



PLAN
DEL
CENTRO.

PROPUESTAS
PRESENTACIÓN FINAL

08 -Feb- 2017

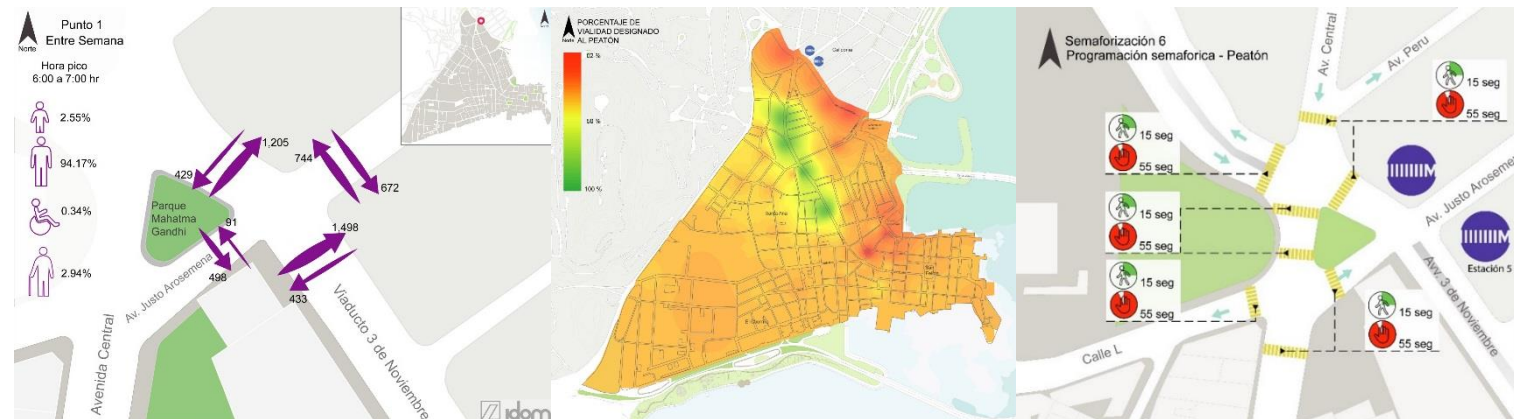
AGENDA

Hora	Actividad
09:00 – 09:10 a.m.	Palabras de bienvenida
09:10 – 09:50 a.m..	Presentación final del Plan del Centro
09:50 – 10:10 a.m.	Presentación del mecanismo de seguimiento del Plan
10:10 – 10:20 a.m.	Lanzamiento oficial de la WEB para difusión e interacción del Plan
10:20 – 10:50 a.m.	Comentarios de los participantes
10:50 – 11:00 a.m.	Mensaje de despedida

- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico
 - Principales problemas de movilidad
- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

TRABAJOS DE CAMPO

- **2** puntos de estaciones maestras (24 hrs por 7 días)
- **9** puntos de aforo vehicular
- **2,183** encuestas a conductores
- **3** rutas recorrido mediante vehículo flotante
- **3** puntos de Frecuencia y Ocupación Visual
- **6** puntos de aforo peatonal
- **3,507** encuestas a peatones
- **390** encuestas a funcionarios públicos
- **24** recorridos peatonales con GPS
- **6** grupos semafóricos medidos
- **80** secciones de larguillos en SIG
- **60** fotografías georeferenciadas
- Rotación de estacionamientos durante **12 hrs** periodos de **20 min** entre semana y **4 hrs** en fin de semana.



- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico
 - Principales problemas de movilidad
- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

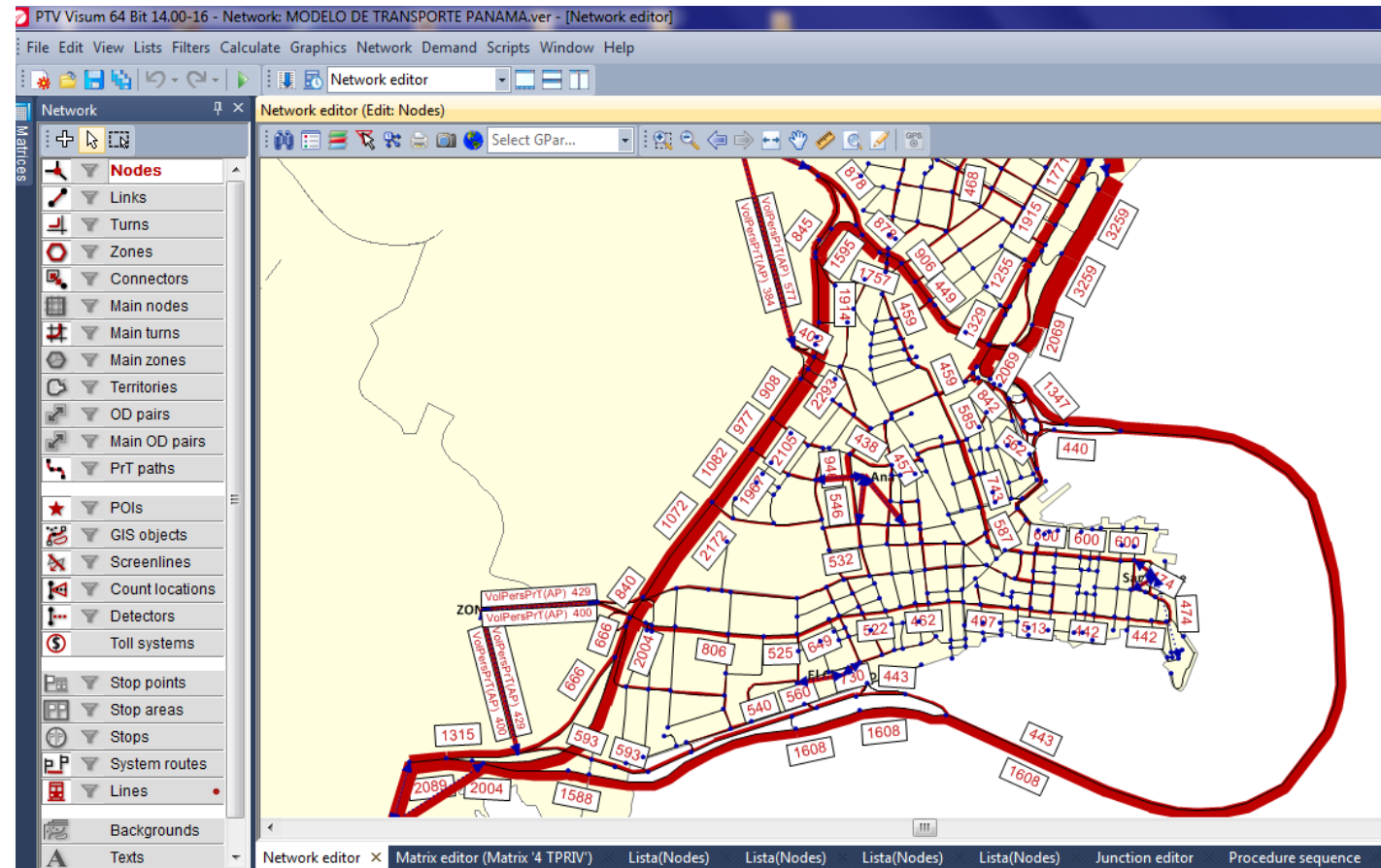
MODELOS

- **Modelo de Microsimulación**
- Escenarios de situación actual en Hora punta de la mañana y tarde
- Escenarios de situación futura



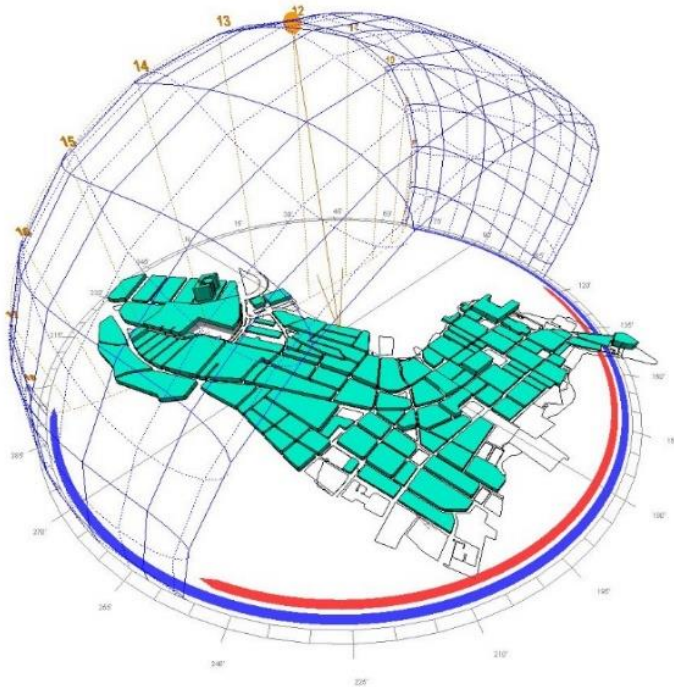
MODELOS

- Macromodelo de transporte del CH
- Integración de Matrices O-D
- Caracterización y asignación de demanda en vialidades



MODELOS

- **Modelo Bioclimático del CH**
- Análisis de MESOCLIMA, variables climatológicas: Temperatura, humedad relativa, precipitación, radiación solar y viento



- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico

Principales problemas de movilidad

- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD



El Centro es un **espacio diverso**, con uso mixto pero con espacios degradados y presencia de conflicto social que **incide directamente** sobre cómo nos movemos.

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD



El clima es complicado, pero podemos caminar más, ir en bici y disfrutar del espacio público si se adoptan estrategias pasivas para generar confort bioclimático.

Podremos caminar y pedalear más si tenemos más y mejor infraestructura peatonal y ciclista y cruces seguros y bien señalizados.

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD



Capacidad vial excedente para el número de carros que circula por las principales vialidades de la zona, pero contamos con el problema de que todos los autos quieren acceder por Eloy Alfaro.

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD



La gestión del estacionamiento es caótica, la **demanda** es de **4,200 vehículos al día** y tenemos una **oferta total de 1,579 plazas**, el área de estas plazas representan una superficie en el Casco es de **3.1 hectáreas** sobre las 44 hectáreas existentes.

Si consideráramos esa **superficie en valor comercial** estaríamos hablando de que un activo de muchos Millones de Dólares que no rinde nada a la ciudad.

- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico

Principales problemas de movilidad

- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

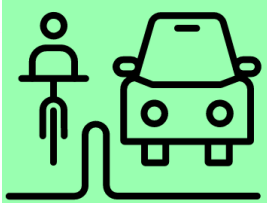
PROBLEMAS IDENTIFICADOS



Movilidad peatonal y ciclista inhibida por poco espacio disponible en vía pública (70% espacio auto)



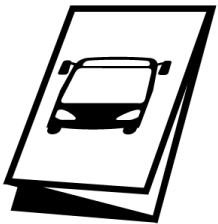
Estacionamiento mal regulado, 30% estacionados en vía pública ilegal



Efecto barrera y desintegrador de las vías de borde (3 de Noviembre + Cinta Costeras)



Problemas de marginación e inseguridad en corregimientos de El Chorrillo y Santa Ana



Desintegración con Metro de Panamá y Mibus



Ineficiente y desregulado sistema de Distribución urbana de Mercancías

CAMBIO DE PARADIGMA



- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico
 - Principales problemas de movilidad
- Plan del Centro

¿Qué es el Plan del Centro?

Objetivos Generales

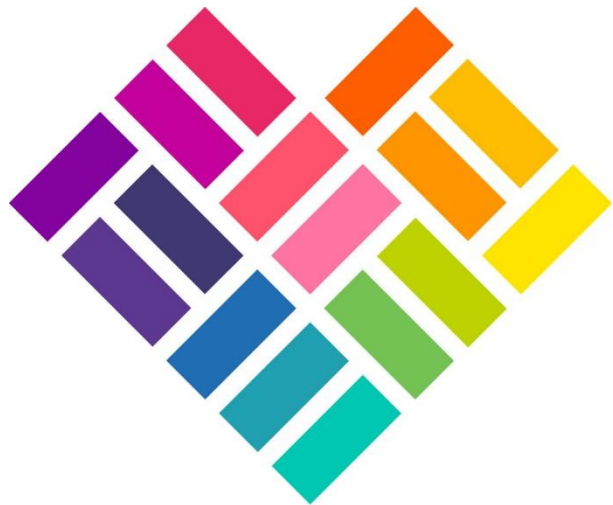
Objetivos Específicos

Integración de planes

Conclusiones

- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

PLAN DEL CENTRO



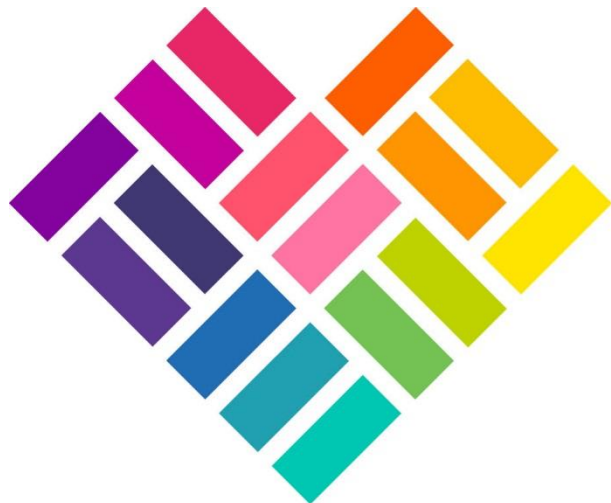
¿Qué es el Plan del Centro?

