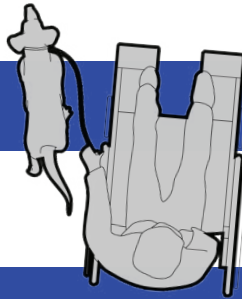
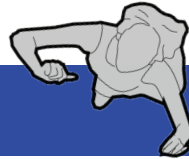


GUÍA 01.



Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público

Distrito de Panamá

Versión 01 .

DPU



ALCALDÍA
DE PANAMÁ

GUÍA 01.

Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público

Distrito de Panamá

Versión 01 .

DPU

ALCALDE DEL DISTRITO DE PANAMÁ

Mayer Mizrachi Matalon

Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público

Distrito de Panamá

Versión 01 .

DIRECTOR DPU

Arq. David Arturo Tapia

EQUIPO DE TRABAJO

Jose Isturaín
Arabys Castillo
Diego Beck González
Harmodio Harris Arias
Amarilis Ulloa Espino
Juan Carlos García
Ariadna Araúz
Melanie Fong
Carlos Guerra
Stephany Vásquez
Eustolio Cornejo

PASANTES

Monique Rivas
Ambar Santacruz
Vidalys Rivera

ENTIDADES COLABORADORAS

SENADIS
MIVIOT
MOP
ATTT
SPIA
Universidad de Panamá - FADUP

AGRADECIMIENTO A

Junta de Planificación Municipal de Distrito de Panamá
Arq. Fernando Aranda
Arq. Celestino Gulias
Licdo. Carlos Ayuzo
Arq. Frank Osorio
Arq. Gary Amberths
Arq. Giannia Rodríguez
Ing. Edgar Peregrina
Ing. Alfredo Guicciardi

01.

Introducción

- Marco Jurídico y Normativo
 - Nivel nacional
 - Nivel Municipal
- Alcance
 - ¿Por qué es importante?
 - ¿Para quién es esta guía?
- Distrito de Panamá
 - Corregimientos
 - ¿Dónde aplica esta guía?

02.

Antecedentes

- Espacio Público
 - Ordenar
 - Importancia
- Componentes
 - Zona de Fachada
 - Zona Peatonal
 - Zona de Infraestructura
 - Zona de Movilidad Alternativa
 - Zona de Tránsito Vehicular
 - Zona Exclusiva de Transporte Público
- Criterios Aplicables
 - Diversidad y Equidad
 - Sentido de Comunidad y Seguridad
 - Calle Completa
 - Desarrollo Sostenible
 - Escala Humana
- ¿Cómo leer la guía?
 - Portadas de Capítulos
 - Normativas Específicas

03.

Normativas

- A | Aceras
 - A-1 Continuidad
 - A-2 Superficie
 - A-3 Vados Peatonales
 - A-4 Veredas Calle
- B | Vialidad
 - B-1 Accesos
 - B-2 Rampas Vehiculares
 - B-3 Cruce Peatonal - a nivel de Calle
 - B-4 Cruce Peatonal - a nivel de Acera
 - B-5 Puerta Cochera
 - B-6 Carril de Incorporación / Aceleración
 - B-7 Extensión de Acera
- C | Estacionamientos
 - C-1 Sobre la Vía
 - C-2 Motocicletas
 - C-3 Vehículos Eléctricos
 - C-4 Área de Estacionamiento
 - C-5 Carga y Descarga
- D | Elementos Urbanos
 - D-1 Bolardos
 - D-2 Bancas
 - D-3 Iluminación Peatonal
 - D-4 Basureros
 - D-5 Bicicletas
 - D-6 Kioscos
 - D-7 Parklets

04.

Sustento Técnico

- E | Frente de Edificación
 - E-1 Relación Visual
 - E-2 Libre Circulación
 - E-3 Balcones
 - E-4 Cobertizos
 - E-5 Gestión de Drenajes
 - E-6 Antejardines
 - E-7 Tinaqueras
 - E-8 Garitas
- F | Instalaciones Urbanas
 - F-1 Siamesas
 - F-2 Ductos y Rejillas
 - F-3 Elementos de Condensación
 - F-4 Postes y Pedestales
 - F-5 Transformadores Eléctricos
 - F-6 Tanque de Gas
- G | Infraestructura Verde y Azul
 - G-1 Alcorques
 - G-2 Arbustos
 - G-3 Jardines de Lluvia
 - G-4 Vegetación Artificial
- H | Proyectos en Construcción
 - H-1 Mantenimiento de Aceras
 - H-2 Acera Complementaria
 - H-3 Manejo de Drenajes
 - H-4 Cobertizo de Protección
 - H-5 Almacenamiento de Materiales

05.

Anexos

- Revisión Bibliográfica
 - A | Aceras
 - B | Vialidad
 - C | Estacionamientos
 - D | Elementos Urbanos
 - E | Frente de Edificación
 - F | Instalaciones Urbanas
 - G | Infraestructura Verde y Azul
 - H | Proyectos en Construcción



Fig. 01: Avenida Central, Santa Ana, Panamá, fuente: MUPA - DPU octubre 2025

01.

Introducción

El diseño urbano constituye una herramienta estratégica para configurar entornos habitables, resilientes y equitativos. Esta guía surge como respuesta a la necesidad de establecer criterios claros y articulados que orienten la planificación, intervención y gestión del espacio público, en coherencia con los objetivos de desarrollo territorial y sostenibilidad urbana.

A través de principios técnicos, normativos y contextuales, se busca fortalecer la calidad del entorno construido, promoviendo la integración social, la movilidad accesible, la identidad local y la eficiencia ambiental.

WLa presente guía está dirigida a profesionales, autoridades locales y actores comunitarios involucrados en procesos de transformación urbana, ofreciendo lineamientos prácticos que faciliten la toma de decisiones informadas y coherentes con las dinámicas del territorio.

Más que un compendio normativo, este documento aspira a ser una plataforma de diálogo entre disciplinas, escalas y perspectivas, reconociendo que el diseño urbano no solo moldea la forma de la ciudad, sino también las experiencias cotidianas de quienes la habitan.

Marco Jurídico y Normativo

Nivel Nacional

- Ley No. 6 de 2006 reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones.
- Decreto Ejecutivo No. 150 de 2020, Que deroga el Decreto Ejecutivo No.36 de 31 de agosto de 1998 y actualiza el Reglamento Nacional de Urbanizaciones, Lotificaciones y Parcelaciones, de aplicación en todo el territorio de la República de Panamá.
- Decreto Ejecutivo No. 23 de 2007 Por el cual se reglamentó la ley No.6 de 1 de febrero de 2006 que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones.
- Ley No. 23 de 28 de junio de 2007 Que crea la Secretaría Nacional de Discapacidad.
- Ley No. 42 de 1999, Por la cual se establece la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad.
- Ley No. 74 de 2017, Sobre movilidad de ciclismo en la República de Panamá.

Nivel Municipal

- Acuerdo No. 91 de 15 de abril de 2025, por medio del cual se reforma el acuerdo No. 24 del 19 de enero de 2016, por medio del cual se regula el uso de las aceras y otros espacios públicos dentro del Distrito de Panamá.
- Acuerdo No. 61. de 30 de marzo de 2021, Por el cual se aprueba el primer plan local de ordenamiento territorial (PLOT) del distrito de panamá.
- Acuerdo No.79 de 27 de mayo de 2021, por el cual se aprueba el reglamento interno de la Junta de Planificación Municipal del Distrito de Panamá.
- Acuerdo N° 76 De martes 02 de abril de 2019, Por medio del cual se establece el sistema de nomenclatura y numeración del distrito de Panamá, y se dicta otras disposiciones.
- Decreto No. 8 de 2018 de 15 de marzo de 2018, que adopta el manual para la disposición de Mobiliario Urbano de Publicidad e Información.

Alcance

La presente guía establece los lineamientos para la configuración de la imagen urbana en el distrito de Panamá. Contiene información normativa, gráfica y textual orientada a facilitar la interpretación de criterios de diseño urbano vinculados a fachadas y demás elementos que inciden en la conformación del espacio público. Su propósito es orientar procesos de renovación de la imagen urbana con criterios de accesibilidad, atractivo visual, seguridad, integridad, urbanidad, inclusión, sostenibilidad y fortalecimiento del desarrollo económico local.

¿Por qué es importante?

Una guía de diseño urbano constituye un instrumento fundamental para establecer principios, criterios y estándares aplicables al desarrollo, transformación y mejora de los espacios urbanos, con impacto directo en la calidad de vida y las condiciones de habitabilidad. En este contexto, resulta esencial promover acciones coordinadas orientadas a la mejora de la imagen urbana del Distrito de Panamá.

¿Para quién es esta guía?

Esta guía está dirigida a todos los actores vinculados al proceso de transformación y mejora del Distrito de Panamá, incluyendo residentes, propietarios, autoridades municipales y gubernamentales, urbanistas, planificadores, arquitectos, diseñadores, ingenieros, constructores, organizaciones no gubernamentales, académicos, investigadores, empresas de servicios públicos y demás personas interesadas en contribuir al fortalecimiento de la imagen urbana.



Fig. 02: Autor: Nadine Sam (2018) - Parque Belisario Porras, Calidona, Panamá.

“La imagen Urbana es el resultado de un proceso interactivo entre el observador y su entorno, donde la ciudad no es solo un lugar físico, sino también un conjunto de valores, recuerdos y significados.”. Kevin Lynch, La Imagen de la Ciudad (1960)

Corregimientos del Distrito de Panamá

Aplica la Guía
Aplica la Guía*

- 1. San Felipe *
- 2. El Chorrillo *
- 3. Santa Ana *
- 4. Calidonia
- 5. Curundú
- 6. Bella Vista
- 7. Betania
- 8. San Francisco
- 9. Pueblo Nuevo
- 10. Río Abajo
- 11. Parque Lefevre
- 12. Juan Díaz
- 13. Don Bosco
- 14. Ancón
- 15. Las Cumbres
- 16. Chilibre
- 17. Alcalde Díaz
- 18. Ernesto Córdoba Campos
- 19. Pedregal
- 20. Las Mañanitas
- 21. Tocumen
- 22. 24 de Diciembre
- 23. Pacora
- 24. Las Garzas
- 25. San Martín
- 26. Caimitillo

*Nota: Los corregimientos de El Chorrillo, Santa Ana y San Felipe, por encontrarse bajo régimen de protección patrimonial, deberán recibir un tratamiento especial. Toda intervención en los espacios públicos ubicados dentro de estos sectores deberá ser presentada para su revisión y validación ante la Dirección de Planificación Urbana (DPU) y las autoridades competentes en materia patrimonial.

0 0,5 1 2 Kilometros

02.

Antecedentes

La ciudad de Panamá ha experimentado varios cambios en su crecimiento urbano que han influido en la Calidad de Vida sus habitantes. Una de ellas ha sido el crecimiento del sector inmobiliario, desde inicios de los 90, que evidenció la problemática de la urbe, donde el crecimiento acelerado iba por delante de la planificación urbana.

Desde el 2014, el gobierno local del distrito de Panamá emprendió acciones para la recuperación y puesta en valor del espacio público, enfatizando la gestión urbana, como medio para incidir en la mejor calidad de vida de los ciudadanos a través de la intervención, rehabilitación y mejoras al espacio público de aceras, parques, plazas entre otros espacios abiertos.

Esta posición se refuerza con lo dispuesto en el Plan de Acción “Panamá Metropolitana: Sostenible, Humana y Global” elaborado a través de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES-BID).

En ese sentido, y acatando las competencias conferidas a los municipios, como autoridad urbanística local con la aprobación de la Ley 14 de 2015, modificatoria de la Ley 6 de 2006, “Que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano, y dicta otras disposiciones” se inicia una serie de acciones para la revitalización de la Ciudad de Panamá, que prioriza el espacio público como elemento principal para el futuro del área metropolitana de Panamá.

Fig. 03: Avenida Central, esquina con calle 17, Panamá (1950).



Espacio Público

Ordenar

Tras décadas de la pérdida progresiva del espacio público, provocada por factores como el estacionamiento de autos, uso inadecuado de este espacio, deterioro de la infraestructura entre otros; el Municipio de Panamá emprende la labor de recuperar dicho espacio

El espacio público es un derecho común y colectivo, en el que se reconoce el derecho que tiene cada ciudadano a acceder y disfrutar de éste, en condiciones de equidad, igualdad, seguridad y comodidad. En ese sentido, la rehabilitación del espacio público se hace visible mediante la construcción de redes y espacios de movilidad peatonal, que comprende diversos componentes y servicios públicos conexos, como son soterramiento, alcantarillado, iluminación, arborización y otros elementos, con los cuales se alcanzan objetivos de viabilidad, seguridad, comodidad y la estética del entorno supliendo de esta manera parte de las necesidades urbanas colectivas.

La reciente experiencia, adquirida por el Municipio de Panamá, con la puesta en marcha del proceso de ordenamiento territorial del Corregimiento de San Francisco y el primer Plan Local de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, muestran la necesidad de reglamentar el restablecimiento del espacio público de aceras y sus áreas adyacentes.

Importancia

Las acciones sobre estos espacios deben ser integradoras, y que la Guía para el Diseño Urbano para el Espacio Público del Distrito de Panamá se dote de coherencia urbana, arquitectónica y paisajística a esa franja de uso común, denominadas sendas urbanas. En ese sentido, ha sido necesario fortalecer la normativa local, extendiendo el alcance de esta, a toda la jurisdicción del Distrito, al amparo de las facultades del Municipio, como autoridad urbanística local.

La Guía para el Diseño Urbano del Espacio Público del Distrito de Panamá, además de ser un documento orientador para el diseño urbano, establece criterios y normas urbanas que deben ser acatadas en el proceso de obtención de los permisos que debe extender el Municipio a favor de aquellos que hagan intervención sobre el espacio público.

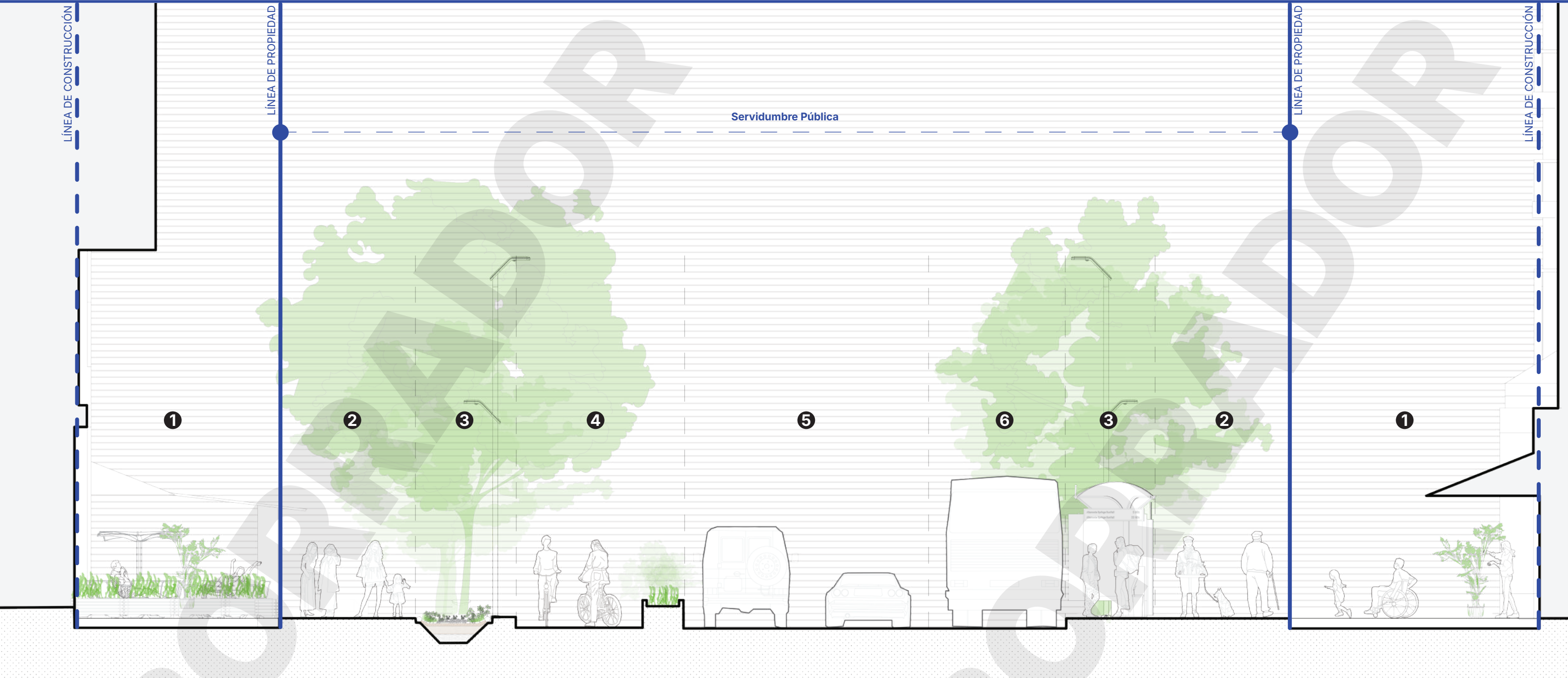


Fig. 04: Vía España, Bella Vista, Panamá. Fuente: MUPA - DPU octubre 2025

“Una ciudad sostenible es aquella que no solo minimiza su impacto ambiental, sino que también promueve la equidad social, la resiliencia y el desarrollo económico, garantizando el bienestar de sus habitantes actuales y futuros”.

Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1987). Nuestro futuro común. ONU-Hábitat (2016). Nueva Agenda Urbana. Naciones Unidas (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS 11

COMPONENTES | Del espacio público



- 1 Zona de Fachada**

Es la sección que corresponde al retiro de construcción y que funciona como una extensión del edificio en donde puede existir antejardines, terrazas en el caso de restaurantes, y/o mobiliario urbano. Funciona como la transición entre el espacio público y el espacio privado, ayudando a mantener siempre activa la fachada hacia la calle.
- 2 Zona Peatonal**

Área libre y continua destinada exclusivamente al tránsito de peatones. Debe estar libre de obstáculos (postes, señalizaciones, mobiliario). Su ancho depende del flujo esperado de peatones; en zonas urbanas densas suele ser mínimo 1.50 – 2.00 m. Es la sección principal de la servidumbre pública, y se encuentra entre la zona de mobiliario urbano y la zona de fachada o línea de propiedad. Esta zona debe estar libre de obstáculos para garantizar la movilidad peatonal en condiciones accesibles de manera segura y cómoda.
- 3 Zona de Infraestructura**

Es la sección que se encuentra entre el cordón de calle y la zona peatonal. Sirve como espacio para colocar mobiliario urbano (banacas, quioscos, bicicletas, etc.), elementos de servicio público (postes de señalización, elementos de tránsito e iluminación) y elementos naturales (árboles, arbustos, plantas ornamentales, etc.).
- 4 Zona de Movilidad Alternativa**

Sección exclusiva para la implementación de carriles para bicicletas. Son espacios que brindan seguridad a los ciclistas al separarlos del tráfico motorizado, reducen emisiones contaminantes, promueven la actividad física y ofrecen una alternativa para desplazarse dentro de la ciudad. Además, mejoran la conectividad entre barrios y servicios, fomentando ciudades más equitativas, saludables y activas.
- 5 Zona de Tránsito Vehicular**

Área diseñada exclusivamente para el tránsito vehicular.
- 6 Carril Exclusivo Transporte Público**

En los casos en donde aplique, se propone destinar un carril exclusivo para el transporte público. Esto ayudará a mejorar la eficiencia, seguridad y accesibilidad de las personas al sistema vial, permitiendo que metro-buses, tranvías o buses operen sin interferencias del tráfico vehicular, reduciendo los tiempos de viaje y haciendo más eficiente el uso del transporte público en la ciudad.

CRITERIOS APLICABLES

Para mejorar la imagen urbana



Sección Fugada Ilustrativa Vía Nicanor de Obarrio, Calle 50

<p>Diversidad y Equidad</p> <p>Todo diseño debe integrar y armonizar los diferentes usos de suelo de la zona y ambientes urbanos, procurando que las personas tengan acceso y proximidad a los servicios, en cercanía a la vivienda con relación con el lugar en que desarrollan su actividad laboral, social o económica. De igual manera el diseño debe procurar y favorecer la integración e inclusión social, ajustando el espacio, de manera que el mismo pueda contribuir en mejorar relaciones sociales, sin discriminación por razón de género, nivel socio-económico, grupo étnico, nacionalidad o capacidad física.</p>	<p>Sentido de Comunidad y Seguridad</p> <p>El diseño urbano debe generar ambientes y espacios seguros, cómodos y atractivos para la vida en comunidad. Debe prever entornos que faciliten la seguridad y la prevención de la criminalidad mediante diseños que tengan en cuenta la movilidad, iluminación, comunicación, vigilancia, accesos libres y otros que permitan ampliar la percepción de seguridad y disminuir la sensación de inseguridad.</p>	<p>Calle Completa</p> <p>El diseño debe proveer condiciones de uso integrado que permita la plena accesibilidad a los diferentes tipos de usuarios, no obstante, estableciendo un orden de prioridad a partir de los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público. A su vez garantizar su disfrute, a las personas de todas las edades y condiciones, priorizando en su orden a los niños, mujeres embarazadas, personas con discapacidad y personas de la tercera edad y otros sectores que por razón de sus condiciones especiales requieran ser atendidos en nivel.</p>	<p>Desarrollo Sostenible</p> <p>Se debe procurar la utilización eficiente de los recursos mediante el uso de tecnologías eficientes, que permitan el ahorro de energía, materiales que prolonguen la vida útil de las infraestructuras. El diseño sostenible está asociado al desempeño de un espacio o un edificio, los materiales y métodos de construcción, manejo de agua, paisajismo, y la calidad del ambiente interior.</p>	<p>Escala Humana</p> <p>El diseño debe ponderar al ser humano, en el que la escala de diseño en cuanto a la proporcionalidad de las construcciones, texturas, ambiente, servicios que tengan como fundamento los requerimientos de bienestar, comodidad física y psicológica de la persona. El diseño no debe superar con creces lo que está al alcance del promedio de las personas.</p>
--	---	--	---	--

oA | ACERA

La acera es un espacio público pensado exclusivamente para que las personas puedan caminar de forma segura, cómoda y sin interrupciones. Su función principal es proteger a los peatones del tránsito vehicular y permitir que todos (sin importar edad o condición física) se desplacen ordenadamente por la ciudad.

