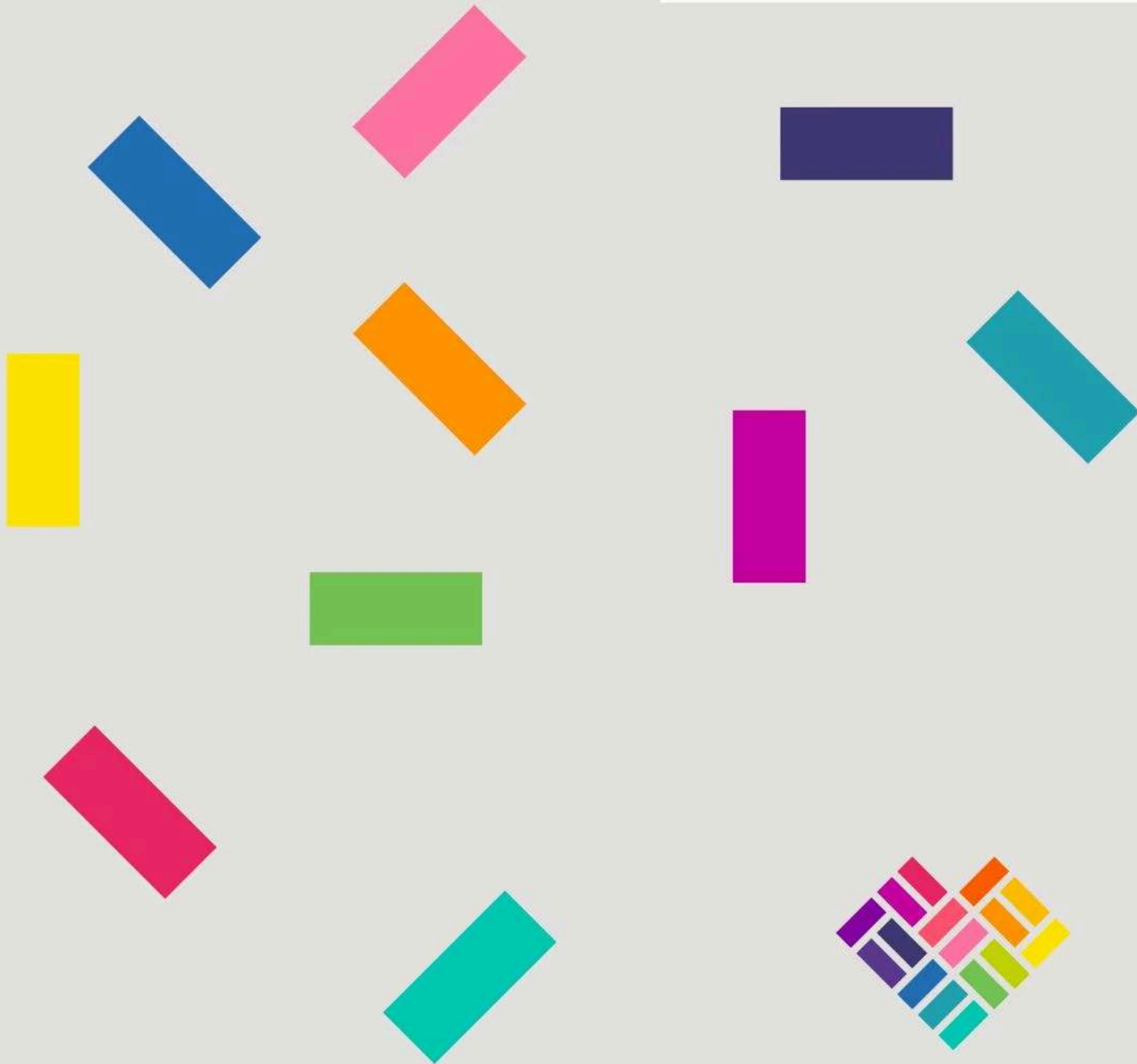


# Resumen Ejecutivo



ALCALDÍA DE PANAMÁ



[plandelcentro.com](http://plandelcentro.com)

# Plan del Centro.

# Contenido

7	<b>MENSAJE DEL ALCALDE</b>
10	<b>1. INTRODUCCION</b>
14	<b>2. DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD</b>
	2.1 Ámbito de estudio
15	2.2 Enfoque Metodológico del Diagnóstico
16	2.3 Análisis para el Diagnóstico Técnico
	2.3.1 Dinámica Urbana
20	2.3.2 Modelo Bioclimático
24	2.3.3 Trabajos de Campo
34	2.3.4 Modelo de Microsimulación
38	2.4 Participación ciudadana en el diagnóstico de percepción
39	2.5 Diagnóstico de movilidad
	2.5.1 El Centro como espacio diverso
	2.5.2 Caminabilidad en un clima complicado
40	2.5.3 Desintegración peatonal
	2.5.4 Pocos viajes en bicicleta
	2.5.5 Mínima cobertura de Transporte Público
41	2.5.6 Congestión Vial
	2.5.7 Inexistente Gestión de Estacionamientos
42	2.6 El círculo vicioso del "trunque" en nuestro Centro
48	<b>3. OBJETIVOS</b>
48	3.1 Enfoque Metodológico para la determinación de objetivos
51	3.2 Objetivos
	3.2.1 Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal, que integre la Estación 5 de Mayo
66	3.2.2 Centro con Estacionamiento eficiente y regulado
69	3.2.3 Centro con transporte público de calidad y cobertura adecuada
74	3.2.4 Centro integrado con el resto de la ciudad para modos no motorizados
76	3.2.5 Centro inclusivo y cohesionado
78	3.2.6 Centro con Distribución Urbana de Mercancías ordenada
86	<b>4. EVOLUCIÓN DEL PLAN DEL CENTRO</b>
108	<b>5. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DEL CENTRO</b>
130	<b>6. CONCLUSIONES</b>

## Créditos

H. Alcalde de la Ciudad de Panamá  
**José Blandón**

Viccalcadesa  
**Raisa Banfield**

Director de Planificación Urbana  
**Manuel Trute**

Subdirector de Planificación Urbana  
**José Isturain**

Especialista en Movilidad en DPU  
**Amarilis Ulloa**

Apoyo en DPU  
**Carlos Rodríguez**

Supervisión del proyecto por parte del BID  
**Nerys Gaitán**  
**Alejandra Caldo**  
**Sergio Quiros**  
**Sergio de Ambrosi**

Equipo Técnico del Proyecto por parte de IDOM  
**Alberto Marín**  
**José Cosme Padilla**  
**Sinaí López**  
**José Antonio Reyes**  
**Edgar Alvarado**  
**Yessiel Mercado**

Equipo técnico de apoyo por parte de Cotrans y SUMA  
**Luis Campana**  
**Ariel Espino**

Diseño de marca y edición del documento  
**La Colaboración**

## Transformamos la ciudad desde su corazón



Como un aporte a las iniciativas gubernamentales para la revitalización del Casco Antiguo, el Municipio de Panamá, en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha elaborado el "Plan Integral para la Mejora de la Movilidad y Seguridad Vial para el Centro Histórico de la Ciudad de Panamá". El presente resumen ejecutivo describe los distintos componentes de este estudio, realizado por la empresa IDOM con el apoyo técnico de la Dirección de Planificación Urbana del Municipio de Panamá, con el objetivo de reconocer y valorar los aspectos de movilidad en los barrios de San Felipe, Santa Ana y El Chorrillo y sus interacciones con el resto de la ciudad.

El actual tejido urbano de los corregimientos de San Felipe, Santa Ana y El Chorrillo, dan prueba de una extraordinaria vida urbana y usos mixtos en el centro histórico, al cual apuntamos nuestra mirada cuando buscamos referentes de una ciudad caminable y a escala humana. Las plazas, los sitios de encuentro, la diversidad de su arquitectura y el sentido de comunidad siempre han estado presentes en sus calles. Sus vías han sido testigo histórico de proyectos pioneros para la movilidad y conectividad en Ciudad de Panamá. Estas fueron escenario de la evolución del transporte público con el tranvía urbano que funcionó entre los años 1890-1940 en los albores de la expansión de la ciudad hacia La Exposición, y también a nivel interurbano con el Ferrocarril Transistmico con su estación en la Plaza 5 de Mayo.

Sin embargo, el centro histórico no es estático, al estar marcado por la marcha de una ciudad que busca posicionarse como referencia global en la región, pero que enfrenta el reto de su gentrificación ante la revitalización de su infraestructura y la mejora de sus espacios públicos. El disfrute de estos espacios son más que un bien turístico o cultural de la ciudad. El Casco Antiguo es parte intrínseca de nuestra identidad como Nación.

En el centro histórico, al igual que el resto de la Ciudad de Panamá, los carros particulares ocupan la mayor parte del espacio vial, dificultando otras formas de movilidad en condiciones de seguridad, ya sea para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Esta situación resulta insostenible por lo que se plantea buscar soluciones en ejemplos de buenas prácticas de movilidad. Es por ello que el Municipio de Panamá, desde diversas estrategias, iniciativas, estudios e inversiones en infraestructura, avanza en la transformación de la zona central de nuestra ciudad.

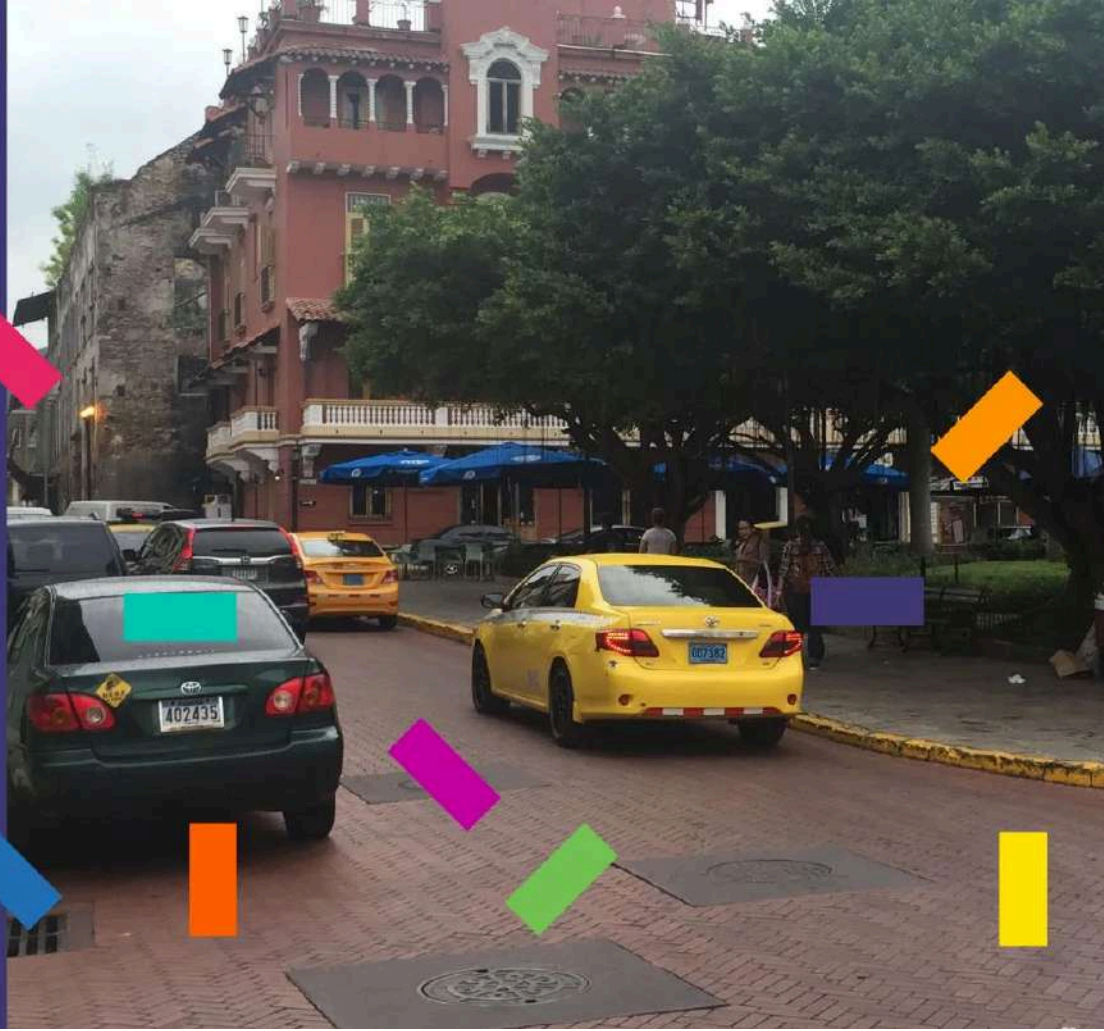
A través de las estrategias y proyectos formulados en este "Plan del Centro", se establece una hoja de ruta para direccionar diversas iniciativas que presentamos como un ejercicio de construcción colectiva de ciudad. Este estudio nos demuestra que tenemos una valiosa oportunidad de hacer nuevamente ciudad, con el rescate de ideas primarias como caminar, usar bicicleta, moverse en transporte público.

Los exhorto a que todos juntos hagamos un frente común desde las diversas instancias, tanto públicas como privadas, los profesionales, los inversionistas, los comerciantes, los ciudadanos, etc. en hacer de los barrios del centro histórico de la Ciudad de Panamá un lugar que continúe celebrando aún más la vida urbana. Queremos agradecer a los ciudadanos que nos han acompañado en cada encuentro convocado por el "Plan del Centro" y manifestarles que su participación es clave para la toma de decisiones y para que se haga más sencilla la ejecución. Rescatar el Centro Tradicional es recuperar el corazón de nuestra Ciudad.

**Llegó la hora del cambio: ¡De una ciudad para los carros a una ciudad para las personas!**

José Blandón Figueroa  
Alcalde del Municipio de Panamá

# 1. Introducción





## 1. Introducción

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

**A**l igual que otros muchos Centros Históricos, el Centro de la Ciudad de Panamá ha experimentado en los últimos sesenta años un paulatino proceso de abandono y consecuente declive, y desde comienzos del presente siglo y a raíz de la declaración del Distrito Histórico de Panamá como patrimonio de la humanidad en 1997, un lento proceso de recuperación.

El fenómeno de la suburbanización en la Ciudad de Panamá ha tenido un efecto decisivo sobre el progresivo abandono de estos relevantes espacios del tejido urbano. El Centro Histórico se degradó y todavía hoy presenta muchas zonas con espacios inseguros y deteriorados.

La congestión vehicular es el problema más evidente del Centro Histórico, sin embargo enfrenta otros problemas de igual magnitud y potencialmente más graves. La seguridad peatonal está amenazada por altos volúmenes vehiculares y dimensiones angostas en espacios destinados al tránsito peatonal.

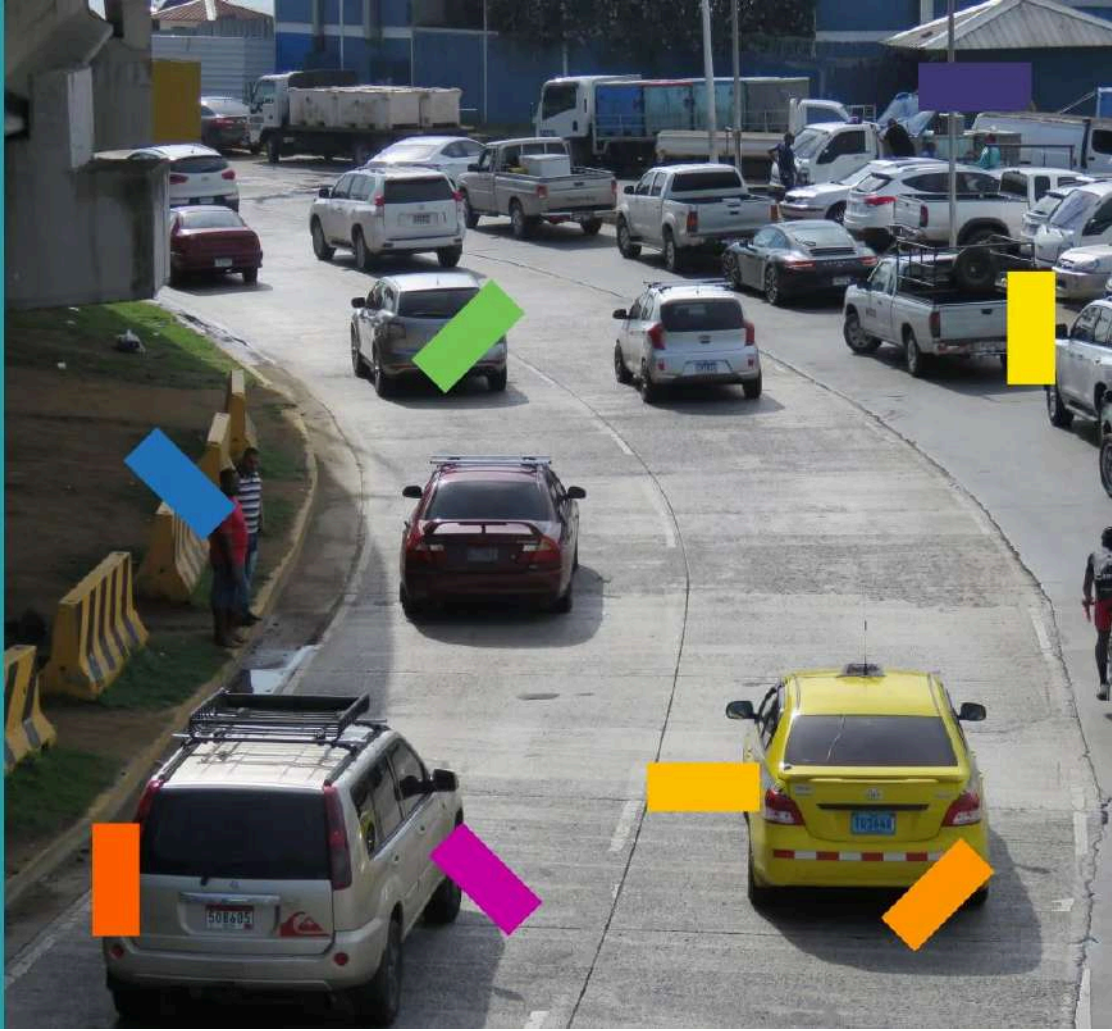
Por su parte, el Casco Antiguo es una de las zonas de la Ciudad de Panamá más visitadas por los turistas, colocándola como un nodo donde convergen los destinos de una gran cantidad de viajes.

