



ALCALDÍA  
DE PANAMÁ

ANEXO 3

RESUMEN EJECUTIVO

marzo, 2021

PLAN LOCAL DE  
ORDENAMIENTO TERRITORIAL\_PLOT  
DEL DISTRITO DE PANAMÁ



ALCALDÍA  
DE PANAMÁ

**JOSÉ LUIS FÁBREGA**  
Alcalde del Distrito de Panamá

**JUNTA DE PLANIFICACIÓN MUNICIPAL 2019-2024**

### METODOLOGÍA

El gobierno municipal diseña el **Plan Estratégico Distrital (PED)** y el **Plan de Ordenamiento Territorial (POT)**, cuya elaboración cuenta con dos etapas principales:

**PRIMERA ETAPA:** Elaboración del Plan Estratégico (PED) y diseño del Plan Local de Ordenamiento Territorial del Distrito de Panamá (POT).

**SEGUNDA ETAPA:** Aprobación del Plan Local y puesta en marcha para su aplicación.

Figura 1. Esquema metodológico del proyecto



Fuente: Elaboración propia

Las dos etapas se dividen a su vez en **5 FASES** para la planificación de los trabajos:

- **FASE I: Elaboración del Plan Estratégico Distrital (PED) del cual se deriven las Políticas Locales (PLT) y el Pacto Local (PL).** Durante esta fase se definirán las líneas estratégicas sobre las que se sustentará el Plan Local de Ordenamiento.
- **FASE II: Modelo Territorial Consensuado:** Construcción participativa del modelo de crecimiento sostenible para el Distrito.
- **FASE III: Plan Local Propuesto:** Formulación del Instrumento legal de Ordenación y Gestión Territorial de forma consensuada acorde a la Ley 6 de 2006. El plan local será el instrumento de planificación que determine las grandes directrices del ordenamiento territorial, en coordinación con los planes nacionales y regionales.
- **FASE IV: Plan Local para aprobación.** Esta fase se divide en dos sub-fases:
  - o Sub-fase IV. a: Proceso de recepción de observaciones y revisión del Plan a través de la Consulta Pública, elaboración de la propuesta para el Acuerdo Municipal y preparación de los anexos correspondientes en un texto único.
  - o Sub-fase IV. b: Presentación del Plan Local al gobierno local, para que éste sea sometido a la consideración del Consejo Municipal, con lo cual pueda gestionarse el proceso de aprobación.
- **FASE V: Plan de asesoría y acompañamiento:** Programación y ejecución de actividades de capacitación y divulgación del Plan, al interior de la administración municipal, así como al exterior, para las entidades públicas que tengan relación con los procesos y proyectos del Plan.

Los contenidos que se presentan a continuación están alineados con lo solicitado en los Términos de Referencia para el **Entregable de la Fase III. Plan Local Propuesto.**

Cabe mencionar que dando continuidad al proceso participativo del proyecto, en la elaboración del Plan Local Propuesto, se ha realizado un proceso participativo, con el fin de involucrar a todas las entidades relacionadas con la planificación y con el desarrollo urbano, así como a la población en general.

**Entre los actores clave que han participado en el proceso, se encuentran instituciones nacionales y locales, suministradores de servicios de infraestructuras y transporte, organizaciones de la sociedad civil, gremios empresariales y ciudadanía en general.** Todos ellos han intervenido en la elaboración del Plan Local Propuesto, siguiendo diferentes líneas de participación: presentaciones técnicas, talleres participativos y servicios web (página web y cuenta de correo electrónico del plan).

Todos los insumos recabados en el proceso participativo han sido considerados para elaborar el Plan Local Propuesto.

## 1 METODOLOGÍA PARA LA ZONIFICACIÓN

Para elaborar la propuesta de zonificación del Plan se parte de la información elaborada en las fases anteriores del proyecto (Plan Estratégico Distrital y Modelo Territorial Consensuado).

Como metodología, se utiliza el Modelo Territorial Consensuado (MTC) para establecer el marco conceptual y la visión para el territorio a 2030. La zonificación primaria y secundaria, sirven por tanto, para materializar la visión y los objetivos que establece el MTC. Como último nivel de zonificación, y de carácter no normativo para el Plan Local, se establecen una serie de polígonos denominados Zonas de Tratamiento Especial (ZOTs) que sirven para caracterizar determinadas zonas que por sus características requerirán de Planes Parciales que hagan un mayor detalle de las necesidades de estos espacios.

De los estudios previos, se incorporan los resultados obtenidos en el producto 4, Modelo Territorial Consensuado, en los siguientes apartados: (i) Zonas de vulnerabilidad, riesgos y peligros. (ii) Esquemas de Ordenamiento Territorial. (iii) Crecimiento urbano y capacidad de carga de infraestructuras/servicios básicos. (iv) Límite urbano y franja rururbana.

Además, se identifican valores de referencia que puedan ser incorporados en la propuesta de zonificación, incluyendo, por ejemplo, superficie de áreas verdes/habitante, población con cobertura de transporte público, porcentaje de vacíos urbanos, tasa de crecimiento anual de la huella urbana, entre otros. Para lo cual se tomaron como referencia dos documentos principales: “Anexo 2. Indicadores de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, Guía Metodológica”, versión 2013, BID, así como el “Leed Neighborhood Development”.

Por último, se identifican las directrices y los criterios a partir de los cuales proponer la zonificación del Distrito de Panamá. Estos principios a nivel teórico serán utilizados para la toma de decisiones en la propuesta de zonificación secundaria.

## 2 MARCO CONCEPTUAL: MODELO TERRITORIAL CONSENSUADO DEL DISTRITO DE PANAMA A 2030

La visión de desarrollo se realiza con la finalidad de definir la imagen del territorio que se quiere lograr en el 2030, por medio de objetivos alcanzables orientados a resolver los problemas actuales y aprovechar las oportunidades presentes en el territorio. Con estas premisas se presenta el Modelo Territorial Consensuado (MTC), siendo éste de carácter aspiracional y propositivo. El Modelo propuesto, por tanto, es una visualización del Distrito de Panamá a futuro y se alinea con los objetivos del Plan Estratégico Distrital (PED) y el Pacto Local. El Modelo Territorial propuesto para el 2030, parte de la disponibilidad de recursos financieros, humanos y tecnológicos. Siendo sus principales premisas: (i) Distribución de la población distrital considerando la capacidad de carga. (ii) Oportunidades y limitantes. (iii) Concentración de la población en las áreas de mayor potencial. (iv) Perfecta adecuación de los usos del suelo en el entorno según la capacidad de acogida. (v) Óptima gestión ante las amenazas naturales. (vi) Un modelo de crecimiento económico adecuado. (vii) Dotación de suficientes infraestructuras y equipamientos. (viii) Máxima cobertura en función de las centralidades. Este Modelo a futuro, fue ampliamente contrastado mediante el proceso participativo en la fase anterior del proyecto, obteniendo como resultado en Modelo Territorial Consensuado, que sirve como base para la propuesta de zonificación. Está compuesto por los sistemas que se describen a continuación:

### Sistema de ocupación urbana a 2030

Se visualiza al Distrito de Panamá en el año 2030 con un desarrollo territorial equilibrado, considerando la equidad social y la armonía entre el crecimiento urbano y la conservación y protección del medio ambiente natural, la existencia de un sistema de movilidad sostenible integrado al Sistema Metro y a la red de Espacios Abiertos, un conjunto de Centralidades dinámicas, una prestación suficiente de los servicios públicos en cantidad y calidad, y una entidad municipal fortalecida institucionalmente. Para lo cual, se plantean 10 objetivos: (i) Planificación sectorial; (ii) Vacíos urbanos; (iii) Usos mixtos; (iv) Conectividad; (v) Densificación; (vi) Reconversión de áreas industriales; (vii) Asentamientos informales; (viii) Seguridad; (ix) Vivienda asequible; (x) Vivienda planificada.

### Sistema de Espacios Abiertos (SEA) a 2030

Se visualiza la creación de un sistema de espacios abiertos, de gestión compartida, integrado, equitativo, resiliente e incluyente, que sea representativo de la biodiversidad de Panamá, mediante la conectividad entre espacios regionales y urbanos, en especial, la conexión de corredores fluviales, y que provea salud, bienestar y riqueza. Para lo cual se plantean 13 objetivos: (i) Biodiversidad; (ii) Cambio climático; (iii) Resiliencia; (iv) Conectividad; (v) Servicios ecosistémicos; (vi) Inclusión y equidad; (vii) Funcionalidad; (viii) Protección y equilibrio urbano/ambiental; (ix) Enfoque de cuenca; (x) Financiamiento y sostenibilidad; (xi) Monitoreo y control; (xii) Gestión compartida y sustentabilidad; (xiii) Global y local.

El nivel “macro” o estructurante, en el cual se incluye el Grupo 1- Sistema de Áreas Protegidas, así como otras unidades de ordenamiento territorial que abarcan grandes extensiones del territorio del Distrito Panamá tendentes a mejorar la calidad ambiental y proteger los recursos naturales. Se considera la constitución de un corredor biológico. También se considera la planificación de las Áreas de Responsabilidad Ambiental de La ACP.

El nivel “micro”, que incluye el Grupo 2- Sistema Urbano de Áreas Verdes y Espacio Público a ser desarrollados dentro de la “huella urbana” de la ciudad. Aquí se incluyen: los parques en sus diferentes escalas y tamaños (Parque distrital, Parques Urbanos y Parques Vecinales), las plazas o nodos urbanos, las servidumbres verdes o verdes viales y el Proyecto de la Cinta Costera en todas sus etapas. Además, se consideran tres parques de nivel urbano, con superficie de alrededor de 10 ha cada uno, a ser localizados sobre vías principales. Los parques fluviales se pueden sumar a estos espacios en los sitios donde existe este potencial.

El conjunto de corredores y conectores ecológicos que integran a todos los espacios macro y micro anteriores, se incluyen en el Grupo 3- Conectores Ecológicos y Corredores Urbanos. En este se destacan algunas zonas de amortiguamiento entre Áreas Protegidas y corredores ecológicos y anillo verde; destacando corredores fluviales de los principales ríos y arroyos que conectan las Áreas Protegidas con las áreas urbanas.

Se proponen los siguientes: (i) Corredor Biológico entre el PN Chagres y el PN de Soberanía. (ii) El Anillo Verde de la Zona Norte y (iii) los parques fluviales como corredores ecológicos entre el Grupo 1 y Grupo 2 del SEA.

### Sistema de centralidades y relaciones funcionales a 2030

Se establece un nuevo modelo policéntrico y multifuncional, basado en un sistema de centralidades que determine nuevos centros potenciales, fortalezca aquellos con mayores niveles de consolidación e identifique ejes de conexión, que permitan pasar de un modelo monocéntrico a un modelo policéntrico de ciudad todo ello, con la finalidad de mejorar el funcionamiento territorial y urbano, la calidad de vida de la población y la visión a futuro de una ciudad sostenible, equilibrada, articulada y ordenada para el Distrito.

Para lo cual, se plantea el desarrollo de 8 objetivos: *(i)* modelo policéntrico; *(ii)* sistema Funcional; *(iii)* Equilibrio territorial; *(iv)* Aprovechamiento de espacios de oportunidad; *(v)* Integración a proyectos económicos; *(vi)* Accesibilidad a transporte público; *(vii)* Conectividad; *(viii)* Integración al SEA. En el año 2030 se prevé un modelo policéntrico de ciudad para el Distrito de Panamá, asentado en un sistema de centralidades multifuncional.

El sistema propuesto, se basa en un sistema trípode soportado en la red interamericana-transistmica como la principal línea vertebradora de la accesibilidad al Distrito. Las entradas a estas carreteras sumadas a las líneas de metro definirán puntos estratégicos de intercambio de transporte de carácter metropolitano: Centros de Transferencia Modal (CETRAM).

Los centros definidos en el sistema como centralidades de fortalecimiento y nueva creación como puntos para generar equilibrio policéntrico en el territorio son Villa Zaita (Entrada norte Colon), Albrook (Entrada oeste Arraiján y La Chorrera) y Nuevo Tocumen (Entrada Chepo y Pacora). Adicional, se consideran otros Centros cercanos a estaciones de metro, con vocaciones especiales en actividades económicas y funciones específicas: Corozal (portuario), Amador (turístico), Pacora (agrotecnológico), Vía Centenario (salud), Ciudad del saber (educación) y el Centro histórico.

Al interior del sistema, se proponen dos grandes centros metropolitanos, que son los motores económicos de la ciudad y los que representan los servicios y equipamientos regionales: *(i)* Centro metropolitano Tradicional de Panamá y; *(ii)* Centro metropolitano Tocumen.

El modelo considera también una red de centros urbanos y barriales en torno a los corredores ubicados principalmente en la periferia de la urbe; los primeros unidos a estaciones de metro con usos mixtos, y los segundos de nivel vecinal, con el objetivo de proporcionar equipamientos y servicios a las áreas mono-residenciales de algunos corregimientos. Algunos son: Paso Blanco, Pacora, Caimitillo, Cd. del Lago, y La Esperanza, Cd. del Saber, Vía Centenario, Figali y Amador.

Se definen también, centralidades de fortalecimiento que atiende a funciones complementarias al centro consolidado, los cuales se ubican principalmente sobre las vías Domingo Díaz, Vía España y el Corredor Sur.

En el modelo, se identifican cuatro áreas funcionales; una de nivel primario que contiene las centralidades metropolitanas Tradicional y Tocumen, los Centros Distritales periféricos que estructura el sistema trípode y los centrales de Orillac, Vía España y Costa del Este.

Las otras tres áreas funcionales flanquean el sistema al norte, este y oeste, estas se enganchan de las centralidades Distritales exteriores de Villa Zaita, Albrook y Nuevo Tocumen respectivamente.

#### **Sistema de movilidad y transporte a 2030**

Sistema para el cual se visualiza la creación de una nueva cultura de movilidad que incluya transformaciones físicas, sociales y económicas y donde la infraestructura y servicios de transporte público son accesibles para la población y están perfectamente armonizados con la realidad del distrito, tomando como sistema articulador principal la red de transporte público. El sistema crea espacios para todos los tipos de usuarios de manera que su interacción sea cómoda y segura.

Bajo esta visión, se plantean los siguientes 10 objetivos: *(i)* Mejorar la accesibilidad universal; *(ii)* Mejora en la calidad del medio ambiente; *(iii)* Ampliar las opciones de movilidad no motorizada, procurando impulsar la

movilidad peatonal y ciclista; *(iv)* Mejorar las conexiones entre Corredores Norte y Sur; *(v)* mejorar el acceso a las estaciones de metro y su área de influencia; *(vi)* crear entornos peatonales para facilitar la llegada a las estaciones de metro; *(vii)* facilitar el intercambio modal en las estaciones del sistema metro; *(viii)* gestionar y facilitar el estacionamiento; *(ix)* recuperación de servidumbres públicas; *(x)* reducir la congestión vehicular.

Para este sistema se trabaja desde la perspectiva de MTF la cual utiliza la infraestructura existente potenciándola, pero a su vez, identificadas las falencias en los diversos segmentos de la movilidad y presenta propuestas de mejora que acompañan la imagen del distrito que se persigue en el plan. Ocupa 25 actuaciones que contemplan tanto la vialidad existente, propone vías nuevas y considera el plan maestro del Metro de Panamá al año horizonte.

### **3 ZONIFICACIÓN PRIMARIA: CLASIFICACIÓN DEL SUELO**

La zonificación primaria o clasificación del suelo compone el primer eslabón para la elaboración del instrumento técnico-normativo para el ordenamiento territorial del Distrito de Panamá, pues su resultado consta de la delimitación de los grandes tipos de suelo que, posteriormente, se dividen internamente según sus características específicas.

