

Más allá del MARTA



ÍNDICE

A. Planteamiento	5
Antecedentes	6
Primer Acercamiento	8
Conceptos	9
Análisis del Entorno	10
B. Situación Actual	13
Puntos de Referencia	14
Problemáticas	16
Comparación Morfológica	18
Líneas Estratégicas	20
C. Enfoques de Estrategicos	22
Tipos de Enfoque	23
D. Enfoque de Movilidad	25
Movilidad Peatonal	28
Flujo Vehicular	30
Transporte Informal y Congestionamiento	32

E. Enfoque Urbano	35
Potenciales	38
Propuesta Conceptual	40
F. Enfoque Cultural	43
Radios de Caminabilidad	46
Puntos de Interés Cultural	47
G. Propuesta Preliminar	48
Imágenes Conceptuales	50
Créditos	55



PLANTEAMIENTO

Más allá del Marta es una propuesta de revitalización que busca transformar la zona colindante al Museo Antropológico Reina Torres de Araúz (**MARTA**) en un nodo donde convergen los centros culturales cercanos y donde los mismos sirven como articuladores del espacio público, para desarrollar actividades que generen un sentido de identidad local y pertenencia, activando así la vida urbana en el sector.

OBJETIVO

Crear una conexión entre los nodos urbanos del área teniendo al **MARTA** y la Plaza 5 de Mayo como punto focal del desarrollo sociocultural a través del espacio público, facilidades de transporte y vínculos con entidades educativas y gubernamentales, para brindar de vuelta al corregimiento de Santa Ana la relevancia que históricamente ha tenido como centro urbano de la ciudad.

CONTEXTO

Recuperar el centro de la ciudad es uno de los objetivos propuestos en "Panamá Metropolitana, Sostenible, Humana y Global", "Plan de Acción de la Ciudad" desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Como uno de los proyectos catalizadores de este objetivo resulta la renovación del **MARTA** y es por esta razón que el Instituto Nacional de Cultura (INAC) con el apoyo del BID emprenden la misión de rehabilitar y poner en valor patrimonial a esta importante edificación.

El proyecto contempla diferentes aspectos, más allá de la rehabilitación del mismo edificio, se desarrollará la museografía y programación, se establecerá un Patronato y un plan de gestión del Museo. La idea central es aprovechar su ubicación en una zona con atractivos que producen un gran flujo peatonal, como lo son: la Peatonal, la Plaza 5 de mayo (ya rehabilitada por el Municipio de Panamá), la Zona Paga de Metrobús, el Metro de Panamá, la Plaza de los Mil Días y la Plaza José Remón Cantera.

Por otro lado, el Plan del Centro con la urgente necesidad de conectar el centro histórico con el resto de la ciudad presenta diferentes medios de enlace, que generan una red de espacios que facilitan la movilidad de manera segura a través menos medios motorizados. Entre una de las propuestas destaca la Avenida B como parte de los planes de transformación vial y de espacio público.

El Municipio de Panamá también está desarrollando proyectos que buscan revitalizar la zona (además de la Plaza 5 de Mayo) como la construcción del Mercado de Artesanías y la renovación de la peatonal como eje urbano que propone mejoras en la caminabilidad de la ciudad.

De esta manera surge la propuesta Más allá del **MARTA**, una antesala de lo que será la rehabilitación del museo como catalizador para crear espacios públicos de calidad que brinden la oportunidad de desarrollar estrategias para incentivar el intercambio y la convivencia al aire libre.

ANTECEDENTES

Plaza 5 de Mayo:

La plaza 5 de mayo emerge como un espacio público a finales del siglo XIX cuando la estación de ferrocarril fue trasladada a este sitio. Su morfología ha cambiado con el pasar de las décadas, primero siendo un remanente triangular de la trama urbana que era utilizado como una plaza para corridas de toros; ésta adquiere su carácter monumental a inicios de la década de 1910 en conmemoración de los bomberos muertos en la explosión del Polvorín (un depósito de pólvora y dinamita) el 5 de mayo de 1914.

Antigua Estación del Ferrocarril:

La antigua estación del ferrocarril de Panamá fue construida entre 1912 y 1913. La compañía de ferrocarril pertenecía a la Zona del Canal, la estación era un enclave zonelita dentro de la ciudad de Panamá. Las autoridades zonelitas clausuraron la estación en 1960. El edificio pasó a manos del gobierno panameño en 1976 y fue restaurado y transformado en el Museo del Hombre Panameño, hoy Museo Reina Torres de Araúz (**MARTA**).

Reina Torres de Araúz:

Reina Torres de Araúz fue pionera en el estudio de la antropología panameña, sus obras literarias comprenden un inmenso y valioso aporte nuestras ciencias humanas. Realizó innumerables excavaciones arqueológicas; buscó las huellas prístinas del hombre panameño en la punta de una flecha, en las vasijas de cerámica y en la exquisitez de su arte lítico y orfebre. Se destacó nacional e internacionalmente como historiadora y antropóloga. Ocupó puestos relevantes a nivel nacional e internacional y terminó su vida ocupando la alta posición de Vicepresidenta del Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO.





El MARTA Hoy:

La renovación del Museo Reina Torres de Araúz nace del deterioro de los elementos arquitectónicos, sistemas de instalaciones básicas de la infraestructura y en la desconexión del monumento con los principales elementos que componen la trama urbana de la zona.

La obra será ejecutada en dos fases, de manera que en abril de 2019 estén listas dos de las salas de exposiciones permanentes, mientras que el resto del trabajo deberá estar terminado en abril de 2020.



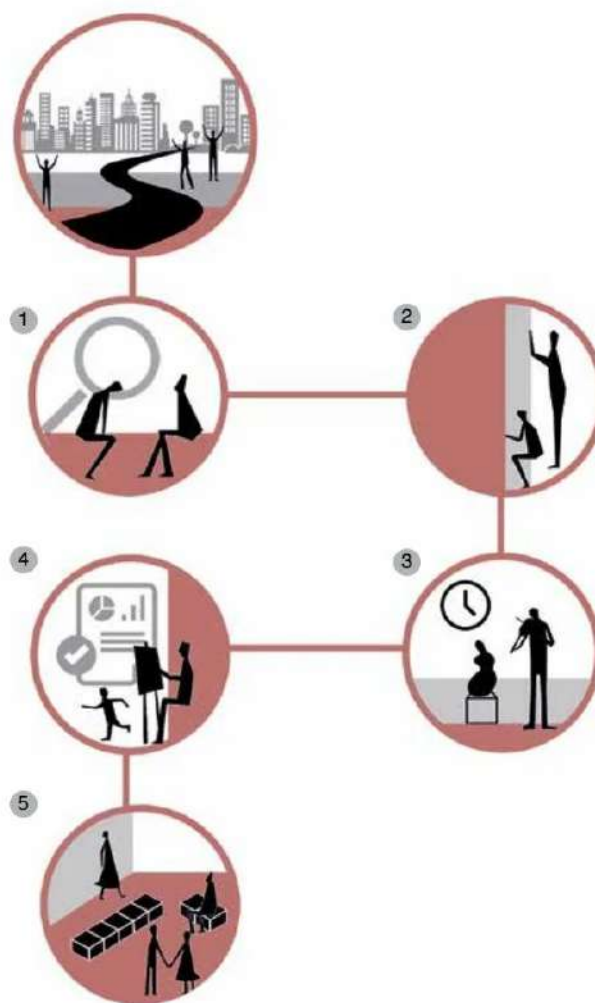
PRIMER ACERCAMIENTO

El proceso, implicó primeramente un análisis exhaustivo del área y un diagnóstico de sus potencialidades y problemáticas para de ese modo proceder a elaborar propuestas de diseño integrales que subsanaran las carencias del área en materia urbana, cultural y de movilidad.

Se pretende que estas propuestas resulten beneficiosas para la revitalización del espacio público cercano al MARTA al momento de su implementación.

Para el desarrollo de las propuestas se proponen diferentes estrategias de desarrollo urbano que se encuentran en el Plan de Acción de la ciudad: (i) Ciudad Peatonal y Espacio Público, desarrollo de propuestas de espacio público que produzcan conexión entre las personas y la ciudad, (ii) Desarrollo Orientado al Transporte, la revitalización de áreas cercanas a las estaciones masivas de transporte, (iii) Sentido de Pertenencia, generar familiaridad entre las personas con el entorno.

Se quiere dar al peatón el espacio que actualmente se encuentra congestionado por el uso vehicular y crear una conexión frente a la estación del Metro y el MARTA que además permita desarrollar cultura al aire libre.



CONCEPTOS



ACCESIBILIDAD

Crear espacios accesibles a las personas a través de medios de transporte público y facilidades peatonales sin que se presenten obstáculos que impidan la libre circulación.

CONGREGACIÓN

Lugares que se presten como plataformas donde las personas se puedan reunir y manifestar sus ideas, expresiones y necesidades junto a otros ciudadanos.

ESCALA

Áreas en donde las personas sean capaces de sentirse a gusto con su entorno y donde visualmente las edificaciones mantienen una proporción acorde con el peatón.

PERTENENCIA

Que las personas se sientan responsable de las actividades que acontecen en el sector y velen por el buen desarrollo de todo lo relacionado con el espacio público.

