

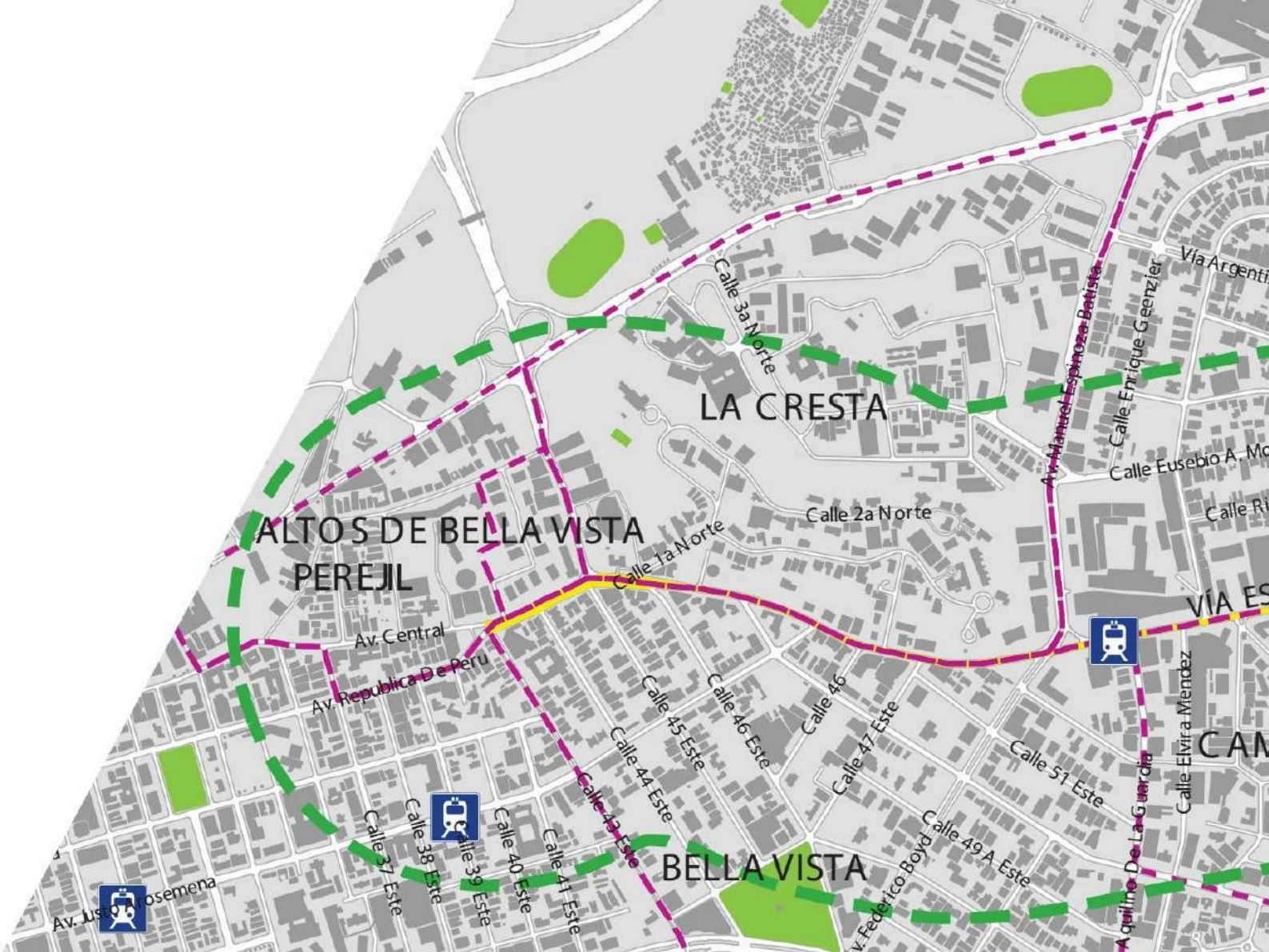
LA VÍA ESPAÑA DEL SIGLO XXI

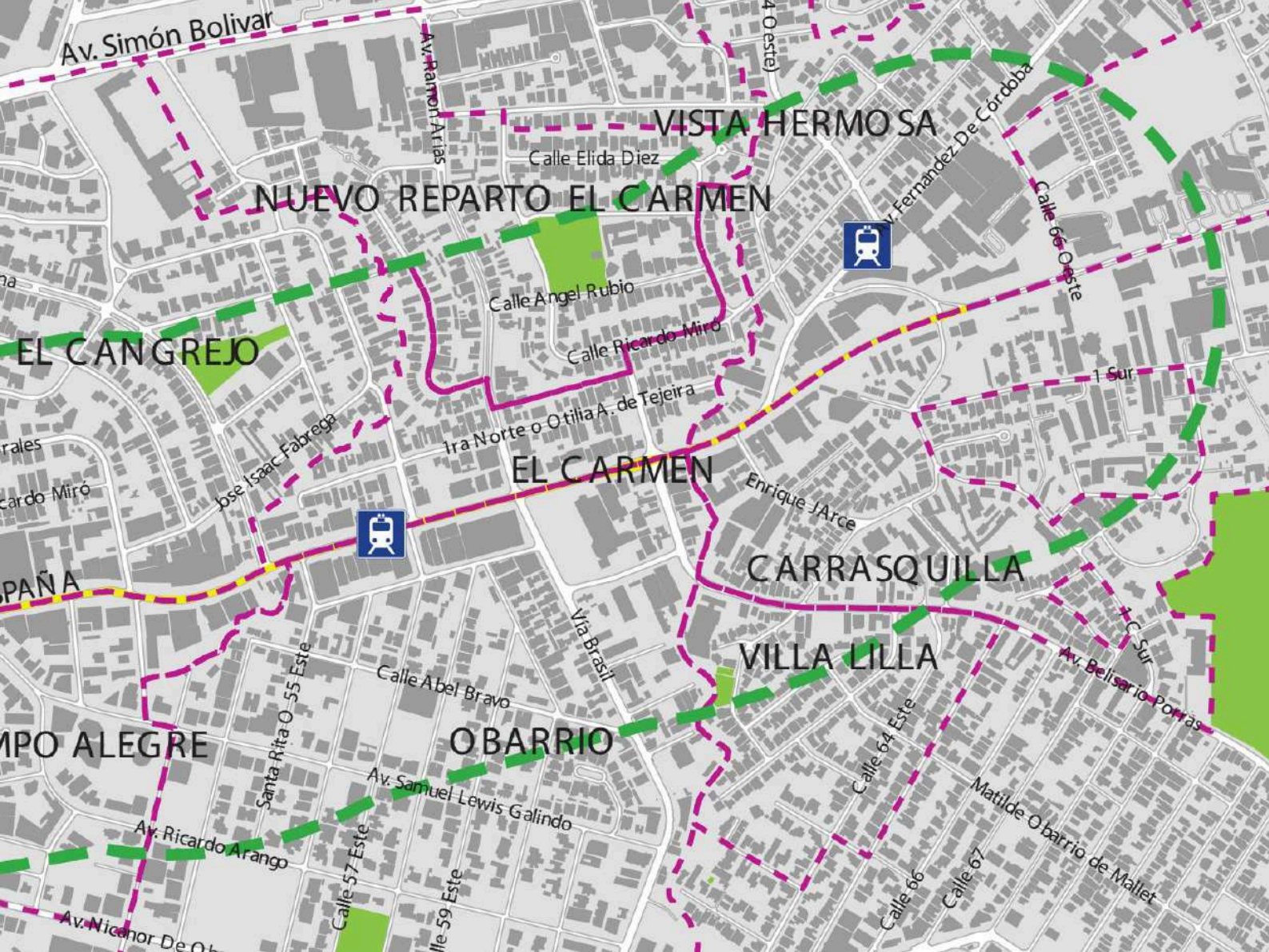
PLAN CONCEPTUAL Y ESTRATÉGICO



ALCALDÍA DE PANAMÁ







**Me imagino la Vía España
más bella, limpia, accesible,
diversa, inclusiva y segura.**

Participante anónimo del taller de consulta ciudadana el 17 de marzo de 2016

LA VÍA ESPAÑA DEL SIGLO XXI

PLAN CONCEPTUAL Y ESTRATÉGICO

Panamá

2016

Preparado por:



ALCALDÍA DE PANAMÁ

Con la colaboración del:



BANCO MUNDIAL

Carta del Alcalde

Noviembre 2016

Estimado ciudadano:

Es un gran honor para mí compartir el Plan Estratégico La Vía España en el Siglo XXI con usted. La Vía España es uno de los corredores urbanos más importantes de Panamá; su crecimiento en el transcurso del tiempo ha reflejado los cambios graduales en el desarrollo de esta gran ciudad. Actualmente nos encontramos en el comienzo de una nueva era de urbanismo en Panamá, y la Vía España se ubica en el corazón de este futuro. La Vía España está experimentando una increíble transformación con su moderna línea 1 del metro y el proyecto peatonal, que es la nueva inversión del Municipio.

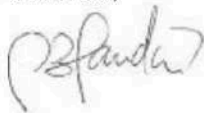
La gran mayoría de los panameños tiene recuerdos de la Vía España, pues esta avenida fue escenario de muchos desfiles culturales y eventos cívicos. Durante mucho tiempo la gente visitó sus negocios y grandes tiendas, los empresarios y turistas extranjeros se hospedaron en sus prestigiosos hoteles y los feligreses rezaron en sus iglesias. Hoy en día, los cambios de estilo de vida urbana nos obligan a imaginar un futuro nuevo para la Vía España.

