

Ciudad de Panamá al Frente del futuro

Resumen ejecutivo

Plan de lineamientos estratégicos

Resiliencia y Reactivación
del Frente Costero de
la Ciudad de Panamá

EL EQUIPO
MAZZANTI



horizontal



BANCO MUNDIAL
BIRF-AIF | GRUPO BANCO MUNDIAL



ALCALDÍA DE PANAMÁ

Resumen ejecutivo Ciudad de Panamá al Frente

Contenido

- 1- Introducción
- 2- Metodología Participativa
- 3- Área de estudio
- 4- Resiliencia y Visión estratégica
- 5- Corredor de Movilidad Activa
 - Tratamientos
- 6- Polígonos de Intervención
- 7- Polígono 4: Paitilla - Boca la Caja
 - Muelles
 - Mercado de Pesca Artesanal
 - Equipamiento Flotante
- 8- Sistema de Comunicación, Branding y Web
- 9- Conclusiones y Observaciones
- 10- Equipo de trabajo

1 Introducción

PANAMÁ AL FRENTE, *Plan de lineamientos estratégicos para la resiliencia y reactivación del borde costero de la Ciudad de Panamá*, *Manual de intervención urbana*, presenta la visión a futuro y los lineamientos estratégicos para la definición de un frente costero público y resiliente para la Ciudad de Panamá, que pone a los ciudadanos, al medio ambiente y al desarrollo urbano **AL FRENTE**. Esto significó centrar la atención en la creación de redes, la apropiación y la consolidación de un sistema de espacio público incluyente.

Después de examinar los datos disponibles recopilados y observados, se hizo evidente que la movilidad a pesar de representar una gran dificultad para la ciudad, tiene el potencial de resolver los problemas urbanos, sociales y ambientales relacionados con el Frente Marítimo. Es así como la movilidad tanto terrestre como acuática se convierte en el eje estructurante de este plan, recuperando los espacios públicos de la costa, la relación con el mar y planteando equipamientos, actividades y lugares de oportunidades laborales y educativas a lo largo de los corredores principales y secundarios de movilidad con el fin de acercarnos a una transformación basada en la resiliencia de las comunidades y sus espacios urbanos.

En el proceso de formulación de este plan se logró iniciar una conversación entre los gobiernos locales y nacional, las asociaciones civiles y las organizaciones privadas sobre la importancia de transformar Ciudad de Panamá en lugar de encuentro, con espacios públicos resilientes, incluyentes y sostenibles, y particularmente, de fomentar el capital social y la relación establecida con el medio ambiente. La visión estratégica contenida en este documento delimita zonas de intervención, identifica las acciones requeridas a partir de las oportu-

nidades y retos identificados en cada una de ellas, y define un plan donde, a través de estrategias sistemáticas y repetibles, se trazan los lineamientos necesarios para revalorizar el potencial público del frente costero como táctica resiliente, centrando además, este tipo de intervenciones a través de la creación de un **Corredor Costero de Movilidad Activa** que articula toda la visión estratégica para el frente marítimo de Ciudad de Panamá.

¹ El Plan de Lineamientos Estratégicos, Resiliencia y Reactivación del Frente Costero de la Ciudad de Panamá se conforma por tres (3) documentos específicos: el número uno (1) llamado "Documento estratégico", el número dos (2) llamado "Documento diagnóstico" y el número tres (3) llamado "Documento de anexos". La entrega completa se acompañó por un gran anexo de planimetría a parte.

Este corredor es un sistema que busca restablecer los vínculos entre la ciudadanía y las dinámicas naturales costeras, disminuir los riesgos generados por el cambio climático, proveer a la ciudad de nuevos espacios públicos, mejorar la vialidad del peatón y de transportes alternativos y acuáticos, visualizar el patrimonio natural construido, acercar a las comunidades entre ellas y al frente costero. Los diseños concebidos en este plan se generan por medio metodologías participativas que incluyen a todos los actores implicados. **Se busca ver una Ciudad de Panamá AL FRENTE DE SU MAR, una Ciudad de Panamá AL FRENTE DE SUS COMUNIDADES, una Ciudad de Panamá AL FRENTE DEL MEDIO AMBIENTE y sea motivo para que todos los panameños estén AL FRENTE DE SUS CIUDADES.** Este documento es el Resumen Ejecutivo del Plan que se encuentra desglosado ampliamente en tres¹ documentos entregados al Banco Mundial y a la ciudad.

2 Metodología

Desde **El equipo Mazzanti** y **La fundación Horizontal**, apostamos por que las propuestas de infraestructura pública sirvan como herramienta para la transformación social. Se propone una metodología de diagnóstico y análisis basada en la interacción y la generación de confianza entre las partes interesadas por medio de talleres, visitas y constante contacto con la comunidad. Uno de los resultados de este tipo de diseño participativo es ser capaz de fomentar la ciudadanía, la participación y deliberación comunitaria, las alianzas institucionales (públicas y privadas) y la comprensión de un contexto a partir de sus virtudes tangibles e intangibles.

Este plan se desarrolló en dos fases, la **primera** de diagnóstico, consistió en la comprensión del territorio y sus habitantes. Se hizo una lectura desde una mirada contextual y particular según las condiciones medioambientales, socioeconómicas e histórico-culturales, y urbanas. Se realizaron análisis a escala territorial y urbana, en los que se estudió, con planimetría detallada, los elementos que afectan y condicionan la relación entre la ciudad y el frente costero. Dentro del análisis y observación del territorio detectamos cuatro elementos que tienen el potencial de estructurar conexiones dentro del sistema fragmentado de la ciudad: los ríos, las zonas intermedias, los puntos de acceso al mar y las relaciones con la costa.

El criterio principal para escoger estos elementos deriva de las problemáticas asociadas a dichos elementos y de su potencial catalizador en las buenas prácticas y mejoras urbanas dentro del territorio. Dentro del diagnóstico fue fundamental el acercamiento al territorio y a las comunidades, se hizo colocando a las personas como eje transversal y al diseño participativo como punto estratégico valorizando los intereses de las personas y comunidades locales a través de la organización de "grupos focales", con el fin de fomentar el compromiso ciudadano, la participación y deliberación comunitaria.

FASE I Diagnóstico, Alistamiento Integral y Comprensión del Territorio.



En la segunda fase se trabajó paralelamente en: i) definir los lineamientos generales de intervención urbana, a través del análisis de los logros de la ciudad en términos de medio ambiente, inclusión, desarrollo urbano, gobernabilidad, movilidad, espacio público, agenda cultural de la ciudad y fortalecimiento comunitario. Desde esta perspectiva se desprendieron las oportunidades en términos de resiliencia y los retos para desarrollar y fortalecer esta resiliencia ante riesgos naturales, urbanos y sociales. ii) realizar un Laboratorio Vivo el cual es de manera general un conjunto de actividades diseñadas para probar en campo, con los futuros usuarios, hipótesis o estrategias propuestas para una intervención particular.

FASE II Construcción y Diseño de Lineamientos Generales de Intervención Urbana.

2 ESTRATEGIAS Construcción de hipótesis y definición de estrategias

3 PRUEBA Participación estratégica y Laboratorio Vivo

4 CONSOLIDADO Manual de intervención urbana y definición de proyectos.

En Ciudad de Panamá se reveló como un mecanismo que permitió, a través de dinámicas pedagógicas de participación ciudadana, comunicar las ideas más relevantes del proyecto al mismo tiempo que se recolectaban datos cualitativos -por medio de talleres sobre resiliencia- que ayudaron a definir las herramientas de diseño con las que se tradujeron los deseos, sueños y necesidades de los mismos ciudadanos. Los talleres de resiliencia permitieron el intercambio de conocimiento entre diseñadores, voluntarios y habitantes de la zona. Los talleres se realizaron en tres lugares diferentes: Coco del Mar, Boca la Caja y Parque Paitilla, en los cuales fue posible contrastar rutinas, implicaciones socio-económicas, estructuras de organización comunitaria, activismo y diversidad en la forma de entender e imaginar el frente costero. Finalmente generamos un manual de intervención urbana y definimos los proyectos a elaborar.

Las actividades realizadas en el Laboratorio Vivo fueron:

Las cápsulas de tiempo: Ya que desarrollar estrategias de resiliencia implica entender la relación que ha tenido el borde costero con la ciudad a lo largo del tiempo, estas cápsulas son un método “didáctico” que recolecta información de aspectos físicos y meteorológicos y registra en video las relaciones con la costa en los puntos elegidos que permiten percibir procesos físicos presentes en el espacio.



“Hoy, la concepción generalizada de los ríos, los humedales, y el mar es que están contaminados y huelen mal, hay que hacer un trabajo muy fuerte contra la contaminación porque la gente no se va a apropiar de los espacios si apesta”

Representante de ANCON.

Talleres sobre resiliencia: Se diseñó un taller para construir un jardín hidropónico personal conectado a un filtro de agua lluvia, construido a través del proceso de upcycling de botellas plásticas. Los talleres de resiliencia permitieron el intercambio de conocimiento entre diseñadores, voluntarios y habitantes de la zona.



“Panamá es muy sensible a los riesgos del cambio climático, en el Caribe ya se puede ver”.

Representante PANAMANGLAR

“El sector RAMSAR es una zona desconocida por el pueblo”

Representante SPIA

El 65% de los hogares tienen conexión al alcantarillado, el 31% de las aguas residuales son tratadas conforme a las normas, 1,3% de las viviendas se ven afectadas por las inundaciones.

Panamá Metropolitana, ICES BID, pg 40.m



Ciclopaseo virtual: consistió en un paseo en bicicleta por la recreovía recogiendo a personas para transportarlas, no solo a otro punto de la recreovía, sino también al borde costero privatizado. Durante el trayecto se utilizaron gafas de realidad virtual donde se veía un video 360° de la costa desde la perspectiva del mar. Esta contradicción abrió paso a conversaciones acerca de lo que ya no hay y lo que hace falta, y así poder imaginar un borde costero accesible a los ciudadanos.



Imagen Ciclopaseo



Imagen Ciclopaseo

Máquinas del tiempo: La actividad consiste en dos estructuras conformadas por andamios de dos niveles donde las personas pueden acercarse al pasado y al futuro de la costa, y se propician conversaciones que ayudan a conformar una identidad del borde costero. La información fue recolectada a través de twitter, instagram y youtube y sirvió como herramienta de diseño para las propuestas que surgieron en particular para el polígono 4 ubicado entre los barrios de Paitilla y Boca la caja. Se evidenció la necesidad de generar un sentido de pertenencia del frente Costero mucho mayor en los habitantes y se consolidó la necesidad de crear un sistema de comunicación (branding) y con ello una página web.

"La República de Panamá es una de las economías con mayor crecimiento a nivel mundial, pero, al mismo tiempo, con el mayor índice de desigualdad"

Arup, 2018. 100 ciudades resilientes, Panamá resiliente, Pg 59.



Imagen Maquina del Tiempo

+ INFO
LABORATORIO
VIVO



Video promocional
Laboratorio Vivo

Video talleres del
Laboratorio Vivo



Instagram Laboratorio Vivo
@laboratoriovivopanamá

3 Área de estudio

Uno de los momentos mas importantes fue la definición del territorio de la costa, acotar sus límites y trazar un polígono. Esta definición se abordó desde tres fuentes: prácticas participativas con actores, visitas de reconocimiento, y el estudio de mapas y cartografías SIG aportadas por el MUPA, lo cual hizo evidente cómo el borde costero no es una entidad definida en este contexto territorial específico.

La definición del área de estudio se hizo gracias al aporte recibido en las entrevistas de los **grupos focales**. Se utilizaron mapas de la ciudad donde se identificaron tanto lugares claves en el territorio, como significados del borde costero y sus relaciones con los ciudadanos y las instituciones. Adicional, se llevaron a cabo visitas en el territorio, en muchos casos en compañía de actores locales. Una dificultad que surge al tratar de entender este límite es su condición variable relacionada con las mareas, las zonas inundables, los ríos interconectados con el mar, y el ecosistema de borde que comprende una región amplia e indivisible (ver diagramas 1,2,3). Por lo tanto se define un área con la mezcla de elementos naturales -ríos y mareas- y urbanos -estaciones del metro- para consolidar un sistema de espacio público asociado al frente marítimo.

Dentro del análisis y observación del territorio detectamos cuatro elementos que tienen el potencial de estructurar conexiones dentro del sistema fragmentado de la ciudad: los ríos, las zonas intermedias, los puntos de acceso al mar y las relaciones con la costa que se convirtieron en fundamentales para la definición de las estrategias propuestas por este plan.

“La Ciudad de Panamá no asume el mar como parte de la vida cotidiana, solo por la vista desde lejos, desde la altura pero no hay relación ser humano-agua, lo más cercano son las Cintas Costeras en que se relacionan individuo mar pero es un mar que se mira, sólo se mira el agua, nadie la toca, es maloliente y sucia, podrida”

Representante UP

Representaciones del Frente Costero según actores entrevistados

Diagrama 1

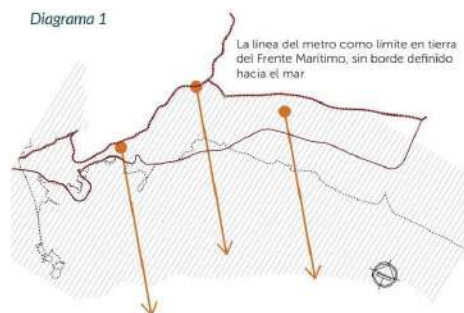


Diagrama 2



Diagrama 3



4 Resiliencia y visión estratégica

Desde la planificación y el diseño, ESTE PLAN ABORDA LA RESILIENCIA EN UN EJERCICIO TRABAJADO DESDE LO LOCAL; generando estrategias a la medida del contexto y las problemáticas específicas que enfrenta la ciudad y las comunidades costeras, ya sea por su inequidad o por desafíos como el aumento del nivel del mar, las inundaciones y otros riesgos ambientales. Resiliencia se define como la habilidad de un sistema, entidad, comunidad, o persona a adaptarse a una variedad de condiciones cambiantes y resistir las perturbaciones mientras mantiene sus funciones esenciales (Banco Mundial 2004). Resiliencia es además aprender a vivir con los posibles riesgos que existen en las interconexiones entre personas, economía y medio ambiente. (Zoli 2012). De manera complementaria en este proyecto se **amplía resiliencia** en términos de la capacidad de **recuperación** que tienen las relaciones

**UNA RELACIÓN
RESILIENTE**
=
Reconocer
+
Reconectar
+
Rehabilitar

entre las personas, los lugares y las cosas que ya existen, o que deben ser cultivadas, con el fin de apoyar la diversidad, conectividad de redes, flexibilidad y adaptabilidad. Es un cambio sutil en el enfoque que media los resultados identificados. Pero pensar en la resiliencia como la capacidad de crear y apoyar las relaciones en el tiempo, ha sido el detonante clave para proponer las estrategias de diseño planteadas en este documento, las cuales fueron planteadas en conjunto con los actores locales, el Municipio y el Banco Mundial. La oportunidad es entender que adaptarse para mitigar el RIESGO a los efectos del cambio climático es también de responder a la creciente necesidad de construir un acceso PÚBLICO a espacios de encuentro entre los ciudadanos y el paisaje. Ser RESILIENTE implica el fomento de capital social. Implica promover actitudes, espacios y sobre todo RELACIONES sostenibles entre el ciudadano, la ciudad y el medio ambiente.

El riesgo se entiende según la definición de Naciones Unidas como la pérdida de vidas o lesiones y daños materiales que pueden ocurrir a un sistema, sociedad o a una comunidad en un periodo de tiempo específico, determinados probabilísticamente en función del peligro, la exposición, la vulnerabilidad y la capacidad. Ciudad de Panamá enfrenta directamente riesgos a tormentas más severas, la presencia de frentes fríos y períodos de temporada seca más extensos y calientes; lo que se traduce, a su vez, en la posible pérdida en infraestructuras, producción de materia prima y salud, que luego se convierten en pérdidas económicas. (Naciones Unidas)

Usando la metodología de análisis del territorio y las comunidades en conjunto con los actores del proyecto, el municipio y el banco mundial se formularon cinco estrategias a partir de cinco temas fundamentales en los que la ciudad tienen grandes oportunidades y a su vez grandes retos en los que nos enfocamos para generar un desarrollo resiliente e inclusivo de la Ciudad de Panamá en general y del Frente Costero en particular. Las cinco estrategias son temas fundamentales para la resiliencia y accesibilidad del Frente Costero: 1) el desarrollo urbano 2) las conexiones peatonales 3) el espacio público 4) el medio ambiente y las soluciones ante el riesgo y 5) nuevos y mejores equipamientos desarrollados para usos específicos de las comunidades.