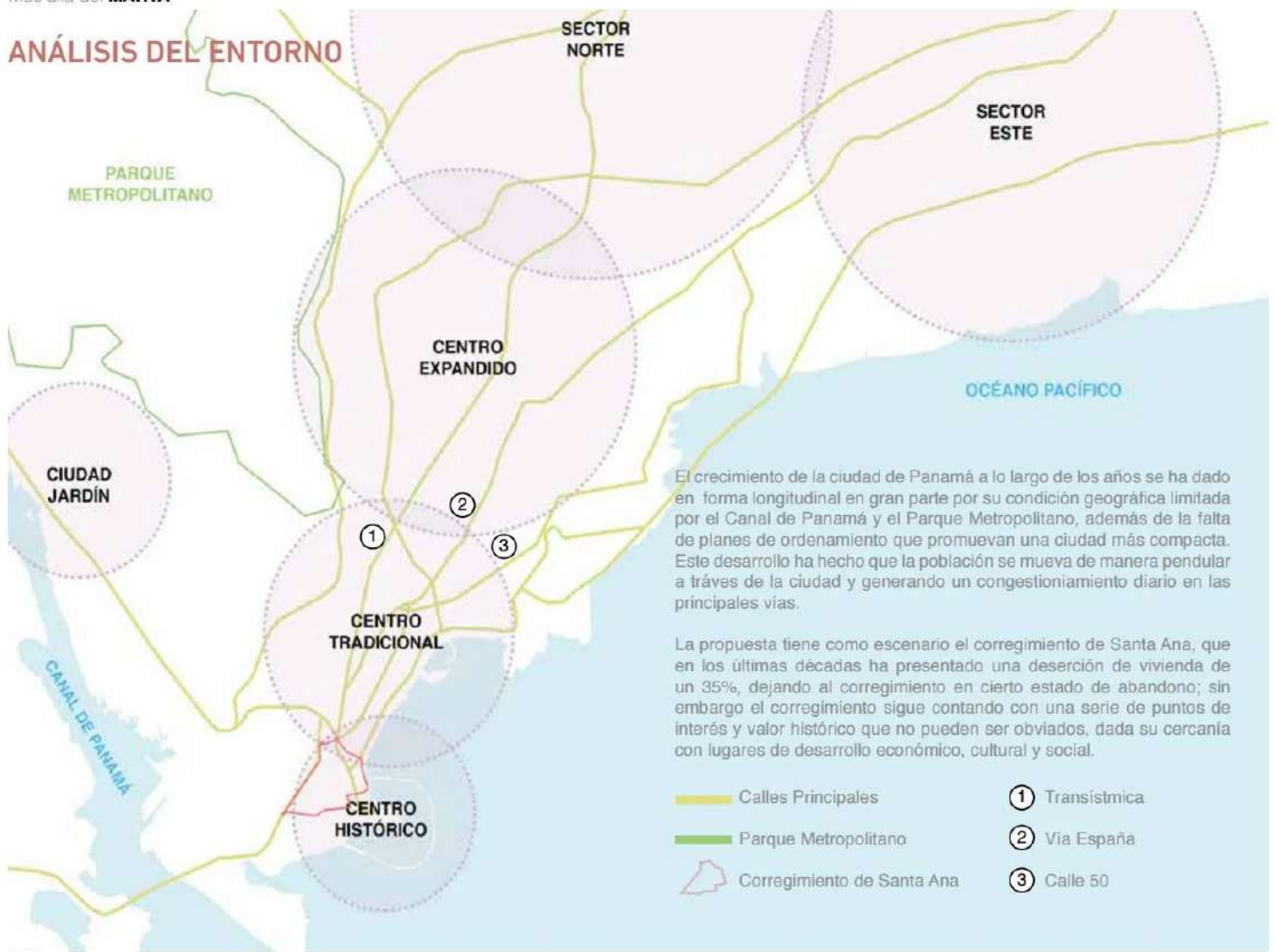
IDENTIDAD

Recuperación del sentido del lugar y las características que definen los valores del corregimiento, enfocándose en la conservación histórica y cultural de los alrededores.

ACTIVIDADES

Actividades culturales y de recreación como catalizadores del espacio durante las 24 horas del día que brinden dinamismo al sector.

ANÁLISIS DEL ENTORNO







SITUACIÓN ACTUAL

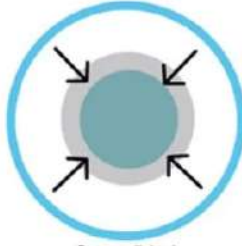
El corregimiento al que pertenece el área de intervención, Santa Ana, posee carencias urbanas y sociales a subsanar; pero además de ello, posee potencialidades que como centro histórico de la ciudad merecen ser puestas en valor; todos los esfuerzos por lograr esto, sin duda ayudarían a revalorizar los barrios cercanos e incrementar el sentimiento de identidad local de quienes residen y visitan el sector.

Santa Ana cuenta con una posición privilegiada dentro de la trama urbana de nuestra ciudad al encontrarse en el núcleo urbano transitorio entre el casco antiguo y la metrópolis de hoy; esta característica de territorio de transición ha estado presente en Santa Ana desde sus inicios, además de su carácter como territorio patrio colindante con la antigua Zona del Canal en el corregimiento de Ancón y centro neurálgico donde ocurrieron numerosos acontecimientos históricos que aún se mantienen presentes en la memoria panameña.

Puesto que la ciudad de Panamá no comprendía en sus inicios tanta extensión como en nuestros días, Santa Ana al ser de los primeros corregimientos, contaba con gran cantidad de servicios, comercios, áreas de esparcimiento público, bibliotecas, teatros y centros culturales que con el pasar de los años fueron deteriorándose y migrando de la zona; aún así, existen potencialidades, como se ha mencionado anteriormente, que podrían salvaguardar el patrimonio cultural que queda en la zona como: El Museo Reina Torres de Araúz, la biblioteca Eusebio A. Morales, teatros y demás plazas cercanas; además del Museo de Arte Contemporáneo (MAC) en el corregimiento vecino (Ancón); El MAC es el único museo de arte de nuestro país y custodio de más de 680 obras de arte de diferentes formatos, entre panameñas y extranjeras, que representan parte importante de la memoria histórico-artística de Panamá y la región.