En un esfuerzo conjunto, El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se ha coordinado con el Municipio de Panamá (MUPA) para identificar acciones estratégicas que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos; concibiendo así el Plan del Centro que integra los corregimientos de: El Chorrillo, San Felipe y Santa Ana.

El Plan del Centro adopta a la movilidad sustentable como una herramienta esencial orientada al desarrollo de los tres corregimientos de manera paulatina e integrada; garantizando su conexión con la Ciudad de Panamá. Proponiéndose como modelo de desarrollo para la creación de espacios públicos, redes viales, gestión de estacionamientos y sistema de transporte público en una línea de tiempo definida.

Se entiende por movilidad sustentable el empleo de modos de transporte no contaminantes o aquellos que por su uso colectivo permiten minimizar la huella de carbono en los desplazamientos cotidianos. El Plan del Centro no busca sustituir a los elementos de planeación sectorial (en este caso, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, o PIMUS), sino justamente trabajar sobre el marco de acciones allí propuesto.

## 2. Diagnóstico de movilidad



## 2. Diagnóstico de movilidad

### 2.1. Ámbito de estudio

El estudio tiene como ámbito de actuación el Centro de la ciudad, integrando los corregimientos de San Felipe, Santa Ana y El Chorrillo. En total, el área de actuación suma 159 ha de las cuales un 19% corresponde a San Felipe, 48% a Santa Ana y el 33% restante a El Chorrillo.

El perímetro del Casco Antiguo comprende 44 hectáreas y 940 edificios cuya edificación se sitúa en el periodo comprendido entre 1850 y 1930.

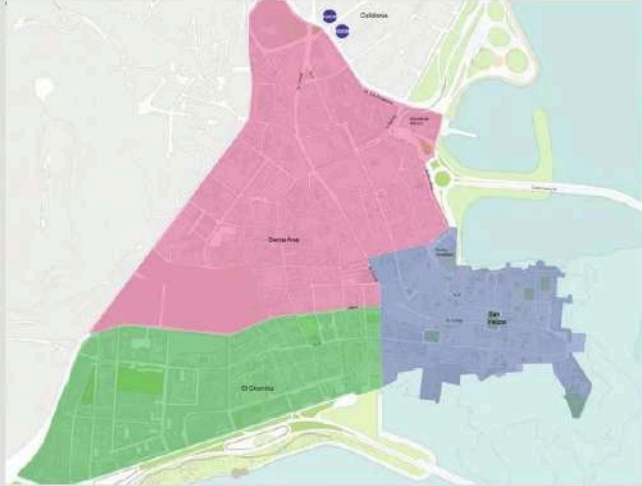


Figura 1. Mancha urbana de los corregimientos San Felipe, Santa Ana y El Chorrillo. Fuente: IDOM, 2016.

### 2.2. Enfoque Metodológico del Diagnóstico

El diagnóstico tiene una doble vertiente: técnico y de percepción ciudadana. El técnico se basa en el análisis de condicionantes de la movilidad y el estudio de su oferta y demanda.

Realizar un diagnóstico técnico no siempre permite obtener resultados precisos, y en la mayoría de los casos no permite identificar las raíces de los problemas observados. Un técnico realiza un análisis en un periodo determinado sobre un ámbito establecido. Y si bien no tiene prejuicios a la hora de examinar un problema, realiza una "foto" estática del momento determinado en el que está haciendo un proyecto.

Por ello, es preciso contar con la visión, opinión y experiencia de la ciudadanía que conoce los problemas de residir o moverse de manera cotidiana en el Centro Histórico.

**El diagnóstico tiene una doble vertiente: técnico y de percepción ciudadana.**

El diagnóstico técnico cuenta con un proceso metodológico basado en el análisis de: dinámica urbana, condicionantes bioclimáticas, así como toma de información en campo para la caracterización de oferta y demanda para los diferentes modos de transporte.

Por su parte, el diagnóstico de percepción ciudadana se apoya en la realización de talleres de participación donde se recopila información que permite la comprensión de problemas de: residentes, comerciantes y visitantes del Centro Histórico.



Figura 2. Estructura Diagnóstica. Fuente: IDOM, 2016.

## 2.3 Análisis para el Diagnóstico Técnico

### 2.3.1 Dinámica Urbana

El diagnóstico de la dinámica urbana describe la zona de estudio en términos de su infraestructura socioeconómica y física, los cuales son insumos muy importantes para comprender los patrones de movilidad en el Centro Histórico de la Ciudad de Panamá.

Este diagnóstico incluye indicadores: económicos, de

población y vivienda, los cuales establecen un panorama general del nivel socioeconómico de los habitantes de la zona de estudio.

A la par se analiza la distribución de los usos de suelo, a partir de los cuales es posible identificar aquellas zonas de mayor actividad, vivienda, espacio subutilizado, estacionamientos, residencias, entre otros.

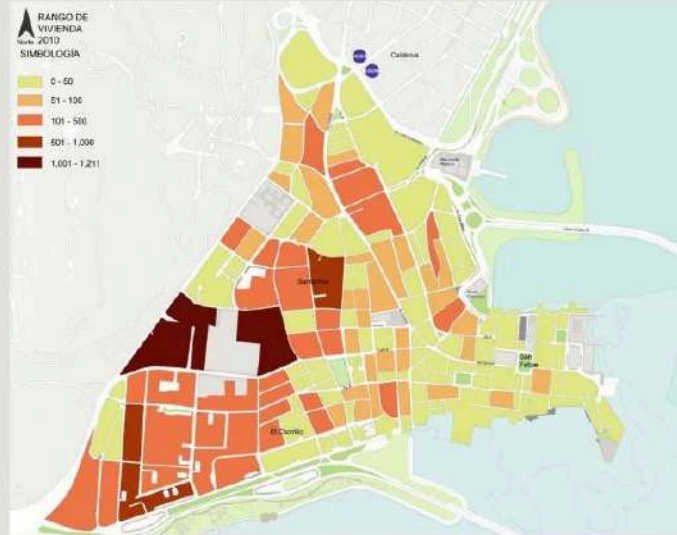


Figura 3. Rango de vivienda en el Centro Histórico. Fuente: IDOM, 2016

### Resultados para el Centro Histórico

- 39,000 Habitantes en todo el Centro
- 36,000 personas con menos de 1,000 USD de ingreso mensual
- 1.61% Tasa de despoblamiento desde 1980

- 350 Habitantes/ ha en El Chorrillo
- 236 Habitantes/ ha en Santa Ana
- 108 Habitantes/ ha en San Felipe
- San Felipe es un área de USO MIXTO
- Santa Ana USO COMERCIAL
- El Chorrillo USO HABITACIONAL

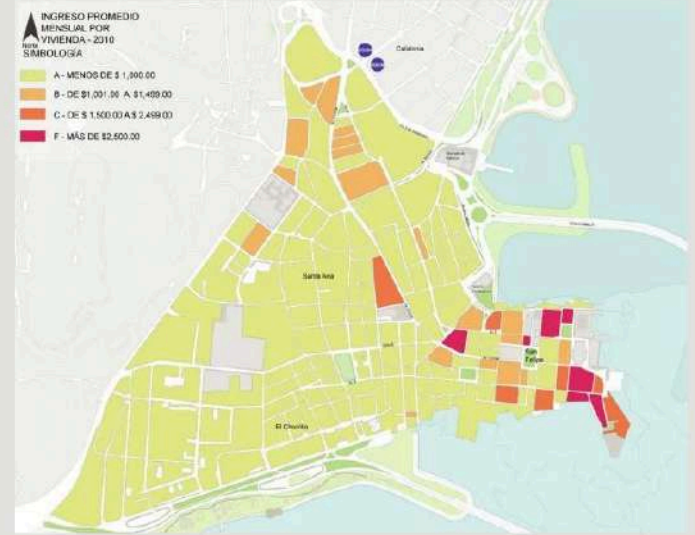


Figura 4. Rango de vivienda en el Centro Histórico. Fuente: IDOM, 2016



Figura 5. Usos de suelo en planta baja en el Centro Histórico. Fuente: IDOM, 2016

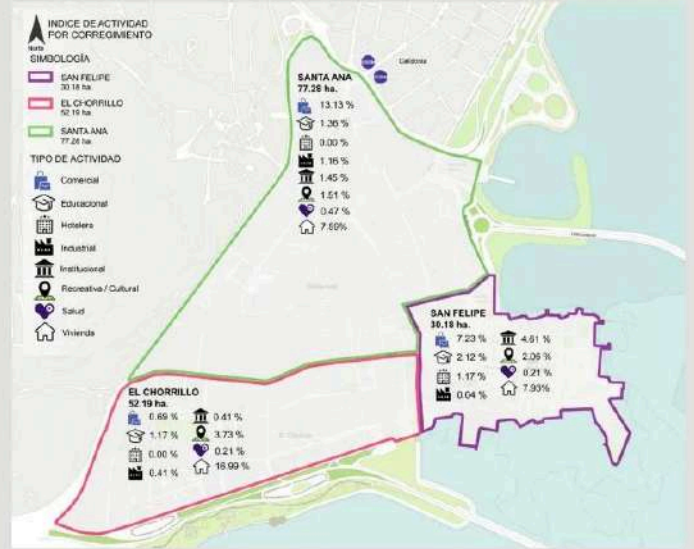


Figura 6. Índice de actividad por corregimiento en el Centro Histórico. Fuente: IDOM, 2016

### 2.3.2 Modelo Bioclimático

En el análisis bioclimático se analizan las bases físicas con el objeto de estudiar la relación fisiológica del clima con el ser humano y sus implicaciones. En base a ellas se definirán las estrategias bioclimáticas más adecuadas para la mejora de los espacios urbanos desde un punto de vista de confort para el ciudadano que transita en el Centro Histórico.

Una vez parametrizadas las variables climáticas, se analiza la situación de confort que producen. En el análisis bioclimático se incluye un modelo que integra variables físicas convencionales (temperatura, humedad, lluvia, radiación solar y viento), así como situaciones simuladas de asoleamiento y flujos de aire.

#### Resultados para el Centro Histórico:

Temperaturas fuera de la zona de confort  
Brisa con velocidad aproximada de 15 km/h  
Viento proveniente del Este

- Las calles estrechas dificultan la ventilación
- Las calles orientadas Norte / Sur presentan mayor asoleamiento
- Las calles orientadas Este / Oeste están mejor ventiladas, sin embargo tienen mayor necesidad de sombra



Figura 7.  
Corte de velocidades a 1.5 m de altura. Imagen producida por medio de la simulación CFD en Design Builder. Fuente: Llam, 2016

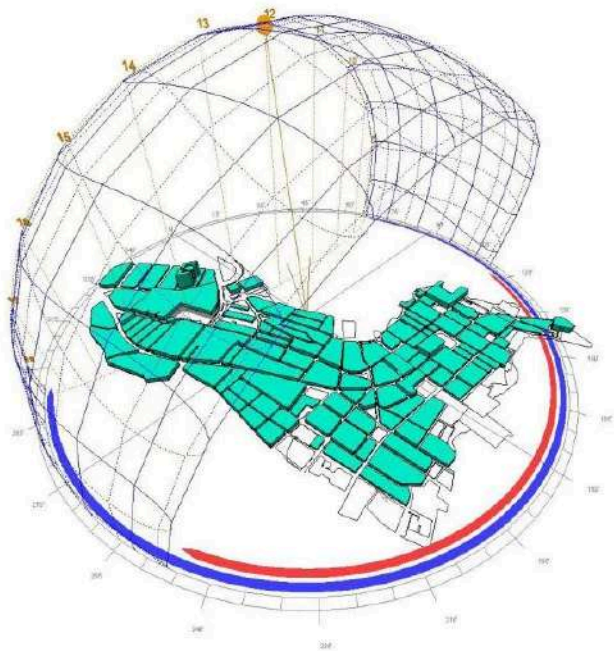
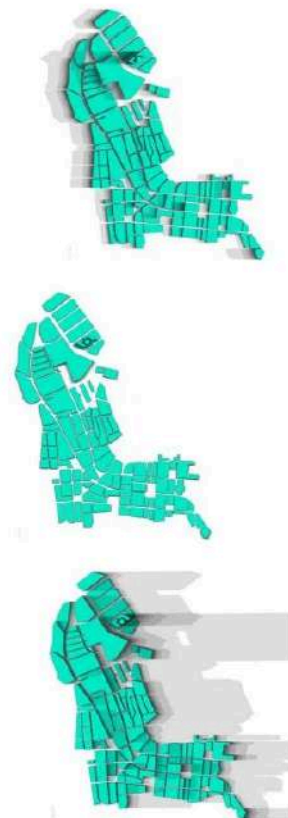


Figura 6.  
Modelo del Casco Antiguo inmerso en el Hemisferio solar. Fuente: IDOM, 2016

Asoleamiento del Casco Antiguo para la temporada del mes de Marzo en horarios de 6:22hrs, 12:00 y 18:30 hrs respectivamente. Fuente: IDOM, 2016.



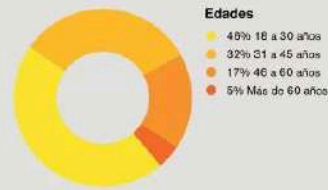
### 2.3.3 Trabajos de Campo

#### Movilidad peatonal

Los itinerarios peatonales caracterizan el movimiento de personas, están definidos por: motivos, rutas, horas y frecuencias de viajes. Cuando diversas personas comparten itinerarios similares, existe entonces un patrón de movilidad.

El trabajo de campo enfocado en la definición y estudio de itinerarios peatonales comprendió:

- 6 puntos de aforo direccionales peatonales. Se realizó una segmentación peatonal incluyendo: personas con movilidad reducida, niños, jóvenes y adultos mayores.
- 9 puntos de aforo ciclistas. Segmentando su clasificación por el tipo de bicicleta aforada.
- 3,507 encuestas a peatones en la zona de estudio (3,290 entre semana y 744 en fin de semana). En las encuestas se recogían datos socioeconómicos esenciales de la persona, orígenes - destino, modos de viaje utilizados, motivos de viaje, así como preguntas para inferir sobre la percepción de movilidad actual en el Centro Histórico



Principales resultados de las encuestas peatonales para un día entre semana

**37%**  
Motivo de viaje "Trabajo"

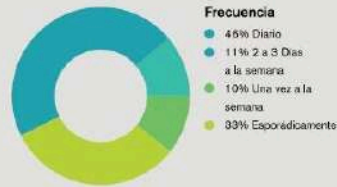
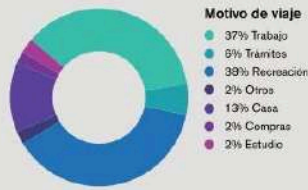
**38%**  
Motivo de viaje "Recreación"

#### Tráfico

Principal problema de movilidad por encuestados

**18 a 30**

Promedio de años con mayor participación



El análisis simultáneo del movimiento de los volúmenes aforados proporcionan los principales flujos peatonales. De manera general se observan circuitos peatonales aislados, esta discontinuidad revela el uso del automóvil para las personas que caminan distancias cortas en la zona de estudio.

