentra el mayor nivel de ingresos medios entre B/.400.00 y B/.1,000.00 (62.2%).

En su área se ubica la mayor proporción de población mayor de 65 años con un 12.9%, esto porque incluye viejos barrios como Betania, que a son relativamente maduros. Sus servicios básicos son de alta cobertura y su población tiene índices de educación con 7.4 en años cursados y 1.0% de analfabetismo, en promedio de cursados es el más bajo.

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

En el sector E se observa que la percepción sobre el entorno se encuentra La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 81.2% de los encuestados. Las razones que sustentan tal calificación lo identifican a través del hecho de que el 40% considera que no hay suficientes, el 20% hace referencia a las condiciones inapropiadas, el 15.3% hace alusión a la ubicación, el 12.9% lo considera en buen estado y el 11.8% destaca la mala utilización.

El 76.4% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas, el 23.6% las encontró buenas a excelente. En cuanto a las razones que sustentan la calificación se observa que el 20% de los encuestados hace alusión a las condiciones de las aceras, el 25.8% al mal uso de las mismas, el 12.9% de los encuestados considera que las aceras se encuentran en buen estado y el 41.2% hace referencia que no hay suficientes aceras.

Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 52.9% prefiere el puente peatonal, el 30.6% manifiesta su preferencia hacia el semáforo y el 16.5% prefiere utilizar la línea de seguridad.

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 42.4% manifestó que la tranquilidad, el 32.9% le agradaba la cercanía a los centros de interés, el 14.1 no señaló aspecto específico que le agradara, el 5.9% destacaba como positivo la calidad de las personas y el 4.7% la seguridad.

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los problemas sociales con el 31.8% (delincuencia,

prostitución), en segundo lugar el tema de la seguridad 23.5%, el 17.6% no destacó ningún aspecto que le desagradara, el 9.4% hizo alusión a la recolección de la basura, el 8.2% señaló que el ruido, el 4.7% el transporte y el 3.5% las calles y aceras.

Con respecto a este tema se puede concluir que el 63.5% de las preocupaciones se encuentran concentradas en el tema de la interacción social, el 14.1% se ubica en el tema de los servicios y apenas un 3.5% en el tema de la infraestructura calles y aceras.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 22.4%, 20% la mejora de áreas recreativas, el 15.3% recomendó mejorar la recolección de la basura, el 14.1% las calles y aceras, el 8.2% los problemas sociales, el 2.4% los ruidos, el 3.5% el transporte y el 4.7% restaurar casas abandonadas.

Como se puede observar en el siguiente cuadro prima entre los temas de mayor preocupación el de la seguridad con el 55.3%; seguido del transporte con el 43.9%, el costo de la canasta básica 21.1%, vivienda 16.5%, educación 13%, oportunidades de empleo 12.9%, salud 10%, delincuencia 9.5%, aumento de salario 5.9%.

Estos aspectos tienen que ver con las necesidades básicas, este sector tiene carencias de necesidades básicas, de aquí sus prioridades.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Seguridad	35.3	20	55.3
Transporte	18.8	25.9	43.9
Canasta Básica	8.2	12.9	21.1
Vivienda	5.9	10.6	16.5
Educación	2.4	10.6	13
Oportunidades de empleo	8.2	4.7	12.9
Salud	5.9	4.7	10.6
Delincuencia	7.1	2.4	9.5
Aumento de salario	3.5	2.4	5.9
Deportes	1.2	1.2	2.4
Electricidad	-	1.2	1.2

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a la percepción sobre la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés, el tema del centro laboral, las actividades recreativas y los servicios públicos son los que aparecen con las calificaciones más bajas.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Calificación de la Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Laboral	74.7	13.8	8.0	3.4
Servicios Públicos	73.6	17.2	8.0	1.1
Actividades Recreativas	80.5	12.6	1.1	5.7
Provisión de bienes	83.9	14.9	-	1.1
Trámites públicos y privados	80.5	13.8	5.7	-

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

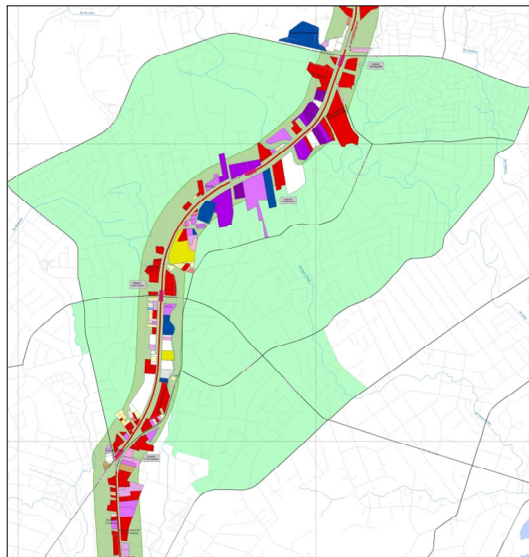
En cuanto a los cambios tecnológicos el 64.7% los catalogó de regulares a malos y el 35.3% los calificó de buenos a excelentes. Las razones que sustentaban la calificación, se apoyaban en que básicamente había un mal funcionamiento (36.5%), que no había suficiente (15.3%) y que había que mejorar (28.2%). Las opiniones positivas estaban orientadas en resaltar el buen funcionamiento y la disminución de la delincuencia (5.9%). En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 85.9% lo calificó de regular a malo y el 14.1% estaban de acuerdo en que la calificación era de bueno.

ANÁLISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERÍSTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector y a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: industriales, comerciales, mixtos combinando residencial con comercio e industrial liviano y además de instituciones de salud, escuelas y edificios administrativos. Se encuentren muchos lotes baldíos.

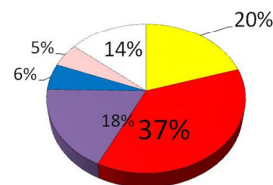
A lo largo de la Vía Transistmica se localizan una gran cantidad de oficinas públicas administrativas y privadas, bancos, centros comerciales, almacenes por departamentos, supermercados, restaurantes, tiendas varias, farmacias, talleres de reparación, alquiler y ventas de autos además de lotes baldíos que en ocasiones son utilizados como estacionamientos o están en proceso de promoción para la construcción de edificios residenciales de alta densidad. Es necesario destacar que en este sector se encuentran las zonas más grandes de hoteles de ocasión y fábricas procesadoras que ocupan grandes extensiones de terrenos.

CARACTERISTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras viejas en Pueblo Nuevo y Club X y en regulares y buenas condiciones a lo largo de la Vía Transístmica. Las alturas en general no superan las cuatro alturas en ambos lados de la Ruta. La mayoría de las edificaciones superan los 20 años.



USO DE SUELO		
Residencial	36	20%
Comercial	66	37%
Industrial	32	18%
Institucional	10	6%
Mixto	9	5%
Baldío	25	14%
TOTAL	178	100%

Usos de Suelo - Sector E
■ Residencial ■ Comercial ■ Industrial ■ Institucional ■ Mixto ■ Baldío



SECTOR E -entre Ave. 8C Norte (Ave. 23)/Estación Shell hasta Puente de San Miguelito



CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: La infraestructura está en gran medida ociosa en función de que las actividades que se ubican a lo largo de la Ruta no presentan gran demanda.

Existe una desarticulación en el sistema vial la cual se manifiesta tanto en congestión por saturación de la vía principal y también por la existencia de grandes áreas baldías que no permiten una continuidad en el uso de la infraestructura.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, industrial, servicios, administrativas y recreación. Es importante destacar que la función comercial es la que se empieza a desarrollar debido al traslado de algunas actividades de esta clase hacia el sector al igual que la función residencial con proyectos de alta densidad.



Edificio en Construcción



Hoteles de Ocasión

VALORES DE LA TIERRA : Los valores de la tierra en este sector fluctúan entre los 200.00 y 500.00 balboas por metro cuadrado.

VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

60.00 a 80.00	Toda el área de Pueblo Nuevo hasta Monte Oscuro
150.00	Hato Pintado, Las Sabanas y Los Guayacanes
150.00 a 200.00	Desde Urbanización Industrial hasta Miraflores
350.00	Sobre Transístmica hasta Vía 12 de Octubre
500.00	Sobre Transístmica hasta Puente San Miguelito

MOVILIDAD PEATONAL

El Sector presenta generadores de movilidad peatonal dispersos, por ende los flujos peatonales se diluyen entre la trama vial. Contiene un alto grado de heterogeneidad, ya que las características físicas entre el lado Este y Oeste son diferentes.