Este documento es el producto de muchas manos y mentes. Cuando lo elaboramos, nos basamos en las últimas acciones de planificación, como el Plan de Acción "Panamá Metropolitana: Sostenible, Humana y Global" y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS). Muchos ciudadanos y líderes empresariales han compartido su opinión en los talleres organizados por el personal del municipio. También hemos coordinado con varias instituciones del gobierno central y nos hemos asociado con el Banco Mundial para investigar y completar este documento.

La vitalidad y el futuro proyectado de la Vía España están íntimamente vinculados con una visión de desarrollo sostenible para la región metropolitana de Panamá. Debemos tener un centro urbano fuerte y vibrante para poder emprender una región sostenible. Ninguna organización o agencia gubernamental puede crear esta visión trabajando por sí sola.

¡Espero recibir su colaboración y participación a medida que renovamos y diseñamos el corazón de la Ciudad de Panamá en el siglo XXII!

Sinceramente,



Alcalde José Blandón



ALCALDÍA DE PANAMÁ

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

4

CONDICIONES EXISTENTES

16

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO

34

IMPLEMENTACIÓN

38

INTRODUCCIÓN

Foto de la Ciudad de Panamá en 1930.
En la imagen aparece el antiguo Club
Miramar, el parque Urracá, la Avenida
Balboa, la Avenida Federico Boyd y la
Vía España al fondo.



La importancia de la Vía España en la Ciudad de Panamá

La Ciudad de Panamá enfrenta hoy una serie de desafíos para lograr un desarrollo urbano sostenible. Según el Plan de Acción Panamá Metropolitana: Sostenible, Humana y Global elaborado en el marco de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), el modelo de crecimiento de la Ciudad de Panamá ha resultado en una metrópolis dispersa, fragmentada y excluyente, con una creciente segregación socio-espacial, problemas de movilidad cada vez más agudos y ocupación de terrenos vulnerables a desastres naturales.

El boom inmobiliario de la última década ha generado altos costos de vivienda en las áreas céntricas de la ciudad, obligando a la población a buscar alternativas de vivienda de menor costo fuera de la ciudad. Sin embargo, el mayor número de empleos se encuentra en el centro, creando un desbalance. Este desbalance entre empleos y viviendas ha traído consigo serios problemas en la movilidad urbana, caracterizados por altos tiempos de viaje en horas pico.

Los proyectos viales y los desarrollos urbanísticos no han considerado el espacio y las facilidades que se les debe brindar a los peatones y ciclistas para que estos tipos de viaje se puedan convertir en una alternativa real de movilidad. Esto ha generado que la infraestructura peatonal de la ciudad sea deficiente, constantemente invadida por automóviles, y presente un déficit de espacios públicos.

Según el Plan de Acción ICES, las áreas centrales de la Ciudad de Panamá deben aumentar la población con la finalidad de alcanzar un mayor equilibrio entre residencia, empleos y servicios. Las recomendaciones del Plan relacionadas con la movilidad apuestan por favorecer el transporte público y los desplazamientos no motorizados. Se propone al peatón como protagonista de las calles y la ciudad, de acuerdo a la jerarquía de la movilidad sostenible.

Sabías que la Vía España...

**...alberga unos 35 mil habitantes a su alrededor,
mayormente joven y de clase media**

...cuenta con más de 3,500 habitaciones de hoteles

**...es uno de los principales corredores de transporte
público en la ciudad**

**...es transitada por unos 160 mil usuarios de metro
y bus todos los días**

La Vía España

El eje de la Av. Central-Vía España es una de las principales arterias de la Ciudad de Panamá y elemento central de su crecimiento histórico. La expansión urbana que tuvo lugar a partir de la construcción del canal en la década de 1910 fue articulada a través de la Av. Central-Vía España, que iniciaba en el casco histórico y conectaba con los nuevos suburbios los cuales iban surgiendo hacia al noreste como racimos de esta vía. Es así como la ciudad, limitada por la Zona del Canal y la Bahía de Panamá, creció principalmente a lo largo de la Vía España en dirección noreste, y se convirtió en la ciudad contemporánea de hoy.

A mediados del siglo XX, se inició la construcción de dos edificios emblemáticos en la Vía España: el hotel El Panamá Hilton, hoy Hotel El Panamá, y la Iglesia del Carmen. A partir de allí, se convirtió en el centro y vía comercial más importante de la ciudad.

A través de su historia, la Vía España ha sido también el escenario simbólico de la cultura e identidad de la sociedad panameña. Es uno de los lugares predilectos de los ciudadanos para expresar patriotismo, alegría, apoyo y oposición en diversos temas nacionales.

En las últimas décadas, la Vía España ha ido perdiendo su ventaja competitiva ante diversos centros comerciales cerrados o "shopping malls" que han surgido en la ciudad, convirtiéndose en un espacio mayormente de paso y de estacionamiento, más que un destino en sí mismo, trayendo con ello un deterioro general del espacio público.

Vista aérea de la Vía España a inicios de 1950. Fuente: Panamá Vieja Escuela

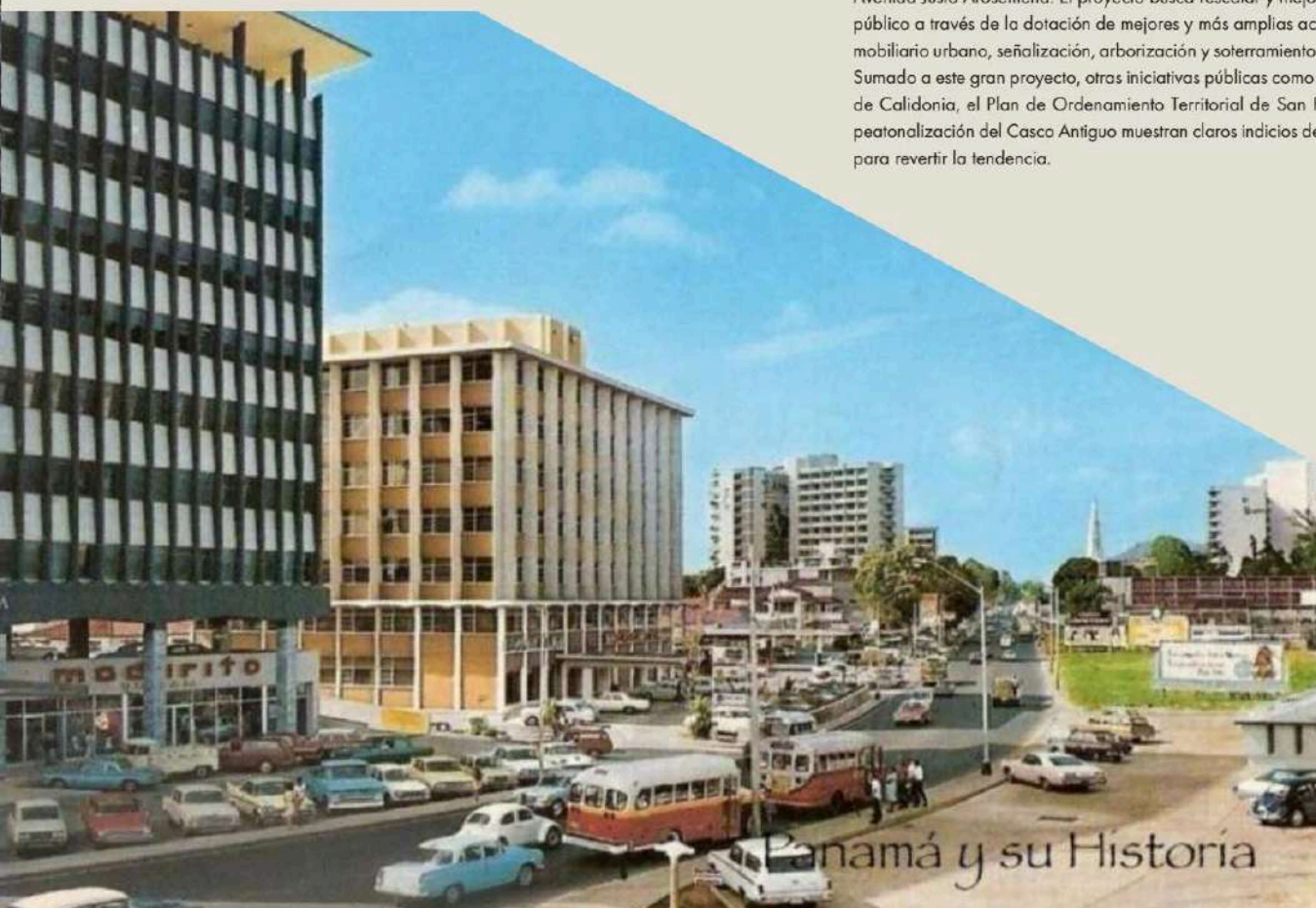


Hoy existe la oportunidad de revertir esta situación transformando este corredor urbano en un espacio más dinámico que rescate su identidad y vocación, generando a su vez un espacio público lineal de calidad en la ciudad.

Un paso importante en esta dirección ha sido el Metro de Panamá, cuya línea 1 fue inaugurada en el año 2014 y que recorre una buena parte de la Vía España, lo cual ha empezado a transformar el espacio alrededor de las estaciones. La presencia del metro constituye una gran oportunidad para revitalizar esta histórica vía a través del transporte público. Diariamente, transita por ella un sinnúmero de personas, ya sea caminando, en transporte público o en automóvil.