Surge de la necesidad latente de *integrar al Centro Histórico*, de incorporar un modelo base para orientar su desarrollo igualitario.

El Plan del Centro adopta a la *movilidad sustentable* como una *herramienta esencial orientada al desarrollo* de los tres corregimientos (El Chorrillo, San Felipe y Santa Ana).

Proponiéndose como *modelo de desarrollo* para la creación de: espacios públicos, redes viales, gestión de estacionamientos y sistema de transporte público en una línea de tiempo definida.

PLAN DEL CENTRO



Objetivos Generales



Generar una Red de Espacios Públicos que articule el Centro de manera segura

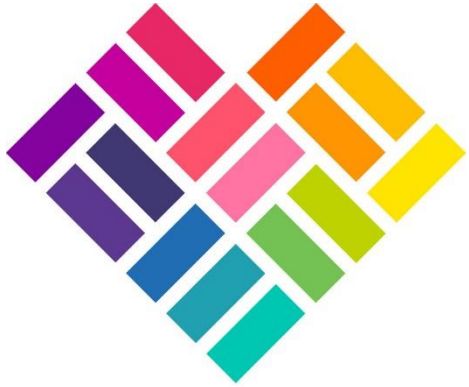


Gestionar el estacionamiento para liberar espacio para los modos más sustentables.



Integrar el Centro con el sistema de transporte troncal dando cobertura a residentes y visitantes.

PLAN DEL CENTRO



Objetivos Específicos

Centro caminable,
ciclosinclusivo,
con diseño universal
y que integre
estación 5 de Mayo

Centro con
Estacionamiento
eficiente y regulado

Centro con
transporte público
de calidad y
cobertura adecuada

Centro integrado con
el resto de la ciudad
para modos no
motorizados

Centro inclusivo y
cohesionado

Centro con DUM
ordenada

Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo



Plan de Espacios Públicos

Programa de activación de espacios públicos

Programa de modernización

Programa creación de nuevos espacios públicos

Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

Plan de Espacios Públicos

Para recuperar un espacio público:

El **tipo** de espacios públicos necesarios y la relación entre ellos

El **peatón** como protagonista y usuario de los espacios

El **ciclista** como representante de una movilidad urbana sustentable

Contemplar la **actividad peatonal** del entorno que atienda líneas de deseo

LA RED

ESPACIO PÚBLICO

INFRAESTRUCTURA
PARA EL PEATÓN

INFRAESTRUCTURA
PARA EL CICLISTA

DISEÑO DE ZONAS
ACTIVAS

Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

Plan de Espacios Públicos

Para la planeación de la red

- Hacer que el usuario se sienta **seguro**
- Para sea **útil** una red debe conectar orígenes y destinos
- La **comodidad de la red es indispensable** para fomentar su uso, y puede depender de varios factores como la convivencia con otros transportes y el clima
- El peatón deberá encontrarla **atractiva y agradable de recorrer**, puede depender de factores como: la vegetación, la calidad del entorno y el tipo de fachadas.

Seguridad

Utilidad

Comodidad

Atractiva

Activos.

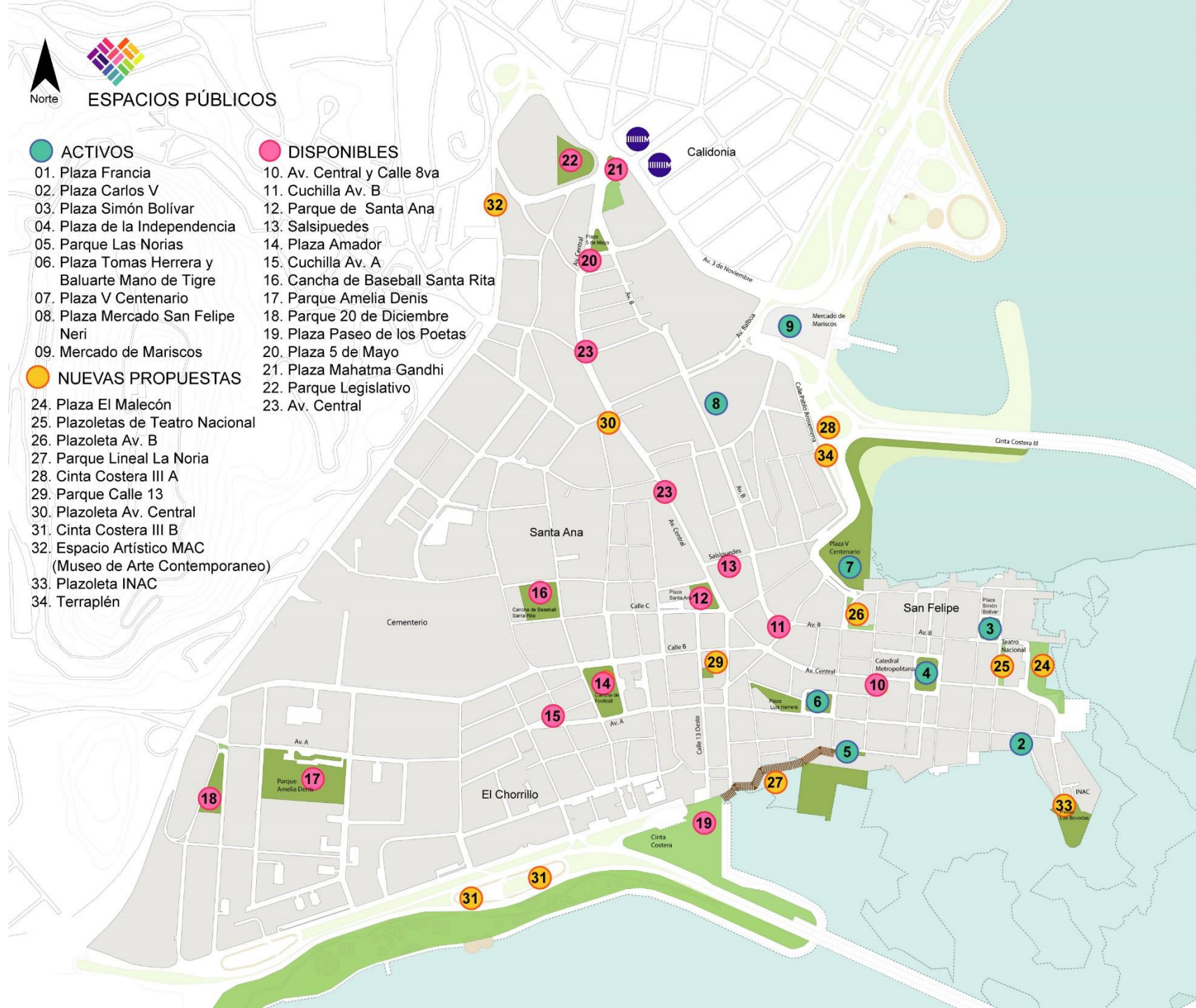
Referencia a parques y plazas que con una renovación reciente

Disponibles.

Considerados con altos niveles de actividad peatonal, sin embargo se presentan fuertemente degradados.

Nuevas Propuestas.

Surgen como una oportunidad de participación de los habitantes de la zona



Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

Plan de Transformación Vial

Programa de implementación de “Calles para Todos”

Programa de implementación de “Calles Amigas”

Centro caminable, ciclosinclusivo, con diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

Plan de Transformación Vial

Calle para todos (calle compartida).

Existe una **reducción de espacio dedicado al vehículo** mediante la instalación de elementos físicos tales como bolardos o bien por ampliación de aceras.

Calle Amiga (calle peatonal).

Otorga preferencia al peatón convirtiéndose en un **espacio público amigable y seguro**; de acceso vehicular restringido, permitiendo el paso únicamente a residentes, estacionamientos, vehículos de emergencia, vigilancia y transporte público.

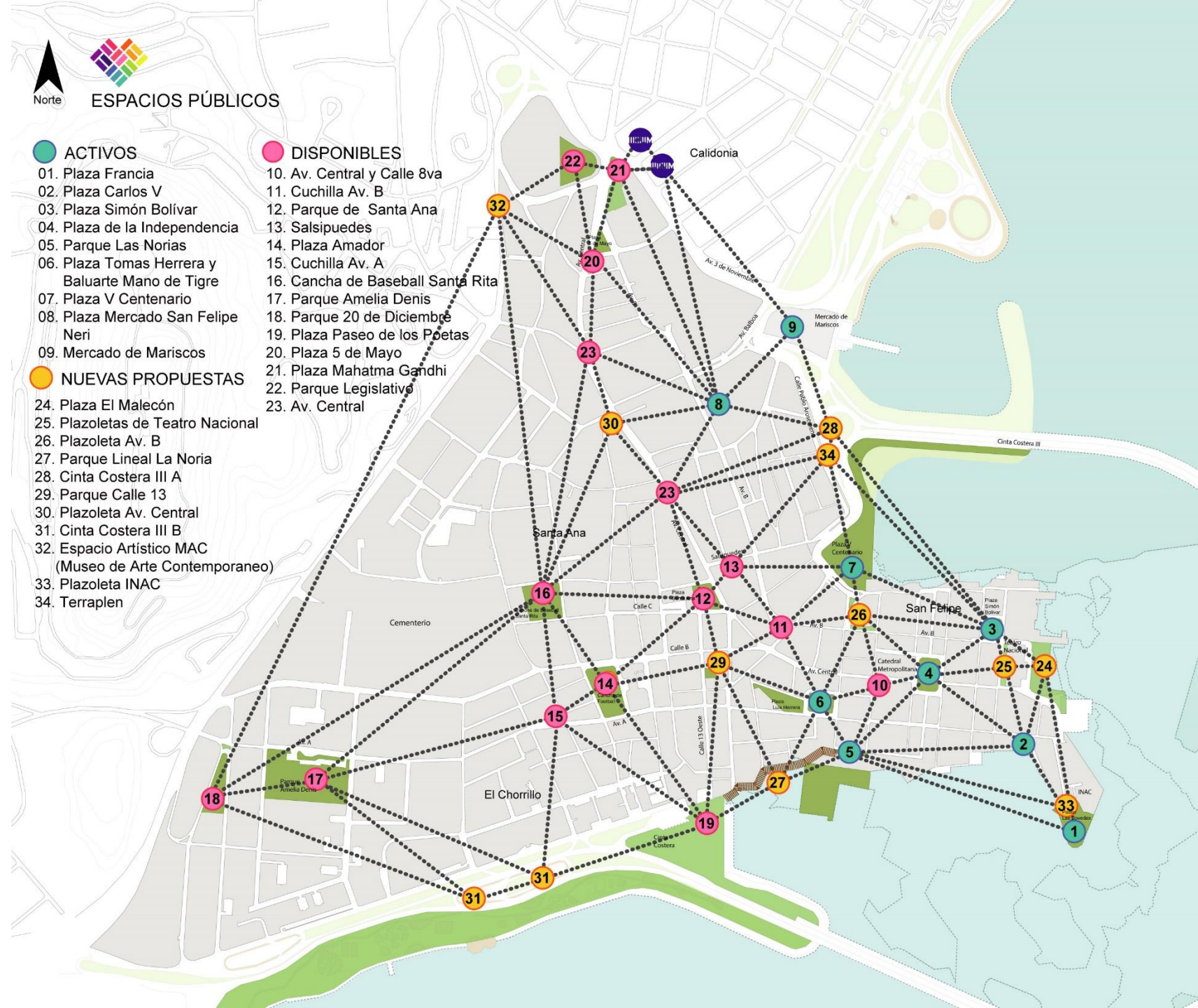


Calle para todos



Calle amiga

Se retoman los espacios públicos propuestos como parte del plan, y se identifican las *líneas interpretativas* que forman la red.