Hacia los barrios de Pueblo Nuevo, Los Guayacanes, Los Antares, Villa Bonanza, Nidia Endara, Sector Chelca y Villa Rica prácticamente las aceras no existen, ya que corresponde a un tipo de urbanización informal. La excepción es el área de Hato Pintado que tiene urbanizaciones formales, con sus aceras, mínimas, pero las tiene. Compensan la falta de infraestructura la gran cantidad de árboles en los frentes y patios traseros de las casas, que brindan buena cobertura de sombra.



Por estos barrios del área este del sector la caminabilidad se produce en condiciones de gran precariedad, pues no sólo no hay aceras, sino que ninguna otra facilidad para el peatón. La iluminación es igualmente deficiente, desmejorándose las condiciones a medida que nos acercamos hacia el Distrito de San Miguelito.



Destaca el gran flujo de peatones que se desplaza por la Vía 12 de Octubre, desde y hacia la Ave. Simón Bolívar, en vista la gran cantidad de comercios en el área. En esta parte del sector hay aceras angostas, de menos de 1,00 metro de ancho, obstaculizadas por los postes de luz, muy pocos árboles, ausencia de bancas, líneas de seguridad para el cruce de peatones, semáforos u

otras facilidades.

Las dos rutas internas de Villa Rica-Pueblo Nuevo- Vía Fernández de Córdoba, aunque tienen un servicio deficiente, ayudan a los peatones para acercarlos a las vías más importantes. Se destaca hacia el lado Este del sector al Vía Fernández de Córdoba como conductor de un flujo peatonal importante, con unas pocas transversales que comunican hacia la Vía Simón Bolívar. Igual función ejerce la Ave Monte Oscuro, pero con menos flujo peatonal, ya que existe un servicio de transporte colectivo con buena frecuencia.

Hacia el lado Oeste de la Ave. Simón Bolívar el panorama es más formal, la gran mayoría de las barriadas corresponden a urbanizaciones formalmente constituidas, tales como Betania, Miraflores, Club X y El Ingenio, dentro de las cuales encontramos aceras en la gran mayoría de las vías, lamentablemente estas aceras son muy angostas con un ancho promedio de 80 cm, sin bancas para el descanso, sin paradas techadas, sin fuentes de agua o facilidades para personas de movilidad reducida (PMR). Se presenta el mismo fenómeno ya recurrente, aceras invadidas por autos y estacionamientos en muchos de sus tramos.

Este lado del sector se caracteriza por un flujo peatonal muy reducido hacia la Vía Simón Bolívar, motivado por que sólo hay dos transversales que conectan a esta importante vía, la Ave. 12 de Octubre y la Calle 80b Oeste. El resto de la margen Oeste tiene usos industriales y de moteles que no generan flujos de importancia.

En todo el sector se comienzan a observar la presencia de veredas entre las áreas residenciales, aspecto que le da un carácter más comunitario a la circulación peatonal.



SECTOR F: entre Intersección Vía Boyd Roosevelt - Domingo Díaz-Ave. Ricardo J. Alfaro (Tumba Muerto) y Entrada del Valle de San Isidro.

Los barrios comprendidos por este sector además de abarcar parte del Distrito Especial de San Miguelito y los corregimientos de Belisario Porras, Omar Torrijos, Amelia Denis de Icaza, Belisario Frías y Victoriano Lorenzo, encierra parte de los barrios de Altos de la Montaña, El Bosque Residencial, Nueve de Enero, San Antonio, Pan de Azúcar, Santa Rosa, El Martillo, Paraíso, La Parusia, Altos del Cristo, Barriada Fátima, Los Andes No.1, San José, Los Andes No.2, Residencial San José, Nuevo Veranillo, Don Bosco, Altos de la Esperanza, Tinajitas, San Isidro, Barriada Campo Verde, Villa Georgina, Santa Elena, Sonsonate, Buenos Aires y el Valle de San Isidro.

Es un sector caracterizado porque actualmente tiene muchos lotes baldíos, ocupación ilegal de las servidumbres viales, sectores de barriadas informales y barriadas de alto costo además de áreas que antes fueron invasiones que ahora están en pleno proceso de consolidación.

Vista General del Sector F en el área del Hospital y el Puente de San Miguelito



ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

El Sector F, que corresponde a San Miguelito es la que concentra la mayor población de la línea con el 44% del total de los 117 barrios que constituyen el área de influencia, es también la de mayor concentración de población en edades de entre 15 a 65 años, lo cual es coincidente proporcionalmente con la Población Económica Activa (PEA). Sin embargo, también es la Sector que concentra la mayor proporción de población por debajo de los B/.400.00 con un 77.3%, coincidente con la de menor empleo 6% del total y de desocupados con 6.1%.

Presenta las mayores falencias en cuanto a indicadores sociales, con mayor analfabetismo, menores años cursados, que hacen de esta junto a la Sector A, las más postergadas en cuanto a la calidad de vida⁵.

⁵ Calidad de Vida, enfoque de necesidades básica, Amartya Sen

APRECIACIÓN PÚBLICA DE LA CALIDAD URBANA

La estructura vial la consideran de regular a mala, ubicándose en esta percepción el 85.9% y 14.1% las califica de buenas a excelentes. Las razones que sustentan tal calificación lo identifican a través del hecho de que el 24.4% considera que no hay suficientes, el 34.6% hace referencia a las condiciones inapropiadas, el 8.3% hace alusión a la ubicación, el 11.5% lo considera en buen estado y el 21.2% destaca la mala utilización.

El 94.9% de los encuestados calificó las aceras de regulares a malas, el 5.2% las encontró buenas a excelente. En cuanto a las razones que sustentan la calificación se observa que el 14.1% de los encuestados hace alusión a las condiciones de las aceras, el 20.5% al mal uso de las mismas, el 5.1% de los encuestados considera que las aceras se encuentran en buen estado y el 60.3% hace referencia que no hay suficientes aceras.

Con respecto a las preferencias para efectos de cruzar una vía se manifestó que el 66.7% prefiere el puente peatonal, el 17.3% manifiesta su preferencia hacia el semáforo y el 16.0% prefiere utilizar la línea de seguridad.

En cuanto a los aspectos del entorno urbano que más le agradan el 30.8% manifestó que la tranquilidad, el 30.8% le agradaba la cercanía a los centros de interés, el 26.3 no señaló aspecto específico que le agradara, el 7.7% destacaba como positivo la calidad de las personas y el 4.5% la seguridad.

En lo que se refiere a los aspectos del entorno que menos le agradaban, en primer lugar se encontraban los problemas sociales con el 36.5% (delincuencia, prostitución), en segundo lugar el tema de la recolección de la basura (18.6%), seguridad 11.5%, el 12.8% no destacó ningún aspecto que le desagradara, el 5.1% señaló que el ruido, el 7.7% el transporte y el 7.7% las calles y aceras.

Con respecto a este tema se puede concluir que el 55.7% de las preocupaciones se encuentran concentradas en el tema de la interacción social, el 23.7% se ubica en el tema de la interacción socio- ambiental y apenas un 7.7% en el tema de la infraestructura calles y aceras.

Las recomendaciones en cuanto a los aspectos que se debían mejorar del barrio en primer lugar señalaron que la seguridad con el 23.7%, 23.1% la mejora de áreas deportivas, el 11.5% recomendó mejorar la recolección de la basura, el 26.9% las calles y aceras, el 5.8% los problemas sociales, el 1.3% los ruidos y el 3.8% el transporte.

Como se puede observar en el siguiente cuadro prima entre los temas de mayor preocupación el de la seguridad con el 57.1%; seguido del transporte con el

23.1%, la educación 21.8%, oportunidades de empleo 21.1%, la salud con el 19.9%.

Estos aspectos tienen que ver con las necesidades básicas, este sector tiene carencias de necesidades básicas, de aquí sus prioridades.

Aspectos que el Estado debe priorizar para efectos de mejorar el barrio está:

Aspectos que debe mejorar el Estado en el barrio en orden de prioridad	Prioridad 1 (%)	Prioridad 2 (%)	Total (%)
Seguridad	35.3	21.8	57.1
Transporte	12.2	10.9	23.1
Educación	2.6	19.2	21.8
Oportunidades de empleo	11.5	9.6	21.1
Salud	7.1	12.8	19.9
Canasta básica	7.1	9.6	16.7
Recolección de la basura	6.4	2.6	9
Delincuencia	8.3	0.6	8.9
Aumento de salario	5.1	3.2	8.3
Vivienda	0.6	5.8	6.4
Agua potable	2.6	0.6	3.2
Deportes	1.3	1.9	3.2
Electricidad	-	1.3	1.3

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a la percepción sobre la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés, el tema del centro labora, las actividades recreativas y los servicios públicos son los que aparecen con las calificaciones más bajas.