Las leyes de tránsito en Panamá la definen como una franja destinada únicamente al paso peatonal. Por eso, cualquier uso indebido (como estacionar vehículos, colocar obstáculos o invadirla con construcciones) no solo es una infracción, sino que pone en riesgo la seguridad de quienes la usan todos los días.

Las aceras son el elemento principal y más importante del espacio público. Es la pieza que conecta la calle con la gente. Se encuentra comprendida entre la línea de propiedad y el cordón o borde de rodadura en ambos lados de la calle. Su función principal es servir como un espacio seguro para las personas que caminan y se desplazan de un punto a otro.



Fig. 06: Ejemplo gráfico de buenas prácticas

A-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

Las aceras son el elemento principal y más importante del espacio público. Es la pieza que conecta la calle con la gente. Se encuentra comprendida entre la línea de propiedad y el cordón o borde de rodadura en ambos lados de la calle. Su función principal es servir como un espacio seguro para las personas que caminan y se desplazan de un punto a otro.

El mobiliario urbano deberá estar ubicado de forma tal que no obstruya el flujo peatonal.

Roda acera deberá contar con árboles que generen sombra al peatón.

Accessible

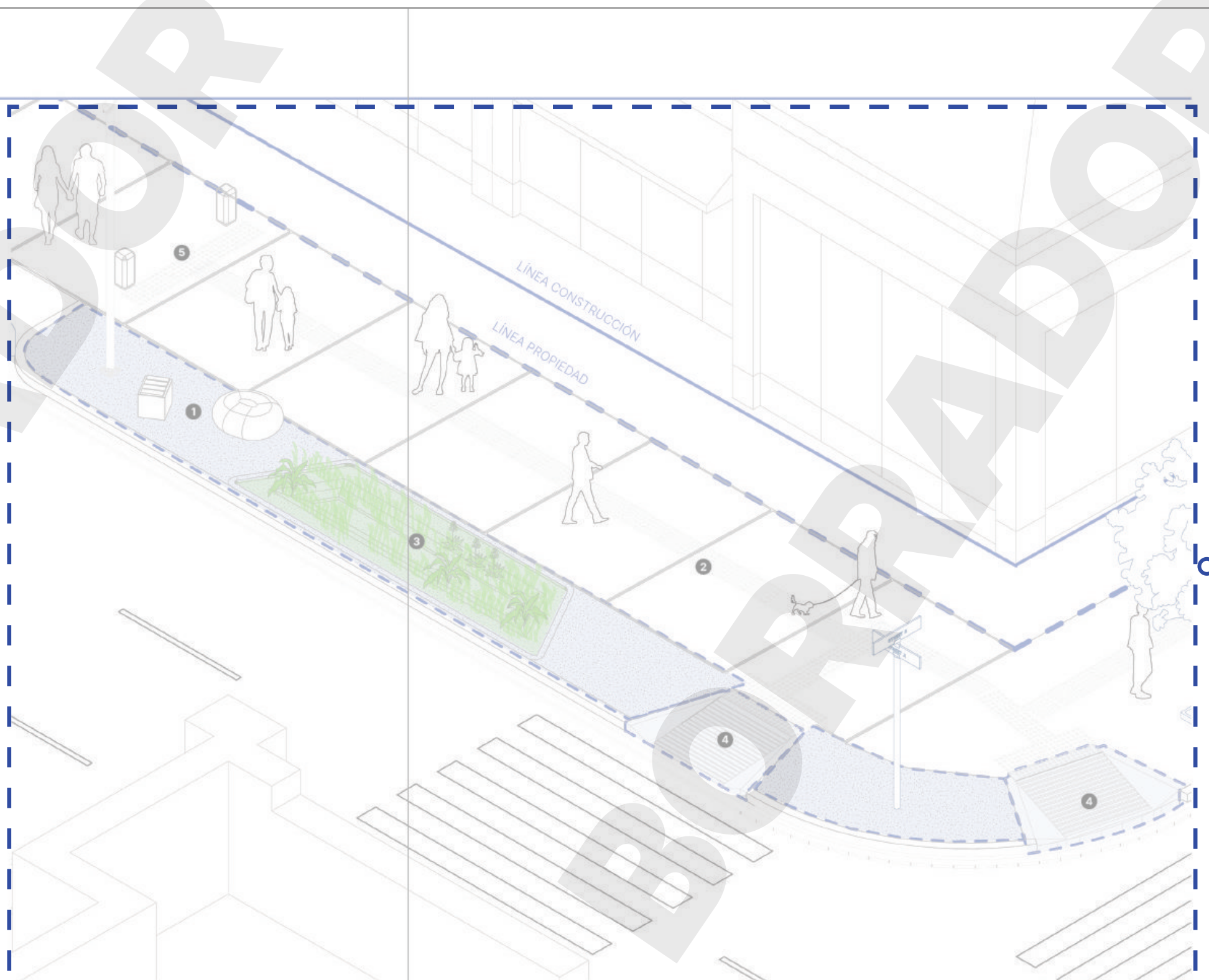


Fig. 07: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

DPU | MORA 27

Diagrama de situación ideal

Codificación y subtítulo del elemento	D-1 Bolardos	D-2 Bancas	Codificación y subtítulo del elemento
Imagen referencia de malas prácticas	<p>Normativa</p> <p>La separación entre bolardos será mínimo de 1.50 metros, con el fin de impedir el paso de vehículos sin bloquear el tránsito de peatones.</p> <p>La altura deberá oscilar entre 0.75 y 0.90 metros desde el nivel de la acera.</p> <p>Los materiales utilizados deberán ser resistentes a impactos, condiciones climáticas y actos vandálicos, recomendándose el uso de acero galvanizado, concreto reforzado o polímeros de alta densidad.</p> <p>Toda instalación deberá cumplir con las normas técnicas vigentes y contar con la aprobación de la DPU.</p>	<p>Normativa</p> <p>Las bancas no deberán ubicarse en zonas que no interfieran con circulación peatonal.</p> <p>En aceras con anchos menores a 1.50mts no se podrán colocar bancas.</p> <p>Para garantizar accesibilidad universal, cada banca deberá contar con un espacio libre horizontal pavimentado de al menos 0.90 metros por 1.20 metros, destinado a la ubicación de sillas de ruedas, coches de niños o dispositivos de ayuda técnica.</p> <p>Toda instalación deberá cumplir con las normas técnicas vigentes y contar con la aprobación de la DPU.</p>	Imagen referencia de malas prácticas
Normativa			Normativa
Imagen referencia de buenas prácticas			Imagen referencia de buenas prácticas
Diagrama de malas prácticas			Diagrama de malas prácticas
			Diagrama de buenas prácticas
	50 Dirección de Planificación Urbana Alcaldía de Panamá Panamá 2025.	51 DPU MUPA	



03.

Normativas para el Diseño Urbano

El diseño urbano constituye una herramienta estratégica para configurar entornos habitables, resilientes y equitativos. Esta guía surge como respuesta a la necesidad de establecer criterios claros y articulados que orienten la planificación, intervención y gestión del espacio público, en coherencia con los objetivos de desarrollo territorial y sostenibilidad urbana.

- A ACERAS**
- B VIALIDAD**
- C ESTACIONAMIENTOS**
- D ELEMENTOS URBANOS**
- E FRENTE DE EDIFICACIÓN**
- F INSTALACIONES URBANAS**
- G INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL**
- H PROYECTOS EN CONSTRUCCIÓN**

Fig. 05: Calle República de Uruguay, Bella Vista, Panamá. Fuente: MUPA - DPU noviembre 2025

A | ACERA

Las aceras son el elemento principal y más importante del espacio público. Es la pieza que conecta la calle con la gente. Se encuentra comprendida entre la línea de propiedad y el cordón o borde de rodadura en ambos lados de la calle.

Están pensadas exclusivamente para que las personas puedan caminar de forma segura, cómoda y sin interrupciones. Su función principal es proteger a los peatones del tránsito vehicular y permitir que todos (sin importar edad o condición física) se desplacen libremente por la ciudad.

El Reglamento de Tránsito Vehicular de Panamá la definen como una franja destinada exclusivamente al paso peatonal. Por eso, cualquier uso indebido (como estacionar vehículos, colocar obstáculos o invadirla con construcciones) no solo es una infracción, sino que pone en riesgo la seguridad de quienes las utilizan todos los días.



Fig. 06: Silkeborg Pedestrian Streets and Søndertorv — SLA, Silkeborg, Dinamarca

A-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Las aceras deben tener una medida mínima de 1.50 m de ancho y 2.40 m de alto libre de obstáculos.
- 2 El mobiliario urbano deberá ubicarse fuera del área destinada a la circulación peatonal, de modo que no genere obstrucciones ni afecte la accesibilidad, la seguridad o la continuidad del tránsito peatonal.
- 3 Toda acera deberá contar con arbolado dispuesto de manera regular, capaz de generar sombra efectiva sobre el recorrido peatonal, contribuyendo al confort ambiental, la reducción de la radiación solar y la mejora paisajística del entorno urbano.
- 4 Las aceras deberán diseñarse y ejecutarse conforme a los principios de accesibilidad universal, garantizando recorridos continuos, seguros y libres de obstáculos para todas las personas, incluyendo aquellas con movilidad reducida, discapacidad visual o cualquier limitación temporal o permanente.

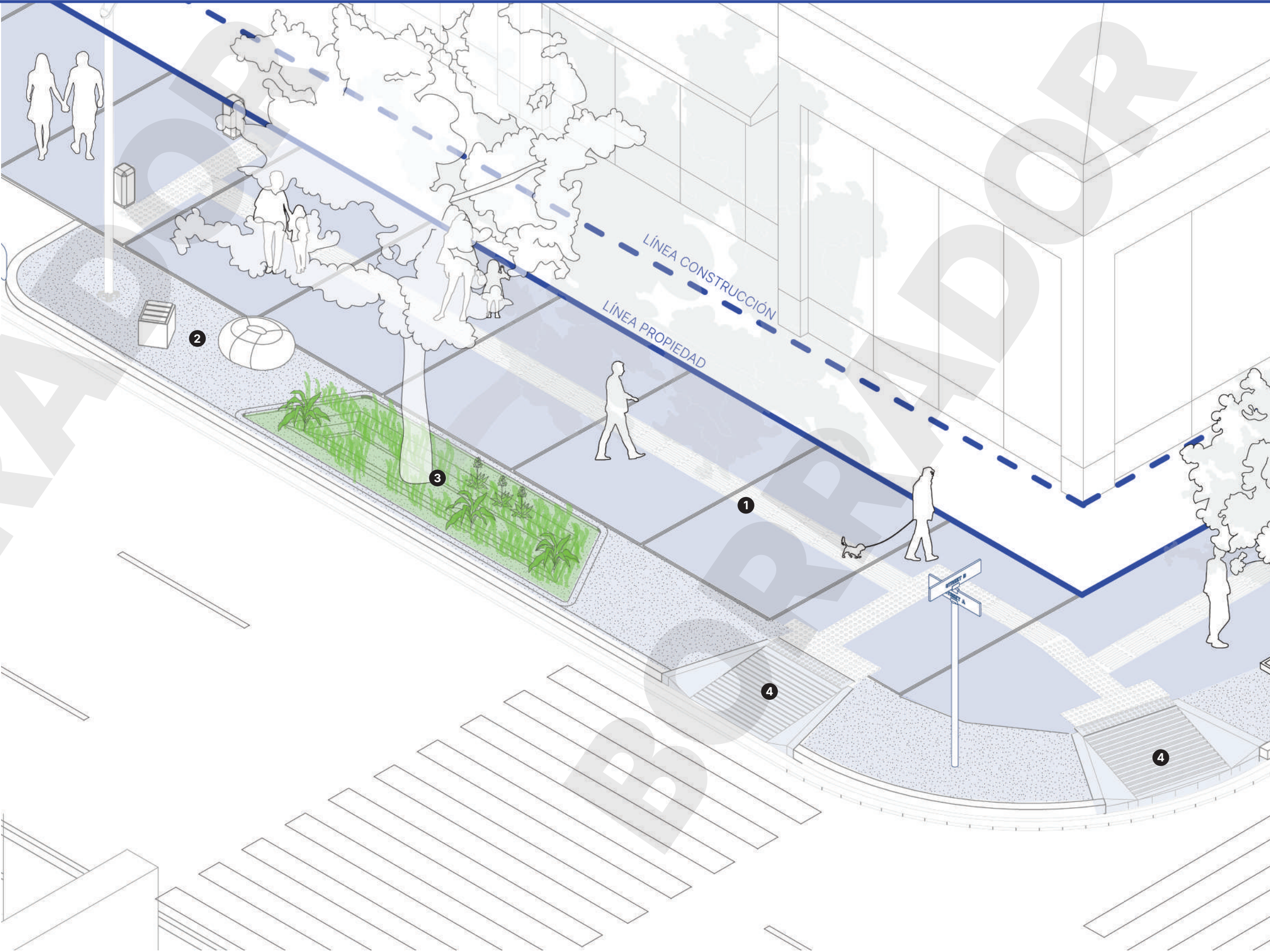


Fig. 07: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

A-1 | Continuidad

Normativa
Quedan prohibidos los escalones, cambios de nivel o cualquier elemento que interrumpa la circulación peatonal.¹

En los casos en que existan juntas en el pavimento, estas no podrán exceder 1 cm de ancho ni 5 mm de profundidad, debiendo ejecutarse con la finalidad de asegurar una superficie accesible, segura y uniforme.²

Todo propietario está obligado a proveer la acera mínima estipulada (según código de desarrollo urbano correspondiente a su ubicación), retrayendo la edificación la distancia necesaria para ello. En las áreas de uso mixto, si el propietario retrae el edificio más allá de lo exigido por la línea de construcción o el ancho de acera mínima, el espacio entre la acera y la fachada frontal del edificio será dedicado a jardines, terrazas, plazas o puertas cocheras de uso público o privado. Este espacio no podrá usarse como estacionamiento.³

Cualquier elemento que se encuentre en la acera y que interrumpa el paso peatonal deberá ser demolido por el propietario o por la Alcaldía luego de dar aviso al propietario.

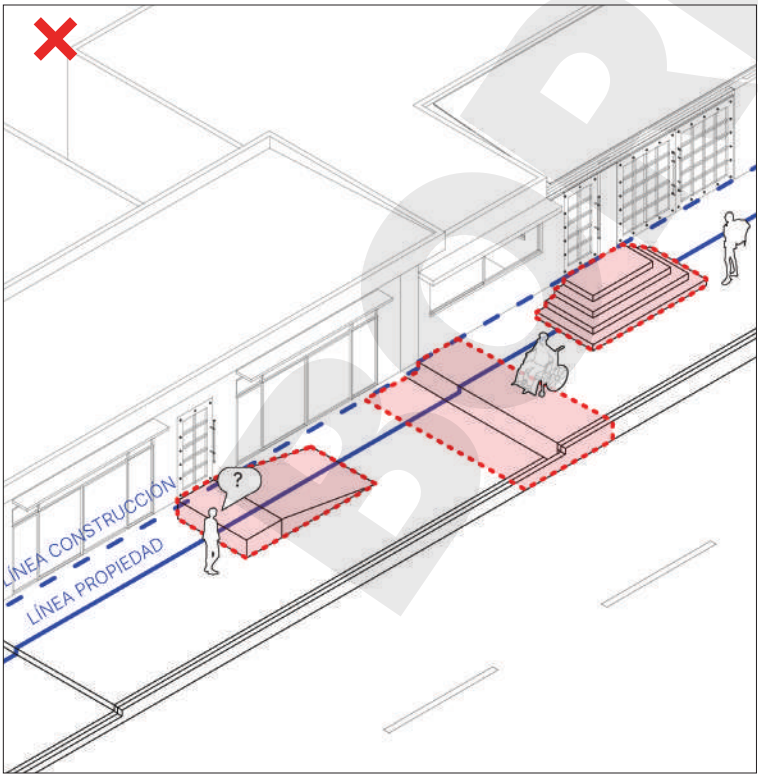
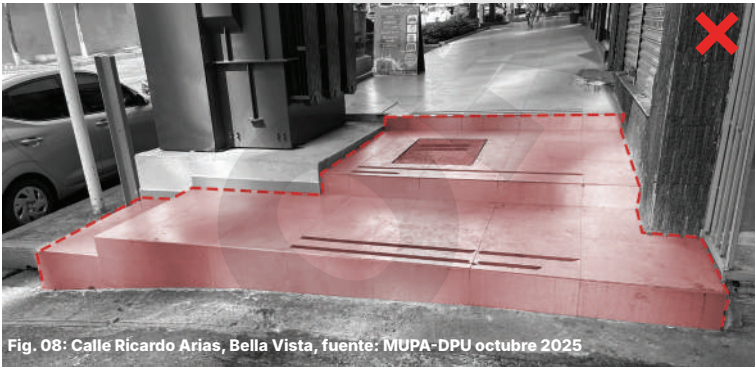


Fig. 10: Ejemplo gráfico, desniveles en la acera

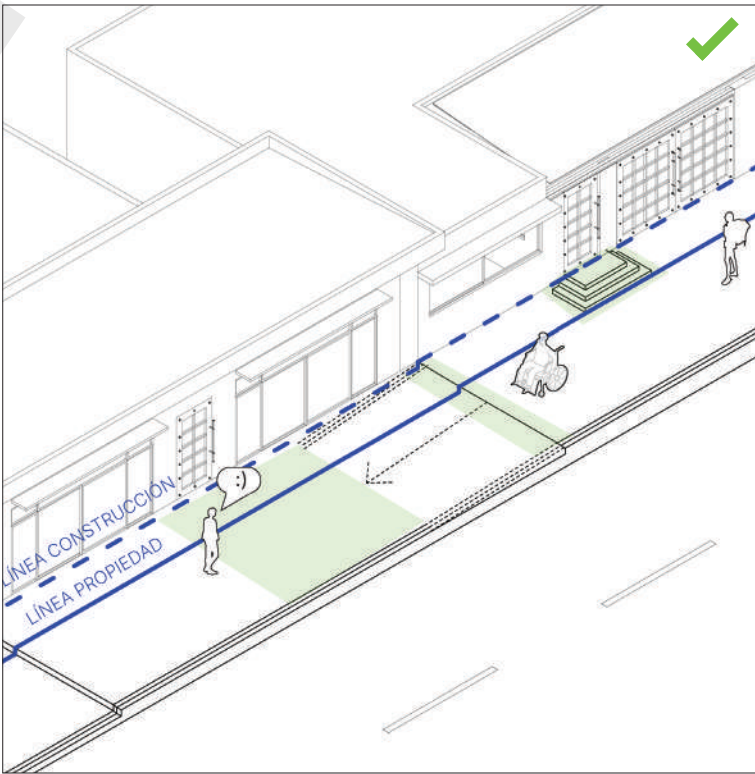


Fig. 11: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

A-2 | Superficies

Normativa
No se permite realizar cambios en el material ni en los patrones o superficies en las aceras existentes.

En las aceras de concreto, se deberá intervenir el área completa comprendida entre juntas, evitando la ejecución de parches que afecten la uniformidad y durabilidad de la superficie.