Debido a la jerarquía legal y administrativa de Panamá, la distribución resultante de los tipos de suelo en el Distrito respeta las zonificaciones actuales de espacios gestionados por organismos sectoriales de carácter nacional (áreas protegidas, cuenca del Canal, sitios arqueológicos, etc.) pues se rigen por herramientas legales de mayor nivel administrativo.

A continuación, se describen los cinco tipos de suelo:

#### **Suelo Urbano (1)**

En el Distrito de Panamá, aunque existan diversos instrumentos legales útiles para una clasificación, no hay una visión común, ni coordinación entre lo urbano, lo rural y lo ambiental. Por lo que resulta necesaria la determinación de un límite urbano que permita establecer los usos de suelo de carácter urbano en su interior y lo que esté en su exterior será de carácter rural o de protección y, de esta forma, poder establecer a nivel normativo sus diferencias y sus características.

El suelo urbano se constituye por las áreas del territorio que disponen de las infraestructuras públicas mínimas (redes primarias de energía, abastecimiento de agua y alcantarillado) para proporcionar servicios adecuados tanto a la edificación existente como a la prevista por la ordenación urbanística (densificación y/o edificación); así como infraestructura vial con acceso rodado por vías pavimentadas y de uso público.

La delimitación del suelo urbano parte a su vez del estudio de la situación actual de esta clase de suelo, a nivel de los códigos existentes con el objetivo de establecer cuáles son las zonas que habrá que normar y cuáles se mantendrá su código inicial. Por consiguiente, las zonas con normativa de Ley 21, Áreas revertidas y de operación del Canal y el Conjunto Monumental de Panamá Viejo mantendrán los códigos según la normativa nacional.

Mientras que para el resto del territorio se plantea una codificación nueva, alineada a la que se propuso para el PPOT del Corregimiento de San Francisco<sup>1</sup>.

Entre los objetivos fundamentales de tener esta clasificación, resaltan: (i) La consolidación del suelo urbano, (ii) Priorizar el desarrollo de espacios vacantes, (iii) Evitar el desarrollo fuera del límite urbano, (iv) La protección del suelo de valor ambiental y rural y (v) Optimizar el sistema de transporte público y la red vial.

### **Suelo Urbanizable (2)**

Se refiere al suelo vacante o sin urbanizar, apto para el desarrollo urbano futuro tanto al interior como exterior de la huella urbana actual. Este suelo se incorporará de manera planificada para ampliar la capacidad del distrito en la provisión de vivienda, infraestructura, servicios, equipamientos, espacios públicos, entre otros. Este tipo de suelo se prevé pueda orientarse a funciones tanto de carácter residencial como no residencial, como usos logísticos, industriales, entre otros.

La delimitación del Suelo Urbanizable toma en consideración criterios como el límite de crecimiento urbano; las zonas vulnerables a riesgos naturales, zonas de valor ecológico; Esquemas de Ordenamiento Territorial (EOT) actuales, así como la capacidad agrológica del suelo.

El Suelo Urbanizable pretende alcanzar objetivos como: (i) Disminuir la presión sobre ecosistemas naturales; (ii) proteger el suelo de capacidad agrológica mediante la extensión planificada de la huella urbana actual; (iii) asegurar una oferta suficiente de suelo apto para el desarrollo de vivienda y (iv) garantizar que el desarrollo de vivienda futuro se realice en condiciones óptimas.

### **Suelo de Protección (3)**

Se corresponde con el suelo de protección ambiental, y está constituido por aquellas áreas que se excluyen de posibles procesos de urbanización, en razón al resguardo de los servicios ambientales que prestan y de sus valores naturales, productivos y paisajísticos; se rige por lo establecido en las leyes nacionales y locales correspondientes o, justificadamente, por los instrumentos de planificación metropolitana, local y/o parcial existentes.

Entre las herramientas legales utilizadas para la delimitación, resaltan el Decreto No.55 de 13 de junio de 1973 del Ministerio de Desarrollo Agropecuario de Panamá, la Ley 1 del 3 de febrero de 1994 (Ley Forestal), la Ley 21 del 2 de junio de 1997; la Ley 41 de 1 de julio de 1998 (incluidas en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas); la Ley 44 del 31 de agosto de 1999; la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá; el Acuerdo Municipal No. 157 del 31 de julio de 2001; la Ley 44 de 5 de agosto de 2002, la Ley de Desarrollo Urbano de 2006, la Resolución 01 de 29 de enero de 2008 (Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá), el Acuerdo Municipal No. 98 de 27 de mayo de 2014 y el Proyecto de Ley 42 de 2014 Marco Regulatorio Agua Panamá; así como el Código Civil de Panamá.

Por otro lado, la zonificación propuesta para el suelo de protección ambiental también proviene del análisis y diseño del Sistema de Espacios Abiertos, mencionado anteriormente.

En líneas generales, los grandes grupos de estos suelos se corresponden con áreas naturales protegidas (federal o distritalmente) y áreas de protección para el resguardo de los recursos hídricos. Entre sus objetivos principales,

destacan: (i) Mantener la protección de áreas actualmente bajo este régimen; (ii) proteger las áreas de alto valor ecológico y paisajístico dentro del distrito que actualmente no están protegidas; (iii) proteger los recursos hídricos y cuerpos de agua y (iv) permitir a la flora y fauna local el movimiento entre áreas naturales a partir del corredor biológico, manteniendo la dinámica natural de la región.

### **Suelo Rural (4)**

Está constituido por los terrenos de carácter rural, con valor para las actividades agrícolas, ganaderas y forestales, que actualmente no resulten conveniente, o necesaria, su transformación urbanística en el horizonte temporal del Plan. El desarrollo de estas áreas deberá mantenerse como rural, permitiendo organizar algunas comunidades y asentamientos, así como equipamientos en suelo rural.

Atendiendo a lo anterior y al análisis de suelo urbano y dinámica espacial, en el distrito de Panamá se diferencian dos grupos de asentamientos que presentan una mayor conexión con el medio rural; los situados en el área periurbana difusa o suburbana y los lugares poblados dispersos. En el caso de las áreas periurbanas, pese a que la gran mayoría de asentamientos mantienen un entramado urbano (podrían considerarse asentamientos urbanos en medio rural), la vocación de esos desarrollos tiene una componente relacionada más intensamente con las actividades agropecuarias que las áreas urbanas. Por otro lado, aquellas áreas identificadas como lugares poblados dispersos (a partir de la clasificación de INEC del Censo de 2010) se componen tanto de viviendas dispersas como de áreas no residenciales principalmente dedicadas al sector primario (agricultura, ganadería, minería, forestales, etc.) albergando en casos puntuales algún uso turístico y recreativo.

Los objetivos que pretenden estos tipos de suelo son: (i) Preservar el valor del suelo con capacidad agrícola, de gran importancia para la diversificación de la economía del distrito; (ii) evitar la proliferación de desarrollos residenciales en suelo rural; (iii) promover las actividades relacionadas con el mundo rural, como las actividades agrarias y turismo; (iv) reconocer el carácter propio de los núcleos rurales y (v) prever zonas de amortiguamiento entre el suelo urbano y el suelo rural: franja de transición urbano-rural.

### **Suelo Bajo Riesgos Naturales (5)**

Son aquellos que se encuentran expuestos a amenazas producto de eventos naturales. Para el caso de la delimitación, se hace especial énfasis sobre los riesgos de inundación fluvial (por desbordamiento de los ríos, arroyos y/o quebradas) ya que representa la amenaza con mayores afectaciones en el Distrito.

La delimitación corresponde a zonas susceptibles a inundaciones fluviales producto de lluvias con período de retorno (TR) de 100 años; para lo que se utilizan las manchas de inundación de los ríos dentro del Distrito generadas tanto en los Estudios Base del Programa CES del BID, como durante la realización de este Plan Local para los ríos que, aún dentro del área distrital, quedaban fuera del alcance Metropolitano del BID.

Esta clasificación tiene como objetivo principal el resguardo de la vida humana y disminuir las pérdidas materiales ante los eventos naturales que puedan desencadenar situaciones de riesgo. Otros beneficios de este tipo de suelo es que, a modo complementario, podrán servir como espacios públicos de calidad.

<sup>1</sup> Aprobado por el Concejo Municipal mediante Acuerdo n° 94 el 4 de abril de 2018, publicado en la Gaceta Oficial el 14 de mayo de 2018.

#### 4 ZONIFICACIÓN SECUNDARIA: LA CALIFICACIÓN DEL SUELO

La calificación del suelo consiste en la subdivisión de los usos principales del territorio, identificados en el apartado anterior de clasificación del suelo, para una adecuada implementación de las directrices generales de ordenamiento territorial. La propuesta de subcategorías se realiza con base a las directrices de ordenamiento territorial definidas en el paso anterior: (i) Urbano. (ii) Urbanizable. (iii) Protección. (iv) Rural. (v) Suelo bajo riesgos naturales. Por tanto, en cada categoría se deben identificar subcategorías de uso; tomando en cuenta que éstas estarán sujetas a normas que regulan el uso o las actividades permitidas, prohibidas y condicionadas dentro del territorio.

##### **Suelo Urbano (1)**

La zonificación secundaria del Suelo Urbano tiene como punto de partida los objetivos mencionados anteriormente en la clasificación, los cuales buscan consolidar el suelo urbano actual a partir de procesos de consolidación, regeneración, transformación y redensificación.

El origen de la zonificación actual de la ciudad proviene de cuatro instrumentos fundamentales: (i) la Ley 21 (que es una disposición de carácter nacional); (ii) el Documento Gráfico de Zonificación de la Ciudad de Panamá, que abarca la mayor proporción territorial de la ciudad en cuanto a normativa urbanística se refiere; (iii) los Planes Parciales de Ordenamiento Territorial y (iv) la Actualización de Zonas Especiales a través también de la figura de los Planes Particulares.

Se propone, un código universal, con categorías y subcategorías para calificar, es decir, atribuir un “nombre y apellido” para las zonas con características similares en el suelo urbano. Se proponen nueve categorías de suelo urbano con sus respectivas subcategorías:

Patrimonial y conservación arqueológica (H): Son las áreas ocupadas por edificios y espacios públicos o privados de alto valor patrimonial cultural, artístico, arquitectónico, histórico y/o cultural.

Residencial (R): Son las áreas dedicadas al uso del suelo residencial o de vivienda, en su mayoría, aunque son compatibles con otros usos en planta baja. En esta categoría se diferencian **once subcategorías**: (i) **1R1**: Residencial de baja densidad (50pers/ha); (ii) **1R2**: Residencial de baja densidad (100pers/ha); (iii) **1R3**: Residencial de baja densidad (200pers/ha); (iv) **1R4**: Residencial de mediana densidad (300pers/ha); (v) **1R5**: Residencial de mediana densidad (400pers/ha); (vi) **1R6**: Residencial multifamiliar de mediana densidad (600pers/ha); (vii) **1RE**: Residencial de mediana densidad en parcela irregular; (viii) **1RM**: Residencial multifamiliar de alta densidad (densidad máxima 1,000 pers/ha); (ix) **1RM-1**: Residencial multifamiliar de alta densidad (densidad máxima 1,200 pers/ha); (x) **1RM-2**: Residencial multifamiliar de alta densidad (densidad máxima 1,500 pers/ha) y; (xi) **1RM-3**: Residencial multifamiliar de alta densidad (densidad máxima 2,000 pers/ha)

Los residenciales de baja y mediana densidad se caracterizan por ser de viviendas unifamiliares o bifamiliares o en ocasiones en hilera y con parcelas mínimas que oscilan entre 80 a 1,500 m<sup>2</sup>. El residencial multifamiliar de mediana densidad (600 pers/ha), se caracteriza por ser edificaciones multifamiliares con altura máxima de 4 niveles. Los residenciales multifamiliares de alta densidad (1,000 y 2,000 pers/ha) se caracterizan por ser edificaciones multifamiliares con alturas máximas que varían entre los 10 y los 80 niveles. Por último, el residencial de mediana densidad en parcela irregular se caracteriza por tener cualquier tipo de edificación residencial con una altura máxima de 4 niveles y propio de zonas con crecimiento desordenado o informal.

Mixto (M): Son las áreas caracterizadas por tener una mezcla de usos, entre los que destacan el residencial y el comercial. En esta categoría se diferencian nueve subcategorías: (i) **1ZM1**: Zona mixta de baja intensidad (densidad

máxima 200 pers/ha); (ii) **1ZM2**: Zona mixta de baja intensidad (densidad máxima 800 pers/ha); (iii) **1ZM3**: Zona mixta de baja intensidad (densidad máxima 1,000 pers/ha); (iv) **1ZM4**: Zona mixta de mediana intensidad (densidad máxima 1,500 pers/ha); (v) **1ZM5**: Zona mixta de mediana intensidad (densidad máxima 1,500 pers/ha); (vi) **1ZM6**: Zona mixta de mediana intensidad (densidad máxima 2,000 pers/ha); (vii) **1ZM7**: Zona mixta de alta intensidad (densidad máxima 2,000 pers/ha); (viii) **1ZM8**: Zona mixta de alta intensidad (densidad máxima 2,000 pers/ha) y; (ix) **1ZM9**: Zona mixta de alta intensidad (densidad máxima 2,000 pers/ha).

La diferencia principal en las subcategorías del suelo mixto se encuentra en algunas actividades permitidas y en las densidades y niveles máximos, además de las dimensiones de lotes.

Comercial (C): Son las áreas destinadas a la realización de transacciones comerciales, servicios personales, técnicos o monetarios y de mercancías. Entre estos destacan: centros comerciales, salones de eventos, hoteles y grandes restaurantes. Existen dos subcategorías: (i) **CV**: Comercio Vecinal y; (ii) **CU**: Comercio Urbano.

Logística e Industria (P): Son las áreas destinadas a la fabricación, transformación y almacenaje de materias y productos, así como áreas tecnológicas, logísticas, empresas de investigación, desarrollo e innovación (I+D+I) y servicios. Diferenciando dos subcategorías, la primera está más enfocada a Industria de manufactura, se fabrican o generan insumos; y la segunda, a centros logísticos, no se fabrican o no se generan insumos: (i) **1PM**: Productivo manufactura y; (ii) **1P**: Productivo logística.

Espacios Recreativos Abiertos (P\_): Espacios libres de edificación, ajardinados o no, destinados exclusivamente al ocio, recreo, esparcimiento y reposo de la población, a la protección y aislamiento de vías y edificaciones. En esta categoría se diferencian cuatro subcategorías: (i) **Pv**: Parque Vecinal; (ii) **Pl**: Plaza; (iii) **Pu**: Parque Urbano y; (iv) **Pd**: Parque Distrital.

Equipamiento Público (EP): Son las áreas destinadas a actividades para dotar a las personas de los espacios necesarios de ámbito público. Usos deportivos, de educación, culturales, de salud, de seguridad, de abasto, asistenciales, administrativos y cementerios.

Servicios Básicos (I): Son las áreas destinadas a la instalación o construcción de infraestructuras, que sirven de soporte para el desarrollo de las actividades y el funcionamiento de la ciudad. Existen cuatro subcategorías: (i) **IS**: Servicios de infraestructura; (ii) **IT**: Transporte Terrestre; (iii) **IM**: Transporte Marítimo y; (iv) **IA**: Transporte Aéreo.

Sistema Vial (SV): Circulación de vehículos y peatones (carreteras, ciclovías, sendas, caminos rurales, trayectos peatonales, etc.)