Plan de Espacios Públicos



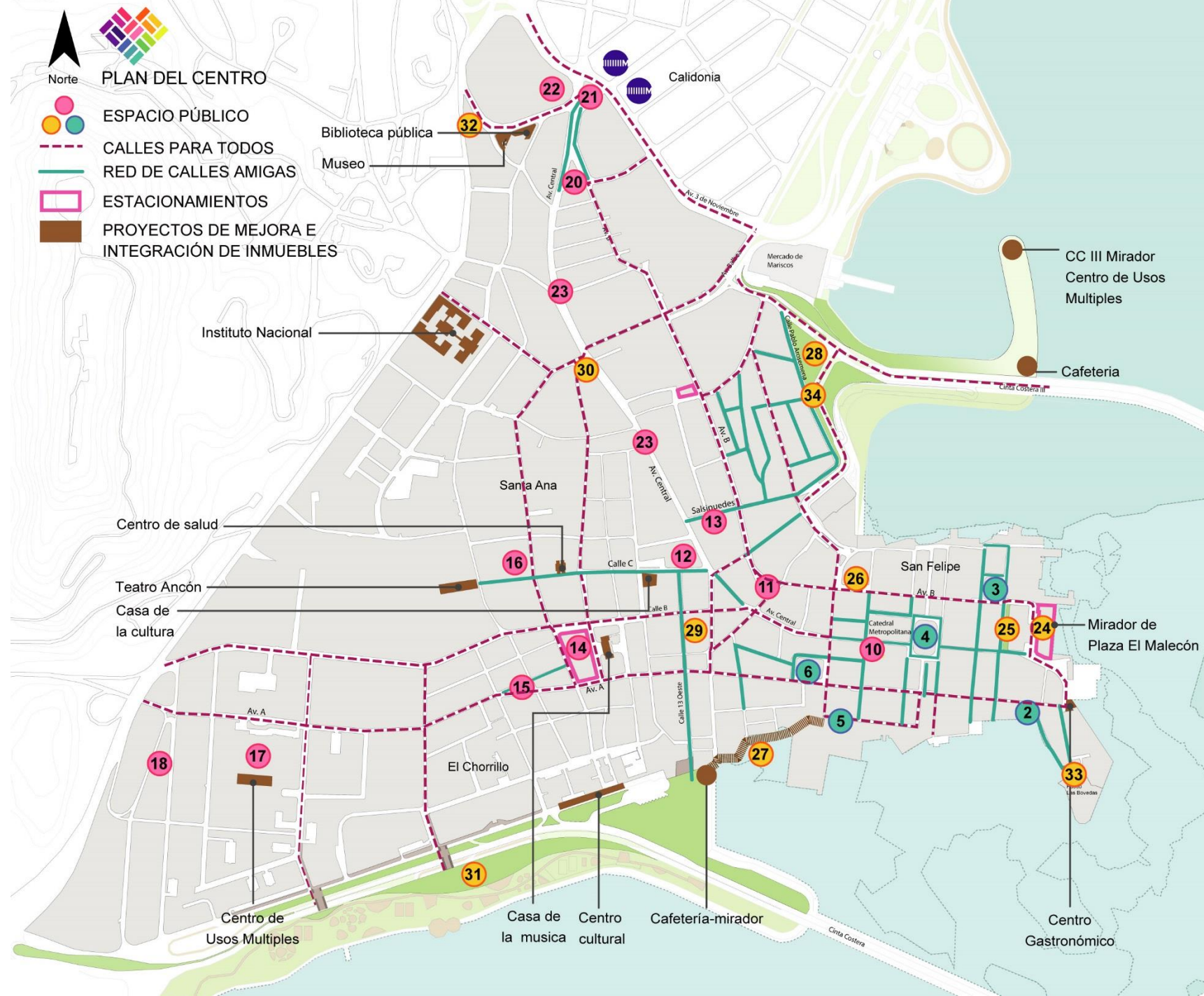
Plan de Transformación Vial

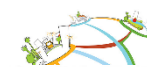
Imagen Objetivo

Activos

Disponibles

Nuevas Propuestas





Iniciativa
**CIUDADES
EMERGENTES**



ALCALDÍA DE PANAMÁ
GOBIERNO MUNICIPAL

SAL SI PUE DES

Rescatar la función de la Bajada de Salsipuedes como calle conectora dentro de la extensa red funcional de tráfico del casco Antiguo de la Ciudad de Panamá y el Barrio de Santa Ana; además de la mejora de la lectura urbana como espacio público de uso mixto que alberga actividades comerciales en la calle destinada a los micro-empresarios.

- *Impulso de la actividad comercial
- *Mejora del confort ambiental de la calle
- *Modernización de la infraestructura urbana
- *Fabricación de nuevos quioscos



El diseño y la construcción las características ambientales del sitio debe ser reflejo del sitio en que está localizado. Una calle bien diseñada puede crear conectividad de manera física, social y a través de la red de transporte que promuevan una real alternativa a los viajes en auto y sean una alternativa caminar, la bicicleta o el transporte público. El automóvil tiene un impacto significativo en cómo la calle y la conectividad son diseñadas y la manera en que los usuarios interactúan con la calle.



La Bajada de Salsipuedes conecta directamente el sector de la Avenida Central con la Avenida Eloy Alfaro en el sector conocido como Terraplén, que cada vez tiene mayor uso de actividades tanto diurnas como nocturnas. Uno de los objetivos del proyecto es rescatar su función como calle conectora y su relación a la extensa red funcional de tráfico relacionado tanto con el Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá y otras áreas del centro histórico expandido.

Los problemas de conectividad y lectura urbana pueden levantarse desde tramas urbanas sin sentido donde las distancias caminables son incrementadas y los usuarios están obligados a navegar en una compleja red de calles. La pérdida de la conectividad ha sido uno de los factores que ha desincentivando a las personas a caminar. Incrementar la conectividad entre la Cinta Costera III, el Parque Centenario, la entrada al Casco Antiguo y la Avenida Central es uno de los propósitos de esta intervención urbana. Algunas medidas para regular el manejo de los conductores sobre la Avenida B y calmar el tráfico promueven una calle más segura. La clave para la mejor práctica en el diseño de la calle es promover la calle como un lugar que apropiadamente tiene un balance entre el nivel de segregación y la integración que ocurre dentro de ella.

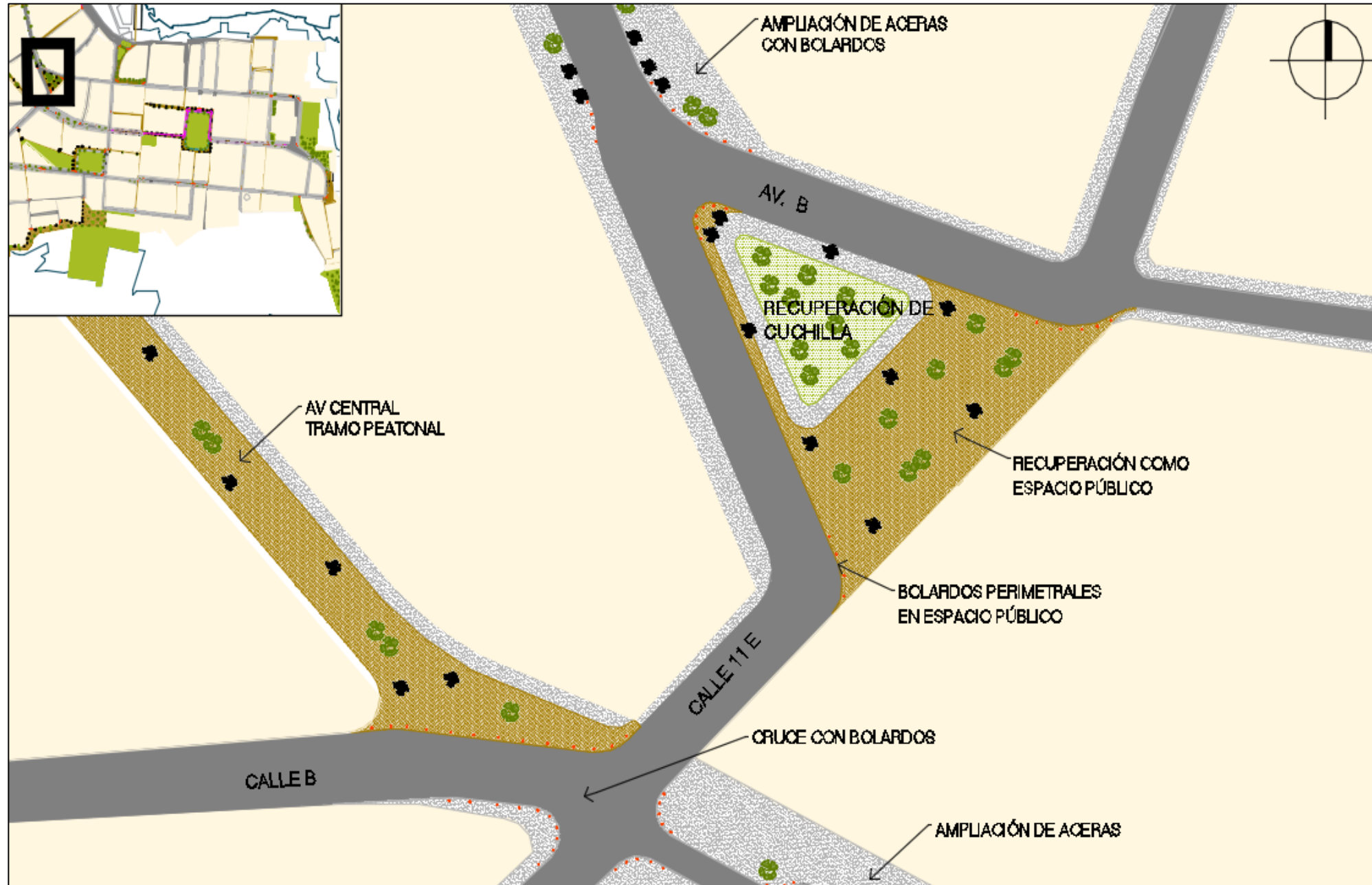


Pla
Centro.









Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

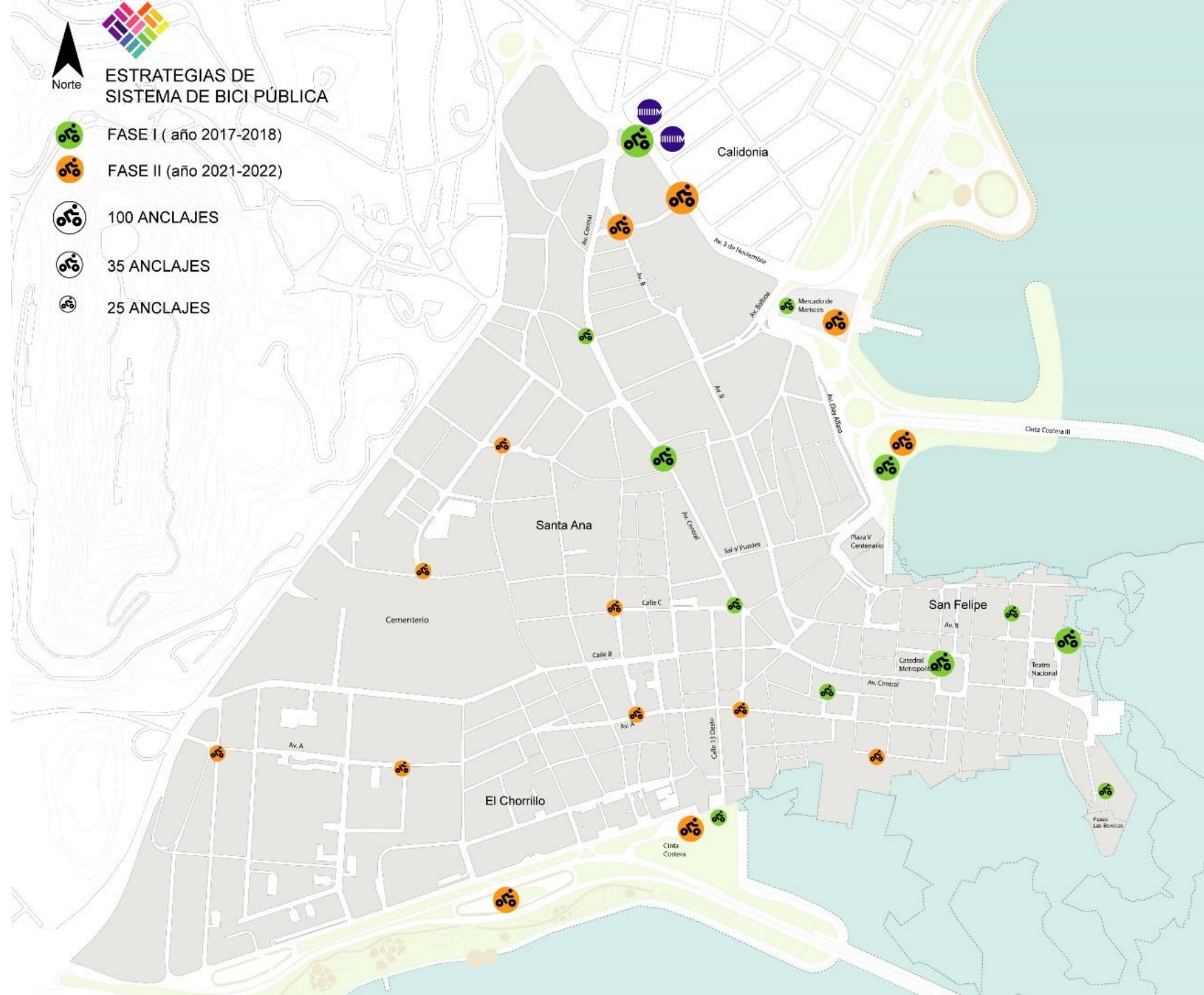
Plan para el fomento de la movilidad
en Bicicleta

Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública

Plan de biciestacionamientos

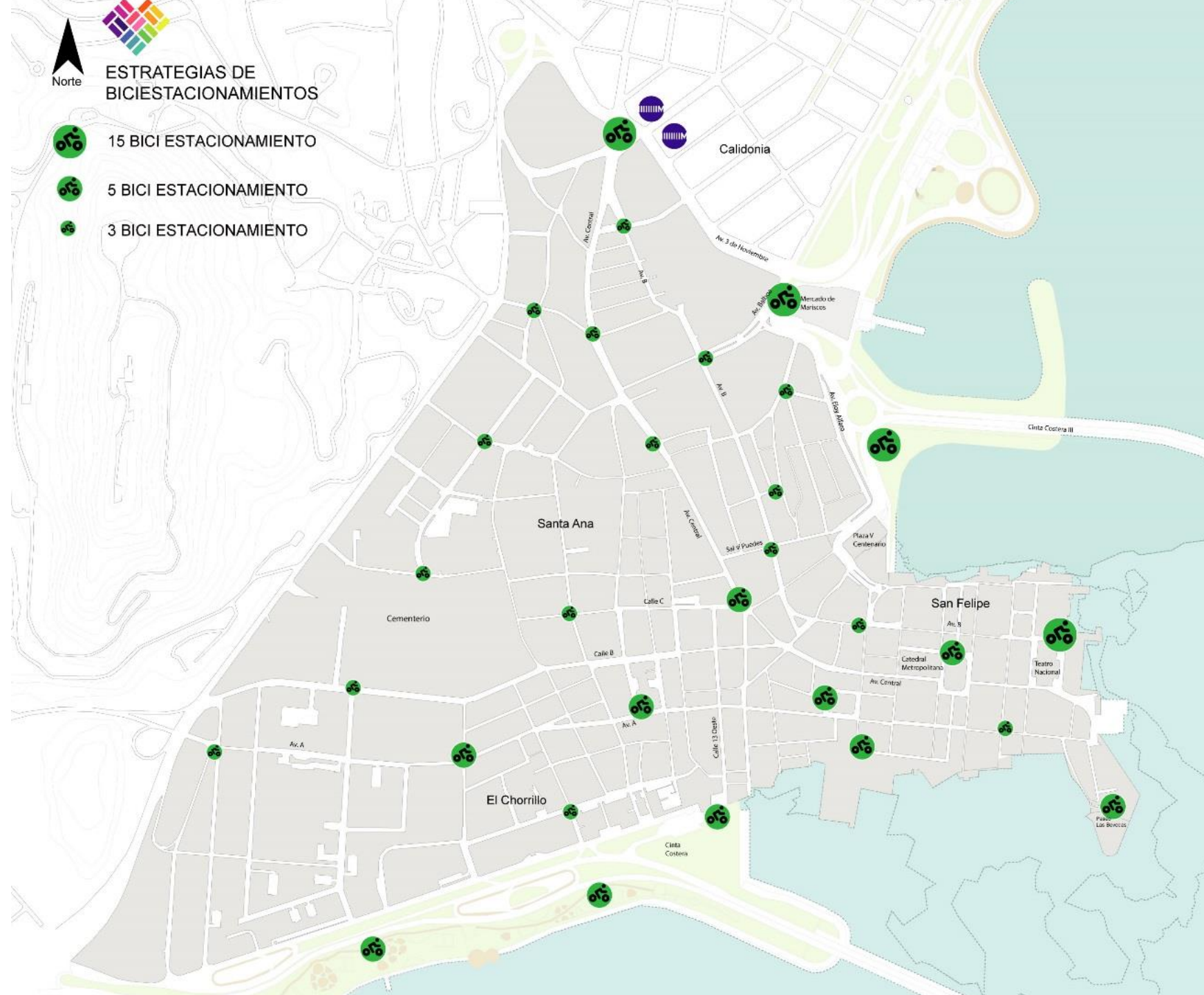
P.1 Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública

Imagen Objetivo



Plan de biciestacionamientos

Imagen Objetivo



Centro caminable, ciclosinclusivo, con
diseño universal y que integre estación 5 de Mayo

Plan de creación de Zona 30

Señalamiento en puntos de acceso y refuerzo de seguridad
vial en intersecciones en toda la zona



Fases de implementación



Centro con Estacionamiento eficiente y regulado

Plan Smart - Parking

Regulación del espacio dedicado al automóvil

Racionalización del Espacio Público

Centro con Estacionamiento eficiente y regulado

El plan tiene tres componentes principales:

- ***Racionalizar y compatibilizar*** el uso de espacio público.
- ***Gestionar eficientemente*** el estacionamiento para liberar espacio público para modos sustentables.
- ***Optimizar el uso de espacios de estacionamiento*** estableciendo un costo de utilización que incentive mayor rotación del espacio público.



A.2 Plan de Transformación Vial



A.1 Plan Smart - Parking



Centro con transporte público de calidad y cobertura adecuada

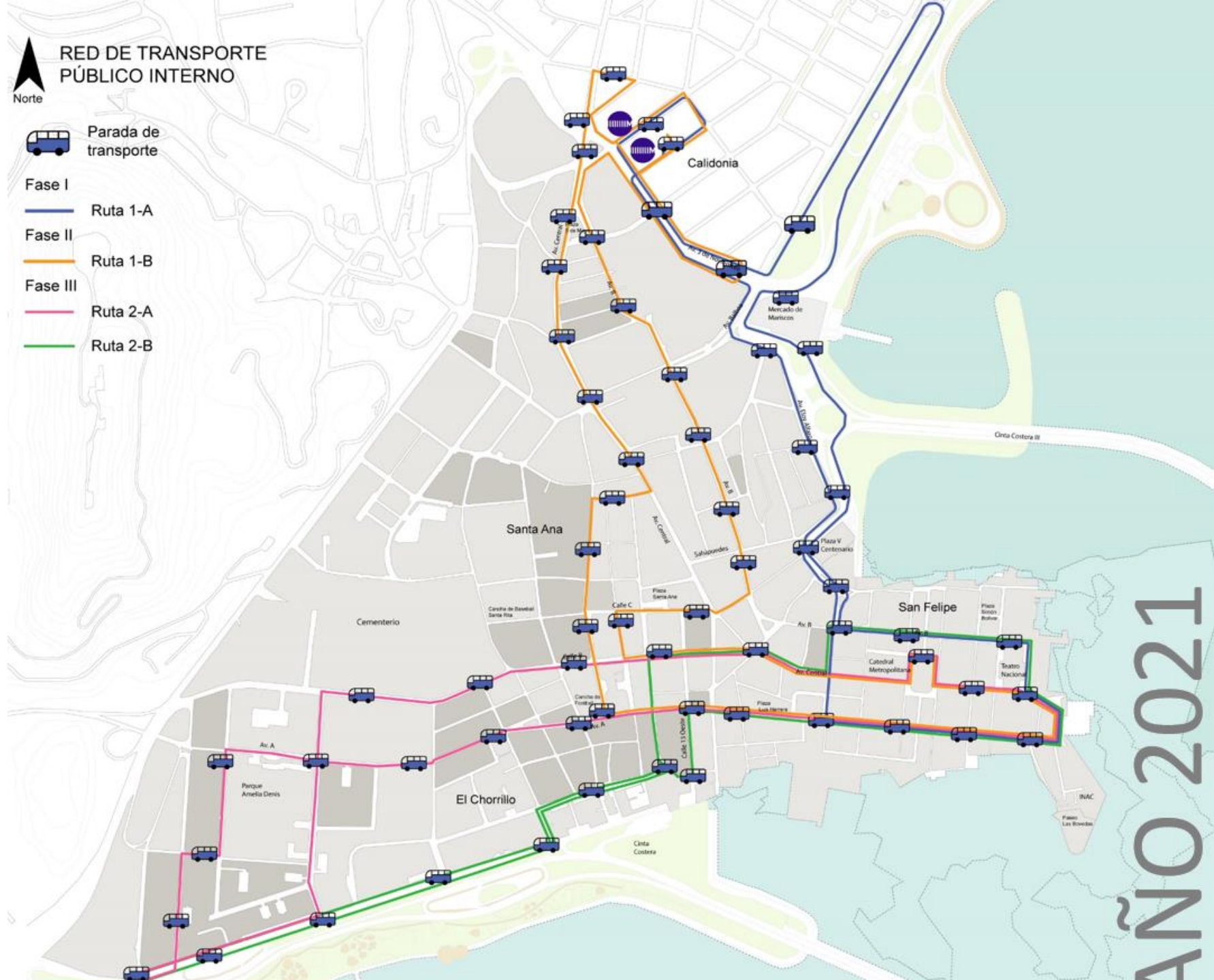
Plan de creación del Sistema
de Transporte Público del
CH.

Implementación de la primera fase del Sistema TransCentro

Implementación de la segunda fase del Sistema TransCentro

Implementación de la tercera fase del Sistema TransCentro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH.



Centro integrado con el resto de la ciudad para modos no motorizados

Plan de reestructuración
funcional de las Cintas
Costeras

Programa de mejora e integración de Cinta Costera III A

Programa de accesibilidad en Cinta Costera III B

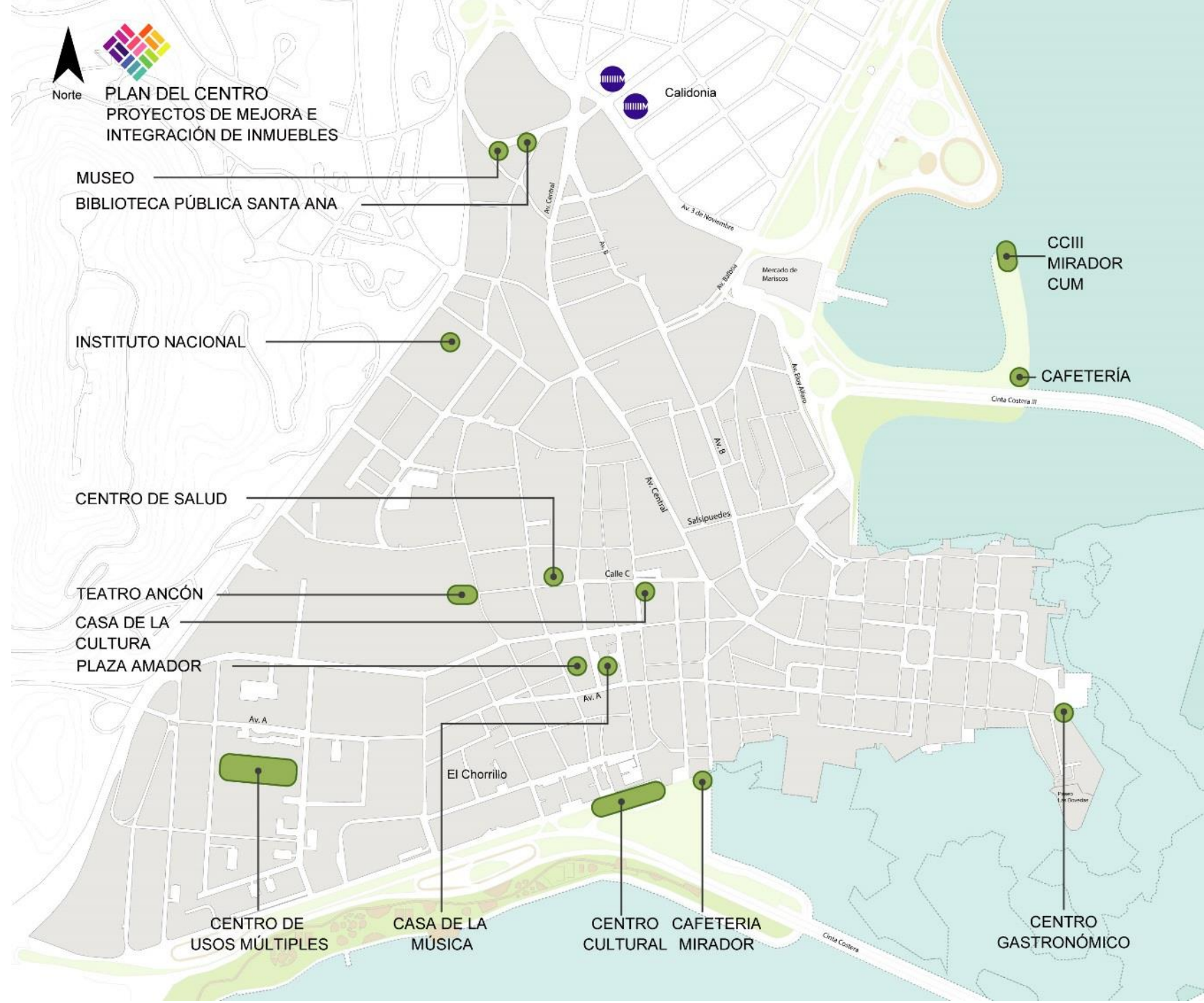
Centro inclusivo y cohesionado

Plan Centro inclusivo

Proyectos de mejora e integración de inmuebles de titularidad municipal para el aprovechamiento social