#### Caminabilidad en el espacio público

Dentro de las calificaciones de los peatones resulta importante resaltar que somos susceptibles del entorno que nos rodea, la percepción de los centros urbanos sobre los cuales nos desplazamos influyen directamente en nuestras decisiones de viaje.

A lo largo de un trayecto definido pueden existir diversas características urbanas que influyen en el comportamiento peatonal, el cual no puede ser definido como único, pues varía de persona en persona, a lo largo del día, incluso puede modificarse drásticamente al aproximarse a un cruce peligroso y poco legible para las personas.

El trabajo de campo enfocado en la caminabilidad en el espacio público integró:

- 26 recorridos mediante GPS dentro de la red peatonal definida. Estos recorridos fueron segmentados acorde al género y edad de las personas, por ejemplo este seguimiento fue realizado para mujeres de tercera edad en horas punta y periodos valle con la finalidad de determinar la velocidad de caminata en diversos recorridos peatonales.



• Levantamiento de 76 secciones transversales en la zona de estudio. La tipificación de estos segmentos dentro de la zona de estudio es una excelente herramienta para el cálculo de la distribución de infraestructura dedicada a diversos modos de transporte, en este caso peatón y automóvil.

• Para conocer los obstáculos dentro de las principales redes peatonales, se llevó a cabo un exhaustivo trabajo de campo en el cual se levantó la ubicación de diversos elementos que reducen drásticamente el ancho efectivo para caminar, creando flujos peatonales difusos, obligando al peatón a caminar sobre el arroyo vehicular aumentando así su sentido de inseguridad al caminar.

• Un análisis de cruces que integra cinco importantes aspectos: volumen peatonal que circula en el área, espacio destinado a peatones en términos de capacidad, tiempo de verde semafórico destinado para el cruce de personas, distancias de recorrido para superar cruces y velocidad de cruce acorde segmentación peatonal (jóvenes, adultos mayores y personas discapacitadas).

• Se llevó a cabo una catalogación de fachadas dentro de las principales redes peatonales, este tipo de registro puede utilizarse como punto de partida para establecer políticas activas para asegurar pisos atractivos en los lugares más importantes de la ciudad.

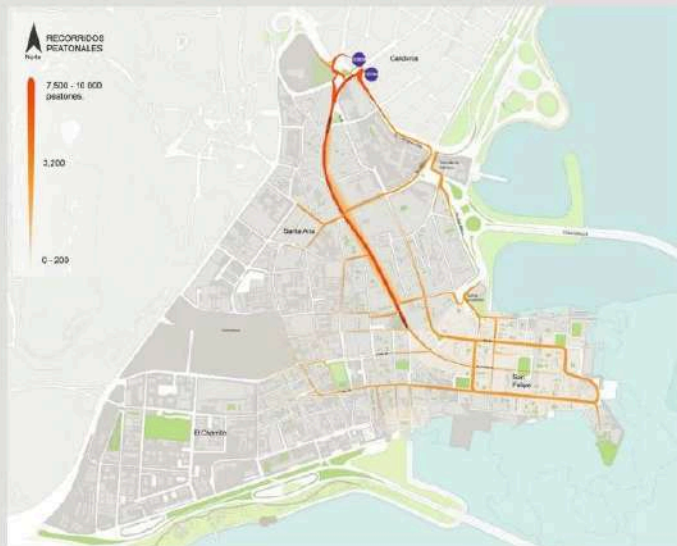


Figura 9. Principales flujos peatonales en la zona de estudio. Fuente: IDOM, 2016.

Principales resultados de recorridos con GPS: En el periodo punta de la mañana los hombres solos caminan a 6,5 km/hr y las mujeres 5,0 km/hr; en periodos valle las personas caminan 3 km/hr (cuando visitan al Casco Antiguo para "ocio"). Los adultos mayores varones caminan a 4 km/hr y las mujeres adultos mayores a 3,4 km/hr.

Principales resultados del análisis de espacio peatonal:

De manera general en la zona de estudio, únicamente el 30% o menos están dedicados al peatón; en algunas zonas esta área disminuye hasta un 8%.

Principales resultados del análisis de obstáculos:

- 8**  
Obstáculos por 100m. de recorrido
- <40 cm**  
Ancho efectivo peatonal en Av. A
- <20 cm**  
Ancho efectivo peatonal en Av. B

Principales resultados del análisis de cruces:

- 15**  
Segundos para cruzar una de las intersecciones críticas
- 24**  
Segundos le tomaría a un adulto mayor cruzarlo
- 55**  
Km/hr velocidad de automóviles en el cruce Mercado de Mariscos
- 3.4**  
Km/hr velocidad promedio de caminata de Adultos mayores

Principales resultados de categorización de fachadas:

- Activa**  
Categorización de fachadas sobre Av. Central
- Mixta**  
Categoría de fachadas para promover la caminabilidad en San Felipe
- Inactiva**  
Fachadas en los accesos a los principales modos de TP



Figura 10. Levantamiento semafórico en intersección Calle B y Av. Central.

En el reducido espacio dedicado a la movilidad peatonal, pueden existir diversos elementos que obstaculizan el libre flujo de personas y reducen la capacidad de las aceras. Ejemplos típicos de estos elementos son: postes, teléfonos públicos, aceras con niveles altos y fracturados, mobiliario urbano instalado de forma indiscriminada.

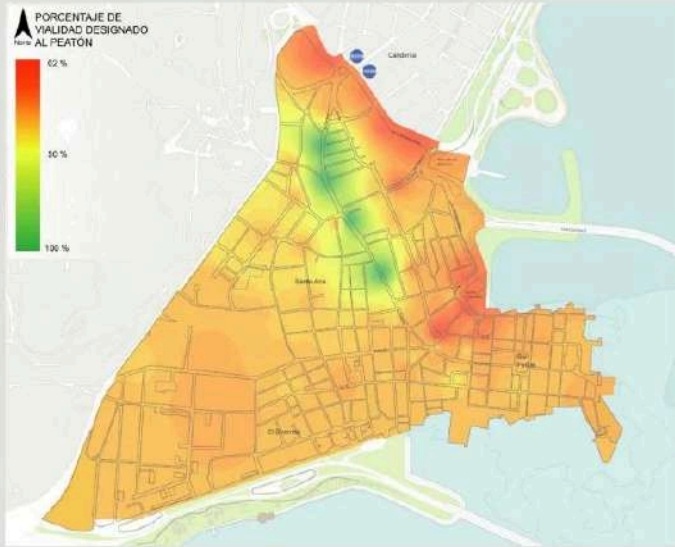


Figura 11. Área destinada al peatón en la zona de estudio. Fuente: IDOM, 2016.

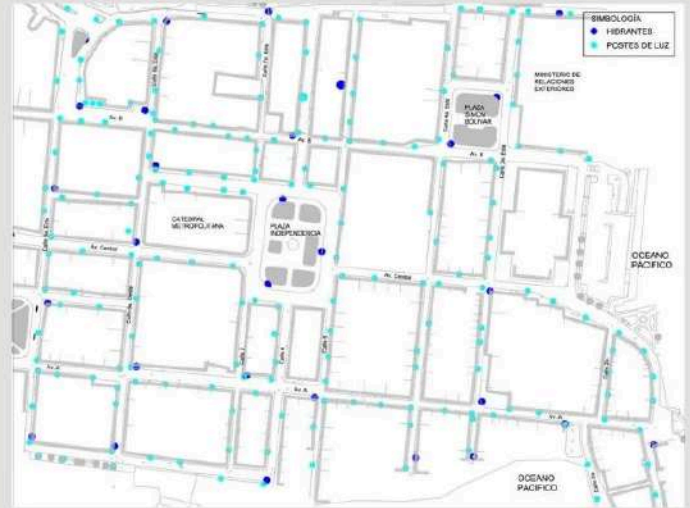


Figura 12. Obstáculos en acera en Centro Histórico. Fuente: IDOM, 2016.

### Movilidad en vehículo Privado

El trabajo de campo enfocado a la definición y estudio de itinerarios vehiculares abarcó:

- Instalación de 2 estaciones maestras medidas 7 días durante las 24 hrs. Este tipo de mediciones proporcionan diagramas de flujo vehicular. De esta manera se puede determinar por ejemplo, la cantidad de vehículos que ingresa y sale de la zona de estudio un sábado por la noche.

- 9 puntos de aforo direccionales vehiculares. Se realizó una segmentación vehicular incluyendo: autos, camiones, taxis y transporte público.

- 2.183 encuestas vehiculares; incluyendo preguntas sobre: motivo, tiempo, costo de viaje, rutas para ingresar a la zona de estudio, preferencias de estacionamiento, entre otros.

Principales resultados de las encuestas a vehículo privado para un día entre semana:

**31 a 45**

Promedio de años con mayor participación

**72%**

De los encuestados ingresa a San Felipe por Eloy Alfaro

**51%**

Cuyo motivo de viaje es "trabajo"

**54%**

Visita San Felipe todos los días



#### Caracterización de red viaria

El flujo vehicular se desarrolla dentro de la red viaria destinada para este fin. Este red está caracterizada mediante: geometría, anchos de carril, programaciones semaforicas, señalamiento, legibilidad en cruces. El trabajo de campo enfocado a la definición y estudio de caracterización viaria abarco:

- Jerarquización vial para la zona priorizada de movilidad.

- Inventario sobre la calidad del pavimento en viales, estado del señalamiento horizontal en principales y cálculo de capacidad en los principales viales del Centro Histórico.

**60%**

De las personas encuestadas son mujeres

**7 de cada 10**

Utiliza auto particular o taxi para llegar al trabajo

**Falta**

De transporte público, principal problema de movilidad

**1 de cada 10**

Conductores dejaría de usar su auto si el estacionamiento tuviera un costo

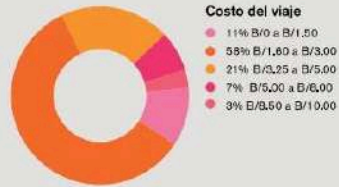
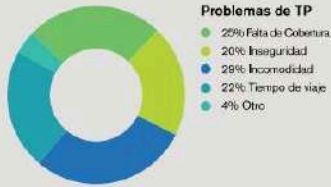
• Velocidades y tiempos de recorrido en 3 rutas a lo largo del día mediante la técnica de vehículo flotante.

#### Patrones de movilidad en instituciones públicas

Se realizaron 390 encuestas a funcionarios de las principales instituciones públicas con la finalidad de conocer sus patrones de movilidad.

Principales resultados de las encuestas realizadas a empleados de instituciones públicas privado para un día entre semana:





**Movilidad en Transporte Público**

Se llevaron a cabo tres puntos de frecuencia y ocupación visual (FOV) ubicados estratégicamente dentro del área priorizada de movilidad. En este trabajo de campo se levantaron: nombre de las rutas, hora de paso y ocupación visual del vehículo, así como ascensos y descensos de pasajeros.

**Gestión de estacionamientos**

El trabajo de campo enfocado a la definición de oferta y demanda de estacionamientos abarcó:

- Inventario de plazas de estacionamiento en vía, categorizado como: gratuito, exclusivo, irregular, en retiro frontal.
- Determinación de capacidad en principales estacionamientos fuera de vía. Caracterizando costos y tipos de inmueble.

• Analisis de rotación 12 hrs de estacionamiento en vía y fuera de vía. Con el estudio de rotación fue posible realizar un analisis espacial de la saturación de estacionamientos, analizando su comportamiento en horas de máxima demanda.

Principales resultados de trabajos de campo enfocados a la gestión de estacionamientos:

**965**  
Estacionamientos en vía, de los cuales...

**30%**  
Es irregular

**2.96**  
Rotación de estacionamiento entre semana

**3.1 ha**  
ocupadas para estacionamiento fuera de vía



Figura 13. Saturación de estacionamientos entre semana. Fuente: IDOM.

### 2.3.4 Modelo de Microsimulación

En términos generales el modelo de microsimulación consiste en elaborar un modelo de red que soporta al sistema de movilidad del área geográfica en el que se desarrolla el estudio. El trabajo de campo realizado proporciona datos relevantes que permiten determinar las características de movilidad en la zona de estudio; del mismo modo diversos videos fueron grabados en diferentes momentos a lo largo del día en las principales zonas de conflicto, estos videos son la clave para determinar el comportamiento de las personas al caminar y cruzar la calle.

El Modelo de Microsimulación fue realizado sobre la extensión de Ave. 3 de Noviembre, Eloy Alfaro y Cinta Costera, incluyendo su interacción con El Chorrillo. Esta microsimulación fue realizada para la Hora Punta de la Mañana y de la Tarde.

La Microsimulación fue calibrada para representar la situación actual, esta calibración está basada en velocidades de recorrido, tiempos de demora, volúmenes vehiculares y peatonales medidos en campo en determinado momento. Una vez calibrada la situación actual se determinan los indicadores de desempeño actuales y los futuros. Estos valores futuros dependen de las modificaciones geométricas de los cruces y avenidas; o bien optimizaciones semaforicas; así como del crecimiento esperado e inducido de la demanda.



Vista de la microsimulación en el cruce 5 de Mayo.



Vista de la microsimulación en Ave. Central con Ave. 3 de Noviembre.



Vista de la microsimulación a nivel de peaton en el cruce 5 de Mayo.

De esta manera, las modificaciones geométricas en las principales avenidas así como las optimizaciones semafóricas contempladas en el Plan del Centro fueron ingresadas en el modelo con la finalidad de soportar técnicamente dichas modificaciones. A continuación se muestran las modificaciones geométricas microsimuladas:

#### Cambios geométricos en la Glorieta Cinta Costera III

La propuesta reemplaza la rotonda por un cruce semaforizado para facilitar la integración de la Cinta Costera con el Centro Histórico.

#### Propuesta conceptual Plaza 5 de Mayo

La propuesta incluye la reducción de los carriles y su ancho en ciertos tramos que así lo permiten. Esto permite otorgar mayor espacio al peatón y reducir velocidades para ofrecer una mayor seguridad a los usuarios del espacio público.



Figura 14. Propuesta de carriles exclusivos de Transporte Público en Av. Central y Av. B. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 15. Propuesta de modificación a la glorieta en Cinta Costera. Fuente: IDOM, 2016.

#### Cambio disposición de vías en Cinta Costera III B

Esta propuesta incluye el desplazamiento de la calzada con la integración de ambos sentidos de circulación, recuperando el espacio público y cruces peatonales a nivel con semaforos.



Figura 16. Propuesta de realineación de carriles en la Cinta Costera en la zona de Chorrillo. Fuente: IDOM, 2016.

#### Las principales conclusiones obtenidas de la Microsimulación son las siguientes:

- Las propuestas de modificación a la geometría de las propuestas enmarcadas en el Plan del Centro pueden absorber el volumen vehicular del año 2030 con afectaciones mínimas a los indicadores de desempeño.
- Se deben colocar nuevos semaforos y utilizar los que ya se tienen de una manera adecuada, con fases semaforicas coherentes y sincronizadas para generar olas verdes en las vialidades.
- La presencia de taxis que realizan actividades de carga y descarga de pasajeros en la Ave. 3 de Noviembre en su tramo entre Justo Arosemena y República de Nicaragua ocasionan un alto impacto vial en la propia avenida que se prolonga hasta 250 m sobre la misma.
- La modificación a la geometría y colocación de semaforos a las intersecciones de Cinta Costera con Av. Balboa, Eloy Alfaro y El Chorrillo tendrán impactos a la circulación vehicular: muy aceptables, e impactos muy positivos a los flujos peatonales.

## 2.4 Participación ciudadana en el diagnóstico de percepción

El día 28 de julio del 2016 se llevó a cabo el primer taller de participación ciudadana con la participación activa de Licdo. José Blandón Figueroa, Alcalde del Distrito de Panamá; representantes de diversas instituciones del gobierno central y ciudadanos del Centro Histórico.

En el taller, se implementaron mesas de trabajo con la finalidad de determinar las principales problemáticas en torno a la movilidad en la zona de estudio. Los grupos de trabajo identificaron los principales problemas, soportando sus argumentos sobre planos que fueron preparados para el taller. El mapa siguiente muestra la ubicación de estas problemáticas, este es un primer paso para focalizar la modelización de transporte en temas de movilidad.