En los casos de superficies con adoquines o patrones, se deberá respetar el diseño existente para mantener la coherencia estética y funcional del entorno.⁴

Queda prohibido la instalación de azulejos, mosaiquillo, cerámica, porcelanatos u otro material no que tenga propiedades antideslizantes (coeficiente de fricción dinámica (DCOF) no menor a 0,60 en condiciones húmedas⁵) 4 en la acera pública. En los casos en los cuales el propietario quiera realizar la instalación de un acabado en la acera deberá presentar una solicitud escrita la cual será evaluada por la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.⁶

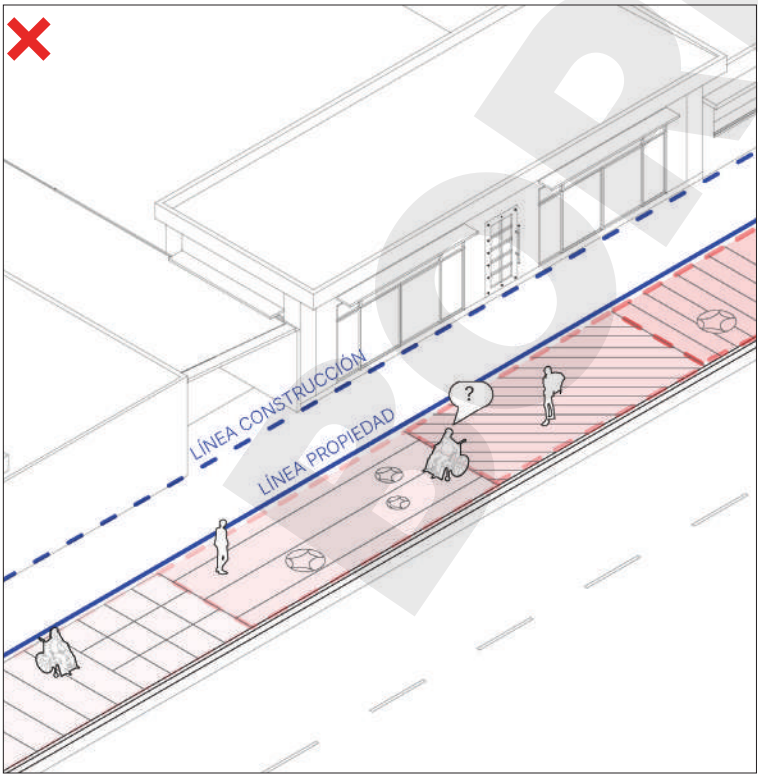


Fig. 14: Ejemplo gráfico, múltiples patrones y parches

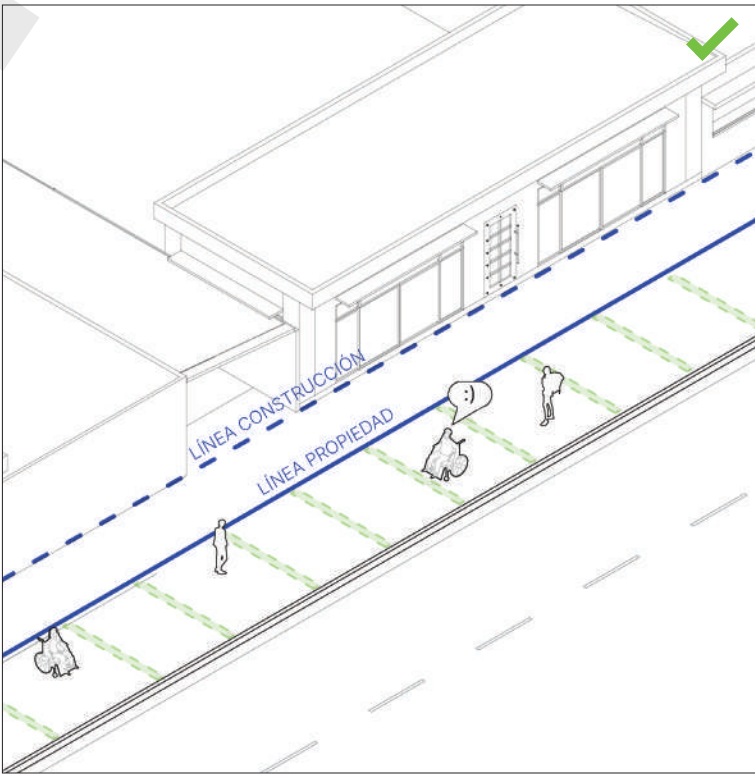


Fig. 15: Ejemplo gráfico, homologación del material

A-3 | Vados Peatonales

Normativa
Las diferencias de nivel en las aceras deberán resolverse exclusivamente mediante vados peatonales.⁷

Se prohíbe el uso de pinturas y de cualquier símbolo representativo en la superficie de los vados peatonales.⁸

La pendiente de los vados será de 5% (máximo 8%), garantizando condiciones seguras, cómodas y accesibles para todos los usuarios.⁹

El encuentro entre la rampa y la superficie de la vialidad deberá ser igual a 0 cm. Únicamente en casos debidamente justificados por condiciones topográficas o de escurrimiento pluvial se permitirá un desnivel máximo de 1 cm, el cual deberá contar con terminación redondeada y libre de aristas.⁹

Todos los vados peatonales deberán contar con superficie antideslizante, sin excepción.⁹

Se deberá instalar pavimento podotáctil de prevención en la parte superior del vado, con cambio de textura y color contrastante, para la orientación de personas ciegas o con baja visión. Este pavimento deberá tener un ancho mínimo de 0.40 m y máximo de 0.80 m, y colocarse en la franja de aproximación inmediata al cruce o intersección.⁹

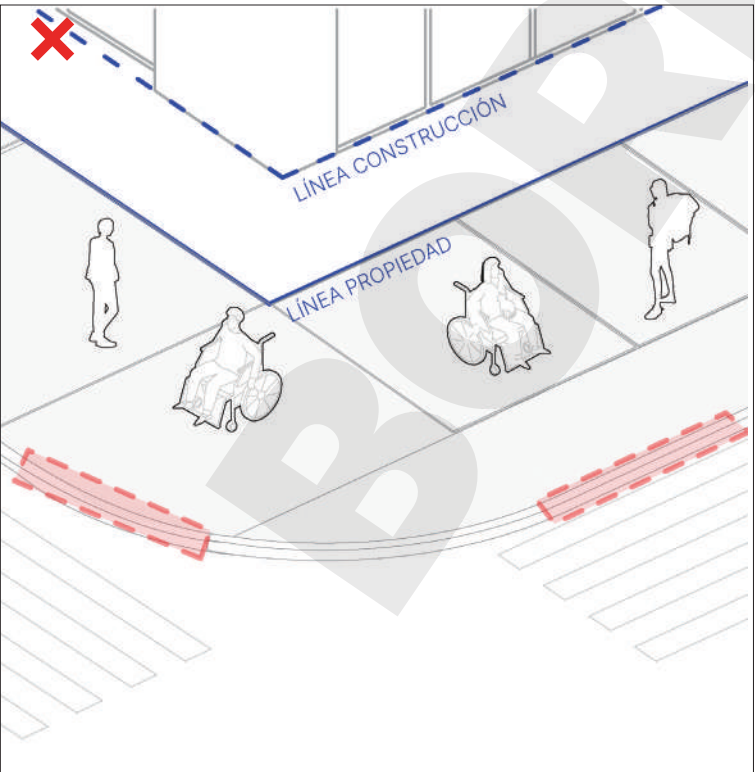


Fig. 18: Ejemplo gráfico, escalones inaccesibles

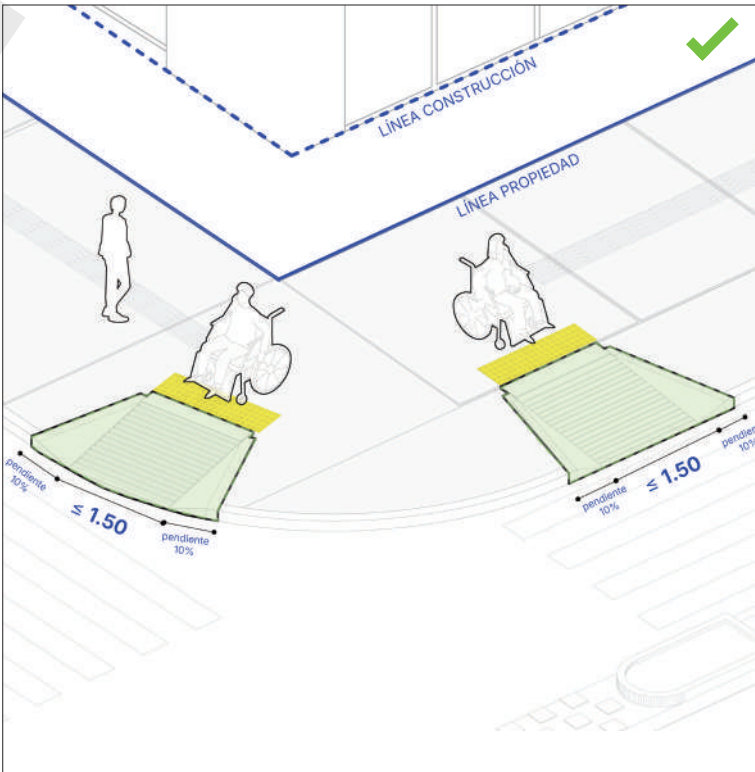


Fig. 19: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

A-4 | Vereda Calle

¿Qué son y para qué sirven?
Superficies peatonales diseñadas para mantener su función principal de circulación peatonal, pero que cuentan con especificaciones estructurales que les permiten soportar de manera ocasional el paso o estacionamiento de vehículos ligeros. **Las veredas-calles constituyen una excepción, aplicable únicamente en zonas rurales con condiciones preexistentes.*

Normativa
Las veredas deberán construirse con materiales de alta resistencia, tales como concreto reforzado, capaces de soportar cargas vehiculares ocasionales sin comprometer su integridad estructural.¹⁰

La franja central deberá incorporar pavimentos permeables, tales como piedra suelta, concreto permeable, grama o bloques tipo “grama block”, con el fin de facilitar la infiltración de aguas pluviales.¹¹

La pendiente transversal de la vereda calle deberá orientarse sin excepción hacia el eje central de la vía, con el propósito de garantizar el escurrimiento superficial eficiente de las aguas pluviales y prevenir su acumulación en zonas peatonales o de tránsito.

Por lo menos uno de los tramos laterales destinados al tránsito peatonal deberá contar con un ancho mínimo 1.50 m, asegurando condiciones de accesibilidad universal.¹²

La separación entre centros de las tiras de rodadura deberá ser de 1,65 m; medida entre los ejes laterales correspondientes a las huellas de las ruedas del vehículo.

Cuando la edificación no colinde directamente con la acera y exista espacio disponible, se deberá disponer una franja permeable en los bordes laterales de la acera.

Los accesos a las propiedades deberán tener un ancho mínimo de 1.50 metros y una pendiente dirigida hacia la vereda, permitiendo continuidad funcional y accesibilidad peatonal.¹²

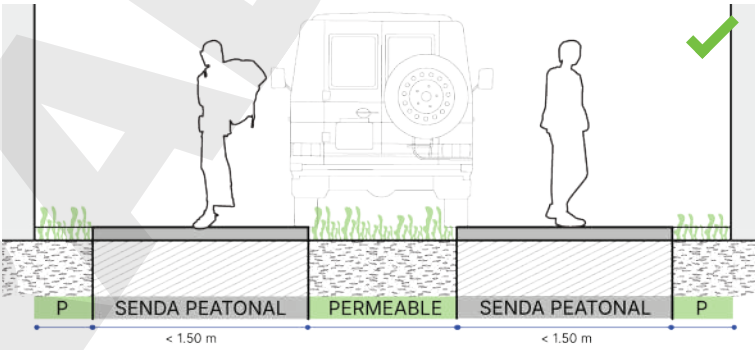


Fig. 21: Sección Transversal, componentes de una vereda calle

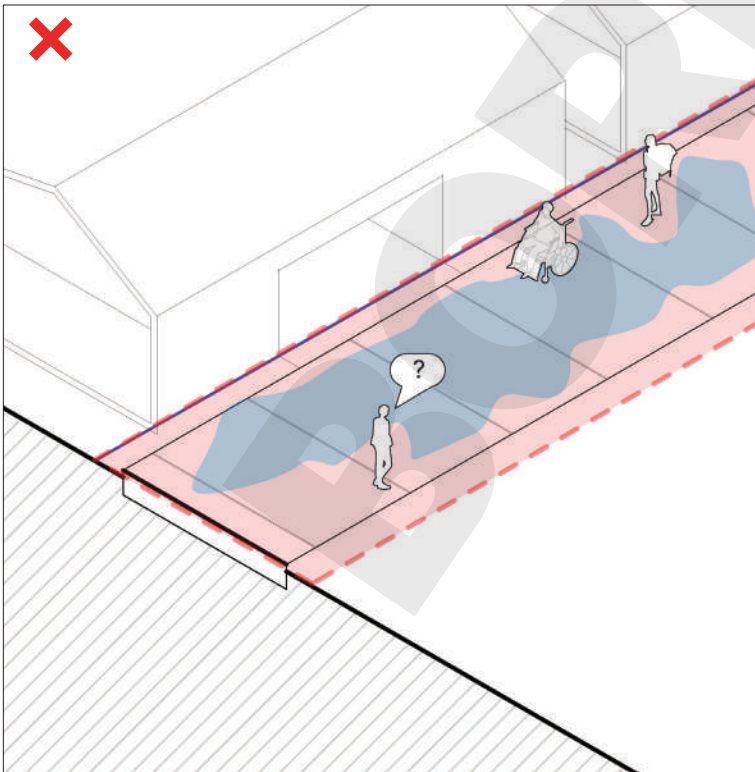


Fig. 22: Ejemplo gráfico, situaciones existentes

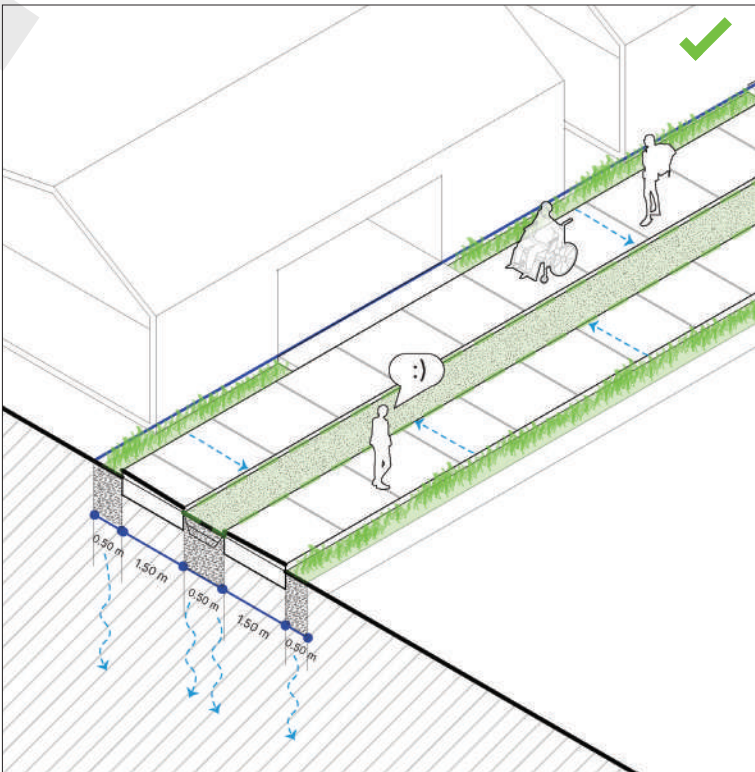


Fig. 23: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

B | VIALIDAD

En esta sección hablaremos sobre otro elemento importante del espacio público, la calle. Es fundamental que exista una armonía e integración clara entre la calle y la acera, siempre dándole prioridad al peatón por encima del auto. De igual forma nos interesa mucho que la imagen urbana de nuestras calles y barrios no se vea degradada por lo autos como actor principal en el espacio público.

Para ello, es esencial promover un diseño vial que favorezca la movilidad activa, incluyendo pasos peatonales accesibles y mobiliario urbano que invite a la permanencia. Además, es importante considerar la escala humana en el diseño de las calles, evitando secciones viales excesivamente anchas que fomenten la velocidad vehicular y dificulten el cruce peatonal.

El espacio público debe ser entendido como un lugar de encuentro, tránsito y convivencia, donde la calle no solo cumple una función de circulación, sino también de integración social y cultural.



Fig. 24: Rue de Vaugirard, París, Francia

B-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 El cruce peatonal a nivel de acera deberá ubicarse preferentemente en intersecciones con alto flujo peatonal o donde se priorice la continuidad del recorrido del peatón. Su diseño debe mantener la rasante de la acera, garantizando accesibilidad universal, eliminación de barreras y prioridad peatonal frente al tránsito vehicular.
- 2 El cruce peatonal a nivel de calle deberá diseñarse de manera que asegure la visibilidad, seguridad y confort de los peatones, manteniendo pendientes suaves y rampas alineadas con el recorrido natural de paso.
- 3 Los refugios peatonales deberán incorporarse en cruces peatonales amplios. Su diseño debe ofrecer protección, visibilidad y espacio suficiente para el resguardo seguro, sin interferir con la circulación vehicular ni reducir la accesibilidad del cruce.
- 4 Los accesos vehiculares deberán diseñarse bajo el principio de continuidad peatonal, manteniendo la elevación, textura y materiales de la acera sobre la franja de acceso. No deberán generar desniveles ni interrupciones en la circulación peatonal, asegurando accesibilidad universal y prioridad del peatón frente al vehículo.
- 5 Las puertas cocheras deberán integrarse al diseño de la acera sin interrumpir su continuidad ni reducir el ancho libre de paso.

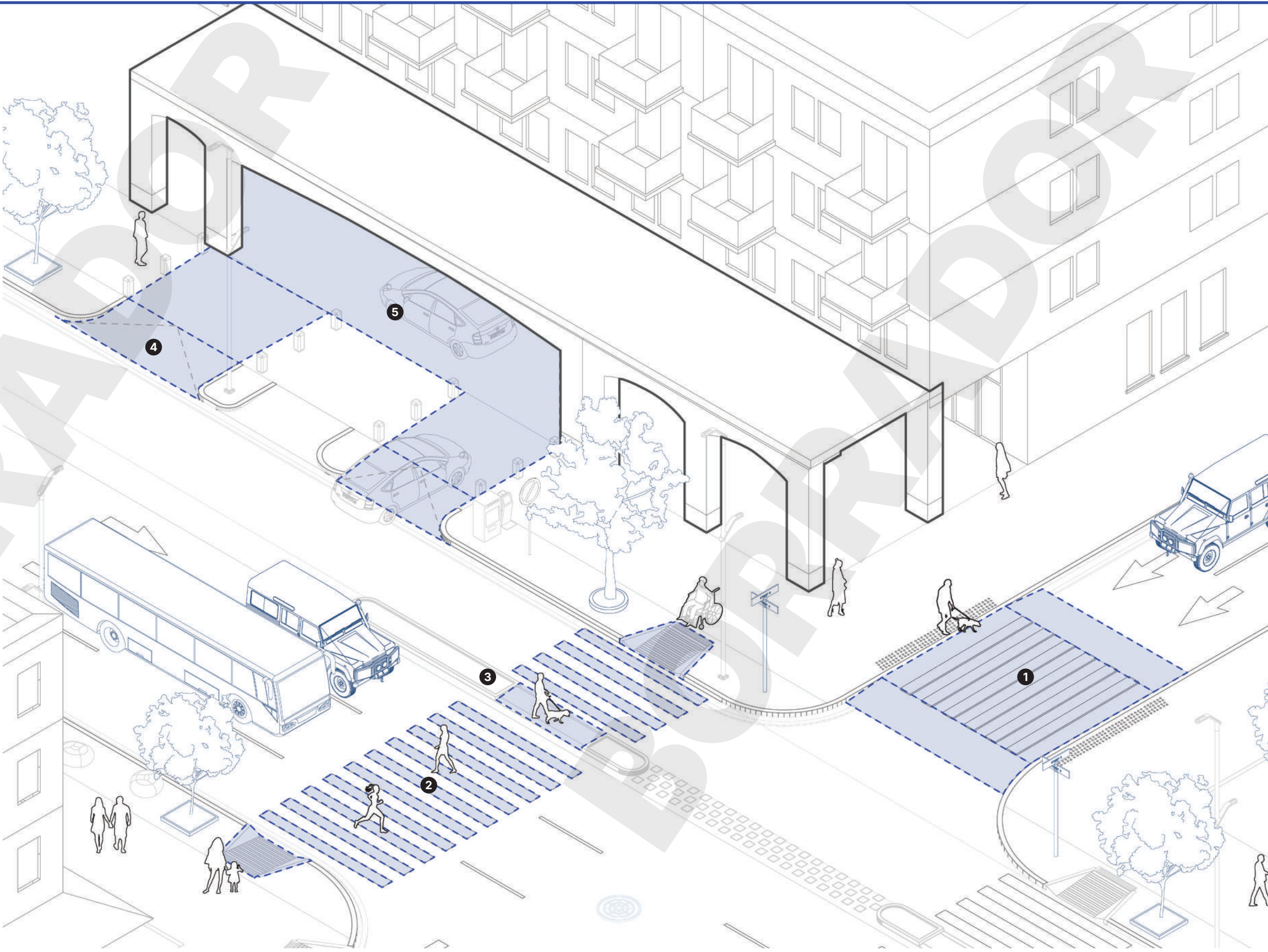


Fig. 25: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

B-1 | Accesos

Normativa
Los lotes con frentes menores a 30m podrán tener un acceso vehicular con un ancho máximo de 5.50m. Los lotes con frentes mayores a 30m podrán generar dos (2) accesos, siempre que exista una distancia mínima de 20m entre ellos, con la finalidad de mantener la continuidad de la acera y la seguridad peatonal.

Para casos donde la acera sea mayor a 1.80m deberá contar con uno o dos pares de bolardos para protección peatonal.¹³ Ver sección **D-1 | Bolardos**.