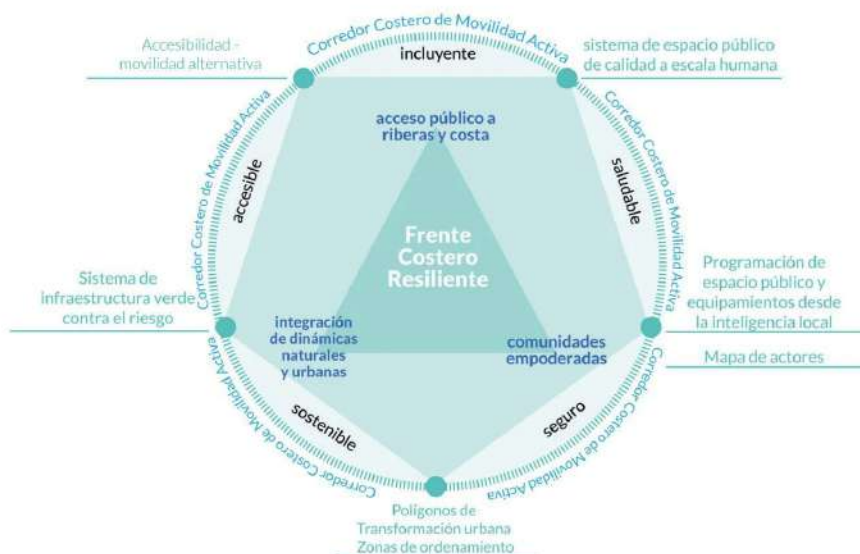




A lo largo del proceso con la comunidad, el municipio y los expertos urbanos del Banco Mundial se reveló como la **movilidad** aunque es una de las principales problemáticas era una herramienta vinculante entre el frente costero y el resto de la ciudad no solo en términos de acceso físico sino de imaginario colectivo, teniendo la capacidad de reunir y tejer físicamente las comunidades y potenciar los espacios de ocio, generación de empleo y educación. Es desde acá donde se define el **corredor costero de movilidad activa** (retomando el estudio realizado por el equipo de Transporte del Banco Mundial) alimentado por el diseño de elementos urbanos y de paisaje que modifican y establecen una relación entre la ciudad y el mar. La movilidad se convierte en la herramienta que entreteje las cinco estrategias e hila su ejecución.

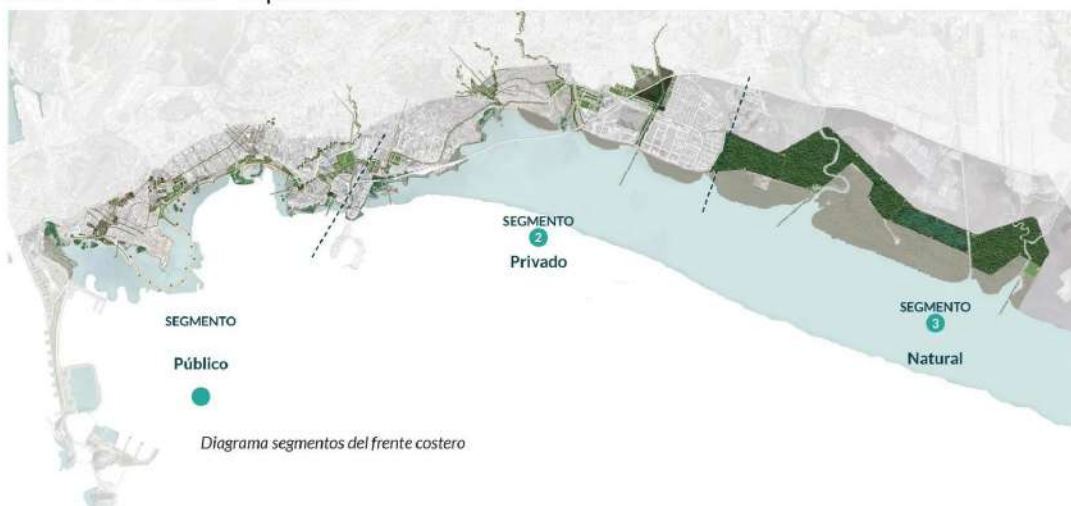
▲ Oportunidades y retos en términos de resiliencia en:

- 1) barrios
- 2) movilidad y accesibilidad
- 3) espacio público
- 4) Medio Ambiente
- 5) Inclusión



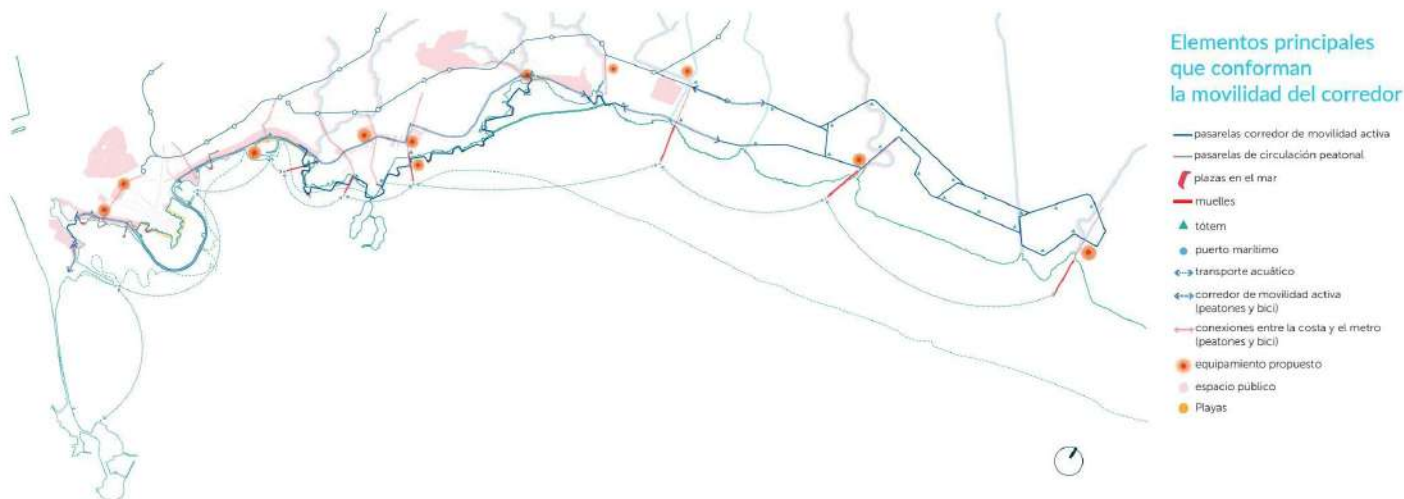
5 Corredor de Movilidad Activa

Las estrategias se estructuran por un lado en las oportunidades que brinda la ciudad en inclusión, desarrollo urbano y medio ambiente. Por otro lado los retos nos permiten plantear estrategias que promuevan relaciones resilientes con el frente marítimo por medio de reconocer, re-conectar y rehabilitar la ciudad y sus comunidades. De la mano del Banco Mundial con los especialistas de riesgo, medio ambiente, agua y transporte se logró reconocer un sistema donde la movilidad fuera el eje estructurante y respondiera a los problemas planteados, desde diseñar infraestructuras continuas que permitieran una movilidad utilitaria de acceso a espacios de empleo, educación y ocio; pasando por el diseño de un sistema que mejora las conexiones y transporte por tierra y por agua de comunidades marginales, hasta el planteamiento de construcciones de infraestructura basadas en la naturaleza capaces de disminuir los riesgos de inundación en la ciudad. Esto reflejado adicionalmente en que las intervenciones del espacio público se convierten en herramientas de la comunidad para entender el entorno y su problemática, y por lo tanto prepararse y afrontar los cambios bruscos que puedan afectar el desarrollo armónico de ellas mismas. La propuesta responde a tres situaciones que se dan en el frente costero de la ciudad de Panamá.

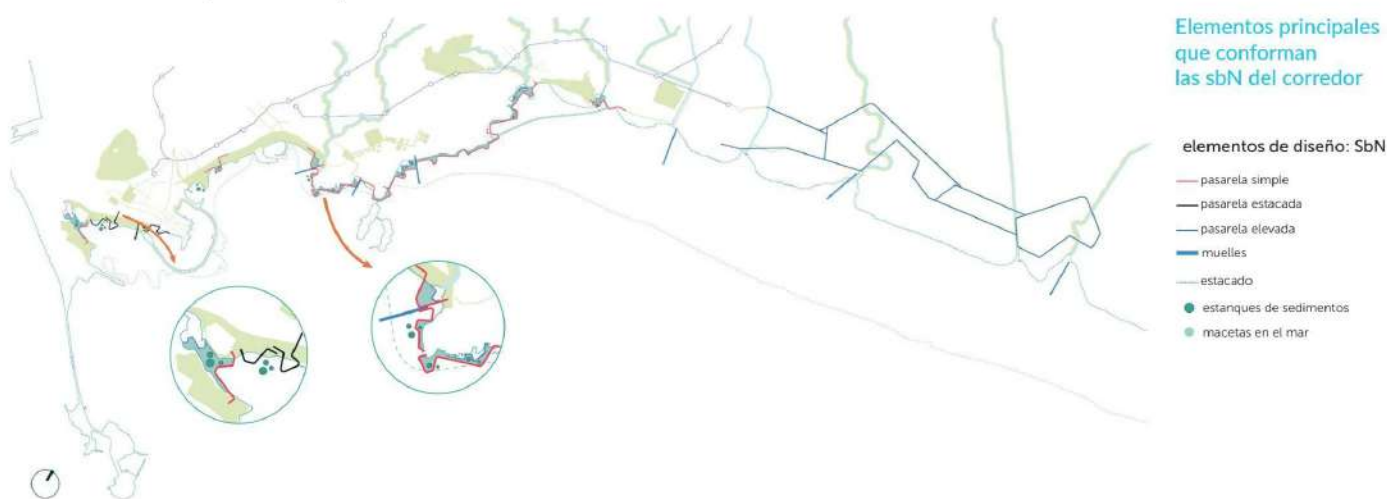


zona pública, en la que se soluciona la conectividad entre dos franjas consolidadas y se mejora el espacio público a través de intervenciones puntuales. Una zona privada, donde la ocupación se caracteriza por la presencia de edificaciones residenciales en altura, por lo cual se propone un sendero de transporte no-motorizado sobre el mar que soluciona los problemas de espacio público. Y un tercer segmento en donde se propone recuperar los bosques de manglar y humedales a través de intervenciones sutiles. Como resultado el corredor de movilidad activa restablece los vínculos entre la ciudadanía y las dinámicas naturales costeras, provee a la ciudad de nuevos espacios públicos, mejora la movilidad peatonal y alternativa, visibiliza el patrimonio natural y construido, acercar a las comunidades entre ellas y al frente costero.

La movilidad activa evita el uso del transporte privado priorizando los desplazamientos a pie, en bicicleta, transporte eléctrico, patinetas, patines, etc.; que ayudan a reducir efectos negativos causados por el modelo del transporte particular como la contaminación del aire, el consumo excesivo de energía, los efectos sobre la salud de la población o la saturación de las vías de circulación. Esto también va acompañado del desarrollo de tecnologías que amplíen



las opciones de movilidad sostenible por parte de empresas o decisiones de las administraciones u otros agentes sociales para sensibilizar a la población o promover dichas prácticas, una importante alternativa por considerar es el transporte acuático desde muelles que complementen el espacio público y lo lleven hasta el mar. La movilidad activa no se limita únicamente a la acción de caminar o montar bicicleta. La movilidad activa debe conformar un sistema donde también se integre el mar como una movilidad alternativa con capacidad para disminuir flujos y tranques internos de la ciudad causados por la gran cantidad de automóviles. Es innegable el potencial latente del frente costero como un transportador transversal de flujos. Es necesario evaluar la posibilidad de aprovechar la infraestructura de puertos existente como puntos de contacto público entre paisaje, su biodiversidad y las comunidades que habitan el frente costero. **¿Por qué no plantear una intervención sobre el frente que integre un muelle de embarque y desembarque de pasajeros con un equipamiento cultural y un espacio público de carácter educativo y recreativo?** Pensar en un programa público adaptable y cambiante que pueda ocurrir en el frente costero o movilizarlo por el mar, puede ser la manera más pertinente para reconocer el sistema ecológico más importante de la ciudad y para visibilizar problemáticas y conocer estrategias que se llevan a cabo para recuperar este cuerpo de agua. Plantear estaciones de transporte acuático que tomen como punto de partida la adaptación de la infraestructura existente significaría no solamente reconectar esta zona de la ciudad con el resto, sino que tiene el potencial de crear un potente circuito socio-ecológico. Un circuito que puede establecer un tipo de relación novedosa para que los ciudadanos y visitantes puedan conocer el frente costero desde su carácter



[illegible]

La primera estrategia plantea herramientas de desarrollo urbano específicas que permitan intervenciones locales adecuadas a cada zona. Para lograr un **corredor de movilidad activa** se necesitan comunidades y barrios conectados y un desarrollo urbano paralelo donde se plantee mejoras físicas, participaciones locales y sistemas de gestión y financiación coherentes con las realidades de cada espacio.

La figura urbana presente en Ciudad de Panamá para el establecimiento de ordenamiento de la ciudad se resume en la figura de las zonas Homogéneas las cuales son delimitaciones de áreas urbanas con características similares en cuanto a origen histórico particular, grupo social predominante, rasgos urbanos claves como uso del suelo, tipologías edificatorias, alturas, tamaños de lotes y/o contexto urbano delimitado por bordes o barreras bien definidas. Plantean un modo de acción en cuanto a densificación y espacio público. Sin embargo, recomendamos el uso del concepto de los tratamientos urbanos. Estos son figuras de gestión del suelo y ordenamiento territorial que establecen el “deber ser” de un sector y la forma de actuar urbanísticamente a su interior, son decisiones de ordenamiento que permiten orientar diferencialmente la forma de intervenir el territorio, en función de los procesos que se prevé se cumplirán en la respectiva zona, con miras a lograr los objetivos globales de desarrollo definidos para el suelo urbano y de expansión del Municipio y los particulares, establecidos para cada Zona Homogénea específica. Mediante los tratamientos, se establecen los objetivos y lineamientos generales de ordenamiento y desarrollo, gestión y financiación de todos los sectores de la ciudad, adicionalmente direccionan los aprovechamientos y obligaciones según el modelo de ocupación. Tienen propósitos como: consolidar, mejorar, revitalizar, conservar, transformar y desarrollar las zonas homogéneas, los tratamientos urbanos propuestos en este proyecto son: Mejoramiento Integral, Redesarrollo, Reactivación, Conservación y Renovación Urbana.



Íconos de Tratamientos

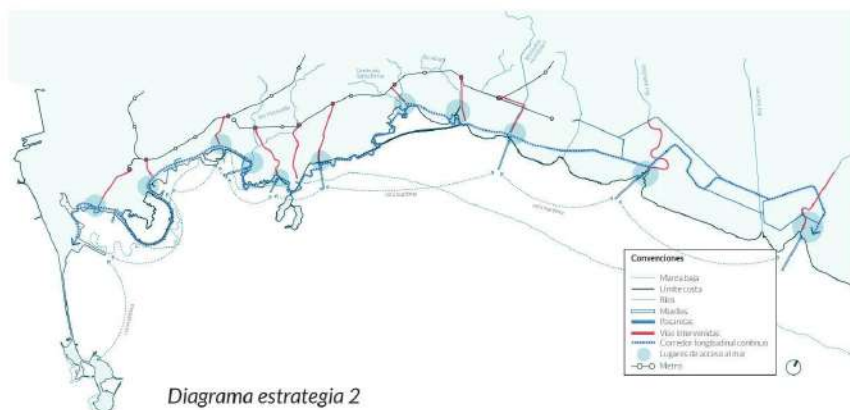


Diagrama estrategia 2

ESTRATEGIA 2 Al frente de la Accesibilidad

La segunda estrategia se centra en resolver los problemas de movilidad y accesibilidad de los peatones en el frente marítimo. Propone facilitar la conectividad de las comunidades de los barrios costeros y sus usuarios hacia el mar, entre ellas y hacia la ciudad. Se centra en acercar lugares de ocio, estaciones de metro, y posibles espacios de oportunidades laborales y educativos por medio de transportes alternativos (bicicleta, patineta, patines, segway, transporte acuático, etc.) y una infraestructura vial que necesita rehabilitación de andenes, calles, diseño de muelles (se recomienda un estudio de factibilidad) y adaptación de la infraestructura existente a los anchos de las vías necesarias para su movilidad.

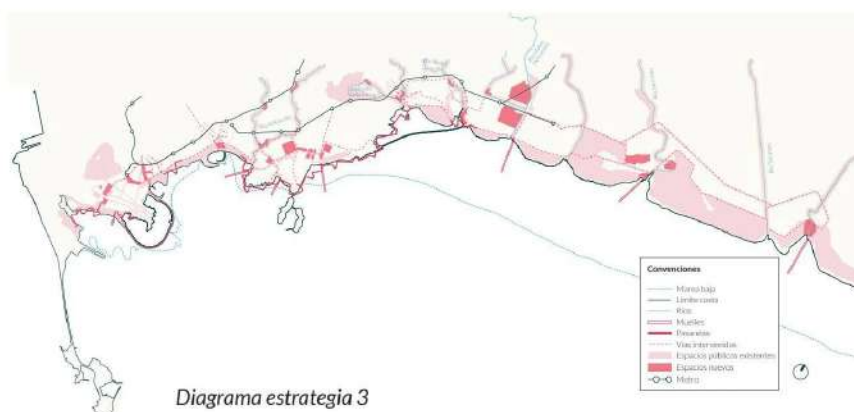


Diagrama estrategia 3

ESTRATEGIA 3 Al frente del Espacio Público

La tercera estrategia tiene como objetivo aumentar y mejorar la calidad de los espacios públicos. Se diseña un sistema que complementa los corredores de movilidad activa y proponen un aumento de actividades y lugares que permiten reunión, encuentro, la relación con los otros y la ciudad. Los espacios públicos tienen la capacidad de crear conciencia y apropiación de la ciudad.