Plan Centro inclusivo

Imagen Objetivo



Centro con DUM ordenada

Plan de gestión y regulación de
Distribución Urbana de
Mercancías del Centro

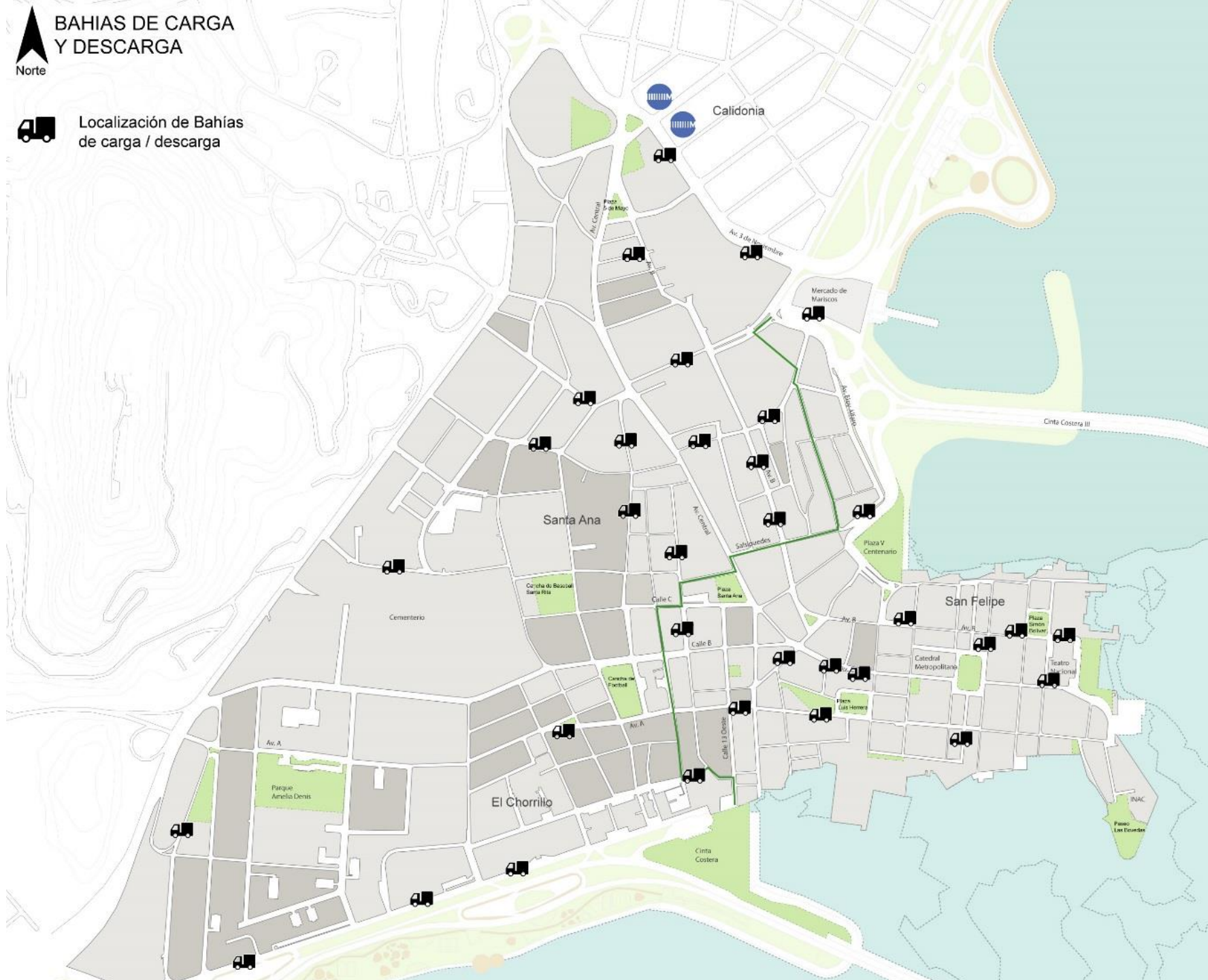
Esquema de circulación

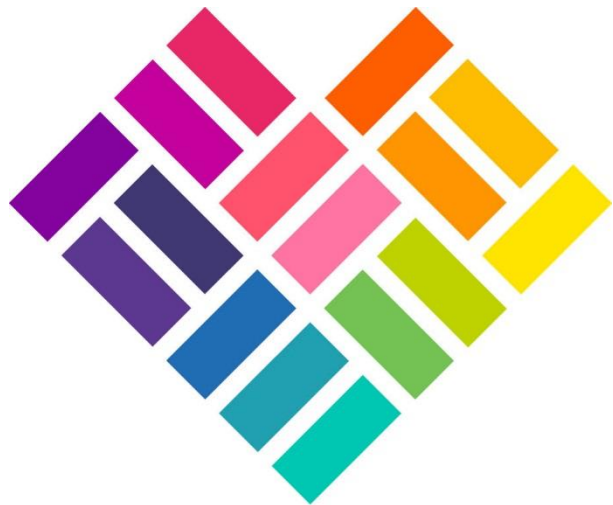
Esquema de distribución

Implementación de Centros Locales de Distribución

Plan de gestión y regulación de
Distribución Urbana de
Mercancías del Centro

Imagen Objetivo





Integración de planes

Plan de Espacios
Públicos

Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

Plan de Espacios Públicos

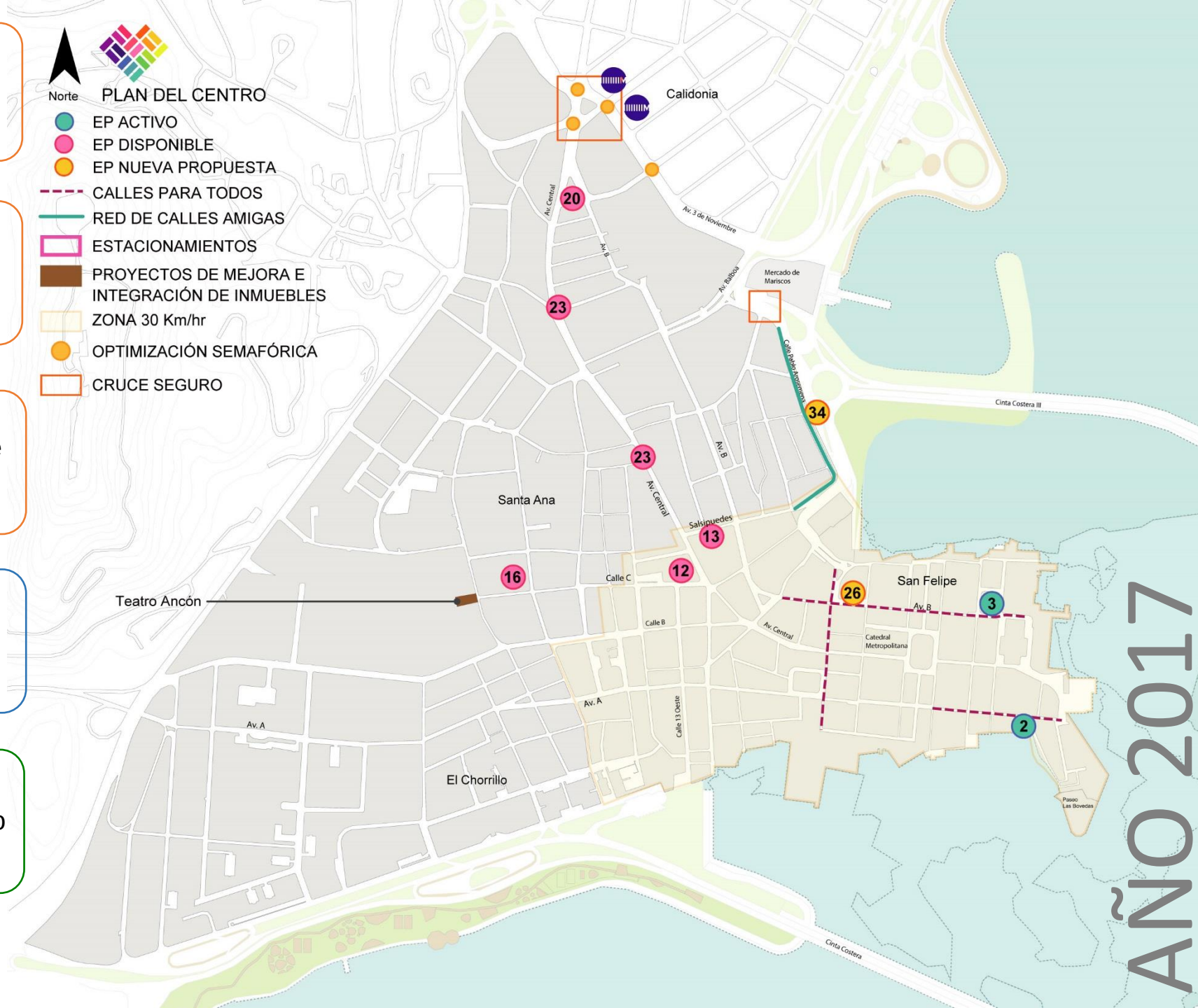
Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios
Públicos

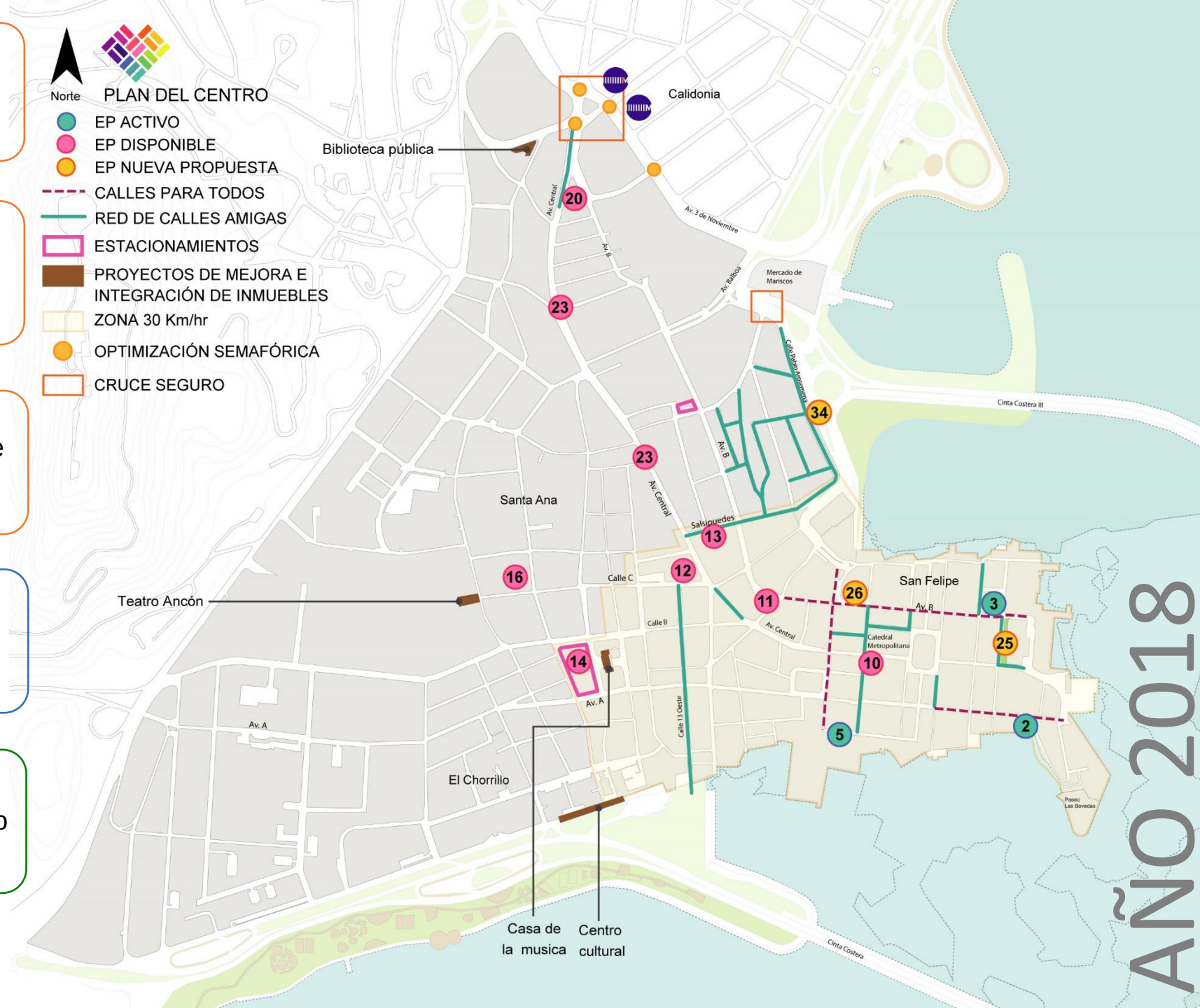
Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios Públicos