Se establece como ancho máximo de los accesos vehiculares 3.50m para circulación en un solo sentido y 6.00m para accesos de dos carriles, independientemente del uso del predio.
* Toda solicitud de excepción deberá acompañarse de la justificación técnica correspondiente y someterse a la aprobación de la Dirección de Planificación Urbana de la Alcaldía de Panamá.

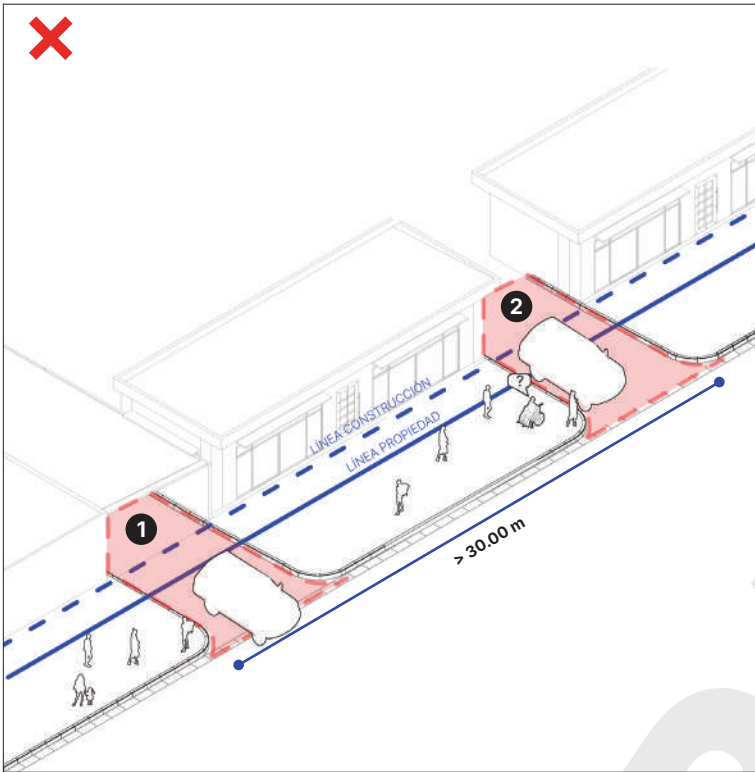


Fig. 30: Ejemplo gráfico, frente con ancho menor a 40 m, priorizando el auto

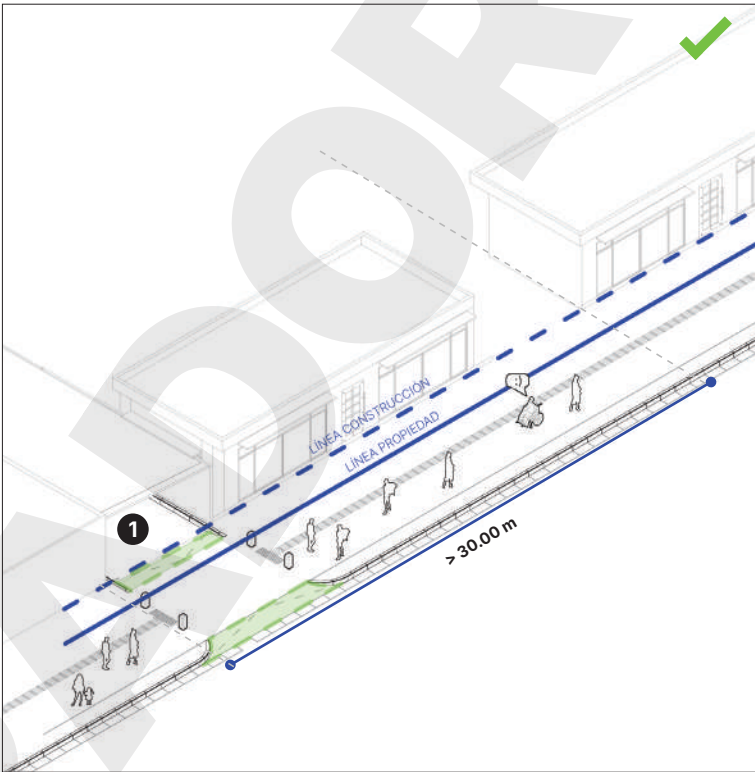


Fig. 31: Ejemplo gráfico, frente con ancho menor a 40 m, priorizando al peatón

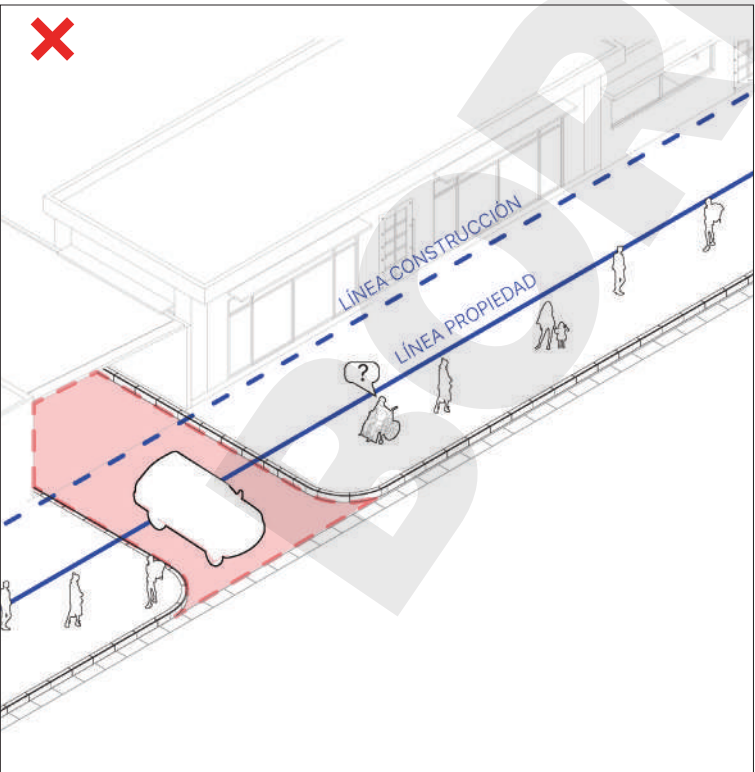


Fig. 28: Ejemplo gráfico, priorización del auto

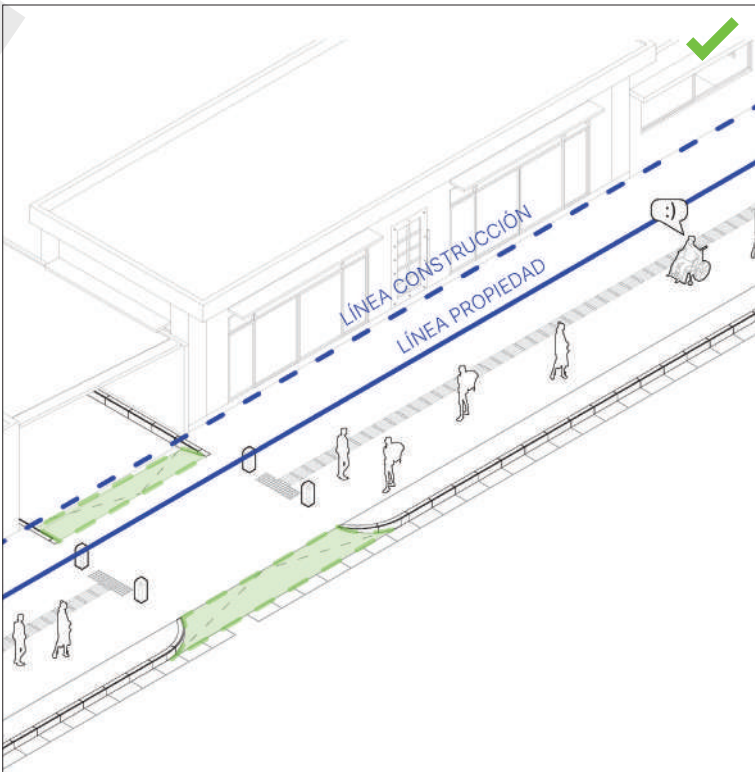


Fig. 29: Ejemplo gráfico, priorización del peatón

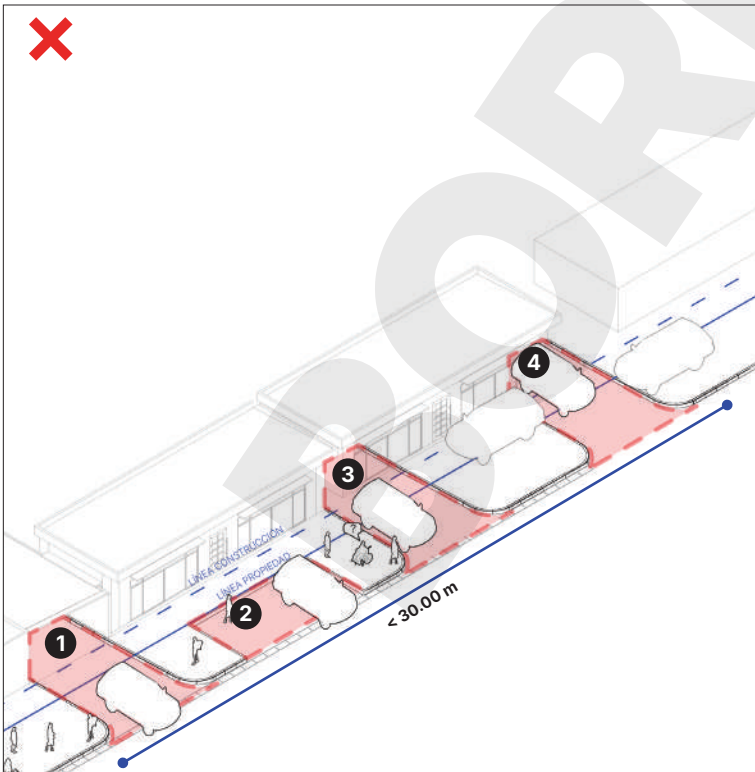


Fig. 32: Ejemplo gráfico, frente con ancho mayor a 40 m, priorizando el auto

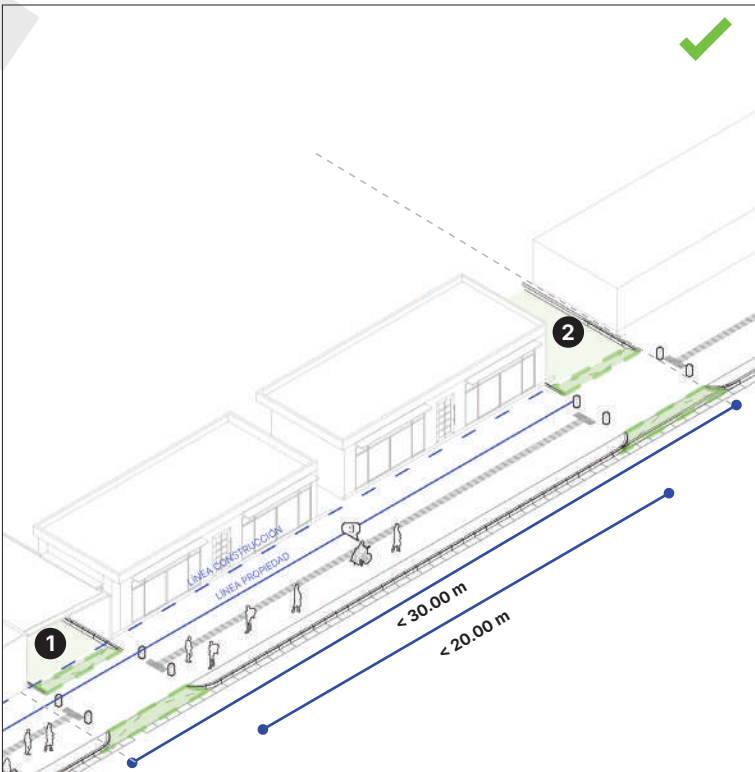


Fig. 33: Ejemplo gráfico, frente con ancho mayor a 40 m, priorizando al peatón

B-2 | Rampas Vehiculares

Normativa

Las rampas vehiculares deberán iniciar obligatoriamente desde la línea de construcción del lote correspondiente. Queda prohibida cualquier extensión, proyección o inicio de rampa fuera de dicha línea.¹⁴

No se permite que las rampas viertan el agua directamente sobre la acera, ni que generen acumulaciones, escorrentías o encharcamientos que comprometan la seguridad peatonal. El propietario deberá instalar un drenaje entre la línea de propiedad y la rampa.

El ancho máximo de la sección de la rampa vehicular ubicada entre la acera de 0.45 m, medidos horizontalmente desde el borde exterior de la acera hasta el punto de encuentro con el nivel de la calle.¹⁵

En caso de que el acceso esté techado dentro de la propiedad, se permite la omisión del drenaje en el suelo.

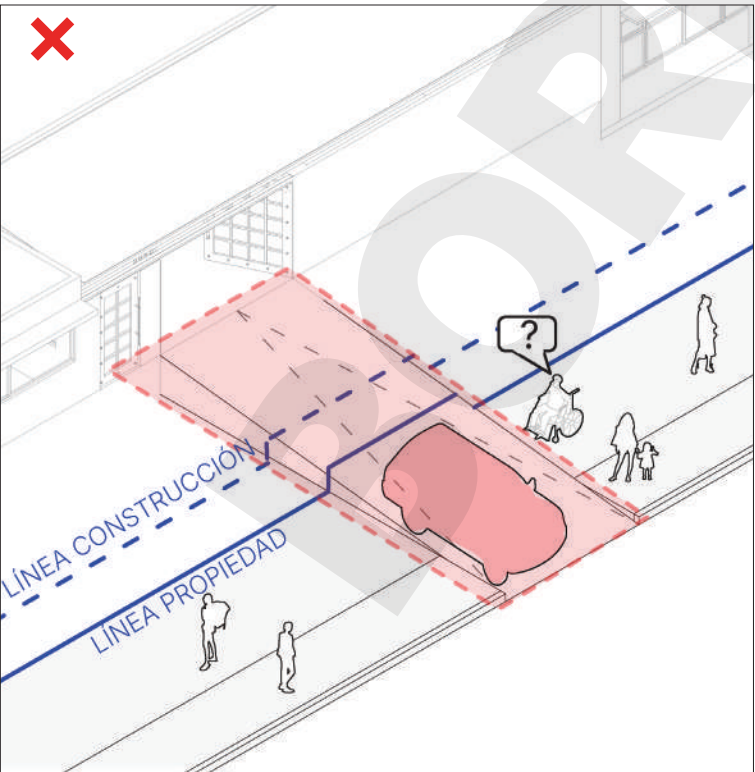
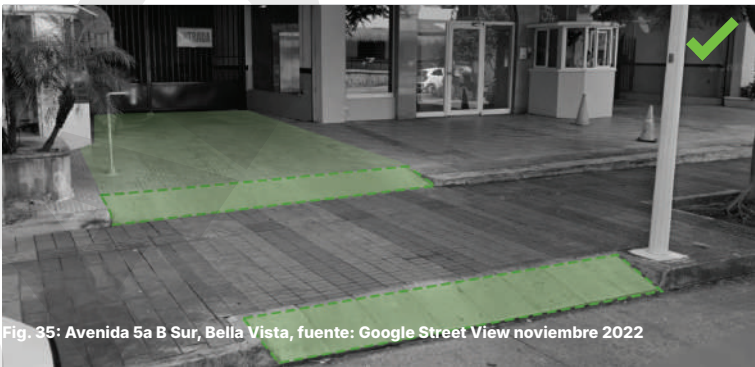


Fig. 36: Ejemplo gráfico, interrupción de acera

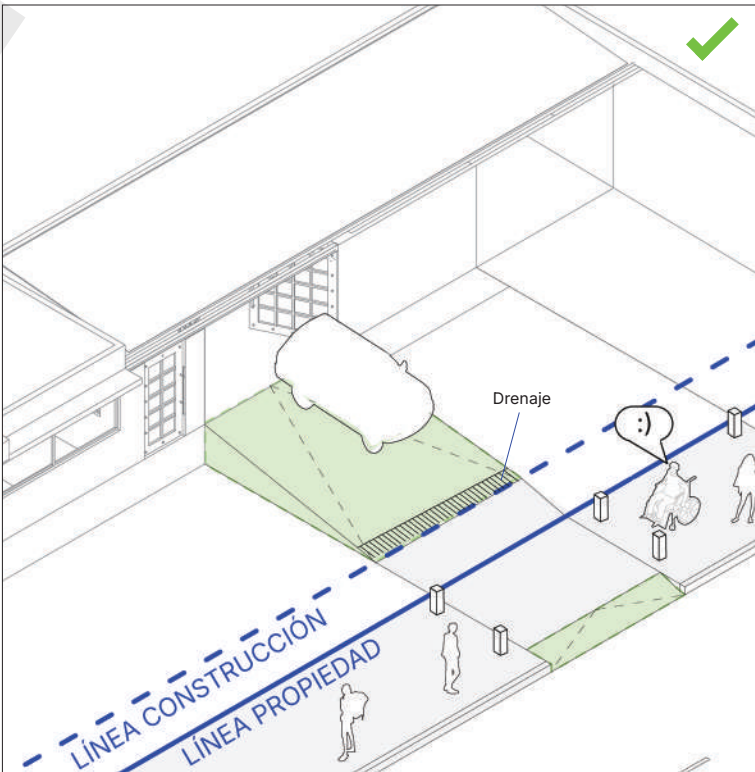


Fig. 37: Ejemplo gráfico, aplicando normativa

B-3 | Cruce Peatonal - a nivel de calle

Normativa

Los cruces peatonales deberán ubicarse en intersecciones naturales de recorridos peatonales, priorizando el acceso a transporte público, escuelas, centros de salud y otros servicios.

El ancho mínimo de los cruces peatonales será de 3,00 m, siendo recomendable una franja de 4,00-6,00 m según la intensidad del flujo peatonal.

Los cruces deberán permanecer libres de obstáculos visuales o físicos, incluyendo, pero no limitándose a: postes, señalizaciones, mobiliario urbano, vegetación, vehículos estacionados o cualquier otro elemento que limite la visibilidad o el paso seguro de los peatones.

No se permitirá la ubicación de cruces peatonales en curvas cerradas, pendientes pronunciadas o zonas con visibilidad reducida.

En vías que dispongan de más de dos (2) carriles por sentido de circulación, será obligatoria la incorporación de refugios peatonales intermedios, los cuales deberán tener una longitud mínima de 2,50 m.

Asimismo, se deberán implementar extensiones de acera o ensanches de esquina, siempre que las condiciones geométricas y operativas de la vía lo permitan, a fin de reducir la distancia de cruce, mejorar la visibilidad y aumentar la seguridad peatonal.

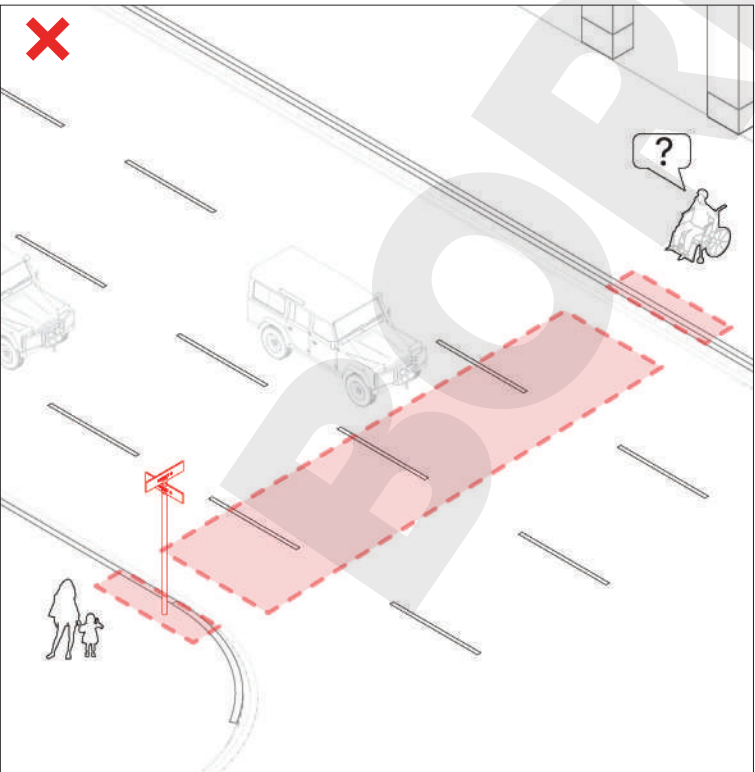


Fig. 40: Ejemplo gráfico, sin cruce peatonal

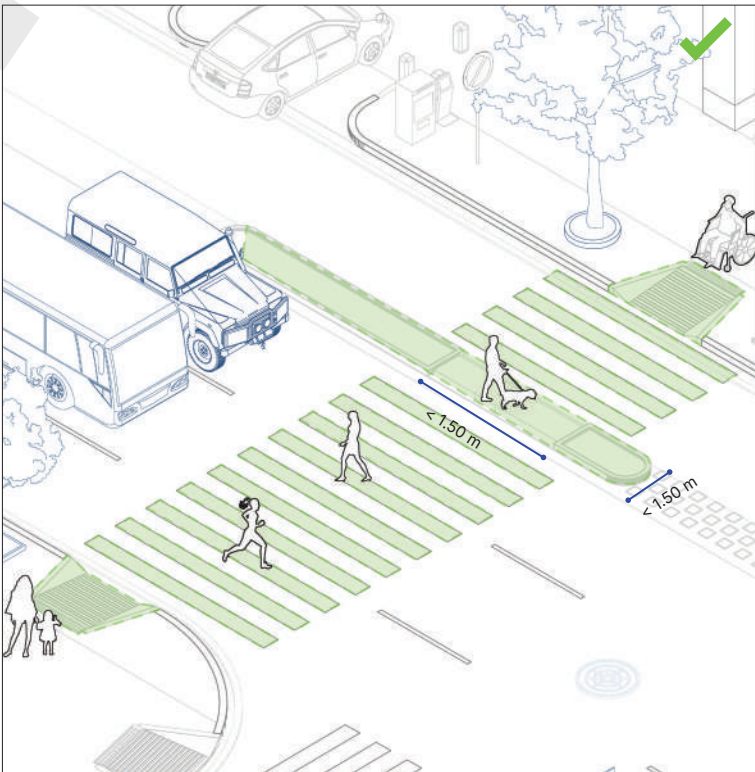


Fig. 41: Ejemplo gráfico, cruce peatonal cumpliendo con normativa

B-4 | Cruce Peatonal - a nivel de acera

Normativa
El cruce peatonal tipo pompeyano deberá mantener un ancho equivalente al del cruce peatonal proyectado, con un mínimo de 3,00 m, siendo recomendable un rango entre 4,00 y 6,00 m para garantizar la comodidad y seguridad del tránsito peatonal.