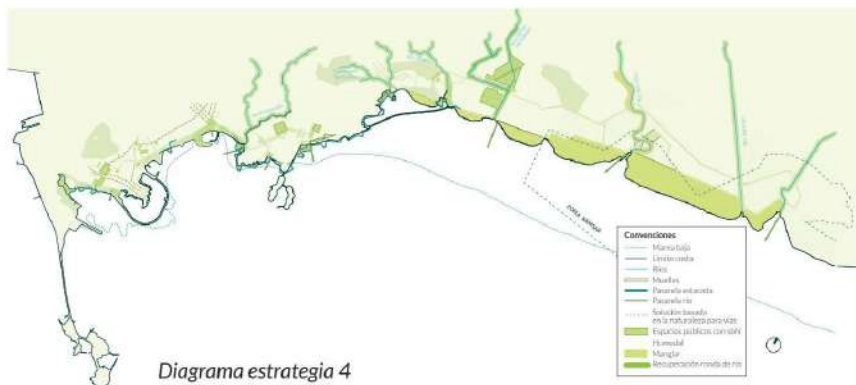


Diagrama estrategia 4

ESTRATEGIA 4

Al frente del Medio Ambiente

La cuarta estrategia tiene como objetivo reconectar y rehabilitar las estructuras naturales no sólo protegiendo rondas de ríos y manglares sino introduciendo soluciones basadas en la naturaleza (SbN) en todas las infraestructuras de movilidad y de espacio público de la ciudad. El objetivo es convertir a la ciudad en una serie de infraestructuras vivas que recojan, reciclen filtren el agua que llega a las zonas duras y grises de la ciudad.



Diagrama estrategia 5

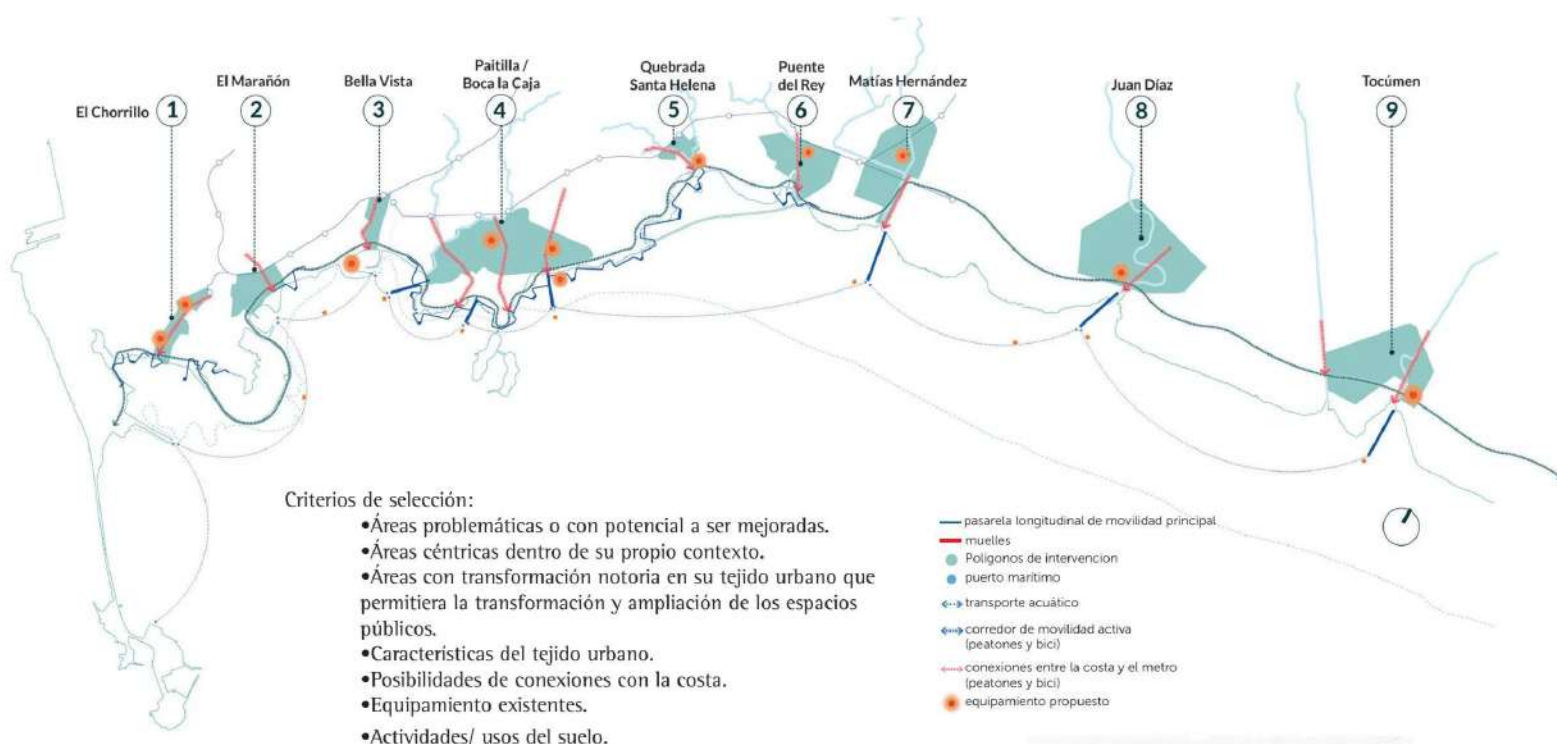
ESTRATEGIA 5

Al frente de las Comunidades

La quinta estrategia propone diseñar nuevos espacios inclusivos basados en iniciativas y necesidades locales. Para esto se diseña un sistema de equipamientos que generen actividad, oportunidad de empleo y educación para complementar y reconectar las redes generadas en el corredor de movilidad.

6 Polígonos de intervención

En la estrategia 1, se definen los polígonos de intervención como piezas urbanas a ser intervenidas a lo largo del frente costero. Estas piezas fueron definidas durante la etapa de diagnóstico como Zonas Intermedias: áreas donde se identifica un cambio en el tejido urbano que representa una discontinuidad en las conexiones y usos, generalmente industriales, comerciales, con espacios baldíos o parqueaderos que representan oportunidad de crear espacio público y conexiones.



Polígono 1 El Chorrillo

Está ubicado en el barrio El Chorrillo, limita hacia el noroccidente con las faldas del Cerro Ancón hacia el sur oriente con el Casco Viejo, del cual tiene el potencial de absorber las actividades, hacia el oriente con el Marañón y la Exposición en actual recuperación y Amador como un área de desarrollo de nuevos proyectos culturales y turísticos importantes.

Se proponen dos equipamientos: un centro de capacitación y educación juvenil con centro familiar y comunitario de educación inicial. Contienen talleres, espacios culturales, mediateca, ludoteca, puesto de salud. Adicionalmente se plantea un centro deportivo para el entrenamiento de niños y jóvenes y el fortalecimiento de las actividades deportivas del sector que contiene canchas, áreas de entrenamiento, gimnasio y áreas comerciales.

Tratamiento: Mejoramiento Integral



Polígono 1 planta delimitación

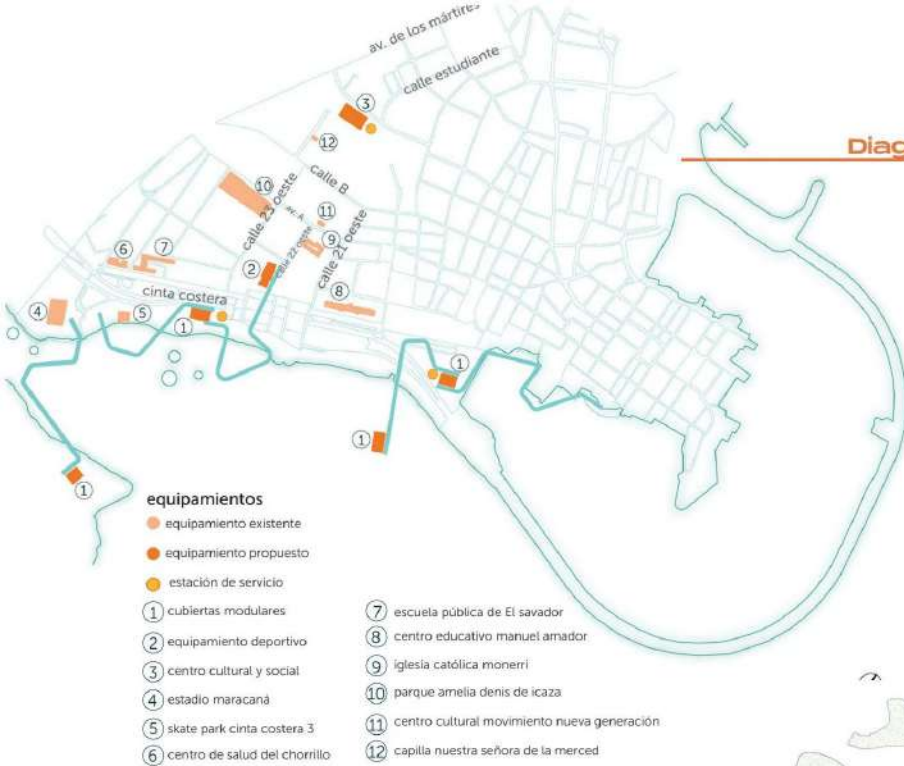


Diagrama de equipamientos polígono 1

Ubicación de equipamientos relevantes. Se plantean significativos equipamientos con el objetivo de generar pertenencia al barrio y atraer población del resto de la ciudad.

Diagrama de infraestructura verde polígono 1

Infraestructura verde estructurada por el cerro de Ancón. Generación de ejes viales peatonales conectores entre el centro, espacio público de El Chorrillo y Ancón. Vías transversales que integran y generan una malla verde de áreas públicas.

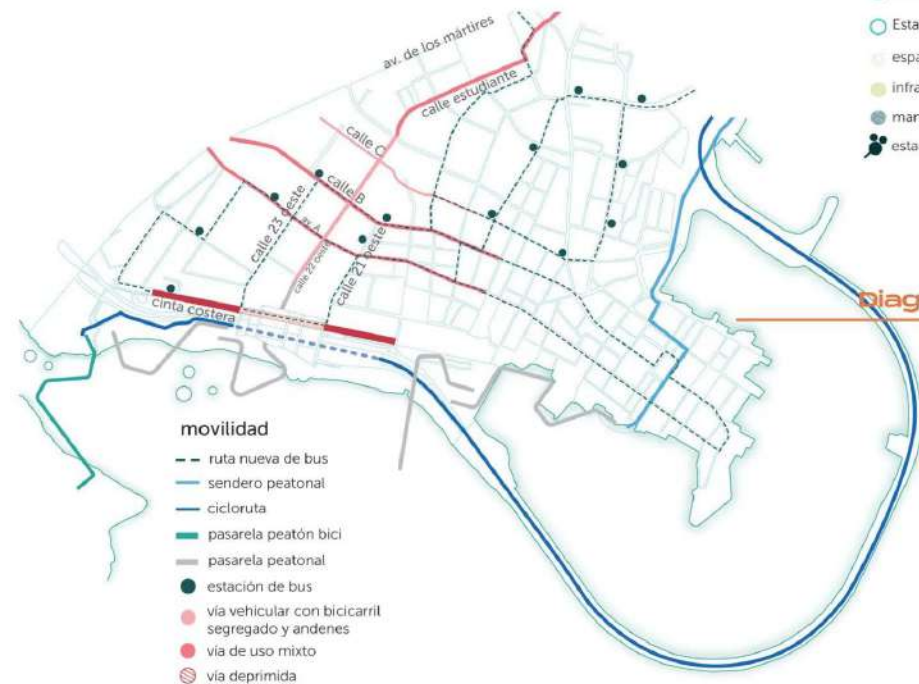
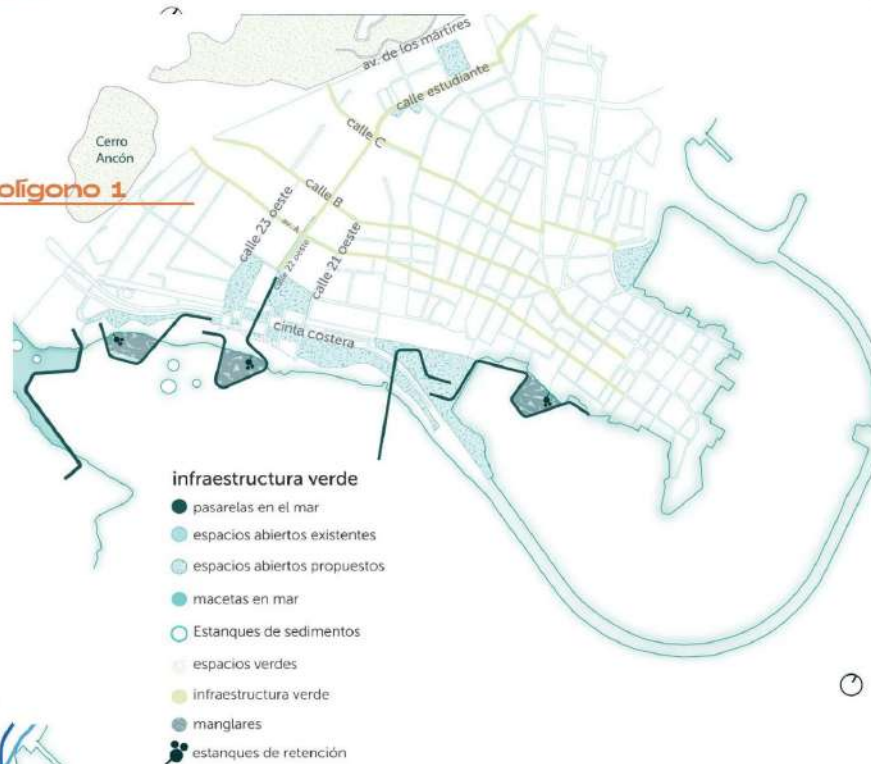


Diagrama de movilidad polígono 1

Se plantea el hundimiento de los carriles viales de la Cinta Costera en frente del Chorrillo para generar una continuidad peatonal desde el barrio hasta los espacios recreativos existentes en la Cinta Costera.

Polígono 2 El Marañón

Este polígono puede considerarse una centralidad de la ciudad, con equipamientos de alto valor histórico como el Mercado de Mariscos, la antigua estación del tren, el museo afro-panameño y la plaza 5 de mayo. Sin embargo, se encuentra fragmentado a causa de un denso corredor vial conformado por la Av. balboa, y la Av 3 de Noviembre principalmente. Las consecuencias espaciales se reflejan en un desgaste de infraestructuras y vivienda, disminuyendo su valor como figura urbana. Para resolverlo, se plantea mejorar los equipamientos existentes, usar los terrenos baldíos como espacio público y convertir vías transversales en vías mixtas que conecten con la costa.

Tratamiento: Reactivación



Polígono 2 planta delimitación

Diagrama de equipamientos polígono 2

equipamientos

- línea del metro
- equipamiento existente
- estación de servicio
- ① mercado de san felipe
- ② mercado de mariscos
- ③ complejo deportivo de leones chorrillo
- ④ antigua estación del tren
- ⑤ estación de buses marañón
- ⑥ estación de metro marañón
- ⑦ comedor municipal
- ⑧ museo antillano afroantillano
- ⑨ instituto comercial bolívar
- ⑩ complejo deportivo cinta costera

Localización de los equipamientos más relevantes en el área. Destaca la continuidad y cantidad de los equipamientos.

Diagrama de infraestructura verde polígono 2

Diagrama de infraestructura verde con todos los espacios abiertos con Potencial y existentes que se podrán reactivar con esta intervención. Hacia el frente marítimo se busca crear mayor área de espacios verdes entre áreas existentes, modificaciones de lotes privados y movimiento de industrias para favorecer el desarrollo de espacio público y densificación controlada (pensar en manejo de cargas y beneficios y plusvalías).



infraestructura verde

- pasarelas en el mar
- espacios abiertos existentes
- espacios abiertos propuestos
- macetas en mar
- islas de vegetación
- espacios verdes
- infraestructura verde

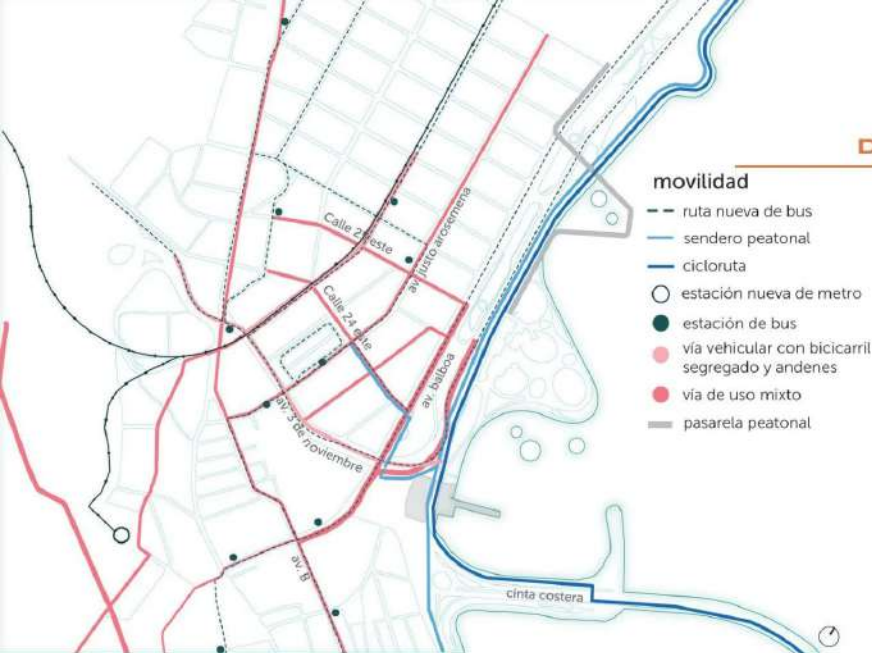


Diagrama de movilidad polígono 2

Se plantea el hundimiento de los carriles viales de la Cinta Costera en frente del Chorrillo para generar una continuidad peatonal desde el barrio hasta los espacios recreativos existentes en la Cinta costera.