Percepción en torno a la ubicación de la vivienda con respecto a los centros de interés

Calificación de la Ubicación de la Vivienda con respecto a los centros de interés	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Laboral	38.5	30.8	17.3	13.4
Servicios Públicos	38.5	39.1	18.6	3.9
Actividades Recreativas	22.4	26.3	23.7	27.5
Provisión de bienes	43.6	39.1	12.2	5.2
Trámites públicos y privados	39.1	39.1	15.4	5.7

Fuente: Encuestas aplicadas en el marco del estudio Urbanístico del Metro. Realizada durante la semana del 2 al 7 de enero de 2010.

En cuanto a los cambios tecnológicos el 69.3% los catalogó de regulares a malos y el 30.8% los calificó de buenos a excelentes. Las razones que sustentaban la calificación, se apoyaban en que básicamente había un mal funcionamiento (36.5%), que no había suficiente (15.4%) y que había que mejorar (26%). Las opiniones positivas estaban orientadas en resaltar el buen funcionamiento (26%) y la disminución de la delincuencia (5.8%). En lo que se refiere al tema de los espacios de los discapacitados el 92.3% lo calificó de regular a malo y el 7.7% estaban de acuerdo en que la calificación era de bueno. Las razones de la calificación correspondían a 82.7% señalaba que no eran suficientes espacios, 9.6% señalaba que había que mejorar los existentes, el 7.1% señalaba que había una mala utilización y el 0.6% señalaba sobre la ubicación.

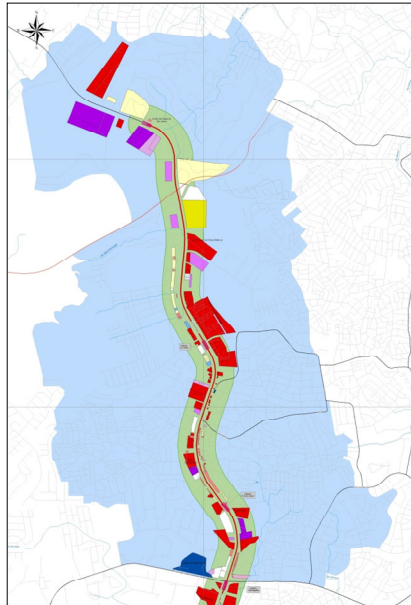
ANÁLISIS DE LOS USOS DE SUELO.

CARACTERÍSTICAS DE SUELO EXISTENTE: Los usos de suelo predominantes para el sector y a lo largo de la ruta, son en orden de importancia: residenciales, comerciales, mixtos combinando residencial con comercio y servicios además de usos industriales livianos y molestos.

A lo largo de la Vía Transístmica podemos encontrar un hospital general, oficinas públicas y privadas, centros comerciales, supermercados, restaurantes, tiendas varias, talleres de reparación de autos, centros de diversión, ventas de materiales de construcción, repuestos y piezas de autos. En su mayoría encontramos vivienda de baja densidad y un conjunto de edificios de alta densidad (Plaza Mallorca) dentro de un área alejada de los centros de actividades.

Es necesario destacar que en este sector se encuentran una gran cantidad de talleres y negocios informales que ya han ocupado la margen derecha de la vía y constituyen un potencial obstáculo para la ampliación de la misma por estar dentro de la servidumbre vial. Igualmente es notoria la gran cantidad de lotes baldíos a ambos lados de la vía constituyendo así una gran oportunidad para la instalación de facilidades relacionadas al sistema del Metro.

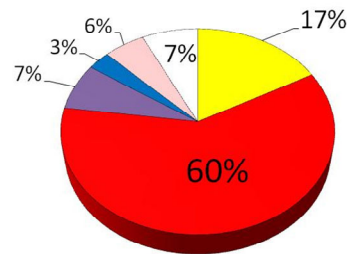
CARACTERÍSTICAS DE LAS ESTRUCTURAS: En general se encuentran estructuras en buenas condiciones y con alturas que no superan los dos altos en ambos lados de la ruta. La mayoría de las edificaciones superan los 20 años de antigüedad aunque también encontramos viviendas de las primeras invasiones que se dieron en la década de 1960 y 1970 pero que ahora están en proceso de consolidación y revitalización.



USO DE SUELO		
Residencial	35	17%
Comercial	124	60%
Industrial	15	7%
Institucional	6	3%
Mixto	11	6%
Baldío	15	7%
TOTAL	206	100%

Usos de Suelo - Sector F

■ Residencial ■ Comercial ■ Industrial ■ Institucional ■ Mixto ■ Baldío



**SECTOR F - entre Puente de San Miguelito y
Entrada del Valle de San Isidro.**

p+ca
arquitectos

CARACTERISTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA: La infraestructura se caracteriza por tener condiciones adecuadas para las actividades que se están desarrollando con excepción del alcantarillado y las aguas pluviales.

El sistema vial no está articulado y al no existir capacidad vial y conectividad se saturan los principales accesos a los lugares de residencia o centros de comercios o servicios provocando congestionamientos.

FUNCIONES URBANAS DEL SECTOR: Este sector se caracteriza por tener las siguientes funciones urbanas: residencial, comercial, industrial, servicios, administrativas y recreación. Es importante destacar que la función comercial es la que se empieza a desarrollarse debido al traslado de algunas actividades de esta clase hacia el sector.



Kioscos en la servidumbre



Entrada de el Valle de San Isidro

VALORES DE LA TIERRA: Los valores de la tierra en este sector fluctúan entre los 150.00 y 250.00 balboas por metro cuadrado. Se dan valores puntuales en la intersección de las dos vías principales cercanos a los 1000.00 balboas por metro cuadrado.

VALOR DEL SUELO EN BALBOAS POR BARRIO

60.00 a 80.00	Paraíso, Altos del Cristo, Barriada Fátima, El Valle de San Isidro y Tinajitas.
100.00	La Parusia, El Martillo y Pan de Azúcar, 9 de Enero, y Los Andes
150.00	Sonsonate,
200.00	Desde San José, Don Bosco, Tinajitas
300.00	Desde la intersección en el puente hasta Corredor Norte

ESPACIOS PUBLICOS



Ubicada en el cruce de la Vía Ricardo J. Alfaro y Vía Boyd Roosevelt, contiguo al paso elevado vehicular y a la estación de policía que lleva el mismo nombre, se trata de un pequeño espacio, cuya superpie es de m2 aproximadamente, utilizada por algunos transeúntes para tomar un refresco o para cortos descansos. Según su funcionalidad clasifica en la categoría de plaza, sin embargo, debido a sus reducidas dimensiones le hemos denominado plazoleta.

Este espacio sufre de severos problemas de accesibilidad, pues se rodea de vías con mucho tránsito vehicular. Con respecto al arbolado se observan dos ejemplares de palma de abanico (*Livistonia rotundifolia*) dos ejemplares de ficus (*Ficus sp.*), un roble (*Tabebuia rosea*) y un par de Palmas arecas jóvenes (*Areca lpot*). La superficie cubierta de gramínea ocupa el 75% de la superficie de la plazoleta, la cual en términos generales presenta signos de deterioro, por tener las veredas rotas, las bancas desgastadas; no tiene iluminación y está sometida a una fuerte contaminación atmosférica, tanto que en este punto la tecnológica tiene un medidor de calidad de aire.



Parque vecinal de los Andes N°2

Este es un típico parque lineal , cuyo ancho promedio es de 20m aproximadamente, con una superficie aproximada de .66 has; siendo un parque de muy buen tamaño superficial. Debido a su estrechez su uso se ve limitado, dificultando la instalación de facilidades para la recreación pasiva; la comunidad lo utiliza para realizar paseos peatonales, en bicicleta y los coches de niños pequeños.