La plataforma central deberá contar con una longitud mínima de 3,00 m de superficie nivelada, destinada a ofrecer un espacio seguro de espera y cruce.

La altura del cruce deberá coincidir con el nivel de la acera contigua.

Se deberán incorporar franjas podotáctiles en los extremos del cruce, conforme a las normas de accesibilidad universal y a los estándares nacionales o locales vigentes en materia de diseño inclusivo.

El diseño del cruce deberá prever la evacuación eficiente del agua de lluvia, asegurando el escurrimiento superficial hacia los puntos de drenaje y evitando la formación de encharcamientos. No se permitirá la interrupción del flujo de aguas pluviales ni la generación de desniveles que impidan la continuidad hidráulica del sistema de drenaje existente.

Todo cruce tipo pompeyano deberá incorporar señalización horizontal mediante marcas viales tipo cebra, así como señalización vertical de advertencia al conductor sobre la presencia del paso peatonal elevado.¹⁶

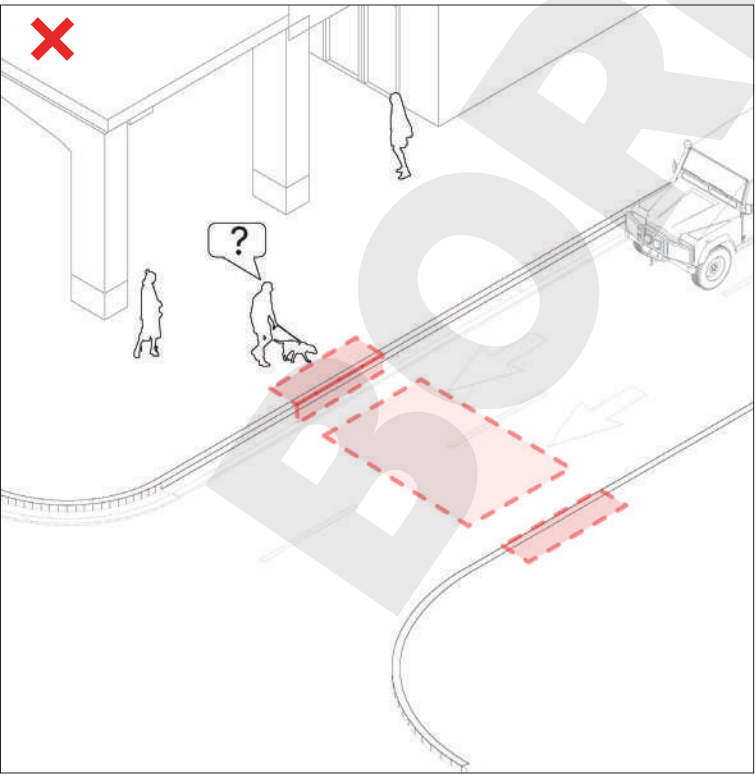
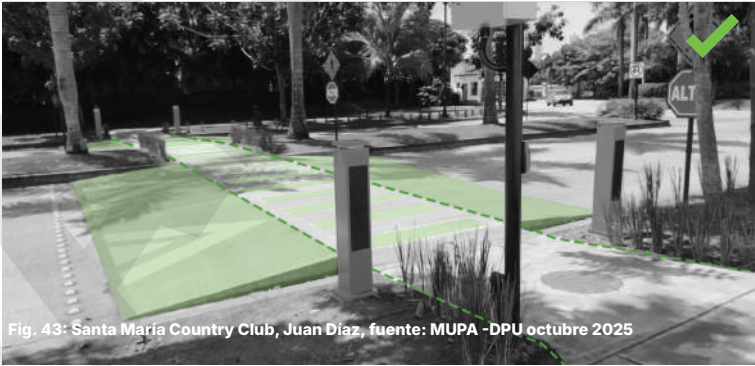


Fig. 44: Ejemplo gráfico, sin cruce peatonal e inaccesible

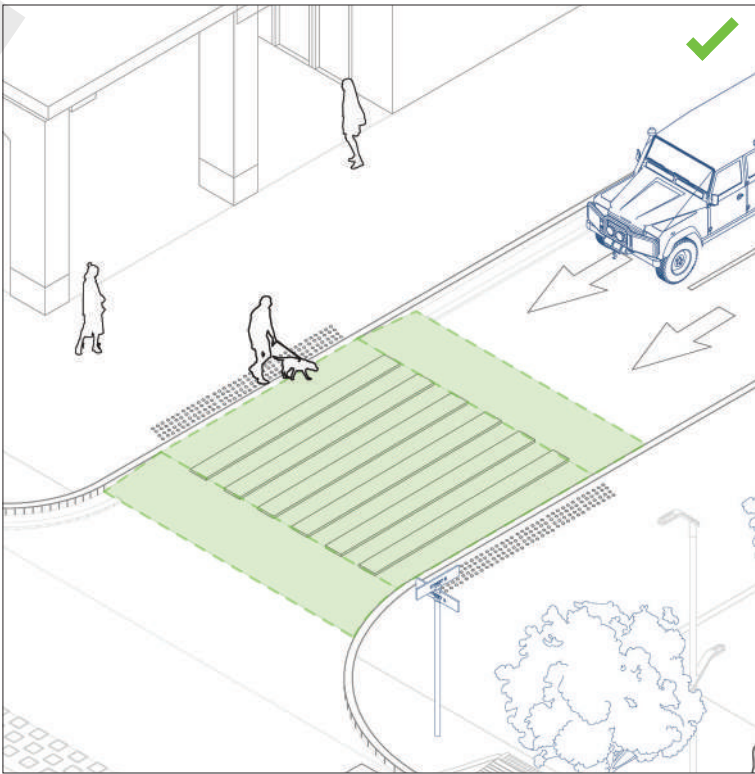


Fig. 45: Ejemplo gráfico, cruce tipo "pompeyano"

B-5 | Puerta Cochera

Normativa
Las puertas cocheras solo podrán ser generadas dentro de la propiedad, posterior a la línea de construcción, evitando invadir o desnivelar la acera existente.

Ningún elemento de la puerta cochera (puertas, rampas, columnas) debe invadir la acera.

La acera debe mantener un acabado uniforme, resistente y antideslizante en la franja peatonal, independiente del uso vehicular.

Las extensiones mediante techos o elementos sobresalientes deberán garantizar una altura libre mínima de 2.40 m, medida desde el nivel de la acera.

Se permite que el cobertizo sobresalga del límite de propiedad, siempre que la estructura esté contenida físicamente dentro de la línea de propiedad y no sobrepase el cordón de la vialidad.

Todo caso donde la servidumbre pública se esté utilizando como puerta cochera, el propietario del inmueble deberá realizar las adecuaciones para liberar el espacio público siguiendo los parámetros que determine la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

Dichas adecuaciones deberán garantizar, como mínimo: (i) la continuidad y accesibilidad de la acera; (ii) la eliminación de desniveles, rampas o elementos fijos no autorizados en la servidumbre pública; (iii) la restitución de acabados y materiales adecuados para el espacio público; y (iv) el cumplimiento de los anchos, pendientes y criterios normativos vigentes.

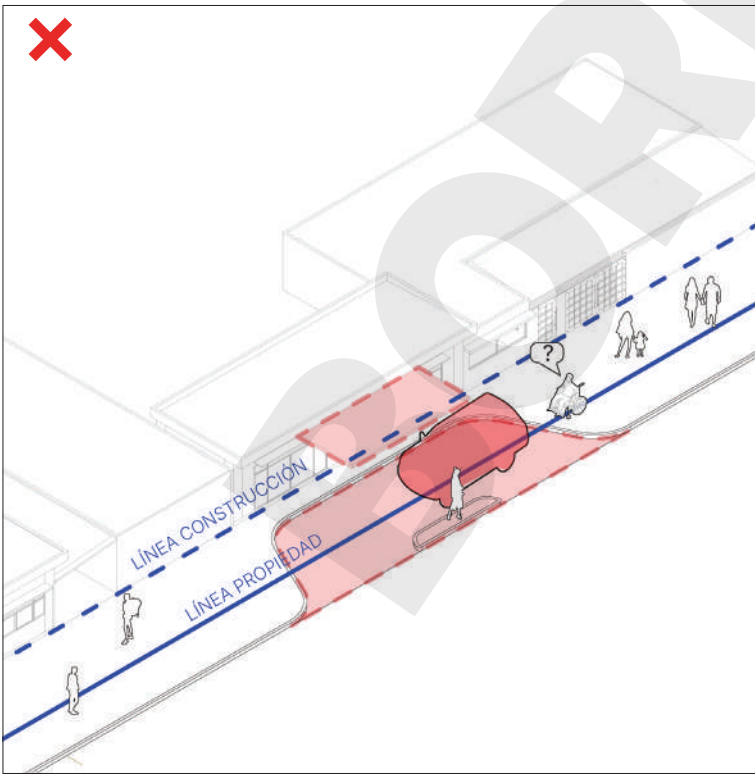


Fig. 48: Ejemplo gráfico, puerta cochera fuera de servidumbre

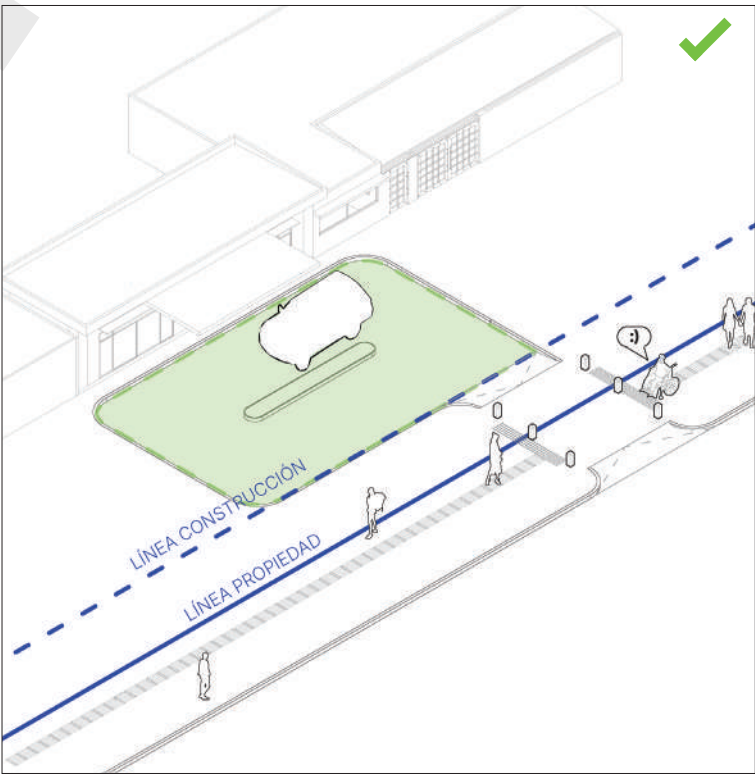


Fig. 49: Ejemplo gráfico, puerta cochera resuelta después de línea de construcción

B-6 | Carril Incorporación / Aceleración

Normativa
En las vías arteriales colectoras y principales ¹⁷ no se permite la construcción de bahías que proporcionen carriles para la incorporación (desaceleración) o salida (aceleración) de vehículos del acceso al predio.

Cuando estudios técnicos de movilidad sustenten la necesidad de bahías como carriles para cambios de velocidad en accesos con volumen vehicular significativo y altas velocidades de operación, se permitirán carriles para la incorporación (desaceleración) o salida (aceleración) de vehículos en accesos a carreteras¹⁷.

En estos casos, no se permitirá la reducción del ancho de la acera, por lo que se deberá garantizar un ancho mínimo de 2.50 m para la acera incluyendo un ancho mínimo de 0.75 m para la zona de infraestructura.

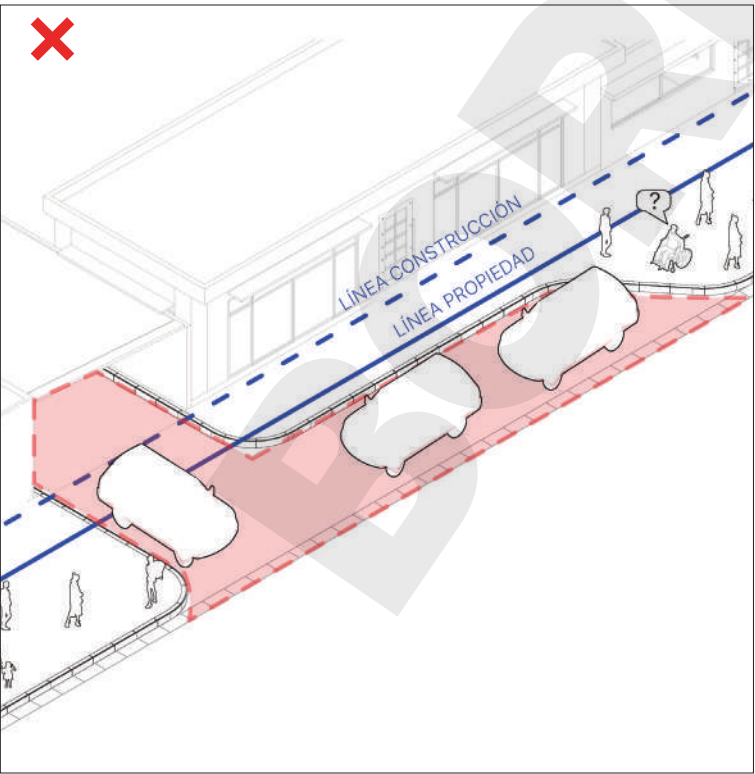
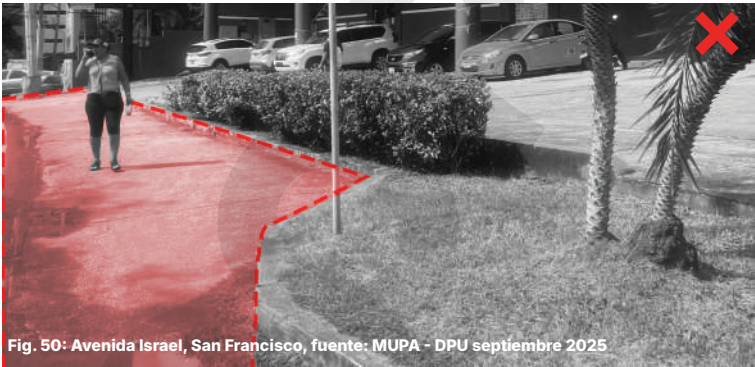


Fig. 52: Ejemplo gráfico, priorización del auto

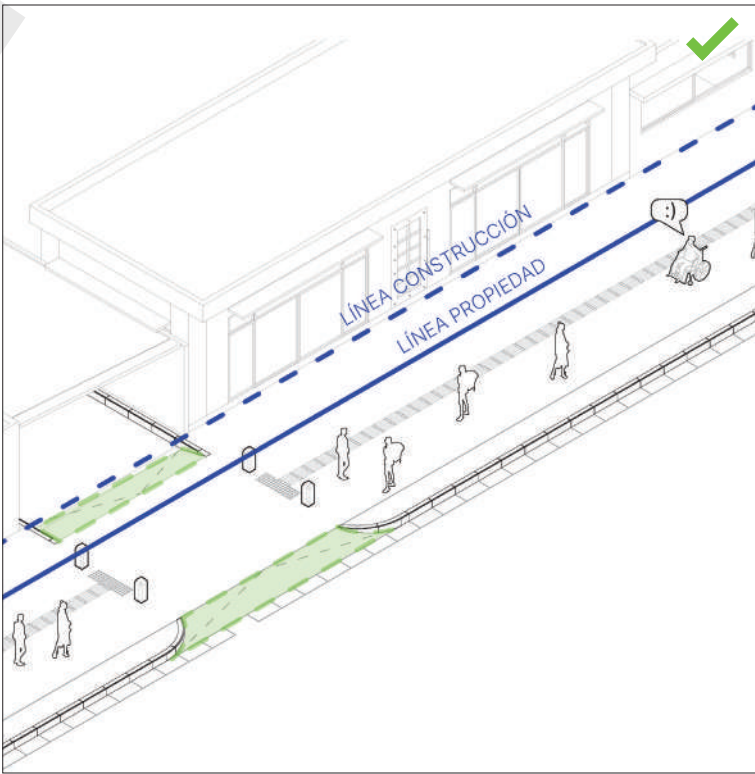


Fig. 53: Ejemplo gráfico, priorización del peatón

B-7 | Extensiones de Acera

¿Qué son y para qué sirven?
Intervención de diseño urbano que amplía la acera hacia la calzada en los puntos de cruce peatonal o zonas de estacionamiento. Su objetivo principal es reducir la distancia de cruce para los peatones, mejorar la visibilidad mutua entre conductores y transeúntes, y calmar el tráfico al estrechar visual y físicamente la vía. ¹⁸ Estas extensiones permiten incorporar mobiliario urbano, vegetación y otros elementos que enriquecen el espacio público.

Normativa
La longitud de una extensión de acera debe ser, como mínimo, igual al ancho del cruce peatonal; sin embargo, se recomienda que se prolongue hasta la línea de detención adelantada, con el fin de mejorar la visibilidad y seguridad del cruce.

En intersecciones, se permitirá extender la acera hacia la calzada para acortar el cruce peatonal y delimitar espacios de estacionamiento, incorporando obligatoriamente rampas de accesibilidad conforme a la normativa de accesibilidad universal.

Estas intervenciones se ubicarán preferentemente en esquinas con alto flujo peatonal, cruces señalizados, zonas escolares, comerciales o de transporte público, así como en calles con exceso de velocidad o secciones vehiculares anchas.

Las dimensiones mínimas de la ampliación serán: proyección máxima hasta el ancho de un carril de estacionamiento (2.00–2.50 m), longitud mínima de 6.00 m, dejando libre al menos 3.50 m de carril de circulación vehicular.

En intersecciones, el radio de giro deberá garantizar la maniobrabilidad de vehículos de servicio y emergencia.