Polígono 3 Bella Vista

Está ubicado en el barrio Bella Vista y aprovecha el área del recién remodelado Parque Urraca y se presenta como un eje de conexión gracias al Muelle de Yates entre los habitantes y el agua. Este lugar es el que proporciona mayor potencial de encuentro y turismo de toda la costa, sin embargo en este sector predominan grandes áreas de parqueaderos que serán replanteados como espacios públicos.

Equipamiento planteado: Jardín Botánico, un área para grandes eventos, un complejo acuático, un centro de bienestar y salud, y una zona comercial asociada ubicado como un complejo en donde se encuentra el Yatch Club.

Tratamiento: Reactivación

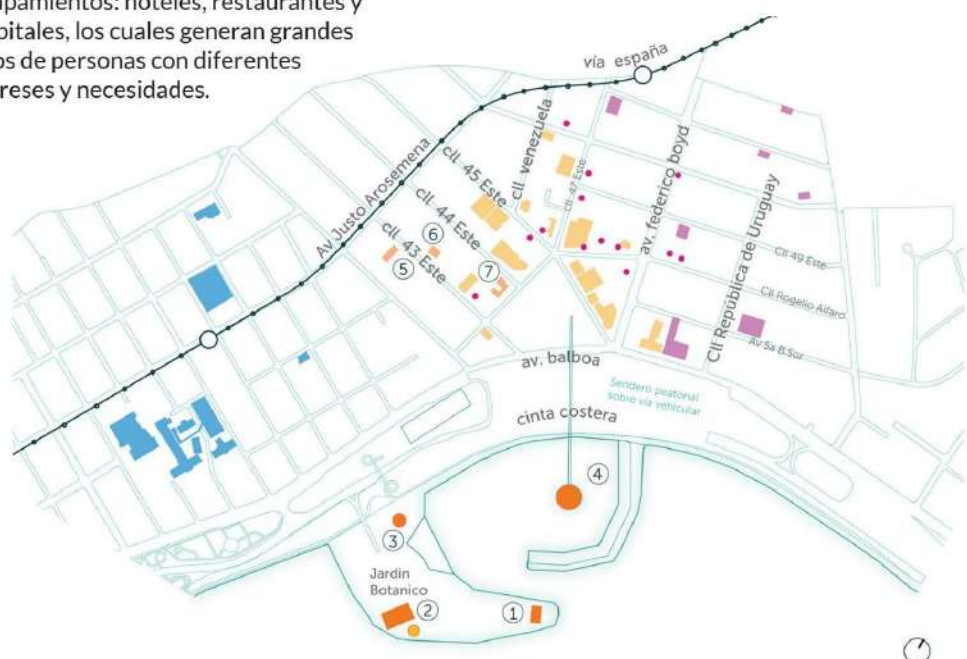


Diagrama de equipamientos polígono 3

Elementos importantes en cuanto equipamientos: hoteles, restaurantes y hospitales, los cuales generan grandes flujos de personas con diferentes intereses y necesidades.

equipamientos

- línea del metro
- equipamiento existente
- hotel
- restaurante
- hospital
- oficina
- estación de servicio
- ① complejo acuáticos
- ② jardín botánico
- ③ centro de bienestar y salud
- ④ centro de eventos
- ⑤ iglesia de Jesucristo delos santos
- ⑥ sinagoga ortodoxa
- ⑦ museo Ricardo J. Alfaro



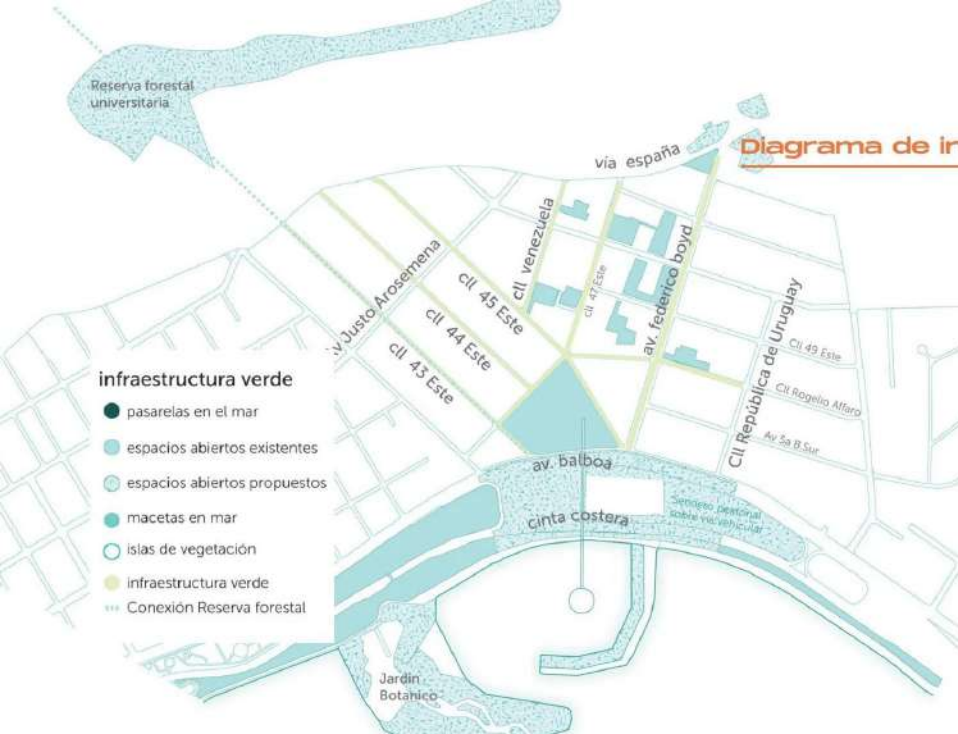


Diagrama de infraestructura verde polígono 3

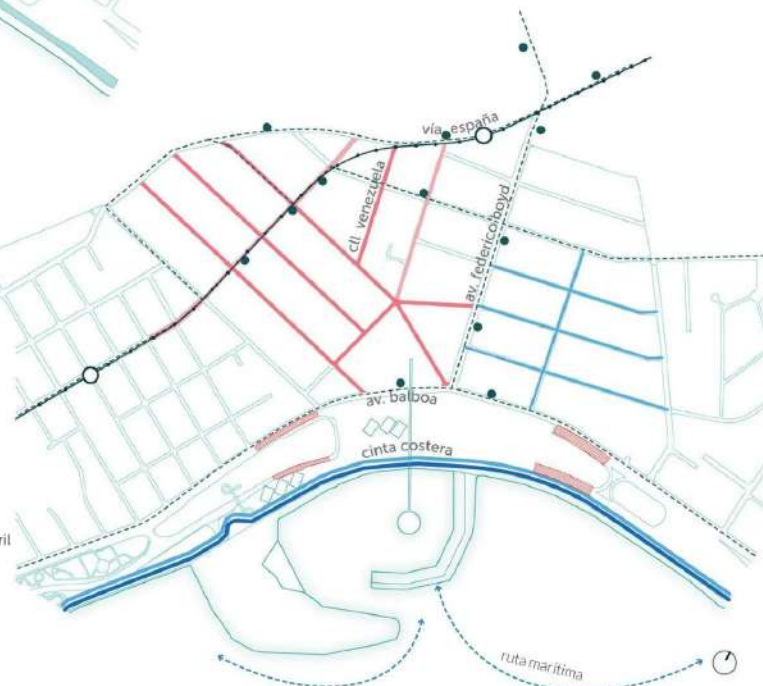
Los espacios verdes se convierten con esta propuesta una fuerte masa generada desde la misma Cinta Costera, la cual se replica y continúa hacia el norte con las masas de árboles existentes conectando en un futuro con la Reserva Forestal Universitaria.

Diagrama de movilidad polígono 3

Se recomienda estudios de movilidad. De esta manera se logra una seguridad y continuidad peatonal desde el Parque Urraca.

movilidad

- línea del metro
- - - ruta nueva de bus
- sendero peatonal
- cicloruta
- estación de metro
- estación de bus
- vía vehicular con bicarril segregado y andenes
- vía de uso mixto
- vía deprimida

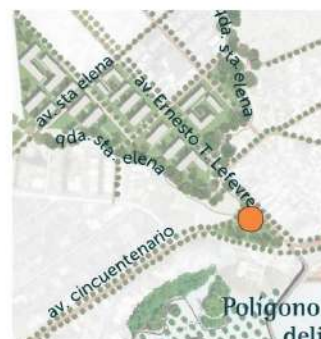


Polígono 5 Quebrada Santa Elena

Está ubicado entre dos brazos de la quebrada Santa Elena y la Av. Santa Elena, es un sector de gran importancia histórica por la presencia del Parque Lefevre construido con el fin de ayudar a comunidades necesitadas, al encontrarse cerca a la quebrada presenta dos importantes áreas verdes, el cementerio y el Parque Omar, pero sus usos principales son comerciales e industriales automotrices lo cual no se relaciona con la sostenibilidad y resiliencia de estas áreas. Estas industrias deberán ser trasladadas a parques industriales, o generar estrategias para disminuir el impacto negativo sobre cada zona en la que se localizan.

Equipamiento planteado: un centro ambiental para el desarrollo urbano local e impacto metropolitano ligado a la desembocadura de la quebrada y zonas de manglar, este será construido con métodos de bajo impacto ambiental, energías renovables y prácticas sostenibles.

Tratamiento: Redesarrollo



Polígono 5 planta delimitación

Diagrama de equipamientos polígono 5



Pocos equipamientos existentes. Hay una presencia importante de escuelas como lo son el María Ossa d' Amador, la Escuela Manuel Espinosa Batista y la Escuela San Cristobal cerca del Hospital Río Abajo. Cabe destacar que entre el cementerio Jardín de Paz y el parque Omar hay una gran cantidad de talleres de mecánica.

Diagrama de infraestructura verde polígono 5

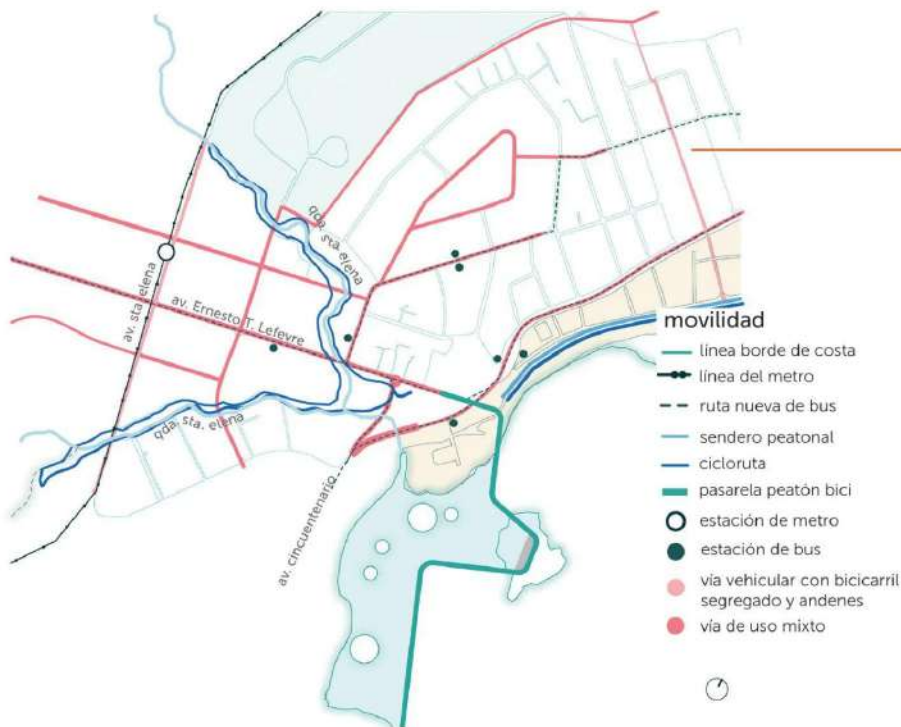
La infraestructura verde es una gran conexión entre la quebrada Santa Elena por un lado hacia el cementerio y por el otro hacia el parque Omar. Hacia el sur también se continúa la conexión hacia los manglares de Panamá Viejo.

infraestructura verde

- quebrada Santa Elena
- pasarelas en el mar
- espacios abiertos existentes
- espacios abiertos propuestos
- macetas en mar
- islas de vegetación
- infraestructura verde
- espacio verde
- manglares
- estanques de retención
- estacado



Diagrama de movilidad polígono 5



Planteamiento del mejoramiento de la vía Ernesto T Lefevre como vía completa para la ciudad, que además conectará con dos estaciones del metro. Las vías transversales Santa Elena, la vía peatonal que viene desde el cementerio y la avenida 7A sur se plantean como vías de tráfico calmado. Se propone modificar la rotonda de la Av cincuentenario con la Av Ernesto Lefevre para mejorar con espacio publico la conexión del polígono con la costa. Se hace necesario un estudio de movilidad para cualquier planteamiento vial.

Polígono 6 Puente del Rey

Está ubicado en ambas riberas del Río Abajo y presenta dos usos diferentes, el industrial y el residencial, además de colindar con el área arqueológica de Panamá viejo. Tiene contacto directo con el cementerio potenciando un corredor verde hacia el Parque Omar.

Equipamiento propuesto: centro artístico y cultural de escala zonal que incluye aulas para danza, teatro, cine, video, producción audiovisual, con un auditorio para eventos culturales.

Tratamiento: Redesarrollo



Diagrama de equipamientos polígono 6

Se plantea un equipamiento artístico que tiene como telón de fondo el río, las áreas verdes de la ribera y la desembocadura. Este equipamiento, inmerso en una área natural sirve como nodo que conecte con el resto de equipamientos existentes de la zona, como el colegio las iglesias. Se busca aprovechar y enriquecer la zona de patrimonio natural e histórico de tal manera que se aproveche su carácter turístico y como nodo de actividad para incluir otros usos.

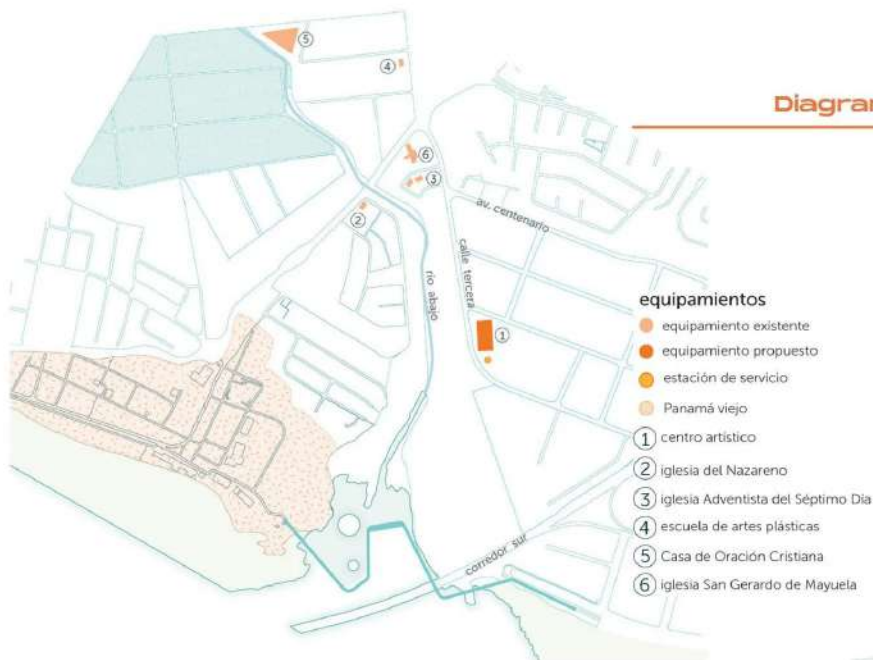


Diagrama de infraestructura verde polígono 6

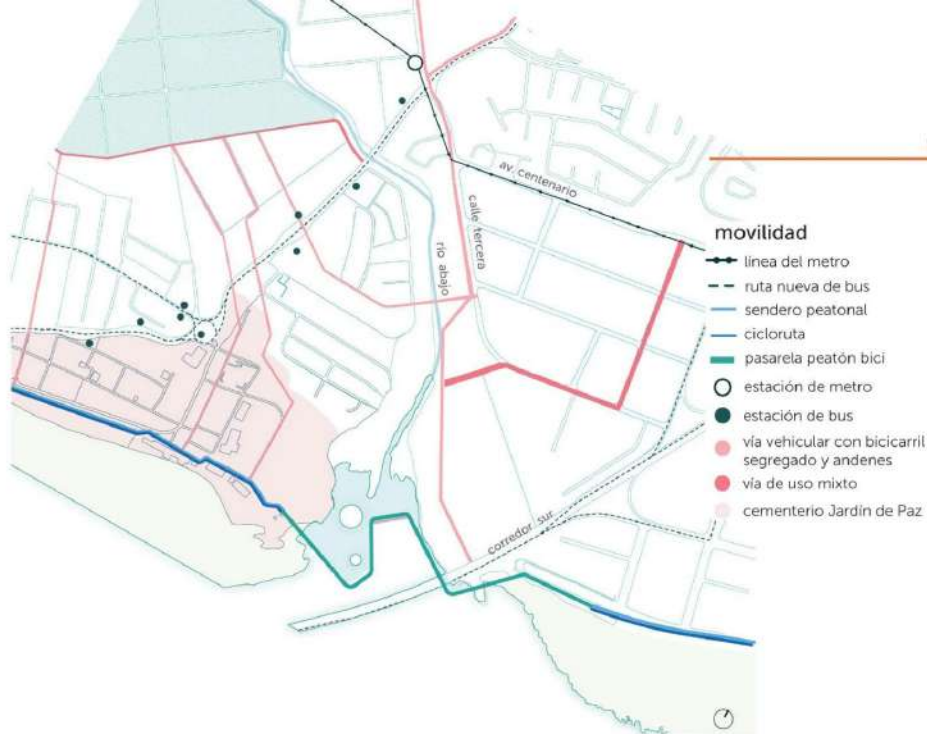
Ampliar y fortalecer la estructura verde, desde el manglar hacia el río y las áreas verdes existentes de la ciudad como el Cementerio y la zona arqueológica. Proteger a la población de inundaciones a través de la protección de las riberas fluviales y la desembocadura.

infraestructura verde

- pasarelas en el mar
- río Abajo
- espacios abiertos existentes
- espacios abiertos propuestos
- macetas en mar
- infraestructura verde
- islas de vegetación
- espacio verde
- manglares
- estanques de retención
- estacado



Diagrama de movilidad polígono 6



En este polígono la estructura vial es principalmente peatonal para aprovechar la escala del barrio y se proponen senderos que crucen los ríos y conecten el área oeste con el este de Río Abajo además de un sendero a lo largo del río.