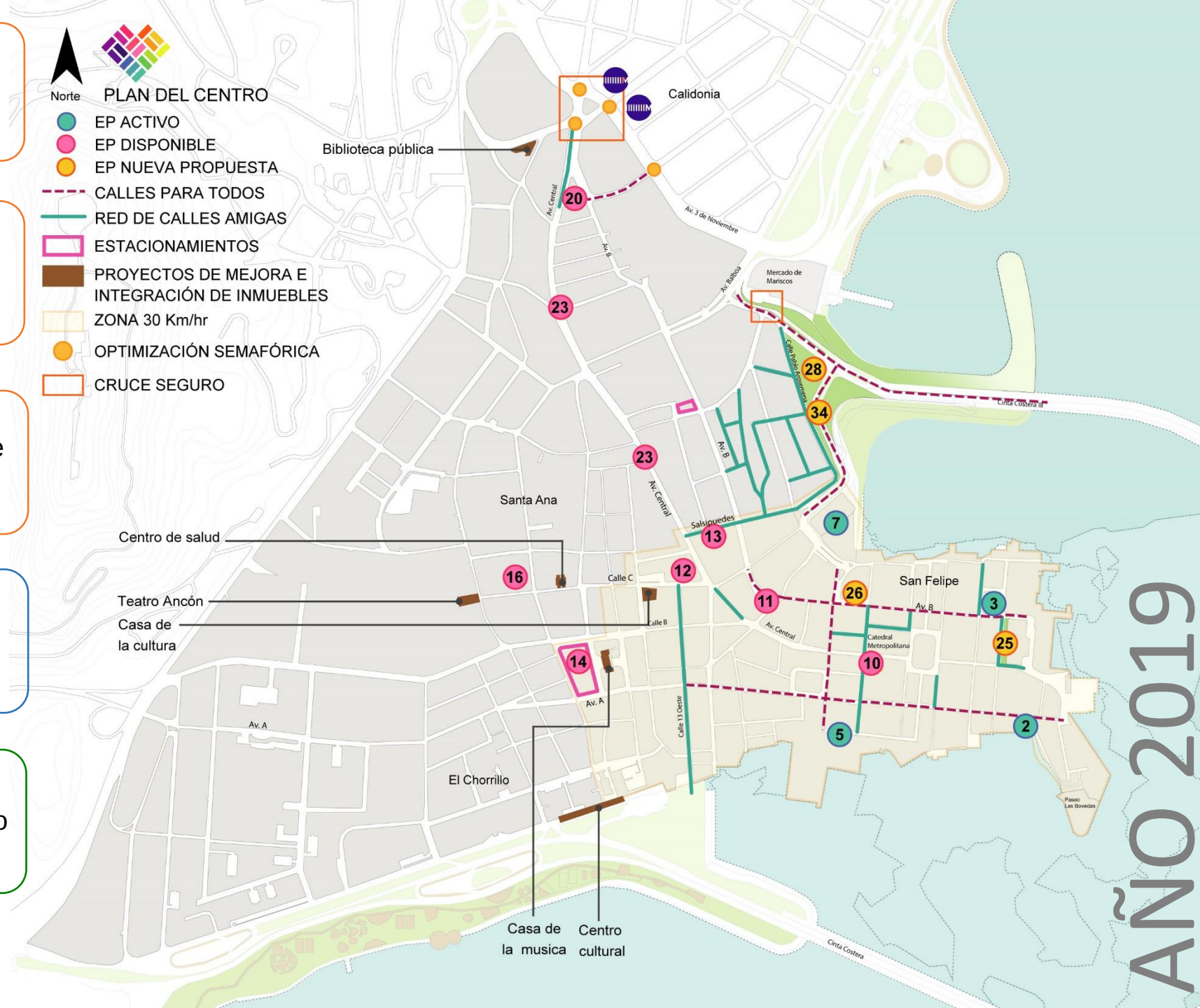
Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios
Públicos

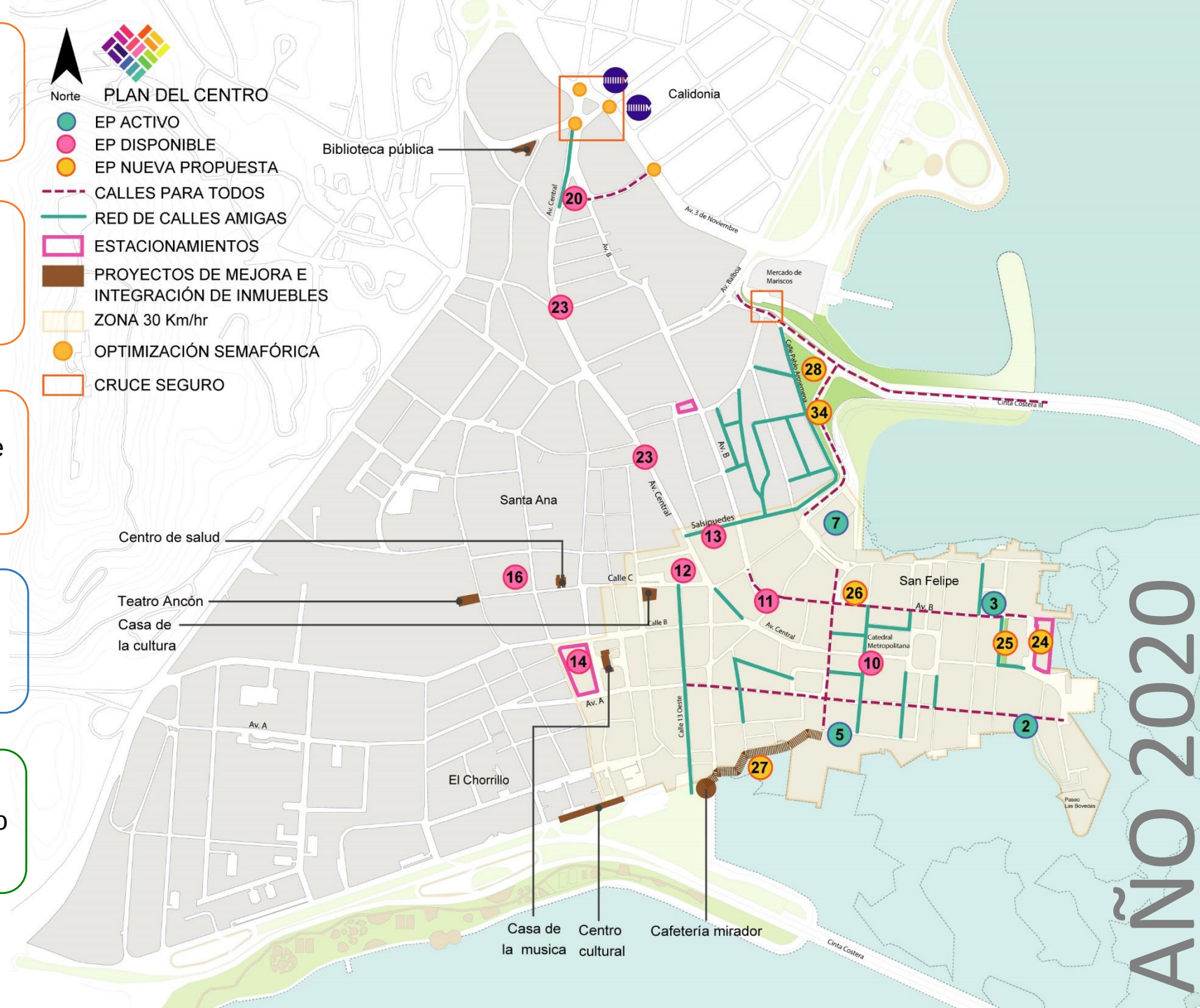
Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios Públicos

Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



AÑO 2021

Plan de Espacios
Públicos

Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios Públicos

Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios
Públicos

Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios Públicos

Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios Públicos

Plan de Transformación Vial

Plan de creación de Zona 30

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo

- Norte
- PLAN DEL CENTRO**
- EP ACTIVO
 - EP DISPONIBLE
 - EP NUEVA PROPUESTA
 - CALLES PARA TODOS
 - RED DE CALLES AMIGAS
 - ESTACIONAMIENTOS
 - PROYECTOS DE MEJORA E INTEGRACIÓN DE INMUEBLES
 - ZONA 30 Km/hr
 - OPTIMIZACIÓN SEMAFÓRICA
 - CRUCE SEGURO