##### **Suelo Urbanizable (2)**

En conjunto, el Suelo Urbanizable representa una superficie total de 7,092 hectáreas, el cual se prevé pueda ocuparse de manera gradual en función de la demanda y las necesidades futuras tanto de vivienda como de servicios, equipamientos, entre otros elementos. La zonificación secundaria del Suelo Urbanizable cuenta con tres categorías principales y ocho subcategorías, las cuales se describen a continuación:

Suelo Urbanizable Mixto Intraurbano (2I): Suelo localizado al interior de la huella urbana actual, que se encuentra vacante o en consolidación muy baja. Se prevé pueda promoverse el desarrollo urbano y de vivienda en el corto plazo, para consolidar la huella urbana actual previo a urbanizar el suelo de expansión. Esta categoría cuenta a su vez con las siguientes subcategorías:

(i) **2I-R**: *Suelo Urbanizable Mixto Intraurbano con Predominancia Residencial*. Es el suelo vacante localizado al interior de la huella urbana actual, donde se prevén usos de carácter predominantemente residencial, además de

otros usos compatibles y complementarios, como comercio, servicios, equipamientos e infraestructura urbana. (ii) **2I-NR: Suelo Urbanizable Mixto Intraurbano con Usos No Residenciales.** Suelo vacante localizado al interior de la huella urbana actual, donde se prevén usos de carácter predominantemente no residenciales, como usos industriales y logísticos.

**Suelo Urbanizable Mixto de Expansión (2E):** Suelo localizado en el límite exterior de la huella urbana actual. Se prevé pueda promoverse el desarrollo urbano en años posteriores para ampliar la capacidad de carga de la ciudad para el desarrollo de viviendas, entre otros usos. Esta categoría cuenta a su vez con tres subcategorías:

(i) **2E-P: Suelo Urbanizable Mixto de Expansión con Predominancia Residencial – Prioritario.** Suelo para el desarrollo urbano futuro. Se prevén usos residenciales, además de otros usos compatibles y complementarios, como comercio, servicios, equipamientos e infraestructura urbana. Se considera prioritario al localizarse de manera contigua a la huella actual, próximo a zonas consolidadas. No se sobrepone con suelo de alto valor ecológico o de capacidad agrológica; podrá desarrollarse en un horizonte temporal corto o mediano. (ii) **2E-NP: Suelo Urbanizable Mixto de Expansión con Predominancia Residencial – No Prioritario.** Suelo para el desarrollo urbano futuro. Se prevén usos residenciales, además de otros usos compatibles y complementarios, como comercio, servicios, equipamientos e infraestructura urbana. No se considera de carácter prioritario al localizarse a una mayor distancia de la huella actual, y de zonas consolidadas. No se sobrepone con suelo de alto valor ecológico o de capacidad agrológica; podrá desarrollarse en un horizonte temporal largo. (iii) **2E-NR: Suelo Urbanizable de Expansión con Predominancia de Usos No Residenciales.** Suelo para el desarrollo de actividades predominantemente no residenciales, como pueden ser los usos logísticos. Pretende facilitar proyectos estratégicos relacionados con el desarrollo económico o de infraestructura; no se define un plazo temporal para su ocupación.

### **Suelo de Protección (3)**

Los suelos de protección se dividen según jerarquía Nacional o Distrital, así como por su relación con la conservación del recurso hídrico, en las siguientes categorías principales (que a su vez se dividen en subcategorías):

**Áreas Naturales Protegidas (3A):** Se corresponden con áreas protegidas de gestión nacional, bajo legislación panameña, destacando, el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), mediante la Resolución de Junta Directiva 022-92, y posteriormente, con la Ley 41 de 1 de julio de 1998, las de manejo marino-costero declaradas mediante Resolución 01 de 29 de enero de 2008, la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP), y las Áreas de Responsabilidad Ambiental de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en especial, por la Ley 44 del 31 de agosto de 1999. Se dividen en:

(i) **3A-SINAP: Áreas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas.** Son las que se incluyen en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), mediante la Resolución de Junta Directiva 022-92, y posteriormente, con la Ley 41 de 1 de julio de 1998. Las áreas protegidas son espacios geográficos terrestres, costeros y marinos, declarados legalmente para la administración, manejo especial y protección del ambiente y de los recursos naturales según el SINAP. En la propuesta se incluyen: Parque Nacional Chagres, Parque Nacional Soberanía, Parque Nacional Camino De Cruces, RVS Bahía de Panamá y Monumento Natural Parque Metropolitano. (ii) **3A-AMMC: Áreas Especiales de Manejo Marino-Costero y Áreas de Humedales.** Declaradas mediante Resolución 01 de 29 de enero de 2008, la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) estableció todas las áreas humedales marino-costeras, particularmente los manglares de la República de Panamá, como Zonas Especiales de Manejo Marino-Costero. De acuerdo con la normativa panameña, tal y como se recoge en el Análisis del marco legal y competencial del presente documento, mediante Resolución No. 391-07 de 7 de noviembre de 2007, se declara zona restringida el área costera del Océano Pacífico comprendida “desde ambos lados de la península, calzada e islas de Amador, el inicio de la Avenida de los Poetas, incluyendo el Casco Antiguo, hasta la desembocadura del río Tocumen, en el

corregimiento de Tocumen”. (iii) **3A-ACP: Áreas de Responsabilidad Ambiental de la Autoridad del Canal de Panamá.** Corresponden a la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, las Áreas de propiedad de la ACP o bajo su administración privativa y las Áreas de compatibilidad con la operación del Canal.

**Áreas Naturales de Interés Distrital (3D):** Se corresponden con áreas protegidas de gestión local existentes y otras, que aportan valores ecológicos y paisajísticos al conjunto de la sociedad, y que requieren ser delimitadas considerando el artículo 14 de la Ley de Desarrollo Urbano de 2006. Se dividen en:

(i) **3D-AP: Áreas Protegidas Distritales.** Declaradas por el distrito de Panamá debido a su importancia ambiental, por Acuerdo Municipal No. 157 del 31 de julio de 2001 y Acuerdo Municipal No. 98 de 27 de mayo de 2014. (ii) **3D-CB: Corredor Biológico Norte.** Se considera un Corredor Biológico del Norte que conecte los parques existentes de Chagres y Soberanía, se define como un espacio geográfico donde se da la posibilidad de hacer manejo sostenible y las personas puedan actuar de manera que no haya efectos negativos contra la flora y la fauna. (iii) **3D-AV: Anillo Verde.** El Anillo Verde es el área del entorno de lomeríos entre los corregimientos de Ancón, Las Cumbres, Ernesto Córdoba Campos, Caimitillo, Chilibre y Alcalde Díaz; se pretende fomentar la conservación de ámbitos naturales interesantes y al mismo tiempo frenar el desarrollo de crecimientos urbanos dispersos y de gran impacto sobre las áreas protegidas. (iv) **3D-ZAPN: Área de Amortiguamiento del Parque Nacional Chagres y Zona de Protección Hídrica Tapagra.** Se refiere a áreas de interés natural, constituidas por los piedemontes y laderas, áreas forestales y cualquier área verde que aporte valores naturales y/o paisajísticos al distrito de Panamá. Corresponde con las áreas forestales de las cuencas de los ríos que vierten directamente al océano Pacífico, en especial, las laderas plutónicas de los ríos Juan Díaz, Tocumen y Cabra. (v) **3D-CF: Corredores Fluviales.** Se trata de áreas de conexión y transición entre Áreas Protegidas; entre los principales cauces involucrados en esta actuación son ríos que se encuentran parcialmente intervenidos, es decir, que todavía presentan unas características naturales, al menos en su tramo medio, destacando los ríos Pacora, Cabra, Tocumen, y Juan Díaz.

**Áreas de protección de los recursos hídricos (3H):** Se refiere a un área de protección (acorde a la legislación panameña) de todo cuerpo de agua perenne o intermitente, natural o artificial; así como de una franja extra de amortiguación a dichos cuerpos, con la finalidad de resguardar la calidad y cantidad del recurso hídrico. Se dividen en:

(i) **3H-R: Áreas de Protección de Quebradas, Arroyos y Ríos.** Ley nº1 del 3 de febrero de 1994. En el artículo 23.2 de la citada Ley, se detalla que “en los ríos y quebradas, se tomará en consideración el ancho del cauce y se dejará a ambos lados una franja de bosque igual o mayor al ancho del cauce que en ningún caso será menor de diez (10) metros. En el Proyecto de Ley 42 (en actual proceso de aprobación) se plantea la modificación de la Ley Forestal, detallando que el retiro será “una franja del ancho del cauce de los ríos, quebradas o arroyos, sean permanentes o intermitentes, medidos horizontalmente desde las riberas de los mismos, y nunca menor de quince metros (15 m) en áreas rurales y de diez metros (10 m) en áreas urbanas, en terrenos planos; en terrenos con pendientes se tendrá una zona de cincuenta metros (50 m), medidos horizontal y perpendicularmente desde el punto en que culmina la pendiente y se extiende el terreno plano...”. (ii) **3H-L: Áreas de Protección de Lagos, Lagunas, Esteros y Embalses.** Ley nº1 del 3 de febrero de 1994. En el artículo 23.3 se establece “una zona de hasta cien (100) metros desde la ribera de los lagos y embalses naturales”. (iii) **3H-FBM: Áreas de Protección de la Franja de Bajamar.** La franja de baja mar se precisa por la importancia de prolongar la protección de la costa del distrito más allá del Humedal Bahía de Panamá, con la finalidad de evitar la promoción de proyectos privados, considerando los rellenos recientes. Se determina el área de protección, como el área resultante entre las líneas de costa registradas en condiciones normales (ING) y un análisis o interpretación satelital de las imágenes registradas con baja marea en la costa del Pacífico del Distrito.

### Suelo Rural (4)

Se dividen según su ocupación y uso en las siguientes categorías:

**Asentamientos en Suelo Rural (4A):** Se refiere a áreas edificadas en el suelo rural, con diferente grado de consolidación y usos del suelo, considerando los núcleos rurales, las urbanizaciones aisladas, los asentamientos dispersos y los equipamientos, en suelo rural. Se dividen en:

(i) **4A-N: Núcleos en Suelo Rural.** Se refiere a las áreas del distrito que sirven de soporte a un asentamiento tradicional de población singularizado, identificable y diferenciado administrativamente, y que tienen en sus orígenes. Para los mismos se pretende la dotación de servicios mínimos rurales, como equipamientos escolares, sanitarios, culturales, deportivos y religiosos. (ii) **4A-U: Urbanizaciones en Suelo Rural.** Se refiere a pequeñas lotificaciones o urbanizaciones ubicadas en el suelo rural, que deben contar con los servicios básicos: luz, agua, saneamiento y drenaje. (iii) **4A-A: Asentamientos en Suelo Rural.** Menos dispersas, que no conforman un núcleo definido, y que en ocasiones son recientes. Las construcciones de nueva planta no podrán situarse más allá de un perímetro imaginario en el núcleo rural definido por una distancia máxima a las edificaciones actuales de 30 m y deberán hacerlo basándose en los actuales caminos o espacios comunes, quedando expresamente prohibida la apertura de nuevos accesos, caminos o viales para servir a nuevos edificios. (iv) **4A-E: Equipamientos en Suelo Rural.** Se consideran construcciones de cierta entidad en el suelo rural, tales como equipamientos, pequeñas industrias. (v) **4A-I: Áreas Industriales y Logísticas en Suelo Rural.** Se consideran las áreas y grandes polígonos (>35 ha) donde se combinan desarrollos dedicados principalmente a usos industriales y logísticos.

**Áreas Agrícolas y Forestales (4AG):** Comprenden los terrenos de carácter rural por su valor para las actividades agrícolas, ganaderas y forestales, que se clasifiquen dentro del Plan Local, de este modo por no resultar conveniente o necesaria su transformación urbanística en las circunstancias actuales y previsibles en el horizonte temporal del Plan. Se dividen en:

(i) **4AG-A: Áreas de desarrollo agropecuario.** Comprenden las áreas a escala distrital que presentan los suelos que presentan mayor productividad agrícola potencial asociada a distritos de riego cultivos, y explotaciones agrícolas, entre otros; correspondiendo a las clases agrológicas II y III. Se consideran áreas con pendientes inferiores al 15%.

(ii) **4AG-AF: Áreas agroforestales.** Se entienden por tales los suelos rurales con aptitud para el desarrollo de actividades agroforestales, con cultivos de tipo permanente, en régimen extensivo, es decir, actividades que requieran zonas de suelo a su disposición y que no requieran obras intensivas: calles, regadío, etc. Se consideran laderas y piedemontes con pendientes entre 15-30%. Este manejo se considera apropiado para algunas áreas ubicadas en las laderas, piedemontes y zonas del valle con peores suelos; en ella se plantea una agricultura con restricciones; utilizando técnicas de conservación de suelos; terrazas, cultivo siguiendo curvas de nivel etc., en régimen extensivo, y de preferencia especies que conserven los suelos: frutales, cafetales, entre otros. (iii) **4AG-F: Áreas forestales.** Comprenden los suelos forestales con una función primordialmente de conservación, y con algunas posibilidades de realizar actividades productivas compatibles con la conservación de la naturaleza con pendientes superiores al 30%, o que aún con pendientes menores presenten dicha aptitud; así mismo, se excluyen las incluidas en el suelo no urbanizable. En atención a la conservación de sus valores silvícolas y ambientales han de ser preservados en general frente a eventuales procesos de transformación urbanística del territorio. Se consideran las laderas con pendientes de más del 30%.

**Franja de Transición Urbano-Rural (4F):** Se trata de una zona de transición entre el límite del suelo urbano y las áreas rurales, está compuesto por los piedemontes hacia el norte con el Parque Nacional Chagres. El objetivo de esta franja es el de contener el crecimiento de la huella urbana, generando zonas de transición y amortiguamiento,

para conservar la estructura ecológica principal y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Se trata de una franja que se concibe compatible con suelos de diferentes tipologías, como son los agrícolas, agroforestales, silvícolas, equipamientos, espacio público y asentamientos rurales.

**Áreas de Manejo especial en el Suelo Rural (4E):** Se trata de sobrecargas determinando la zona de amortiguamiento del vertedero, y una zona de reserva en el río Pacora con las restricciones para la minería. Se dividen en:

(i) **4E-R: Áreas de Disposición de Residuos.** Según la Ley 6-2006 que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones, en su artículo 14 se establece que será responsabilidad del Plan Local identificar los sitios de disposición y tratamiento de residuos. Dentro del distrito, el relleno sanitario Cerro Patacón es el área destinada a albergar los residuos generados. Dentro del Decreto Ejecutivo No. 275 de julio de 2004, se establece en su artículo 5 que todo relleno sanitario debe estar alejado como mínimo 2 kilómetros de las áreas pobladas, por lo que se establece esa área como de manejo especial dentro de la zonificación. (ii) **4E-M: Áreas de Reservas Mineras.** Se corresponde con concesiones mineras existentes, con una oportunidad del aprovechamiento minero en sitios muy localizados, donde debe considerarse y respetarse la legislación ambiental y específica vigente.