Polígono 7 Matías Hernández

Está ubicado en Costa del Este en ambas riberas del río Matías Hernández, comprende el área del Sport Center de Costa del Este y un terreno público baldío de 50 hectáreas. Esta área tiene una alta calidad de urbanización y de cobertura de servicios, equipamientos e infraestructura. Sin embargo, requiere activación del espacio público y lugares de encuentro inclusivos como un muelle con múltiples actividades y espacios.

Equipamiento propuesto: Parque cultural educativo, de escala metropolitana con mediateca, biblioteca, ludoteca, auditorio, talleres y salas de producción de medios audiovisuales.

Tratamiento: Conservación / Reactivación



Polígono 7 planta delimitación

Diagrama de equipamientos polígono 7



En este polígono la estructura vial es principalmente peatonal para provechar la escala del barrio y se proponen senderos que crucen los ríos y conecten el área oeste con el este de Río Abajo además de un sendero a lo largo del río.



Diagrama de infraestructura verde polígono 7

Estructurar y fortalece la conexión entre el manglar y las riveras de los ríos, con articulación de espacios verdes y abiertos.

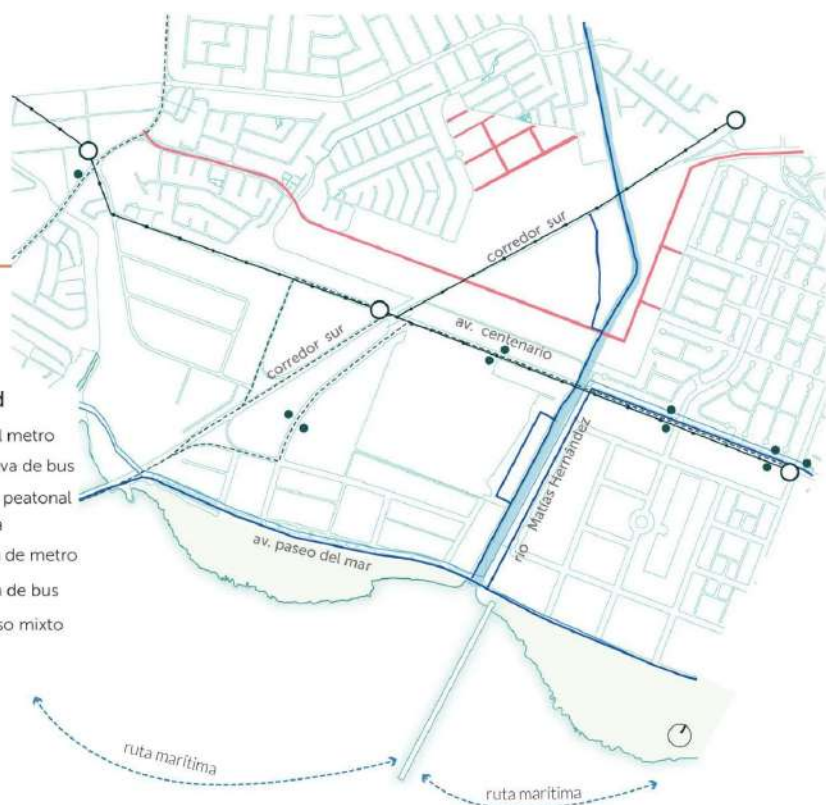
- infraestructura verde**
- espacios abiertos existentes
 - espacios abiertos propuestos
 - rio Matías Hernández
 - manglar
 - parque infantil
 - colchón verde

Diagrama de movilidad polígono 7

En este polígono la estructura vial es principalmente peatonal para aprovechar la escala del barrio y se proponen senderos que crucen los ríos y conecten el área oeste con el este de Río Abajo además de un sendero a lo largo del río.

movilidad

- línea del metro
- ruta nueva de bus
- sendero peatonal
- cicloruta
- estación de metro
- estación de bus
- via de uso mixto



Polígono 8 Juan Díaz

Está ubicado en la desembocadura del Río Juan Díaz, donde confluyen un punto de alto valor medioambiental, la planta de Tratamiento de aguas residuales, un embarcadero de arena para construcción, y un astillero. Por medio de senderos que delimitan el área de reserva, de un equipamiento con servicios ambientales y el muelle se busca enaltecer la zona de manglares y su relación con el mar.

Equipamiento propuesto: Parque natural urbano de manglar que abarca la zona desde Costa del Este hasta Tocumen. Centro de visitantes al parque, asociado a la planta de tratamiento de aguas residuales, con punto de información, área dedicada a la investigación e interpretación del manglar, servicios básicos y un servicio de botes turísticos/educativos que recorren un tramo del Río Juan Díaz.

Tratamiento: Conservación



Polígono 8 planta delimitación

Diagrama de equipamientos polígono 8

Se propone una red de servicios asociados al sendero recreativo del parque natural, y un equipamiento de investigación e interpretación del manglar que sirva para brindar servicios de investigación y educación. Este equipamiento se relaciona con la planta de tratamiento de aguas residuales, se propone conformar una alianza con dicha entidad

equipamientos

- equipamiento existente
 - equipamiento propuesto
 - estación de servicio
- ① centro del Manglar
② embarcadero de Juan Díaz
③ equipamiento deportivo

Diagrama de infraestructura verde polígono 8

Se propone la consolidación de un área recreativa asociada al manglar y la conservación de los bosques existentes. Se delimita un área no urbanizable de conservación ambiental.

infraestructura verde

- espacios abiertos existentes
- espacios abiertos propuestos
- río Juan Díaz
- manglar
- espacio verde
- infraestructura verde

movilidad

- pasarela peatón bici
- - - ruta en barco

Diagrama de movilidad polígono 8

Se conforma un circuito recreativo de movilidad activa a través del área de parque. Se propone un pequeño recorrido en barco por el río Juan Díaz. Se conecta este territorio con el núcleo urbano a través del sendero y a través del sistema de movilidad asociado a los muelles.

ruta marítima

ruta marítima

Polígono 9 Tocumen

Está ubicado en la desembocadura del río Tocumen donde confluyen un punto alto de valor medioambiental, el aeropuerto internacional de Tocumen y algunos sectores de uso industrial y bodegas.

Equipamiento planteado: Parque natural urbano de manglar conectado al ya nombrado para el sector de Juan Díaz. Centro y torre de avistamiento de aves y estudio de especies, con punto de información, área dedicada a la investigación de la fauna de manglar, servicios básicos y un servicio de tirolesa o tirolina (cable recreativo) para recorrer un tramo sobre el manglar.

Tratamiento: Conservación



Polígono 9 planta delimitación

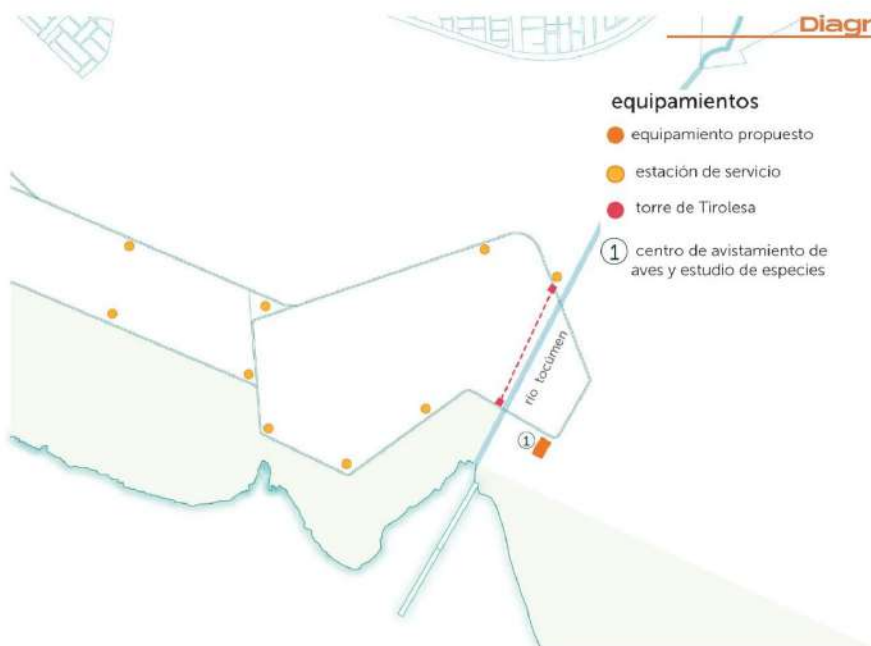


Diagrama de equipamientos polígono 9

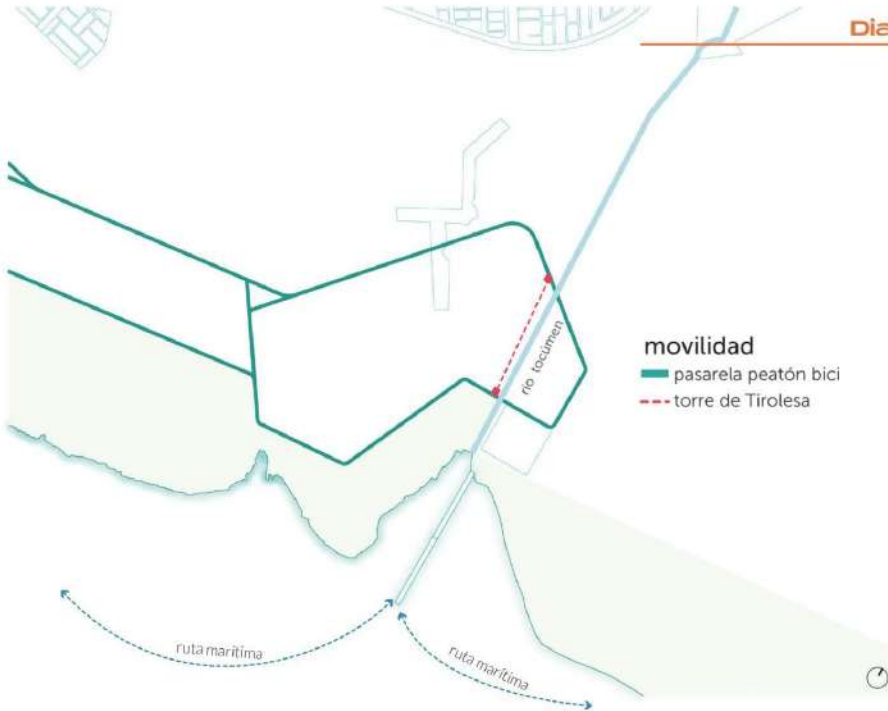
Se propone una red de servicios asociados al sendero recreativo del parque natural, y un equipamiento de investigación y avistamiento de aves que sirva para brindar servicios de investigación y educación. Este equipamiento se relaciona con la ampliación del aeropuerto se propone conformar una alianza con dicha entidad para financiar el parque o el equipamiento.

Diagrama de infraestructura verde polígono 9

Se propone la consolidación de un área recreativa asociada al manglar y la conservación de los bosques existentes. Se delimita un área no urbanizable de conservación ambiental.



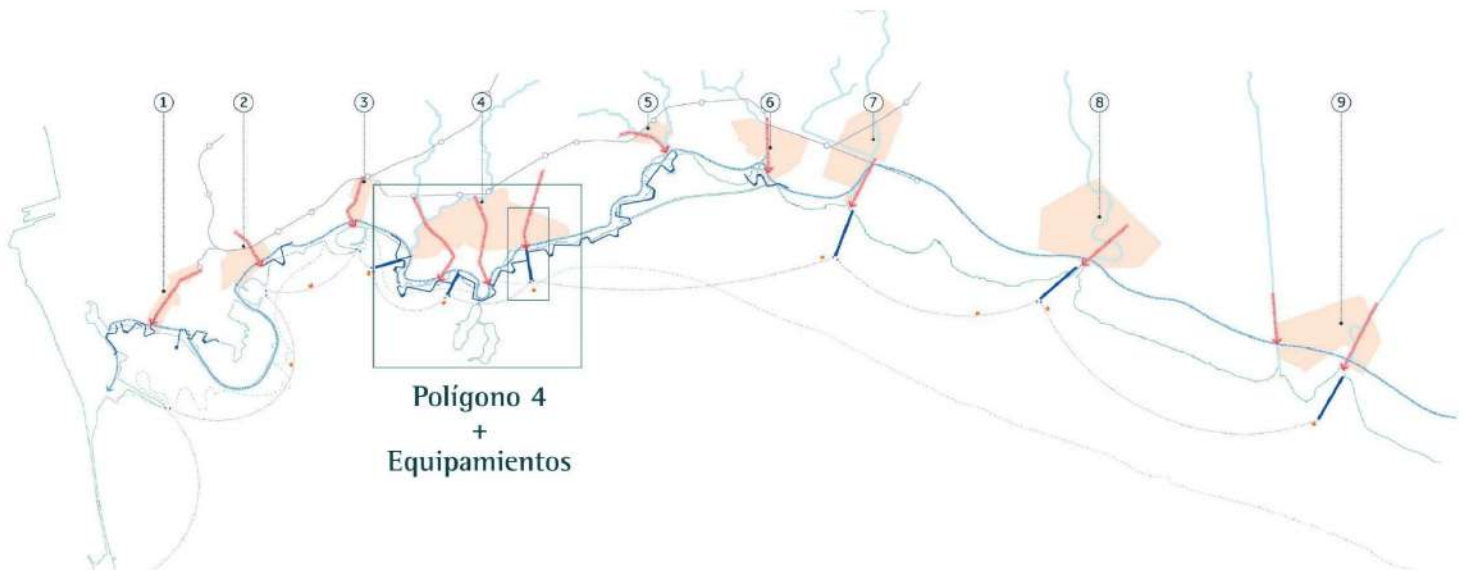
Diagrama de movilidad polígono 9



Se conforma un circuito recreativo de movilidad activa a través del área de parque. Se propone un pequeño recorrido en tirolesa sobre el Río Tocúmen. Se conecta este territorio con el núcleo urbano a través del sendero y a través del sistema de movilidad asociado a los muelles.

7 Polígono 4

A continuación, se desglosa de forma más precisa el desarrollo propuesto para el Polígono 4, que fue escogido como zona prioritaria después de un análisis pormenorizado entre el Banco Mundial, la Alcaldía, y los equipos consultores, con el fin de servir como modelo repetible de intervención, aplicable en los demás polígonos. Los criterios principales para elegir este polígono fueron la gran extensión del polígono, las diferencias sociales entre las comunidades afectadas, en particular Boca la Caja y los planes y acciones del gobierno que ya se han adelantado para impulsar este tipo de intervenciones.



Paitilla – Boca la Caja

Este polígono está ubicado entre los barrios más pobres e inseguros, así como los barrios más ricos de la ciudad. Cuando leemos detalladamente el tejido urbano se perciben grandes contrastes, grandes superficies comerciales, barriadas con miles de propietarios de pequeños lotes aislados versus áreas muy densas de grandes edificios en alturas. Es notoria la falta de espacios públicos y zonas verdes que acentúan la fragmentación de los espacios y de los barrios. Su tamaño y ubicación lo convierten en uno de los más complejos en términos sociales. Las estrategias para hacer a Paitilla y Boca la caja resiliente se ven reflejadas en la creación de nuevos usos del espacio público que incluyan actividades culturales, productivas y deportivas que además incentiven la apropiación ciudadana y el surgimiento espontáneo de nuevas relaciones, redes de apoyo y actividades en la comunidad. Ejemplo de esto es la propuesta que hacemos de la creación de un equipamiento comercial para los pescadores artesanales y un equipamiento flotante comunitario que servirá a la comunidad local específicamente en Boca la Caja.

Tratamiento: Redesarrollo

Aplicación de las 5 estrategias:

Estrategias y Relaciones con Herramientas de Planificación Existentes.