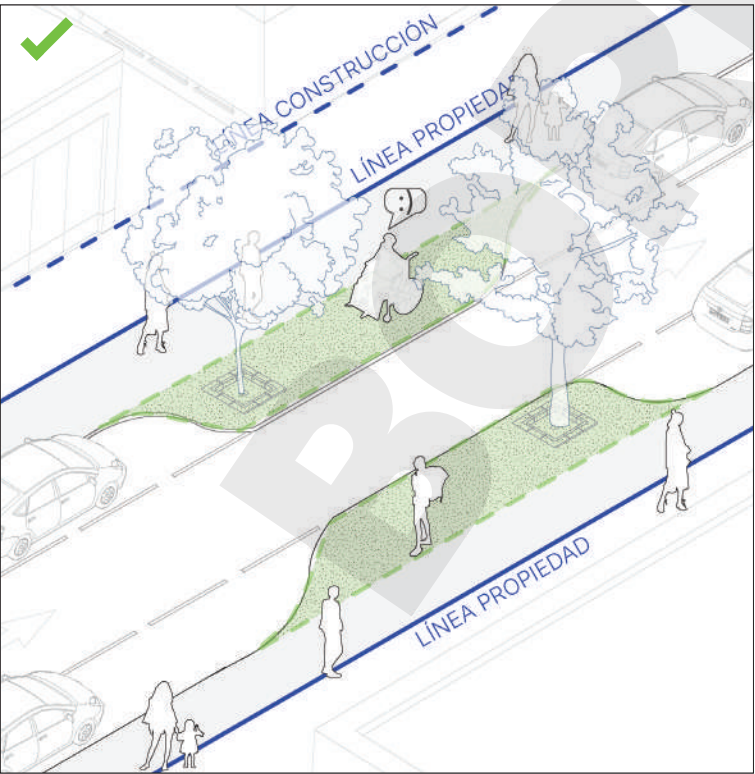


Fig. 56: Ejemplo gráfico, extensión tipo "pinchpoint"

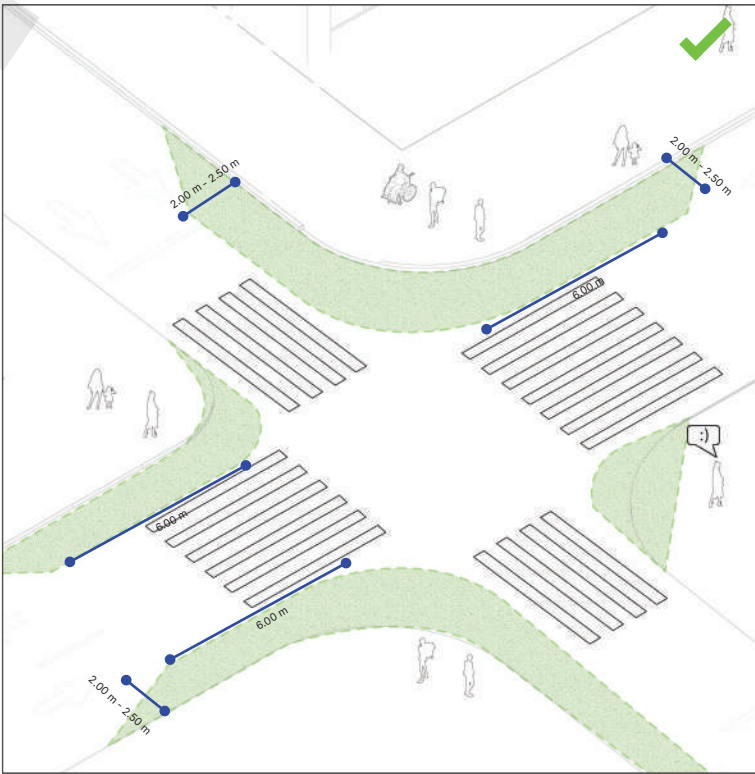


Fig. 57: Ejemplo gráfico, extensiones en cruces peatonales

C | ESTACIONAMIENTOS

Los autos forman parte del paisaje urbano de nuestras ciudades y entendemos que no van a desaparecer, sin embargo, su aporte a la imagen urbana es muy bajo por lo que aspiramos a tratar de ubicarlos en sitios en donde no sean los protagonistas del espacio. Mientras menos se vean, mucho mejor. Esta visión responde a una necesidad urgente de recuperar el espacio público para las personas, promoviendo entornos más caminables, seguros y estéticamente agradables.

El estacionamiento en superficie, especialmente en zonas residenciales y comerciales, debe ser cuidadosamente regulado para evitar que domine visualmente el entorno. Además, la vegetación, el mobiliario urbano y los elementos de diseño pueden utilizarse estratégicamente para mitigar el impacto visual de los vehículos. En este enfoque, el automóvil deja de ser el centro del diseño urbano y se convierte en un elemento funcional subordinado a los objetivos de habitabilidad, inclusión y sostenibilidad del espacio público.



Fig. 58: TTE® - Ökologische Flächenbefestigung von HÜBNER-LEE

C-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1. Dispuestos paralelamente a la vía, deben ubicarse en zonas de baja velocidad y buena visibilidad. Deben mantenerse libres de obstrucciones, respetando distancias mínimas respecto a rampas, pasos peatonales, accesos, hidrantes y mobiliario urbano, y facilitar maniobras seguras sin invadir el flujo peatonal.
- 2. Las motocicletas deben organizarse en módulos compactos. Su ubicación debe ser visible, cercana a accesos principales, pero sin interferir con rampas ni aceras.
- 3. Los lotes de estacionamientos deberán diseñarse como espacios funcionales y seguros, capaces de atender distintas tipologías vehiculares y flujos peatonales. En contextos urbanos, se sugiere integrar los lotes con el entorno mediante fachadas activas, mobiliario urbano y criterios de diseño paisajístico.
- 4. El estacionamiento deberá ubicarse preferentemente en la zona posterior del lote, con el fin de mantener la continuidad del frente urbano y priorizar el uso peatonal y paisajístico del espacio público.

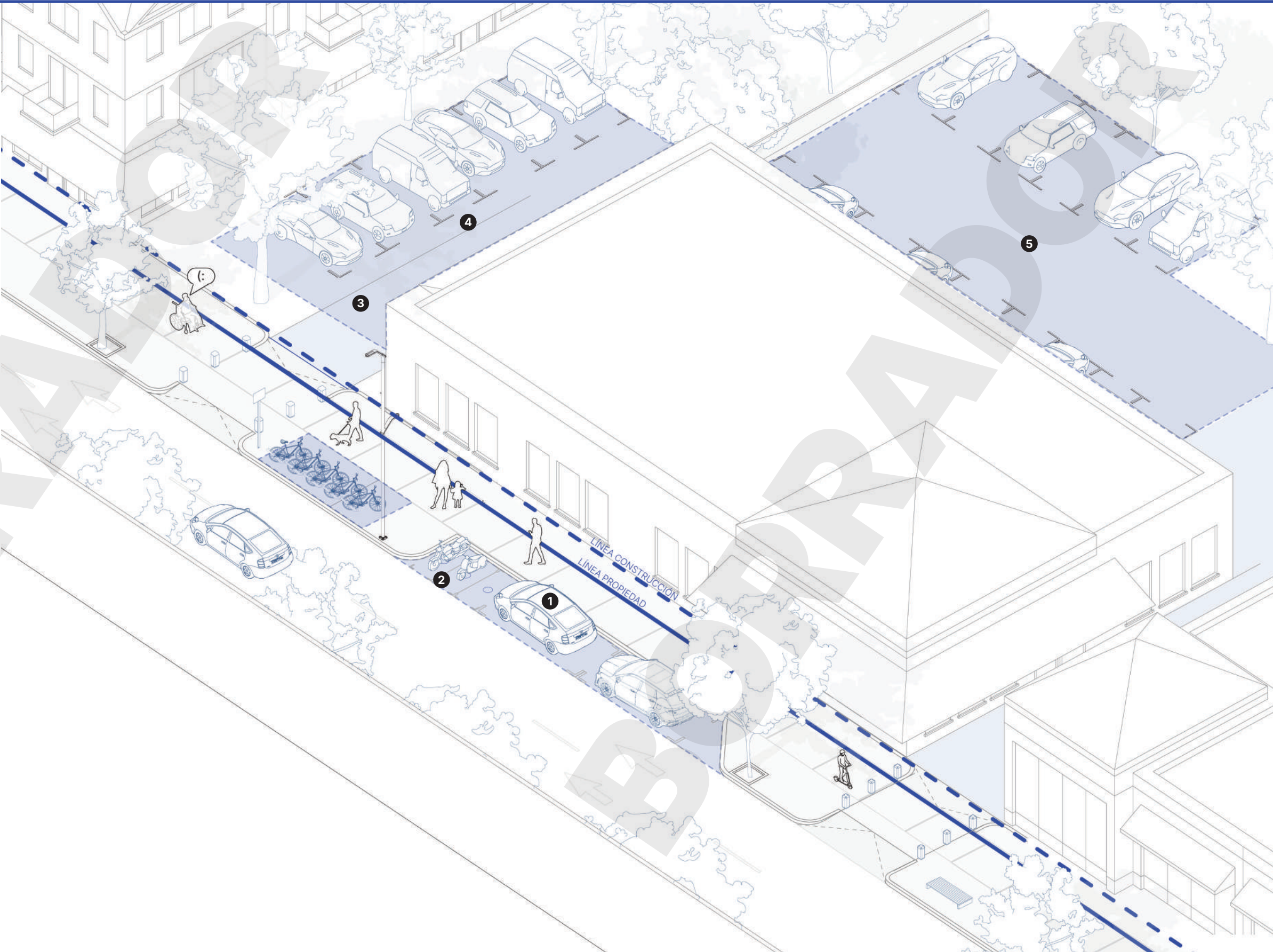


Fig. 59: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

C-1 | Sobre la Vía

Normativa

Los espacios de estacionamiento deberán tener dimensiones mínimas de 2.20 a 2.50 m de ancho por 5.00 a 5.50 m de largo.¹⁹

Solo se podrán ubicar en la rodadura vehicular, nunca sobre la acera ni en zonas peatonales.

Deberán estar señalizados con pintura blanca continua y con orejas que delimiten las bahías.

Es obligación la señalización vertical complementaria y marcas de advertencia para peatones y conductores.

No deben ubicarse lateral a árboles, postes, hidrantes, bolardos ni mobiliario, que estén a una distancia menor a 1.50mts que impida el uso completo del espacio.

Se requiere pendiente de $\leq 2\%$ para evitar acumulación de agua y facilitar maniobras.

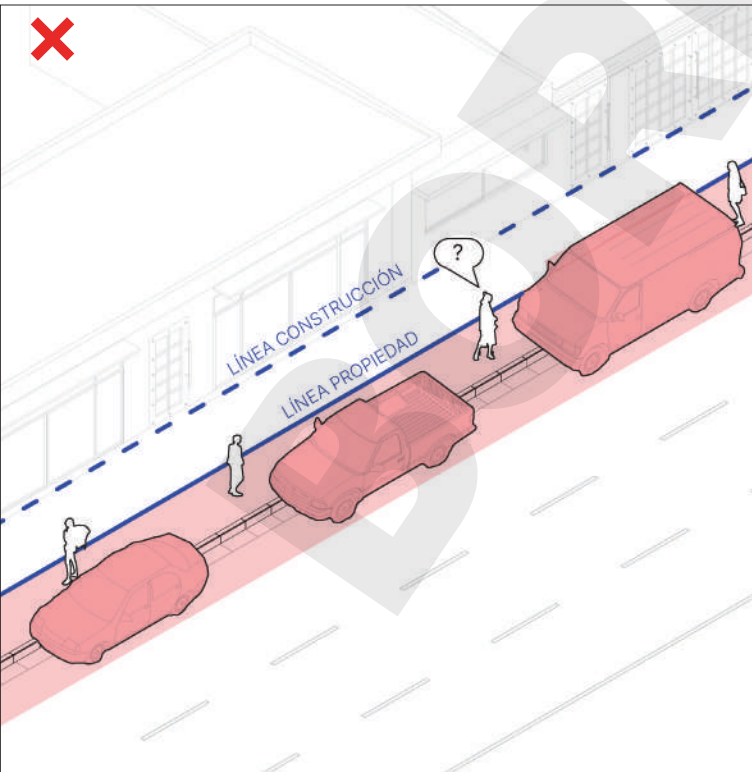


Fig. 62: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

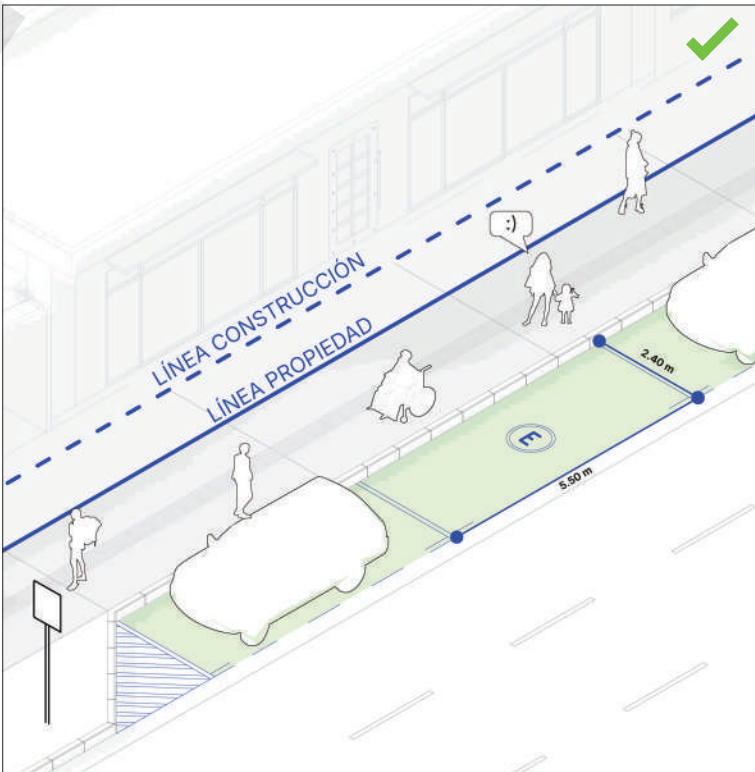


Fig. 63: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

C-2 | Motocicletas

Normativa

Sus dimensiones deben ser ancho de 1.50 metros y largo de 2.00, es requerida área libre mínimo 2.00 metros frente a cada estacionamiento.

Señalización horizontal con pintura resistente al tránsito, incluyendo pictograma de motocicleta.

Delimitación clara entre módulos mediante líneas visibles o separadores físicos.²⁰

Señalización vertical complementaria en zonas de alta rotación o uso compartido.

Es requerido instalar bolardos, topes o elementos de contención para evitar invasión por vehículos mayores.

Se podrán estacionar entre la línea de propiedad y línea de construcción siempre y cuando no ocupen más de 1/3 de la fachada.

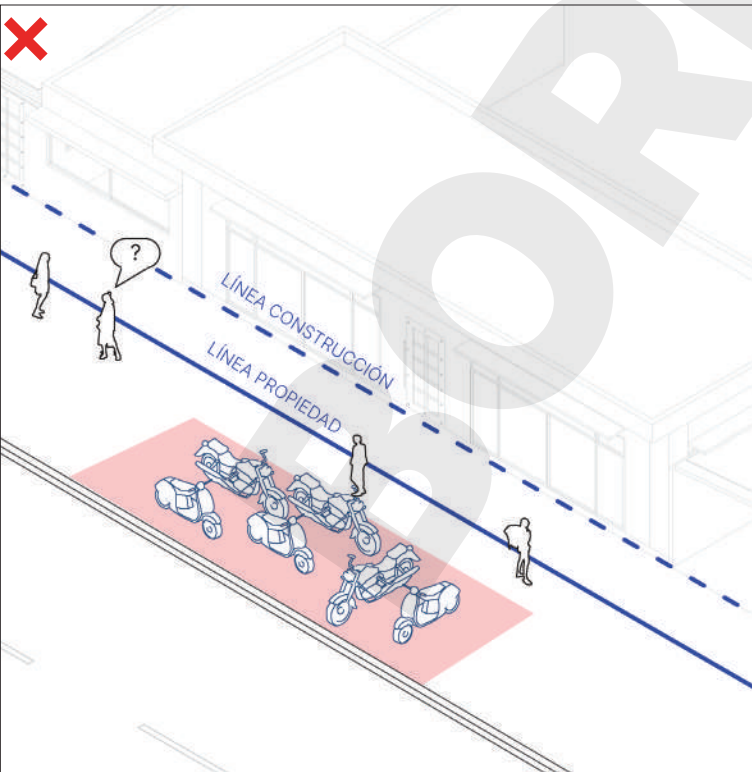


Fig. 66: Ejemplo gráfico, motocicletas interrumpiendo el flujo peatonal

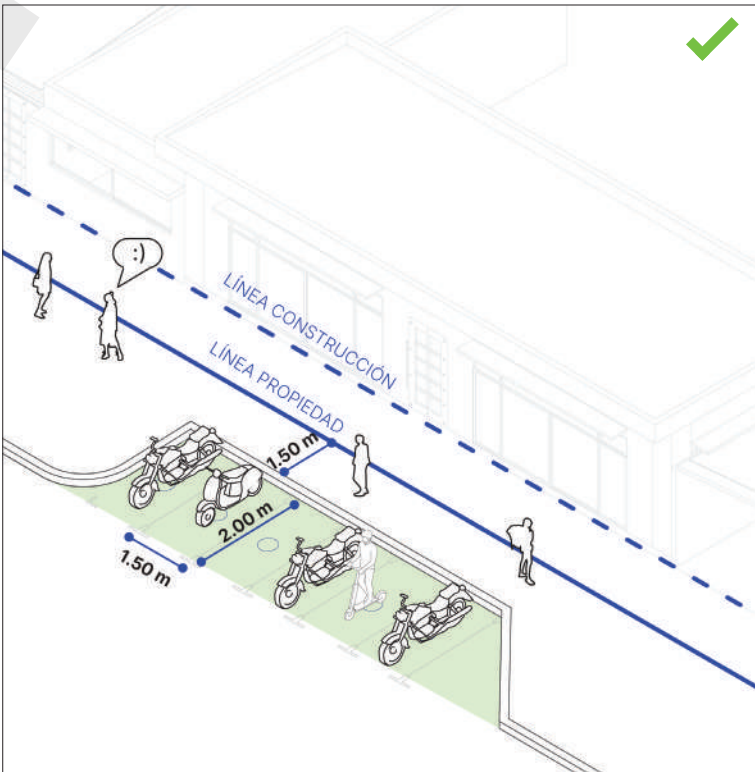


Fig. 67: Ejemplo gráfico, organización de motocicletas

C-3 | Vehículos Eléctricos

Normativa

Se deberá delimitar la zona perimetral del punto de carga, no se permite pintura de superficie completa del estacionamiento.

Es obligatorio colocar señal visible que indique "uso exclusivo para carga eléctrica".

En ningún caso se permitirá que dichos equipos invadan las aceras ni interfieran con el flujo peatonal.

Los cables y conectores deberán disponerse de forma segura, sin generar obstáculos ni riesgos de tropiezo.

Se debe garantizar un paso peatonal libre, continuo y seguro alrededor del espacio de carga, conforme a los criterios de accesibilidad universal y diseño urbano inclusivo.

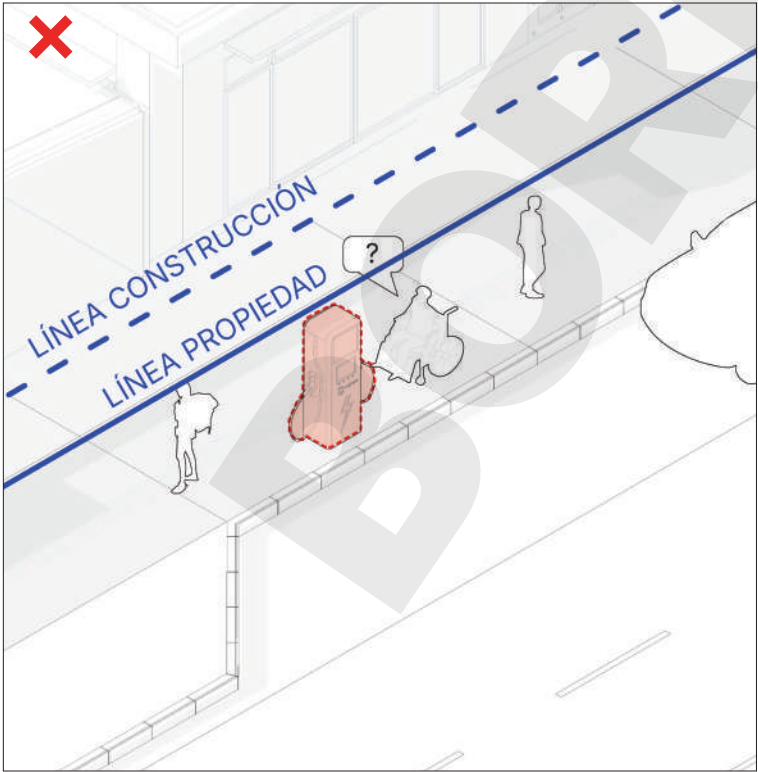


Fig. 67: Ejemplo gráfico, obstrucción del flujo peatonal

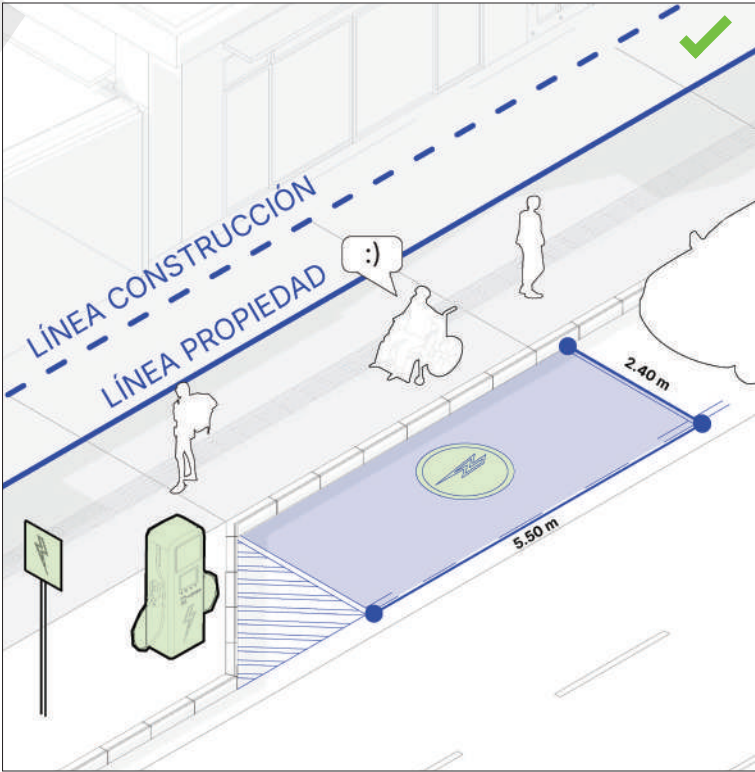


Fig. 68: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

C-4 | Áreas de Estacionamiento

Normativa

Quedan prohibidos los estacionamientos que se sirven directamente de la calle en cualquiera de sus formas.