Hoy día cuenta con una diversidad de especies interesantes, entre las que destacan las siguientes:

Nombre Común	Nombre Científico
Caoba	<i>Swietenia macrophylla</i>
Papayo	<i>Carica papaya</i>
Roble Sabanero	<i>Tabebuia rosea</i>
Harino	<i>Andira inermis</i>
Mango	<i>Mangifera Indica</i>
Guayacan	<i>Tabebuia guayacan</i>
Cocotero	<i>Cocos nucifera</i>
Cañafistula	<i>Casia fistula</i>
Flamboyán	<i>Delonix regia</i>
Ficus	<i>Ficus benjamina</i>



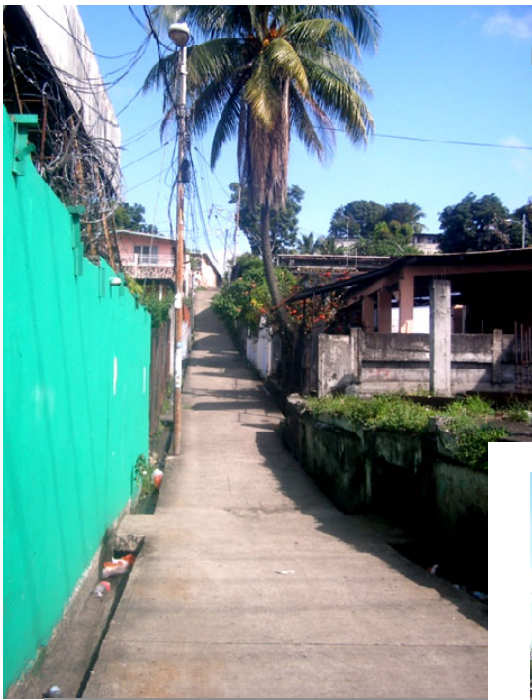
Este espacio evidencia la falta de mantenimiento, en el deterioro de sus veredas, las bancas, la ausencia de faroles para la iluminación y los restos de una baranda de protección que alguna vez existió. En un extremo del espacio se encuentra un gazebo y al otro extremo conecta con la parada de autobuses.



MOVILIDAD PEATONAL

Este sector se caracteriza por la presencia predominante de personas de escasos recursos, donde el auto no es el principal medio de movilización, siendo en cambio el transporte público colectivo el medio preferido para los desplazamientos. Por ello hay una profusión de microbuses que dan un servicio de calidad desigual a todos los recovecos del sector. Esto conlleva que los recorridos a pie suelen ser de corta duración, ya que se encuentran paradas informales a cortas distancias.

Hacia el Norte del sector la Vía Transistmica, como vía principal, marca un eje muy definido, en virtud de que es la única vía principal en el sector, por lo que todos los desplazamientos significativos se dirigen hacia ella. Hacia el extremo Sur del sector aparece la vía José Domingo Díaz, como otro eje importante de atracción peatonal, destacándose sin duda el cruce elevado como el punto de mayor concentración peatonal.



La circulación peatonal resulta difusa y llena de obstáculos, provocado por la muy severa ausencia de aceras y altamente discontinua por los constantes cambios de nivel de la superficie y de los materiales. En cambio la circulación peatonal intrabarrial se

ve favorecida en las horas del día por la abundante cantidad de veredas que comunican a las residencias. Lamentablemente de noche se vuelven lugares



muy inseguros para caminar, en parte por encontrarse sectores de zona roja, dominadas por grupos pandilleros, sumado a la ausencia de iluminación.

Los espacios públicos para los peatones han sido tomados por una serie de comercios informales, como las ventas de frutas y verduras, buhonerías y kioscos de refrescos, quedando muy poco espacio útil para la circulación peatonal, lo que a su vez aumenta la inseguridad, pues obliga a la gente a caminar por la calle.

Se observa el estreñimiento en el que se desenvuelve la circulación peatonal. Este sector se distingue por la ausencia total de aceras y la privatización de los pocos espacios públicos existentes.



Así como hay una escasez severa de aceras, los semáforos peatonales y las líneas de seguridad son inexistentes en este sector. En cambio hay numerosos puentes peatonales, que se suponen deben facilitar a los transeúntes los cruces de las vías principales, pero que los residentes utilizan poco por ser

incómodos, mal iluminados e inseguros; a excepción de puente peatonal ubicado frente al Hospital San Miguel Arcángel, el cual cuenta con rampas y elevador para personas de movilidad reducida (PMR).

En los ejes principales el mobiliario urbano que facilite la caminata no existe, no hay elementos de sombras que brinden confort, sólo pudimos encontrar bancas en las paradas de autobuses.

El Cruce de San Miguelito es uno de los más importantes en el trasbordo de pasajeros. La contaminación acústica, visual y atmosférica es intensa, convirtiéndolo en una de los lugares con el ambiente más inhóspito de la ciudad

para el peatón. La circulación es difusa por la ausencia de aceras continuas, fragmentada y con muchos obstáculos por cambios de nivel de la superficie.



En este cruce cientos de peatones para tomar el autobús sólo cuentan con 40 cm de espacio, siendo un sitio sumamente inseguro.



Capítulo 4: Conclusiones y Recomendaciones

Es importante visualizar que desde el inicio de la Ruta 1 que comprende el Corregimiento de Ancón del Distrito Capital (antigua área del Canal), hasta el segmento de San Isidro, Distrito Especial de San Miguelito, suceden condiciones muy disímiles y a veces contrastantes que se irán articulando un poco diferentes y de una forma más uniforme con el nuevo eje de la Ruta 1 del Metro.



El análisis advierte sobre las previsiones urbanísticas que se pudieron tomar durante el desarrollo histórico de la ciudad. Las mismas han sido estimuladas por el esquema de la red vial... algunas veces sinuosa siguiendo armónicamente la topografía como en el área de Ancón, hoy reguladas con normativas muy estrictas que con fuerza de Ley de la República preservan el concepto de Ciudad Jardín.

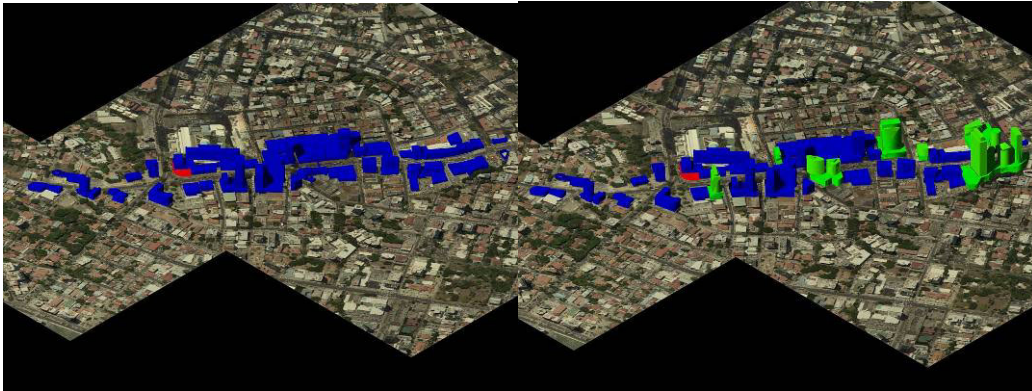
Pasando luego por redes más lineales y poco ortodoxas que definen lotes generalmente pequeños, predominantemente comerciales pero con presencia habitacional de mediana densidad y poca altura, como en el área de Calidonia. Luego el área de la Exposición en Bella Vista con sus manzanas rectangulares y perfectamente reticuladas que establecen por primera vez en el crecimiento de la ciudad un

esquema ordenado y limpio con anchas avenidas y calles, lotes de buen tamaño y usos de suelo mixtos.

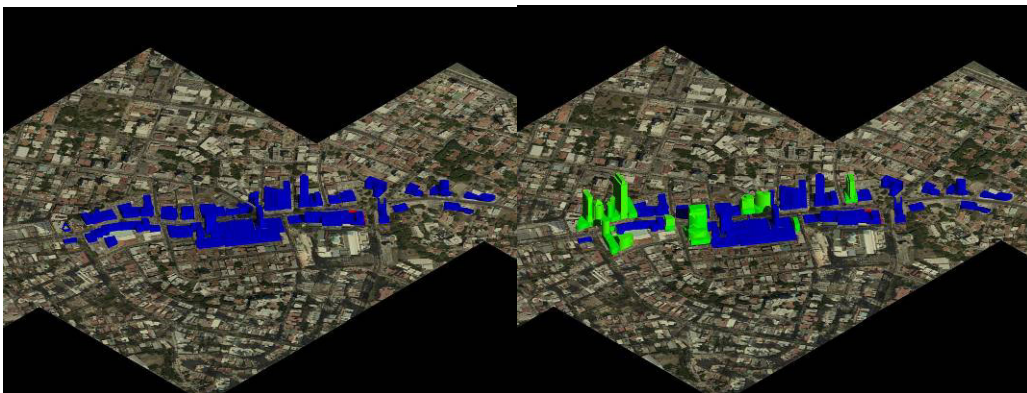
Continuando, se pierde un poco ese esquema dameado al avanzar hacia el área Bancaria y el Cangrejo, originalmente una zona destinada a residencias lujosas con grandes lotes y mucha vegetación, donde se retoman formas más orgánicas pero muy dependientes los nuevos alineamientos de las 3 arterias vehiculares más importantes que son Ave. Balboa, Vía España y Transísmica. Estas, en consecuencia comienzan a aislar barrios y se empieza a definir aceleradamente el desarrollo lineal de la ciudad, cada vez más dependiente del auto y menos de la peatonalidad. Aquí las residencias se transforman en usos comerciales y de oficinas y se advierte la desaparición paulatina de los usos residenciales de mediana y baja densidad.