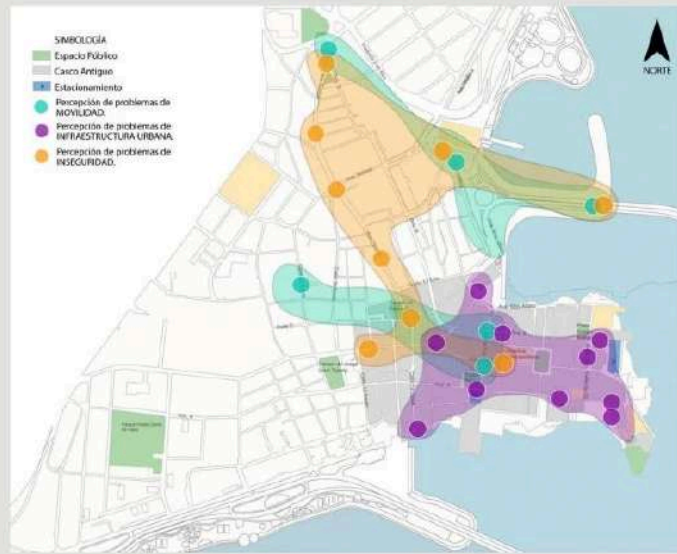


Figura 17. Ubicación principales problemáticas detectadas en el taller de participación

## 2.5 Diagnóstico de movilidad

### 2.5.1 El Centro como espacio diverso

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

El Centro queda constituido por tres corregimientos y cuenta en total con una población cercana a los 40,000 habitantes y viene decreciendo desde la década de los 60's. La zona de mayores ingresos es la del corregimiento de San Felipe. Los otros dos corregimientos presentan mucho menor nivel promedio de ingresos. Esta realidad de ingresos se refleja en la calidad de urbanización y edificación. En San Felipe el estado de conservación es mucho mejor, sin embargo, los corregimientos de menores ingresos presentan una importante pérdida de calidad del espacio urbanizado, en ocasiones en estado precario, problemas de degradación y conflicto social.

El corregimiento de San Felipe se caracteriza por ser un espacio de gran mezcla y riqueza de usos de suelo. El corregimiento de Santa Ana presenta una gran superficie comercial y finalmente El Chorrillo tiene una vocación eminentemente residencial. Esto tiene una consecuencia directa en los patrones de movilidad en la zona. A San Felipe llegan empleados de gobierno, turistas y ciudadanía que demanda espacios de comercio y recreación de mayor nivel. A Santa Ana llegan ciudadanos que compran en comercios de menor poder adquisitivo y cuenta con una importante población, y El Chorrillo, con predominancia de uso residencial, es una de las zonas de generación de viajes más importantes del Centro.

El motivo de desplazamiento, la frecuencia con la que realizan el viaje y el nivel socioeconómico de las personas inciden decisivamente en la elección del modo de transporte. Los visitantes y habitantes del corregimiento de San Felipe usan mayoritariamente su automóvil particular, mientras, los habitantes de los otros dos corregimientos, que en muchos de los casos no disponen de coche, utilizan el transporte público o se desplazan a pie o en bicicleta.

### 2.5.2 Caminabilidad en un clima complicado

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

La movilidad no motorizada precisa de unas condiciones adecuadas de infraestructura pero igual de importantes son las condiciones bioclimáticas. La Ciudad de Panamá se caracteriza por presentar unas elevadas temperaturas, elevada radiación solar, casi todo el año y lo más importante una humedad relativa siempre superior al 70%. Únicamente de noche es cuando se puede gozar de una temperatura mucho más baja.

El viento predominante durante todo el año es el viento del Este, sin embargo la intensidad del mismo no es muy elevada y la estrechez de las calles con orientación Este - Oeste dificultan la ventilación de las principales plazas del Centro. Únicamente las más expuestas, plaza Tomás Herrera, las Bóvedas y Plaza Francia y la explanada destinada a estacionamiento del Teatro Nacional cuentan con condiciones propicias para su ventilación.

Las condiciones para que se dé una movilidad no motorizada y convivencia en las zonas de estancia exigen de la puesta en marcha de numerosas iniciativas que mejoren el confort bioclimático. Las cubiertas verdes o techos verdes, la disposición de parasoles, la inclusión de arbolado y la colocación de la red de espacios públicos sobre el borde de San Felipe son sólo algunas de las actuaciones que pueden hacer de la zona un espacio más agradable.

### 2.5.3 Desintegración peatonal

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

La mayor cantidad de movilidad peatonal se localiza en los puntos más cercanos a la estación 5 de Mayo y sobre el principal corredor, la Avenida Central. En tan sólo una hora, sobre una sección de esta avenida peatonal se llegan a contabilizar más de 2.200 peatones.

El espacio destinado al automóvil representa el 65%-70% del total del espacio en el Centro. Para poder generar itinerarios atractivos para peatones y ciclistas es fundamental reflexionar sobre el reparto del espacio. Además, a ese problema se une el importante volumen de estacionamiento ilegal. En San Felipe el 30% de los vehículos se estaciona sobre pasos peatonales o en espacios por los que tiene que pasar el peatón. De nuevo, hacemos muy difícil que residentes y visitantes puedan caminar en el espacio más emblemático de la Ciudad.

A todo esto se le añade el fuerte problema de desintegración peatonal que se tiene entre todo el Centro y el resto de la Ciudad. Cruzar la Ave. 3 de Noviembre desde 5 de Mayo se convierte en un ejercicio de alto riesgo para los peatones. En algunos puntos deberíamos permitir al menos 30 segundos de fase peatonal para favorecer el cruce seguro. La realidad es que se dispone de semáforos pero no funcionan. El peatón debe cruzar pidiendo permiso para el automóvil. La situación es especialmente compleja en el cruce del Mercado de mariscos. En este cruce se identifica un 14% de personas con movilidad reducida (personas con discapacidad, ancianos y niños). Es sencillo imaginar los problemas de accidentalidad que pueden generarse en este punto.

### 2.5.4 Pocos viajes en bicicleta

**Cada día se realizan 18,000 viajes en bicicleta en el Área Metropolitana de Panamá (AMP), son pocos viajes, pero podremos incrementarlo si generamos las condiciones para ello...**

En toda la Ciudad el desplazamiento en bicicleta es mínimo (0.16% del total de viajes del AMP). En la zona objeto de estudio, en los aforos realizados, apenas se han contabilizado más de 10 bicicletas en un periodo de 12 horas.

La bicicleta es un modo de transporte que debe fomentarse con políticas activas de generación de infraestructura segura, y no sólo en el Centro, sino en toda la ciudad. Generar la infraestructura en el Centro, sin conectarse con el resto no tiene sentido si no se genera un servicio específico para el Centro. La gran oportunidad para el desarrollo de la bicicleta en el Centro, independientemente del resto de la ciudad es la posibilidad de crear un sistema de bicicleta pública. Con este sistema, basado en la creación de estaciones en los puntos de mayor atracción y generación de viajes, se solucionaría el principal problema de alimentación del sistema Metro con el resto de la zona.

### 2.5.5 Mínima cobertura de Transporte Público

**El Centro queda cubierto por 2 rutas de transporte público que tocan tangencialmente el área de mayor atracción de viajes, el Casco Antiguo...**

En las encuestas realizadas se ha identificado que un 50% de los habitantes de Santa Ana y El Chorrillo ni siquiera disponen de automóvil familiar. En ambos corregimientos residen 36.000 habitantes que necesitan de las mejores condiciones de movilidad posible. Ahora mismo se cubre la zona con dos rutas de transporte que prestan un servicio de manera poco eficiente. Estas unidades, por sus dimensiones, no pueden ingresar en el Casco Antiguo y por tanto, la capacidad de generar todavía más demanda se restringe. En las condiciones actuales no presta un servicio adecuado y eficiente.

### 2.5.6 Congestión Vial

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

A lo largo del día entran en el casco 4.200 vehículos (periodo de 12 horas). En horas pico la intensidad vehicular no supera los 510 vehículos en ninguno de los tres puntos de aforo registrados. Considerando los tiempos de recorrido y las dimensiones geométricas de los viales, el cálculo de capacidad de las vialidades llega a los 628 vehículos/hora/carril (Av A y B). Esto quiere decir que la vialidad presenta capacidad suficiente. En viales internos, es el tráfico redundante, aquel en búsqueda de estacionamiento, y el flujo de vehículos pesados para carga y descarga (105 vehículos/día) el que acaba saturando las vialidades y generando la congestión en los accesos. Además de eso, el 70% de los autos accede al Casco por Calle Eloy Alfaro, el problema se agrava los fines de semana.

### 2.5.7 Inexistente Gestión de Estacionamientos

**La gestión del estacionamiento es caótica, la demanda es de 4.200 vehículos al día y tenemos una oferta total de 1.579 plazas, el área de estas plazas representan una superficie en el Casco Antiguo de 3.1 hectáreas sobre las 44 hectáreas existentes. Si consideráramos esa superficie en valor comercial estaríamos hablando de que un activo de muchos Millones de Dólares que no rinde nada a la ciudad...**

La zona que recibe el mayor volumen de vehículos y que más problemas presenta en el ámbito de estacionamiento es el corregimiento de San Felipe y de manera específica el Casco Antiguo. Esta zona recibe 4.200 autos en todo el día que buscan estacionamiento sobre las 665 plazas en vía pública y 600 plazas en estacionamientos de las oficinas de gobierno. En los trabajos de campo se han contabilizado 300 vehículos en promedio estacionados en zonas ilegales o zonas que impiden la movilidad peatonal. La rotación sobre el total de plazas existente en vía pública es de 2.96 vehículos/plaza en 12 horas considerando el estacionamiento legal. Las plazas en los estacionamientos de gobierno tienen una rotación de 1 vehículo / 12 horas. Esto quiere decir que en total se estacionan 2.856 vehículos en vía pública y 600 más fuera de vía.

El fuerte volumen de vehículos estacionados ilegalmente, el nivel de ingresos de los encuestados (40% cuentan con 1,500 USD/mes de ingreso familiar) y predisposición al pago de tarifa, permite plantear dos esquemas de gestión de estacionamientos que pueden ser factibles y coadyuvar a disuadir del uso del auto. Los esquemas son la concesión de espacios para la construcción y operación de estacionamientos, y la introducción de cobro por estacionamiento en vía.

## 2.6 El círculo vicioso del "tranque" en nuestro Centro

De manera general, se detectaron tres principales problemas de movilidad en la zona de estudio: poco espacio dedicado al peatón, barreras que impiden una integración con el sistema de transporte público y una ineficiente gestión de estacionamiento.

Estos problemas están vinculados entre sí de la siguiente manera. La ocupación intensiva del espacio público que se da por parte del auto no permite generar espacio para que el peatón o la bici se muevan de forma segura. Al no existir un servicio de transporte interno del Centro ni infraestructura para movilidad no motorizada y además presentarse problemas de inseguridad y degradación de espacios, no se puede acceder en transporte metropolitano al Centro Histórico. Esto hace que el automóvil se convierta en el principal modo de transporte que permite acceder al Centro. Como la demanda de estacionamiento es muy elevada, la gestión del mismo es ineficiente y, el espacio disponible en el Centro es muy escaso, se da una intensiva ocupación del espacio público y de nuevo se inicia el círculo vicioso de la movilidad en el centro.



Figura 18. Círculo vicioso de la congestión en el CH de Ciudad de Panamá. Fuente: IDOM, 2016

Estos problemas exigen de un planteamiento de propuestas que deben cimentar las bases en una pirámide de movilidad que invierte la forma clásica de planeación de la movilidad y tránsito en Panamá. De un enfoque centrado en dar fluidez al tráfico.



Figura 19. Espacio invadido por autos y posición delicada de los peatones en la situación actual. Fuente: IDOM, 2016

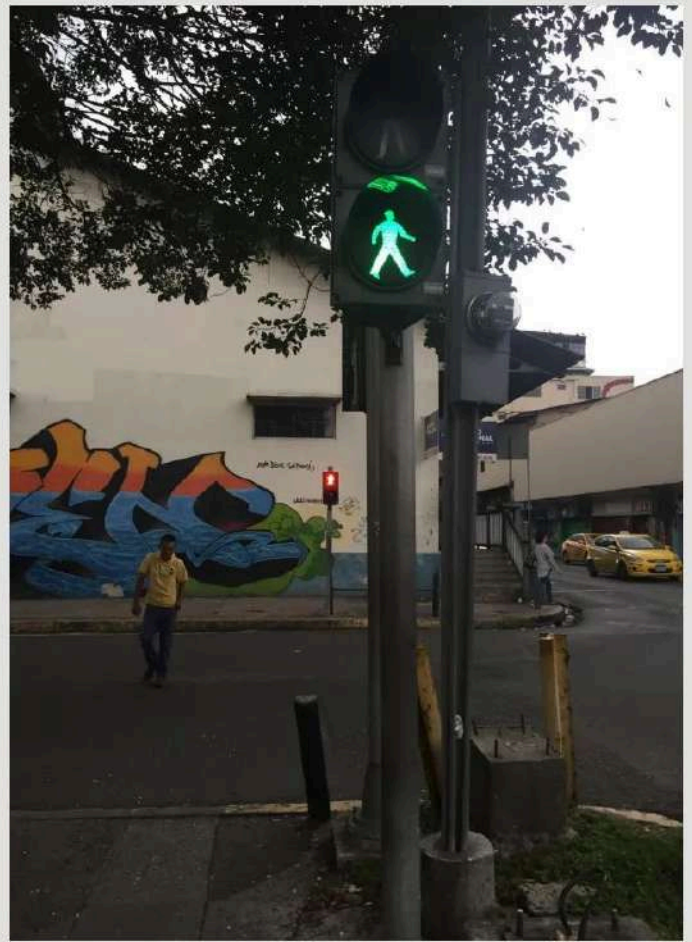
Se pasa a un modelo en el que hay que mover personas.



Figura 20. Cambio de paradigma de la movilidad en el que se establece una nueva pirámide de prioridades: peatones primero y después todo lo demás. Imagen de la intervención en calle Establos de Pamplona, España. Fuente: TUDP y aporte de IDOM, 2016



Síntesis de problemáticas del Centro Histórico resultado del primer taller de participación ciudadana.



### 3. Objetivos



### 3. Objetivos

#### 3.1. Enfoque Metodológico para la determinación de objetivos

El Plan del Centro tiene 6 objetivos estratégicos que responden a los problemas identificados en el diagnóstico. Del objetivo se desprenden las acciones o propuestas generales, y de las mismas, dependiendo del nivel de detalle que se precise en cada caso se genera una propuesta de proyectos. Se fijan metas concretas medidas mediante diversos indicadores. Finalmente, el Plan del Centro cristaliza en la propuesta de un presupuesto y cronograma de ejecución de todo el proyecto.

Se plantean tres lineamientos generales que surgen del círculo vicioso de la congestión del Centro Histórico: movilidad peatonal segura con accesibilidad universal, estacionamiento regulado y ordenado e inclusión social. Así mismo, dentro de este círculo son identificados diversos problemas emergentes para los cuales se proponen líneas de acción particulares.

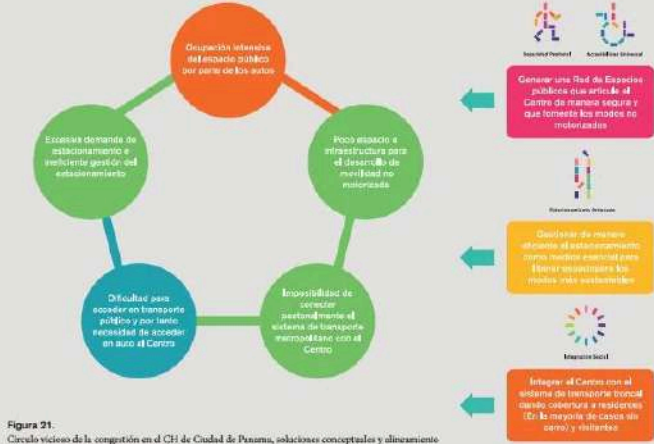


Figura 21. Círculo vicioso de la congestión en el CH de Ciudad de Panamá, soluciones conceptuales y alineamiento con los pilares del proyecto: seguridad peatonal, accesibilidad universal, estacionamiento ordenado e integración social. Fuente: IDOM, 2016

Las líneas de acción a su vez originan una batería de objetivos claros y concisos para la comprensión por parte de la ciudadanía.



Figura 22. Objetivos estratégicos para el Plan del Centro. Fuente: IDOM, 2016





Objetivos Estratégicos	 Igualdad Peatonal	 Accesibilidad Universal	 Estacionamiento Ordenado	 Integración Social
Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal y que integre estación 5 de mayo	X	X		X
Centro con estacionamiento eficiente y regulado			X	
Centro con transporte público de calidad y cobertura adecuada				X
Centro integrado con el resto de la ciudad por modos no motorizados	X	X		X
Centro inclusivo y cohesionado				X
Centro con DUM orientada	X	X	X	

Figura 23. Objetivos estratégicos para el Plan del Centro. Fuente: IDOM, 2016

Una vez definidos los Objetivos Estratégicos del Plan del Centro, se presentan las Acciones y Proyectos específicos para la consecución de cada uno de ellos. La ejecución del Plan del Centro precisa de la definición de metas para el proyecto así como de indicadores de monitoreo para su implementación. Estos elementos permitirán obtener el encuadre estratégico necesario para su implementación por el Municipio de Panamá.