### Suelo Bajo Riesgos Naturales (5)

Se identifican para evitar poner en riesgo las vidas humanas y reducir las pérdidas materiales, se consideran como una sobrecarga y están compuestas por una categoría y dos subcategorías:

**Áreas de Manejo especial en el Suelo Rural (5R):** Corresponde a zonas susceptibles a inundaciones fluviales producto de lluvias con período de retorno (TR) de 100 años, que superan los límites de las "Áreas de protección de los recursos hídricos (3H)". Se dividen en:

(i) **5R-U: Zona Condicionada por Riesgo de Inundación – Suelos Urbanos.** Corresponde a zonas susceptibles a inundaciones fluviales producto de lluvias con período de retorno (TR) de 100 años dentro de "suelos urbanos", que superan los límites de las "Áreas de protección de los recursos hídricos (3H)". Administrativamente se manejarán como "Áreas de protección de los recursos hídricos (3H)", las cuales podrán ser intervenidas para otros usos únicamente tras la presentación, tanto a las autoridades ambientales, de protección civil y territoriales, de los siguientes instrumentos: (i) Presentación ante la DPU del uso planificado para el predio y contrastarlo con los posibles usos complementarios permitidos por dicho ente gubernamental, (ii) Presentación a MiAmbiente, SINAPROC y DPU de un Estudio de inundabilidad para lluvias de TR100 en condiciones originales del predio a intervenir, que contemple a su vez el predio en cuestión más un área periférica definida por la DPU y (iii) Presentación ante los mismos entes anteriores de un Estudio de inundabilidad para lluvias de TR100 en condiciones modificadas (con el proyecto a desarrollar) en la misma extensión del estudio anterior, con lo que se deberá exponer el funcionamiento de los sistemas de drenaje propuestos en el proyecto y demostrar que es capaz de mitigar las afectaciones sobre el predio, sin perjudicar a los predios colindantes. (ii) **5R-R: Zona de Prohibición por Riesgo de Inundación – Suelos Rurales.** Corresponde a zonas susceptibles a inundaciones fluviales producto de lluvias con período de retorno (TR) de 100 años dentro de los actuales "suelos rurales", que superan los límites de las "Áreas de protección de los recursos hídricos (3H)". Administrativamente se manejarán como "Áreas de protección de los recursos hídricos (3H)" con algunas excepciones del sector primario (como la caza, agricultura y agroforestal).

## 5 ZONAS DE TRATAMIENTO ESPECIAL (ZOT)

Dentro de las categorías de suelo establecidas en la zonificación primaria, se definen unas áreas que requieren de tratamiento y gestión especial o que se reservan para usos de interés público. Para las cuales, se aplicará un régimen

diferenciado, el cual se determinará mediante planes parciales (PPOT). De esta forma, estas zonas delimitadas en el Plan Local no se regularán por los parámetros normativos generales establecidos en las categorías de suelo.

La legislación contempla cuatro niveles de jerarquización de planes, estos son: nacionales y regionales (a cargo del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial) y los planes parciales y locales (a cargo del Consejo Municipal, así como de las Juntas de Planificación Municipal). Dentro de este marco de referencia, la ejecución y modificación de planes locales y parciales, así como los cambios de zonificación o uso de suelo, son resueltos a nivel local.

Así, el Plan Parcial se define como “Instrumento de planificación detallado cuyo objetivo principal es el ordenamiento, la creación, la defensa o el mejoramiento de algún sector particular de la ciudad, [o] área cuyas condiciones específicas ameriten un tratamiento separado dentro del plan de ordenamiento territorial para el desarrollo urbano local.”.

Es importante destacar que los planes locales en la Ley, se deben entender como aquellos que abarcan toda la ciudad, mientras que los parciales, son para zonas que por sus características especiales, deben tener un tratamiento diferente.

**Existen dos casos de Zonas de Tratamiento Especial (ZOTs): aquellos que ya cuentan con Planes de Ordenamiento vigentes y aquellos que requerirán, una vez aprobado el Plan Local, desarrollarse a partir de Planes Parciales.**

Dentro de las Zonas de Tratamiento Especial (ZOT) que cuentan con planes de ordenamiento vigentes se encuentran los siguientes: (i) **ZOT-E1**, Plan Especial del Conjunto Monumental Histórico del Casco Antiguo; (ii) **ZOT-E2**, Plan Especial del Conjunto Monumental y Zona de Amortiguamiento Panamá Viejo; (iii) **ZOT-E3**, Zonas de la Ley 21 y Ciudad Jardín Transoceánica; (iv) **ZOT-E4**, Plan Parcial Corregimiento de San Francisco (PPOT); (v) **ZOT-E5**, Normas Especiales para La Cresta; (vi) **ZOT-E6**, Normas Especiales para Costa del Este; (vii) **ZOT-E7**, Plan Parcial Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaita (PPOT) y; (viii) **ZOT-E8**, Plan Parcial Polígono de Influencia de la Línea 2 del Metro de Panamá (PPOT).

Mientras que las Zonas de Tratamiento Especial (ZOT) que requerirán Planes Parciales para poder llevar a cabo la transformación o consolidación, son los siguientes: (i) **ZOT-P1**, Zona DOT Nuevo Tocumen; (ii) **ZOT-P2**, Zona Centro tradicional (excluyendo el PPOT de San Francisco); (iii) **ZOT-P3**, Zona Villalobos-Mañanitas; (iv) **ZOT-P4**, Zona de regeneración urbana de Santa Ana y amortiguamiento del Centro Histórico; (v) **ZOT-P5**, Zona de regeneración urbana de El Chorrillo y amortiguamiento del Centro Histórico; (vi) **ZOT-P6**, Zona de regeneración urbana de Curundú; (vii) **ZOT-P7**, Zona de renovación urbana de Orillac, Locería, y Los Ángeles; (viii) **ZOT-P8**, Zona aeropuerto Albrook y; (ix) **ZOT-P9**, Zona sector informal de Kuna Nega.

## 6 CENTRALIDADES

Como se ha mencionado anteriormente, en el Modelo Territorial Consensuado (con horizonte temporal 2030), se incorpora una visión de Centralidades para el Distrito de Panamá, con el fin de establecer un nuevo modelo policéntrico y multifuncional, basado en un sistema de centralidades que determine nuevos centros potenciales, fortalezca aquellos con mayores niveles de consolidación e identifique ejes de conexión, que permitan pasar de un modelo monocéntrico a un modelo policéntrico de ciudad; así también, donde la actual oferta centralizada de empleo, equipamiento, servicios y espacios públicos al oeste del Distrito, reduzca su disparidad y brecha de acceso a las zonas históricamente más desprovistas de los servicios básicos (norte y este); todo ello, con la finalidad de

mejorar el funcionamiento territorial y urbano, la calidad de vida de la población y la visión a futuro de una ciudad sostenible, equilibrada, articulada y ordenada para el Distrito.

Previo a establecer el sistema futuro de centralidades, se elaboró un análisis del modelo actual.

El resumen de los resultados es el siguiente: (i) Sistema monocéntrico soportado en el centro metropolitano Tradicional, único de carácter multifuncional. (ii) Falta de jerarquía de centros multifuncionales de segundo nivel, aunque existen algunos nuevos centros incipientes como es el caso de Costa del Este y Tocumen. (iii) Actividades económicas especializadas en temas industriales y logísticos a lo largo de la Vía Domingo Díaz-Interamericana que se verán potenciadas con la línea 2 de metro; menos en los corredores norte, sur y transistmica. (iv) Inexistencia de centros barriales ni centros rurales (Las Garzas o Chilibre), en especial, en la periferia de la zona este y norte, considerando todas las zonas homogéneas no servidas, o más alejadas del centro. (v) Actividad comercial en la Vía “Tumba Muerto” y Domingo Díaz-Interamericana: El Dorado, Atla Plaza Mall, Metro Mall, Los Pueblos, Nuevo Aeropuerto etc. y en la Vía Transistmica: Los Andes, Milla 8, 9, Las Cumbres etc. (vi) Existencia de grandes centros de ocio y parques distritales en la Bahía de Panamá (Centro Tradicional) y su entorno: Amador, Cinta Costera, Omar Torrijos, Metropolitano etc., pero inexistencia en la periferia norte y este. (vii) Congestión de las vías de comunicación longitudinales este-oeste e insuficiencia de conectividad transversal norte sur entre los corredores norte, Domingo Díaz-Interamericana y sur. (viii) Espacios de oportunidad: asociar las centralidades a zonas con potencial para la regeneración de suelo o aprovechamiento de vacante. (iv) Oportunidad de nuevos proyectos económicos: integrar las centralidades a nuevos proyectos de infraestructura logística (parques, puerto y aeropuerto) y/o grandes equipamientos.

Si bien, los resultados del análisis muestran que el distrito de Panamá tiene capacidad territorial y funcional para establecer un esquema policéntrico multifuncional a futuro, también es cierto, que es necesario que la fuerza de ciertas centralidades funcionen como contrapesos para evitar la desigualdad económica entre las distintas áreas de la ciudad, por lo que se pretende que cada zona homogénea cuente con un espacio económico lo suficientemente atractivo para evitar los grandes desplazamientos en la metrópoli, y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Lo anterior, deberá basarse en una estrategia integral de consolidación y fortalecimiento de los centros, basada en la implementación de programas y proyectos, alineados por una parte a los objetivos principales del Sistema de Centralidades, y por otro lado, a los Ejes y Líneas Estratégicas del Plan Estratégico Distrital (PED) y el Modelo Territorial Consensuado (MTC).

En el MTC se establece el Sistema Futuro de Centralidades a 2030 para el distrito de Panamá. Los resultados son los siguientes: (i) Complementariedad con el sistema de centros urbanos del área metropolitana de Panamá, y en especial, Panamá Pacífico. (ii) Sistema bicéntrico-multifuncional soportado en el fortalecimiento del centro metropolitano Tradicional y el nuevo centro metropolitano de Tocumen. (iii) Creación de sistemas funcionales urbanos/suburbanos apoyados en un sistema trípode CETRAM en Villa Zaita, Albrook y Nuevo Tocumen, puertas de entrada a la ciudad, primera estación de metro, intercambiadores modales, y centros de equipamientos y servicios. (iv) Un sistema policéntrico lineal en las estaciones de metro de la línea 2; Villa Lucre, El Crisol, Los Pueblos, Las Acacias, y Altos de Tocumen, aprovechando suelos de oportunidad para densificar mediante suelos mixtos y comerciales. (v) Conservación y renovación urbana para vivienda en el Centro Histórico. (vi) La regeneración urbana de algunos espacios industriales intraurbanos cercanos a nudos viales y estaciones de metro: Orillac-San Miguelito y Vía España-Río Abajo. (vii) La dotación de equipamientos y servicios en los centros barriales: Las Lajas-Cerro Viento, Vía Centenario, Corozal, Figali, La Esperanza, Ciudad del Lago, Las Américas, Felipillo, Pacora, Paso Blanco y Caimitillo. (viii) Nuevas conexiones viales, en especial de acceso a las conectividades transversal norte sur entre los corredores norte, Domingo Díaz-Interamericana y sur. (iv) Alineamiento con el Sistema de Espacios Abiertos (SEA).

### Estrategia de dotación de servicios equitativos e incluyentes para las centralidades

Para la definición de actuaciones que permitan dotar a las centralidades de servicios equitativos e incluyentes en beneficio de sus habitantes, se han definido tres aspectos clave para determinar aquellas centralidades susceptibles de percibir los mayores beneficios en la implementación de acciones puntuales para el fortalecimiento de sus territorios y que son relevantes en la alineación de un modelo integral de centralidades: (i) Definición de las centralidades como áreas de actuación; (ii) caracterización de las centralidades; (iii) recomendaciones de programas y proyectos

#### Definición de las centralidades como áreas de actuación

El sistema de centralidades tal como se encuentra, representa por ahora, centros y subcentros (puntos) como espacios funcionales que de acuerdo al modelo, trabajan a diversas escalas y mantienen un rol en la dinámica territorial de la ciudad; sin embargo, para poder instaurar acciones específicas en el territorio, es necesario definir áreas de actuación que correspondan a cada una de las dinámicas que caracterizan la centralidad desde su tipología y jerarquía en el sistema.

Cabe mencionar que las delimitaciones de los centros son solo “espacios orientativos” que permitirán anclar los programas y proyectos a áreas territoriales específicas, con el objeto de dotar a la centralidad de los servicios necesarios para equilibrar la oferta de bienes y servicios. Para la delimitación de las áreas actuación en las centralidades se han considerado los siguientes aspectos físicos y reconocibles en el territorio:

(i) *Límites físicos y administrativos*: Traza urbana reconocible, sistema vial urbano, corredores urbanos y de transporte público masivo, ríos o afluentes naturales, áreas naturales protegidas o de reserva ecológica, elementos antropogénicos (Líneas de energía, hidrocarburos, agua y saneamiento), administrativos (político-administrativos, planes parciales, ecológicos, EOTS). (ii) *Inclusión de elementos reconocibles*: suelos vacantes con oportunidad de desarrollo, estaciones de transporte público masivo, futuros puntos de transferencia modal (CETRAM), estaciones de transporte logístico (aéreo, portuario o ferroviario), infraestructuras en desuso, usos de suelo enfocados en actividades económicas y de servicios (salud, educación, comercio, industria, logística, deporte y entretenimiento), Vivienda dispersa y de baja consolidación. Con los aspectos enlistados se han delimitado los 30 centros que componen el Sistema Futuro de Centralidades para su posterior caracterización en forma de ficha descriptiva.

Adicional se ha elaborado a manera de resumen, una “matriz de centralidades”, que recoge las principales características de cada una de las áreas de actuación delimitadas para cada centro. Las características recogidas en la matriz permiten esbozar su dimensión en términos de superficie, disponibilidad de suelo vacante, espacios verdes, relación de con estaciones de transporte masivo Metro y su ubicación con respecto a las zonas homogéneas. Este último punto atiende a uno de los objetivos principales del apartado “**Equilibrio territorial**” que busca a través del modelo policéntrico de centralidades, romper gradualmente la dependencia del Distrito, con la zona centro-poniente, considerando todas sus zonas homogéneas (ZH) no servidas o más alejadas del centro.

#### Recomendaciones de proyectos y programas

A partir de los resultados obtenidos y la alineación con el programa de inversiones para consolidar el modelo territorial, se elabora un cruce de aquellas actuaciones que son coincidentes con las áreas delimitadas para cada centralidad. Con esta información se pudo generar un mapeo de los programas y proyectos a partir de los ejes y líneas estratégicas presentadas en el Plan Estratégico Distrital y el Modelo Territorial Consensuado. Los programas y proyectos cruzados en el sistema de centralidades se dividen en dos bloques: (i) *Proyectos alineados al Sistema de Centralidades*: Todos los proyectos que se desprenden del PED y el MTC que son coincidentes con las centralidades, que al mediano y largo plazo consolidarán los centros en el modelo futuro. (ii) *Proyectos prioritarios*

*para el fortalecimiento de centralidades*: Todos los proyectos que por sus características estratégicas, escala e impacto en el territorio se consideran como prioritarios en el corto y mediano plazo, y serán de vital importancia para el fortalecimiento del sistema de centralidades.

Finalmente, cabe mencionar que la integración de los programas y proyectos antes descritos, deberá atender a una estrategia clara, contundente y eficiente por parte de órdenes de gobierno, responsables de las acciones, obras y proyectos que permitan enfrentar los problemas de naturaleza Distrital, y que hoy en día atiende a un esquema territorialmente centralizado de políticas públicas sectorizadas y de corto plazo, en el que el crecimiento poblacional, una expansión territorial desarticulada y desprovista de una “visión en común” ha acrecentado los desequilibrios, afectando zonas aún más alejadas del centro de la ciudad.

En este orden, las funciones de las competencias Distritales deberán dirigir los esfuerzos a los diversos aspectos que determinen la planeación estratégica y los proyectos de alto impacto para la mejora en el nivel de consolidación de las centralidades, a través de la construcción de las diversas infraestructuras en comunicación, nodos de acceso, transporte, espacios públicos, equipamiento, redes de servicio de agua, saneamiento y residuos sólidos, entre otros.

## 7 DIVISIÓN POR ZONAS HOMOGÉNEAS

Con la finalidad de caracterizar las Zonas Homogéneas, que fueron delimitadas y consensuadas en el proceso participativo del Plan Estratégico Distrital (PED), se elaboran dos mapas y una descripción para cada una de las 12 Zonas con relación a las clases de suelo (zonificación primaria) y, con un mayor grado de detalle, las categorías y subcategorías presentes en cada Zona.