La Ruta 1 del Metro contempla un cruce transversal en la Vía Fernández de Córdoba, ligeramente contrario al sentido natural Oeste-Este de la ciudad y se

enfoca hacia el norte donde la ciudad empieza a ganar espacio al liberarse de la limitante que ejercía la antigua Zona del Canal y a la vez vuelve a ligarse muy dependientemente al recorrido de la Vía Transísmica que conecta con la segunda ciudad del País, Colón, en el Caribe. A lo largo de este tramo de la ruta se observa que poco a poco se va perdiendo esa formalidad en la planificación, barrios como Bethania, Villa Cáceres, Hato Pintado van quedando atrás manteniendo una actividad eminentemente comercial a lo largo de la Transísmica y conservando el carácter residencial de baja y mediana densidad en segunda línea.



Luego, un segmento Industrial los separa de la informalidad caótica que empieza en San Miguelito, donde los usos de suelo se empiezan a dar de hecho y luego la planificación procura abrirse paso prácticamente oficializando lo que allí se da. Ocasionalmente se presentan esquemas ordenados de desarrollos comerciales e Industriales en el área de Los Andes, así como los primeros proyectos de Urbanizaciones a la izquierda de la ruta. No obstante, existe un alto nivel de improvisación en el esquema urbano que aunado a la compleja topografía presentan un esquema deprimido que habrá de ser estimulado con la presencia del Metro a lo largo de esta importante vía.



Los seis sectores del área de estudio, unos 117 barrios, tienen una heterogeneidad expresada en sus indicadores socioeconómicos. De la caracterización socioeconómica de los sectores, podemos señalar que el Sector A y F representan las condiciones extremas de poblaciones de bajos ingresos, altos índices de desempleo y de bajas concentraciones en las actividades económicas que generan ingresos.

En cuanto a las condiciones en que vive la población objeto de estudio se advierte que la mayoría dispone de condiciones de acceso a la electricidad, agua potable y servicios sanitarios. También los Sectores A y F concentran las poblaciones con mayores falencias en cuanto alfabetización y poblaciones que asisten a estudios básicos.

La poblaciones ubicadas en los Sectores B y E corresponden a una categorización de medio ingreso, con poblaciones intermedias. Estas incluyen infraestructuras para actividades económicas de industrias, distribuidoras, depósitos y negocios al por mayor. Es en el Sector B donde se ubica la mayor oferta laboral desde el gobierno, concentrando hospitales, instituciones del gobierno central y descentralizado.

Los Sectores C y D, representan poblaciones de alto desarrollo desde los indicadores socioeconómicos y es evidente dado que una corresponde a un sector comerciales y financieros (cerca del 90% de los bancos se ubica en este sector, así como el 67% de los hoteles) y el otro a un sector de servicios comerciales y micronegocios.

Algunos elementos detectados como el impedimento físico debe ser un factor importante a ser considerado en el desarrollo de infraestructuras de movilidad urbana.

En cuanto a los servicios básicos, es indudable que las condiciones de cobertura son altas en el caso de la electricidad, agua y teléfonos, propio de una ciudad urbana. Sólo la cobertura de el Sector A, en el barrio de Curundu, demuestra falencias en servicios de saneamiento y en la Sector F de San Miguelito, en la cobertura de agua, dado que son poblaciones informales, que se ha ubicado con el transcurrir de los años en las periferias urbanas.

En relación a la apreciación de la calidad urbana, el proyecto del Metro, a través del estudio de calificación de calidad urbana tiene la posibilidad de enfocar su campaña publicitaria y de capacitación haciendo énfasis en los temas de mayor interés para las personas que residen y/o trabajan el área de influencia. La preocupaciones de los encuestados por lo concentrado de las reacciones, arriba del 50% en temas que les preocupa, debe ser visto como una oportunidad para efectos de establecer un puente de comunicación entre sus inquietudes comunitarias y los objetivos del proyecto. De alguna manera la incursión en las

comunidades debe asumir dentro del discurso estos temas, a fin de que la comunidad logre interesarse e insertarse.

Es necesario destacar, que los encuestados reaccionaron frente a los grandes temas propuestos en función de una realidad inmediata y de su interés particular, en las respuestas no se vislumbró un sentido de pertenencia que les permita a los encuestados ver más allá de la dinámica diaria de vida. Por otro lado, si se desea una participación ciudadana que conlleve propuestas, es importante la información clara y pertinente, que se creen los espacios de consulta comunitaria, pues las personas como residentes y conocedores del área, tienen un conocimiento profundo de su realidad.

Esto se sustenta en la cantidad de años que tienen de residir en el área. Es importante que se involucren desde etapas tempranas del proyecto para efectos de prevenir eventuales confrontaciones. La experiencia nos indica que gran parte de la inconformidad de las personas viene dada por la falta de consulta y participación.

A las personas se les concibe como receptores de servicios y bienes y no como un ente activo, parte del problema, pero también de la solución. Es importante realizar monitoreos sobre la opinión pública en ciertos momentos de la ejecución del proyecto o periódicamente para efectos de ir determinando la orientación que va teniendo la opinión pública con respecto al proyecto.

Sector A:

Conclusiones:

Por un lado tenemos que los usos de suelo en las áreas revertidas constituyen un patrón independiente con otras condicionantes de desarrollo, a diferencia de los barrios inmediatos del Casco Viejo de la ciudad que constituyen un contraste extremo para este sector.

Los problemas y deficiencias quedan identificados como el deterioro creciente de las viviendas lo que hace necesario iniciar programas de reemplazo de viejas estructuras motivando la inversión en proyectos de vivienda de apartamentos.

En el sector A se observa que la percepción sobre el entorno se encuentra enmarcada más que a los aspectos físicos del área, se le da énfasis a las interacciones que se manifiestan dentro del entorno local y el entorno más general (políticas de Estado frente a aspectos tales como: empleo, canasta básica, educación. Esta forma de percibir el entorno privilegiando las interacciones por encima de las obras de infraestructura puede explicarse

debido a la falta de control que la comunidad tiene sobre el desarrollo de las obras.

En los aspectos que más le agradan de su barrio y los aspectos que menos le agradan, se observa claramente los temas correspondientes a las interacciones. También se observa en los cambios tecnológicos los cuales no son rechazados por catalogarlos malos en sí mismos (reacción frente al cambio), sino más bien por su insuficiencia.

El tema del transporte se encuentra ubicado en la prioridad cuarta en que el Estado debe atender los problemas sociales. En primer lugar se encuentra el tema de la seguridad social, la vivienda y las oportunidades de empleo.

Recomendaciones:

Las oportunidades para el sector quedan identificadas por el gran potencial que presentan las áreas revertidas para absorber gran parte del crecimiento que se pueda presentar al contar con un servicio masivo de transporte que haga obligatorio mejoras tanto a la infraestructura como a la calidad de los espacios.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de generación de empleo y mejora de infraestructura, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones a este respecto, las cuales podrían ser atendidas con la construcción del proyecto (oportunidad de empleo y mejora del transporte).

Por otro lado, existe la ventaja que en los últimos años, Panamá ha estado sometida a la construcción de megas proyectos, los cuales independientemente de las críticas que se puedan desprender se han realizado y al final la comunidad en términos generales, luego de culminada la obra la acepta y percibe sus beneficios (cinta costera, ampliación del Canal de Panamá y otros). De tal forma, que la resistencia al cambio puede ser mínima.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, los cuales se constituyen en los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro

lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Sector B

Conclusiones

La pérdida de la función residencial trae como consecuencia un deterioro de la calidad del espacio que se manifiesta con problemas como la ocupación de las aceras para colocación de Kioscos o negocios informales o la ocupación de las mismas para estacionamientos improvisados.