### 3.2 Objetivos

#### 3.2.1 Objetivo 1. Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal, que integre la Estación 5 de Mayo

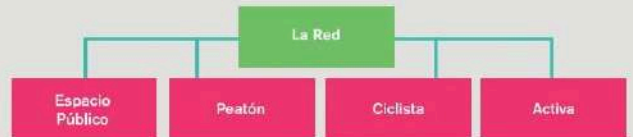
La consecución de este objetivo integra planes de: renovación de espacios públicos, transformación vial, fomento de movilidad en bicicleta así como la concepción de la Zona 30. A continuación se muestra de manera general los proyectos incluidos en cada plan.

Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal que integre estación 5 de mayo y Cintas costeras.	
Plan de Espacios Públicos	Programa de activación de espacios públicos en buenas condiciones Programa de modernización Programa de creación de nuevos Espacios Públicos
Plan de Transformación Vial	Programa de implementación de Calles Para Todos Programa de implementación de Calles Amigas
Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta	Programa de implementación del Sistema de Bicicleta Pública Programa de bici-estacionamientos
Plan de creación de Zona 30	Programa de señalamiento en puntos de acceso y refuerzo de seguridad vial en intersecciones de toda la zona

#### Plan de Espacios Públicos y Transformación Vial

En la búsqueda de una infraestructura peatonal segura, interesante, cómoda y con trayectos que respondan a las necesidades de los usuarios, se planifica la red de espacios públicos, los cuales funcionan como nodos intermedios de los orígenes y destinos de la población. Estos espacios brindan un mayor sentido de interés y comodidad además de ayudar a contrarrestar las inclemencias climáticas de la ciudad.

Se busca completar una red integral de espacios públicos y vialidades que fomenten modos de transporte no motorizados, logrando así un Centro Histórico más agradable, accesible, cohesionado y seguro para el peatón.



La siguiente figura muestra la localización de los espacios públicos más representativos dentro del CH, y con ellos la red que los une, abarcando prácticamente la mancha urbana del Casco Antiguo.

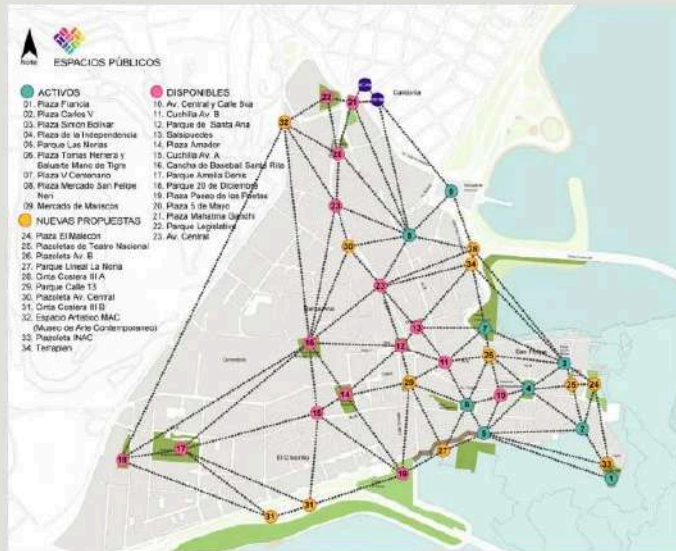


Figura 24. Red de Espacios Públicos, Fuente: IDOM, 2016

La red de espacios públicos deberá de corresponder al desarrollo de dos tipos de calles. La "Calle para Todos" (calle compartida) existe una reducción de espacio dedicado al vehículo mediante la instalación de elementos físicos tales como bolardos o bien por ampliación de aceras. Por su parte la "Calle Amiga" (calle peatonal) otorga preferencia al peatón convirtiéndose en un espacio público amigable y seguro; de acceso vehicular restringido, permitiendo el paso únicamente a residentes, estacionamientos, vehículos de emergencia, vigilancia y transporte público.



Calle para todos



Calle amiga

Figura 25. Imágenes objetivo de los tipos de calle a introducir. Fuente: IDOM, 2016.

**Plan de implementación**

En la búsqueda de que la transformación, recuperación y creación de nuevos espacios públicos se desarrolle de manera integral con las "Calles Amigas" y "Calles para Todos", se plantean cinco fases de actuación dentro de un periodo aproximado de 11 años.

A continuación se muestran dos líneas cronológicas; la primera corresponde a la dosificación de las vialidades a intervenir por año, tanto para convertirse en vialidad peatonal restringida o compartida. La segunda línea del tiempo por su parte muestra los espacios públicos a intervenir, estos están vinculados con el desarrollo de la red vial.

## Espacios Públicos

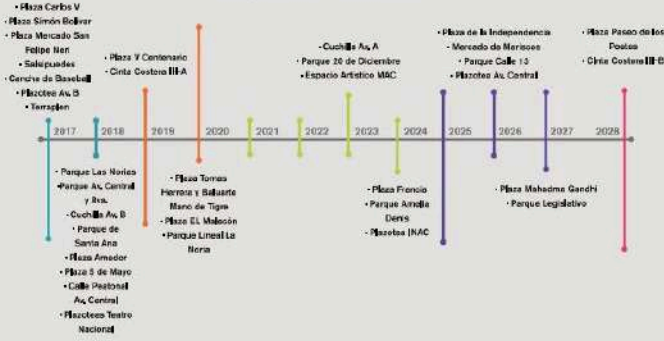
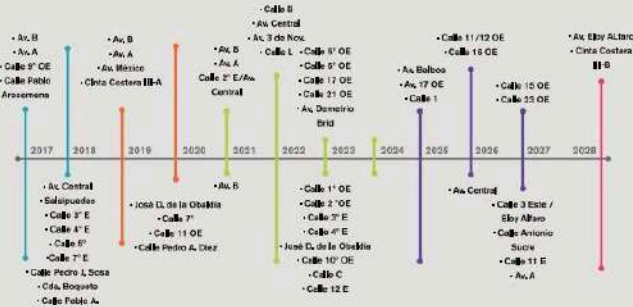


Figura 27. Línea cronológica de situación para la red de espacios públicos. Fuente: IDOM, 2016.

## Calles Para Todos

Velocidades compartidas



## Calles Amigas

Peatonales restringidas

Figura 28. Línea cronológica de situación para la red de calles compartidas y peatonales. Fuente: IDOM, 2016.

En la tabla siguiente se enlistan los espacios públicos involucrados en el desarrollo del Plan del Centro y especifica el tipo de intervención necesaria en cada espacio.

Año de Intervención	Espacio Público	Tipo de Intervención			Proyectos en Proceso
		Revitalización	Nueva Propuesta	Disponible para diseño	
2017	Plaza Carlos V				
	Plaza Simón Bolívar				
	Plaza Mercado San Felipe Neri	X			X
	Parque Santa Ana	X			X
	Salapuedos	X			X
	Estadio de Santa Rita	X			X
	Plaza 5 de Mayo	X			X
2018	Av. Central (La Postonal)	X			X
	Plazoles Av. B		X	X	
	Parque Las Norias				
	Av. Central y Calle 9va		X	X	
	Cuchilla Av. B	X			X
2019	Plaza Amador	X			X
	Plazoles de Teatro Nacional		X	X	
2020	Plaza V Centenario	X			
	Cinta Costera A				
2022	Plaza Tomás Herrera y Beluarte Mano de Tigre				
	Plaza I Malecón		X	X	
2024	Parque Lineal La Noria		X	X	
	Cuchilla de Av. A	X			
2026	Parque Amelia Denis	X			
	Espacio Artístico MAC (Museo de Arte Cont.)		X	X	
2027	Plaza Francia				
	Plazoles INAC		X	X	
	Parque 20 de Diciembre	X			
	Plaza de la Independencia				
2028	Mercado de Mariscos		X	X	
	Parque Calle 13		X	X	
	Plazoles Av. Central		X	X	
2027	Plaza Mahatma Gandhi	X			X
	Parque Legislativo	X			X
2028	Plaza Paseo de los Poetas				X
	Cinta Costera B		X	X	

Figura 28. Proyectos de espacio público clasificados por fase y año de implementación. Fuente: IDOM, 2016.

A continuación se muestran diversos mapas en los cuales se integran por fases los planes de transformación vial y red de espacios públicos.

Fase I 2017-2018



Figura 29. Red de calles y espacios públicos. Fase I. Fuente: IDOM, 2016

Fase II 2019-2020



Figura 30. Red de calles y espacios públicos. Fase II. Fuente: IDOM, 2016



Figura 31.  
Red de calles y espacios públicos. Fase III. Fuente: IDOM, 2016



Figura 32.  
Red de calles y espacios públicos. Fase IV. Fuente: IDOM, 2016



Figura 33. Red de calles y espacios públicos. Fase V. Fuente: IDOM, 2016

A continuación se muestra un mapa objetivo en el cual se aprecian las intervenciones viales "Calles Amigas" y "Calles Para Todos"; los espacios públicos a intervenir para lograr un Centro Histórico activo y socialmente inclusivo.

Algunos de los estacionamientos fuera de vías más importantes así como la huella de compendios arquitectónicos municipales aptos para su recuperación.



Figura 34. Imagen: Objetivo de Intervenciones Urbanas. Fuente: IDOM, 2016

Se recuperará el lugar de los peatones en las principales avenidas de entrada y salida del Casco Antiguo con una reconfiguración y ampliación de aceras en 9.8 km o 9.6 Ha de Calles Compartidas en las que se disminuye el ancho de calzada a 1 y/o 2 carriles de circulación.

**Al lograrse la intervención de vialidades y espacios públicos, el Centro Histórico contará con aproximadamente 4.0 Ha de "Calles Amigas" exclusivas para peatones, a lo largo de 5.1 km de vías peatonales.**

Con la nueva red es posible generar 3.15 Ha de espacio público nuevo, mientras se recuperan 2.6 Ha de aquellas plazas y parques que hoy en día se encuentran en estado de total descuido o deterioro. A su vez se habla de la ampliación y cambios geométricos de más de 2.7 Ha de espacio público en San Felipe y Santa Ana, permitiendo con esto la integración de las áreas recreativas de Cinta Costera III.

#### Plan para el fomento de la movilidad en bicicleta

La bicicleta es un modo de transporte sostenible ideal para desplazamientos en el entorno urbano. Una vez que se lleve a cabo la implementación de la Zona 30, la calle puede ser perfectamente compartida para el uso de la bicicleta y el movimiento de vehículos.

Por este motivo en un entorno como el Centro Histórico no es preciso generar infraestructura exclusiva o segregada para la bicicleta. Se propone la creación de un sistema de bicicleta pública y la inclusión de biciestacionamientos en los puntos de mayor atracción y generación de viajes.

#### Centro caminable, cicloinclusiva, con diseño universal que integre estación 5 de mayo y Cintas costeras.

Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta	Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública	Los sistemas de bicicleta pública permiten tomar prestada una bicicleta en una base, estación o de la propia calle, emplearla para realizar el desplazamiento y dejarla con total libertad y seguridad en una estación (tech-on-station) diseñada al efecto o en la propia calle (tech-on-bike). Se propone implementar un SEP que abarque los tres corregimientos en dos fases.
	Plan de biciestacionamientos	Los biciestacionamientos son la infraestructura básica para fomentar el uso de la bicicleta privada. Son las instalaciones que permiten dejar amarrado la bicicleta de manera segura. Se propone un plan de instalación de 200 biciestacionamientos en los puntos clave de los 3 corregimientos.

#### Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública

Los sistemas de bicicleta pública son programas de alquiler de bicicletas abiertos a ciudadanos, turistas, y público en general, que permiten usar los vehículos en un área y tiempo definidos. A continuación se muestra el cronograma con las fases propuestas dentro del Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública.



Figure 35. Línea cronológica del plan para el fomento de la movilidad en bicicleta. Fuente: IDOIA, 2016

#### Imagen Objetiva

Se reserva una fase 2 en la que se duplica y amplía la capacidad del sistema para el año 2021, puesto que la clave del éxito de un programa de esta naturaleza radica precisamente en el incremento y facilidad de acceso a la oferta.

A continuación se muestran un par de mapas, en el primero se aprecia la localización de las biciestaciones con su correspondiente escala de capacidad, como se ha mencionado es en el año 2021 donde se plantea un incremento considerable de capacidad del sistema. En el segundo mapa se observa la localización de Biciestacionamientos con su escala de capacidad; su construcción es planteada en los primeros años del Plan del Centro.



Figura 36. Propuesta de ampliación del sistema de bicicleta pública en el CH de Ciudad de Panamá. Fuente: IDOM, 2016

**Plan de biciestacionamientos**

De acuerdo a parámetros internacionales, en concreto de las recomendaciones de diseño de infraestructura y servicios ciclistas, se recomienda colocar un biciestacionamiento cada 50 m. de radio. En este caso se tiene una extensión total de 1.59 km<sup>2</sup> con lo que en total se necesitan 159 biciestacionamientos.



Figura 37. Propuesta de creación del sistema de biciestacionamientos en el CH de Ciudad de Panamá. Fuente: IDOM, 2016

Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal que integre estación 5 de mayo y Cintas costeras.

<p><b>Plan de creación de Zona 30</b></p>	<p>Señalamiento en puntos de acceso y refuerzo de seguridad vial en intersecciones en toda la zona</p>	<p>Le zona 30 es un polígono donde se limita la velocidad en vehículo privado a 30 Km/h con el objetivo de generar un entorno con una sensible mejora de la calidad de vida urbana (reducción de emisiones y mejora de seguridad vial). Se propone en este caso implementar una zona 30 en los 3 corregimientos</p>
---	--	---

Sobre la zona del Centro se propone la implementación de la Zona 30. Las inversiones se reducen a la adquisición e instalación de señalamiento vertical y pintura para las marcas horizontales, así como las mejoras en intervención física (obra) de las intersecciones consideradas clave. Las instalaciones se harán en todas las entradas al polígono y se propone además la ubicación de 40 cruces señalizados adecuadamente así como la inclusión de señalización informativa.

### 3.2.2 Objetivo 2. Centro con Estacionamiento eficiente y regulado

Centro con estacionamiento eficiente y regulado		
Plan Smart-Parking	Regulación del espacio dedicado al automóvil	Sistema de estacionamientos tarifados mediante aplicaciones telefónicas. Gestión de la rotación de estacionamientos
	Racionalización del Espacio Público	Ordenación de vía pública mediante la reducción paulatina de espacio dedicado al automóvil

De manera general, el plan de gestión de estacionamientos tiene tres componentes principales:

- Racionalizar y compatibilizar el uso de espacio público así como el estacionamiento de vehículos.

- Gestionar eficientemente el estacionamiento como medida esencial para liberar espacio público para modos sustentables.

- Optimizar el uso de espacios de estacionamiento estableciendo un costo de utilización que desaliente el estacionamiento en vía por largos periodos.

Por otra parte, las políticas de gestión están enfocadas en lograr una mezcla efectiva de actividades en el espacio urbano, siguiendo las siguientes líneas:

- Manejo eficiente de espacios de estacionamiento disponible.

- Establecimiento de "Park and Ride" en zonas de estacionamiento público.

- Limitación de la provisión de nuevos estacionamientos.

El plan de estacionamientos esta guiado por tres acciones de gran importancia: gestión, regulación y monitoreo.

- Gestión de la demanda de viajes en vehículo privado: Integrada por un sistema de tarificación vial, reducción de espacio vial y políticas de estacionamiento

- Regulación del espacio dedicado al automóvil: El establecimiento de un cobro ha demostrado ser una herramienta para administrar un bien escaso como el espacio público dentro de zonas de alta demanda, al tiempo que permite hacer mas eficientes las condiciones de movilidad en la zona.

- Monitoreo de las tasas de ocupación: Se ocupan los espacios de estacionamiento en vía pública por menos tiempo gracias a los precios. Aumenta el nivel de rotación.

### Plan Smart – Parking

Smart – Parking significa aplicar tecnologías de la información con la finalidad de gestionar y controlar el funcionamiento del estacionamiento en la vía pública.

Este tipo de sistemas de gestión de estacionamientos evita la instalación de dispositivos de control en la vía pública (tótems).

La unidad funciona con sistema tecnológico, que deberá permitir una interconexión en tiempo real de todos los agentes, sistemas y aplicaciones que intervienen en la regulación integral del estacionamiento en la vía pública.