Las doce zonas homogéneas definidas en la fase anterior del proyecto son: **ZH01-** San Felipe, El Chorrillo, Santa Ana, Calidonia, Curundú. **ZH02-** Betania, San Francisco y Bella Vista. **ZH03-** Parque Lefevre, Pueblo Nuevo y Río Abajo. **ZH04-** Juan Díaz. **ZH05-** Pedregal, Las Cumbres y Ernesto Córdoba. **ZH06-** Ancón. **ZH07-** Tocumen y Las Mañanitas. **ZH08-** 24 de Diciembre. **ZH09-** Chilibre y Alcalde Díaz. **ZH10-** Pacora, San Martín y Las Garzas. **ZH11-** Caimitillo. **ZH12-** Don Bosco.

## 8 CÓDIGO DISTRITAL

Es la herramienta universal (es para todo el suelo del distrito) y único (no pueden existir dos zonas de regulación en el mismo espacio) de regulación de los usos del suelo a nivel local que sirve para la determinación general de las actividades permitidas, prohibidas o reguladas en la zonificación propuesta, considerando la zonificación primaria y secundaria, es decir, para las categorías y subcategorías del Suelo urbano-1, Suelo urbanizable-2, Suelo de protección-3, Suelo rural-4 y Suelo bajo riesgos naturales-5.

El Código distrital se propone bajo el amparo de la Ley No. 6, de 01 de febrero de 2006, Que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones, considerando los alcances de los Planes Locales de Ordenamiento Territorial para el desarrollo urbano, como la definición de los usos del suelo como residenciales, comerciales, institucionales, industriales, recreativos y de conservación y sus densidades e intensidades, para los efectos de determinar la normativa urbanística aplicable, entre otros.

Para cada código se definen: (i) Las actividades permitidas, aceptadas con o sin condiciones o prohibidas (matrices): donde las matrices son diferentes, considerando los usos urbanos en las clases Suelo urbano-1 y Suelo Urbanizable, y los usos rurales y ambientales, en el Suelo de Protección-3 y el Suelo Rural-4 y; (ii) los parámetros y características urbanísticas (fichas normativas). En este sentido se considera la regulación de los usos del suelo, las densidades e

intensidades; por lo que en este capítulo se definen los lineamientos normativos para cada clase, categoría y subcategoría.

Se proyectan las políticas de desarrollo, planes de distribución de la población, proyecciones de expansión, y los distintos usos del territorio, con sus vías de circulación, servicios públicos, facilidades o equipamiento social, construcción, conservación y rehabilitación de áreas. Los usos permitidos se entenderán sin perjuicio de la política tributaria y el régimen de propiedad al que este sujeto la parcela de territorio de que se trate. Para los usos regulados deberá establecerse el régimen específico al que esté sujeto cada actividad en la normativa sobre urbanizaciones.

#### **Regulación de usos: Suelo urbano-1, Suelo urbanizable-2, Suelo de Protección-3 y Suelo rural-4**

Para determinar la compatibilidad de un uso concreto, se acudirá a las matrices de compatibilidad. En el caso de que un uso solicitado no coincida exactamente con alguno de los usos incluidos en la matriz, se empleará uno de los usos incluidos que sea lo más similar posible (a criterio de la Alcaldía, a través de la DPU).

A este respecto se define la siguiente gradación de compatibilidad de usos: (i) Vocacional: es el que se autoriza como uso principal para cada suelo o edificación. Los distintos usos principales pueden ser implantados de forma alternativa sin que se considere cambio de uso. Este uso deberá representar, al menos, el 50% de la edificabilidad total del predio. (ii) Permitido o Aceptable: es aquel que está sometido a algún tipo de límite o excepción con respecto a los parámetros que regulan al uso principal. (iii) Prohibido: es aquél cuya implantación no es permitida por la planificación. Se consideran prohibidos también los usos que estén así conceptuados por las disposiciones nacionales o municipales promulgadas en materia de seguridad, salubridad, molestia o peligrosidad.

Las matrices están compuestas por las columnas de información que contienen las distintas tipologías de territorio: categorías y subcategorías del **Suelo urbano-1 y Suelo urbanizable-2**, y unas filas de información que incluyen los distintos usos, actividades o funcionalidades del territorio, donde en los cruces de las zonas y los usos, se determinan si los usos o actividades son permitidos, prohibidos o regulados.

En el caso del **Suelo de protección-3, Suelo rural-4 y Suelo bajo riesgos naturales-5**, las matrices operan en sentido inverso, es decir, las columnas son los usos o actividades, y las filas son las categorías y subcategorías, y donde los cruces se corresponden con los usos o actividades permitidos, prohibidos o regulados.

#### **Normativa del Suelo Urbano – clase 1**

Se regulan los usos del suelo de transformación urbana, es decir, las nuevas construcciones en suelo urbano, ya sea por aprovechamiento de pequeños vacíos urbanos, o por la sustitución de construcciones existentes por otras, en función, de las normas permitidas. En el suelo urbano se regulan las actividades de construcción, considerando los usos, alturas, parcelas mínimas, retiros, y estacionamientos, entre otros.

El código para el suelo urbano define en primer lugar los parámetros urbanos que se regulan: lote mínimo, frente mínimo, fondo mínimo, ocupación máxima de la edificación, altura máxima, retiros, estacionamiento mínimo y acera mínima. Se presenta una tabla resumen dónde se norman cada uno de los parámetros anteriores para cada categoría y subcategoría. Finalmente se presentan unas fichas donde se resume para cada código: (i) Los usos vocacionales, permitidos y prohibidos. (ii) Los parámetros urbanos. (iii) La representación gráfica; todo ello para facilitar la comprensión de los códigos urbanos regulados en el Plan Local.

#### **Normativa del Suelo Urbanizable – clase 2**

El Código Distrital con respecto al Suelo Urbanizable consiste en la definición de Usos Vocacionales, Usos Permitidos y Usos Prohibidos para cada una de las subcategorías de zonificación secundaria establecidas. Igualmente, se han elaborado fichas descriptivas para cada uno de los polígonos delimitados en cada subcategoría del Suelo Urbanizable, en las que se incluye la siguiente información: (i) nombre del sector, (ii) superficie, (iii) lineamientos generales, y (iv) un esquema general conceptual. En relación con los lineamientos generales, se han definido recomendaciones orientativas que pretenden informar la ocupación del Suelo Urbanizable con base en parámetros de desarrollo urbano sostenible. En este sentido los lineamientos generales atienden los siguientes temas: (i) movilidad y transporte, (ii) espacios públicos y áreas verdes, (iii) equipamiento e infraestructura urbana, (iv) mitigación de riesgos naturales, (v) conservación de suelo natural, y (vi) usos del suelo. Adicionalmente se han elaborado esquemas generales conceptuales para visualizar gráficamente los lineamientos y las recomendaciones establecidas para cada polígono.

En resumen, el Suelo Urbanizable es un activo relevante para el distrito de Panamá para ampliar su capacidad para asegurar una oferta adecuada de vivienda, servicios y equipamientos, de manera que permita satisfacer la demanda que derivará del crecimiento poblacional. Se pretende que este suelo se ocupe de manera sostenible, de manera que el Código Distrital busca establecer los lineamientos generales para informar el crecimiento futuro.

#### **Normativa del Suelo de Protección – clase 3**

Para la normativa del Suelo de Protección se presenta la información relevante a cada subcategoría, en un sistema de Fichas donde se incluye: (i) Clase a la que pertenece con su descripción. (ii) Descripción de la subcategoría. (iii) Usos vocacionales y permitidos. (iv) Usos no permitidos. (v) Legislación aplicable a la subcategoría. (vi) Regulaciones de vivienda y construcción. (vii) Criterios de delimitación y (viii) su representación gráfica mapeada en el Distrito.

#### **Normativa del Suelo Rural – clase 4**

Similar al suelo de protección, para la normativa del Suelo Rural se presenta la información relevante a cada subcategoría, en el sistema de Fichas anterior, donde se incluye: (i) Clase a la que pertenece con su descripción. (ii) Descripción de la subcategoría. (iii) Usos vocacionales y permitidos. (iv) Usos no permitidos. (v) Legislación aplicable a la subcategoría. (vi) Regulaciones de vivienda y construcción. (vii) Criterios de delimitación y (viii) su representación gráfica mapeada en el Distrito.

#### **Normativa del Suelo Bajo Riesgos Naturales – clase 5**

La normativa del Suelo Bajo Riesgos Naturales, aunque se conforma por subcategorías con carácter de sobrecarga, por estar enfocada al resguardo de la vida de los habitantes, es representada en Fichas cuyo contenido es de (i) Clase a la que pertenece con su descripción. (ii) Descripción de la subcategoría. (iii) Legislación aplicable a la subcategoría. (vi) Regulaciones de vivienda y construcción. (iv) Criterios de delimitación y (v) su representación gráfica mapeada en el Distrito.

#### **Normativa específica para uso patrimonial y conservación arqueológica (H)**

Para la elaboración de esta normativa se utiliza el conjunto de criterios y definiciones generales empleados en la disciplina de la Conservación Patrimonial a nivel nacional que facilitarán alcanzar los siguientes objetivos: (i) Controlar la gestión de los bienes culturales, ya sean conjuntos o edificaciones, mediante indicaciones precisas respecto a su valoración y actuación sobre ellos. (ii) Contribuir y facilitar las tareas de preservación de los bienes inmuebles que se han detectado como de interés histórico-patrimonial.

Se aplicará en los bienes de interés histórico – cultural inventariados en el presente Plan de Ordenamiento Territorial que han sido catalogados como Edificaciones, así como en todos los edificios que se encuentran dentro de los Conjuntos Monumentales identificados. Algunos de estos conjuntos cuentan con leyes y normativas vigentes.

Como procedimiento para la aprobación de proyectos en edificios catalogados como Bienes de Interés-Histórico Patrimonial se requiere: *(i)* Obtener por parte de la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico la certificación del Nivel Patrimonial de la finca. *(ii)* Obtener la aprobación de anteproyecto de la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico. *(iii)* Aprobación de la Dirección de Obras y Construcciones Municipales. *(iv)* Obtener la aprobación del plano final.

Se proponen 5 niveles patrimoniales, siendo que para su definición se evalúan los siguientes parámetros: *(i)* año de construcción. *(ii)* Valores. *(iii)* Estado de conservación. *(iv)* Nivel de reversibilidad. *(v)* Conservación de la volumetría original.

Asimismo, se establecen las categorías de Intervención que responden a la forma o criterio general de actuación sobre edificaciones y están en correspondencia con el Nivel Patrimonial asignado al Bien anteriormente. Estas Categorías son: *(i)* Restauración monumental. *(ii)* Restauración tipológica. *(iii)* Restauración de fachada y adecuación interior. *(iv)* Restauración de fachada y edificación nueva en el interior. *(v)* Adecuación. *(vi)* Integración. *(vii)* Edificación nueva.

## 9 ESTUDIO Y ACUERDO MUNICIPAL PARA EL REGLAMENTO DE URBANIZACIONES

Se realiza el análisis del reglamento vigente y se incorpora una propuesta para reglamentar a través de Acuerdo Municipal la normativa de aplicación nacional vigente, donde se privilegie la calidad de vida.

El diseño de lotificaciones y urbanizaciones se rige en la actualidad a través del Reglamento Nacional de Urbanizaciones, aprobado en 1998 y administrado por el MIVIOT. Este reglamento contiene disposiciones que son contrarias a los objetivos del presente POT, por lo cual se proponen cambios para el distrito de Panamá. Las principales deficiencias se refieren al hecho de que el reglamento tiende a generar una forma urbana adaptada al uso del automóvil privado, y en general poco eficiente para el peatón. Esto genera un exceso de viajes en auto, ya que la forma de las urbanizaciones no facilita la accesibilidad peatonal o sitúa servicios y equipamientos a distancias caminables. Se presenta un texto nuevo para las secciones técnicas del actual reglamento. Los principales cambios sugeridos son los siguientes:

*(i)* Se establece que el urbanizador debe dejar servidumbres para vías principales cada 1,500 m en caso de que el plan no prevea tales calles en el sector. Esto garantizaría una conectividad apropiada para la urbanización (ver art. 12). *(ii)* El ancho mínimo de las veredas de servidumbres de paso se incrementa de 2.0 m a 3.0 m (ver art. 16) y se estipula que sí pueden ser usadas para acceder a lotes residenciales. Esto facilitaría el diseño de urbanizaciones con estacionamientos comunes. *(iii)* Se establece un largo máximo para las calles sin salida de 100 m (ver art. 18). Actualmente no hay un límite. *(iv)* El largo máximo de una manzana se establece en 100 m (ver art. 26). Actualmente, el largo máximo es 350 m. Está documentado que el tamaño de las manzanas es uno de los factores que más inciden en el carácter peatonal de un área, siendo las manzanas más pequeñas más adecuadas para peatones. *(v)* Se establece que no puede haber viviendas a más de 250 m de un parque o área de esparcimiento en urbanizaciones residenciales (ver art. 29). Actualmente, no hay disposiciones al respecto. Adicionalmente, se establece que ningún área de esparcimiento puede ser menor de 1,000 m<sup>2</sup> de superficie. A pesar de que el reglamento actual aboga por una ubicación central de estas instalaciones, no hay disposiciones para garantizar ese

resultado. *(vi)* Se ajustan las cesiones de áreas verdes a los nuevos códigos del presente POT (ver art. 30). *(vii)* Se establece que los lotes de comercio vecinal no pueden estar a más de 400 m de cualquier lote residencial (ver art. 35). La disposición actual es de 150 m, lo cual parece excesiva.

## 10 INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN DEL POT

En los procesos de planificación y construcción de la ciudad intervienen diversos actores, en muchas ocasiones con intereses contrapuestos, pero de cuyo debate y pugna entre estos intereses surge el desarrollo urbano. De un modo básico, estos actores los podemos clasificar del siguiente modo: *(i)* Propietarios de suelo. *(ii)* Promotores inmobiliarios, en ocasiones, esta figura puede subdividirse en diversas figuras (constructor y promotor) o, también, identificarse con el propietario del suelo. *(iii)* Usuarios finales: los compradores de los productos inmobiliarios resultantes. *(iv)* Administración pública: el responsable de dirigir el crecimiento urbano, a través de la planificación, y organizar y tutelar la integridad y eficacia del proceso de transformación urbanística. *(v)* Los ciudadanos: cuya voluntad y deseos deben canalizarse a través de los adecuados cauces de participación.

La administración pública es la garante del proceso de desarrollo de la ciudad; así, la principal herramienta que la administración tiene para regular ese desarrollo es la planificación urbana. En este proceso de planificación se pueden distinguir dos etapas: *(i)* El “ordenamiento” urbano o territorial. *(ii)* La “ejecución” de este ordenamiento. La “ejecución” es el proceso de transformación de la situación actual a la situación futura.

En el caso de Panamá, esta disociación entre el “ordenamiento” (planificación territorial) y la “ejecución” (transformación jurídica de la propiedad del suelo), también se encuentra presente en el marco legal. El “ordenamiento” ya se encuentra suficientemente definido en la documentación gráfica y escrita del presente POT; por lo que el análisis de este capítulo se centra en proponer cómo realizar la gestión de la “ejecución” del ordenamiento, a través de diversos instrumentos de la esfera administrativa, fiscal y jurídica.

Muchas veces se dice que en Panamá no se cuenta con instrumentos de Gestión del Suelo, pero en realidad sí hay algunas herramientas que permitirían financiar y gestionar la inversión pública en beneficio del distrito. En este apartado se presenta un compendio de estas herramientas que se han identificado, mostrando las normas que las sustentan y las limitaciones que existen hoy día para que el Municipio haga uso de ellas.