Plan de Espacios
Públicos

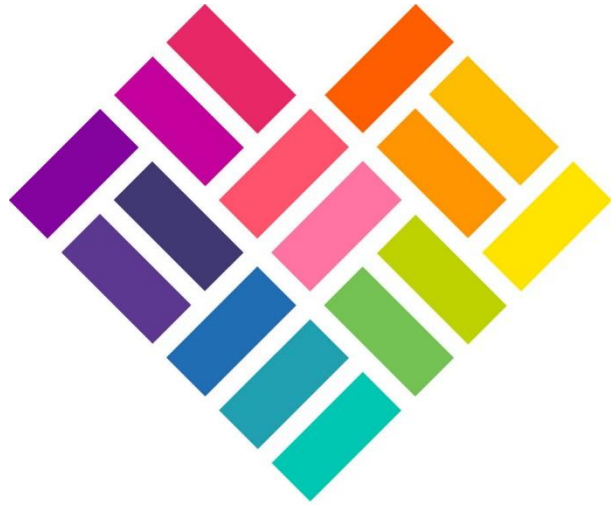
Plan de
Transformación Vial

Plan de creación de
Zona 30

Plan de
reestructuración
funcional de las
Cintas Costeras

Plan Centro inclusivo





Integración de planes

Plan de gestión y
regulación de
Distribución Urbana de
Mercancías del Centro

Plan de creación del
Sistema de
Transporte Público
del CH

Plan para el fomento
de la movilidad en
Bicicleta

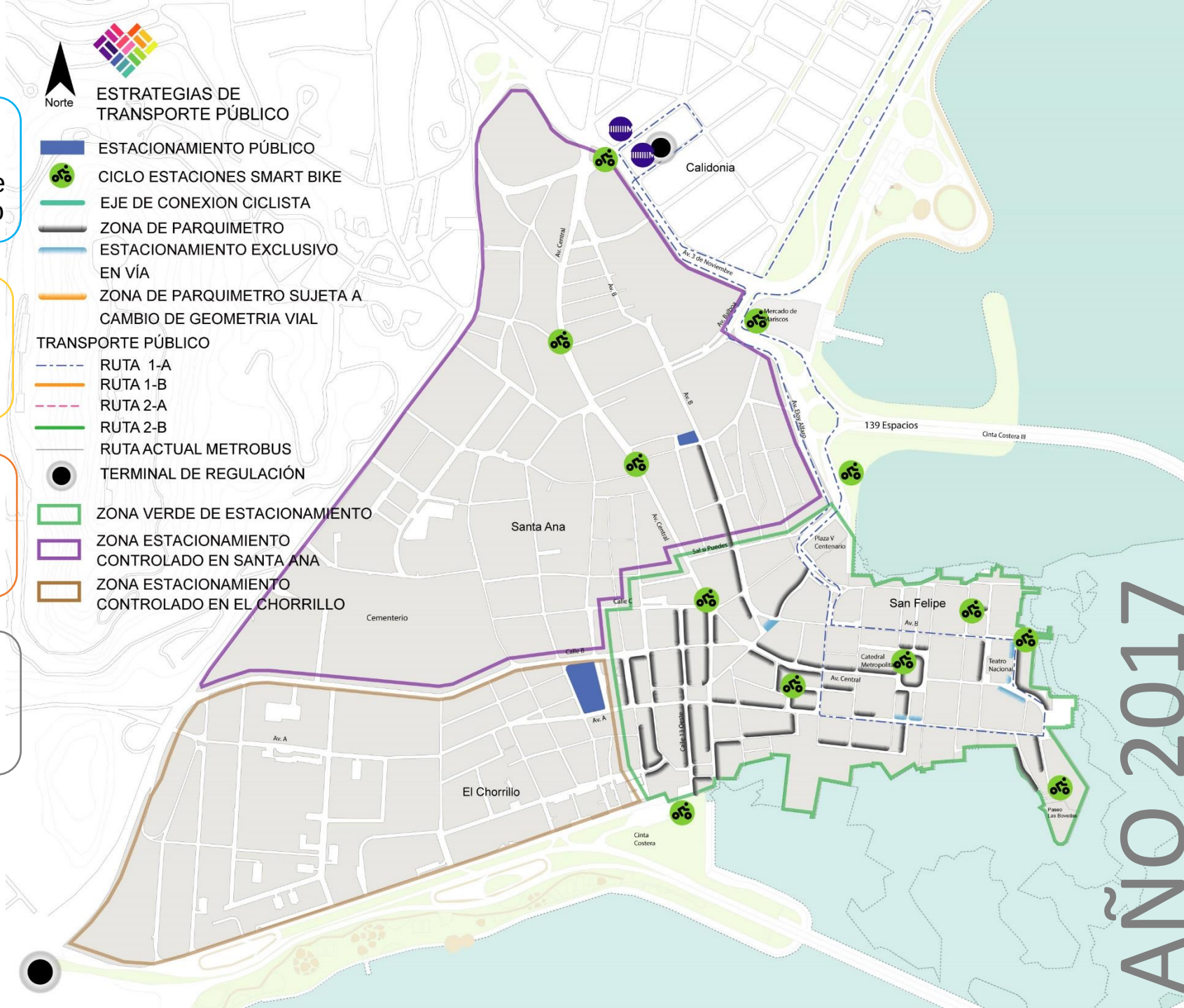
Plan Smart - Parking

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



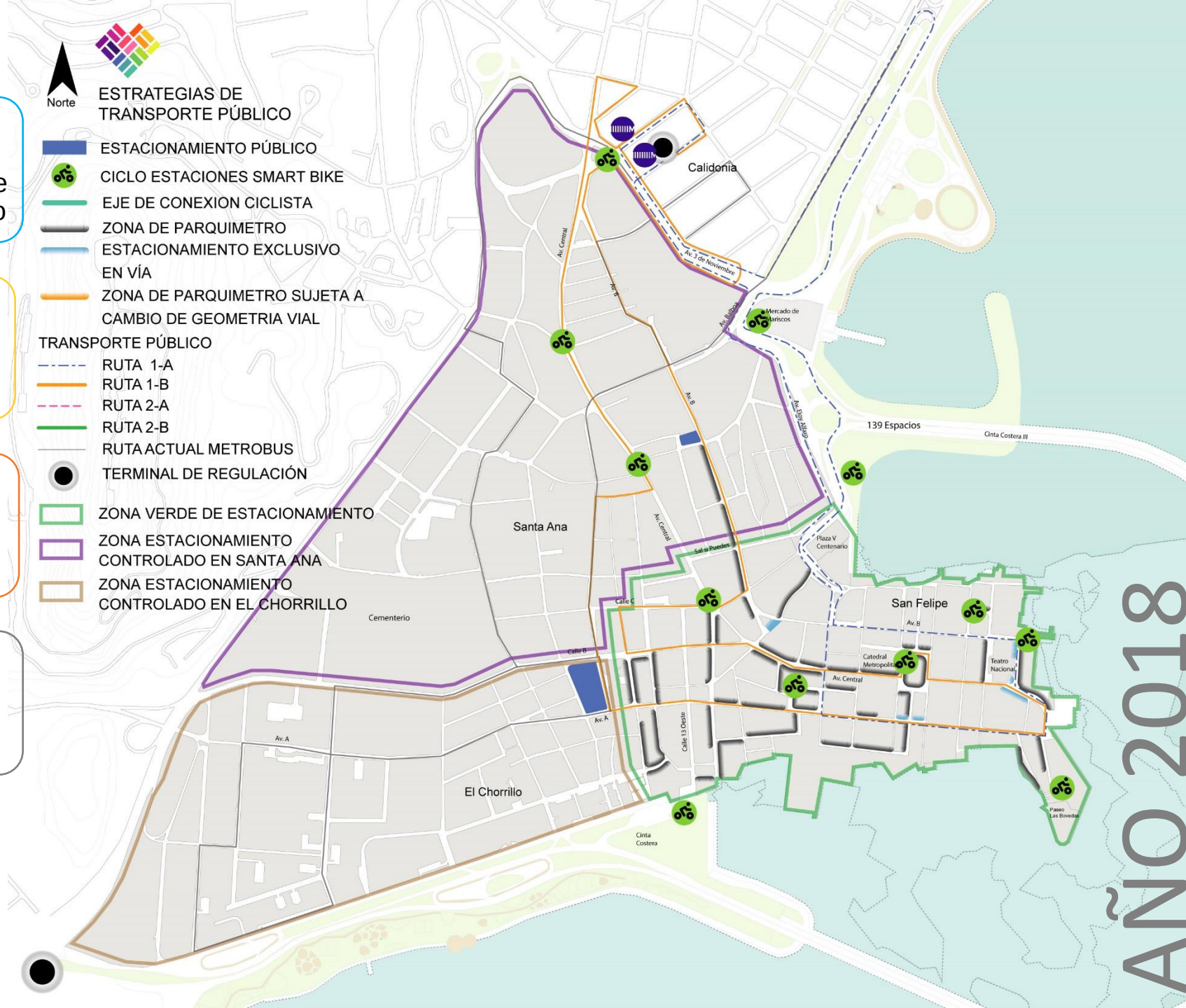
AÑO 2017

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



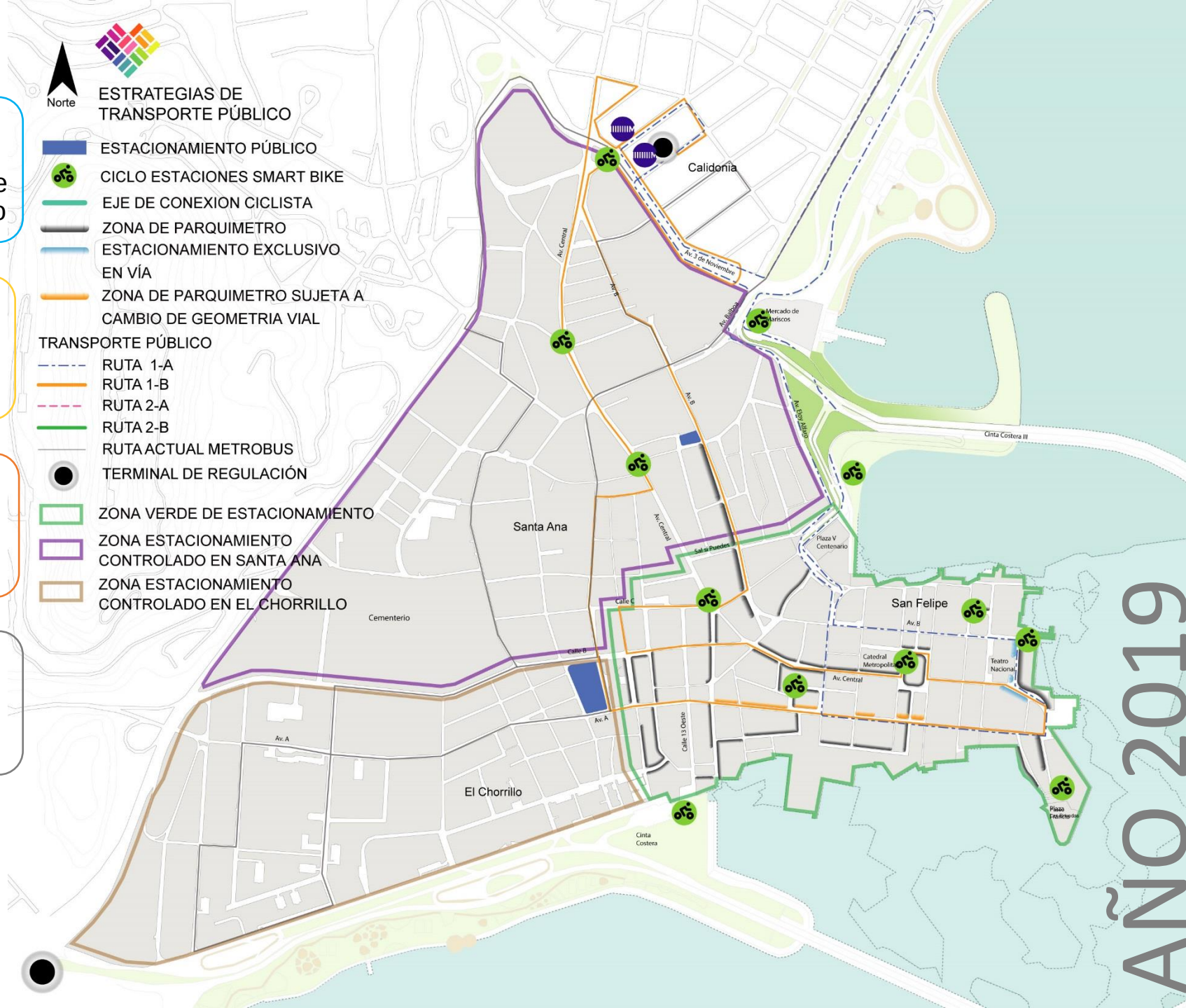
AÑO 2018

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



Plan Smart - Parking



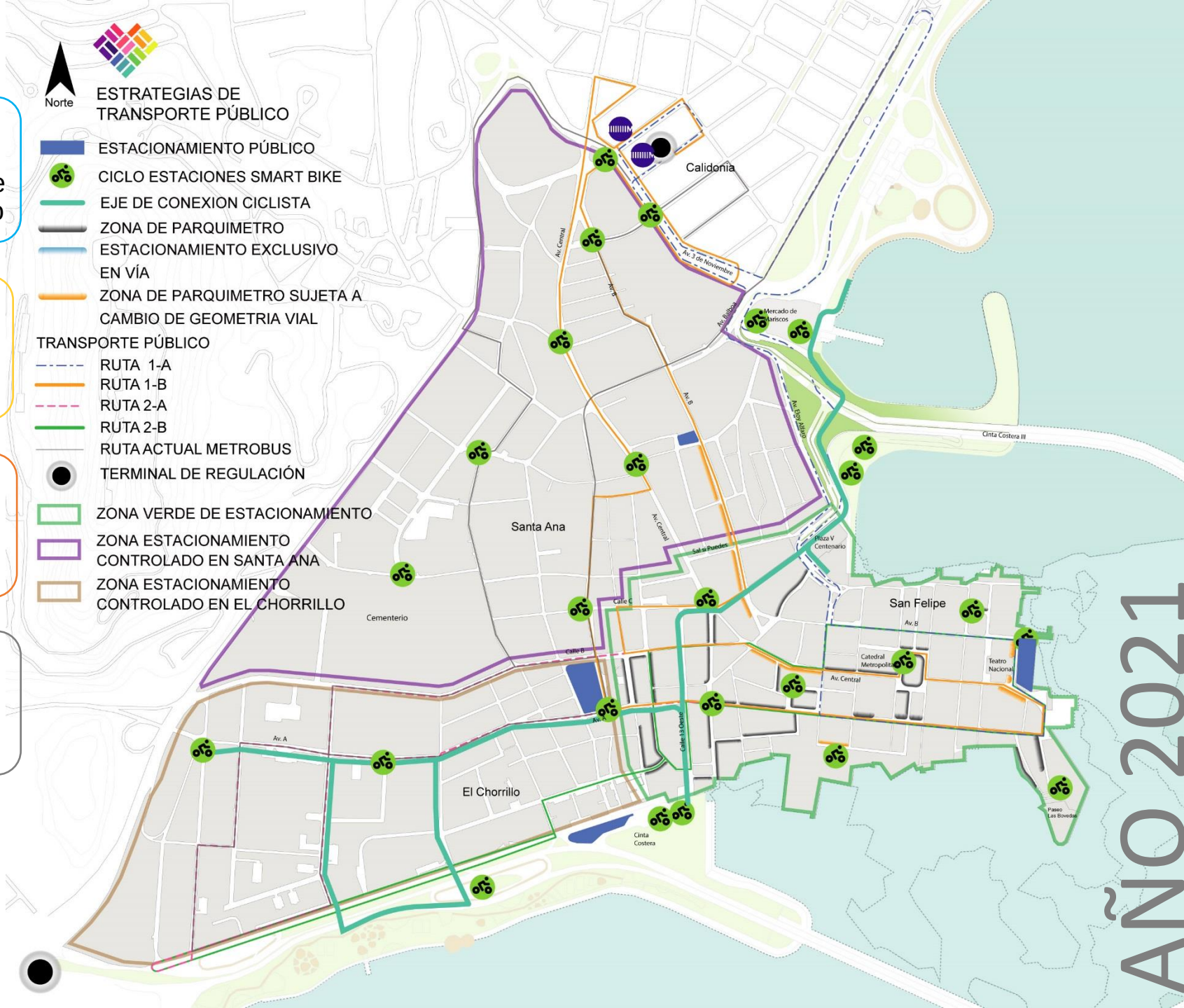
AÑO 2020

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



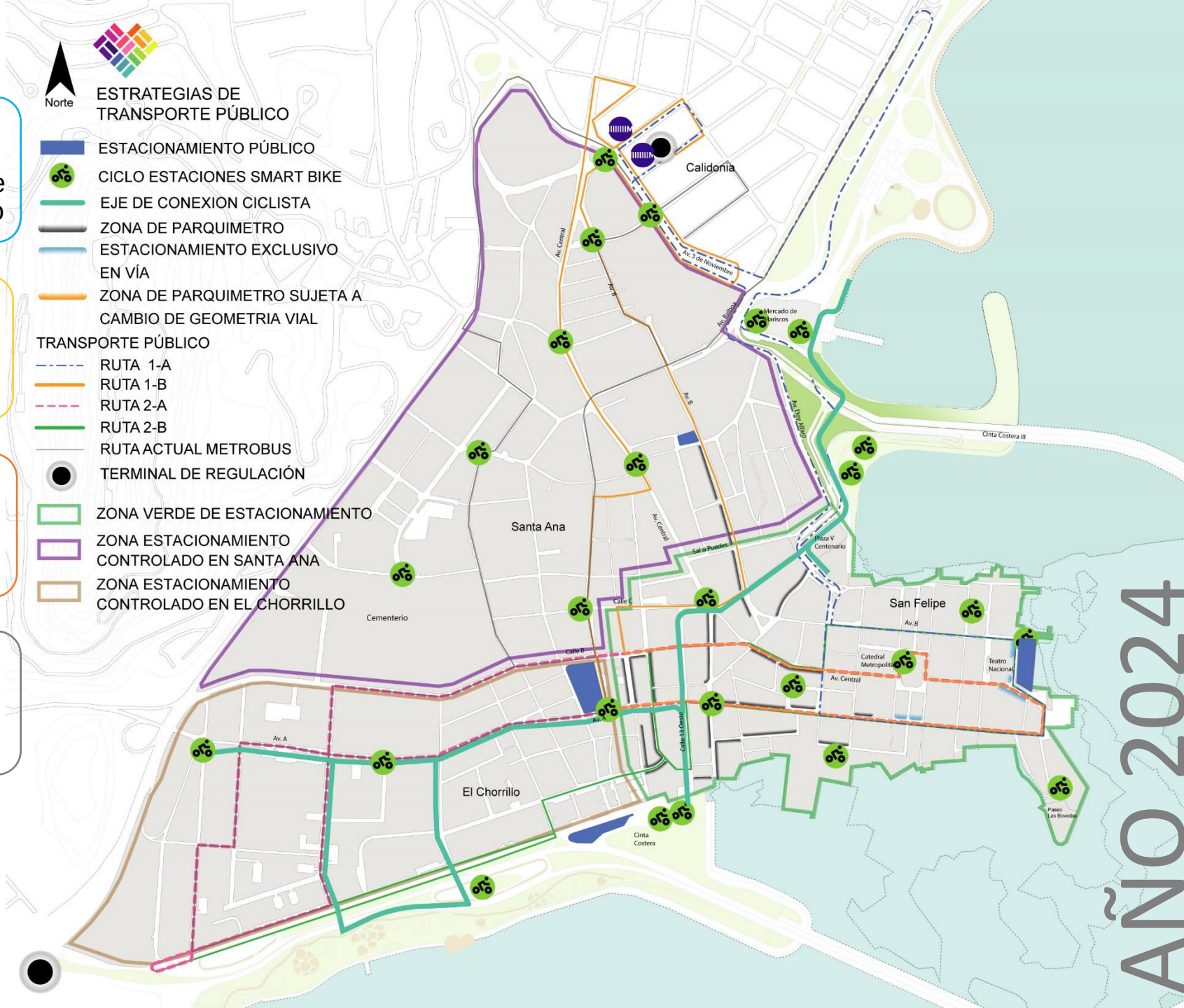
AÑO 2021

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



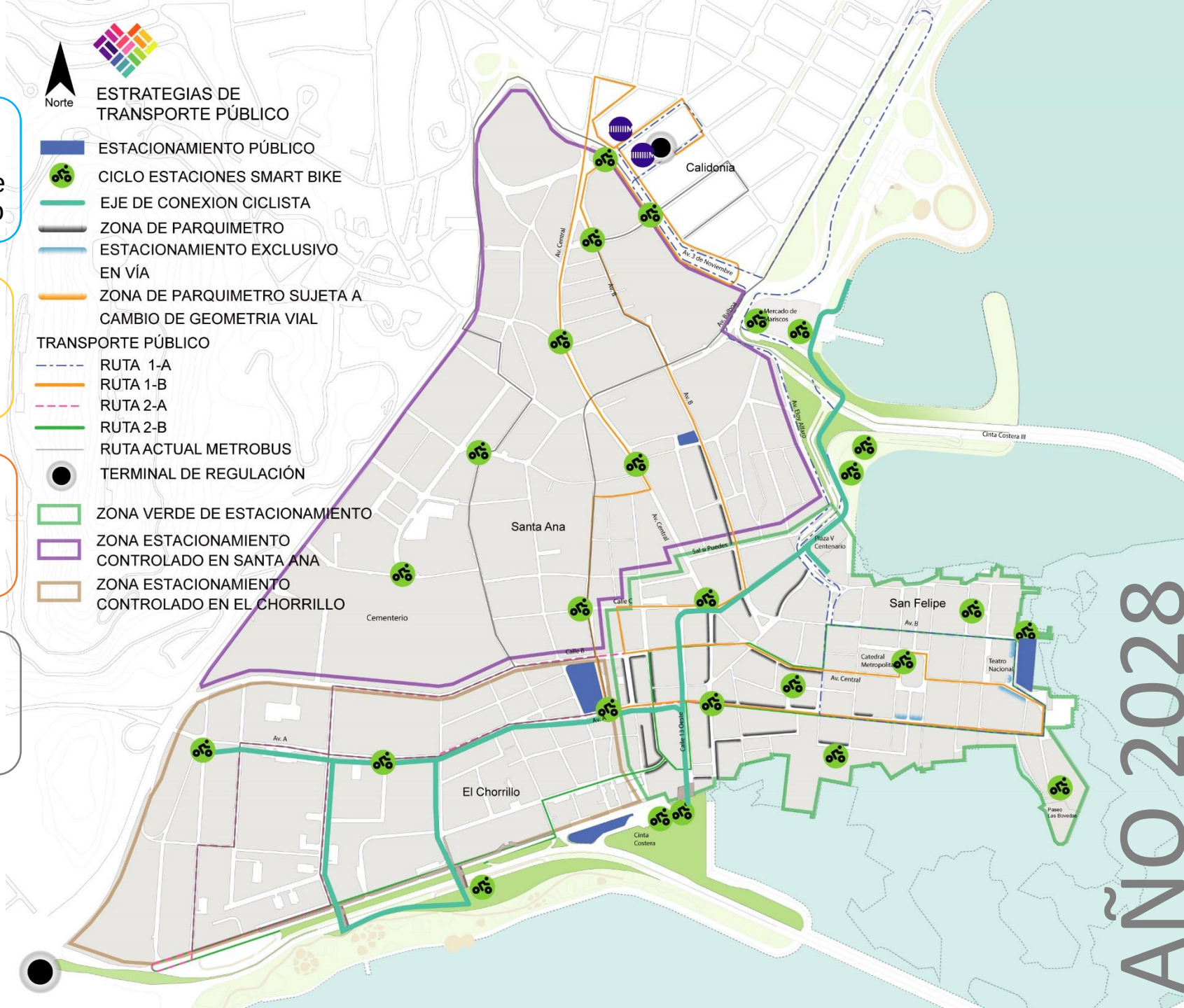
AÑO 2024

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro

Plan de creación del Sistema de Transporte Público del CH

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta

Plan Smart - Parking



AÑO 2028

Se duplica el espacio peatonal en Casco Antiguo

Se recuperan ***12 inmuebles*** con uso de equipamiento público para la ciudadanía

Se ***reduce en un 70% la oferta de estacionamiento*** en vía pública dentro del Casco

En los bordes se tienen estacionamientos fuera de vía en: Plaza 5 de Mayo, EDEM, Amador, Cinta costera III y III B y Quinto Centenario.

Se crea ***esquema de alimentación*** a estacionamientos en perímetro con Sistema de Bicicleta Pública y Transporte Público que une principales orígenes (estacionamientos + metro) con destinos (zonas actividad económica)

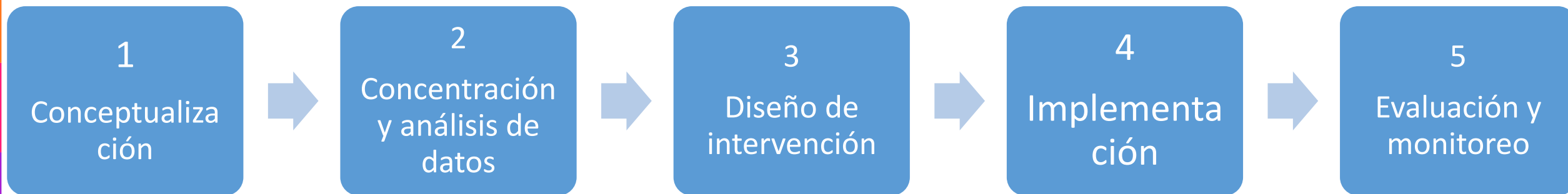
Se integran las Cintas costeras, se articulan y comunican por medio del corredor Calle 13 – Salsipuedes – Eloy Alfaro

3 de Noviembre se vuelve una ***avenida permeable***

Se impide el paso a vehículos de más de 7 toneladas y 7 metros de longitud a todo el Centro

- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico
 - Principales problemas de movilidad
- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web

¿COMO DAR CONTINUIDAD AL PLAN DEL CENTRO?



- **Mejora y refuerzo del marco institucional y normativo (OCA + MUPA)**
- **Democratización en el proceso:** Inclusión progresiva de la participación ciudadana y comunicación social en la toma de decisiones, ejecución y monitoreo de los proyectos
 - **Procesos de participación ciudadana:** acciones entre cuerpo coordinador de un proyecto y la ciudadanía
 - **Procesos de comunicación social:** acciones que realiza un cuerpo coordinador de un proyecto para abrir espacios de interacción con ciudadanía

- MARCO INSTITUCIONAL CONFUSO: OCA + Dirección de Patrimonio (INAC) + Min Vivienda + Coordinación con MUPA + PRESIDENCIA