Cada plaza en la vía deberá estar configurada dentro de la aplicación informática para gestionar el área. Los operarios deberán tener rutas planificadas y alcortas siguiendo modelos y patrones predefinidos. Para el Casco Antiguo se recomienda usar un sistema de pago del estacionamiento en vía mediante el uso de celular, con lo cual se permitirá conservar la imagen urbana del sitio.

#### Plan de implementación

El Plan de Estacionamientos está compuesto por diversas fases, cada una de ellas se encuentra correlacionada con las etapas de desarrollo de: espacios públicos, calles amigas, calles caminables, rutas de transporte público y ubicación de bahías de carga y descarga en la zona de estudio. Así mismo cada fase propone la viabilidad de las aperturas de diversos estacionamientos estratégicos con la finalidad de equilibrar la oferta de espacios de estacionamientos en el Centro Histórico.

En el plan de gestión se enmarca una paulatina disminución de estacionamientos dentro de San Felipe, esta disminución esta acompañada de la apertura de diversos estacionamientos, o bien del aumento de la capacidad en algunos de los estacionamientos fuera de vía existentes (Teatro Nacional).

La rotación de estacionamientos es un factor clave dentro del desempeño del sistema Smart Parking, si bien se contempla una disminución de plazas dentro de la "Zona Verde" del corregimiento de San Felipe, este tipo de acciones deberá ir acompañada de "diferenciación" de estacionamiento dentro de los corregimientos de El Chorrillo y Santa Ana; en el primero puede existir una política de restricción amplia de espacios de estacionamiento en rotación.

En el segundo corregimiento puede optarse por la ampliación paulatina de espacios gestionados mediante Smart Parking que equilibre la rotación dentro del Centro Histórico.

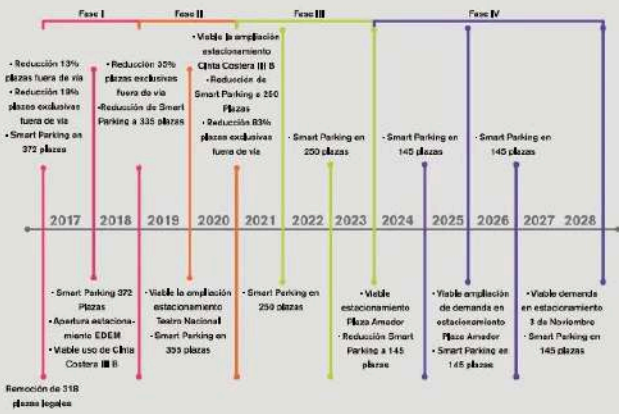


Figura 38. Línea cronológica del plan de estacionamiento. Fuente: IDOJA, 2016

**Imagen Objetivo**

La apertura y ampliación de algunos estacionamientos se realiza de manera paulatina a través de los años; con una adecuada gestión de estacionamientos, para el año 2028 se han trasladado los vehículos con estancias largas a estacionamiento fuera de vía; elevando la rotación para los espacios de estacionamiento en vía, La "Zona Verde" dentro de San Felipe opera con 145 plazas.

**3.2.3 Objetivo 3. Centro con transporte público de calidad y cobertura adecuada**

En la actualidad la cobertura del sistema de transporte público en el interior del Centro Histórico es mínima. Apenas 4 líneas de Mibus recorren los puntos más alejados de San Felipe (sobre El Chorrillo y Santa Ana). Por otro lado, estas líneas no conectan de manera eficiente con el principal nodo de transporte del sistema: 5 de Mayo (metro y zona paga).

**Centro caminable, cicloinclusivo, con diseño universal que integre estación 5 de mayo y Cintas costeras.**

Plan de creación del sistema de Transporte Público CH	Implementación de la primera fase del sistema TransCentro	Inicio con la propuesta de creación del servicio que enlace 5 de Mayo con el Mercado de Mariscos, Cinta Costera y Casco Antiguo. Inclusión del servicio en Zona Paga o en estorno directo de Estación de Metro de Panamá
	Implementación de la segunda fase del sistema TransCentro	Ampliación del servicio con la creación de una nueva ruta desde 5 de Mayo hasta Av. Central, Cancha Amador Avenida A y Casco Antiguo
	Implementación de la tercera fase del sistema TransCentro	Creación de un nuevo servicio que enlace la entrada de Avenida A, el Chorrillo y Casco Antiguo.

**Plan de creación del Sistema de Transporte Público del Centro Histórico**

El Plan de creación del sistema se divide en tres proyectos o fases con diferentes costos de implementación. El esquema de proyectos amplía progresivamente el ámbito de cobertura hasta dar servicio a la mayoría de la ciudadanía y visitantes al Centro Histórico.

**Plan de Implementación**

El cronograma de implementación se desarrolla en tres fases, en un periodo de 5 años se amplía la cobertura del Sistema de Transporte Público en el Centro Histórico.

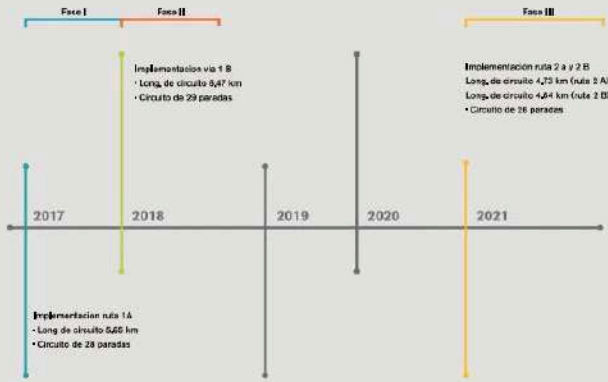


Figura 39. Línea cronológica de implementación Plan de Sistema de Transporte Público del Centro Histórico. Fuente: Idom, 2016.

**Fase I**

La Fase I contempla la implementación de la Ruta 1 A con las siguientes características:

- Demanda captable en HMD de 660 viajes
- Recorrido circuito de 20 min
- Intervalo de operación 5 min.
- Longitud total del circuito: 5.65 km
- Tamaño parque vehicular: 5 vehículos de 52 pax o 10 veh. de 25 pax

**Fase II**

La Fase II contempla la implementación de la Ruta 1 B con las siguientes características:

- Demanda captable en HMD de 762 viajes
- Recorrido circuito de 23 min
- Intervalo de operación 5 min.
- Longitud total del circuito: 6.47 km
- Tamaño parque vehicular: 5 vehículos de 52 pax o 10 veh. de 25 pax

Año 2017



Figura 40. Fase I del servicio desde 5 de Mayo hasta Coxco Antiguo. Fuente: IDOM, 2016.

### Fase III

La Fase III contempla la implementación de las Ruta 2 A y 2 B con las siguientes características:

#### Ruta 2 A.

- Demanda captable en HMD de 385 viajes
- Recorrido circuito de 17 min.
- Intervalo de operación 4 min.
- Longitud total del circuito: 4.73 km
- Tamaño parque vehicular: 5 vehículos de 52 pax o 10 veh. de 25 pax

#### Ruta 2 B.

- Demanda captable en HMD de 440 viajes
- Recorrido circuito de 16 min.
- Intervalo de operación 4 min.
- Longitud total del circuito: 4.64 km
- Tamaño parque vehicular: 5 vehículos de 52 pax o 10 veh. de 25 pax

### Imagen Objetivo

Para el año 2021 se plantea la operación completa de las 4 diferentes rutas de transporte público; como se aprecia la implementación de las rutas es paulatina a través de los años, su distribución, ubicación y selección obedece a la demanda por ruta calculada, así como a la apertura y ampliación de estacionamientos periféricos.

Año 2018

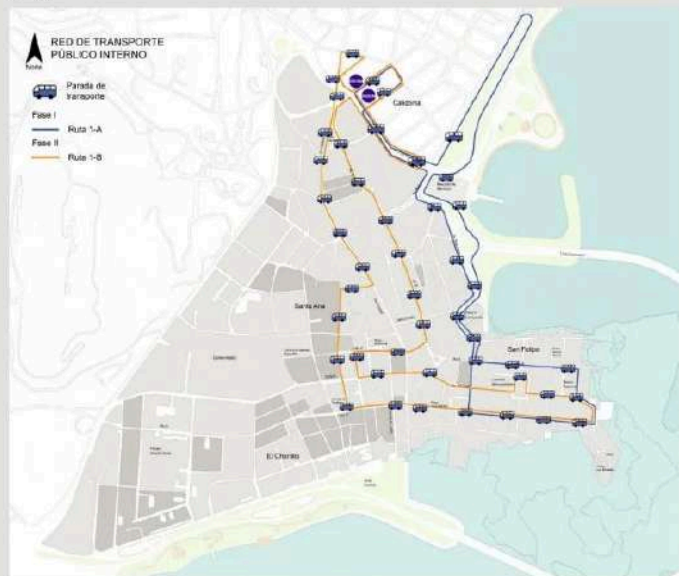


Figura 41. Fase II del servicio desde 5 de Mayo hasta Casco Antiguo. Fuente: IDOM, 2016.

72

Año 2021

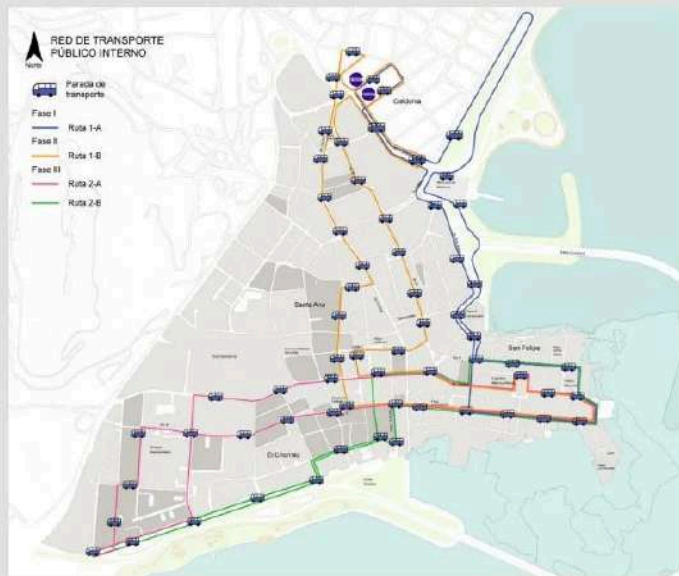


Figura 42. Fase III del servicio desde 5 de Mayo hasta Casco Antiguo. Fuente: IDOM, 2016.

73

### 3.2.4 Objetivo 4. Centro integrado con el resto de la ciudad para modos no motorizados

Las Cintas Costeras en la actualidad ejercen de barreras dificultando enormemente el cruce de los peatones y ciclistas. En importantes ciudades del mundo se están generando numerosas iniciativas para recuperar su frente de agua. Los esfuerzos y propuestas pasan por generar frentes de aguas peatonales y activas, que a su vez tienen fáciles puntos de cruce o están integradas con el resto de la ciudad mediante la creación de grandes itinerarios para el peatón y la bicicleta. Tal es el caso de San Sebastián en España, París en Francia y Londres en el Reino Unido.

Como medida para recuperar el frente de agua y para incrementar el espacio más atractivo para los habitantes y visitantes del Centro, se propone la reestructuración de las Cintas Costeras III A y B de manera que se recupere el espacio vial con el objetivo de minimizar las áreas de cruce para el peatón y se maximice el espacio disfrutable por la ciudadanía.

#### Centro integrado con el resto de la Ciudad para modos no motorizados

Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras	Programa de mejora e integración de Cinta Costera III A	Se adopta un <b>nuevo diseño geométrico</b> de la intersección. Con una operación semaforizada y pasos a nivel se garantiza la ejecución de líneas de deseo peatonales y ciclistas. Este nuevo diseño <b>suscita adecuadamente los flujos vehiculares al mantener la capacidad de la vía</b> ; del mismo modo se <b>ganan importantes espacios públicos</b> .
	Programa Accesibilidad en Cinta Costera III B	Bajo un nuevo concepto de <b>suavidad e integración</b> se concibe una nueva disposición de vías que <b>permite la conexión no motorizada del Centro Histórico con Cinta Costera III B</b> . Se <b>acortan los distancias de cruce peatonal</b> garantizando la <b>accesibilidad y seguridad vial</b> . Se <b>mantiene la capacidad de flujo vehicular</b> con cruces semaforizados que <b>atendrán a "los verde"</b> de circulación motorizada al tiempo que <b>brinda pasos seguros para peatones y ciclistas</b> .

#### Plan de reestructuración funcional de las Cintas Costeras

El principal objetivo del plan es responder a las líneas de deseo, peatonales y ciclistas, integrando nuevos diseños geométricos y funcionales de las Cintas Costeras.

De esta manera, mediante el Programa de Mejora e Integración de la Cinta Costera III A (en el año 2019) se propone eliminar la glorieta y sustituir este elemento por un cruce semaforizado. El espacio vial no resulta afectado, únicamente se propone la creación de una intersección que permite un mejor aprovechamiento de la zona para el peatón y una integración más fácil para el parque de Cinta Costera III hacia el Centro Histórico.

Por otra parte, mediante el Programa de Mejora e Integración de la Cinta Costera III B (en el año 2028) se propone el desplazamiento de la calzada así como la integración de los dos sentidos de circulación. Se pretenden eliminar las bolsas de estacionamiento y los retornos que en la actualidad no funcionan. Mediante esta propuesta se libera una gran cantidad de espacio público.



Figura 43. Acciones a implementar en el área del objetivo 4. Fuente: ECOM

### 3.2.5 Objetivo 5. Centro inclusivo y cohesionado

#### Centro inclusivo y cohesionado

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

Siguiendo los ejemplos de implementación de equipamientos en zonas urbanas regeneradas, se propone el aprovechamiento de aquellos inmuebles o espacios de titularidad de diversas entidades del Estado Panameño dentro del C.H. que puedan ser recuperados para generar equipamiento que estimule actividades recreativas y culturales.

#### Imagen Objetivo

En la siguiente figura se muestra la localización de algunas propiedades estatales capaces de albergar nuevas actividades. Es importante destacar que el tipo de equipamiento otorgado en la figura hace referencia a algunos usos que pueden ser asignados a dichas propiedades, por lo que estas propuestas se encuentran abiertas a atender las necesidades directas de los usuarios y habitantes de la zona.



Figura 44. Propuesta A.3 de creación de equipamientos públicos urbanos sobre suelo de propiedad o inmuebles de titularidad estatal Fuente: EDOM con información del Municipio de Panamá, 2016.

#### Plan de Implementación

Al constituir estos proyectos como parte del desarrollo de una red que conecta orígenes y destinos de manera integral, es necesario que se desarrollen conforme al plan de espacios públicos y su red de calles peatonales y compartidas. Es posible observar en la siguiente figura la línea de tiempo que destaca en que años resulta conveniente abordar cada proyecto.

## Proyectos de mejora e integración de inmuebles



Figura 88. Línea de tiempo para los diferentes proyectos de mejora e integración de inmuebles. Fuente: IDOM, 2016.

### 3.2.6 Objetivo 6. Centro con Distribución Urbana de Mercancías ordenada

#### Centro con Distribución Urbana de Mercancías ordenada

Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías del Centro	Esquema de circulación	La restricción de pesos y dimensiones definen las rutas de circulación permitidas para la distribución urbana de mercancías. Se integra una disposición de señalamientos a lo largo de circuitos de distribución de mercancías.
	Esquema de distribución	Se integra una restricción en los horarios de operación dentro de las zonas especiales dedicadas a la distribución de mercancía. Estas zonas fueron estratégicamente ubicadas atendiendo a necesidades comerciales, equipamiento y servicios dentro del Centro Histórico.
	Implementación de Centros Locales de Distribución	Acorde a lo planeado en el PIMUS, el Centro Histórico es un área con características logísticas para la implementación de Centros Locales de Distribución. Se proponen áreas de consolidación y desconsolidación de mercancías.

#### Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías

Se pretende que este Plan de Distribución Urbana de Mercancías proponga el esquema de operación ordenada que minimice el impacto sobre la calidad de vida del ciudadano y a su vez maximice la eficiencia para realizar la operación en el día a día.

En este sentido se pretende regular y normalizar la actividad por medio de la propuesta siguiente:

- Restricción de vialidades para la circulación de unidades de carga.
- Ubicación de zonas de carga y descarga en vía.
- Tipo de unidades que pueden acceder, considerando restricciones para vehículos que superen longitudes y dimensiones específicas.
- Regulación de Horarios de circulación y de actividades de maniobras de carga y/o descarga del transporte de carga.
- Tipos de Señalamientos informativos que se deberán de colocar para agilizar la circulación y operaciones.
- Disposición de señalamientos perimetrales.

#### Red de circulación de Unidades de Carga.

Dentro de la zona de estudio se han seleccionado los circuitos más importantes que conectan con las principales zonas de actividad comercial, equipamiento y servicios dentro del Centro Histórico.