Peatonalidad



Centralidad



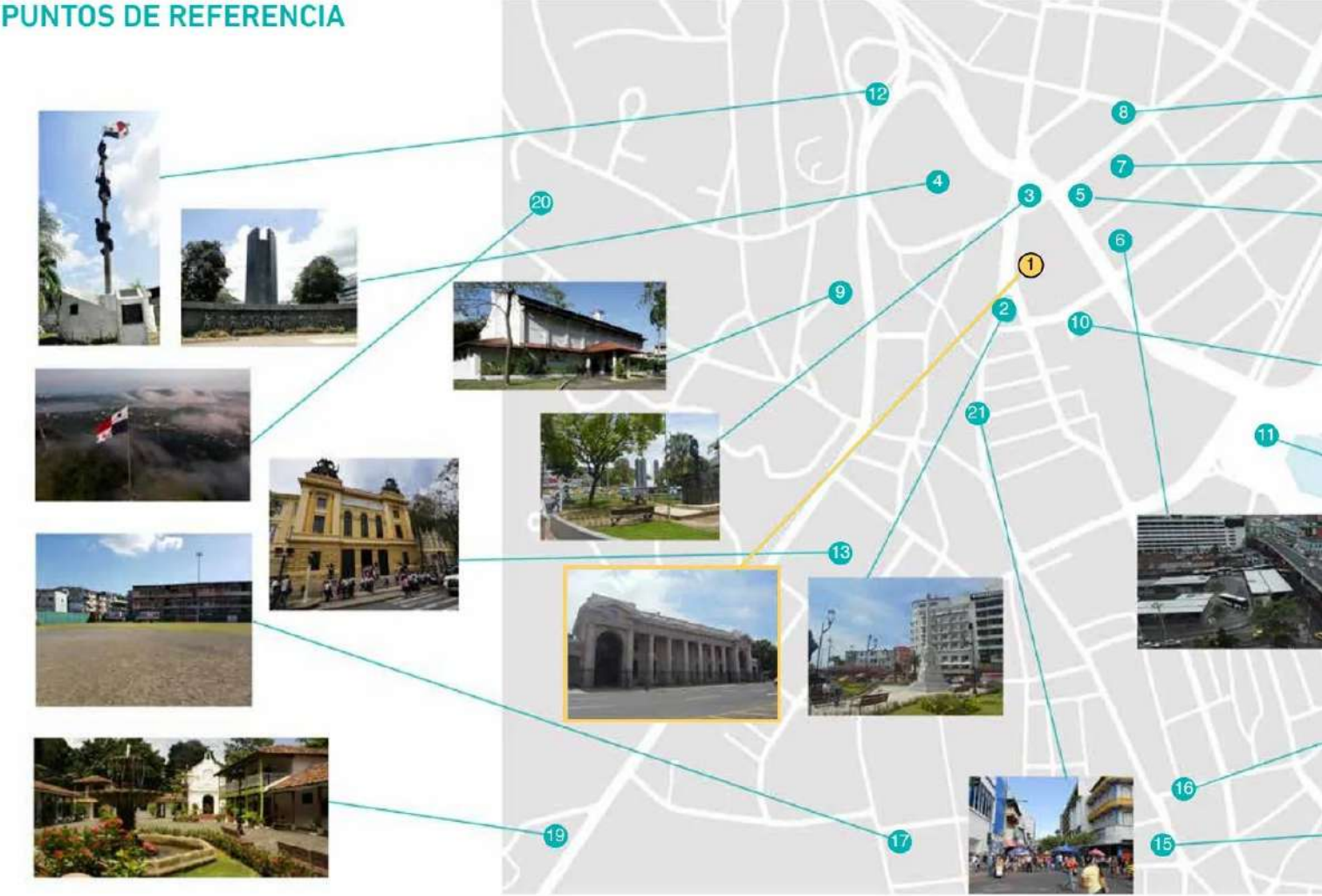
Conservación Histórica



Nodo Cultural



PUNTOS DE REFERENCIA

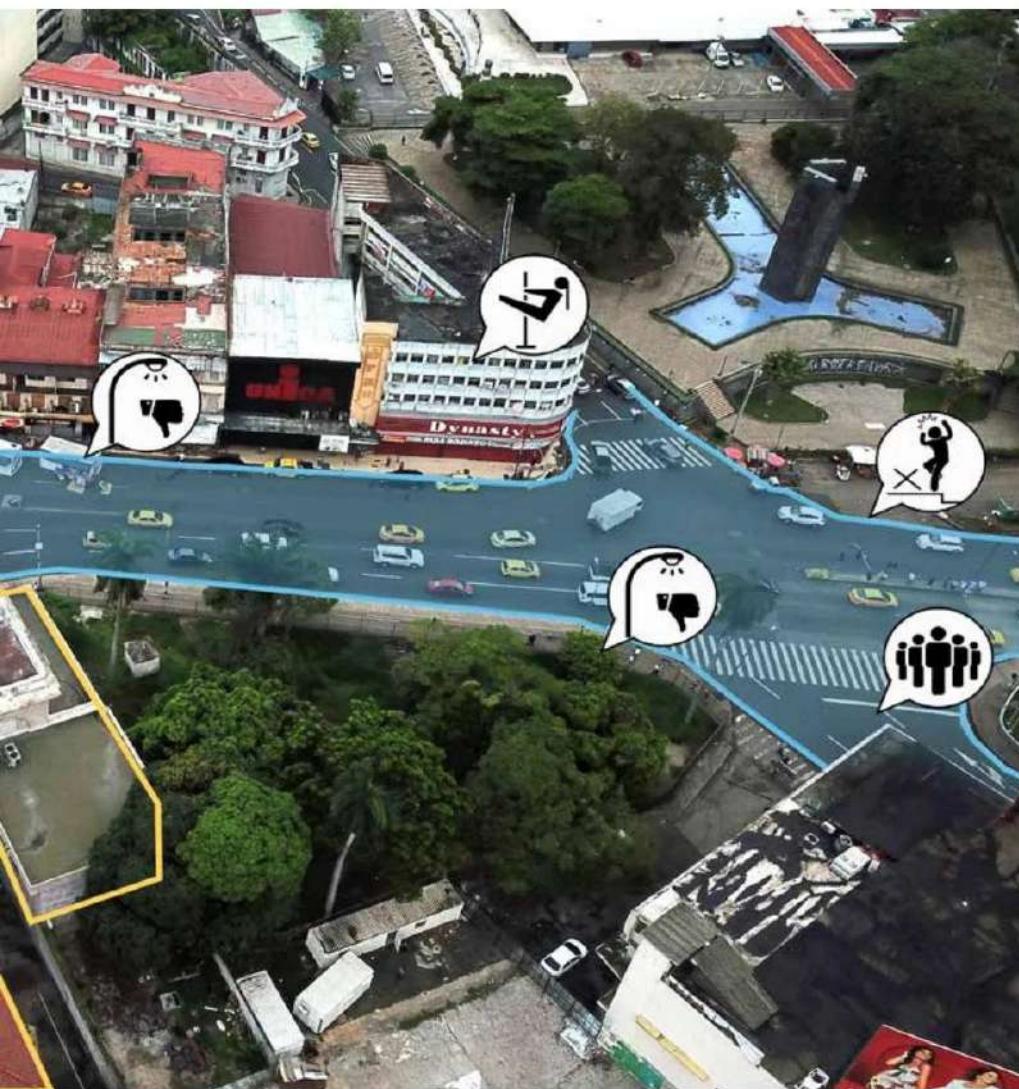




- 1 **Museo Reina Torres de Arauz**
- 2 Plaza 5 de Mayo
- 3 Plaza de los Mil Días
- 4 Plaza Jose Remon Cantera
- 5 Estación de Metro 5 de Mayo
- 6 Zona Paga de Metro Bus
- 7 Caja de Seguro Social
- 8 Museo Afroantillano
- 9 Museo de Arte Contemporaneo
- 10 Gimnasio del Club de Leones
- 11 Mercado de Mariscos
- 12 Monumento a los Martires
- 13 Instituto Nacional
- 14 Mirador del Pacifico
- 15 Plaza Santa Ana
- 16 Salsipuedes
- 17 Estadio Santa Rita
- 18 Plaza V Centenario
- 19 Mi Pueblito
- 20 Reserva Cerro Ancón
- 21 La Peatonal

PROBLEMÁTICAS





Existen diferentes problemáticas en el sector:
El exceso de taxis, la falta de sombra y espacios de descanso y recreación, iluminación ineficiente, aceras discontinuas y en mal estado son problemáticas que se agravan al ser un área de alto flujo peatonal y que hacen que se perciba como una zona insegura.

-  Aceras en mal estado
-  Actividades indecentes
-  Iluminación deficiente
-  Aglomeración de personas
-  Abundancia de taxis
-  Espacio público

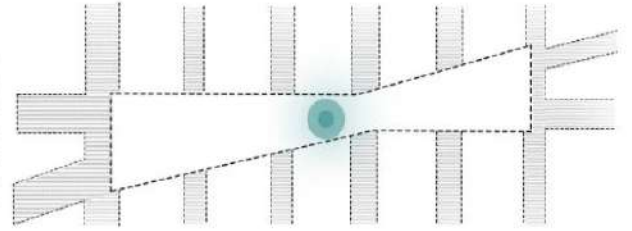
COMPARACIÓN MORFOLÓGICA / CASOS DE ESTUDIO



Time Square - New York, USA

10 117 m2

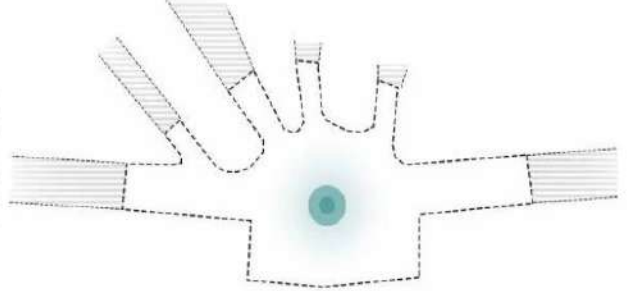
La intersección más icónica de New York, resalta por haber eliminado en su totalidad el tráfico vehicular y cambiar su proposito original por actividades variadas, siendo escenario de conciertos al aire libre, la despedida del año viejo o simplemente el lugar ideal para apreciar la vida urbana de la ciudad.



Marco Zero - Pernambuco, Brasil

8 569 m2

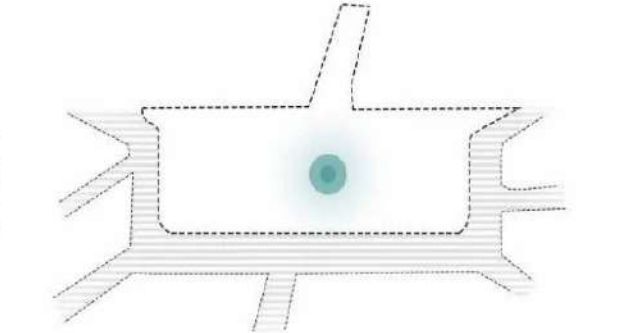
Es un espacio público que ubica el kilometro cero de una de las carreteras principales de la ciudad de Recife. Esta plaza es el punto de encuentro de uno de los centros culturales más importantes de la ciudad y del famoso centro de artesanato de Pernambuco.



Place de la République - Paris, Francia

36 000 m2

Antes del diseño que vemos hoy, la plaza se encontraba ahogada por el elevado tráfico vehicular y su escaso equipamiento. Después de su recuperación ha vuelto a ser escenario de manifestaciones culturales y cívicas como en su origen.

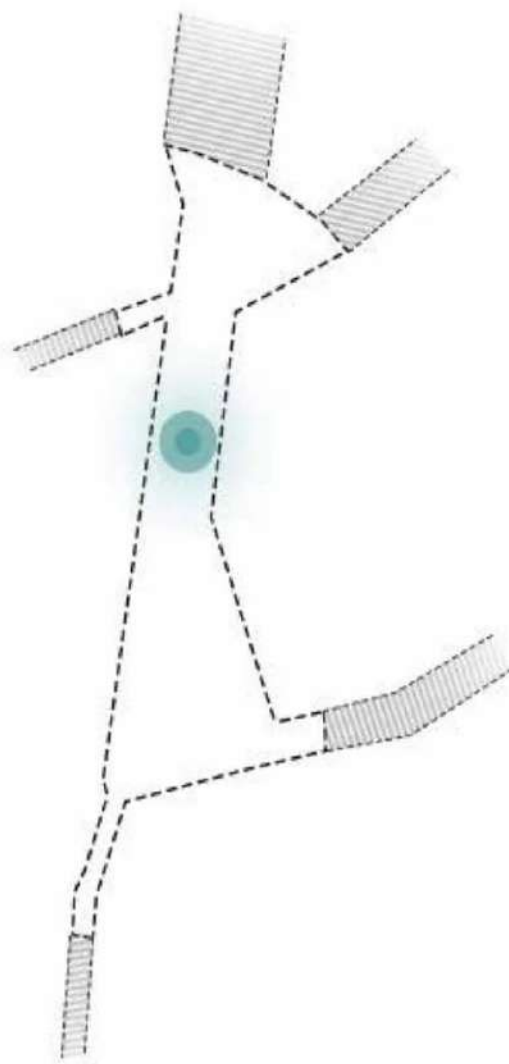




Plaza 5 de Mayo - Ciudad de Panamá, Panamá

6 525 m2

La Plaza 5 de Mayo, punto de referencia dentro de la ciudad por su ubicación céntrica, contiene en ella el famoso monumento de mármol dedicado a los bomberos fallecidos en el incidente del polvorín que se ubica frente al Museo Reina Torres de Arauz, este mantiene cercanía con otros nodos culturales importantes de la ciudad, y es por esto que vemos en los casos de estudio mencionados, características urbanas aplicables al sector, que podrían darle una nueva imagen al centro tradicional.



LÍNEAS ESTRATÉGICAS



Considerando las situaciones que se dan en el entorno es necesario establecer líneas de desarrollo que subsanen las carencias del área, es por ello que nos enfocamos en cuatro puntos a implementar:



1 Adecuación de la Movilidad

1.1 Extensión de aceras: Utilizar parte del espacio de la rodadura de calle como una zona caminable ayuda en lugares donde la movilidad se ve reducida o interrumpida, ya que hace que los peatones se sientan más seguros al caminar. Además que genera la posibilidad de realizar nuevas actividades que potencien el espacio público y los comercios cercanos.

1.2 Renovación de cruces peatonales: Los cruces peatonales son espacios donde coinciden el peatón y los vehículos en un mismo nivel, en muchas ocasiones estos cruces están deteriorados o con poca señalización. Por ende, el peatón se siente inseguro al pasar de una calle a otra. Se requiere de un diseño de cruces que sea funcional y atractivo con los demás elementos urbanos.



2 Mobiliario Urbano

Dotar a los espacios públicos de elementos que permitan la permanencia de las personas en el sector, estos deben ser atractivos, cómodos y estar adecuados al clima del lugar, es necesario que dentro de estos hayan elementos de barrera cercanos a las vías vehiculares, esto le da seguridad a las personas para utilizar el espacio y evita que los autos se apropien del mismo.



3 Paisajismo

Incorporar en el sector elementos que protejan de las inclemencias del tiempo, como árboles y áreas de sombra, estos ayudan a resaltar la escala urbana y el sentido de identidad local.