- Existencia de multitud de ventanillas para la tramitación o aprobación de permisos
- DNPH autoridad que nace con visión sobre conservación del Patrimonio, pero sin visión técnica de desarrollo urbano, movilidad, espacio público, participación ciudadana,...
- EL CIUDADANO ESPERA Y CREE QUE LA OCA ES AUTORIDAD Y NO LO ES (Oficina técnica)
- Solo se habla del CA y de nada más

- AMPLIAR VISIÓN: DE CASCO A CENTRO HISTÓRICO
- OCA dependiente y coordinada con MUPA (reservar bienes inmuebles a DNPH)
- Dar atribuciones y facultades concretas a OCA (Autoridad del Centro Histórico)
- Buscar que la OCA articule y lidere los procesos de planificación y ejecución en coordinación con los niveles de gobierno, sobre todo el figuras de planificación urbana
- Generar un nuevo POT para el CH (tiene reconocimiento legal)

1. Definir la categoría del proyecto y su necesidad de socialización (Proyectos mayores)
2. Esquema:
 1. Aproximación inicial: Campaña de entrevistas semi-estructuradas
 2. Diseño de lanzamiento del proyecto: Taller de definición de alcance
 3. Taller de lanzamiento del proyecto
 4. Campaña de difusión del proyecto y retroalimentación
 5. Campaña de grupos de enfoque
 6. Talleres de diseño participativo
 7. Talleres de presentación de avances

Bibliografía:

- Trabajos de campo
- Modelos construidos
- Diagnóstico de movilidad en el Centro Histórico
 - Principales problemas de movilidad
- Plan del Centro
 - ¿Qué es el Plan del Centro?
 - Objetivos Generales
 - Objetivos Específicos
 - Integración de planes
 - Conclusiones
- Seguimiento del Plan
- Lanzamiento Página Web



Impacto y presentación:

Imágenes de nuestra zona ilustrando problemática;
Conceptos o ideas que queremos empezar a incluir en imaginario colectivo

Difusión:

Imágenes de actividad del proyecto;
Contenido del diagnóstico;
Modelos de referencia o mejores prácticas



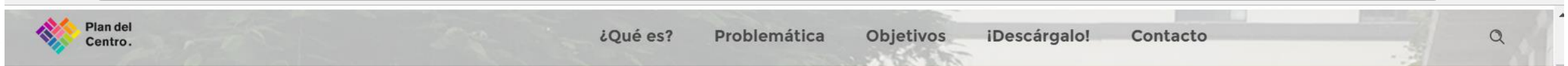
Impacto y presentación:

Comentario sobre problemas e invitación a participación con preguntas abiertas;
Sondeos de opinión;
Ejemplos de referencia (Directo o RT);
Interacción con influencers |

Difusión:

Actividad del proyecto;
Contenido del diagnóstico;
Modelos de referencia o mejores prácticas

COMUNICACIÓN SOCIAL: LANZAMIENTO DEL PORTAL WEB



¿Qué es Plan del Centro?

El Plan del Centro surge de la necesidad latente de integrar al Centro Histórico, de incorporar un modelo base para orientar su desarrollo igualitario.

El Plan del Centro adopta a la movilidad sustentable como una herramienta esencial orientada al desarrollo de los tres corregimientos (El Chorrillo, San Felipe y Santa Ana) de



1. Metodología MRV (Medición, Reporte y Verificación): Plan del Centro contiene instrumentos y metodologías de medición
2. Reporte por medio de www.plandelcentro.com
3. Creación de una mesa o comité de seguimiento mixta de todo el CH: Ciudadanía + Autoridades
4. Retroalimentar y dar seguimiento / monitoreo a redes sociales