La Vía España a finales de la década de 1960. Fuente: Panamá y su Historia

Es por estas razones que la Alcaldía de Panamá está apostando por un proyecto de gran envergadura: la intervención del espacio público a lo largo de diferentes vías del centro urbano, dentro de las cuales se incluye la Vía España desde su intersección con la Vía Belisario Porras hasta la Avenida Justo Arosemena. El proyecto busca rescatar y mejorar el espacio público a través de la dotación de mejores y más amplias aceras, ciclovía, mobiliario urbano, señalización, arborización y soterramiento de cableado. Sumado a este gran proyecto, otras iniciativas públicas como la renovación de Calidonia, el Plan de Ordenamiento Territorial de San Francisco y la peatonalización del Casco Antiguo muestran claros indicios de planificación para revertir la tendencia.



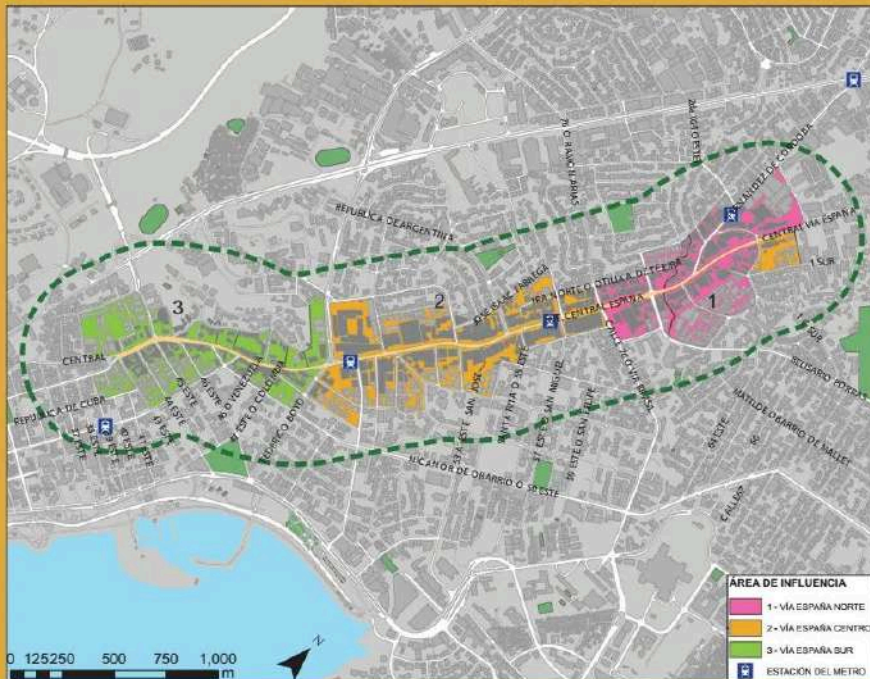


Área de estudio en el contexto de la Ciudad de Panamá.

Para que la Vía España recupere su vitalidad, es necesario reexaminar su vocación y potencial con la finalidad de hacerla más amigable para las personas. Es con este fin que la Alcaldía de Panamá ha desarrollado el Plan Estratégico "La Vía España en el Siglo XXI". Se trata de una acción de planificación integral: estrategias de movilidad urbana sostenible, espacio público y desarrollo urbano.

El área de estudio de este Plan comprende el tramo de la Vía España entre el cruce con la Calle 42 Este, hasta su intersección con la Av. Fernández de Córdoba, con un área de influencia de 450 metros a cada lado, que representa una distancia caminable en aproximadamente 5 minutos.

Sectores de la Vía España



El análisis de los usos de suelo permite identificar tres diferentes zonas en la Vía España:

- 1) **VÍA ESPAÑA NORTE** - El área de uso mixto entre el sector de la estación Fernández de Córdoba y la Vía Brasil.
- 2) **VÍA ESPAÑA CENTRO** - El área comercial primaria, organizada entre la Vía Brasil y la estación Iglesia del Carmen.
- 3) **VÍA ESPAÑA SUR** - La zona más residencial entre la estación Iglesia del Carmen y Perejil.



Camino Real
a Portobelo



Iglesia del
Carmen

1951

El Legado de la Vía España

La Vía España representa muchas experiencias y recuerdos distintos para diferentes personas. Como tal, representa uno de los espacios cívicos más importantes de Panamá. ¡Las siguientes fotos e hitos representan esta gran diversidad!

1951

Bella
Vista



Hotel
El Panamá





Carnaval en
Via España



Desfiles
Patrios



Concentración
Política



Proyecto de
Aceras

1980's

1990

2014

2017

2010

Concentraciones
Políticas



Carnaval en
Via España



Metro de
Panamá



Los Actores Principales en la Vía España

Debido a su ubicación central, la Vía España tiene todas las características necesarias para transformarse en una avenida llena de vida y armonía, donde convergen el comercio y la cultura en el corazón de un centro urbano sostenible, y donde viven, trabajan y transitan una gran variedad de actores:



ALMACENES, RESTAURANTES Y OFICINAS



HOTELES Y NEGOCIOS RELACIONADOS AL TURISMO



PROPIETARIOS DE INMUEBLES EN LA VÍA ESPAÑA (PÚBLICOS Y PRIVADOS)



CIUDADANOS Y VISITANTES QUE COMPRAN Y TRABAJAN POR LA VÍA ESPAÑA



CIUDADANOS QUE TRANSITAN A TRAVÉS DEL CORREDOR URBANO CAMINANDO, EN BICICLETA, CARRO, BUS Y METRO



RESIDENTES DE LOS BARRIOS ALEDAÑOS

Factores de Cambio

En los últimos 15-20 años, con la aparición de los nuevos centros comerciales y otras obras de infraestructura y proyectos inmobiliarios, han habido muchos cambios que han tenido un impacto en la Vía España. Los cambios más importantes son:

EL METRO DE PANAMÁ

La apertura de la Línea 1 del Metro en 2014 genera la posibilidad de utilizar el transporte público como elemento central de revitalización de la Vía España y sus alrededores. El metro ha acrecentado la centralidad e importancia de la Vía España en la Ciudad de Panamá, ya que la conecta con toda el área metropolitana y revaloriza el suelo de la zona.

DESCENTRALIZACIÓN

La implementación de la Ley de Descentralización (2009) devolvió a la Alcaldía de Panamá las capacidades y recursos para liderar un proceso de regeneración urbana modelo en la Vía España. Esto muestra el continuo crecimiento en la fortaleza y capacidad del gobierno municipal y la posibilidad de administrar mejor e invertir en el espacio público. El proyecto peatonal actual es un buen ejemplo de las oportunidades relacionadas con el proceso de descentralización.

PROYECTO DE INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL EJE URBANO

El proyecto de intervención del espacio público impulsado por la Alcaldía de Panamá generará un gran impacto sobre la Vía España, desde su intersección con la Avenida Belisario Porras hasta la Avenida Justo Arosemena. Brindarle comodidades al peatón no solamente hará que el espacio público sea más seguro, sino que también atraerá más clientes a la Vía España al promover la movilidad no motorizada, beneficiando así a los comercios locales.

LOS CENTROS COMERCIALES CERRADOS O SHOPPING MALLS

El surgimiento de los llamados centros comerciales o shopping malls en las últimas décadas ha tenido un gran impacto en los estilos de vida de las personas, especialmente en la forma en que realizan sus compras y se recrean. Estos grandes centros comerciales han reemplazado la función del espacio público en la ciudad, y están orientados principalmente al usuario del automóvil. Frente a las ventajas de los malls, los pequeños comercios de proximidad han ido perdiendo en competitividad, lo que a su vez ha contribuido al deterioro de la Vía España.

CAMBIOS EN LA CIRCULACIÓN VIAL

La Vía España había sido un corredor que conectaba la ciudad en dos sentidos hasta los años 90s, cuando un conjunto de medidas de circulación vial impulsadas por el Gobierno Central con el propósito de aumentar la capacidad de flujo vehicular, convirtió este eje en una vía unidireccional desde su cruce con la Av. Belisario Porras hacia el centro. Es posible que al aumentar las velocidades promedio y reducir la conectividad urbana, se haya enfatizado su vocación de "vía de paso", en contraste con su potencialidad de espacio público, contribuyendo así también al deterioro comercial de la Vía España.

Además del comercio, me gustaría ver en la Vía España más restaurantes, cafés, teatros, cines, museos, biblioteca y galerías de arte.

Participante anónimo del taller de consulta ciudadana el 17 de marzo de 2016

Nueva Visión

Una avenida INCLUSIVA, EMBLEMÁTICA y COMERCIAL.

Esta nueva visión para la Vía España se basará en los siguientes principios:

Movilidad segura y accesible: Una avenida diseñada para todos los usuarios de la calle, que permita un tránsito más seguro de peatones, ciclistas, y usuarios de bus y metro. Un espacio que se caracterice por un urbanismo de escala humana y orientada al peatón.

Sentido de identidad y comunidad: Una avenida que celebra su legado histórico, que conserva su identidad como eje simbólico de la cultura panameña, rodeado de comunidades activas que utilizan la Vía España como lugar de encuentro, compras y recreación durante el día y la noche.

Desarrollo económico: Un centro comercial potenciador de la pequeña y mediana empresa, que ofrezca diversidad de comercios y servicios. Un lugar con una mezcla de usos que provean condiciones apropiadas para el desarrollo del comercio.

Imagínese la Vía España

Imagínese la Vía España como una avenida cívica y comercial donde...

CONVERGEN LA CULTURA, EL COMERCIO Y EL TURISMO EN EL CORAZÓN DE LA CIUDAD.

LOS TRABAJADORES TIENEN FÁCIL ACCESO A SUS LUGARES DE EMPLEO.

SE PUEDE CIRCULAR EN TRANSPORTE PÚBLICO, CAMINANDO O EN BICICLETA DE MANERA CÓMODA Y SEGURA.