4 Programas Culturales

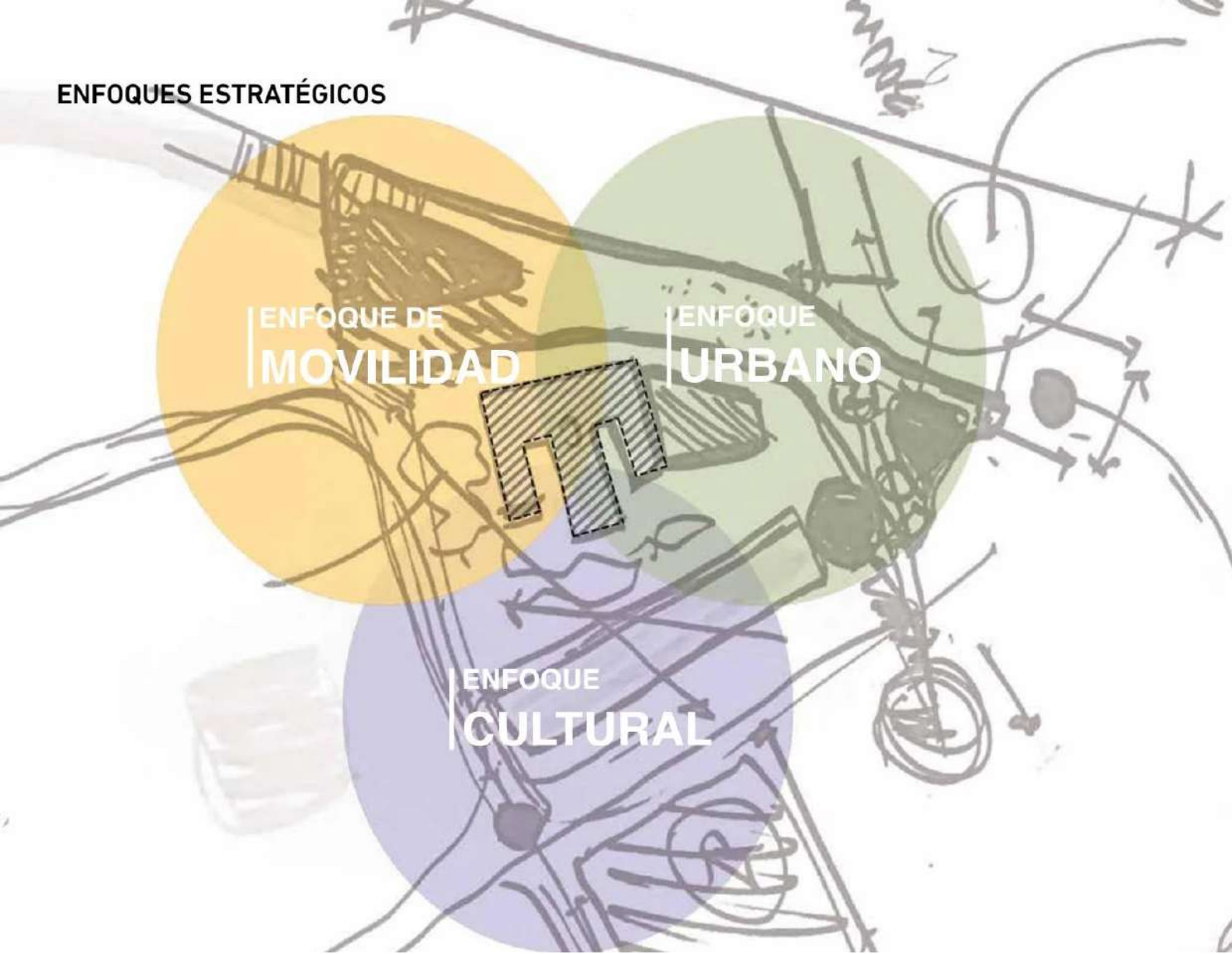
Generación de programas culturales, musicales y artísticos para la activación del espacio público creado con la finalidad de brindar una buena experiencia sensorial donde se unifiquen todos los elementos anteriores.

ENFOQUES ESTRATÉGICOS

ENFOQUE DE
MOVILIDAD

ENFOQUE
URBANO

ENFOQUE
CULTURAL





Para un análisis integral, se desarrolla la propuesta dentro de tres enfoques: movilidad, urbano y cultural. La movilidad que estudia cómo y hacia dónde se mueven las personas, el urbano como el escenario de todo lo que sucede y la cultura como el catalizador de las acciones que se dan en el espacio.

MOVILIDAD

Analizar el movimiento de las personas tanto caminando como a través de autos particulares y de transporte público, para generar un espacio eficiente y seguro.

URBANO

Crear diferentes lugares de esparcimiento, exposición y escenarios ambivalentes, que permitan la apropiación del espacio por el peatón, mientras sirve de conexión entre La Peatonal, la Plaza 5 de Mayo y el MARTA.

CULTURAL

Desarrollar programas culturales en espacios urbanos que inviten a las personas a interactuar al aire libre. Crear una vida urbana cultural accesible para todos.



ENFOQUE DE MOVILIDAD

Nuestros centros urbanos generalmente atraen cientos de transeúntes diariamente; estos requieren facilidades que permitan una circulación adecuada en la zona. Hemos tardado en darnos cuenta que brindar mayor prioridad a la circulación vehicular es un riesgo para la seguridad de quienes circulan caminando. La zona de nuestra propuesta es un claro ejemplo de lo anteriormente mencionado, puesto que los flujos en el área se evidencian cada vez más caóticos, y se percibe una constante competencia entre el auto y el peatón en cuanto a desplazamiento por la zona se refiere.

Dado que los transeúntes carecen de áreas correctamente equipadas para su circulación, como cruces seguros y aceras amplias y sin obstáculos; los flujos peatonales de la zona se generan en un sinnúmero de direcciones, en donde el peatón prefiere priorizar por las rutas más cortas aunque no sean las más seguras.

Adicionalmente el carácter de la zona como un nodo de transporte y transbordo masivo hace aún más necesario que se intervenga en materia de movilidad, puesto que este nodo reúne grandes masas que se dirigen a distintos puntos de la ciudad tanto a tempranas horas como al anochecer. Este nodo es cada vez más riesgoso e inseguro para quienes lo utilizan diariamente, por ende, un correcto equipamiento en la zona y una gran apuesta por recuperar y priorizar en la movilidad peatonal podrían generar cambios positivos para Santa Ana.



Comprendido esto, sabemos que nuestro principal enfoque reside en aprovechar el espacio público y la calle para devolverle algo a los peatones del área. Buscamos devolverles ese espacio que han perdido a causa de la movilidad motorizada.

Dentro de nuestras propuestas se visualiza la peatonalización de una amplia área cercana tanto a la plaza 5 de Mayo como a la plaza de los 1000 días a fin de promover la caminabilidad en el sector y atraer aún más visitantes a las diversas actividades culturales que se proponen frente al MARTA.

Promover que más personas se adentren a Santa Ana, es promover que el corregimiento y sus áreas cercanas empiecen a cambiar y visualizarse como centros urbanos en donde no se tenga el temor de aproximarse, es promover un cambio integral tanto en el entorno urbano como en la percepción de los ciudadanos sobre el espacio que les pertenece y del cual pueden libremente apropiarse tanto para su circulación como para su disfrute.





MOVILIDAD PEATONAL

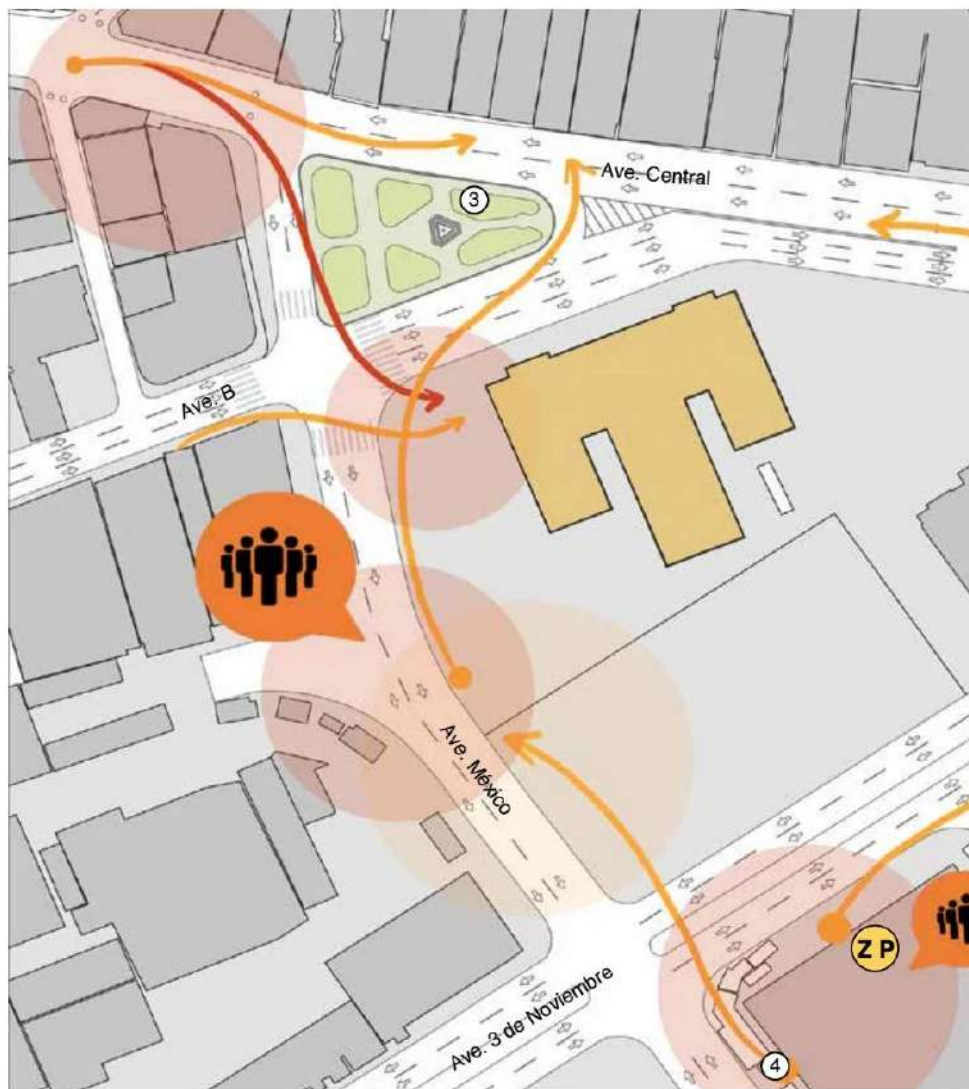
Los tres generadores más grandes de flujo peatonal son: La Peatonal, la Zona paga de Metrobús y la estación del Metro. Estos flujos se entrecruzan en dos puntos, en la Plaza 5 de Mayo y en la Plaza de los Mil Días.

El cruce que se da sobre la Plaza 5 de mayo se debe más que nada al intercambio entre la Zona paga, la estación informal de buses sobre la avenida México y la Peatonal. Actualmente, no existen las aceras adecuadas para este flujo, pero se espera que con la construcción del Mercado de Artesanías mejore.

El cruce que se desarrolla sobre la Plaza de los Mil Días y pasa a la Plaza Remón Cantera, se debe por dos razones, la primera, el intercambio que se produce entre la estación informal de buses que se dirige a las afueras de la ciudad, la estación del Metro de Panamá y las personas que se dirigen a la Peatonal.