En la medida que los usos de suelo se transforman a más intensivos se pierde la permeabilidad de la superficie construida por lo que proliferan los problemas de saturación de las mismas con las inundaciones en épocas lluviosas.

Es un sector que podemos denominar como el puente entre la ciudad antigua y la ciudad moderna ya que muestra una diversidad de funciones urbanas y alberga gran parte de la obra arquitectónica que se considera como un legado que debería ser conservado y que desafortunadamente está siendo demolida para transformarse en áreas de actividades comerciales de todo tipo inclusive y en gran medida relacionadas con la delincuencia.

En este sector la percepción del entorno se encuentra enmarcada más que a los aspectos físicos del área, se le da énfasis a la conveniencia de sus intereses particulares que se manifiestan dentro del entorno local. Esto se observa en los aspectos que más le agradan de su barrio, los cuales están referidos a la tranquilidad y a la cercanía a los centros de interés.

Los aspectos que menos le agradan tienen un fuerte componente de la interacción social, referido a la problemática social por un lado y la inseguridad. Por otro lado, se detecta preocupación ambiental en menor grado.

En lo que se refiere a los aspectos que se esperan cambien además de los temas de interacción social que son los que cuentan con el mayor peso en lo que se refiere a seguridad y los problemas sociales. Aparece por otro lado, el tema de infraestructura y servicio (transporte, calles y aceras, recolección de basura, reparación de casas).

Los cambios tecnológicos más bien son aceptados 51.7% y el 48.3% los rechaza, básicamente porque hay que mejorar su funcionamiento, el cual se manifiesta deficiente, según la percepción de los encuestados

El tema del transporte se encuentra ubicado en la prioridad sexta en que el Estado debe atender los problemas sociales. En primer lugar se encuentra el tema de la seguridad social, la educación, la salud y la canasta básica familiar.

Recomendaciones:

Una condición importante del sector es que atrae una cantidad importante de población compuesta no solo por ciudadanos sino también del interior del país en busca de servicios. Esta condición le da vida al sector durante el día pero en la noche cambia a tener áreas desoladas que dan lugar a otro tipo de actividades relacionadas con la delincuencia lo que hace imperativo desarrollar algunas actividades que revitalicen el área y mejoren la seguridad en general.

La existencia de varios centros de servicios como hospitales, universidades e inclusive la recién inaugurada cinta costera le permite al sector manejar una gran cantidad de personas lo que le imprime a la futura estación del Metro una condición de convertirse en una de las más importantes.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de mejorar el servicio de transporte, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones que se encuentran dentro de la problemática que debe ser atendida de forma prioritaria por el Estado; tales preocupaciones tienen que ver con la solución del problema del transporte y el tema de la infraestructura física.

Por otro lado, en lo que respecta a los cambios tecnológicos, este sector manifiesta una mayor aceptación hacia este tema y su crítica va dirigida más bien hacia el logro de la eficiencia.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto eventualmente genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, que son los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Sector C:

Conclusiones:

El alto número de edificaciones en altura es uno de los principales problemas causados por el cambio de usos del suelo hacia actividades más intensas. Al intensificarse y aumentar la superficie construida aparecen más críticos los problemas tanto de falta de estacionamientos, que ya desde hace muchos años es un problema crónico, como el de aumento de la superficie impermeable ya que las normas de desarrollo urbano, permiten mayor utilización de la superficie de ocupación.

La disminución de la capacidad de absorción del suelo producto del aumento del área ocupada, provoca saturación de los sistemas de drenaje y las consecuentes inundaciones de las vías lo que representa un problema para la formulación de respuestas a fin de dotar de mejor infraestructura al sector.

El sistema vial actual que fue diseñado para servir a una estructura de uso residencial de baja densidad está sufriendo un gran impacto en el sector por su localización y atractivo, lo cual se manifiesta sobre todo en la falta de estacionamientos lo que a su vez provoca serios problemas de tránsito y una reducción en la capacidad de las vías principales.

El problema del suministro del agua se convierte en un gran inconveniente al momento de intensificar los usos del suelo, por lo que se debe ser muy cauteloso al proponer cambios de densidad de población para el sector.

Una verticalización que no esté regulada puede traer como consecuencia la pérdida de la capacidad de iluminar y ventilar las estructuras de una manera eficiente, además de que afecta los valores ambientales actuales del sector.

En este sector la percepción del entorno se encuentra enmarcada más hacia la conveniencia de sus intereses particulares que se manifiestan dentro del entorno local. Esto se observa en los aspectos que más le agradan de su barrio, los cuales están referidos a la tranquilidad, a la cercanía a los centros de interés, la seguridad y la calidad de las personas con las cuales interactúan.

Los aspectos que menos le agradan tienen un fuerte componente en los aspectos ambientales: ruidos y contaminación (29.9%), también están referidos a los servicios: transporte, recolección de la basura (22.9%) interacción social, manifestados en los problemas sociales y la inseguridad (18.3%). Por otro lado, se detecta preocupación el tema de la infraestructura en menor grado (6.9%).

En lo que se refiere a los aspectos que se esperan cambien además de los temas de interacción social que son los que cuentan con el mayor peso en lo que se refiere a seguridad y los problemas sociales (24.1%). Aparece por otro

lado, el tema de infraestructura y servicio (transporte, calles y aceras y recolección de basura (28.6%) y ambientales los ruidos producidos por la construcción y los bares (14.9%).

Los cambios tecnológicos más bien son menos aceptados 59.8% y el 40.2% los acepta, básicamente porque hay que mejorar su funcionamiento, el cual se manifiesta deficiente, según la percepción de los encuestados

El tema del transporte se encuentra ubicado en la prioridad número uno que el Estado debe atender. En segundo lugar se encuentra el tema de la seguridad social (50.5%), la educación (25.2%), la salud (19.5%).

Recomendaciones:

Una oportunidad que presenta el sector es el aumento de la densidad de población por lo que se recomienda la regulación de la ocupación de los lotes, de manera que los valores ambientales del sector no se pierdan y sigan representando un atractivo tanto para el mercado inmobiliario como para los ciudadanos que buscan viviendas en áreas céntricas.

También se deberá regular la altimetría de las edificaciones y sobre todo la cantidad de estacionamientos en los edificios de manera que se garantice el acceso a iluminación y ventilación natural, y se evite una verticalización inconveniente y agresiva en el sector, sobre todo en el recorrido de la Ruta, de manera que no se provoque un deterioro en la calidad ambiental.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de mejorar el servicio de transporte, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene este tema como principal preocupación.

Por otro lado, en lo que respecta a los cambios tecnológicos, este sector manifiesta una menor aceptación hacia este tema y su crítica va dirigida más bien hacia el logro de la eficiencia.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto eventualmente genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, que son los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones,

tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Sector D:

Conclusiones:

Es un sector con pocos cambios registrados de uso de suelo por lo que los problemas se reducen a que se mantiene una estructura de usos residenciales de baja densidad y poca inversión en la mejora de la infraestructura.

El sistema vial es ineficiente y no consigue soportar el flujo de tránsito que se genera en el sector o aquél producido por usuarios que utilizan el área como atajo para evitar los tranques sobre todo en horas pico.

El problema del suministro del agua puede ser un gran inconveniente al momento de pensar en intensificar los usos del suelo, por lo que se debe ser muy cuidadoso al proponer cambios en los usos de suelo y establecer normativas especiales para este sector que presenta un gran potencial.

En este sector la percepción del entorno se encuentra enmarcada más hacia la conveniencia de sus intereses particulares que se manifiestan dentro del entorno local. Esto se observa en los aspectos que más le agradan de su barrio, los cuales están referidos a la tranquilidad, a la cercanía a los centros de interés, la seguridad y la calidad de las personas con las cuales interactúan.

Los aspectos que menos le agradan tienen un fuerte componente en los aspectos de interacción social tales como: inseguridad 19%, problemas sociales 14%, inseguridad 19% y transporte 10.7%, haciendo un total de 43.7%, la interacción de tipo ambiental también es importante: 34.6%, distribuida en ruidos 25%, recolección de la basura 6% y contaminación 3.6%. Finalmente infraestructura 2.4%

En lo que se refiere a los aspectos que se esperan cambien además de los temas de interacción social que son los que cuentan con el mayor peso en lo que se refiere a seguridad y los problemas sociales (35.6%). Aparece por otro lado, el tema de infraestructura y servicio (transporte, calles y aceras y

recolección de basura (41.7%) y ambientales los ruidos producidos por la construcción y los bares (10.8%).