LOS NIÑOS, ANCIANOS Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDEN TRANSITAR CON SEGURIDAD POR LAS ACERAS.

EXISTEN OPORTUNIDADES DE VIVIENDA PARA ACOGER A NUEVOS RESIDENTES.

LAS PERSONAS PUEDEN SENTARSE A DESCANSAR, COMER O CONVERSAR.

LOS TURISTAS Y VIAJEROS DE NEGOCIOS PUEDEN ALOJARSE EN EL CENTRO FINANCIERO.

LOS VISITANTES DE TODO EL MUNDO SE SIENTEN BIENVENIDOS EN PANAMÁ.

CONDICIONES EXISTENTES





A pesar de ser la arteria principal de la ciudad, carece de los espacios peatonales adecuados, con árboles de sombra y otras amenidades, que hagan honor a su legado.

La Vía España y sus Barrios Vecinos

La Vía España ocupa un lugar central en la ciudad; está rodeada de barrios de tradicional importancia. Tomando los barrios en su conjunto, esta zona representa una gran comunidad de uso mixto en Panamá. En este tramo de la Vía España podemos encontrar tres sectores: el área norte, el área central y el área sur, cada una bien definida en cuanto a su dinámica y composición urbana.



CARRASQUILLA: Es un barrio en plena transformación. Es mayormente residencial de baja y mediana densidad, aunque existen grandes condominios de apartamentos que han ido cambiando esto.

VISTA HERMOSA: Es un barrio de densidades bajas en proceso de transformación hacia densidades más altas. Posee usos residenciales, comerciales e industriales.

VILLA LILLA: Es un barrio pequeño, que data de 1960. Mayormente alberga residencias de baja densidad, aunque con el tiempo ha empezado a transformarse con otros usos y densidades.

EL CARMEN: Es un barrio de bajas densidades y usos mixtos. Recientemente ha enfrentado diversos cambios de zonificación, especialmente en áreas residenciales.

CAMPO ALEGRE: Fue parte de las primeras expansiones de la Ciudad de Panamá. Actualmente es parte del centro financiero de la ciudad.

OBARRIO: Un barrio que se caracteriza por su retícula urbana bien trazada y una diversidad de usos. Antes de ser Obarrio, alojaba el antiguo Hipódromo Juan Franco hasta 1960.

EL CANGREJO: Fue fundado en la década de 1950 como un barrio moderno, caracterizado por la arquitectura moderna de la época, áreas verdes y aceras cómodas. Sigue siendo uno de los barrios más populares de la ciudad por su gran diversidad y dinamismo.

PEREJIL: Es un barrio de usos mixtos, de hermosa arquitectura y escala humana. Se encuentra en el límite del "núcleo histórico" y el distrito financiero de la ciudad.

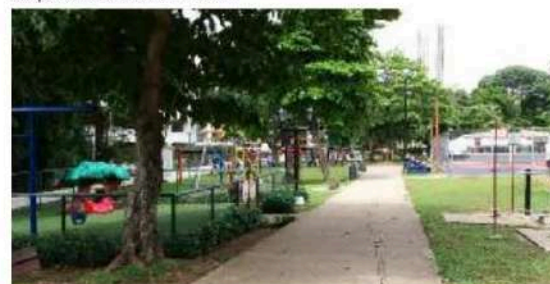
LA EXPOSICIÓN: Es el corazón del corregimiento de Calidonia. Aquí se encuentra la mayor concentración del legado histórico de la Exposición Internacional Panamá-Pacífico.

BELLA VISTA: Es un barrio de usos mixtos que posee una identidad muy marcada dentro de la ciudad por sus edificaciones de gran riqueza arquitectónica, que se reconocen como de arquitectura bellavistina.

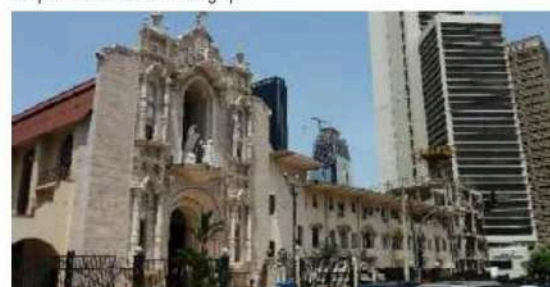
LA CRESTA: Sus primeras casas datan de 1938, caracterizadas por el estilo "hispanicista." Es un barrio mayormente residencial en donde existen edificios altos y viviendas unifamiliares.



Parque Benito Juárez en El Carmen

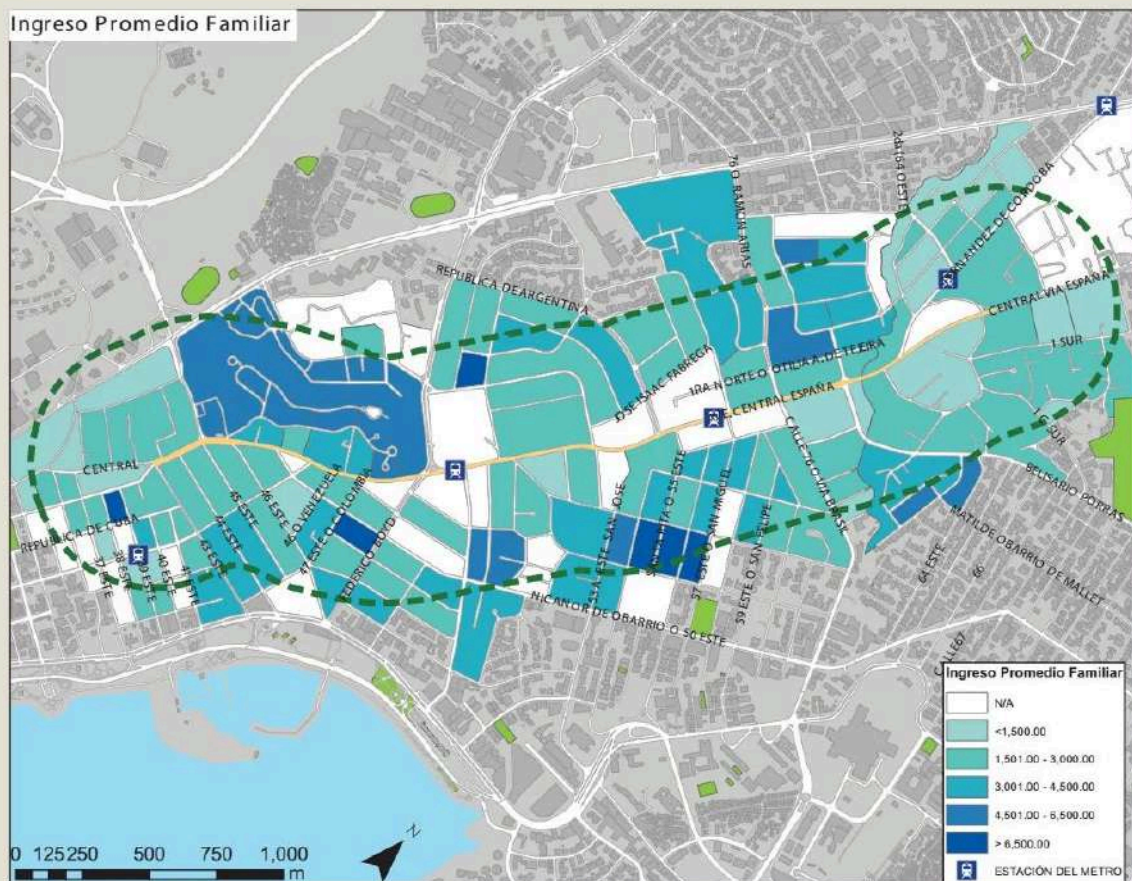


Parque Andrés Bello en El Cangrejo



Vista del Santuario Nacional y parte del Distrito Financiero en Campo Alegre

Ingreso Promedio Familiar



La Vía España y sus barrios poseen una población muy dinámica y diversa:

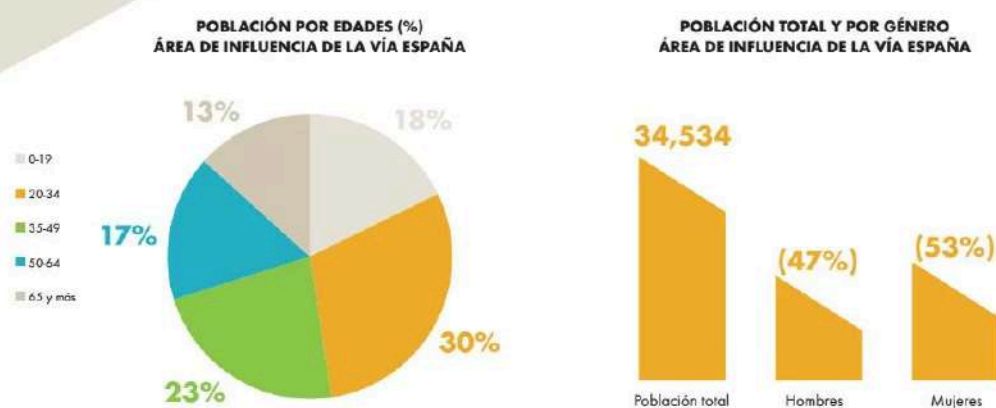
APROXIMADAMENTE 35 MIL HABITANTES.

UNA DENSIDAD PROMEDIO DE 81 HABITANTES POR HECTÁREA.