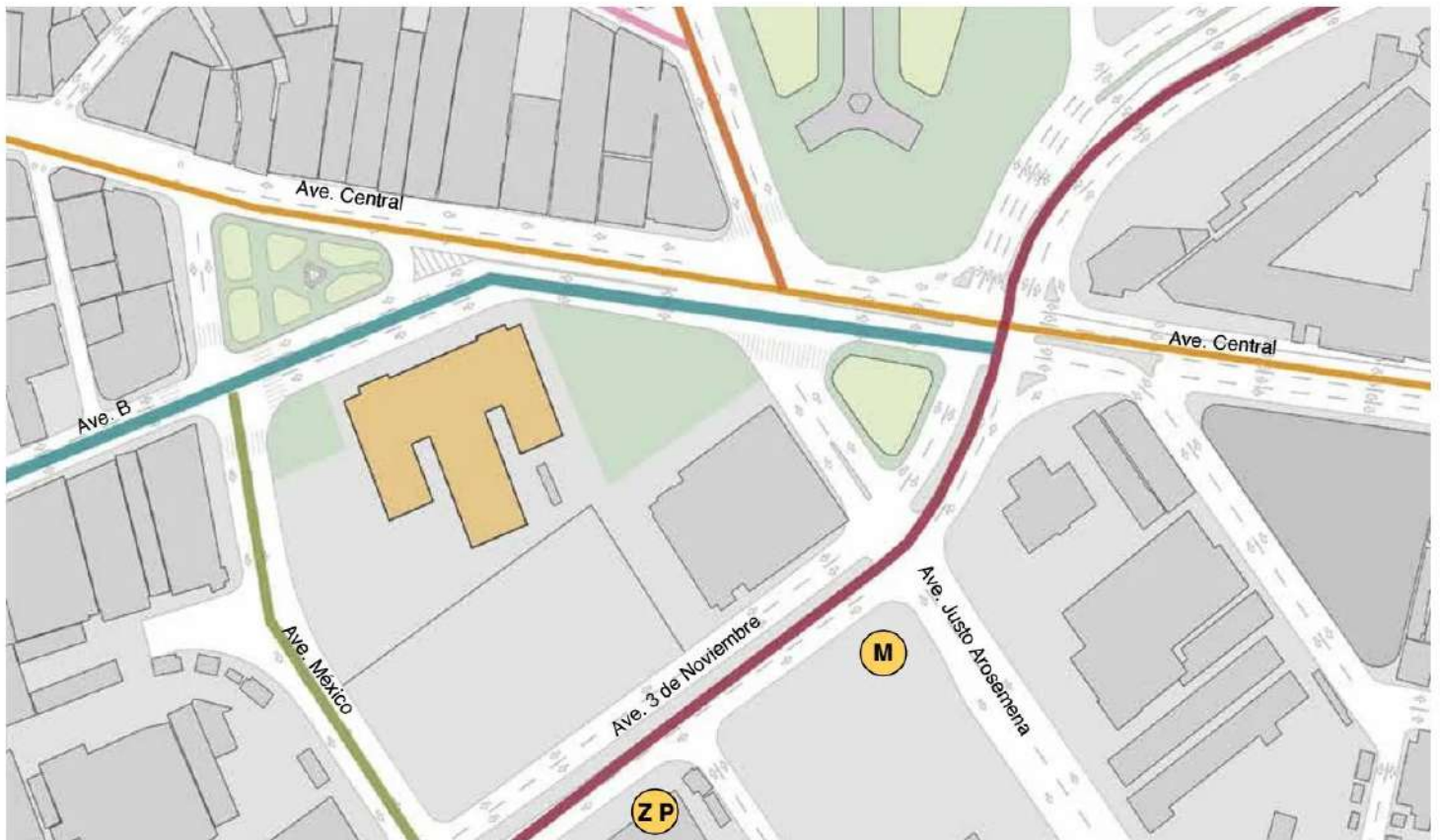
Estos flujos peatonales son más fuertes que el movimiento vehicular, muchas veces los automóviles, aún teniendo luz verde deben detenerse para permitir que las personas transiten.

- Flujo Peatonal Alto
- Flujo Peatonal Regular
- M Estación de Metro
- Z P Zona Paga de Buses





FLUJO VEHICULAR



En este diagrama y cuadro se puede apreciar el flujo e importancia que tienen las calles principales del lugar, con esto se puede tener una idea de cuales son las calles más utilizadas en la semana y en que periodo del día.

- M Estación de Metro
- ZP Zona Paga de Buses

TRÁFICO VEHICULAR BAJO

TRÁFICO VEHICULAR ALTO

AVENIDA CENTRAL

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

AVENIDA B.

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

AVENIDA MÉXICO

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

AVENIDA 3 DE NOVIEMBRE

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

CALLE L

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

CALLE ESTUDIANTE

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
MAÑANA							
TARDE							
NOCHE							

TRANSPORTE INFORMAL Y CONGESTIONAMIENTO

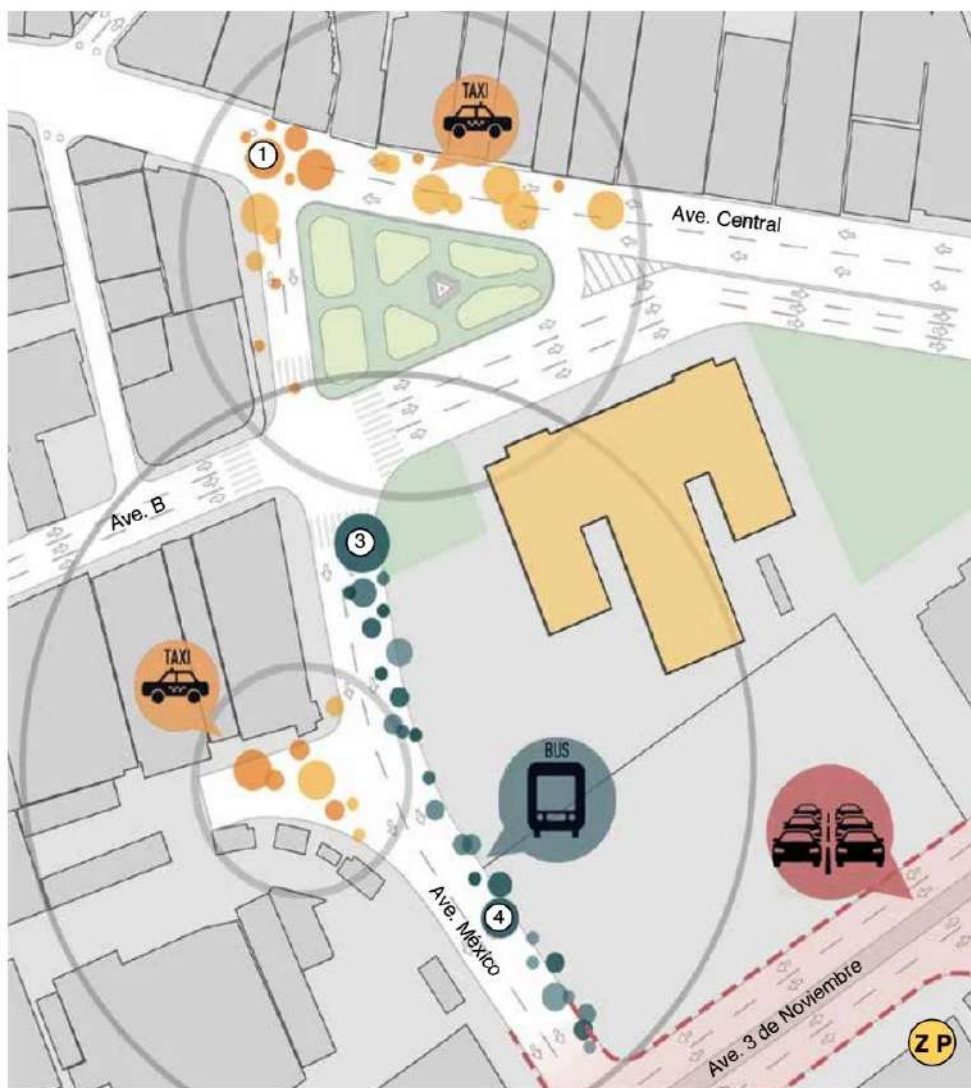
En la actualidad los autos son dueños del espacio, ahogan la Plaza 5 de Mayo, la Plaza de los Mil Días y toda la manzana del MARTA, lo carriles son desproporcionadamente grandes y se encuentran subutilizados. Existen retornos innecesarios o fácilmente reemplazables, cortan la comunicación entre todo el eje de la Peatonal, el MARTA y la estación del Metro.

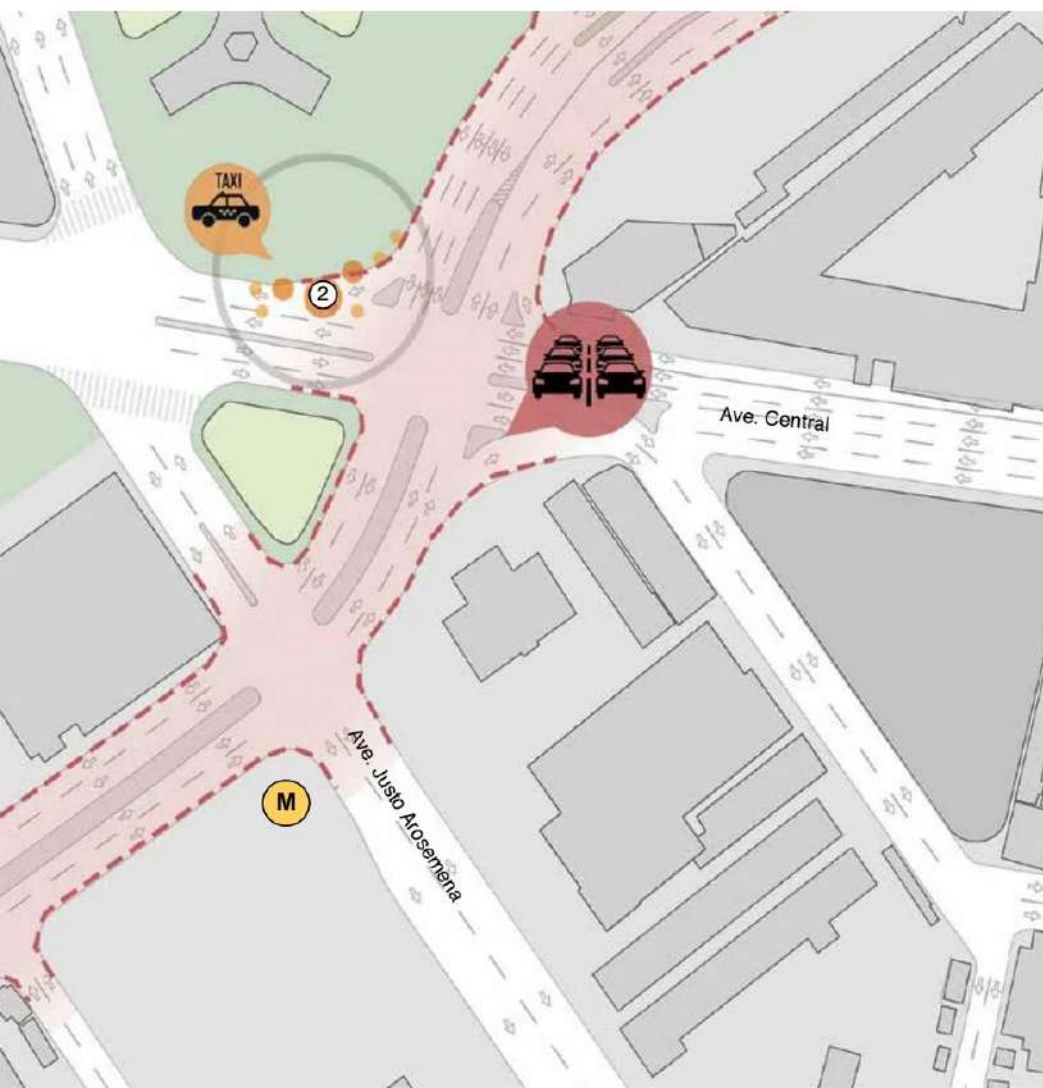
La mayoría de los usuarios de estas rutas son taxis y buses informales, por esta razón la mayoría de las personas que salen de Santa Ana han optado por salir del corregimiento a través de Cinta Costera o avenida de los Mártires, y aquellos que optan salir por avenida B se desvían en la avenida México, lo que deja la vía frente al MARTA y la vía entre el MARTA y la Plaza de los Mil Días subutilizada.