*(i)* Intereses Preferenciales. *(ii)* Impuesto sobre Bien Inmueble. *(iii)* Impuesto a la Transferencia de Bienes. *(iv)* Impuesto sobre las Ganancias de Capital en Caso de Enajenación de Bienes Inmuebles. *(v)* Programa Nacional de Vivienda de Interés Social. *(vi)* Fondo Solidario de Vivienda (FSV). *(vii)* Contribución por Mejoras por Valorización. *(viii)* Tasa de Construcción Municipal. *(ix)* Expropiación. *(x)* Prescripción adquisitiva de dominio o extraordinaria. *(xi)* Licencia Comercial. *(xii)* Concesión.

Además de identificar los instrumentos de gestión disponibles en la normativa vigente, se proponen otros que se consideran viables desde el punto de vista técnico, jurídico y político. Los instrumentos propuestos están plasmados y referenciados a los dos modelos más antiguos y mejor aplicados hasta la fecha en América Latina, caso de Colombia y Brasil. Colombia basa sus instrumentos en la Ley 388 de 1997, Ley de Desarrollo Territorial, y en el caso de Brasil, en la Ley 10.257 de 2001, Estatuto de la Ciudad. En ambos países los actuales instrumentos son el resultado de un largo proceso de ensayo y error, lo que da la oportunidad de aprender de esos errores y aprovechar las lecciones aprendidas.

*(i)* Reajuste de Tierras. *(ii)* Cesión Obligatoria para Vivienda de Interés Social. *(iii)* Transferencia de Derechos de Desarrollo. *(iv)* Impuesto al Suelo Vacante o Declaratoria de Desarrollo y Construcción Prioritaria.

## 11 ENTE GESTOR

El Plan Local de Ordenamiento Territorial del Distrito de Panamá, al tener como finalidad la ordenación planificada del territorio y su crecimiento, requiere de dos brazos de operación: *(i)* La DPU o brazo normativo, encargado de la aplicación de la norma del POT, es decir, el cumplimiento de la clasificación y calificación del suelo, a través de la regulación de sus usos y los patrones y criterios de edificación para las construcciones futuras o modificables. Dentro de la DPU el área responsable es el Departamento de Ordenamiento Territorial. *(ii)* El Ente Gestor o brazo ejecutivo, encargado de la implementación del Programa de Inversiones, es decir, los programas, proyectos e inversiones necesarias para que, de la mano con la regulación de los usos de suelo, se generen las acciones necesarias para el impulso de las vocaciones del suelo distrital.

En consecuencia, se propone el fortalecimiento de la DPU, para el control y cumplimiento de la normativa del POT, y la creación del Ente Gestor, como responsable de la ejecución del Programa de Inversiones. Al Ente Gestor se le asignará partida presupuestaria y estructura organizativa.

Entre las funciones asignadas a la DPU, además de las que le competen se destacan:

*(i)* Participar en la coordinación y concertación del Plan. *(ii)* Dar seguimiento a la ejecución del plan, comprobar su cumplimiento y proponer medidas correctivas en caso de incumplimiento. *(iii)* Actualizar el Documento Gráfico. *(iv)* Coordinar junto con las instancias responsables la gestión de las ZOT de competencia nacional. *(v)* Crear, planificar y gestionar las nuevas ZOT que sean de competencia local. *(vi)* Emitir los Certificados de Usos del Suelo (CEUS) y coordinar con otras áreas del MUPA e instituciones nacionales. *(vii)* Otorgar certificaciones y emitir documentos compatibles y necesarios para el desarrollo de sus funciones. *(viii)* Coordinar con la DOYC el control sobre las obras y construcciones en el distrito, y aplicar las sanciones que correspondan en caso de incumplimiento. *(ix)* Coordinar con el Ente Gestor la ejecución del Programa de Inversiones. *(x)* Coordinar con otras instituciones para el cumplimiento de la presente norma, así como las demás que permita la ley, los reglamentos y normas vigentes.

La CEUS o Certificado de Usos del Suelo, es una certificación inicial de todo el proceso de aprobación de proyectos públicos o privados que se implanten en el Distrito de Panamá, comprobando que el proyecto está conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial Local y de cualquier otra normativa vinculante.

Para lo anterior, la DPU contará con un Departamento de Ordenamiento Territorial, que será el responsable técnico de las funciones anteriores.

El Ente Gestor, tendrá las siguientes funciones a nivel general:

*(i)* Participar en la coordinación y concertación del Plan. *(ii)* Dar seguimiento a la ejecución del programa de inversiones, comprobar su cumplimiento y proponer medidas correctivas en caso de incumplimiento. *(iii)* Promover y velar por la coordinación de las autoridades locales con las organizaciones y miembros de la comunidad. *(iv)* Informar a la comunidad sobre el uso de los recursos asignados a la implementación del Plan. *(v)* Participar en consejos consultivos comunitarios municipales, rendición de cuentas y cualquier otro método de procesos de participación ciudadana que realice el Alcalde relacionados con el ordenamiento territorial y desarrollo urbano. *(vi)* Contribuir con la fiscalización a la aplicación de la nueva norma, a las violaciones urbanísticas que le corresponden y a otros aspectos relacionados. *(vii)* Recaudación y control financiero de la implementación del POT. *(viii)* Coordinación interinstitucional necesaria para la ejecución de los proyectos del POT, así como las demás que permita la ley y los reglamentos.

El Ente Gestor tendrá como mínimo las siguientes fuentes de financiamiento:

*(i)* Convenios con los promotores. *(ii)* Impulso de la promoción inmobiliaria de vivienda asequible. *(iii)* Creación de joint ventures con promotores inmobiliarios privados. Debe ser una empresa conjunta (APP- Asociación Público-Privada). *(iv)* Gestión en suelos privados, a través de convenios urbanísticos con los propietarios. *(v)* Valorización por mejoras. *(vi)* Las tasas por certificaciones y servicios que preste. *(vii)* Las multas que se deriven del incumplimiento de normativa urbanística según le corresponda. *(viii)* Las demás permitidas por leyes y reglamentos.

## 12 PROGRAMA DE INVERSIÓN Y ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD

El Programa de Inversiones tiene como objetivo el desarrollo de los instrumentos de planificación, a partir de los siete ejes estratégicos identificados dentro del Plan Estratégico Distrital, mismos que se aterrizan a través de 25 líneas estratégicas, 43 programas para la implementación de dichas líneas, la identificación de 142 proyectos estratégicos y, finalmente, un conjunto de 15 estudios técnicos de proyectos estratégicos, desarrollados a nivel de prefactibilidad, y 1 estudio técnico para la elaboración de un programa a nivel de prefactibilidad, para el desarrollo del distrito, lo cual permitirá a los tomadores de decisiones contar con una cartera de documentos técnicos que gestionar con aliados de los sectores público y privado y, de esta manera, detonar las inversiones necesarias para el desarrollo planificado y ordenado del distrito de Panamá.

### EJE AMBIENTAL: SOSTENIBILIDAD, RESILIENCIA Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

El eje ambiental tiene como objetivo incrementar la calidad ambiental, la superficie forestal, la conectividad ecológica y la resiliencia en el distrito de Panamá, así como, reducir la vulnerabilidad ante riesgos, desastres naturales y cambio climático. Para lograr este objetivo se definieron seis **líneas estratégicas**: *(i)* conservación de áreas naturales protegidas de gestión nacional, *(ii)* conservación de la cuenca del canal, *(iii)* protección de cuencas hidrográficas: ecología salud y cobertura forestal de los ríos, *(iv)* declaración y conservación de áreas protegidas a nivel distrital, *(v)* control de la contaminación, calidad ambiental y reducción de GEI y, *(vi)* resiliencia ante amenazas naturales e impactos relacionados con el cambio climático.

Para la concreción de dichas líneas, se plantean los siguientes 14 **programas de intervención**: *(i)* Programa de reforestación y recuperación ambiental de áreas forestales no protegidas en el Distrito. *(ii)* Programa de elaboración de Planes de Manejo, Planes de Uso público y Programas de Monitoreo de las áreas naturales protegidas de gestión nacional del SINAP. *(iii)* Programa para la delimitación, restauración y protección de manglares y humedales costeros. *(iv)* Programa de recuperación de espacios degradados por la minería en la cuenca del Río Pacora. *(v)* Programa de sustentabilidad para asentamientos humanos ubicados dentro de áreas naturales protegidas. *(vi)* Programa de creación de Corredores Ecológicos de la Cuenca de Panamá. *(vii)* Programa de recuperación hidrológica – forestal de los ríos principales en la zona urbana consolidada. *(viii)* Programa integral para el manejo de las cuencas hidrográficas de carácter urbano – rural. *(ix)* Programa de declaración y conservación de áreas protegidas de gestión local. *(x)* Programa de mitigación de GEI y contaminantes atmosféricos. *(xi)* Programa de adaptación al cambio climático y mitigación de riesgos naturales. *(xii)* Programa de obras de mitigación de inundaciones fluviales. *(xiii)* Programa de reasentamientos y adaptación de viviendas vulnerables frente a inundaciones y cambio climático y *(xiv)* Programa de resiliencia y reactivación del frente costero de la ciudad de Panamá.

Finalmente, derivado de los programas propuestos, se han identificado 45 **proyectos** que permitirán en el horizonte temporal a 2030 ejecutar acciones concretas para alcanzar las metas planteadas en el Plan Local<sup>2</sup>:

AMB A-02-01 Actualización del Plan de Manejo y elaboración del Plan de Uso Público y Programa de Monitoreo para el Área Natural Protegida Parque Nacional Chagres  
 AMB A-02-02 Actualización del Plan de Manejo y elaboración del Programa de Monitoreo para el Área Natural Protegida Parque Nacional Soberanía.  
 AMB A-02-03 Actualización del Plan de Manejo y elaboración del Plan de Uso Público y Programa Monitoreo para el Área Natural Protegida Parque Nacional Camino de Cruces.  
 AMB A-02-04 Elaboración del Plan de Manejo, Plan de Uso Público y Programa de Monitoreo para el Área Natural Protegida Parque Metropolitano.  
 AMB A-02-05 Elaboración del Plan de Manejo, Plan de Uso Público y Programa de Monitoreo para el Área Natural Protegida Refugio de Vida Silvestre Bahía de Panamá (Convenio RAMSAR).  
 AMB A-03-01 Estudio de redelimitación del sitio RAMSAR- Refugio de Vida Silvestre Bahía de Panamá para la inclusión de otros manglares y humedales costeros; el cual tendría como objetivo actualizar la delimitación del sitio RAMSAR con la finalidad de incluir las zonas que quedaron fuera de la zona de protección  
 AMB A-05-01 Proyecto de sustentabilidad para asentamientos humanos ubicados dentro del ANP Parque Nacional Chagres  
 AMB A-05-02 Proyecto de sustentabilidad para asentamientos humanos ubicados dentro del ANP Camino de Cruces  
 AMB A-05-03 Proyecto de sustentabilidad para asentamientos humanos ubicados dentro del ANP Parque Metropolitano  
 AMB B-01-01 Proyecto de delimitación y regulación del Corredor Biológico Norte que conecte los parques Chagres y Soberanía  
 AMB C-01-01. Proyecto de Recuperación y Saneamiento Ambiental de los ríos: Curundú, Matasnillo, Río Abajo y Matías Hernández.  
 AMB C-01-02. Proyecto de delimitación del dominio público hidráulico.  
 AMB C-02-01 Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Juan Díaz  
 AMB C-02-02 Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Tocumen  
 AMB C-02-03 Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Cabra  
 AMB C-02-04 Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Río Pacora  
 AMB D-01-01 Proyecto de delimitación y regulación del Anillo Verde en la Zona Norte.  
 AMB D-01-02 Plan para la delimitación y categorización como Área Protegida Municipal de las áreas forestales no protegidas en el distrito.  
 AMB D-01-03 Plan de Manejo y Uso Público del área protegida distrital Cerro Ancón.  
 AMB D-01-04 Plan de Manejo y Uso Público del área protegida distrital Cerro Peñón.  
 AMB E-01-01 Proyecto de auditorías energéticas y aplicación de medidas de eficiencia energética en los edificios municipales.  
 AMB E-01-02 Proyecto de monitoreo, implementación e intensificación del monitoreo y las medidas de reducción de las emisiones contaminantes para la protección de la calidad en el aire.  
 AMB F-01-01 Atlas de Riesgo y Plan de Riesgos Naturales del Distrito de Panamá.  
 AMB F-01-02 Implementación de un sistema de alerta temprana: Curundú, Matasnillo, Río Abajo, Matías Hernández, Juan Díaz, Tocumen, Cabra y Pacora.  
 AMB F-02-01 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Curundú  
 AMB F-02-02 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Matasnillo  
 AMB F-02-03 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Abajo

AMB F-02-04 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Matías Hernández  
 AMB F-02-05 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Juan Díaz  
 AMB F-02-06 Plan de Mantenimiento de Cauce y Obras de Mitigación del Río Tocumen  
 AMB F-03-01 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en el corregimiento Juan Díaz en barrios como Ciudad Radial, Nuevo Porvenir y Villa de las Acacias.  
 AMB F-03-02 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en el corregimiento Curundú en el barrio Viejo Veranillo.  
 AMB F-03-03 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en el corregimiento Tocumen en barrios como Pantanal y Torre Molino.  
 AMB F-03-04 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en el corregimiento 24 de Diciembre en los barrios 24 de Diciembre y Nueva Esperanza.  
 AMB F-03-05 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en el corregimiento Las Garzas en la barriada Mireya.  
 AMB F-03-06 Proyecto de reasentamientos y adaptación de viviendas en los corregimientos Ernesto Córdoba Campos, Las Cumbres y Alcalde Díaz.  
 AMB F-04-01 Proyecto mejoramiento integral del barrio El Chorrillo  
 AMB F-04-02 Proyecto reactivación del barrio El Marañón  
 AMB F-04-03 Proyecto reactivación del barrio Bella Vista  
 AMB F-04-04 Proyecto redesarrollo de Paitilla-Boca la Caja  
 AMB F-04-05 Proyecto redesarrollo de la Quebrada Santa Elena  
 AMB F-04-06 Proyecto redesarrollo Puente del Rey  
 AMB F-04-07 Proyecto conservación de ecosistemas y reactivación del barrio Matías Hernández  
 AMB F-04-08 Proyecto conservación de ecosistemas del barrio Juan Díaz  
 AMB F-04-09 Proyecto conservación de ecosistemas del barrio Tocumen

ECO A-01-01 Plan para el desarrollo Parque Logístico 4.0 Tocumen  
 ECO B-01-01 Plan parcial de desarrollo del Distrito Agrotecnológico  
 ECO C-01-01 Proyecto para la recuperación de la eco-ruta "Camino de Cruces"  
 ECO C-01-02 Proyecto para el desarrollo de circuitos turísticos y rutas interpretativas en los conjuntos monumentales

MOV A-01-01 Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) para uso de tecnologías en la operación del SIT  
 MOV A-01-02 Implementación de ecotecnologías en el Sistema Integrado de Transporte (autobuses eléctricos, otros)  
 MOV A-01-03 Plan piloto de ruta de buses eléctricos en Condado del Rey  
 MOV A-02-01 Consultoría para la integración de rutas y tarifas  
 MOV B-01-01 Revisión del manual de diseño vial para calles urbanas  
 MOV B-01-02 Capacitación para el diseño de calles completas  
 MOV B-01-03 Consultoría para el levantamiento de cruces inseguros y diseño de soluciones a través del uso de calles completas  
 MOV B-02-01 Plan Maestro de Ciclismo Urbano del Distrito de Panamá  
 MOV B-03-01 Plan Maestro de Peatonalización del Distrito de Panamá  
 MOV C-01-01 Plan para el diseño, construcción y mantenimiento de nuevas vialidades primarias y secundarias para la ampliación de la conectividad y el acceso de los corredores del distrito

<sup>2</sup> Los proyectos marcados con un asterisco (\*) se han elaborado a nivel de prefactibilidad

MOV C-01-02 Plan para el diseño, construcción y mantenimiento de mejoras en vialidades existentes primarias y secundarias para la ampliación de la conectividad y el acceso de los corredores del distrito  
 MOV C-01-03 Plan local de mejoras viales en Condado del Rey  
 MOV C-02-01 Plan para el manejo de tránsito vehicular durante la ejecución de proyectos de construcción  
 MOV C-02-02 Implementación de la plantilla SIECA de señalización horizontal y vertical  
 MOV C-02-03 Plan Maestro de estacionamientos  
 MOV C-02-01 Auditorías en seguridad vial sobre la red vial jerarquizada del distrito.  
 MOV C-02-02 Talleres de seguridad vial en parvularios, escuelas, universidades, gremios y a través de campañas publicitarias.