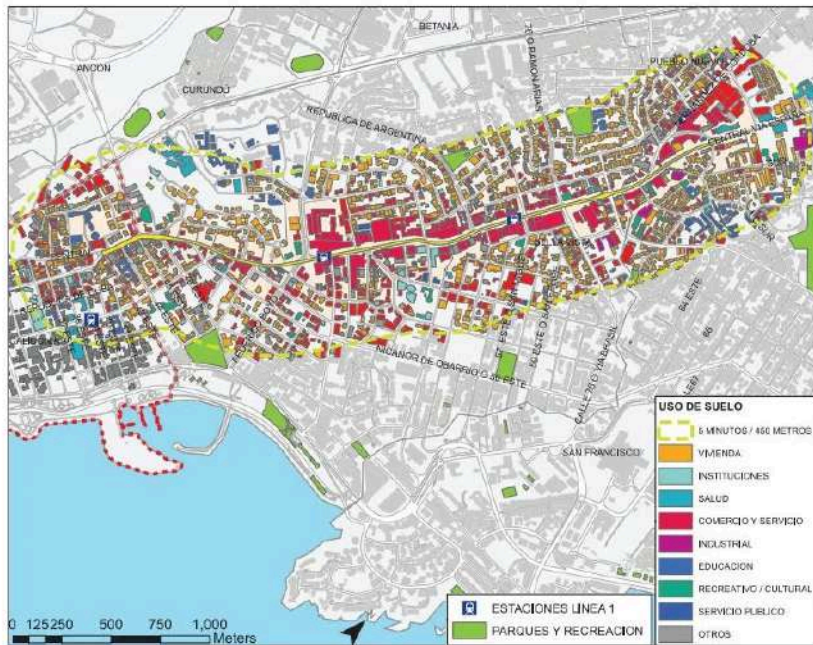
UNAS 11 MIL FAMILIAS, CON UN PROMEDIO DE 3 PERSONAS POR HOGAR.

MAYORMENTE ADULTOS JÓVENES Y DE MEDIANA EDAD (53% DE LA POBLACIÓN).

UN INGRESO MEDIO POR FAMILIA DE APROXIMADAMENTE B/.1,900.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo, Censo de 2010, Panamá



El uso de suelo existente refleja la diversidad de actividades a lo largo de la calle:

Usos de Suelo

El uso de suelo existente refleja la diversidad de actividades a lo largo de la vía:

COMERCIO Y SERVICIOS: Actualmente sobre la Vía España hay una gran concentración de comercios de grandes almacenes por departamento y otros comercios minoristas como boutiques y ventas de artículos electrónicos. También existen bancos y oficinas de servicios financieros y profesionales.

RESIDENCIAL: Los barrios alrededor de la Vía España tienen una gran cantidad de viviendas de mediana y alta densidad, especialmente El Cangrejo, La Cresta, Obarrio y Carrasquilla.

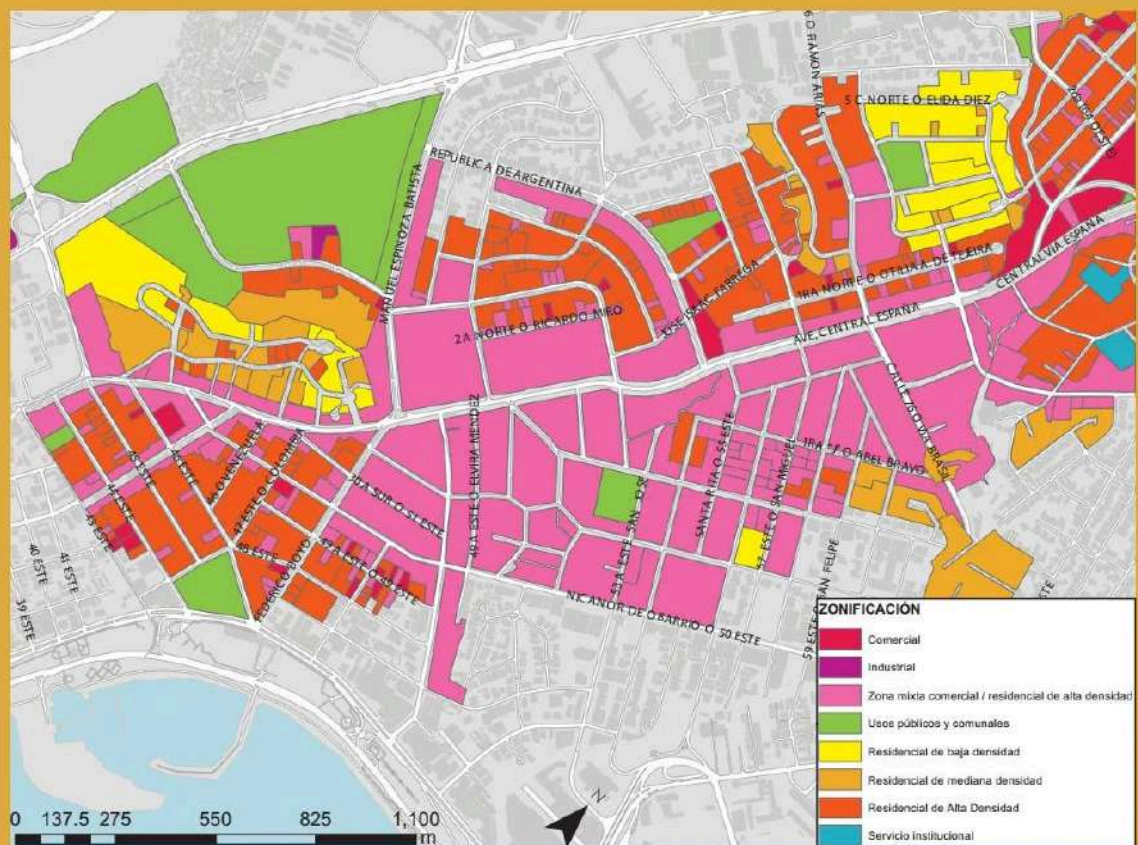
INSTITUCIONES: Instituciones públicas, como las oficinas del Ministerio de Economía y Finanzas, y el Ministerio Público se encuentran en el corazón de la Vía España.

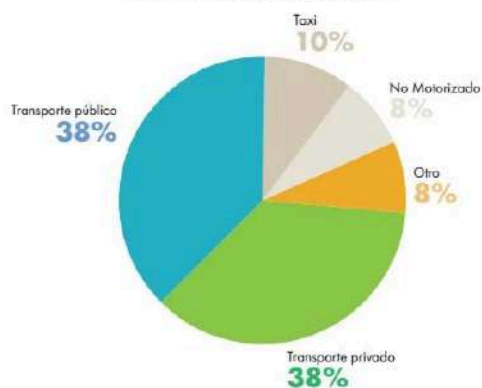
SALUD: Hay una limitada oferta de servicios de salud. Cercano a la Vía España, se ubica el complejo hospitalario de la Caja de Seguro Social y otras clínicas privadas pequeñas.

EDUCACIÓN: Cerca de la Vía España se encuentra el campus central de la Universidad de Panamá, así como otras instituciones de educación superior.

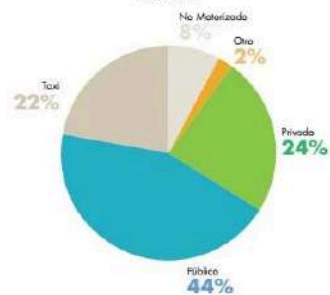
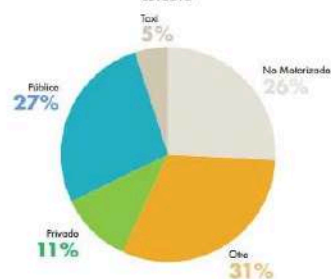
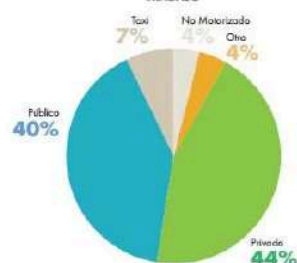
RECREATIVO / CULTURAL: A pesar de que existe una gran cantidad de casinos y otros centros de recreación nocturna, hay una muy limitada oferta de espacios culturales y de recreación al aire libre.

Zonificación



MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO

Fuente: PIMUS, 2014

COMPRAS**ESTUDIO****TRABAJO**

Tráfico, Circulación y Transporte Público

Área Metropolitana

El modo más utilizado para desplazarse en el área metropolitana es el transporte público. Casi dos tercios (64%) de los viajes se realizan ya sea en transporte público, taxi, medios no motorizados u otros medios como el transporte escolar.

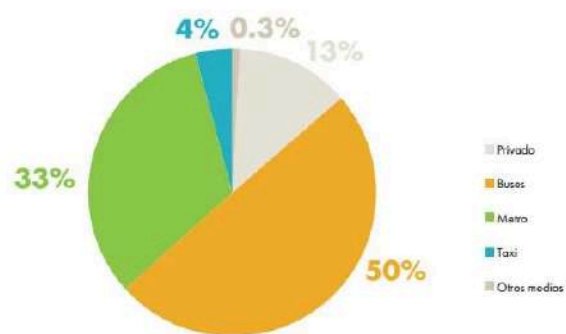
La distribución por modo de viaje varía dependiendo de la actividad a la que se accede.

El 76% de los viajes de compras no se realizan en transporte particular.