En toda la extensión de la Avenida 3 de noviembre existen congestionamientos constantes producto de los buses que llegan y salen de la Zona Paga y taxis que circulan en el área; estos congestionamientos dificultan los flujos de la zona y representan un alto riesgo para los transeúntes que utilizan los cruces peatonales cercanos.

El Plan del Centro propone diferentes soluciones de transporte público y movilidad no motorizada que busca disminuir el uso del automóvil en el área.

-  Estación de Metro
-  Zona Paga de Buses







ENFOQUE URBANO

A nivel urbano el corregimiento de Santa Ana cuenta con características de diseño que resultan favorables para el espacio público, como facilidad a nodos de transporte, una escala visual proporcional al peatón, diversos sitios y monumentos de patrimonio histórico y usos mixtos en el sector (residenciales, comerciales, culturales, institucionales).

Sin embargo también se puede apreciar claramente que hay una gran carencia en aspectos de integración de la gente con el espacio, en parte esto se debe al desplazamiento de una gran parte la población de Santa Ana en las últimas décadas a otros sitios de la ciudad, esto ha traído como consecuencia que el uso que la gente le da al sector sea principalmente para realizar actividades temporales como compras o diligencias, haciendo que el sector sea activo durante horas específicas del día y trayendo inseguridad de noche debido a la falta de actividades que potencien el espacio.

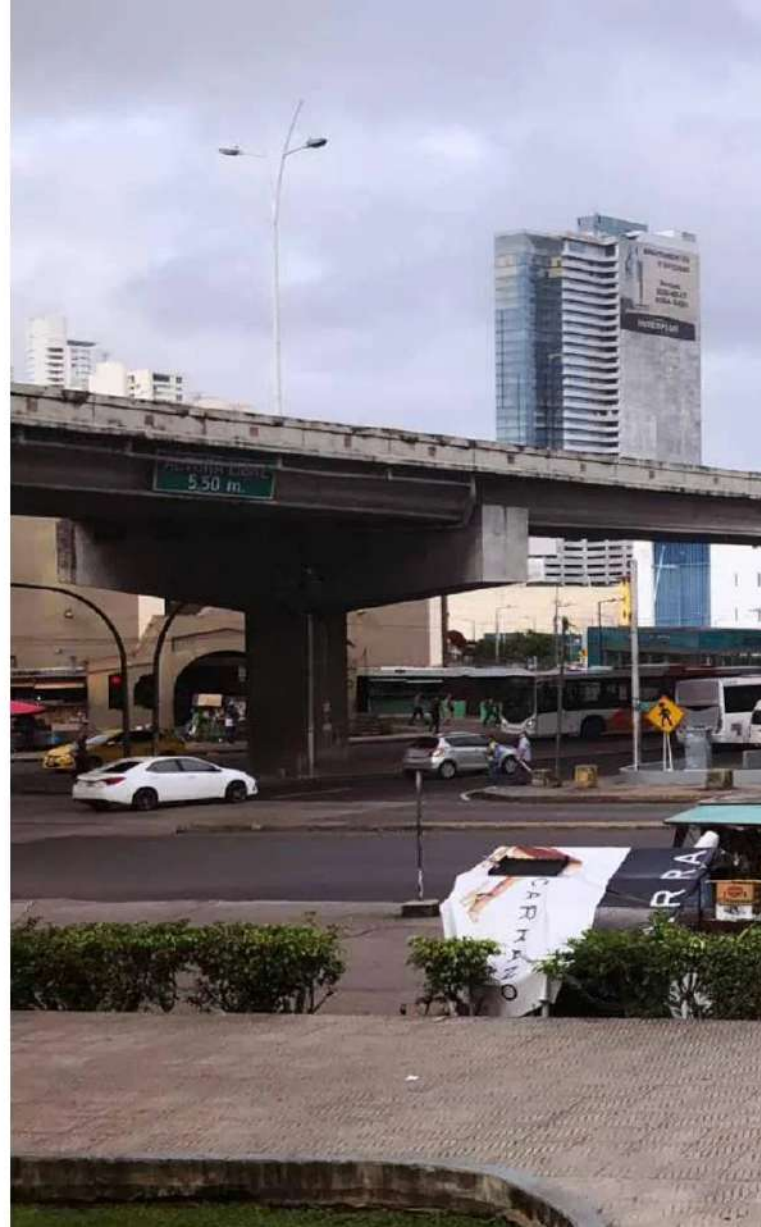
También es observable que la gran mayoría de las edificaciones existentes están siendo subutilizadas, edificios que anteriormente eran de usos mixtos de residencia y comercios en planta baja, muestran pisos vacíos o siendo utilizados como depósitos de los comercios.



Es por ello que es necesario hacer una recuperación del sentido de pertenencia, identidad y valor histórico que posee el lugar, activando los alrededores con espacios que permitan la interacción social y las actividades recreativas, la implementación de esto puede servir como catalizador para que los comercios cambien su esquema actual y se enfoquen en propuestas como restaurantes, cafés y bibliotecas, que bien funcionan en conjunto con programas culturales y sociales aportando así al uso constante del espacio.

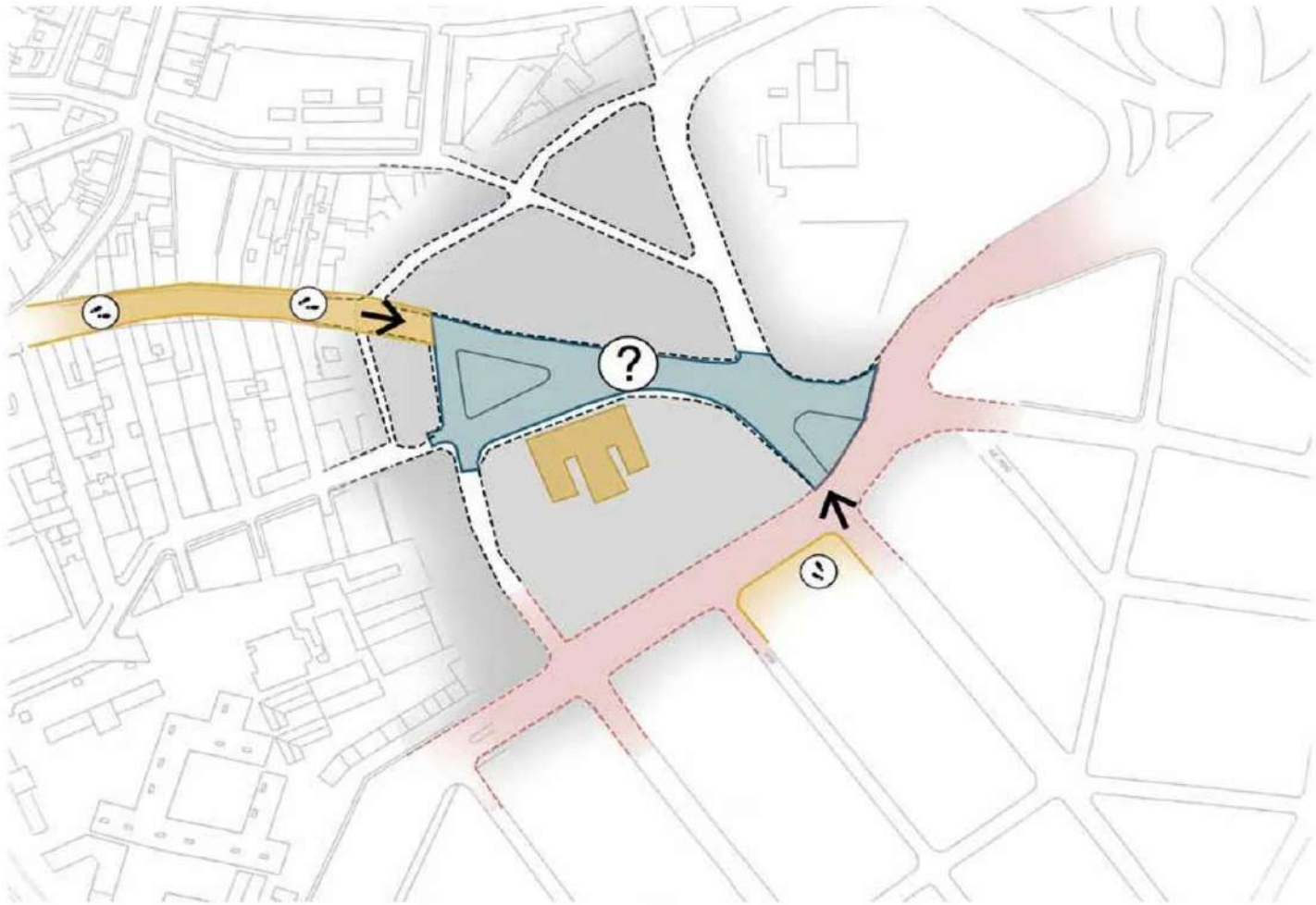
Es necesario que la Plaza 5 de Mayo y los alrededores se lean como una continuación de la Peatonal ya que esto brinda una conexión con el resto de los espacios públicos y sitios de interés del corregimiento.

Es vital aprovechar la centralidad de la zona, y los distintos espacios públicos que posee como: La Plaza de los 1000 días, Parque Legislativo y Plaza 5 de Mayo es nuestro principal objetivo, pues de esta manera podemos ofrecer a los residentes y transeúntes un centro urbano, público y cultural de esparcimiento y comunión que mitigue la percepción de inseguridad que proyecta el corregimiento actualmente.