Los cambios tecnológicos más bien son menos aceptados 69% y el 30.9% los acepta, básicamente porque hay que mejorar su funcionamiento, el cual se manifiesta deficiente, según la percepción de los encuestados

El tema de la seguridad se encuentra ubicado en la prioridad número uno que el Estado debe atender (58.3%). En segundo lugar se encuentra el tema del transporte (41.4%), la educación (21.4%), la salud (19.1%).

Recomendaciones:

Las oportunidades identificadas para este sector se basan en su potencial para revitalizar sus actividades por efecto de mejora en la intensidad de la densidad por lo que se recomienda la regulación de la ocupación de los lotes, de manera que se recuperen valores ambientales del barrio y lleguen a representar un atractivo tanto para el mercado inmobiliario como para la población de nuevos ciudadanos que buscan viviendas en áreas céntricas.

Es necesario también regular la altimetría de las edificaciones, de forma tal que se garantice el acceso a iluminación y ventilación natural y se evite una verticalización excesiva como ha ocurrido en otras zonas.

La ubicación de una de las estaciones de la Ruta 1 en el tramo que constituye la sección más corta entre dos vías importantes como son Vía España y Vía Transistmica le confiere a la Vía Fernández de Córdoba una importancia suprema en el sistema, lo que incentivará los usos en su área de impacto.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de mejorar el servicio de transporte, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene este tema como la segunda principal preocupación. El tema ambiental es otro tema que puede convertirse en una oportunidad, pues aparentemente los residentes están afectados por los ruidos y la contaminación. Con la construcción del metro, estos problemas eventualmente pueden disminuir.

Por otro lado, en lo que respecta a los cambios tecnológicos, este sector manifiesta una menor aceptación hacia este tema y su crítica va dirigida más bien hacia el logro de la eficiencia.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto eventualmente genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que

no se maneja información, que son los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Sector E:

Conclusiones:

Los usos de suelo actuales permanecen con actividades que no están optimizando los beneficios urbanos y no son los más óptimos para la dinámica urbana en función del sistema vial y de transporte y de la infraestructura.

El sistema vial es ineficiente y no consigue soportar el flujo de tráfico que se genera en el sector porque existe solo una troncal que conecta hacia otros sectores.

En el sector E se observa que la percepción sobre el entorno se encuentra enmarcada más que a los aspectos físicos del área, se le da énfasis a las interacciones que se manifiestan dentro del entorno local y el entorno más general (políticas de Estado frente a aspectos tales como: empleo, canasta básica, educación. Esta forma de percibir el entorno privilegiando las interacciones por encima de las obras de infraestructura puede explicarse debido a la falta de control que la comunidad tiene sobre el desarrollo de las obras y debido también a que existen necesidades de primer orden por resolver. En ese sentido, en las obras prioritarias del Estado no es casual que en los 5 primeros lugares se encuentren: seguridad, transporte, canasta básica, vivienda y educación.

En los aspectos que más le agradan de su barrio y los aspectos que menos le agradan, se observa claramente los temas correspondiente a las interacciones. También se observa en los cambios tecnológicos los cuales no son rechazados por catalogarlos malos en sí mismos (reacción frente al cambio), sino más bien por su insuficiencia.

El tema del transporte se encuentra ubicado en la prioridad segunda en que el Estado debe atender los problemas sociales. En primer lugar se encuentra el tema de la seguridad social, transporte, canasta básica, vivienda y educación.

Recomendaciones:

Una oportunidad la representa la existencia de grandes lotes y otra es la posibilidad de traslado de actividades relacionadas con los hoteles de ocasión y los talleres, depósitos e industrias de procesamientos

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de generación de empleo y mejora de infraestructura, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones a este respecto, las cuales podrían ser atendidas con la construcción del proyecto. (oportunidad de empleo y mejora del transporte).

Por otro lado, existe la ventaja que en los últimos años, Panamá ha estado sometida a la construcción de megas proyectos, los cuales independientemente de las críticas que se puedan desprender se han realizado y al final la comunidad en términos generales, luego de culminada la obra la acepta y percibe sus beneficios (cinta costera, ampliación del Canal de Panamá y otros). De tal forma, que la resistencia al cambio puede ser mínima.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, los cuales se constituyen en los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de generación de empleo y mejora de infraestructura, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones a este respecto, las cuales podrían ser atendidas con la construcción del proyecto. (oportunidad de empleo y mejora del transporte).

Por otro lado, existe la ventaja que en los últimos años, Panamá ha estado sometida a la construcción de megaproyectos, los cuales independientemente de las críticas que se puedan desprender se han realizado y al final la comunidad en términos generales, luego de culminada la obra la acepta y percibe sus beneficios (cinta costera, ampliación del Canal de Panamá y otros). De tal forma, que la resistencia al cambio puede ser mínima.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, los cuales se constituyen en los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Sector F:

Conclusiones:

La invasión de la servidumbre vial resulta ser un problema en este sector, lo cual requiere atención rápida para que esta forma de ocupación no se propague hacia otras secciones de la vía.

La condición socioeconómica de la zona en algunas secciones puede ser una restricción a la inversión del mercado inmobiliario o inducir a desplazamiento de los habitantes originales por especulación del mercado.

La existencia de grandes áreas baldías en Vía Transístmica permite la ampliación y reubicación de algunas actividades que podrían constituir obstáculos para la implementación del sistema de transporte masivo.

En el sector F se observa que la percepción sobre el entorno se encuentra enmarcada más que a los aspectos físicos del área, se le da énfasis a las interacciones que se manifiestan dentro del entorno local y el entorno más

general (políticas de Estado frente a aspectos tales como: empleo, canasta básica, educación. Esta forma de percibir el entorno privilegiando las interacciones por encima de las obras de infraestructura puede explicarse debido a la falta de control que la comunidad tiene sobre el desarrollo de las obras y debido también a que existen necesidades de primer orden por resolver. En ese sentido, en las obras prioritarias del Estado no es casual que en los 5 primeros lugares se encuentren: seguridad, transporte, educación, oportunidades de empleo y salud.

En los aspectos que más le agradan de su barrio y los aspectos que menos le agradan, se observa claramente los temas correspondientes a las interacciones. También se observa en los cambios tecnológicos los cuales no son rechazados por catalogarlos malos en sí mismos (reacción frente al cambio), sino más bien por su insuficiencia.

El tema del transporte se encuentra ubicado en la prioridad segunda en que el Estado debe atender los problemas sociales. En primer lugar se encuentra el tema de la seguridad social, oportunidades de empleo, salud y educación.

Recomendaciones:

Una oportunidad es que este sector contiene una de las áreas consideradas dentro de la estructura de consolidación de los nodos de actividades económicas identificados en la estructura nodal dentro del Plan Metropolitano, la cual puede ser re zonificada para aumentar la intensidad de los usos de suelo al constituirse este sector en el final de la Ruta 1. Esto da la condición para una intervención urbanística que permita una gestión del suelo en beneficio de la comunidad en general.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de generación de empleo y mejora de infraestructura, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones a este respecto, las cuales podrían ser atendidas con la construcción del proyecto. (oportunidad de empleo y mejora del transporte).

Por otro lado, existe la ventaja que en los últimos años, Panamá ha estado sometida a la construcción de megas proyectos, los cuales independientemente de las críticas que se puedan desprender se han realizado y al final la comunidad en términos generales, luego de culminada la obra la acepta y percibe sus beneficios (cinta costera, ampliación del Canal de Panamá y otros). De tal forma, que la resistencia al cambio puede ser mínima.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, los cuales se constituyen en los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

En este sector, el proyecto tiene el espacio de convertirse en una oportunidad desde el punto de vista de generación de empleo y mejora de infraestructura, es decir la comunidad puede aceptar el proyecto, pues tiene dos preocupaciones a este respecto, las cuales podrían ser atendidas con la construcción del proyecto (oportunidad de empleo y mejora del transporte).

Por otro lado, existe la ventaja que en los últimos años, Panamá ha estado sometida a la construcción de megaproyectos, los cuales independientemente de las críticas que se puedan desprender se han realizado y al final la comunidad en términos generales, luego de culminada la obra la acepta y percibe sus beneficios (cinta costera, ampliación del Canal de Panamá y otros). De tal forma, que la resistencia al cambio puede ser mínima.