Quedan prohibidos los estacionamientos colocados en la parte frontal del lote.

Dentro de cada lote se colocarán los estacionamientos superficiales en la parte posterior del mismo. De ser necesaria una mayor cantidad de estacionamientos, los mismos tendrán que ser resueltos dentro de la edificación, ya sea en altura o mediante sótanos.

En los casos de propiedades existentes, de comprobarse que los vehículos están fuera de la línea de propiedad; hayan realizado modificaciones a antejardines para convertirlos en estacionamientos y/o hayan realizado modificaciones a los planos aprobados. El propietario deberá realizar las adecuaciones necesarias para restaurar la condición inicial.

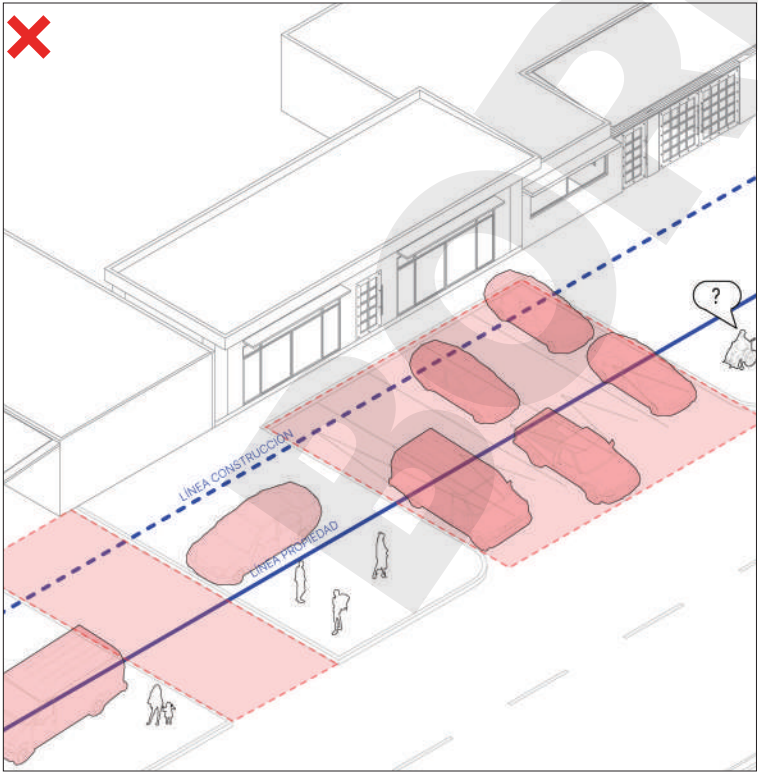
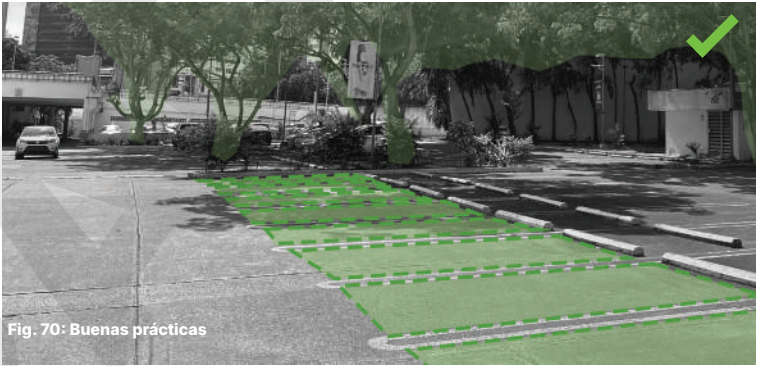


Fig. 71: Ejemplo gráfico, motocicletas interrumpiendo el flujo peatonal

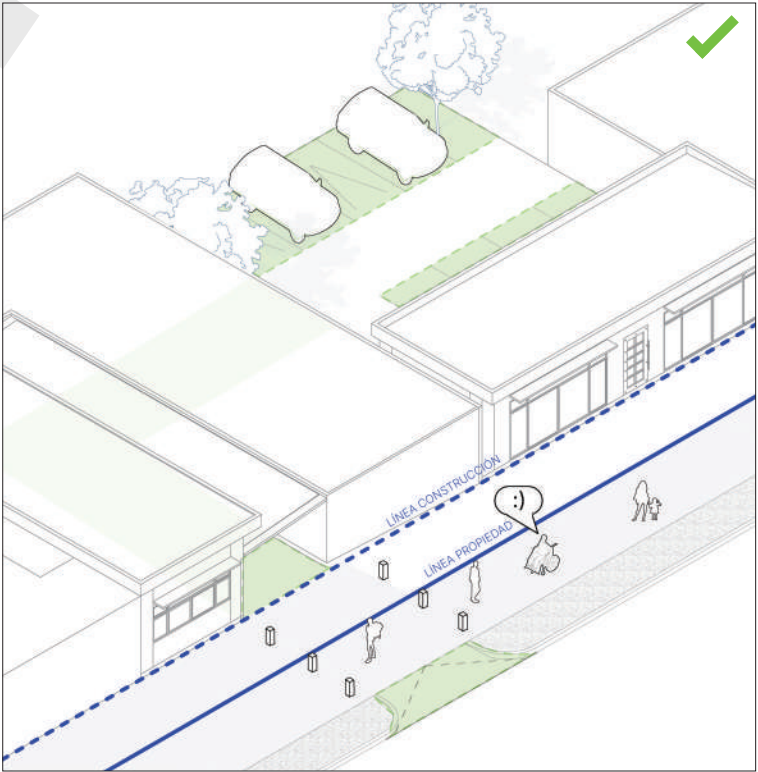


Fig. 72: Ejemplo gráfico, organización de motocicletas

C-5 | Carga y Descarga

Normativa
Deberán ubicarse en calles secundarias, vías de servicio o zonas de circulación interna.²²

Distancia mínima de 5.50 m de intersecciones viales y pasos de peatones.

No deberán obstruir aceras, ciclovías, paradas de autobús ni vías de acceso.²³

El ancho de 2.00 a 2.50 m y la longitud de 8.00 a 12.00 metros.²⁴

- Es requerida la instalación de señalética horizontal y vertical.
- Señalización horizontal: Marcar con rayas discontinuas de 40 cm de largo y 10 cm de ancho, con un espacio entre líneas de 40 cm. Dentro del área acotada se debe colocar una marca en pavimento con el pictograma de carga y descarga.
 - Señalización vertical: Colocar placa de señal vertical que indica la ubicación de una bahía de carga y descarga con su pictograma. Tamaño: 60 cm x 60 cm.

Se sugiere, además, que la señalización incluya información sobre el horario de vigencia para las operaciones, la longitud máxima permitida del vehículo y el tiempo máximo de estadía para cada camión.

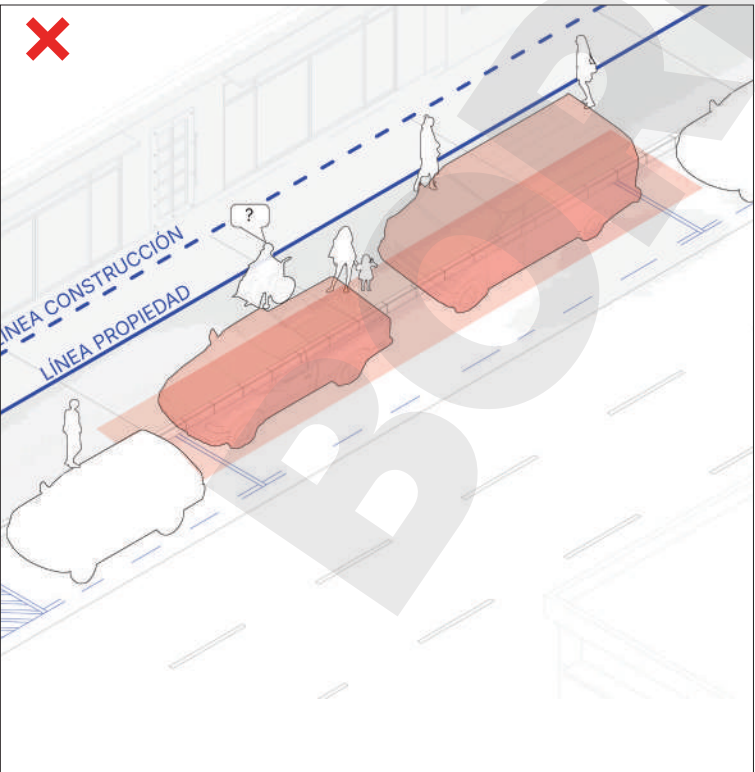


Fig. 73: Ejemplo gráfico, obstrucción del flujo peatonal

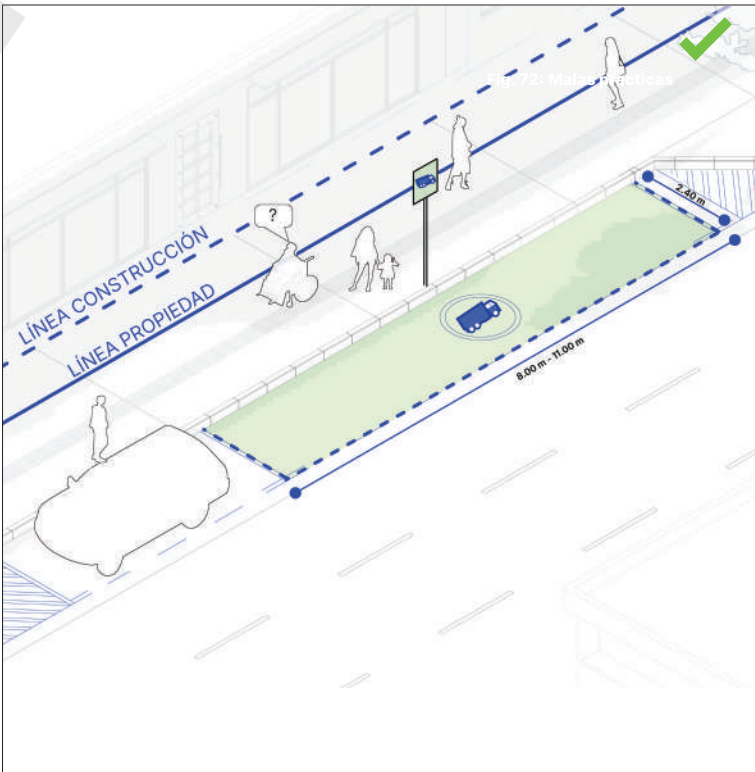


Fig. 74: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

“Las calles bien diseñadas priorizan a los peatones y fortalecen la vida urbana, la equidad social y la prosperidad.”
UN-Habitat. (2013). Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

D | ELEMENTOS URBANOS

Son dispositivos o estructuras de escala humana que se integran al diseño de calles, plazas, parques y aceras para mejorar la experiencia del usuario, ordenar el espacio y reforzar la identidad del lugar. Se consideran parte del mobiliario urbano y del paisaje funcional de la ciudad.

Estos elementos incluyen bancas, bolardos, papeleras, luminarias, bike racks, kioscos y parklets, entre otros. Su correcta disposición contribuye a la legibilidad del entorno, facilita la orientación y promueve la apropiación del espacio por parte de la comunidad. Además, puede ser una herramienta clave para fomentar la inclusión, mediante diseños accesibles para personas con movilidad reducida, adultos mayores y niños.

La elección de materiales, formas y colores debe responder tanto a criterios estéticos como funcionales, asegurando durabilidad, facilidad de mantenimiento y coherencia con el carácter del lugar.



Fig. 75: Bell Street Park, Seattle, Washington, Estados Unidos

D-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Las bancas deberán ubicarse a lo largo de las aceras o espacios peatonales de manera que faciliten el descanso sin obstruir la circulación.
- 2 Los bolardos deberán instalarse para proteger el área peatonal del ingreso vehicular no autorizado, sin reducir el ancho libre de circulación. Su colocación debe ser uniforme, visible y resistente.
- 3 Los basureros deben instalarse en zonas de permanencia, paradas de transporte, plazas, parques y corredores peatonales, sin interferir con rutas accesibles ni obstaculizar la circulación peatonal.
- 4 La distancia mínima entre el borde del basurero y el límite de la zona peatonal continua será de 1.50 metros.
- 5 La iluminación peatonal deberá garantizar visibilidad y seguridad durante las horas nocturnas, manteniendo uniformidad lumínica y evitando deslumbramientos. Los postes y luminarias deben colocarse fuera del ancho libre de la acera.

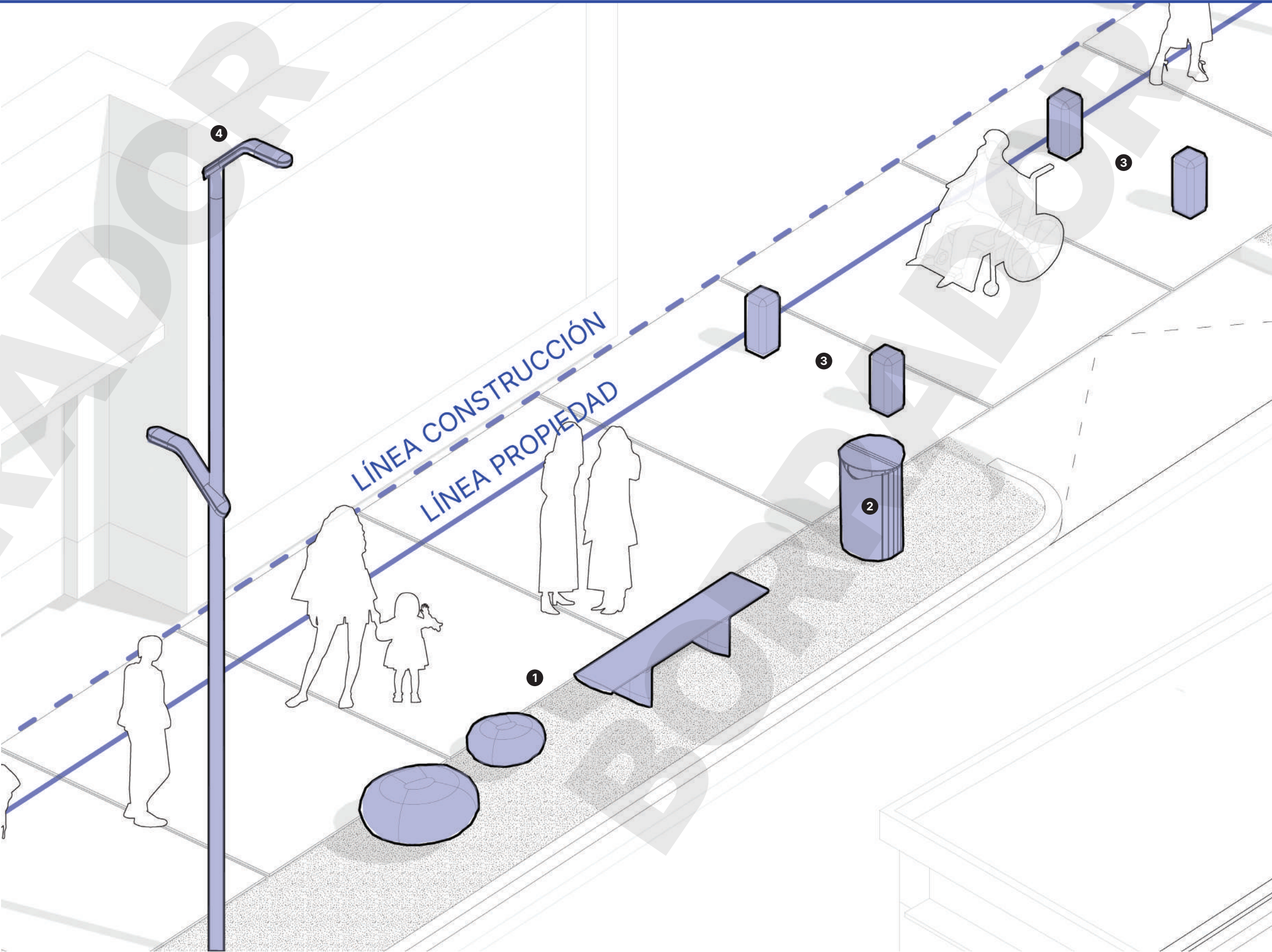


Fig. 76: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

D-1 | Bolardos

Normativa

La separación entre bolardos será mínimo de 1.50 metros, con el fin de impedir el paso de vehículos sin bloquear el tránsito de peatones.

La altura deberá oscilar entre 0.75 y 0.90 metros desde el nivel de la acera.

Los materiales utilizados deberán ser resistentes a impactos, condiciones climáticas y actos vandálicos, recomendándose el uso de acero galvanizado, concreto reforzado o polímeros de alta densidad.

Las especificaciones deben ser aprobadas por Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



Fig. 77: fuente: <https://el-pinto.com/2022/05/06/51867583314/>

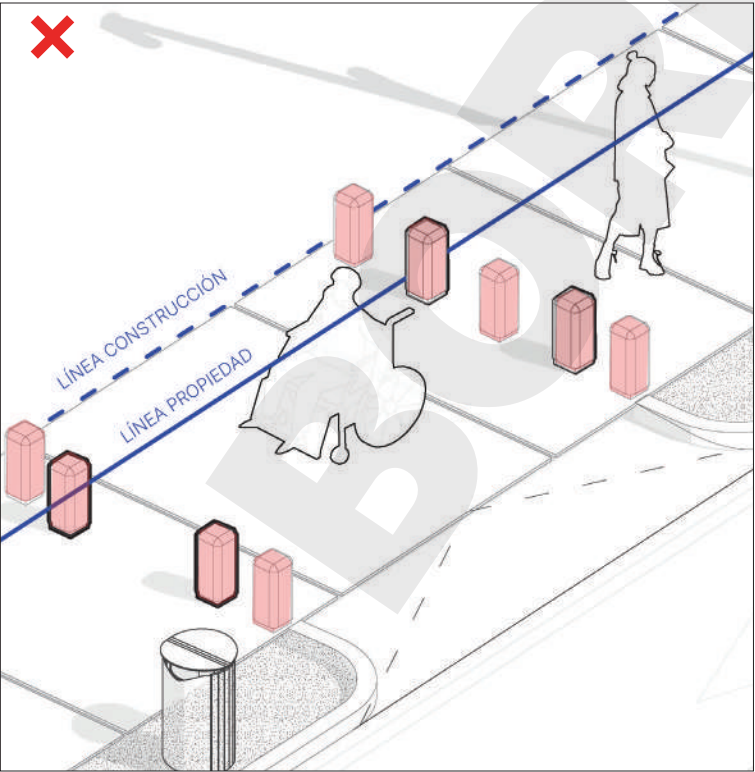


Fig. 78: Ejemplo gráfico, bolardos interrumpiendo accesibilidad

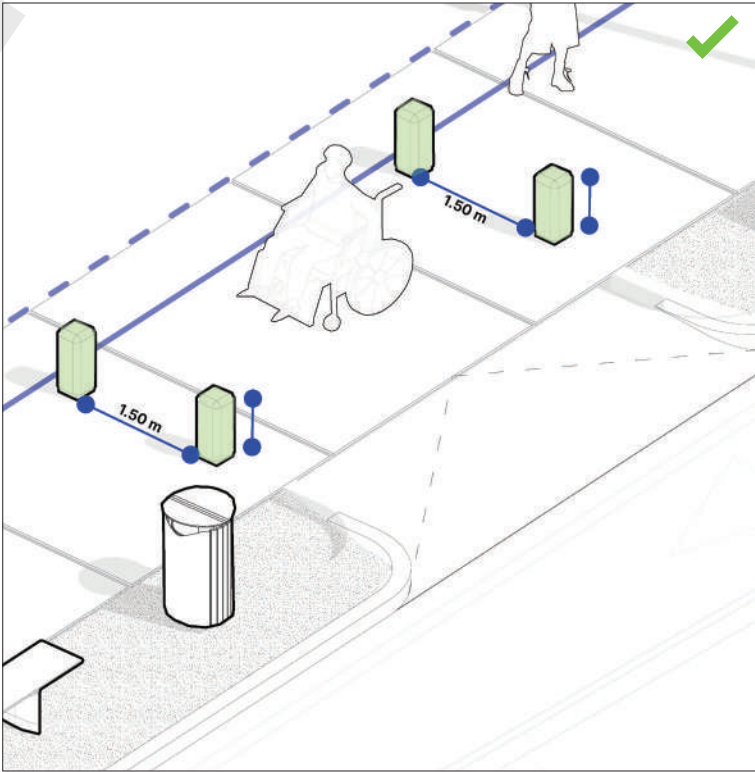


Fig. 79: Ejemplo gráfico, bolardos con dimensiones accesibles

D-2 | Bancas

Normativa

Las bancas no deberán ubicarse en zonas que no interfieran con circulación peatonal. ²⁵

En aceras con anchos menores a 1.50 m no se podrán colocar bancas.