POTENCIALES



La zona de estudio cuenta con una morfología urbana de grandes potencialidades; la extensa peatonal que atraviesa el corregimiento de Santa Ana es una de ellas y adicionalmente el conjunto de plazas ubicadas en la periferia del corregimiento con cercanía a uno de los mayores nodos de transporte de la ciudad.

A pesar de lo anteriormente mencionado, existe una discontinuidad peatonal a lo largo de la zona de estudio; en esta zona los autos violentan el flujo de quienes transitan a pie y los locales comerciales cercanos realizan sus cargas y descargas.

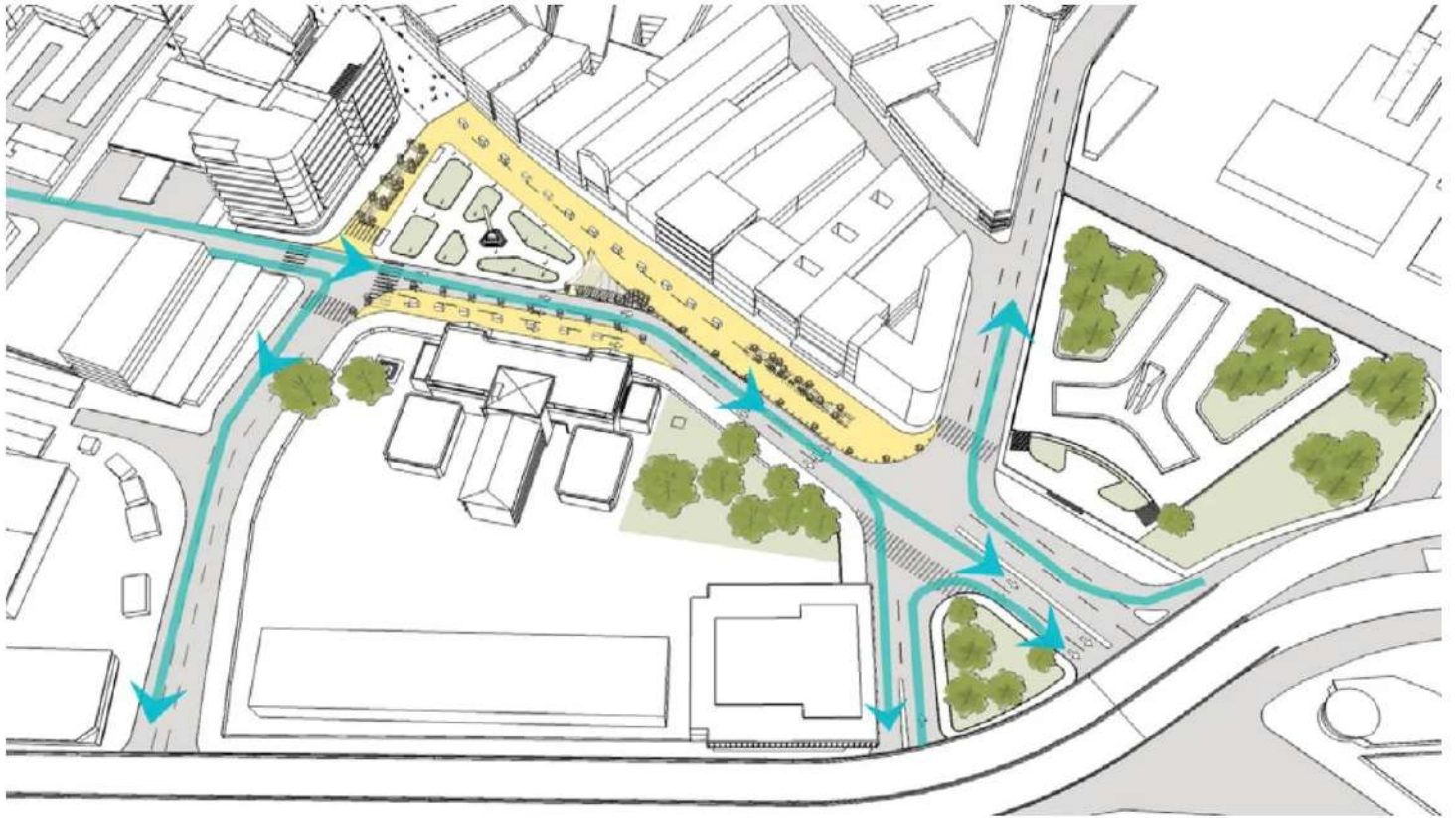
Contar con el MARTA como un catalizador del área podría subsanar estas deficiencias urbanas y malas prácticas puesto que existe una gran cercanía entre el inicio de la peatonal y la estación del metro y la Zona Paga de autobuses.

Esta pieza cuya extensión es de 200 metros lineales aproximadamente, juega un papel importante en la trama urbana de Santa Ana y su conexión con los corregimientos cercanos y nodos de transporte, por ende, debe ser comprendida como una extensión de la zona caminable y no como una interrupción a la misma.

- Continuidad Peonatal
- Interrupción a la Caminabilidad
- Alto Flujo Vehicular



PROPUESTA CONCEPTUAL



La propuesta conceptual reduce el espacio dedicado al automóvil y lo cede al peatón, esto crea la posibilidad de utilizar los espacios como sitios polivalentes donde la gente se pueda transitar, congregarse, expresarse libremente. Esta conexión entre las personas y el espacio ayuda a que se incremente el desarrollo económico del área.





ENFOQUE CULTURAL

Santa Ana se encuentra rodeada de valor patrimonial y cultural que con el paso de los años ha ido degradándose, pero que en su momento tuvo gran relevancia para la sociedad panameña de la época. Es a través de la cultura que nos sensibilizamos como seres humanos y despertamos curiosidades por el arte y sus miles de expresiones.

El área de intervención de este proyecto se encuentra cercana a museos, bibliotecas y teatros de la zona, que podrían beneficiarse con espacio público donde exhibir sus obras a fin de darse a conocer.

El arte no tiene por qué quedarse confinado dentro de las paredes de un recinto cultural pues puede apropiarse de las calles y llegar a más ciudadanos, puede educar y culturizar a los transeúntes y no solo hacerlos meros espectadores sino parte de algo más grande en donde todos nos maravillamos de las manifestaciones artísticas locales e internacionales.

En una sociedad que aún teme apropiarse del espacio público que le pertenece, es sumamente importante dotar a estos espacios de esparcimiento con actividades culturales y artísticas, pues solo de ese modo dejaremos de crear intervenciones urbanas aisladas y empezaremos a crear realmente comunidad y ciudad con plataformas para la educación, la creatividad y la apreciación por el arte.

Esta gran iniciativa solo se puede llevar a cabo con entes de cambio que apoyen movimientos culturales para la sociedad panameña como el Museo de Arte Contemporáneo, quienes buscan promover su labor didáctica y artística poniendo en contacto a los transeúntes del área con piezas de arte.

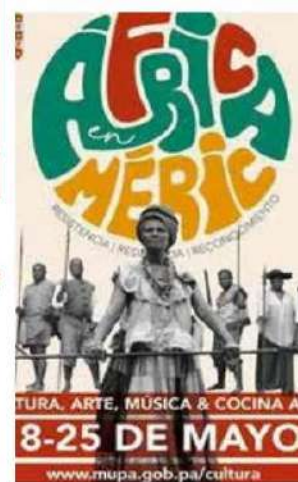


Igualmente, el apoyo de organizaciones independientes como Vía Plural, es parte del cambio que aspiramos a ver en la zona, pues con sus activaciones artísticas en el espacio público buscan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y apoyar a los artistas emergentes y locales.

Promover y revalorizar la cultura es un trabajo de todos; solo así dejaremos de verla como una fuente de entretenimiento y empezaremos a verla como un eslabón importante para crecer como sociedad.

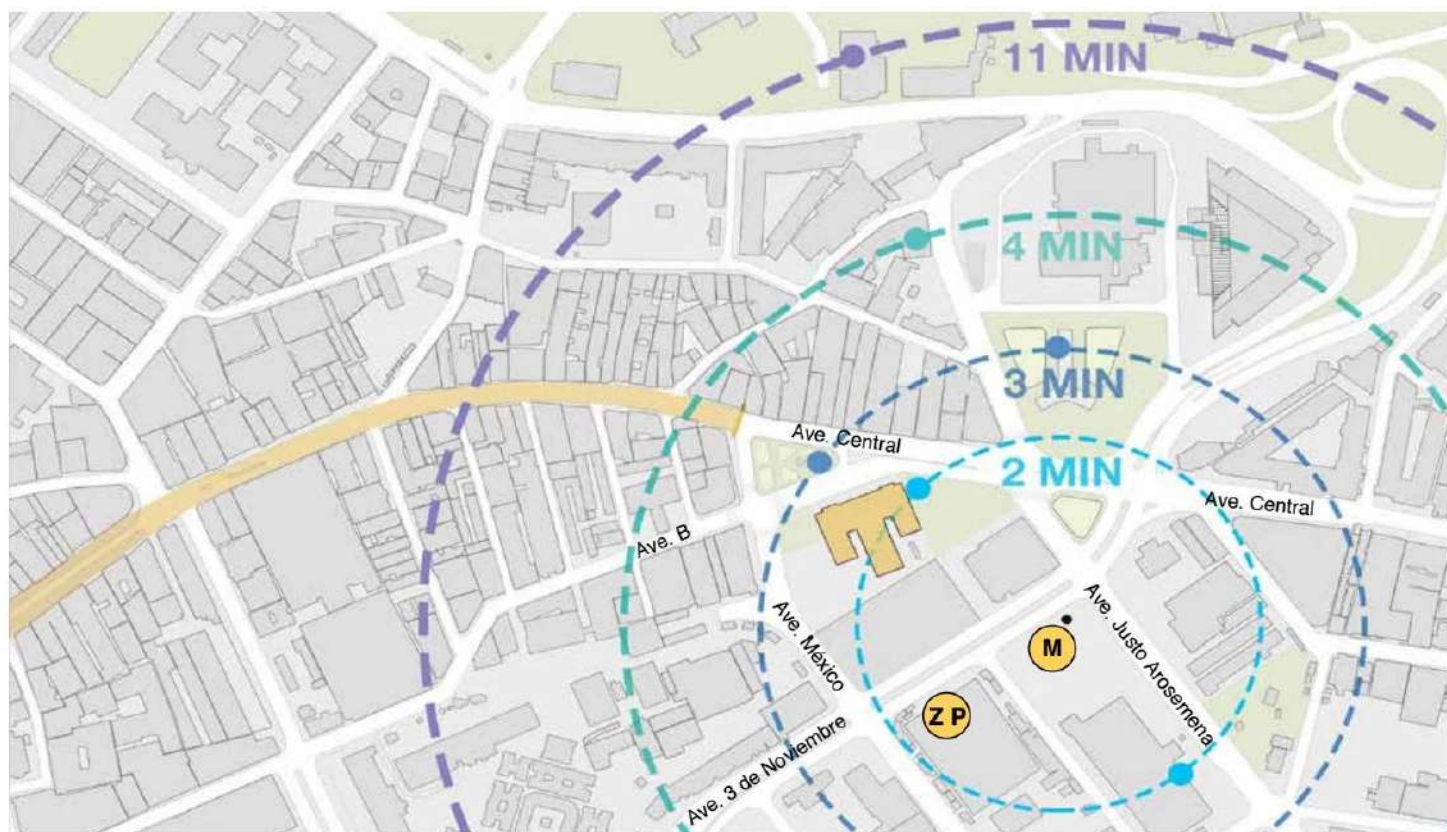
La Alcaldía de Panamá actualmente impulsa eventos culturales para el desarrollo y la recreación; los mismos atraen y reúnen público de diferentes edades para el disfrute de actividades variadas.