Con el fin de generar proyectos acordes a los lineamientos urbanos de la ciudad, y articularlos con programas y proyectos existentes, cada estrategia se relaciona con las realidades normativas de la ciudad. Las articulaciones físicas están ligadas a proyectos como peatonalización particular de una calle, mejoramiento de andenes y construcción o mejoramiento de parques. Las articulaciones normativas y de planeación son aquellas en las que se tuvieron en cuenta planes de ordenamiento, movilidad o desarrollo.

1. Al frente de los corregimientos

Por la poca presencia de lotes públicos disponibles, se recomienda la intervención de primeros pisos con usos para comercio de pequeña escala, mejoramiento de andenes y paisaje, además de nuevos perfiles de vías y hundimientos de tramos de vías para generar continuidad en barrios. La Implementación en el territorio la podemos ver reflejada en:

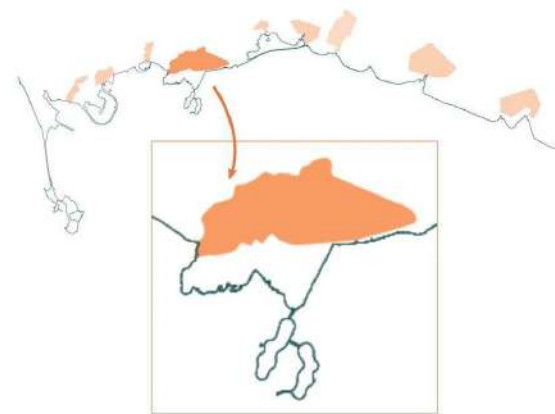
A- Intervenciones en el tejido urbano existente

- Confort térmico y ambiental por medio de paisajismo
- Uso de estrategias de paisaje como los jardines verticales o enredaderas en fachadas inactivas
- Beneficios por poner usos comerciales relacionados al espacio peatonal en primeros pisos
- Diseñar pequeños espacios comerciales para activar el espacio público.

B- Eje interior continuo con preferencia a peatón y ciclista

- Se abren calles nuevas y se modifican manzanas (algunas ya presentes en el POT). Para esto se recomienda hacer que los dueños sean partícipes del diseño y las ganancias de las modificaciones. Se plantea la renovación urbana de San Sebastián de la mano del nuevo Parque de los Colegios y la re-localización de las industrias de la zona de Boca la Caja. Con respecto a las áreas comerciales lo ideal es permitir el desarrollo de las mismas con mayor porosidad hacia la calle con espacios verdes alrededor.

Polígono 4 Ubicación



Polígono 4 planta



C- Crear ejes transversales para mejorar la conexión y potenciar la movilidad activa desde las estaciones de metro hasta la costa

D- Relaciones con Herramientas de planificación existentes

- Articulaciones especiales con planes existentes como: PPOT, creaciones de nuevas centralidades
- Articulaciones normativas: PPOT el polígono 4 coincide con algunas zonas homogéneas demarcadas en el PPOT.

2. Al frente de la accesibilidad

La pasarela peatonal bordea toda el área de Paitilla, Punta Pacífica y Boca la Caja, donde se aprovechan las áreas rocosas para ubicar plataformas, macetas y áreas con vegetación. Tiene zonas para la recuperación y protección del manglar. Las áreas de contacto con la costa son los espacios públicos y muelles que convierten la pasarela en un sistema de elementos y actividades que buscan revivir el uso y la apropiación del frente marítimo. En el área de Boca la Caja la pasarela se entrelaza con un conjunto de Equipamientos y un muelle con plazas, torre, área de contemplación cambios de marea, piscinas, parques infantiles, canchas, zona de descanso, áreas comerciales, complejo acuático, áreas de puntos de servicio para surfing, restaurantes, áreas de vegetación, áreas de estacas, y teatro al aire libre. (Ver diagramas pag. 19-20).

Relación con herramientas de Planificación existentes

A- Articulaciones espaciales con planes existentes: no hay planteamiento de este tipo en el PPOT.

B- Articulaciones Normativas: PPOT, recuperación y restauración de las zonas de manglar.

C- Implementación en el territorio: se plantea una conexión continua peatonal por la costa para devolver las áreas públicas a los ciudadanos mediante pasarelas con actividades, generación de espacios naturales y protección del manglar, conexión entre espacios públicos de la costa, generación de playas y de actividades temporales en la costa como ferias y talleres.

"Predominan los viajes de la periferia al centro urbano, en su gran mayoría en transporte público, con tiempos de viaje de hasta 70 minutos en las horas pico"
(Panamá Metropolitana, ICES BID, pg.58)

"Si la diversidad es la razón de ser de las ciudades, la diversidad de eventos y actividades es una de las cualidades más valiosas para una ciudad hoy en día"
(Rodrigo Guardia Dall'Orso, Representante del SPIA, Blog Colcha Urbana, abril 26, 2010)

Imágenes de referencia
Pasarela Estecada en zona rocosa de Punta Pacífica





Diagrama Movilidad

Se plantean nuevas calles, nuevos perfiles de vías y hundimientos de tramos de vía para generar continuidades en los barrios. De igual manera se fortalece las conexiones peatonales y de ciclistas para mejorar la conectividad transversal, incluyendo como infraestructura verde el río Matasnillo.

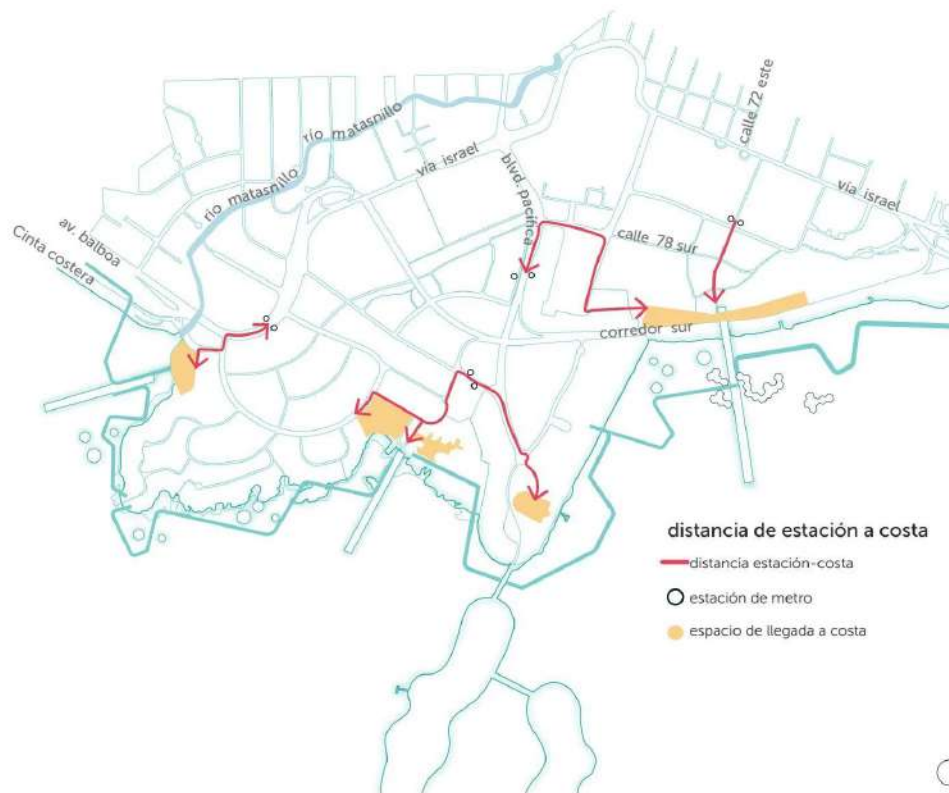
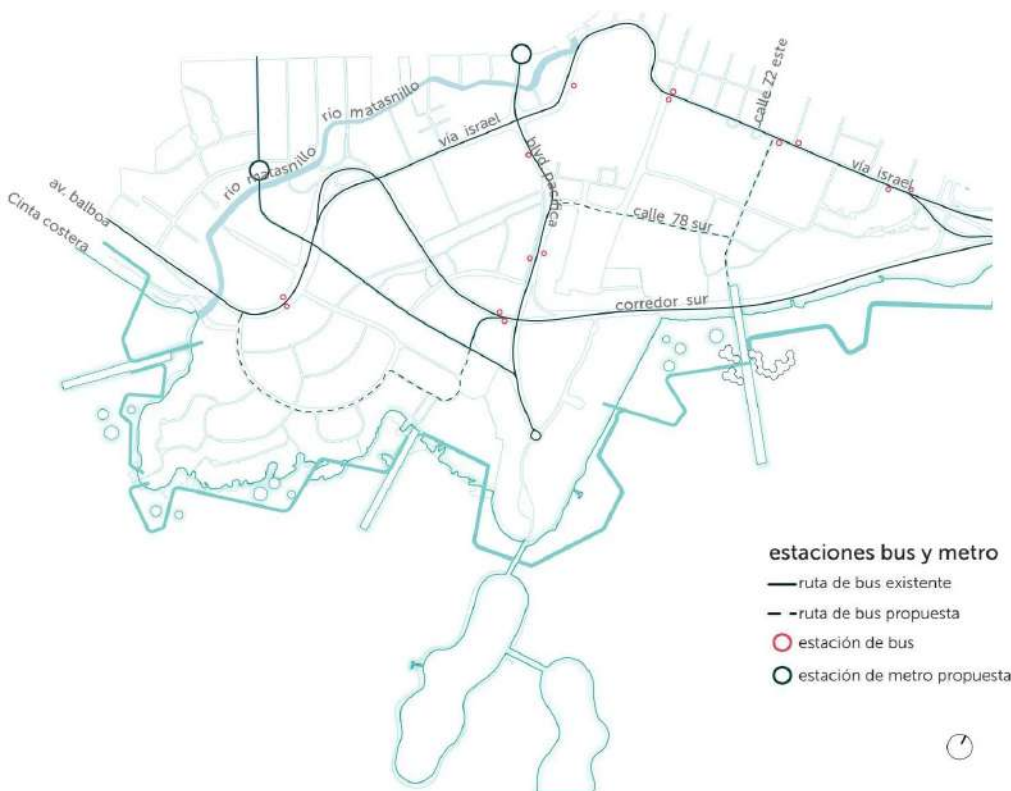


Diagrama Sistema de Transporte

Las rutas de bus existentes, las propuestas a futuro junto con la nueva línea de metro mejorarán la conexión tanto longitudinal como transversal del polígono 4, favoreciendo la llegada a la costa, los muelles, los parques y equipamientos de la zona.



3. Al frente del espacio público

Este polígono está conformado por 3 ejes viales transformados para el peatón y la bicicleta. Por un lado, están los ejes longitudinales de las pasarelas y la vía propuesta que podría llamarse Calle de la Democracia. Los ejes transversales que van de sur a norte: la ribera del Río Matasnillo, calle 56 Este y la calle 72 Este. Estos ejes tienen la función de conectar el parque la democracia, el parque Paitilla y el nuevo parque de Boca la Caja con las diferentes líneas del metro ubicadas en Vía Israel y calle 50. El objetivo principal es crear una red de espacios públicos estructurados por los recorridos y usos peatonales. De esta manera se crean cuatro nuevos espacios públicos, y espacios semi públicos de los nuevos desarrollos de vivienda. Sumándole a esto los desarrollos en las estaciones del metro que buscan activar los espacios públicos relacionados con los sistemas de transporte.

Relación con herramientas de Planificación existentes

A- Articulaciones espaciales con planes existentes: PIMUS, Plan Piloto, pacificación de área entre calle 50, Av. Cincuentenario, Vía Israel y Calle 68 Este, adicionalmente la pacificación de la calle 72 la cual se puede convertir en un eje de colegios, guarderías y actividades infantiles. PPOT: se fortalece el sistema de ciclorrutas, se diseña un nuevo eje por la vía que uniría la calle Juan XXIII con la calle Punta Darien. Se adicionan estaciones de buses para incentivar el uso del transporte público en el área de Punta Paitilla.

B- Articulaciones normativas: PPOT, el peatón como protagonista. Impulsar el uso de la bicicleta como alternativa real y eficiente. Optimización y promoción del transporte público.

4. Al frente del medio ambiente

Las vías son transformadas en ejes de recolección de agua y centros de absorción y creación de humedales artificiales y áreas inundables. Es vital, disminuir los riesgos de inundación para lo que se plantean parques y áreas receptoras de agua. Se plantea disminuir la cantidad de áreas duras como parqueaderos, ya sea buscando alternativas donde se escondan los autos o ya sea por que se cambian áreas de parque por zonas verdes.

A- Articulaciones espaciales con planes existentes:

- Articulaciones especiales con planes existentes: PPOT, revegetación de los márgenes del río.
- Articulaciones Normativas: PPOT, mejoramiento del espacio público y recuperación de servidumbre perdida por parqueaderos. Continuidad en zonas verdes, creación de un nuevo parque urbano. Recuperación de los cursos de agua. Restauración y recuperación de las zonas de Manglar.

B- Implementación en el territorio:

- Uso de materiales aptos para disminuir los impactos ambientales.
- Inversión y apoyo extranjero en uso de tecnologías limpias
- Incentivar los planes locales para instalación de fachadas, techos y andenes verdes.
- Fomentar el trabajo local para el diseño y construcción de superficies inundables como espacios públicos.
- Huertas urbanas.

"En los barrios se camina al transporte público pero no hay aceras"

Representante METRO de Panamá, Directora de Planificación

"Aunque esté prohibido en las normas, en la práctica se le da prioridad al estacionamiento antes que a las áreas peatonales" (...)" muchos actores se han resignado a la idea de que en la Ciudad de Panamá existe exclusiva-mente la cultura del automóvil y que no acoge la realidad urbana de una ciudad global vibrante y de alta densidad con una rica tradición de transporte público y vida peatonal"

Espacio Público: Estándares y normas para la Ciudad de Panamá, p3.

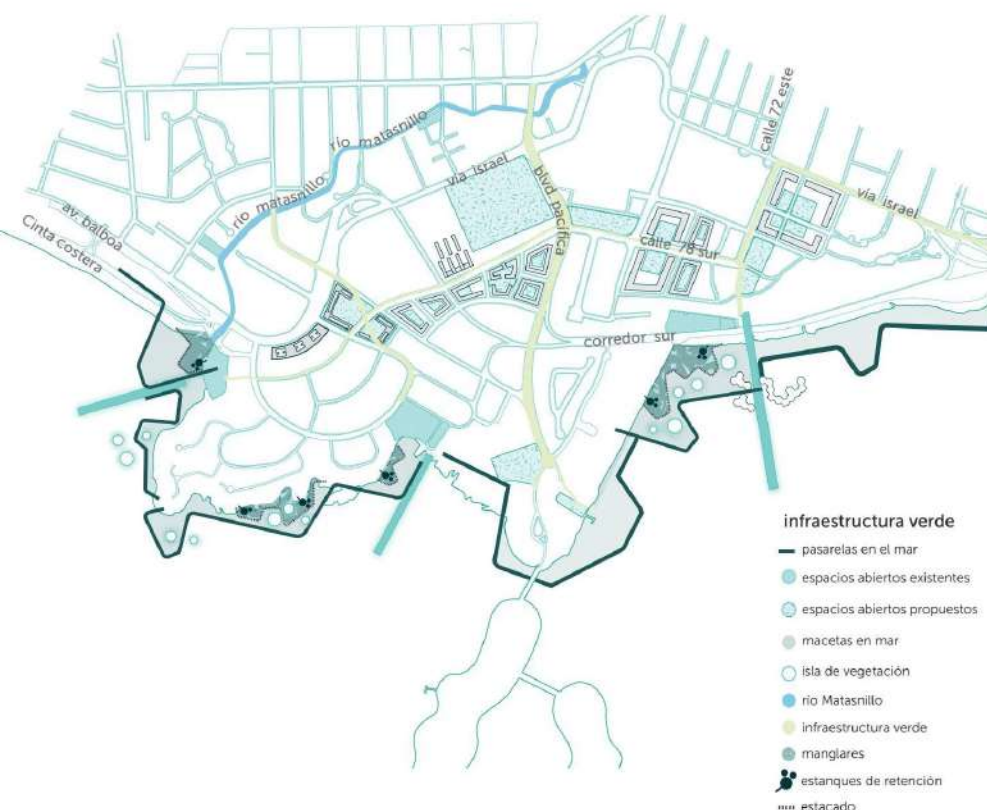


Diagrama Infraestructura Verde

para disminuir los riesgos de inundación y calentamiento se plantea una transformación de las vías en ejes de recolección de agua, los parques en centros de absorción y retención de agua y los espacios baldíos y públicos en humedales artificiales.

5. Al frente de las comunidades

Por el tamaño y centralidad del polígono es necesario tener una amplia gama de equipamientos urbanos, los cuales activarán el eje vial peatonal y deben estar ubicados en espacios públicos centrales para generar nodos que reactiven las calles. Los equipamientos para este polígono serán: el complejo deportivo, educativo y cultural, galerías al aire libre y zonas de restaurantes. Estos, logran concentrar distintas comunidades de todas partes de la ciudad para continuar los ejes viales hacia el mar. El equipamiento es un módulo flexible, que puede tener usos temporales o fijos como el Mercado del Pescado, con la finalidad de activar el patrimonio inmaterial de la comunidad. (Ver diagrama Equipamientos pag. 21).

A- Relación con herramientas de Planificación existentes:

- Articulaciones espaciales con planes existentes: PPOT, se fortalece el equipamiento deportivo para el parque de los Colegios.
- Articulaciones Normativas: mejoramiento y distribución de equipamientos culturales y de desarrollo social.