Esta red de circulación está integrada por las vialidades de mayor capacidad y sobre esta se ubicarán las zonas de carga y descarga de vehículos destinados a la distribución urbana de mercancías.

#### Restricción de pesos y dimensiones

Se propone limitar el acceso al área del Centro Histórico para el paso únicamente con vehículos no mayores a 3 ejes y que no excedan las 7 toneladas de peso; con dimensiones hasta 7 metros de largo, dos metros de ancho y 2,75 metros de alto. Así como lo marca el artículo 64 del decreto ejecutivo No. 51 en el "Manual de Normas y Procedimientos para la Restauración del Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá".

Es necesario seguir con esta medida para mejorar aspectos de seguridad, bloqueos de circulación y por el desgaste del adoquín de la zona, estas unidades deberán estar registradas en el control de Pesos y Dimensiones de la ATTT (Autoridad de Transporte y Tránsito Terrestre).

De este modo, el funcionamiento de la red de Distribución Urbana de Mercancías estará segmentada dentro de las vialidades que permitirán la circulación de máximo 3 ejes (ruta color anaranjado) y las que permitirán la circulación con máximo de 5 ejes (ruta color azul).

#### Regulación de Horarios de Circulación en las Vialidades.

Como parte esencial de la regulación de las operaciones de carga y descarga se propone normativizar el horario y la ubicación de espacios disponibles para poder realizar las maniobras dentro del perímetro de estudio.

Los horarios que se proponen para las operaciones de carga y descarga son de 07:00 a 08:00 hrs y de 15:00 a 17:00 hrs para un día típico entre semana.

El Plan de gestión y regulación de Distribución Urbana de Mercancías integra la ubicación de áreas de carga y descarga dentro del Centro Histórico. Se contempla la construcción de 15 espacios en vía en el primer cuadro de San Felipe; 19 más se localizarán en los corregimientos de El Chorrillo y Santa Ana.

**Imagen Objetivo**

En la imagen objetivo se muestran los circuitos de circulación para la distribución urbana de mercancías diferenciada por la restricción de pesos de cada una; fuera del Casco Antiguo se plantea la circulación de vehículos de dimensiones mayores.

Por su parte, la localización de espacios en vía de carga y descarga responde a la actividad económica sectorial del Centro Histórico.



Figura 46. Vialidades por donde se permite únicamente la circulación de transporte de carga no mayor a 5 ejes. Fuente: IDOM, 2016



Figura 47. Vialidades por donde se permite la circulación de transportes mayor a 3 ejes. Fuente: IDOM, 2016



Figura 40.  
Ubicación de áreas de Carga y/o Descarga, Puntarenas, IDOM, 2010



## 4. Evolución Plan del Centro



## 4. Evolución Plan del Centro

A continuación se muestra la evolución en la implementación del Plan del Centro la secuencia de mapas revela la vinculación por fases para los planes de: espacios públicos, transformación vial, creación de zona 30, sistema de bicicleta pública, sistema de transporte público, gestión de estacionamiento y distribución urbana de mercancías.

Año 2017



Figura 49. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2017. Fuente: IDOM, 2016.

Año 2018



Figura 50. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2018. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 51. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2019. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 52. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2020. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 53. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2021. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 54. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2022. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 55. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2023. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 56. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2024. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 57. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2025. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 58. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2026. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 59. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2027. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 60. Evolución Plan del Centro integrando planes de espacio público, desarrollo de nuevas propuestas y transformación vial en el año 2028. Fuente: IDOM, 2016.

A continuación se muestra la evolución en la implementación del Plan del Centro, la secuencia de mapas revela la vinculación por fases para los planes de: distribución urbana de mercancías, creación del sistema de transporte público, fomento de movilidad en bicicleta y Smart - Parking

Año 2017



Figura 61. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2017. Fuente: IDOM, 2016.

Año 2018



Figura 62. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2018. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 63. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2019. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 64. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2020. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 65. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2021. Fuente: IDOM, 2016.



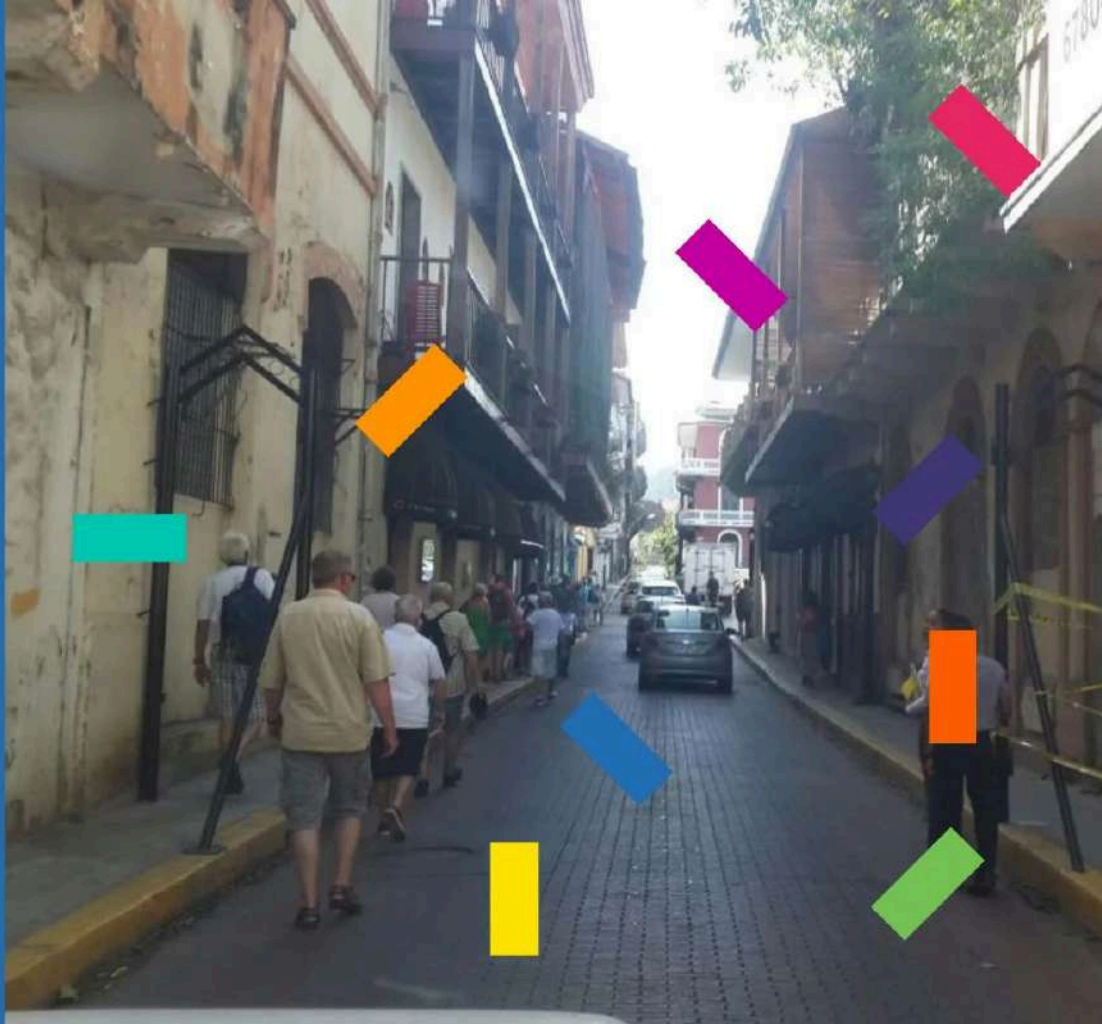
Figura 66. Evolución Plan del Centro integrando planes de distribución urbana de mercancías, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2024. Fuente: IDOM, 2016.



Figura 62. Evolución Plan del Centro integrando planes de: Distribución urbana de viviendas, transporte público, sistema de bicicleta pública y Smart - Parking en el año 2028. Fuente: IDON, 2016.



## 5. Cronograma de implementación del Plan del Centro



## 5. Cronograma de Implementación del Plan del Centro

---

**A** continuación se muestra el cronograma de implementación del Plan del Centro, cada una de las actividades corresponde a las líneas estratégicas planteadas dentro de los seis objetivos del Plan.

Posteriormente se muestran los indicadores clave que deberán evaluarse durante la implementación del Plan del Centro, su estudio proporcionará datos clave para medir el impacto de las intervenciones, tanto aislada como integralmente.

Los indicadores están enfocados a evaluar factores como: integración social, desarrollo urbano, seguridad vial, congestión vehicular, incremento en el uso de modos de transporte no motorizados, peatonalización, así como una correcta gestión de estacionamientos.

Los costos por la implementación de los indicadores no están incluidos dentro del presupuesto de gastos contemplado en el Plan del Centro.



Plan del Centro	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Calle para todos</b>	1,3		1		1,8	2	2		1,5	1,5	1,5	1,3	
<b>Mejora de Plazas</b>													
Carlos V													
Simón Bolívar	0,6												
Av B entre calles 9 y 8													
<b>Calle Amiga</b>		2,1		0,5				1		0,48	1		
<b>Rescate de Espacios</b>													
Esquina Yoncos Teatro Nacional													
Av Central y Calle 8													
Plaza Donatario Boid		1,3											
Cuchilla Av. B													
Parque Santa Ana													
Salipuedes													
Plaza 5 de Mayo													
Plaza Tomás Herrera y Baluarte Mano de Tigro													
Parque Lineal Manjar de Panamá			1,55	1,55									
Plaza Teatro Nacional													
<b>Reestructuración de Cinta Costera III</b>				1,9	1,9								
<b>Mejora de Espacios</b>													
Cancha de béisbol Santa Rita													
Cuchilla de Av A						1,7							
Parque Gustavo Torreglosa													
Plaza Francia													
Cancha fútbol Plaza Amador								3,9					
Parque Amalia Denis													
Plaza Independencia													
Lote Baldío 13 OE										0,12			
Intersección Av. Central y 17													
Plaza Manatim Gandhi											1,1		
Parque Logislativo													
<b>Proyecto mejora Cinta Costera IIIb</b>													
<b>Plan Espacios Públicos</b>	1,9	3,4	2,55	3,85	3,7	3,7	2	4,9	1,5	2,1	3,6	3	3,7
<b>Plan Movilidad bicicleta</b>	1,15	0,12											
Sistema Bicicleta Pública	1,15			1,15									
Plan de Biciclistas		0,12											
<b>Plan Parquímetros</b>													
<b>Plan Zona 30</b>													
<b>Plan DUM</b>													
<b>Proyectos de equipamientos</b>													
Centro Salud													
Biblioteca													
Centro Cultural													







Nombre del proyecto	Acciones	Proyectos	Tipos de intervenciones	Tipo de intervención		
OE1 Centro caminable, ciclovia exclusiva, con diseño universal que integre estación 5 de Mayo y Cintas Costeras	A.1 Plan de Espacios Públicos	P3 Plan Calles Amigas (Peatonales)	Calle Fernando Yuli	Intervención entre Calle 15 este y calle 11 este		
			S/0	Intervención entre Calle Yuli y Carlos A Méndez		
			Calle 7a	Intervención entre Calle Au Central y Au Domingo Bida		
			Calle 11 OE	Intervención entre Calle Pedro A Diez y Calle Vici, Lereaux		
			Calle Pedro A Diez	Intervención entre Calle 11 OE y Calle José D. de la Cruz		
			Calle José D. de la Cruz	Intervención entre Calle 9a OE y Calle 8a OE		
			Au 8	Intervención entre Calle México y Au 3 de Noviembre		
			Calle 1a OE	Intervención entre Au y Plaza Francia		
			Calle 2a OE	Intervención entre Plaza Francia y Au 3		
			Calle 3a Este	Intervención entre Au Central y Plaza		
			Calle de Este	Intervención entre Au B y Plaza		
			Calle José D. de la Cruz	Intervención entorno a Plaza Tomás Herrera		
			Calle 10a OE	Intervención entre Pedro A Diez y Au 8		
			Calle C	Intervención entre Au Ancón y Au Central		
			Calle 12 Este	Intervención entre Au Central y Eloy Alfaro		
			Au Central	Intervención desde Calle 9a OE hasta Calle 1a E, contempla la zona de Plaza de la Independencia		
			Calle 2a Este	Intervención entre Au B y Eloy Alfaro, corresponde a a las calles que entran a la Plaza Simón Bolívar		
			Eloy Alfaro	Intervención entre Calle 3a E y 4a E. Corresponde a a las calles que entran a la Plaza Simón Bolívar		
			Calle Antonio de Sucre	Intervención entre Calle 3a E y 4a E. Corresponde a a las calles que entran a la Plaza Simón Bolívar		
			Calle Juan A Méndez	Intervención entre Au y calle 11 oeste		
			A.1 Plan para el fomento de la movilidad en Bicicleta	B1 Plan de implementación del Sistema de Bicicleta Pública	Implementación SBP	
			A.1 Plan de creación de Zona 30	B2 Plan de bicilocalizamientos	Operación y mantenimiento	
	B3 Señalamiento en puntos de acceso y refuerzo de seguridad III en intersecciones en toda la zona					

Objeto Estratégico	Acciones	Propósitos	Proyectos/Componentes	Tipo de intervención	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
DE2 Centro con Estacionamiento eficiente y regulado	A4 Programa Integral de gestión del estacionamiento	B1 Regulación del espacio dedicado al automóvil	Centro de Control Smart-Parking Aplicación Smart - phone														
		B2 Racionalización del Espacio Público	Costo de operación y mantenimiento														
DE3 Centro con transporte público de calidad integrado	A2 Plan de creación del sistema de Transporte Público del CDT	F1 Implementación de la primera fase del sistema TransCentro	Contribución de estacionamientos #Buses/Tris (Fuera de vía)														
		B2 Implementación de la segunda fase del sistema TransCentro															
DE4 Centro integrado con el resto de la ciudad para mejorar su calidad	A2 Propuesta de Integración de Cinta Costera Costera III - A A7 Propuesta de Integración de Cinta Costera Costera III - B	B1 Teatro Ancon		Propuesta de reconstrucción de infraestructura vial													
		B2 Biblioteca Santa Ana		Propuesta de reconstrucción de infraestructura vial													
		B3 Casa de la Música		Proyecto en ejecución													
		B4 Mercado Cultural		Propuesta													
		B5 Centro de Salud		Recuperación // Propuesta													
		B6 Casa de la Cultura		Propuesta													
		B7 Galerías CC III A		Recuperación // Propuesta													
		B8 Mirador CC III A		Recuperación // Propuesta													
		B9 Centro Usos Múltiples CC III A		Propuesta													
		B10 Galerías-Mirador Cinta Costera III B		Propuesta													
		B11 Museo		Propuesta													
		B12 Centro de Usos Múltiples		Recuperación // Propuesta													
		B13 Estadio Nacional		Restauración													
DE5 Centro con Distribución Urbana de Mercaderías ordenada	A2 Estrategia de distribución urbana de mercaderías DUM del Centro																

Arancan con el proyecto de mejora de Plazas Amador y la Estadio de Santa Rita  
Proyecto asociado a la mejora de Calle L

Asociado a Personalización de Av. Central  
Asociado a la mejora de calle compartida Av. Central

Asociado a la mejora y restauración del parque Amalá  
Asociado al Parque Lineal La Noche