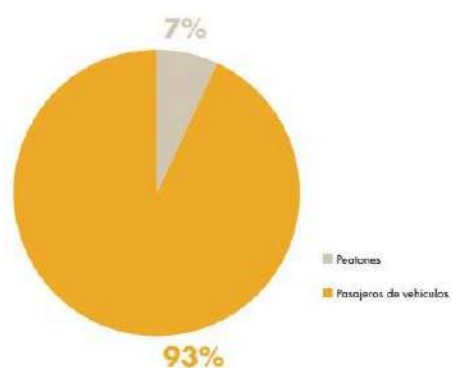
Vía España

- La Vía España es uno de los corredores principales del sistema Metro Bus y la Línea 1 del Metro.
- Más de 250 mil personas usan el Metro de forma regular. De ellas, un 25% circula en las estaciones de Iglesia del Carmen, Vía Argentina y Fernández de Córdoba.
- Alrededor de 3,000 buses circulan todos los días por la Vía España, que equivale a casi 100 mil pasajeros diarios.
- Por cada 4 personas que usan el metro, 1 se sube o baja en la Vía España.
- La cantidad de peatones que transitan por la Vía España es casi tres veces mayor que la cantidad de pasajeros de vehículo privado, sin embargo los peatones cuentan con menos del 10% del espacio de la calle.

PERSONAS EN LA VÍA ESPAÑA POR MODO DE TRANSPORTE



ESPACIO EN LA VÍA ESPAÑA



Espacio Público

Los tres usos principales del espacio público a lo largo de la Vía España son: 1) La calzada o rodadura, 2) superficie de estacionamiento y 3) aceras peatonales intermitentes. A pesar de que el movimiento de vehículos fluye adecuadamente por la calzada de cuatro carriles, el resto del espacio público consta de una serie de espacios de estacionamiento mal diseñados y aceras peligrosas. Algunos segmentos aislados del espacio peatonal han sido mejorados con la construcción del Metro, sin embargo la mayor parte de la Vía España no ha sido renovada en los últimos años.

**ÁREA CAMINABLE PRIVADA
ESTACIONAMIENTO + ACERA PEQUEÑA
(ACERA DE METRO EN ALGUNOS CASOS)**



**CIRCULACIÓN Y
ESTACIONAMIENTO
DE AUTOS**



**4 CARRILES DE
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS
MOTORIZADOS**



**ACERA DEL METRO (O
ESTACIONAMIENTO EN
ALGUNOS CASOS)**



**CIRCULACIÓN Y
ESTACIONAMIENTO
DE AUTOS**

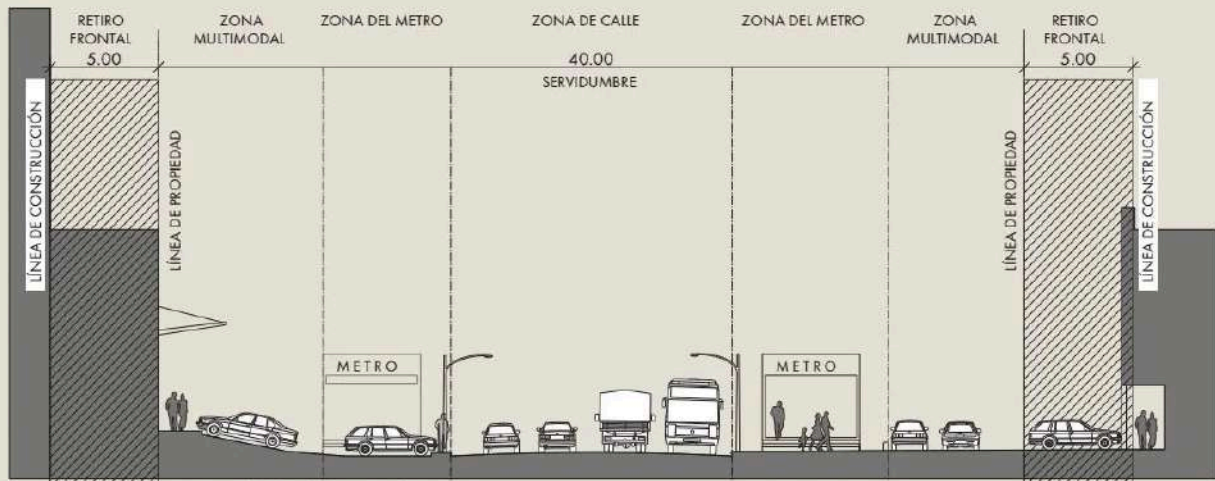


ACERA PRIVADA

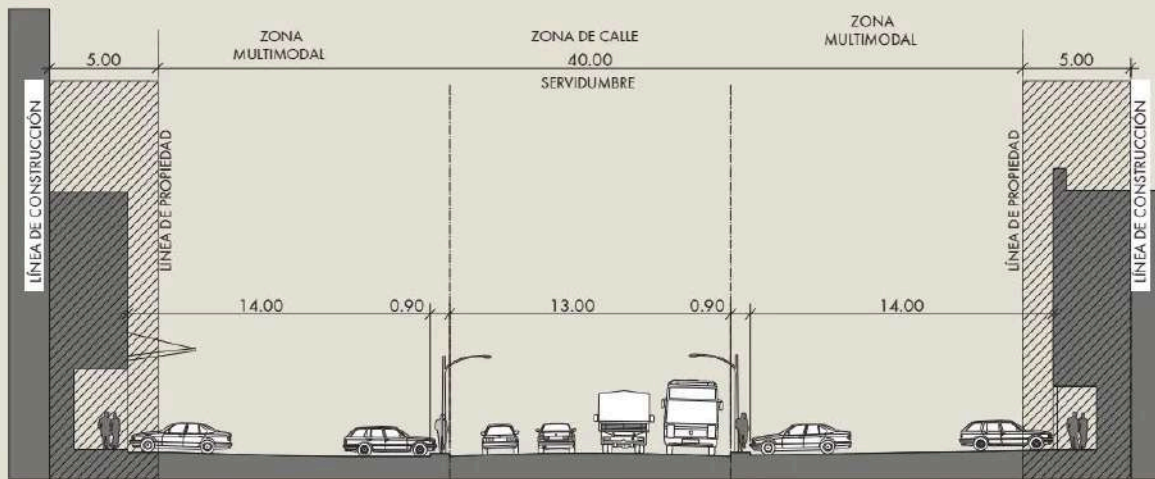
La administración legal del espacio público es muy compleja y no corresponde directamente a la "propiedad pública" o la "propiedad privada". Debido a que las actuales normas de desarrollo exigen que los edificios se retiren de la línea de propiedad, existe una zona "intermedia" en la propiedad privada delante de cada uno de los locales. Conocida como retiro frontal, esta zona es privada pero accesible al público y se ve como si fuese parte de la calle principal.

Esta zona de retiro frontal es típicamente utilizada como estacionamiento privado, lo que dificulta el libre tránsito peatonal, además de generar una especie de barrera visual para el comercio en planta baja.

Esta franja presenta un potencial de espacio público amparado en la Ley 6 de 2006. En este sentido, se requerirán acciones disuasivas con los privados para la reformulación de estos espacios. Una acción en específico podría ser redistribuir la zona de retiro entre edificación y servidumbre pública, cediendo una porción al privado como área construible y al mismo tiempo ganando espacio para acera pública, de manera que se eliminen las ambigüedades asociadas a este espacio. Esta es una acción del tipo "ganar-ganar" en la que tanto el privado como el interés público se ven beneficiados.



Sección vial cerca de las estaciones del Metro de Panamá en la Vía España.



Sección vial típica, en donde no hay estaciones del Metro de Panamá.

Estacionamiento

En la Vía España hay diferentes tipos de estacionamientos para automóviles: los estacionamientos en el espacio público (servidumbre), en el espacio del retiro frontal y en edificios destinados para este uso dentro de la propiedad privada (garajes de estacionamiento públicos o privados).

No existen espacios asignados para carga y descarga, motocicletas o bicicletas. Los estacionamientos para discapacitados son solicitados por norma.

Estacionamiento
en la servidumbre



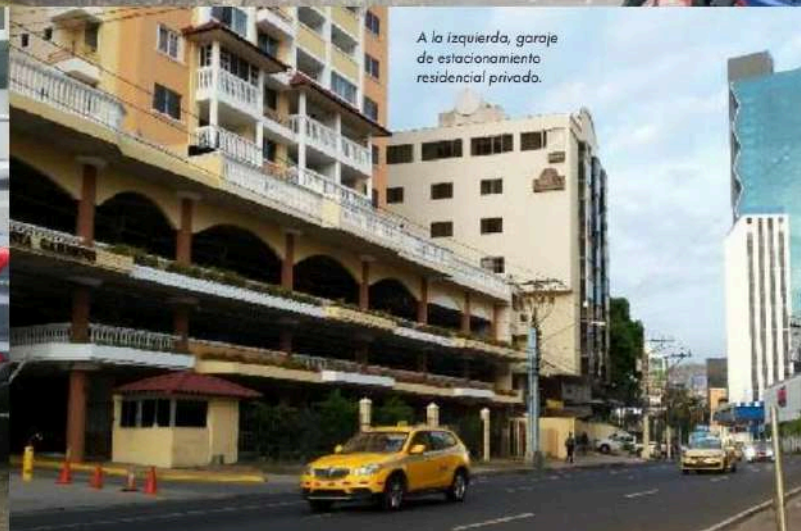
Entrada a garaje de estacionamiento
de Plaza Concordia



Estacionamiento
con parquímtero
en la servidumbre



A la izquierda, garaje
de estacionamiento
residencial privado.



Patrimonio Arquitectónico

En la Vía España podemos encontrar emblemáticas edificaciones de diferentes períodos y estilos de arquitectura: desde el neogótico de la Iglesia del Carmen y el estilo Internacional del Hotel El Panamá, hasta edificaciones contemporáneas de imagen corporativa. La variedad de estilos en la arquitectura producida por las distintas épocas dan a la avenida una imagen ecléctica y diversa, representando las diversas épocas de la historia de la Ciudad de Panamá, especialmente su evolución durante el siglo XX. Muchos de los edificios, inclusive los más modernos, no se podrían reproducir con los métodos de construcción actual, y es así como estos edificios del siglo XX se consideran un legado del pasado.