B- Implementación de soluciones basadas en la naturaleza:

- Uso de materiales aptos para disminuir los impactos ambientales.
- Inversión extranjera en el uso de tecnologías limpias
- Planes de instalación y mejoramiento de fachadas, techos y andenes verdes.
- Fomentar el trabajo para la construcción de superficies inundables como parte del espacio público.
- Huertas urbanas.
- La firma PwC, está desarrollando una asesoría para el GBM paralela a este plan, para identificar proyectos aptos para ser financiados en alianzas público privadas. Para la zona del polígono 4, se identificó el proyecto del Parque de los Colegios, debido a que gran parte se desarrolla en suelo público y a que está presente en el PPOT de San Francisco. Como veremos a continuación.
 - Área total: 8.32 ha
 - Propiedad del suelo: público en el área de los colegios, privado en el barrio de San Sebastián.
 - Implementación: Área de los colegios = Reubicación de 2 de los colegios en el área (José Antonio Remón Canteira e Isabel Herrera Obaldía) desbloqueando el área para reajuste.
 - San Sebastián: Reajuste de terrenos con el objetivo de mejorar las condiciones de vivienda en San Sebastián con el desarrollo / reconstrucción de edificios residenciales.

• Programa de usos propuesto para nueva pieza urbana Parque de los Colegios y San Sebastián.

- Viviendas sociales / asequibles más áreas verdes intermedias con áreas de actividad y puntos de encuentro
- Galería al aire libre y mercados de comida: restaurantes, bares, comida local, artesanías, área de usos temporales comerciales (tipo food trucks), área de galería al aire libre Parque público
- San Sebastián: viviendas sociales / asequibles con locales comerciales y espacios *food and beverage* en el nivel del suelo más áreas verdes intermedias con áreas de actividad y puntos de reunión.

"Falta espacios culturales en general. Espacios comunitarios donde educar, y donde la comunidad pueda interactuar. Donde se puedan hacer talleres, que sean espacios multiuso, con salones de clase con mesas, multiuso, espacios para hacer ejercicios, con guardería, centros infantiles para los hijos de las personas que van a capacitarse. Y que sean de uso común, para todas las organizaciones. Que sea manejado por la Alcaldía."

Representante Glasswing International



- La implementación de usos temporales puede servir como herramienta de comunicación previa a la construcción del proyecto y como modo de activar y programar el espacio público. Se propone utilizar lotes baldíos para activar espacios públicos. Un muy buen ejemplo es el parque y huerto de Coco del Mar, donde un propietario privado dio en préstamo temporal un lote a ser edificado a futuro, a una organización de residentes.

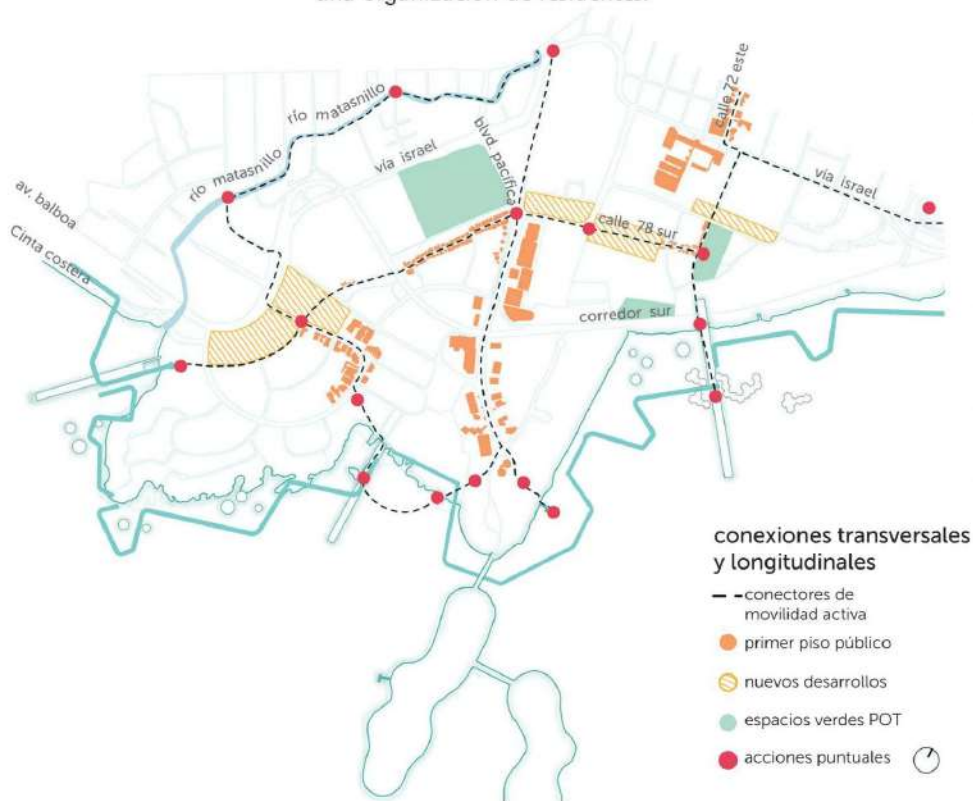


Diagrama Conexiones transversales y longitudinales

La restructuración de las vías acompañada de la atención a los primeros pisos (actividad, seguridad, iluminación, áreas de sombra) permite que las conexiones transversales y longitudinales sean accesibles al peatón, complementando el sistema de movilidad integral.

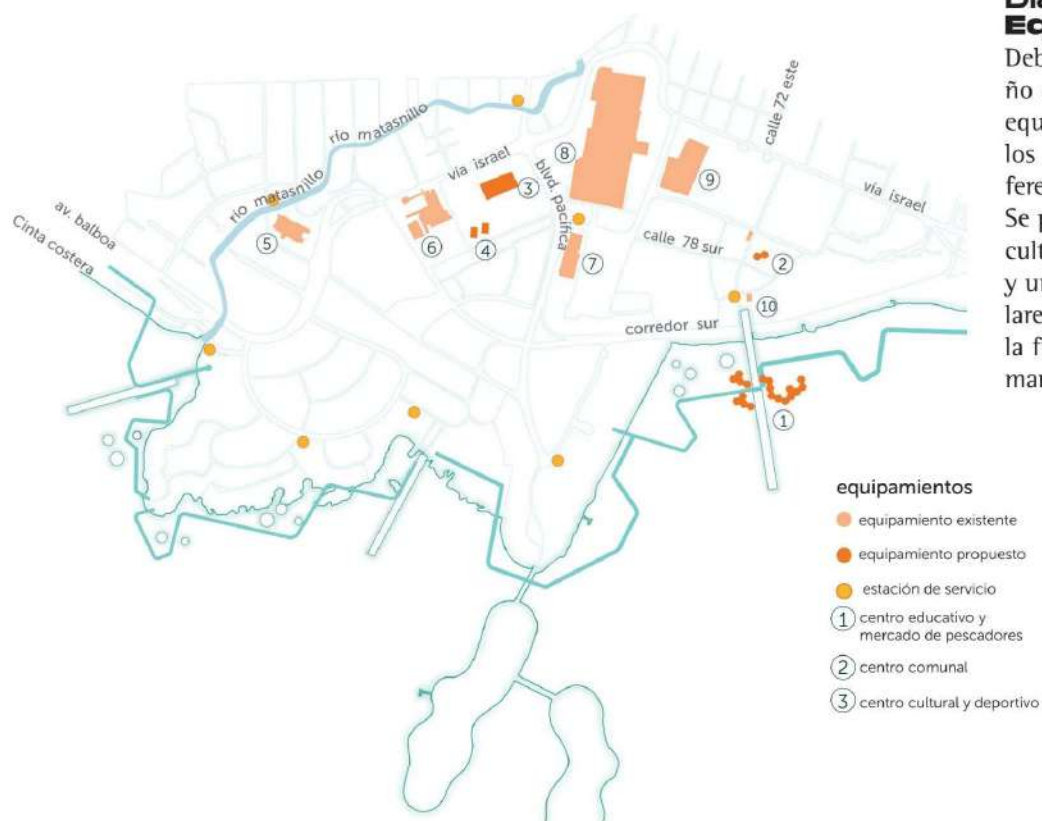


Diagrama Equipamientos

Debido a la centralidad y gran tamaño del P4 se plantean una serie de equipamientos urbanos que activarán los ejes peatonales, de forma que diferentes comunidades lleguen a ellos. Se propone un complejo deportivo y cultural en el parque de los colegios y una serie de equipamientos modulares flexibles en Boca la Caja, con la función de unir las actividades del mar y las de la costa.

Equipamientos

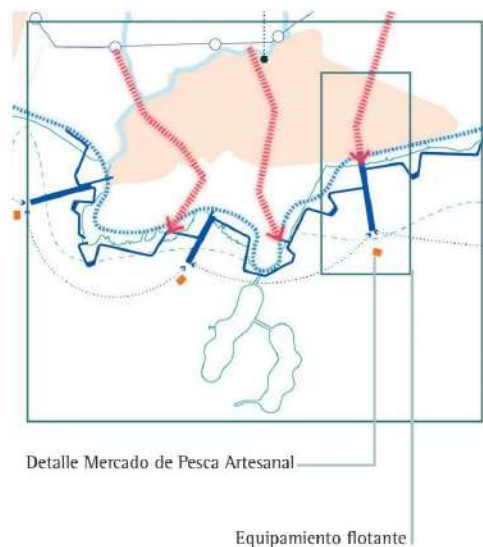
A nivel urbano, se propone un nuevo espacio público transversal que conecta el sendero costero, creando un eje que une el muelle y equipamiento para pescadores, a través de un nuevo parque (donde actualmente está la fábrica Panamá-Boston) y por una nueva vía que se une con la calle 72 Este y el Instituto Don Bosco. Un espacio público dinámico y significativo incluye equipamientos y programas que den vida al lugar en diferentes momentos del día y de la semana y este debe convertirse en un lugar de encuentro, juego e interacción cotidiana dirigido a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, que provoque el surgimiento espontáneo de nuevas relaciones en la comunidad y con el lugar.

El equipamiento se conforma de una arquitectura modular con un programa mixto, consiste en la unificación del nuevo parque propuesto asociado a las escuelas del sector junto al corredor costero de movilidad activa y a uno de los muelles de la propuesta, esto crea una configuración de escenarios multifuncionales y flexibles para poder ser usados simultáneamente, es decir, un sistema abierto y adaptable a los cambios del programa y que además puede ser realizado por etapas dependiendo de la necesidad o disponibilidad de presupuesto. El equipamiento tiene un módulo ludoteca-biblioteca multi edad, dos espacios multifunción que pueden servir como salas de lectura, de clases, comedor, de baile, taller, para asambleas, y un espacio con servicios asociados (cocina, baños, depósitos, oficina, sala de informática). Además, se propone dar un espacio para los contenedores de reciclaje, como apoyo al Programa Basura Cero, que debe ser complementado con programas educativos. También, tiene una zona de huerta y compostaje cerca a las escuelas, un bosque comestible y áreas sombreadas por árboles nativos, zonas de juego y una cancha múltiple. Las cubiertas, caminos y la utilización de la pendiente, recogen y conducen el agua lluvia a una zona de humedal/reservorio, para su reutilización para riego.

Mercado Artesanal de Pesca

Este equipamiento busca aprovechar la presencia de la comunidad de pescadores artesanales de Boca la Caja y el nodo de mercado existente con el fin de articular a los habitantes del sector con el mar en una nueva relación que incentive la creación de un circuito de transporte acuático y la instalación de áreas recreativas y educativas relacionadas con el agua. El equipamiento se compone de una serie de módulos hexagonales que permiten diferentes configuraciones al ser flexibles y replicables, esto además garantiza la posibilidad de un crecimiento progresivo con base en la disponibilidad de presupuesto o las necesidades urbanas, sociales y ambientales que se presenten; dichos módulos se dividirán en una zona de restaurantes, y una zona de mercado de pesca artesanal, y un área polivalente para el desarrollo de actividades múltiples. Se reservan unos módulos para espacios específicos al oficio de la pesca y otros para información sobre la pesca (talleres de aprendizaje), las actividades recreativas y de transporte acuático se ubican dentro del área del muelle. El programa está pensado con tres enfoques principales, el primero para presentarlo como un espacio donde comunidades aprendan a ser actores relevantes en la conservación del medio ambiente; el segundo, como un lugar para la inclusión, que permita la integración de diferentes sectores de la sociedad de la ciudad y por último, un sitio que resignifique y rehabilite economías tradicionales como la pesca artesanal.

Zoom Polígono 4





Imágenes de referencia
Muelle y Equipamiento flotante
tipo Cine en Boca la Caja

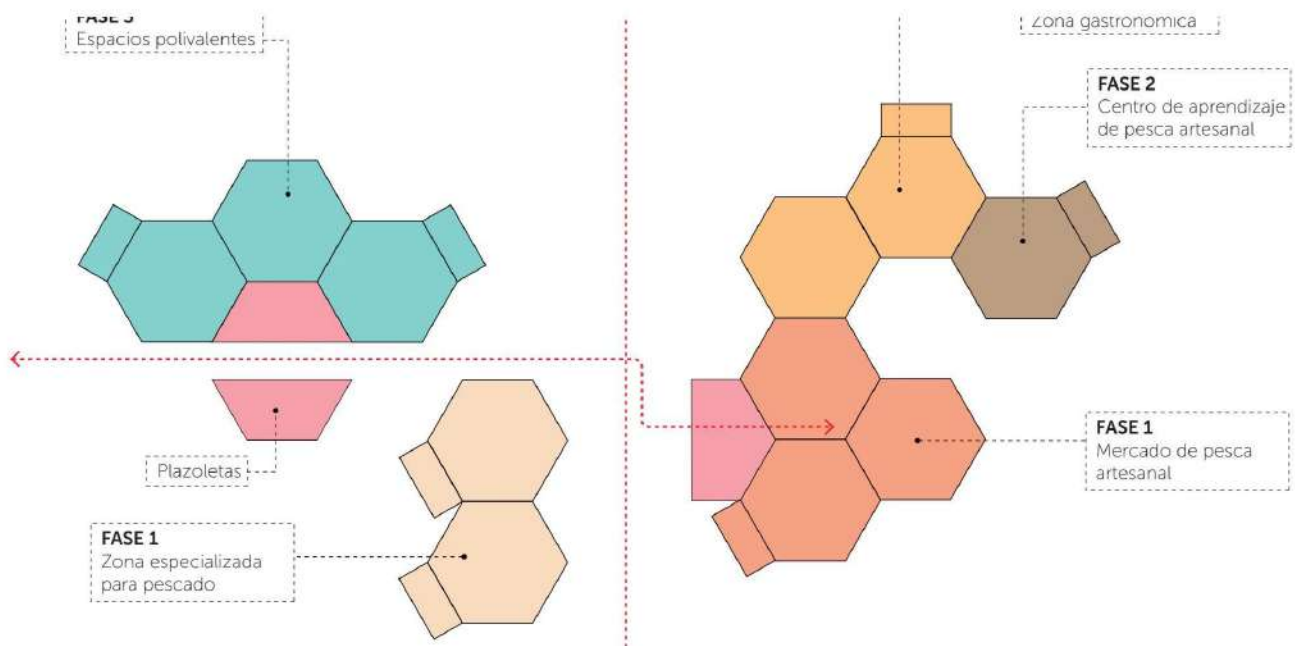
Equipamiento flotante

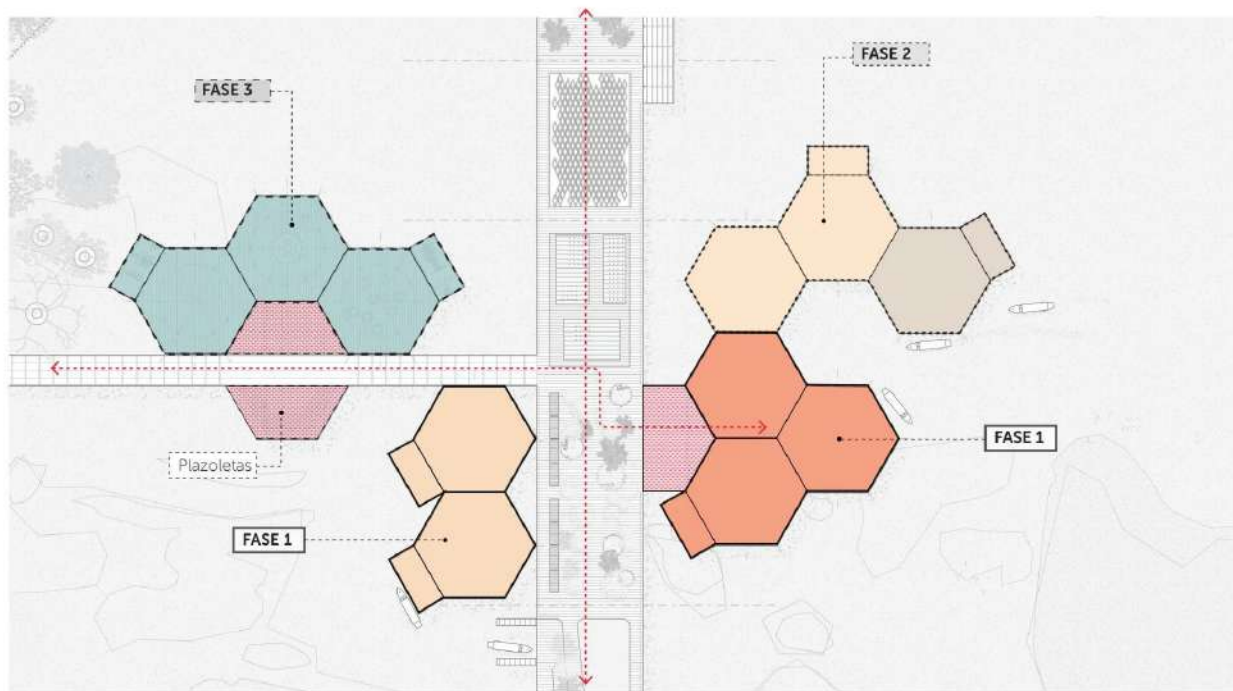
Esta estructura busca resolver el déficit de espacios públicos que vinculen lo urbano con la biodiversidad a la comunidad a través de plataformas flexibles que contengan diversas actividades que impulsen la interacción entre los ciudadanos mismos y con la costa. Su objetivo es también lograr generar conciencia sobre temas como inseguridad alimentaria, el desarrollo económico local, biodiversidad y memoria histórica, para así construir un punto de partida dentro de la búsqueda de un frente costero resiliente. Esta propuesta surge específicamente dentro del marco de las actividades del laboratorio vivo donde se tuvo la oportunidad de relacionarse con los residentes locales quienes evidenciaron por sí solos la falta de espacios públicos a lo largo del frente costero, la degradación ambiental del mismo y la poca accesibilidad al mar.