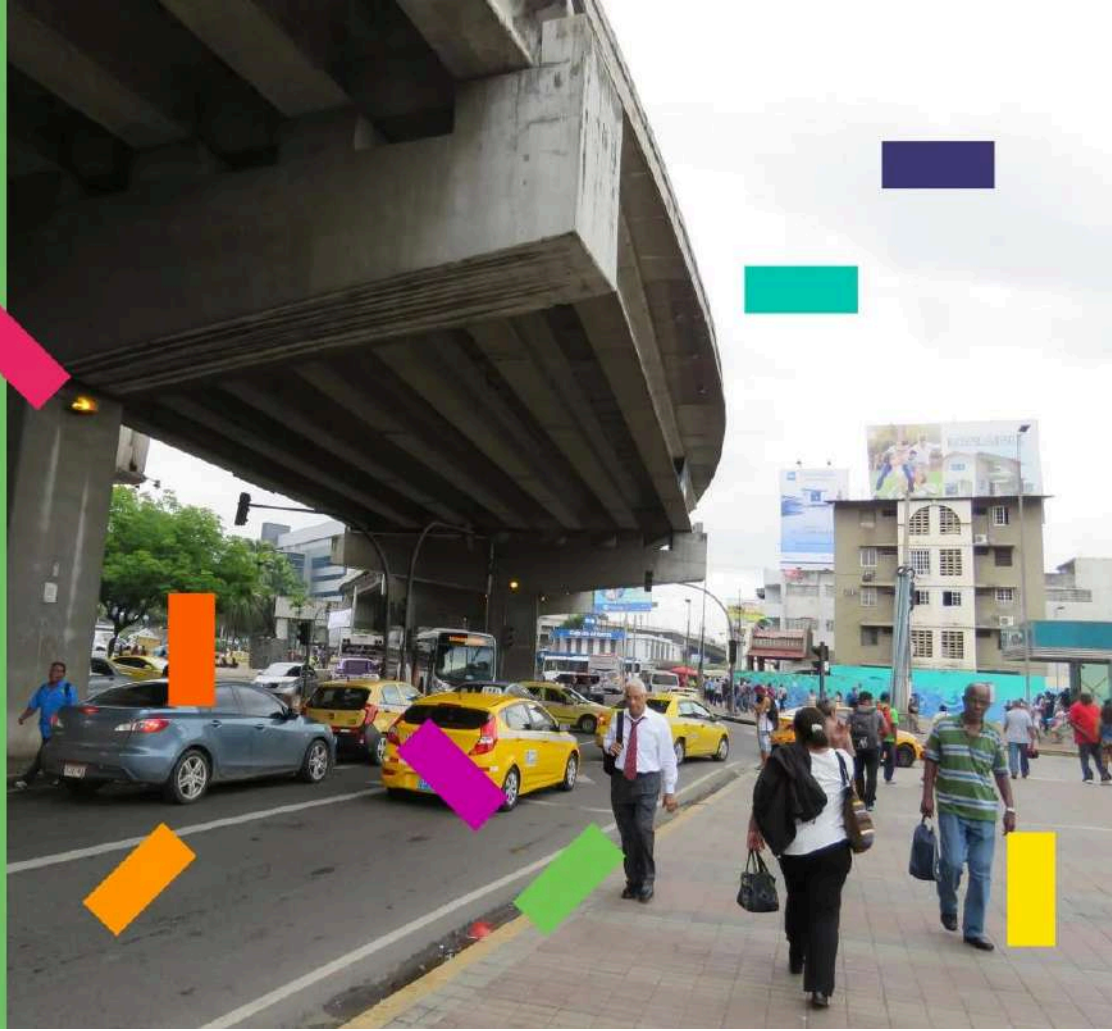
Asociado a la reconstrucción vial de Cinta Costera A  
Asociado a mejora de Calle I

PLAN DE EJERCICIO EJECUCIÓN						
Medida	Indicador	Periodicidad	Meta por fase	Método de medición	Localización	Consideraciones
Nivel de actividad peatonal en espacios públicos intervenidos.	% de Mujeres y niños	Semestral	Incremento 50% Proporción del 60% mujeres y niños	Alcance Peatonal por periodo de 15 minutos Hora Punta y Hora Valle, un día tipo en semana y fin de semana	Alcance dimensional A, Central zona con A, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ	Determinación de actividades desarrolladas por sectores dentro de los espacios públicos. Otros estándares sugeridos
	% de Niños		Incremento 40%			
	% de Personas con condiciones de discapacidad		Incremento 35%			
	% Peatones general		Incremento rango aceptable 200 - 210%			
Intervención en espacios públicos	Número de espacios intervenidos	Anual	10 Espacios Públicos con mejoras, 4 espacios públicos remodelados	Revisión del desarrollo de programas públicos para cada espacio público involucrado en MUPA	Espacios intervenidos contemplados en el Plan del Centro	Se deberá buscar acordar el cronograma puntualizado por el Plan del Centro
Seguimiento de estadísticas de actividad peatonal en el plan de espacios públicos	Plataforma de información de condiciones físicas de espacios públicos, presupuesto de seguridad, mapas de asistencia, participación comunitaria, dispositivos y cultura	Anual	Dotación 90% de variables estadísticas descriptivas	Encuestas en el Centro Histórico, según Percepciones de Seguridad; Conductores de Buses y Planificación de espacios públicos	Espacios públicos intervenidos contemplados en el cronograma Plan del Centro	El instrumento de medición debe mantenerse actualizado en estas estadísticas en el futuro. Es importante aumentar el número de espacios públicos en el instrumento de medición. Es importante que el instrumento de medición se vaya mejorando. Es misma importancia. Se recomienda una evaluación de avances que cubra las fases de cada espacio público
PLAN PARA EL FOMENTO DE BICICLETAS EN BICICLETA						
Medida	Indicador	Periodicidad	Meta fase final	Método de medición	Localización	Consideraciones
Red de Ciclo Puntos y Ciclo Anillo	Kilómetros construidos de estas acciones	Anual	10 km de "Ciclo Anillos" y 6 km de "Ciclo Anillo"	Medición de longitudes en terreno de actividades	Ciclo intervenido dentro del Plan del Centro	La medición de estas acciones deberá diferir entre "Ciclo Anillo" y "Ciclo Puntos"
PLAN PARA EL FOMENTO DE BICICLETAS EN BICICLETA						
Medida	Indicador	Periodicidad	Meta por fase	Método de medición	Localización	Consideraciones
Número de uso de bicicletas en el Centro Histórico	Número de personas usando en bicicletas	Anual	Incremento en uso de bicicletas en rango aceptable entre 30% y 60%	Alcance ciclista en periodo de 15 min en Hora Punta y Hora Valle, un día tipo en semana y fin de semana	Estaciones ciclistas en 3 de Noviembre, Ciro Costas y Teatro Nacional	Deliver el tipo de bicicletas (públicas y privadas)
	% de viajes ciclistas		Al menos el 80% de participación dentro de la población general			
Clasificación de usuarios	Tiempo de viaje en bicicleta pública	Anual	Menos entre 15 a 20 min	Encuestas a usuarios de bicicletas, incluyendo usuarios del Sistema de Bici pública, usuarios de bicicletas propias	Estaciones ciclistas en 3 de Noviembre, Ciro Costas y Teatro Nacional	Promover acciones de algunos destinos, preferencias de viaje, problemáticas de movilidad peatonal, tiempo de viaje en otros sistemas de transporte
	Uso de transporte público dentro de la cadena de viaje		Al menos un 20% de los usuarios			
Creación red de estaciones de bicicletas	Número de ciclistas atendidas	Anual	Incremento acorde PMUS	Medición de longitudes en terreno de actividades	A, Central, A, Juan, Anonima, A, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ	La medición deberá realizarse fuera del Centro Histórico, dentro de las condiciones actuales para medir su movilidad. Se deberá medir el nivel de concentración de bicicletas en la Ciudad de Panamá y en relación con el Centro.

PLAN ORDENACIÓN ZONA 34						
Medida	Indicador	Periodicidad	Meta por fase	Método de medición	Localización	Consideraciones
Seguridad Vial	Velocidad de circulación por hora de vehículos	Semanal	Reducción de velocidad de circulación de vehículos a 30 km/h en zonas	Medición mediante GPS de las principales rutas de circulación de vehículos.	Buena Vista (Ely Allen, Av. 1 de Noviembre, Av. A, Av. B y Av. Central)	Medición mediante metodología de "vehículo control"
	Índice por exceso de velocidad (vehículos no reglamentados durante la zona)	Trimestral	Cero	Muestreo mediante organigrama público ATFF	Cobertura del Centro Histórico	Medición normalizada en campo. Consideración de velocidad y seguridad vial durante la jornada de circulación. Considerar el riesgo de seguridad vial del Centro Histórico. Consideración de tipo de vehículo involucrados en accidentes. Creación de zonas de monitoreo de accidentes en el Centro Histórico
	Número de accidentes totales	Trimestral	Reducción total de accidentes en el mes de 30%	Reportes autoridad gubernamental	Cobertura del Centro Histórico	
Colapso de capacidad de accidentes	Trimestral	Reducción de capacidad de alta gravedad de 40%	Reportes autoridad gubernamental	Cobertura del Centro Histórico		
PLAN SMART - PARKING						
Medida	Indicador	Periodicidad	Meta anual	Método de medición	Localización	Consideraciones
Gestión de estacionamiento	Plataforma promedio de ocupación (Smart-parking)	Mensual	Reducción de estacionamiento en rangos aceptables entre 4 y 6	Tecnología de información - monitoreo de datos estadísticos del software	"Zona Píndol" del Centro Histórico Smart Parking	Diferenciación y categorización de usuarios
	Reducción promedio de congestión de estacionamiento fuera de vía	Trimestral	Reducción de estacionamiento en rangos aceptables entre 4 y 6	Medición en campo. Medición control de ocupación de estacionamientos. La medida controlará el cobro de estacionamiento en los espacios destinados para este fin dentro de los Estacionamientos Públicos	Estacionamientos: Casa Cultural II, Casa Cultural III, Plaza Arce, EDOH, Teatro Nacional, y 6 de Mayo	Mediciones entre semana y fin de semana mínimo de 12 hrs
	Tiempo de permanencia promedio por vehículo (Smart Parking)	Mensual	Entre 0 - 1.5 hrs	Tecnología de información	"Zona Píndol" del Centro Histórico Smart Parking	Configuración de permanencia por zona
	Tiempo promedio para encontrar un espacio disponible	Semanal	Máximo a 5 minutos en todos los casos	Encuestas a usuarios de estacionamiento en día y fuera de día	Calificación de Estacionamientos en día y fuera de día del Centro Histórico	Diferenciación de días y horas
	% Saturación (en día y fuera de día)	Semanal	Saturación en rangos aceptables del 50% al 70%	Medición en campo. Medición control de ocupación de estacionamientos.	Cobertura de Estacionamientos en día y fuera de día del Centro Histórico	Mediciones entre semana y fin de semana
	% vehículos estacionados de manera legal	Trimestral	0 vehículos	Medición en campo. Censos	Cobertura de Estacionamientos fuera de día del Centro Histórico	Identificación de zonas vulnerables de este tipo de estacionamiento
	Faltas en el estacionamiento controladas por gestión	Diaria	0 Faltas	Tecnología de información-gestión de Smart Parking	"Zona Píndol" del Centro Histórico Smart Parking	Configuración de los permisos de acceso para usuarios de vehículos motorizados para los permisos operativos
	Número de Multas		Cero	Administración y control del sistema Smart Parking	"Zona Píndol" del Centro Histórico Smart Parking	Medición de errores que se presenten en el sistema de gestión
	Número de quejas		Cero			
	Frecuencia de pago y aceptación de la demanda	Trimestral	Aumento de aceptación de pago en 5% anual	Encuestas a usuarios vehículo privado - uso de estacionamiento	Cobertura de Estacionamientos en día y fuera de día del Centro Histórico	Entrenamiento de todo el personal de acceso a la configuración de permanencia por zona



## 6. Conclusiones



## 6. Conclusiones

**S**e detectaron tres importantes problemas que afectan la movilidad del Centro Histórico: poco espacio dedicado al peatón, barreras que impiden una integración con el sistema de transporte público y una ineficiente gestión de estacionamiento. Estos problemas están vinculados entre sí de la siguiente manera.

La ocupación intensiva del espacio público que se da por parte del auto (70% del espacio disponible en vía pública) no permite generar espacio para que el peatón o la bici se muevan de forma segura. Al no existir un servicio de transporte interno del Centro, además de presentarse problemas de inseguridad y degradación de espacios, no se puede acceder en transporte metropolitano; esto hace que el automóvil se convierta en el principal modo de transporte que permite acceder al Centro. Como la demanda de estacionamiento es muy elevada, la gestión del mismo es ineficiente y, el espacio disponible en el Centro es muy escaso, se da una intensiva ocupación del espacio público y de nuevo se inicia el círculo vicioso.

A partir del diagnóstico se identifican diversas líneas de acción estratégicas conjugadas en seis objetivos: Centro caminable y cicloinclusivo, Centro con estacionamiento eficiente y regulado, Centro con transporte público de calidad, Centro integrado para modos no motorizados, Centro inclusivo y Centro con DUM ordenada. El Plan del Centro adopta a la movilidad sustentable como una herramienta esencial orientada al desarrollo de los tres corregimientos (El Chorrillo, San Felipe y Santa Ana); proponiéndose como modelo de desarrollo para la creación de: espacios públicos, redes viales, gestión de estacionamientos y sistema de transporte público.

Para alcanzar cada objetivo, el Plan del Centro conjuga planes implementados en una serie de tiempo definida; la distribución en el tiempo de cada plan fue diseñado para modificar de manera gradual los itinerarios de viajes hacia modos sustentables. Así mismo, el Plan del Centro refuerza las líneas de deseo en viajes actuales, al tiempo que induce la creación de nuevas líneas con la finalidad de integrar el Centro Histórico.

En 11 años, con el Plan del Centro, se duplica el espacio peatonal en Casco Antiguo, se recuperan 12 inmuebles con uso de equipamiento público para la ciudadanía, se reduce en un 70% la oferta de estacionamientos en vía pública dentro del Casco Antiguo, se amplía la oferta en estacionamientos periféricos, se crea un esquema de alimentación a estacionamientos en perímetro con sistema de bicicleta pública y transporte público que integren los principales orígenes y destinos, se integran las Cintas Costeras, articulando Calle 13 – Salsipuedes – Eloy Alfaro, 13 de Noviembre se convierte en una avenida permeable.





Propuesta de restructuración de Cinta Costera III B con cruces peatonales a nivel con semáforos.



Propuesta de modificación de Paseo Esteban Huertas y parque lineal La Noria para conexión peatonal con la Plaza Demetrio Brid.



Propuesta de modificación del estacionamiento del Teatro Nacional para crear nuevo espacio público con estacionamientos soterrados.



Propuesta de restructuración de Cinta Costera III A con cruces peatonales a nivel con semáforos.

## Agradecimientos

La elaboración del presente Plan del Centro ha contado con el importante apoyo del Instituto Nacional de Cultura, especialmente de la Directora de la Oficina del Casco Antiguo Rebeca Somoza y de Katti Osorio de la Dirección Nacional de Patrimonio histórico. Del mismo modo, se ha de agradecer el apoyo logístico que ha proporcionado el Consejo Municipal de Panamá y el Ministerio de Gobierno para la celebración de los talleres.

Este Plan del Centro es un documento ciudadano, es decir, un plan que responde a las inquietudes, ideas y sugerencias de todos los ciudadanos que presencialmente o por medio de las redes sociales han intercambiado opiniones con el equipo de trabajo.

Especialmente, queremos agradecer la colaboración de todos los ciudadanos que han participado en los seis talleres que se han convocado en el transcurso del proyecto. Especialmente, agradecemos la participación de:



Claudia La Forgia  
 Patrizia Pinzón  
 Fernández Díaz  
 Betsy Farah Moran  
 Henry Cassetta  
 Esther Sánchez  
 Xenia Quintana  
 Adhila Lee de Matzen  
 Gilberto Barrio  
 Ricardo Sancloval  
 Celestino Gualis  
 Fernando Aranda  
 Carmen Mudarra  
 Glenda Lasso  
 Carlos Jandam  
 Eric Sucre  
 Priscilla Sitton  
 Mario Lewis  
 Mauricio Restrepo  
 Crystal Bell  
 Jean Canavaggio  
 Liliana Nespeca  
 Daniele Gionta  
 Anabella Fábrega  
 Mirja Moreno  
 Nina Tissera  
 Eneida Chuy  
 Joaquín Solís  
 David Gordon

Caroline Joly  
 Bernard Lozano  
 Giampiero Riccio  
 Gina Cambra  
 Sergio Juárez  
 Giovanni Caolo  
 Victor Sacipa  
 Chris Lenz  
 Harman K. Singh  
 Hildegard Vázquez  
 Priscilla Vázquez  
 Miguel Palma  
 Ruben Kennedy  
 Katiúska D' Meza  
 Verónica Samudio  
 Mauricio Valencia  
 Christopher Bairnals  
 Ana Cristina Jiménez  
 Massimo Guarnera  
 Angelli Delgado  
 Clemente Solís  
 Ninoshka Salado  
 Wilnelia Rivera  
 Oscar Natividad  
 Miguel Bósquez  
 Emilio Wong  
 Armando Fonseca  
 Agustín Castillo  
 Ángel Vergara

Rafael Holmes  
 Roberto Saavedra  
 Aylin Medina  
 César Franco  
 Comisionado Aldo Macre  
 Mayor Diva West  
 José Oliva  
 Subcomisionado Samuel Nieto  
 Estilda de Escala  
 Jenny Loo de Chew  
 Sergio Gómez  
 Arturo González  
 Biodelda González  
 Carlos Chen  
 Comisionado Victor Guerra  
 Capitán Juan Losano  
 Yazmina Delgado  
 Lorenzo Robles  
 Janice Serra  
 Xóchitl Troncoso  
 Luciano Angeloni  
 Melanie Edwards  
 Valaska Frias  
 Kenji Ruiz  
 David Tapia  
 Gerard Ijeshorst  
 Erasmo Rojas



## **Plan del Centro.**

Transformemos  
la ciudad desde  
el corazón.