IGLESIA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN

HOTEL EL PANAMÁ

PLAZA CONCORDIA

HOTEL CONTINENTAL

PLAZA BANCO NACIONAL

IGLESIA SANTUARIO NACIONAL DEL CORAZÓN DE MARÍA

CASA BELLAVISTINA (ANTIGUA CASA ELETÁ, FRENTE A SUCASA)

EDIFICIO I.L. MADURO (EN EL CANGREJO, FRENTE AL HOTEL GRANADA)

EDIFICIO DE OFICINAS VÍA ESPAÑA 120

SUPERMERCADOS REY



Me imagino la Vía España como Broadway de Nueva York en Panamá, con vida las 24 horas.

Participante anónimo del taller de consulta
ciudadana el 17 de marzo de 2016



Broadway, Nueva York

La siguiente tabla presenta los resultados del análisis FODA llevado a cabo durante un taller de consulta ciudadana.

Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de la Vía España

FORTALEZAS

- Columna vertebral y arteria principal de la ciudad
- Uso de suelo mixto (residencial y comercial)
- Núcleo comercial, con cercanía a zonas residenciales
- Cercanía a la Universidad de Panamá (dinamismo)
- Distintas modalidades de transporte y acceso al Metro
- Vida urbana diurna (chicheros, comida en la calle)
- Tradición, vía emblemática

OPORTUNIDADES

- Recuperar aceras y espacios verdes regulados y accesibles a todos
- Construir un espacio armónico, confortable y ordenado
- Mayor oferta de vivienda a precios accesibles
- Mayor diversidad de comercios como restaurantes y actividades recreativas para el turismo y la vida nocturna
- Mayor iluminación y seguridad de noche
- Programa de uso eficiente del estacionamiento público (en vía y fuera de vía)
- Campaña de educación ciudadana

DEBILIDADES

- Espacio peatonal deficiente
- Desorden vial e invasión del espacio público por autos
- Inseguridad de noche y falta de iluminación
- Escasez de árboles y sombra para refugiarse del clima
- Presencia de instituciones gubernamentales
- Pocas atracciones y actividades turísticas y culturales
- Falta sentido de identidad y pertenencia

AMENAZAS

- Pérdida de la actividad comercial
- Resistencia al cambio por parte de comerciantes
- Pérdida del espacio peatonal, por "derechos adquiridos" sobre el espacio público
- Expulsión de la vivienda de rango medio-bajo por incremento del valor del suelo y la especulación inmobiliaria
- Crimen e inseguridad
- Inundaciones y falta de diseños adecuados al clima

Me imagino la Vía España más bella, limpia, accesible, diversa, inclusiva y segura.

Participante anónimo del taller de consulta ciudadana el 17 de marzo de 2016

Orchard Road, Singapur

La avenida "Orchard Road" en Singapur, es utilizada por muchos peatones en una ciudad con los mismos niveles de humedad y temperatura que Panamá.



ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO

Las ciudades alrededor del mundo están reinvertiendo en corredores urbanos para avanzar en las estrategias de desarrollo sostenible que destaque la posibilidad de moverse libremente con una variedad de medios de transporte.

La regeneración de la Vía España se centrará en las siguientes estrategias de desarrollo urbano, que se traducirán en la nueva visión para la Vía España. Cada una de las estrategias se ilustra a través de ejemplos de implementación exitosa en otras ciudades similares del mundo.

CALLE COMPLETA

DESARROLLO MIXTO Y COMPACTO

NUEVO ESPACIO PÚBLICO

USOS ACTIVOS EN PLANTA BAJA

ACCESIBILIDAD Y ESTACIONAMIENTOS

NUEVAS ALIANZAS



Orchard Road,
Singapur

CALLE COMPLETA

La Vía España se caracterizará por un diseño vial que permita la convivencia armónica de todos los usuarios de la vía y que permita la integración transparente de múltiples medios de transporte, obras de infraestructura y la prestación de espacios públicos que sean amigables al peatón.

Objetivos:

- Integrar adecuadamente los diferentes modos y sistemas de transporte.
- Acomodar nuevos árboles y elementos verdes para crear un ambiente fresco y agradable en la calle.
- Priorizar el espacio peatonal en el perfil de la calle para el fomento de la caminabilidad y el uso del transporte público.
- Aplicar estándares de diseño universal para facilitar la movilidad e inclusión de las personas con discapacidad.
- Establecer nuevas normas de diseño para elementos de infraestructura como los medidores eléctricos, iluminación y señalización de tráfico.

Algunos ejemplos:

- Orchard Road, Singapur
- Avenida de Mayo, Buenos Aires
- 16th Street Mall, Denver



Curitiba,
Brasil

DESARROLLO MIXTO Y COMPACTO

Se impulsará en la Vía España y sus barrios vecinos, nuevos desarrollos que proporcionen una densidad adecuada, privilegiando usos mixtos de suelo que mezclen comercio con vivienda, educación y cultura. El objetivo principal es maximizar la vitalidad de la Vía España tanto en el día como en la noche; durante la semana y los fines de semana.

Objetivos:

- Explorar usos compatibles de alta densidad que traigan nueva vida a la zona.
- Integrar los usos de hotelería y vivienda de alta densidad cuando sea posible con el fin de promover la vida urbana.
- Convertir el tramo entre la Av. Manuel Espinoza Batista y la Vía Brasil como el gran boulevard de "destino 24 horas" de Panamá.
- Promover la consolidación del carácter del tramo Sur alrededor de La Cresta, a través de incentivos a nuevos desarrollos residenciales compactos y de usos mixtos en el sector.

Algunos ejemplos:

- Curitiba, Brasil
- Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Santiago de Chile
- H Street NE, Washington DC, EE.UU.



Plaza Catalunya,
Barcelona

NUEVO ESPACIO PÚBLICO

La Vía España presenta grandes atributos para convertirse en un espacio público lineal que permita e invite al ciudadano a quedarse y disfrutar de la ciudad. Un espacio más amable y grato para el peatón no solo aumentará la calidad de vida de las personas, sino que también pasará a ampliar las posibilidades del comercio, impulsando un desarrollo urbano y económico más sostenible.

Objetivos:

- Introducir nuevos espacios públicos que apoyen las funciones activas, como las paradas de metro o autobús.
- Diseñar el espacio público para usos y escenarios múltiples.
- Recuperar el espacio público y crear áreas de uso pasivo y de escala humana para el fomento de la experiencia peatonal.
- Crear nuevas normas para el comercio ambulante y mobiliario urbano e integrarlas a todo el corredor.
- Designar nuevas plazas públicas en los nodos de alto tráfico como la Iglesia del Carmen y la esquina de la Vía España con la Avenida Fernández de Córdoba.

Algunos ejemplos:

- Plaza Catalunya, Barcelona
- Avenida Jiménez y Carrera Séptima, Bogotá
- El Campo de Cebada, Madrid



Lincoln Road,
Miami Beach

USOS ACTIVOS EN PLANTA BAJA

La creación de nuevos espacios públicos debe ser compatible con y apoyada por usos activos en la planta baja de edificios privados, que crean vitalidad a través de usos complementarios. Los usos activos brindan "ojos sobre la calle", que hacen que el espacio público sea más seguro.

Objetivos:

- Requerir que todos los edificios ubicados frente a la Vía España y calles transversales importantes cuenten con usos activos en la planta baja.
- Fomentar la introducción de cafés y restaurantes que puedan tener el derecho de uso temporal del espacio público con mesas y sillas.
- Diseñar toda estructura de estacionamiento con usos activos que lo rodeen ("usos lineares"), de modo que no sean visibles desde la calle.
- Organizar las entradas principales de los edificios privados en asociación con espacios públicos claves.
- Introducir usos temporales como galerías "pop up" de arte en los escaparates vacíos.

Algunos ejemplos:

- Cafés en las calles del centro de Madrid
- Providencia, Santiago Chile
- Lincoln Road, Miami Beach



Horton Plaza,
San Diego

ACCESIBILIDAD Y ESTACIONAMIENTOS

Todos los usos públicos y privados a lo largo de la Vía España deben sentirse accesibles al público. El equilibrio de las opciones de accesibilidad requiere de un diseño cuidadoso caso a caso.

Objetivos:

- Promover el acceso peatonal y el transporte alternativo como una característica clave del carácter de la Vía España.
- Redistribuir la ubicación de estacionamientos en vías aledañas y asegurarse de que sean bien conocidos por los usuarios.
- Adaptar estrategias de gestión de la demanda de estacionamientos para desincentivar el uso de vehículos privados, tales como áreas de estacionamiento compartido que permitan a los clientes estacionarse y caminar a diferentes destinos.
- Explorar la introducción de nuevas estructuras de estacionamiento como un recurso compartido para el área de la Vía España.

Algunos ejemplos:

- Horton Plaza, San Diego
- 19th St. NW, Washington DC
- Ballet Valet Parking Garage, Miami Beach



Herald Square,
Nueva York

NUEVAS ALIANZAS

Se deberá fortalecer las relaciones entre los comerciantes de la Vía España para impulsar una dinámica urbana mucho más activa a partir del desarrollo de estrategias comerciales integrales, bajo un modelo de gestión colaborativa.