Cada equipamiento se conforma de una plataforma flexible flotante, en ella se pueden organizar diferentes actividades cotidianas, lúdicas, educativas para los ciudadanos como huertas urbanas o parques, clases de prácticas urbanas y ambientales, centros culturales para teatro, danza, etc; y restaurantes enfocados en la gastronomía fruto de la pesca local.

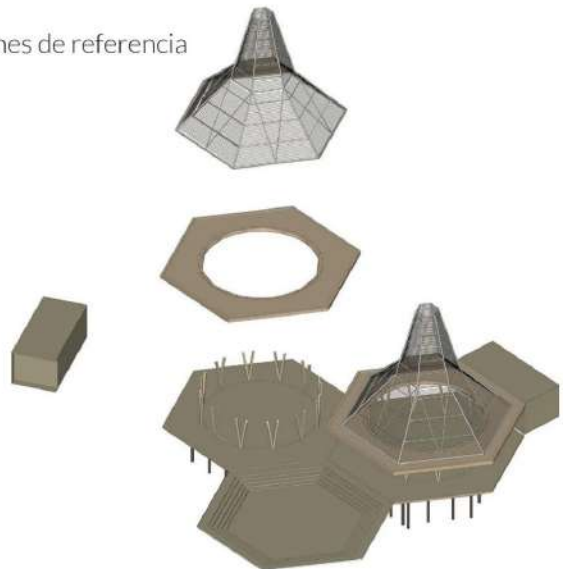
A través del proyecto, nuestro objetivo es dar un primer paso hacia atender las necesidades de conectividad de los residentes. Si bien no es un proyecto de transporte, es un piloto para probar cómo se puede pasar de un equipamiento a un posible sistema de transporte marítimo articulado.

La propuesta prevé además nuevas oportunidades de recreación en los jardines y espacios culturales junto con la provisión de espacios recreativos adicionales, esto tratará de atraer a los adolescentes y adultos jóvenes de Ciudad de Panamá al proporcionar actividades alternativas. Esta propuesta brinda oportunidades tanto a nivel comunitario como individual para cultivar dando a pescadores, mujeres y familias la oportunidad de cultivar y vender alimentos, disminuyendo sus gastos de subsistencia y reutilizar dichos recursos económicos en otros sectores como la educación, la vivienda y la salud, mejorando en complejo la calidad de vida de los habitantes del sector.



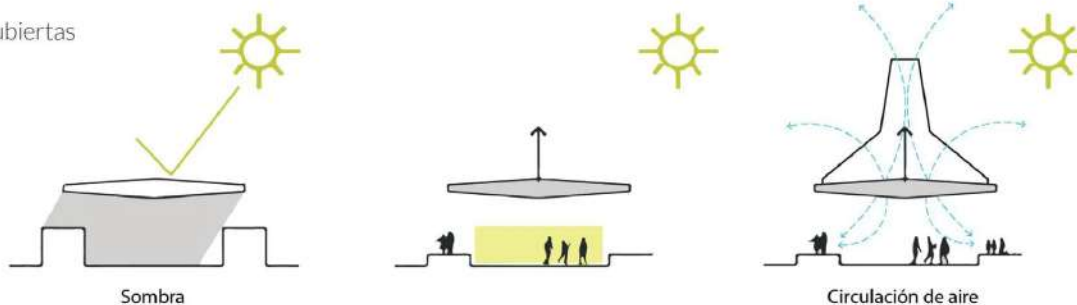


Imágenes de referencia



El módulo base está compuesto por un hexágono de 20 metros de diámetro, con circulación perimetral y un patio interno, cubierto por una estructura ligera en madera y metal de forma cónica, apoyada en una estructura de hormigón y metal. La forma y materialidad de las cubiertas, permite el paso del aire y la luz para reducir el gasto energético y mejorar el confort térmico. La forma cónica funciona como una chimenea, permitiendo la circulación de aire, bajando la temperatura. Además, todas las superficies conducen el agua a tanques de almacenaje para su reutilización en el mercado, el riego y los servicios.

Diagrama cubiertas





Imágenes de referencia
Mercado artesanal de
pescadores Boca la caja

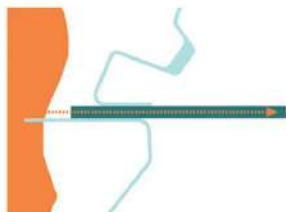


Imágenes de referencia
Vista Equipamiento Boca la Caja

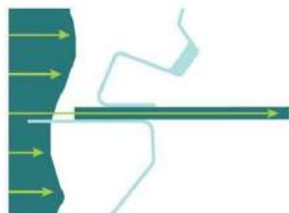


Muelles: Elementos programáticos que relacionan la ecología y los aspectos culturales de la ciudad. CONECTAR los muelles como extensiones del espacio público que restablezcan una relación entre los ciudadanos y el mar, INTEGRAR los muelles como una proyección de las estructuras ecológicas de la ciudad, y ACTIVAR los mismos como un sistema programático complejo y variado (Se recomienda hacer un estudio de movilidad teniendo en cuenta la influencia de un medio de transporte acuático con muelles y actividades como elementos de ultima milla.)

Conectar



Integrar

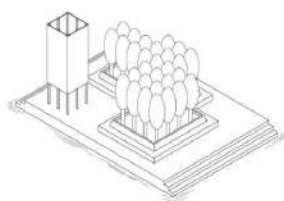
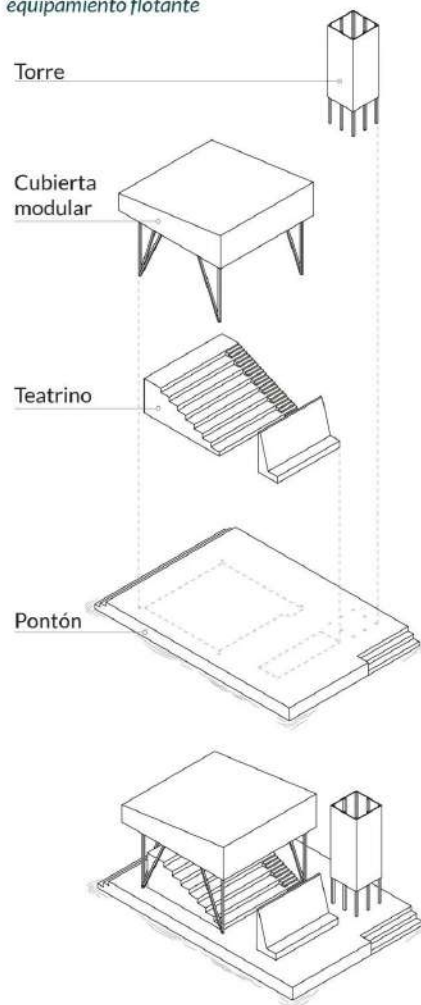


Activar

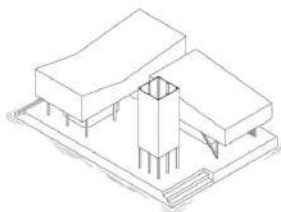


*Axonometría:
Detalle composición de los 4 equipamientos*

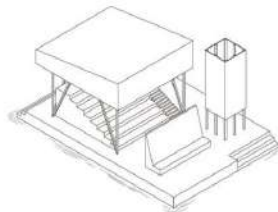
Axonometría: Detalle composición del equipamiento flotante



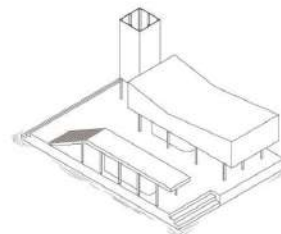
Huerta Urbana - Parque



Espacios Educativos



Cine y Comunicación



Restaurante



pontón



torre



aula



cubierta modular



vegetación



Imágenes de referencia
Equipamiento flotante
Cine y comunicaciones

8 Sistema de comunicación, Branding y Web

Concebimos la creación de un sistema de comunicación que refleje el nuevo potencial del frente costero a raíz de la necesidad que tiene una comunidad de sentirse identificada con el territorio en el que vive, y efectivamente nuestro principal objetivo es que los diferentes elementos utilizados para representar gráficamente a la Ciudad de Panamá reflejen la gama de diversidad, valores y dimensiones que posee el frente costero. El color es un acercamiento a la biodiversidad junto a sus ambientes dinámicos y cambiantes y muy alejado de la visión triste y sucia que se tenía de este espacio. El mismo nombre es una mezcla entre la palabra Frente como indicación del lugar específico y la actitud de estar “al frente” de alguna situación como imagen de responsabilidad y compromiso. La tipografía busca ser fresca y generar empatía en los ciudadanos y la gráfica complementaria junto al uso iconográfico son una forma didáctica y lúdica de mostrar los elementos urbanos, los eventos, la flora y la fauna local con el fin de generar sentido de pertenencia, identidad, y contener memoria, se busca en definitiva que los habitantes se sientan ciudadanos y no visitantes o huéspedes de su ciudad. La imagen gráfica del branding se refuerza con la creación de una web que pretende digitalizar la experiencia de este plan, generando reconocimiento, promoviendo el cuidado y propiciando la consecución de un nuevo imaginario colectivo sobre frente costero y su diversidad. Con esta herramienta se busca generar una conexión activa entre los ciudadanos, las entidades y los planes y proyectos en desarrollo o por desarrollar, de modo que se puedan escuchar las opiniones e iniciativas de los mismos habitantes y, por qué no, volverse ideas que puedan ser implementadas.



9 CONCLUSIONES

Proponemos un plan de implementación basado en fases organizadas desde la escala más pequeña hasta llegar a consolidar un proyecto de infraestructura pública. Así, se propone comenzar con la implementación de una plataforma web y un sistema de comunicación, que acerque al ciudadano a los retos, oportunidades y a la institucionalidad, concientizando y visibilizando las propuestas y la visión política tras ella. A su vez es una herramienta para seguir los avances del programa, y puede servir como punto de encuentro para la conformación alianzas y redes, y para entablar canales de comunicación entre actores.

La siguiente fase, es la construcción del equipamiento flotante. Este equipamiento ha sido diseñado de tal manera que su construcción e implementación sea rápida y pueda servir como piloto y victoria temprana, capaz de consolidar una imagen e identidad del frente costero y de impactar y visibilizar todo su territorio, dinámicas y comunidades.

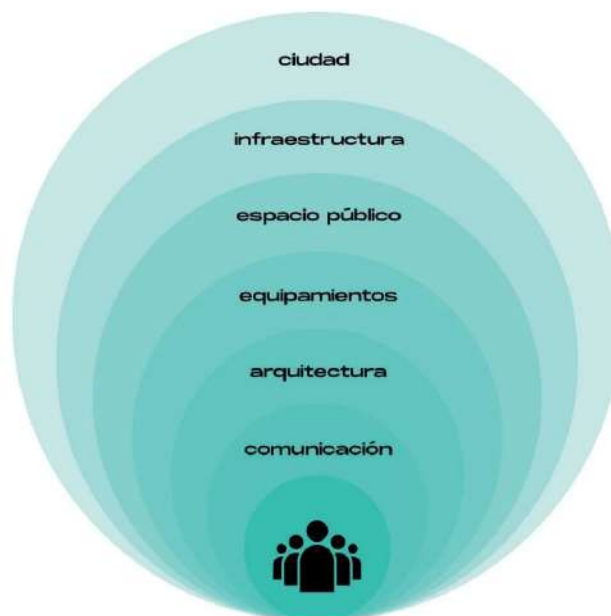
La tercera fase es la de consolidar los equipamiento de escala metropolitana, como la propuesta de construir un mercado artesanal de pesca, con el fin de mejorar las oportunidades laborales de encuentro, intercambio de habilidades y un patrimonio intangible como las comunidades consolidadas pero

también vulnerables de Boca la Caja que incluye principalmente a pescadores, cocineros, pero también quiere impactar a residentes de todas las edades en necesidad de mejor calidad de vida y espacios públicos y educativos estructurados.

Los polígonos de intervención representan la escala del diseño urbano, del espacio público. Dichas piezas representan la escala zonal-barrial, tienen la capacidad de transformar zonas de la ciudad, pero también mayores necesidades de coordinación y alianzas. La implementación de los polígonos puede hacerse uno a uno, de acuerdo con las prioridades y necesidades de los corregimientos, y la capacidad de los actores para consolidar alianzas. Las intervenciones urbanas representan una oportunidad para establecer redes por corregimiento y como herramienta para detonar cambios en el entorno. En esta escala, encontrar métodos para cofinanciar las intervenciones representa una herramienta clave para generar recursos, para la sostenibilidad de las intervenciones a largo plazo, y para generar apropiación al comprometer a los actores privados con el desarrollo de la ciudad, y la futura implementación del proyecto de infraestructura pública del corredor de movilidad activa; un proyecto capaz de cambiar la manera en que los ciudadanos se relacionan con su entorno.

Observaciones

- Es importante que la ciudad siga con la recopilación de información técnica y planimétrica para permitir ahondar en temas sociales, ambientales urbanos y sociales.
- Facilitar la herramienta google maps “street view” podría ser la primera manera de permitirle a los ciudadanos acercarse virtualmente a la ciudad, de una manera inmediata.
- El reto principal de la ciudad es lograr por medio de estudios técnicos de movilidad y capacidad vial un corredor de movilidad activa con los estándares internacionales que harían de Ciudad de Panamá la primera ciudad de Centroamérica de contar con esta infraestructura.
- Se hace necesario mapear las actividades comunitarias organizadas de los barrios para actualizar los perfiles sociales dentro de cada corregimiento.
- Se hace necesario la integración de este plan con lo planteado en el Plan de Ordenamiento territorial de la ciudad, ya que tiene el potencial de ser uno de los principales elementos estructurante de la ciudad.



Escalas proceso de implementación



Equipo de trabajo



BANCO MUNDIAL

- **Horacio Terraza**
ESPECIALISTA EN DESARROLLO URBANO Y CIUDADES
- **Carina Lakovitz**
ESPECIALISTA EN DESARROLLO URBANO
- **Juliana Castaño Isaza**
ESPECIALISTA EN RECURSOS NATURALES
- **Alessandra Treuherz**
CONSULTORA ESPECIALISTA EN PLANIFICACIÓN URBANA
- **Haris Sanahuja**
ESPECIALISTA SENIOR EN GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES
- **Felipe Targa**
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE URBANO
- **Carolina Rogelis**
ESPECIALISTA EN GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES



MUPA

- **José Isabel Blandón**
ALCALDE
- **Raisa Banfield**
VICE-ALCALDESA
- **Manuel Trute**
DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN URBANA
- **Rolando Mendoza**
ESPECIALISTA SOCIAL
- **Arturo Dominici**
DIRECTOR DE RESILIENCIA
- **Juan Carlos García**
SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA
- **Amarilis Ulloa**
COORDINADORA DE LA UNIDAD DE MOVILIDAD



●
Beatriz Caride
DIRECTORA DE PROYECTO

●
Alfonso Carretero
CONSULTOR

■
EQUIPO MAZZANTI + HORIZONTAL

●
Giancarlo Mazzanti
ARQUITECTO, DIRECTOR

●
Carlos Medellín
ARQUITECTO, DIRECTOR
FUNDACIÓN HORIZONTAL

●
Juliana Van Hemelryck
ARQUITECTA PAISAJISTA

●
Piedad Hoyos
ARQUITECTA URBANISTA

●
Nina Álvarez
ARQUITECTA

●
Isabel Preciado
ARQUITECTA

●
Eugenia Concha
ARQUITECTA

●
Stefany Cañón
DISEÑADORA

●
Ruben Gómez
ARQUITECTO

●
Lina Maria Célis
ARQUITECTA

●
Nicolás Sánchez
ARQUITECTO

●
Maria Elena Vanegas
ARQUITECTA

●
Sebastián Rivera
ARQUITECTO

●
Leonardo Villegas
ARQUITECTO

●
Catalina Quintero
ARQUITECTA

●
Pablo Londoño
ARQUITECTO

●
Pierre Puentes
DISEÑADOR

●
Sara Vera
ARTISTA

**Ciudad
de Panamá
al Frente
del futuro**

**EL EQUIPO
MAZZANTI**

+

horizontal