URB A-01-01 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Orillac  
 URB A-01-02 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Locería  
 URB A-01-03 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Los Ángeles  
 URB A-02-01 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de Santa Ana Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Orillac  
 URB A-01-02 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de El Chorrillo  
 URB A-01-03 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de Curundú  
 URB B-01-01 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de metro Villa Zaita: extensión norte-línea 1 metro.  
 URB B-01-02 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de metro de Albrook: HUB de transporte global, asociado al Canal de Panamá/Balboa en Albrook  
 URB B-01-03 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de Metro Nuevo Tocumen  
 URB B-02-01 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro de Cincuentenario  
 URB B-02-02 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Universidad Tecnológica  
 URB B-02-03 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Villa Lucre  
 URB B-02-04 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro El Crisol  
 URB B-02-05 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Los Pueblos  
 URB B-02-06 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro as Acacias  
 URB B-02-07 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Altos de Tocumen  
 URB B-02-08 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Felipillo  
 URB C-01-01 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Curundú  
 URB C-01-02 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Kuna-Nega  
 URB C-01-03 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Valle de San Francisco  
 URB C-01-04 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Las Garzas  
 URB D-01-01 Distrito de inteligente Calidonia  
 URB D-01-02 Centro Cultural de Ciencia Tecnología e innovación  
 URB E-01-01 Plan parcial de desarrollo urbano del centro metropolitano de Tocumen: futuro HUB de transporte de pasajeros y carga aérea del AIT en Tocumen  
 URB E-01-02 Plan parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Villa Zaita  
 URB E-01-03 Plan parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Nueva España  
 URB E-01-04 Plan parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Costa Este  
 URB E-01-05 Plan parcial de desarrollo del centro urbano de Altos de Panamá  
 URB E-01-06 Plan parcial de desarrollo del centro urbano de Villa Lucre  
 URB E-01-07 Plan parcial de desarrollo del centro urbano El Crisol  
 URB E-01-08 Plan parcial de desarrollo del centro urbano Los Pueblos  
 URB E-01-09 Plan parcial de desarrollo del centro urbano Las Acacias  
 URB E-01-10 Plan parcial de desarrollo del centro urbano Altos de Tocumen

URB E-01-11 Plan parcial de desarrollo del centro urbano Felipillo  
 URB E-02-01 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Caimitillo  
 URB E-02-02 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio La Esperanza  
 URB E-02-03 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Ciudad del Lago  
 URB E-02-04 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Juan Díaz  
 URB E-02-05 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Corredor Este  
 URB E-02-06 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Metro Park  
 URB E-02-07 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Las Américas  
 URB E-02-08 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Pacora  
 URB E-02-09 Plan parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Paso Blanco  
 URB F 01 - 01 Plan de vivienda nueva  
 URB F 01 - 02 Plan de mejoramiento de vivienda  
 URB F 01 - 01 Plan de reasentamientos  
 URB F 01 - 01 Plan de legalización de barrios  
 URB G-01-01 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2I-R-02  
 URB G-01-02 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2I-R-30  
 URB G-01-03 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-P-01  
 URB G-01-04 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2EOT-SUR-07  
 URB G-01-05 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2EOT-SUR-01  
 URB G-01-06 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-NP-04  
 URB G-01-07 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-NP-06

EQP A-01-01 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Curundú  
 EQP A-01-02 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Matasnillo  
 EQP A-01-03 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Abajo-Andador Logístico  
 EQP A-01-04 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Matías Hernández

INF A-01 01 Campaña de concientización sobre el ciclo del agua y el ahorro del recurso  
 INF A-01 02 Plan de implementación de sistemas de captación de agua de lluvia en nuevas edificaciones  
 INF A-01 03 Ejecución del contrato que Adjudicó el IDAAN para asistencia técnica (que incluye en su alcance a la ciudad de Panamá)  
 INF B-01 01 Plan Maestro de drenaje del distrito  
 INF B-01 02 Construcción de embalses y mejoras al sistema de drenaje de Condado del Rey y alrededores  
 INF B-01 03 Construcción de embalses y mejoras a la cuenca del río Juan Díaz  
 INF B-02 01 Continuación del proyecto de Ejecución e Implementación del Plan Maestro de Saneamiento de la Bahía  
 INF B-02 02 Abastecimiento de red de sistema sanitario a los proyectos inmobiliarios propuestos  
 INF C-01 01 Análisis de factibilidad para estaciones de transferencia  
 INF C-01 02 Mejoras al relleno sanitario de Cerro Patacón  
 INF C-01 03 Programa de concientización ciudadana y políticas para incentivar el reciclaje, incluyendo visitas a centros escolares públicos y concientización sobre la importancia de la limpieza

INS A-01-01 Proyecto de instalación de Módulos de Asistencia Técnica y Capacitación para el funcionario público  
 INS A-01-02 Instalación de un Catálogo Único de Trámites y Servicios para el distrito  
 INS A-02 01 Proyecto de un Observatorio Social para el monitoreo de indicadores urbanos y territoriales del Distrito  
 INS B-01 01 Proyecto para la creación de un Fondo Metropolitano para infraestructuras del Área Metropolitana de Panamá  
 INS B-01 02 Proyecto para la instalación de un Consejo Municipal de Política Territorial

INS B-01-03 Rediseño para un proyecto integral de actualización del catastro distrital  
INS B-01-04 Proyecto para la instalación de un comité de seguimiento, mantenimiento y difusión del Pacto Local

### EJE ECONÓMICO: COMPETITIVIDAD Y DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA

A través de este eje, se han identificado los tres sectores que resultan complementarios a la vocación exportadora de Panamá, con la intención de generar cadenas de valor que potencien el desarrollo para la economía del distrito: la logística, la innovación y tecnificación del sector agro y la diversificación del turismo hacia la valorización de elementos patrimoniales y naturales. De ahí que, las tres **líneas estratégicas** planteadas para este eje sean las siguientes: *(i)* desarrollo de la plataforma logística del distrito de Panamá, *(ii)* diversificación de la economía en el ámbito rural y *(iii)* desarrollo turístico y puesta en valor del patrimonio.

A su vez, se plantean tres **programas** cuya finalidad está en la planificación de actuaciones que contribuyan al desarrollo económico distrital: *(i)* Programa de desarrollo logístico e industrial a nivel distrital; *(ii)* Programa de desarrollo agropecuario en el distrito y *(iii)* Programa ecoturístico de puesta en valor de elementos patrimoniales.

Finalmente, se han identificado cuatro **proyectos** que permiten, dentro del horizonte temporal de 2030, el ejecutar acciones que permitan alcanzar las metas planteadas para el Plan Local:

ECO A-01-01 Plan para el desarrollo Parque Logístico 4.0 Tocumen  
ECO B-01-01 Plan parcial de desarrollo del Distrito Agrotecnológico\*  
ECO C-01-01 Proyecto para la recuperación de la eco-ruta Camino de Cruces\*  
ECO C-01-02 Proyecto para el desarrollo de circuitos turísticos y rutas interpretativas en los conjuntos monumentales

### EJE MOVILIDAD: MOVILIDAD INCLUYENTE Y EFICIENTE

Este eje intenta incorporar en la nueva visión del distrito las tendencias internacionales en cuanto a la priorización del peatón sobre el vehículo particular, sin dejar de lado la realidad que se basa en la falta de conectividad transversal y entre corredores de la mala vial existente, a través de la cual no solo circularán los vehículos de transporte público, sino también los particulares, además de toda la conectividad logística del distrito y externo a él. Con este objetivo de desarrollan tres **líneas estratégicas** que soportan este eje, los cuales son: *(i)* Sistema Integrado de Transporte Público (SIT). *(ii)* Movilidad No Motorizada. *(iii)* Movilidad Motorizada (vehículo particular).

Estas líneas estratégicas contienen **programas** que engloban los distintos proyectos propuestos para alcanzar el objetivo de la movilidad incluyente y eficiente, los cuales se indican a continuación.

A-01: Programa de tecnologías para el SIT  
A-02: Actualización del Plan de Movilidad Integrada MIBUS – METRO.  
B-01: Programa de Calles Completas en el Distrito  
B-02: Programa Integral de Ciclismo Urbano  
B-03: Programa Integral de Peatonalización  
C-01: Programa de Conectividad de las Vialidades Principales del Distrito.  
C-02: Programa de Gestión del Tránsito Vehicular.  
C-03: Programa de Gestión de la Seguridad Vial.

Cada programa contiene una serie de **proyectos** para su diseño, desarrollo y ejecución. A continuación de mencionan cada uno de ellos.

A-01-01: Sistema de ayuda a la Explotación (SAE) para uso de tecnologías en la operación del SIT  
A-01-02: Implementación de eco tecnologías en el SIT (autobuses eléctricos, otros)  
A-01-03: Plan piloto de ruta de buses eléctricos en Condado del Rey.  
A-02-01: Consultoría para la integración de rutas y tarifas.  
B-01-01: Revisión del Manual de diseño vial para carreteras \*  
B-01-02: Capacitación para el diseño de calles completas  
B-01-03: Consultoría para el levantamiento de cruces inseguros y diseño de soluciones a través del uso de calles completas.  
B-02-01: Plan Maestro de Ciclismo urbano del Distrito de Panamá  
B-03-01: Plan Maestro de peatonalización del Distrito de Panamá  
C-01-01: Plan para el diseño, construcción y mantenimiento de nuevas vialidades primarias y secundarias para la ampliación de la conectividad y el acceso de los corredores del distrito. \*  
C-01-02: Plan para el diseño, construcción y mantenimiento de mejoras en vialidades existentes primarias y secundarias para la ampliación de la conectividad y el acceso de los corredores del distrito.  
C-01-03: Plan local de mejoras viales en Condado del Rey. \*  
C-02-01: Plan para el manejo de tránsito vehicular durante la ejecución de proyectos de construcción.  
C-02-02: Implementación de la plantilla SIECA de señalización horizontal y vertical  
C-02-03: Plan Maestro de estacionamientos.\*  
C-03-01: Auditorías en seguridad vial sobre la red vial jerarquizada del distrito.  
C-03-02: Talleres de seguridad vial en parvularios, escuelas, universidades, gremios, y a través de campañas publicitarias.

### EJE URBANO: DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INCLUSIVO

A través de este eje se busca consolidar una estrategia urbana e integral que considere por una parte, las ventajas económicas y territoriales de Panamá, como una ciudad de costa y de tráfico comercial portuario-aeroportuario; por otra parte, una ciudad con una grandes cualidades históricas, barrios identitarios de la riqueza panameña, potencial de generar grandes corredores comerciales y de usos mixtos basados en desarrollos orientados al transporte (DOT), nuevas zonas capaces de equilibrar y conectar el territorio con base en una oferta balanceada de equipamientos y transporte, oportunidad de un crecimiento planificado y sustentable, en armonía con la riqueza ambiental y valores paisajísticos.

En resumen, una estrategia integral, basada en la mejora de la calidad de vida, la provisión de una vivienda digna y asequible en un entorno de atraktividad económica, urbana, social y ambientalmente sostenible. Lo anterior, se soporta a través de las siguientes **siete líneas estratégicas**: *(i)* Regeneración urbana. *(ii)* Desarrollo Orientado al Transporte. *(iii)* Mejoramiento integral de barrios. *(iv)* Desarrollo de Smart Cities. *(v)* Desarrollo de centralidades y dotación de servicios equitativos e incluyentes. *(vi)* Impulso a la vivienda asequible, y *(vii)* expansión planificada.

Las líneas estratégicas presentadas se sustentarán a través de **diez programas de carácter sectorial**, cuya finalidad será la de planificar en el marco del eje de actuación un **desarrollo urbano sostenible e inclusivo** para todo el distrito: *(i)* Programa Integral de Regeneración de Áreas Industriales y Logísticas Intraurbanas en Declive: Orillac, Locería, y Los Ángeles. *(ii)* Programa de Regeneración y Redensificación urbana de barrios en la zona de amortiguamiento del Centro Histórico: Santa Ana, El Chorrillo y Curundú. *(iii)* Programa de Desarrollo Orientado al

Transporte (DOT) en torno a los Centros Intermodales de Transporte y entradas a la ciudad. (iv) Programa de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en torno a las estaciones de metro de la línea 2: Cincuentenario, Villa Lucre, El Crisol, Los Pueblos, Las Acacias, Altos de Tocumen y Felipillo. (v) Programa de mejoramiento integral de barrios: Curundú, Kuna-Nega, Altos de San Francisco y Las Garzas. (vi) Programa Smart City Distrito de Panamá. (vii) Programa de desarrollo de centralidades: Metropolitanas, Distritales y Urbanas. (viii) Programa de fortalecimiento y creación de Centros de Barrio: Caimitillo, La Esperanza, Ciudad del Lago, Juan Díaz, Corredor Este, Metro Park, Las Américas, Pacora y Paso Blanco. (ix) Programa de vivienda asequible, y (x) Programa de Expansión Planificada.