Objetivos:

- Identificar actores comerciales clave que pudieran liderar el proceso de desarrollo de alianzas, por ejemplo: Hotel El Panamá, Plaza Concordia, Grupo Rey.
- Fomentar la asociación entre los comerciantes para desarrollar estrategias que permitan crear y consolidar la identidad del sector: ej. fachadas, letreros, anuncios, vitrinas, colores.
- Establecer alianzas para el desarrollo de estrategias de mercadeo de productos y servicios distintivos de la Vía España, para atraer a nuevos clientes.
- Crear un ambiente social y urbano que permitan sostener el comercio ambulante como elemento de la sociedad panameña.
- Promover al distrito de la Vía España de manera similar a como se promovería un centro comercial.
- Incluir usos culturales y eventos (conciertos, desfiles, festivales) como una forma de atraer clientes al corredor.

Algunos ejemplos:

- Herald Square, Nueva York
- Pearl Street, Boulder, (Downtown Boulder, Inc.)
- Asociación de Amigos, Vecinos y Comerciantes de la Rambla y la Plaza Catalunya, Barcelona

IMPLEMENTACIÓN

La Alcaldía de Panamá se encuentra en una situación inigualable para avanzar la agenda de desarrollo urbano debido a la confluencia de ciertos factores críticos y precondiciones, tales como la implementación de la Ley de Descentralización, una sólida economía urbana, fuerte voluntad política y las condiciones para una fructífera colaboración interinstitucional. Si bien estas oportunidades son amplias y ofrecen muchas áreas potenciales para la innovación en la ciudad, la Alcaldía ha expresado un profundo interés en utilizar a la Vía España como un proyecto piloto para la implementación de nuevas prácticas de desarrollo y regeneración urbana.

Herramientas de Implementación

LIDERAZGO

- Coordinar las inversiones de capital a nivel de gobierno local y central
- Mantener una estrategia de comunicación consistente y transparente con los residentes y comerciantes del área
- Desarrollar capacidad en el sector público para incrementar la utilización de espacios para usos culturales
- Reposicionar los sectores de hotelería y turismo en el área
- Implementar proyectos claves de corto plazo que sirvan para validar la visión de largo plazo
- Ejecutar el proyecto de intervención del espacio público impulsado por la Alcaldía de Panamá

MARCO REGULATORIO

- Designar y conservar edificios con valor arquitectónico o cultural
- Crear incentivos para que el sector privado invierta en la conservación o remodelación de los edificios
- Simplificar y mejorar los procesos de aprobación de permisos de construcción
- Generar nuevas directrices para la venta ambulante y el uso del espacio público
- Elaborar nuevos códigos de zonificación basada en la forma y de diseño del espacio público
- Regular los estacionamientos en base a estrategias de gestión de la demanda

FINANZAS

- Impuestos a la propiedad y contribución de valorización
- Presupuesto de inversiones de capital transparente
- Finanzas basadas en proyectos
- Liquidación de activos obsoletos
- Estrategias para el desarrollo de proyectos orientados al tránsito
- Estrategia para las instituciones culturales
- Estrategia de preservación del patrimonio e intereses culturales

Proyecto de Revitalización del Eje Urbano de la Ciudad

El Proyecto de Revitalización del Eje Urbano de la Ciudad busca rescatar la movilidad peatonal de los residentes y visitantes de la Ciudad de Panamá. La obra, con una inversión aproximada de 89 millones de balboas provenientes de los fondos de la descentralización, contempla la intervención de la Vía España desde la Vía Porras hasta la intersección de la Avenida Justo Arosemena, continuando por esta avenida hasta la Estación del Metro de la Plaza 5 de Mayo, y cubriendo la Avenida Ecuador en su totalidad al igual que la Avenida Central en su tramo peatonal.

Incluye el adoquinado de aceras, soterramiento de cables eléctricos y de comunicaciones, remozamiento del Parque de Santa Ana y las Plazas 5 de Mayo y Belisario Porras, construcción de ciclovías y dotación de árboles y mobiliario urbano: bancas, depósitos de basura e iluminación. En total, el proyecto contempla 5.5 kilómetros de aceras y 80 mil metros cuadrados aproximadamente.

Por primera vez el municipio invierte en un proyecto urbano de esta magnitud, el cual no hubiera sido posible sin la descentralización de la administración municipal que concede recursos a los gobiernos locales de una forma inédita.

Ningún proyecto por sí solo puede revitalizar la Vía España, no obstante esta inversión conducirá a otras inversiones positivas tanto del sector público como del privado. En su conjunto, el renovado interés en la Vía España ayudará a transformar este importante corredor y la Ciudad de Panamá en un lugar verdaderamente sostenible para vivir, trabajar y recrearse.



Que sea cómodo y seguro caminar, con cruces peatonales seguros y aptos para personas con discapacidad.

Participante anónimo del taller de consulta ciudadana
el 17 de marzo de 2016

Participación Ciudadana

Lograr la participación de todos los actores es central para la transformación de la Vía España. Muchas personas ya han participado en talleres de trabajo y asistido a varias reuniones para expresar sus deseos y visiones para la Vía España. La revitalización de esta importante avenida será el resultado directo de una comunidad participativa y comprometida.



Consulta ciudadana en el Hotel El Panamá

Reconocimientos

PLANIFICACIÓN:

Alcaldía de Panamá:

Manuel Trute, Director de Planificación Urbana
José Isturain, Subdirector de Planificación Urbana
Alessandra Treuherz, Dirección de Planificación Urbana
Carlos Rodríguez, Dirección de Planificación Urbana
Amarilis Ulloa, Dirección de Planificación Urbana

Banco Mundial:

Augustin Maria, Director del Proyecto
Marisa García, Gerente de Proyecto
Uwe S. Brandes, Consultor
José Joaquín Lim Cárdenas, Consultor
Sophia Filippone, Editora

PERSONAS CONSULTADAS:

Emilio Arcia, MOP
Armando Fonseca, MOP
Richard Tam, ATTT
Álvaro Uribe, Metro de Panamá, S.A.
Luis Gerónimo Pérez, Metro de Panamá, S.A.
Yariela Cedeño, MIVIOT
Amarilis Samudio, SENADIS
Mireya Abrego, AMP
Nirmal Morán, MOP
Ameth Guevara, ATTT
Santiago Tejada, Asamblea
Tolentino Soto, Gobernación
Mercedes Isaac
Maria Blanco
Ezra Sury Hafeitz, Bazar Pico Pico S.A.
Maurice Bassan

Raúl Chanis, Banco Delta
Liliana Guerra, Furniture City
Patrick Schick, Furniture City
Michelle Fernández, Hotel Continental
Arthur Brown, Hotel Continental
Roberto Avande, Hotel El Panamá
Jacoba Abbo
Hernan Correa, Restaurante Riesen
David Aerich, Deportes Jimmy
Daniel Alvarado
Nadja Rosas
Javier M. Santibáñez
Irvin A. Halman, AIG
Jair Tuñón, Exedra Books
Militza Hernandez, PH Orion
Rubén Mendoza
Lorena Gómez
David Tawaceti, Clubman
Marisol Guizado, Frecuencias Asociadas
Guido A., Gobierno de Panamá
Adrian Diez, CBRE Panamá
Carlos Solis, CBRE Panamá
Abraham Menahem, Facultad de Arquitectura, UP
Giovanni Calcagno, SUCASA
Emilio Homg, PIEX
Elsie Licona, Fundación Mónica Licona
Lianna Licona, Fundación Mónica Licona
Ernie Gamboa, Grupo Regency
Edmundo Madrid, Regency Real Estate
Alexis Bolivar, Regency
Katherine Shahani, ACOBIR / Grupo Shahani
Andres Muñoz, Eoon Cycling

Mitzila Merel, Grupo Rey
Eduardo Franken, Grupo Rey
Yeritza Clevelyn, Grupo Rey
Kaila Pombo, Grupo Rey
Carlos Clement
Silvia Lopera, Zoom Development
Tomás Sosa, Sosa Arquitectos
Aida Boyd Porras, Topkapi S.A.
Jhan R. Porras
Rodrigo Guardia, SPIA
Fr. J. Héctor, Iglesia del Carmen
Jaime de Lima, ELGA
Zuleika Aizpurú, Escuela Bella Vista
Ilija de Miranda, Budget Rent a Car
Eduardo Marquez, Thrifty Car Rental
Idu Ribeiro, Marriott Finisterre
Alejandro Blanco
Juventino Quiroz, MCCC
Carlos Baliache, MCCC
Fernando Alvarez, Easy Led Fi
Arie Shwatz, Zoom
Mansol Landau, Overseas Management
Alvaro Palacios, Urbanista de Chile

DISEÑO GRÁFICO:

Orosman & Co.
Orosman de la Guardia

FOTOGRAFÍA:

José Joaquín Lim Cárdenas
Gary Amberlth

Preparado por:



DPU

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN URBANA

ALCALDÍA DE PANAMÁ

Con la colaboración de:



BANCO MUNDIAL

Con apoyo financiero de:



ASOCIACIÓN
COREANA PARA EL
CRECIMIENTO VERDE



ACERCA DE LA ALCALDÍA DE PANAMÁ

Misión:

Crear una ciudad equitativa, limpia, segura, próspera, culta, sana, educada, democrática, participativa, ordenada, moderna y armónica para beneficio de la ciudadanía.

ACERCA DE LA DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN URBANA

Misión:

Contribuir a la formulación y consolidación de acciones urbanísticas a través del ordenamiento territorial y los instrumentos de la planificación urbana, de modo que a mediano y largo plazo tengamos un uso apropiado de los recursos humanos, financieros y naturales, permitiendo generar el desarrollo sostenible con una fuerte base social.



ALCALDÍA DE PANAMÁ