Las restricciones que se pueden derivar del proyecto en este sector pueden estar circunscritas a los niveles de afectación directa que el proyecto genere en el área. Frente a esto es importante la transparencia y la información pertinente. Los niveles de incertidumbre crecen en la medida que no se maneja información, los cuales se constituyen en los espacios que son aprovechados por los detractores del proyecto para efectos de vender sus ideas.

Las afectaciones pueden estar dadas en diferentes tipos, según se realice el proyecto. Hay afectaciones comunitarias que tienden a ser generalizadas tales como: obstrucción de las vías o desvíos sin los desahogos adecuados, disminución del flujo del agua, ruidos, generación de polvo, vibraciones, tránsitos de maquinarias y trabajadores, generación de basura y otros. Por otro lado, también se pueden generar las afectaciones particulares tales como: resquebrajamiento de viviendas producto de las vibraciones, ocupación temporal de espacio privado, desalojos o reubicaciones, y otros.

Bibliografía

Administración Federal de Tránsito. LANNING FOR TRANSIT – FRIENDLY LAND USE. A Handbook for New Jersey Communities. Junio 1994. Estados Unidos.

Alcaldía Mayor de Bogotá. GUÍA PRÁCTICA DE LA MOVILIDAD PEATONAL URBANA. 2006. Colombia.

Barbara Bezerra, Scarlett Taipa. LA “CAMINABILIDAD” DE LAS CIUDADES COMO UN REFLEJO DEL DESARROLLO SUSTENTABLE. Revista Avances en Energías Renovables y Medio Ambiente Vol. 8, N° 1, 2004. Argentina

Banco Mundial, LA MOVILIDAD URBANA EN ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ, Elementos para una Política Integral.

BRING YOUR DREAMS TO BILBAO. Reflexión Estratégica Bilbao 2010. Bilbao metrópoli – 30. 2000. España.

Contraloría General de la República, BASE DE DATOS POBLACIONAL GEOREFENCIADA, CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2000.

Contraloría General de la República, CUADERNO DE ESTIMACIONES DE POBLACIÓN 2010 – 2050.

Contraloría General de la República, PANAMÁ EN CIFRAS, AÑOS 2004 – 2008.

Contraloría General de la República, INDICADORES SOCIALES, AÑOS 2000 - 2004.

De Chiara, Joseph; Koppelman, Lee. HANDBOOK TRANSPORTATION PLANNING. URBAN PLANNING AND DESIGN CRITERIA. Van Nostrand Reinhold Company. Third Edition. 1982. Estados Unidos.

De Chiara, Joseph; Koppelman, Lee. HOUSING PLANNING AND DESIGN CRITERIA. Van Nostrand Reinhold Company. Fifth Edition. 1994. Estados Unidos.

Departamento de Desarrollo Sostenible del Banco Mundial. LA MOVILIDAD URBANA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ. Marzo 2007. Panamá.

Douglass, Mike; Friedmann, John. CITES FOR CITIZENS. Edited by John Wiley @ Sons. 1998. Estados Unidos.

Duany, Andres; Sorlien, Sandy and Wright, William . SMARTCODE VERSIÓN 9.2.
New Urban News Publications Inc.

Hirschhorn, Joel S.; Souza, Paul. NEW COMMUNITY DESIGN TO THE RESCUE.
National Governors Association. 2001. Estados Unidos.

Metro Regional Services. Noviembre 1997. Estados Unidos. CREATING LIVABLE
STREETS. Street Design Guidelines for 2040. P

Ministerio de Desarrollo Social, MEMORIAS INSTITUCIONALES 2007, 2008.

Ministerio de Gobierno y Justicia, INFORMES 2005-07 DEL COMITÉ
NACIONAL DE ANÁLISIS DE ESTADÍSTICAS CRIMINALES

Ministerio de Economía y Finanzas, ENCUESTAS DE NIVELES DE VIDA 2003

Ministerio de la Presidencia, Secretaria del Metro de Panamá, POBLACIÓN Y
EMPLEO DEL ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ, diciembre 2009.

Programa de las Naciones Unidas (PNUD), INFORME SOBRE DESARROLLO
HUMANO PARA AMÉRICA CENTRAL 2009-10

Porcel + Carles Arquitectos & Asociados, CARTOGRAFÍA DE LAS SECTORS
DEL ÁREA DE ESTUDIO

Resolución del Ministerio de Vivienda N° 160-2002 de 22 de julio de 2002,
publicada en Gaceta oficial N° 24645 de 24 de julio de 2002, Por el cual se crean
los Códigos de Zona y Normas de desarrollo para el área del Canal

Solà – Morales i Rubió, Manuel de. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO.
Ediciones UPC. 1997. España.

Tren Urbano, San Juan Metropolitan Area, Puerto Rico. FINAL ENVIRONMENTAL
IMPACT STATEMENT TECHNICAL APPENDICES. Noviembre 1995.

Municipio de Bayamón. COMUNIDAD RÍO BAYAMÓN. A New Town in Puerto Rico.
1990. Puerto Rico.

En La Ciudad Fragmentada
Uribe, Álvaro

Ediciones Formato Dieciséis/Centro de Estudios Latinoamericanos CELA
Panamá, 1989

Contribución al estudio de la personalidad básica del panameño
Malgrat, Carlos
Artículo. Revista La Antigua. Universidad Santa María La Antigua
Edición 3, Año II
Págs 35-54
Panamá, Diciembre, 1969

Los habitantes del istmo: los panameños
De la Guardia, Roberto
Artículo. Revista La Antigua. Universidad Santa María La Antigua
Edición 3, Año II
Págs 68-84
Panamá, Diciembre, 1969

Algunos aspectos del desarrollo urbano en la ciudad de Panamá
Alegre, Cecilia
Artículo. Revista La Antigua. Universidad Santa María La Antigua
Edición 3, Año II
Págs 55-68
Panamá, Diciembre, 1969

Aspectos sociológicos y psicológicos en las comunidades objeto de Renovación Urbana en su relación con el espacio.
Porcell, Jaime
Moreno, Gerardo
Artículo. Revista Imagen. Universidad de Panamá
Edición 2, Págs 34-37
Panamá, Enero, 1983

Accidentes de tránsito: consecuencias y problemas
Rivera Aguilar, Arturo
Del Cid, Rodrigo
Artículo. Revista Imagen. Universidad de Panamá
Edición 2, Págs 47-49
Panamá, Enero, 1983

El problema del tránsito urbano
Brenes, René
Artículo. Revista Imagen. Universidad de Panamá
Edición 2, Págs 51-69
Panamá, Enero, 1983

MOVILIDAD EN LOS SUBURBIOS DISPERSOS Y EL NUEVO URBANISMO EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA: ¿importación irreflexiva desde Chile?

Artículo

Revista de Urbanismo.

Universidad de Chile. Enero 2002.

Encuestas

Hair, Joseph F., et.al. Investigación de Mercados. Mc Graw Hill, segunda edición, México, año 2003, 715 páginas.

Kötler, Philip. **Dirección de Mercadotecnia**. Pearson Education, Octava edición, Traducción de Arturo Córdova Just, México, año 2000, 800 páginas. Mangin Jean Pierre, et. al. Análisis multivariable para las ciencias sociales. Prentice Hal, España, 862 páginas.

Diseño de Muestra

Hair, Joseph F., et.al. Investigación de Mercados. Mc Graw Hill, segunda edición, México, año 2003, 715 páginas.

Kötler, Philip. **Dirección de Mercadotecnia**. Pearson Education, Octava edición, Traducción de Arturo Córdova Just, México, año 2000, 800 páginas.

Mangin Jean Pierre, et. al. Análisis multivariable para las ciencias sociales. Prentice Hal, España, 862 páginas.

Anexos

Volumen A : MAPAS

1.A.: Delimitación Y sectorización del Área del Corredor de la Línea No.1.

1.B.: Desarrollo Urbanístico de la Ciudad de Panamá.

1.C.: Caracterización Socio-Económica

1.D.: Caracterización Urbanística

1.E.: Peatonalidad y Vialidad

1.F.: Valor de la Tierra

1.G.: Síntesis de estructura Urbana

Volumen B : Estructura Socio-Económica

Volumen C : Apreciación Publica de calidad urbana

C.1.: Sector "A", "B: Caracterización, Gráficas y Encuestas.

C.2.: Sector "C", "D" y "F": Caracterización, Gráficas y Encuestas

C.3: Sector "E", y Establecimientos: Caracterización, Gráficas y Encuestas

Volumen D : Movilidad, Espacios Públicos y Usos de Suelos.

Volumen E : Inmuebles (Levantamiento Físico)