Finalmente, derivado de los programas propuestos, se han identificado 54 **proyectos** que permitirán en el horizonte temporal a 2030, ejecutar acciones concretas para alcanzar las metas planteadas en el Plan Local:

URB A-01-01 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Orillac\*  
 URB A-01-02 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Locería  
 URB A-01-03 Plan Parcial de regeneración urbana y densificación del área industrial de Los Ángeles  
 URB A-02-01 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de Santa Ana  
 URB A-02-02 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de El Chorrillo  
 URB A-02-03 Plan estratégico de regeneración y redensificación urbana del barrio de Curundú  
 URB B-01-01 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de metro Villa Zaita: extensión norte-línea 1 metro.  
 URB B-01-02 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de metro de Albrook: HUB de transporte global, asociado al Canal de Panamá/Balboa en Albrook  
 URB B-01-03 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno al Centro Intermodal de Transporte de la estación de Metro Nuevo Tocumen\*  
 URB B-02-01 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro de Cincuentenario  
 URB B-02-02 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Universidad Tecnológica  
 URB B-02-03 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Villa Lucre  
 URB B-02-04 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro El Crisol  
 URB B-02-05 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Los Pueblos  
 URB B-02-06 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro as Acacias  
 URB B-02-07 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Altos de Tocumen  
 URB B-02-08 Plan Parcial de ordenación y redensificación en torno a la estación de metro Felipillo  
 URB C-01-01 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Curundú  
 URB C-01-02 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Kuna-Nega  
 URB C-01-03 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Valle de San Francisco  
 URB C-01-04 Plan estratégico de mejoramiento integral del barrio de Las Garzas  
 URB D-01-01 Distrito de inteligente Calidonia\*  
 URB D-01-02 Centro Cultural de Ciencia Tecnología e innovación  
 URB E-01-01 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro metropolitano de Tocumen: futuro HUB de transporte de pasajeros y carga aérea del AIT en Tocumen  
 URB E-01-02 Plan parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Villa Zaita  
 URB E-01-03 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Nueva España  
 URB E-01-04 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro distrital de Costa Este  
 URB E-01-05 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano de Altos de Panamá  
 URB E-01-06 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano de Villa Lucre  
 URB E-01-07 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano El Crisol

URB E-01-08 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano Los Pueblos  
 URB E-01-09 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano Las Acacias  
 URB E-01-10 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano Altos de Tocumen  
 URB E-01-11 Plan Parcial de desarrollo del centro urbano Felipillo  
 URB E-02-01 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Caimitillo  
 URB E-02-02 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio La Esperanza  
 URB E-02-03 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Ciudad del Lago  
 URB E-02-04 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Juan Díaz  
 URB E-02-05 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Corredor Este  
 URB E-02-06 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Metro Park  
 URB E-02-07 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Las Américas  
 URB E-02-08 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Pacora  
 URB E-02-09 Plan Parcial de desarrollo urbano del centro de barrio Paso Blanco  
 URB F-01-01 Plan de vivienda nueva  
 URB F-01-02 Plan de mejoramiento de vivienda  
 URB F-01-01 Plan de reasentamientos  
 URB F-01-01 Plan de legalización de barrios  
 URB G-01-01 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2I-R-02  
 URB G-01-02 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2I-R-30  
 URB G-01-03 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-P-01  
 URB G-01-04 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2EOT-SUR-07  
 URB G-01-05 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2EOT-SUR-01  
 URB G-01-06 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-NP-04  
 URB G-01-07 Plan Parcial de Extensión Urbana del Sector 2E-NP-06

#### EJE EQUIPAMIENTO. CALIDAD DE VIDA: SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS Y EQUIPAMIENTOS

El área urbana del distrito de Panamá cuenta con cinco cuencas hidrográficas, Curundú, Matasnillo, Río Abajo, Matías Hernández y Juan Díaz. La ausencia de planificación urbana de la ciudad ha derivado en una desarticulación entre la estructura urbana y la hidrografía existente. La puesta en valor de los ríos intraurbanos podría revertir esta situación con la creación de una red de espacios verdes en torno a las corrientes fluviales. A partir de ello, se propone una **línea estratégica** de diseño e implementación de la red de áreas verdes y espacios públicos y, dentro de ella, se propone un **programa** de parques fluviales y corredores verdes intraurbanos donde, por un lado, se cree una red verde que structure el espacio público de la ciudad y, por otro lado, se lleva a cabo la recuperación ambiental de las corrientes de agua fluviales que pudiera aportar un valor ecológico al área urbana del distrito.

A su vez, se han desarrollado cinco **proyectos** para su ejecución:

EQP A-01-01 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Curundú  
 EQP A-01-02 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Matasnillo\*  
 EQP A-01-03 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Abajo-Andador Logístico  
 EQP A-01-04 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Río Matías Hernández  
 EQP A-01-05 Proyecto de parque fluvial y corredor verde urbano del río intraurbano Juan Díaz

Cada uno de dichos proyectos, propone las siguientes actuaciones: (i) Proyecto de integración de los ríos en la trama urbana (accesibilidad y conexión a equipamientos, estaciones de metros, áreas residenciales). (ii) Desarrollo de parques y espacios públicos en áreas disponibles en torno al río. (iii) Instalaciones urbanas con servicios y comercios; (iv) Limpieza y descontaminación de los ríos; y (v) Red de ciclovía y andadores para fomentar la movilidad no motorizada.

Dentro del programa, se elabora el proyecto piloto del río Matías Hernández a nivel de prefactibilidad, donde se desarrolla una estrategia de integración socioeconómica a partir de proyectos de equipamiento urbano cultural y recreativo y se proponen instalaciones de servicios públicos y espacios abiertos en las intersecciones con estaciones de metro, donde se localiza infraestructura para conectar el parque con las estaciones y vialidades primarias.

#### EJE INFRAESTRUCTURAS: INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES Y RESILIENTES

El tema de infraestructuras resulta ser transversal en el distrito, y aunque unas zonas homogéneas tienen mayores incidencias que otras, se identifican sendas oportunidades de mejora que se traducen en tres **líneas estratégicas**, como se indican a continuación: (i) Cobertura Universal de Acceso al Agua Potable. (ii) Rehabilitación y Manejo de los Sistemas de Alcantarillado y Drenaje. (iii) Reducción y Manejo Eficiente de Residuos Sólidos.

Para cumplir con la consecución de estas líneas estratégicas, se proponen los siguientes **programas**:

A-01: Programa de Mejoras para el Manejo del Agua

B-01: Programa de Rehabilitación del Sistema de Drenaje del Distrito

B-02: Programa de Mejoras al Sistema de Alcantarillado Sanitario

C-01: Programa de Manejo de Residuos Sólidos.

Los programas antes mencionados contienen proyectos que ayuden al logro de su objetivo, los cuales se mencionan a continuación.

A-01-01: Campaña de concientización sobre el ciclo del agua y el ahorro del recurso.

A-01-02: Plan de implementación de sistemas de captación de agua de lluvia en nuevas edificaciones.

A-01-03: Ejecución del contrato que adjudicó el IDAAN para asistencia técnica (que incluye en su alcance a la ciudad de Panamá).

B-01-01: Plan Maestro de drenaje del distrito.\*

B-01-02: Construcción de embalses y mejoras al sistema de drenaje de Condado del Rey y alrededores.

B-01-03: Construcción de embalses y mejoras a la cuenca del río Juan Díaz

B-02-01: Continuación del proyecto de ejecución e implementación del Plan Maestro del Saneamiento de la Bahía.

B-02-02: Abastecimiento de red de sistema sanitario a los proyectos inmobiliarios propuestos.

C-01-01: Análisis de factibilidad para estaciones de transferencia.\*

C-01-02: Mejoras al relleno sanitario de Cerro Patacón.

C-01-03: Programa de concientización ciudadana y políticas para incentivar el reciclaje, incluyendo visitas a centros escolares públicos y concientización sobre la importancia de la limpieza.

#### EJE INSTITUCIONAL: COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y TRANSPARENCIA

El proceso de implementación del Plan Local presupone un nuevo conjunto de acuerdos políticos, tareas, estrategias de coordinación, modificación de instrumentos preexistentes, alineación de políticas, diseño de instrumentos complementarios, designación de entidades responsables, generación de estrategias de

financiamiento y demás acciones para la correcta ejecución de los planes, proyectos y acciones de normativa que se planean desarrollar hacia el horizonte 2030. En este sentido, se ha diseñado un eje estratégico que permita contar con los insumos específicos para dichas metas. De ahí que se hayan generado dos **líneas estratégicas**: (i) Gobernanza y rendición de cuentas, y (ii) Coordinación interinstitucional.

A su vez, se plantean tres **programas** que permitan dar seguimiento a dichas líneas: (i) Programa de fortalecimiento de las competencias y capacidades de la administración pública del distrito. (ii) Programa de vinculación para la participación ciudadana en el desarrollo urbano, y (iii) Programa para la creación de un sistema de manejo administrativo de fondos y el fortalecimiento municipal.

Finalmente, se enlistan a continuación los proyectos concretos para su ejecución:

INS A-01 01 Proyecto de instalación de Módulos de Asistencia Técnica y Capacitación para el funcionario público

INS A-01 02 Instalación de un Catálogo Único de Trámites y Servicios para el distrito

INS A-02 01 Proyecto de un Observatorio Social para el monitoreo de indicadores urbanos y territoriales del Distrito

INS B-01 01 Proyecto para la creación de un Fondo Metropolitano para infraestructuras del Área Metropolitana de Panamá

INS B-01 02 Proyecto para la instalación de un Consejo Municipal de Política Territorial

INS B-01 03 Rediseño para un proyecto integral de actualización del catastro distrital

INS B-01 04 proyecto para la instalación de un comité de seguimiento, mantenimiento y difusión del Pacto Local

### 13 PROGRAMA DE VIVIENDA ASEQUIBLE

El programa de vivienda asequible tiene como objetivo general ofrecer servicios de gestión y acompañamiento para mejorar la calidad de los habitantes, contribuyendo a un crecimiento ordenado en el territorio y garantizando el desarrollo de vivienda digna al igual que la protección del suelo productivo y ambiental. Este apartado se compone por dos grandes módulos, el primero corresponde a un análisis de antecedentes, en el cual se presenta una síntesis de la normativa y unidades de gestión, al igual que de programas de vivienda. Lo anterior permite exponer la problemática de la vivienda asequible en la actualidad, analizando las unidades de gestión existentes, la vivienda condenada, las dinámicas del mercado inmobiliario y vivienda informal junto con la vivienda asequible en el Casco Viejo. Posteriormente, se expone la demanda de vivienda, considerando las necesidades por crecimiento poblacional, déficit cuantitativo y cualitativo para los niveles socioeconómicos bajos y muy bajos, al igual que aquellas viviendas expuestas a riesgos.

De lo anterior, se presentan conclusiones que permiten continuar con el desarrollo del segundo módulo, en el cual se identifican las oportunidades que justifican el programa de vivienda. De este modo, es posible introducir la propuesta en sí, con un objetivo general y otros específicos, al igual que los lineamientos y áreas de actuación. Para este último se aclara la delimitación del suelo residencial según la zonificación del POT y se presentan criterios para evaluar el potencial del suelo para el desarrollo de vivienda asequible, junto con los resultados de la valoración, en suelo urbano y urbanizable. Posteriormente se definen actuaciones y ámbitos, acompañados de propuestas metodológicas para su implementación, que son soportadas por una propuesta de unidad de gestión.

Finalmente se presenta una propuesta de articulación entre el marco nacional y el distrital, al igual que un análisis de la alineación con programas nacionales y el Pacto Local, seguido por un recuento de normativa asociada al programa. Por último, se presentan proyectos pilotos de vivienda asequible y diseños conceptuales.

## 14 DISTRITO INTELIGENTE CALIDONIA

### Programa Smart City Distrito de Panamá

El programa de Smart City Calidonia tiene como objetivo general formular estrategias que mejoren la calidad de vida sus habitantes y permitan la recolección de información en tiempo real, mediante la implementación de nuevas tecnologías contribuyendo a la eficiencia del gobierno en la administración y planificación del territorio. Este programa promueve la articulación entre la oferta de transporte público y la implementación de sistemas de transporte innovadores y alternos como bicicletas, patinetas eléctricas, entre otros, que contribuyen a la movilidad activa y la inclusión social. Este apartado proyecta lineamientos generales a nivel distrital, definiendo un objetivo general y otros específicos, al igual que áreas de actuación y proyectos, como la confirmación de un Distrito Inteligente en Calidonia y la construcción de un centro cultural de Ciencia, Tecnología e Innovación que soporte y complemente las actividades de la primera actuación. Del mismo modo, este apartado presenta la normativa vigente asociada al programa, junto con una propuesta para el modelo de gestión.

### Distrito Inteligente Calidonia

El proyecto de Smart City Calidonia corresponde a la primera actuación del programa de Smart City Distrito de Panamá y busca consolidar un distrito inteligente a partir de la implementación de nuevas tecnologías para la construcción de un desarrollo urbano sostenible. Esta actuación será la base para el desarrollo de la segunda actuación, pues permitirá recolectar información y promover nuevas actividades tecnológicas para el control inteligente de ciudad. Dicho apartado, presenta una justificación y análisis de antecedentes a partir de los cuales se definen objetivos generales y específicos, al igual que la localización el área de influencia del proyecto, el cual se soporta con un análisis ambiental, de medio abiótico, de aire y contaminación, usos del suelo, vegetación y riesgos. Lo sigue un análisis socioeconómico, de población y empleo, al igual que de actividades económicas. Por otro lado, se soporta con un análisis de equipamientos e infraestructura, en la cual se analiza las vialidades, transporte e infraestructura.

Lo anterior permite presentar un análisis general de demanda y oferta para posteriormente presentar la propuesta conceptual que se basa en una red de movilidad inteligente para el corregimiento de Calidonia. Posteriormente, se presentan los impactos y beneficios esperados, desde la movilidad, medioambiente y gestión gubernamental, las cuales se acompañan con esquemas conceptuales para la implementación de los conceptos enunciados previamente desde el diseño urbano. Finalmente, se realiza un análisis preliminar y no exhaustivo de costos al igual que de viabilidad jurídica, ambiental, social y de gestión. Lo anterior deberá ser estudiado en detalle en las siguientes fases, expuestas en la ruta de implementación.

## 15 MATRIZ DE RESULTADOS Y SISTEMA DE E&M, INTEGRADO AL SIT

Tomando como base la matriz de Línea Base de indicadores construida en las fases anteriores del proyecto (Plan Estratégico Participativo y Modelo Territorial Consensuado), se completa la Matriz de Resultados (MR), que servirá como base para el sistema de evaluación y monitoreo de la implementación del POT, todo ello integrado al SIT.

## 16 SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL (SIT)

Dentro del alcance de los trabajos del Plan Local de Ordenamiento Territorial de Panamá, se ha establecido implantar una herramienta que permita gestionar desde el punto de vista de explotación, análisis y difusión los datos cartográficos generados en el proyecto.

En un primer análisis de la situación actual se verificó con qué infraestructura de hardware y software contaba la Alcaldía para afrontar este proyecto desde el punto de vista de la gestión cartográfica. En el mencionado análisis se evaluaron los distintos escenarios tecnológicos que pudieran dar de una manera u otra, cumplimiento al requerimiento de disponer de una herramienta alineada con los objetivos de la Alcaldía de Panamá y del proyecto del plan distrital.

Como resultado de este análisis inicial, se presentaron tres escenarios técnicamente posibles que se adecuaban a las necesidades del proyecto. En este análisis, que sirvió como herramienta de toma de decisión, se presentaba un análisis concienzudo de estos escenarios. Como resultado, se tomó la decisión de avanzar en la implantación de un SIT en un escenario *hibrido* en cuanto a licenciamiento se refería. En alineamiento con lo anterior, y de cara a la presentación de la propuesta tecnológica, se apuesta por avanzar en el escenario de implantar como SIT de escritorio QGIS y utilizar el entorno ArcGIS, de ESRI, para la difusión de la información vía web, tanto para implementar un visor SIG de consulta como para el despliegue del cuadro de mando requerido en los Términos de Referencia de la consultoría para la elaboración del plan distrital de Panamá.

En base a las reuniones mantenidas con los diferentes usuarios que tendrá el SIT, se identificaron una serie de requisitos a los que debe dar respuesta la solución planteada. Estos requisitos fueron agrupados en los 3 componentes que conforman la propuesta tecnológica: una aplicación GIS de escritorio, un conjunto de visores GIS Web y un conjunto de cuadros de mando. La solución GIS de escritorio se implantará para los usuarios que gestionen la información cartográfica generada y las capas de información creadas y derivadas del proyecto. El conjunto de visores GIS servirá como herramienta de difusión de los datos (gráficos y alfanuméricos) provenientes del proyecto y por último la solución completa cuenta con un conjunto de cuadros de control para la visualización de forma rápida, sencilla y gráfica del resultado de los indicadores que se definirán en el proyecto.

Se describen dentro del documento los diferentes casos de uso a cubrir y la descripción de los plugins, visores web y cuadros de mando a desarrollar. Para cada uno de ellos se detalla la necesidad funcional, flujograma, las librerías/métodos y el diseño de la experiencia de usuario inicial. Este detalle descriptivo del diseño de la solución tecnológica, será la base para el desarrollo de las herramientas del SIT del plan distrital de Panamá.

Tomando como base el escenario elegido, se avanza en el desarrollo de la solución tecnológica planteada, que permitirá satisfacer las necesidades de gestión de todos los datos cartográficos generados en el plan distrital de Panamá, mediante las funcionalidades que aportan estas implantaciones.



# ALCALDÍA DE PANAMÁ

**JOSÉ LUIS FÁBREGA**  
Alcalde del Distrito de Panamá

**JUNTA DE PLANIFICACIÓN MUNICIPAL 2019-2024**