En los distintos corregimientos de la ciudad capital se han impulsado corredores gastronómicos, exhibiciones, proyecciones al aire libre y festivales de música entre muchos otros, pero se puede hacer llegar aún más la cultura a los panameños, a través de estos eventos, si se cuenta con un buen escenario para la congregación y el esparcimiento; es por esto que dotar el Centro Tradicional de un área peatonal y al aire libre que permita que los visitantes y residentes disfruten y se apropien del espacio es un gran catalizador para un área que actualmente se encuentra deprimida y segregada.





MAPA DE CAMINABILIDAD CULTURAL



En el diagrama podemos observar distintos puntos de interés y el tiempo que toma su recorrido caminando, desde la estación del Metro. Estos tiempos pueden verse afectados por la discontinuidad de las aceras y la inseguridad que producen algunas zonas. Aún así, deja entrever la gran oportunidad de conexión entre estos centros culturales.

- La Peatonal
- M Estación de Metro
- ZP Zona Paga de Buses

Museo de Arte
Contemporáneo



Biblioteca
Eusebio
A. Morales



Plaza Cinco
de Mayo



Plaza José
Remón
Cantera



Museo
Antropológico
Reina Torres
de Araúz



Museo
Afroantillano



PROPUESTA PRELIMINAR





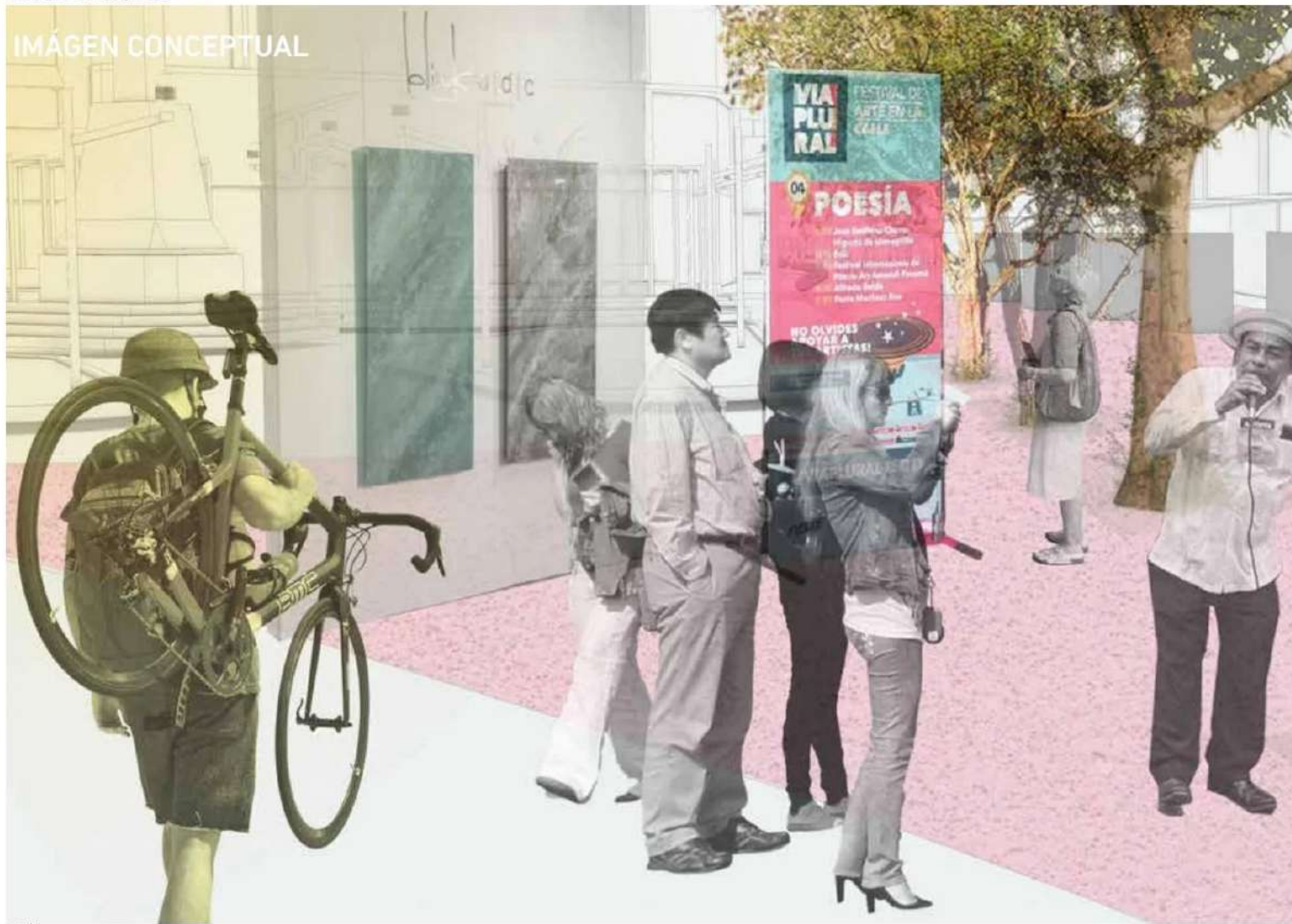
-  Zona Polivalente
-  Zona para Exposiciones
-  Zona Peatonal
-  Zona de Información
-  Zona para Presentaciones
-  Zona de Estancia
-  Zona para Bicicletas
-  Zona de Carga y Descarga

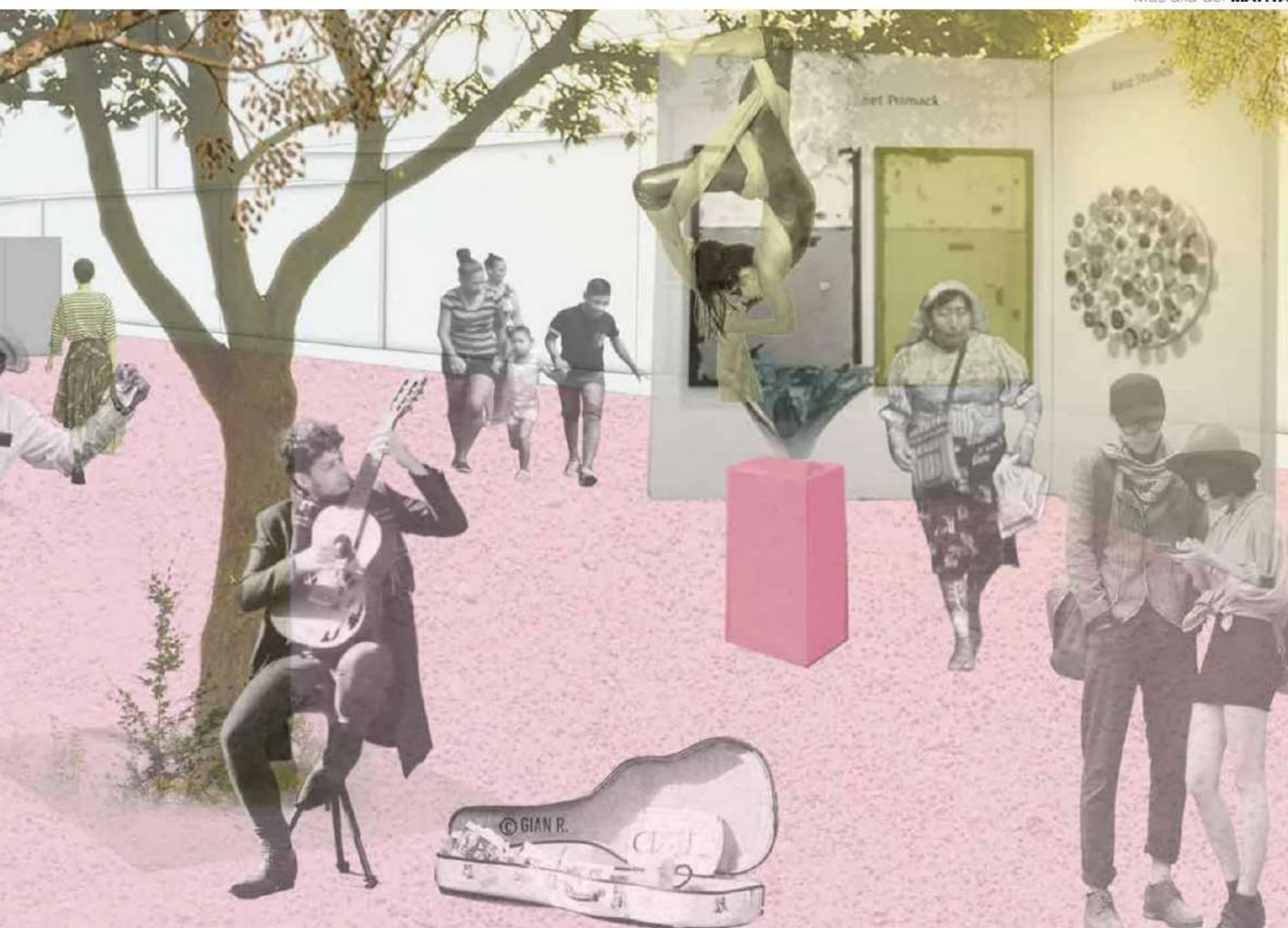
IMÁGEN CONCEPTUAL





IMAGEN CONCEPTUAL





Propuesta Elaborada por:

Banco Interamericano de Desarrollo

Jesús Navarrete
Nerys Galtán
Juan Pablo Lopez
Luis Schloeter

Dirección de Planificación Urbana

Coordinación:

José Isturain

Elaboración del Documento:

Gustavo Santamaría
Gianina Rodríguez
Diana Xie
Ximena de la Guardia

Fotografía:

Gustavo Santamaría
Gianina Rodríguez
Diana Xie
Ximena de la Guardia