Para garantizar accesibilidad universal, cada banca deberá contar con un espacio libre horizontal pavimentado de al menos 0.90 m por 1.20 m, destinado a la ubicación de sillas de ruedas, coches de niños o dispositivos de ayuda técnica.

La distancia mínima desde la vialidad de la calle hasta la banca es de 1.20 m.

Toda instalación deberá cumplir con las normas técnicas vigentes y contar con la aprobación de la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



Fig. 80: Calle 79 Este, San Francisco, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 81: Calle República de Uruguay, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU noviembre 2025

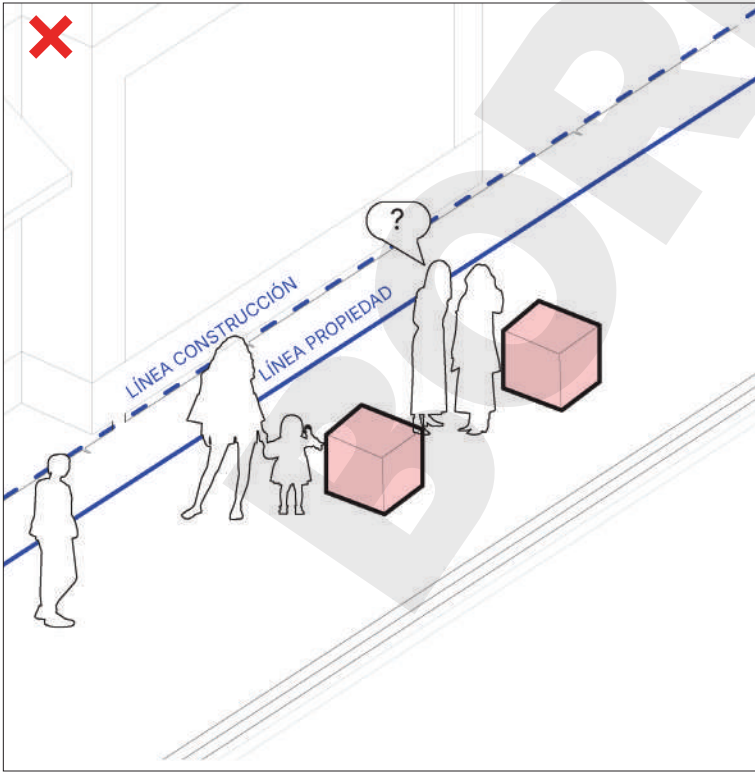


Fig. 82: Ejemplo gráfico, bancas interrumpiendo el flujo peatonal

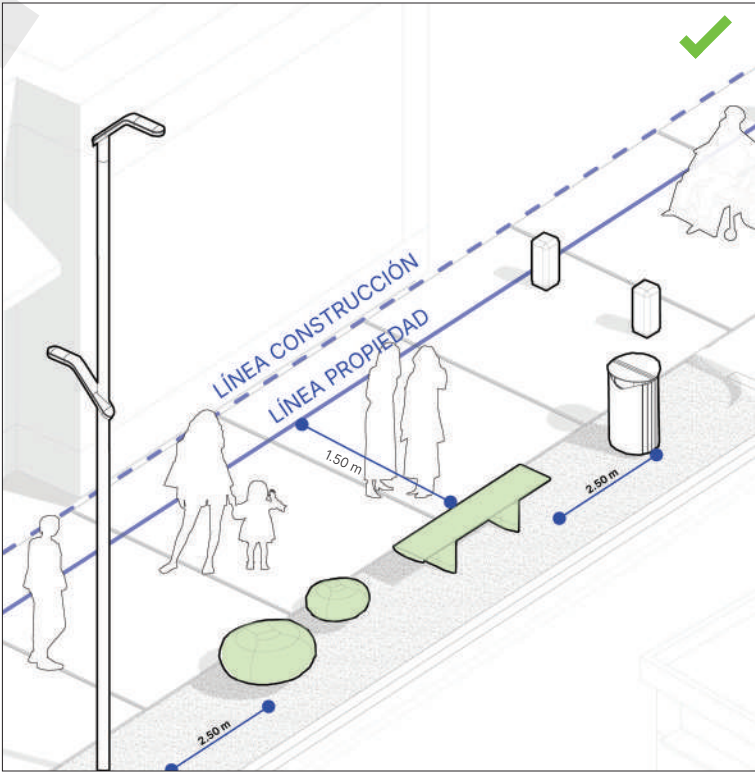


Fig. 83: Ejemplo gráfico, organización de bancas

D-3 | Iluminación Peatonal

Normativa

Se deberá asegurar una uniformidad lumínica que evite la formación de sombras o contrastes excesivos que dificulten la percepción del entorno.

La altura de las luminarias será de entre 3.50 y 5.00 metros, según el ancho de la acera y el tipo de vía, mientras que la distancia entre postes será variable según la potencia y tipo de luminaria, recomendándose un intervalo de 20 a 30 metros para luminarias LED de baja potencia.

Las luminarias deberán ubicarse dentro de la franja técnica, sin interferir con rutas peatonales, accesos, rampas ni mobiliario urbano. Se recomienda el uso de tecnología LED con temperatura de color entre 3000K y 4000K para garantizar confort visual.

La iluminación deberá ser compatible con criterios de accesibilidad universal, facilitando la lectura de señalización táctil, la orientación y la seguridad para personas con discapacidad visual.

Los materiales utilizados deberán ser resistentes a la intemperie, al vandalismo y de fácil mantenimiento. Las luminarias deberán instalarse de forma que no queden bloqueadas.

Toda instalación deberá cumplir con las normas técnicas vigentes y contar con la aprobación de la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

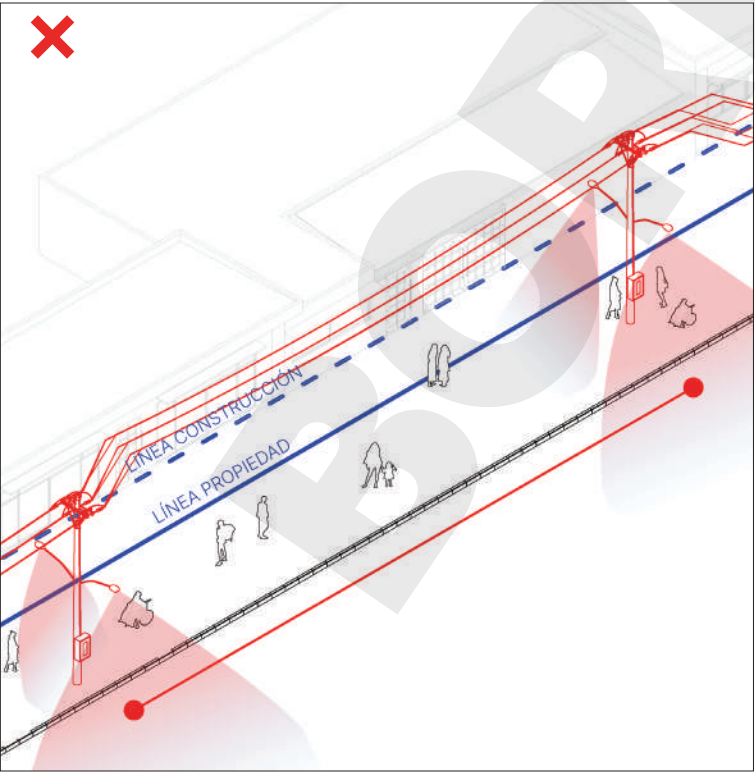


Fig. 86: Ejemplo gráfico, iluminación insuficiente, priorizando la vía del auto

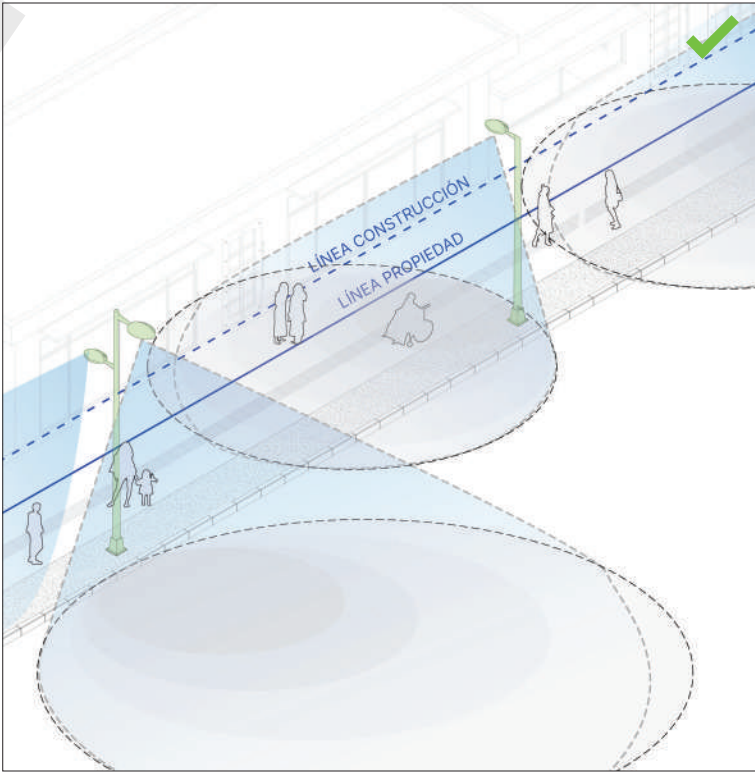


Fig. 87: Ejemplo gráfico, balance de iluminación peatonal y vehicular

D-4 | Papeleras

Normativa

Las papeleras deberán instalarse en la franja de infraestructura.

Las papeleras deberán incorporar tapa o sistema de apertura controlada para evitar la dispersión de residuos por viento o animales.

Las papeleras deberán contar con pictogramas claros, visibles y comprensibles para todos los usuarios, con diferenciación por tipo de residuo (orgánico, reciclable, etc.).

No deberán ubicarse frente a alcorques, bancos, rampas ni elementos que impidan su uso o mantenimiento.

La ubicación y materiales deberá ser autorizada y aprobada por Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

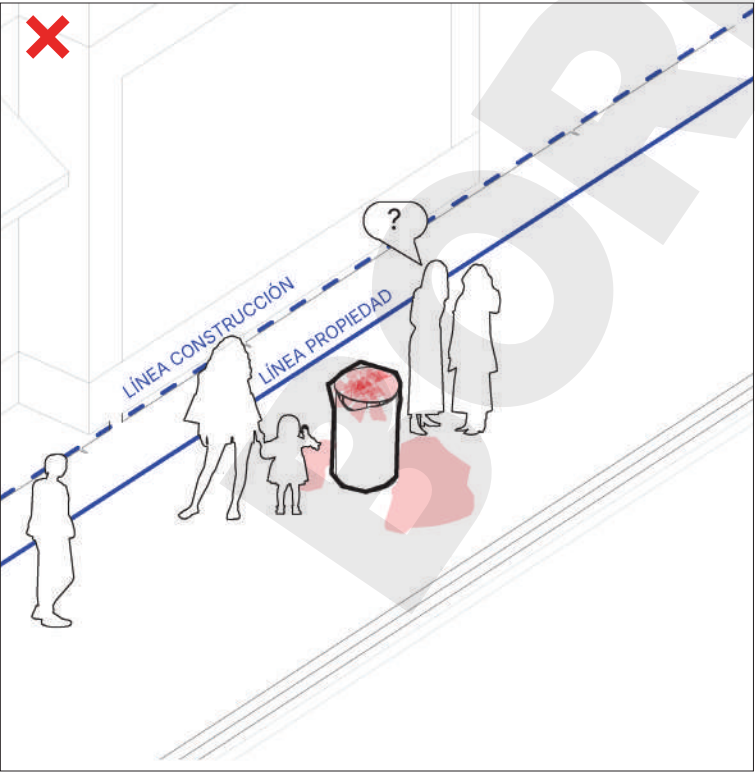


Fig. 90: Ejemplo gráfico, situaciones típicas de basureros interrumpiendo el flujo peatonal

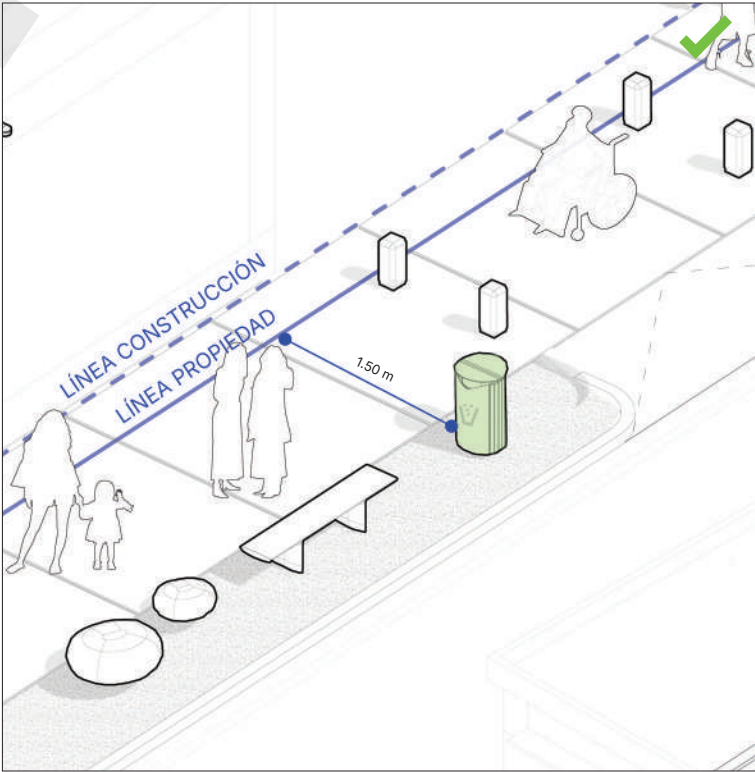


Fig. 91: Ejemplo gráfico, organización de los basureros

D-5 | Bicicletas

Normativa

Las bicicletas deberán ubicarse en la franja técnica.

No deberán interferir con rutas peatonales, rampas, accesos ni zonas de circulación.

La distancia mínima respecto a puertas, rampas o mobiliario urbano será de 1.50 metros.

Cada estacionamiento deberá contar con un ancho mínimo de 0.50 metros y un largo mínimo de 1.50 metros.

El sistema de apoyo deberá permitir la sujeción y el amarre de la bicicleta en al menos dos puntos, incluyendo el marco, para garantizar estabilidad y seguridad frente al uso cotidiano y al riesgo de robo.

La ubicación y materiales deberá ser autorizada y aprobada por Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



Fig. 92: Avenida Central España, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 93: Calle República de Uruguay, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU noviembre 2025

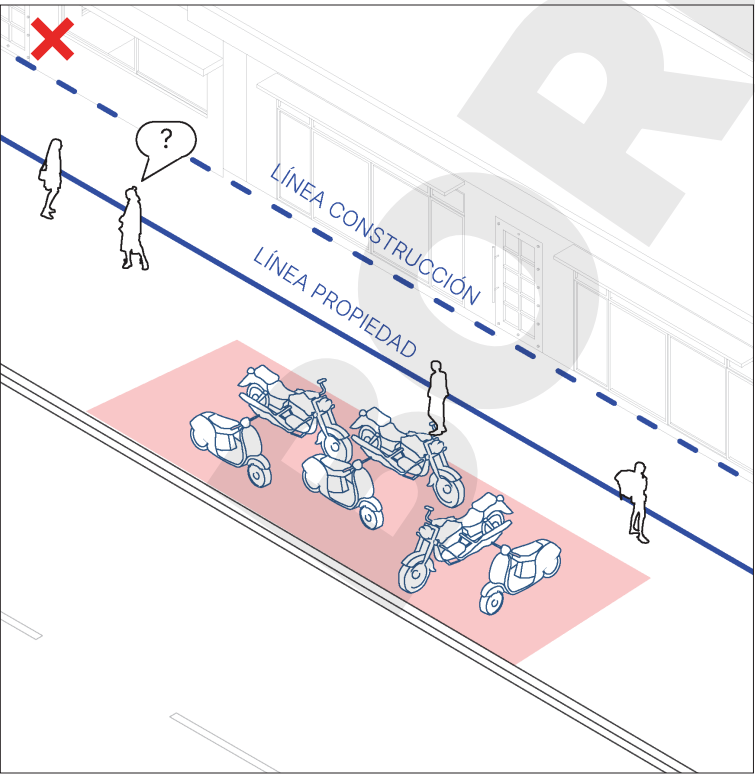


Fig. 94: Ejemplo gráfico, obstáculos en el flujo

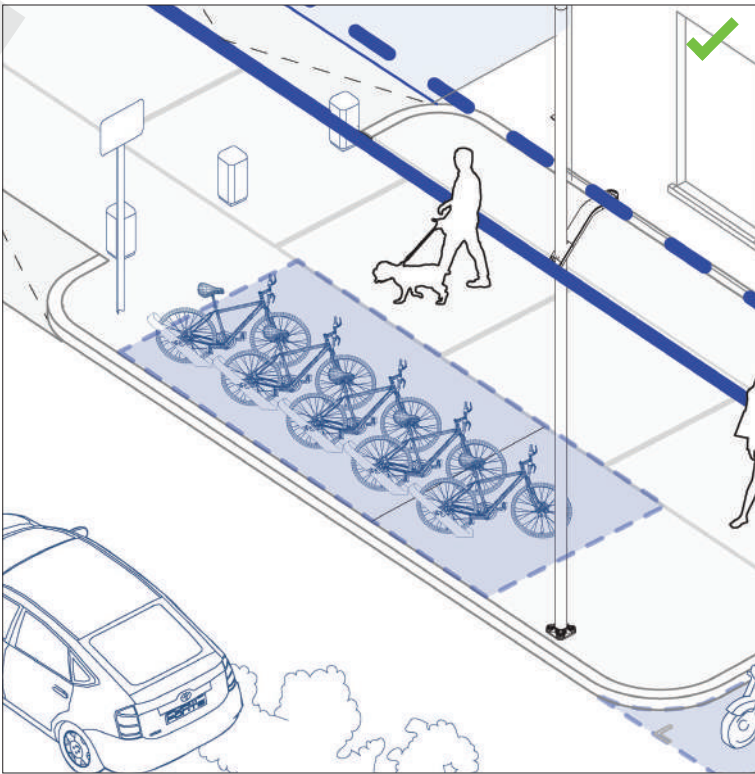


Fig. 95: Ejemplo gráfico, bicilcetas organizadas en franja de infraestructura

D-6 | Kioscos

Normativa

No se permitirá la instalación de estructuras o mobiliario comercial en aceras menores de 3.00 metros. Siempre se debe mantener un paso libre continuo de al menos 2.00 metros.

Se prohíbe el uso de aceras para la prolongación de los establecimientos comerciales. Esto incluye: Colocar estructuras fijas o permanentes, instalar toldas, paraguas, mesas, sillas, escaleras o cualquier otra estructura que dificulte la libre circulación por las aceras.

Podrán ubicarse en plazas, parques o espacios de transición entre usos residenciales y comerciales. Siguiendo los parámetros que establezca la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

Toda instalación deberá cumplir con las normas técnicas vigentes y contar con la aprobación de la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



Fig. 96: Calle 36 Este, Calidonia, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 97: Midtown 6714, NYC, Estados Unidos, fuente: <https://www.pinterest.com/489503102/>

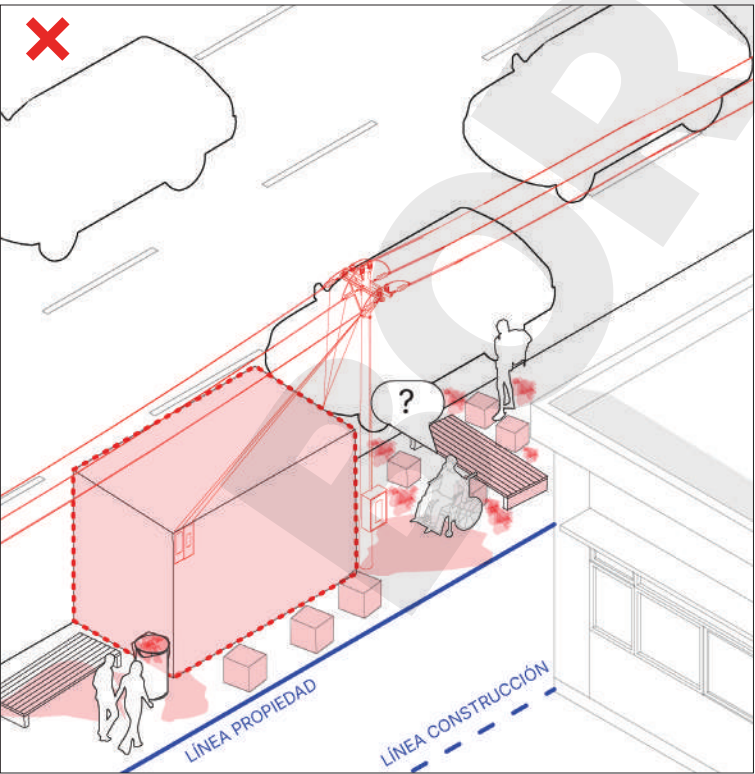


Fig. 98: Ejemplo gráfico, módulo de kiosco estrangulando el flujo peatonal

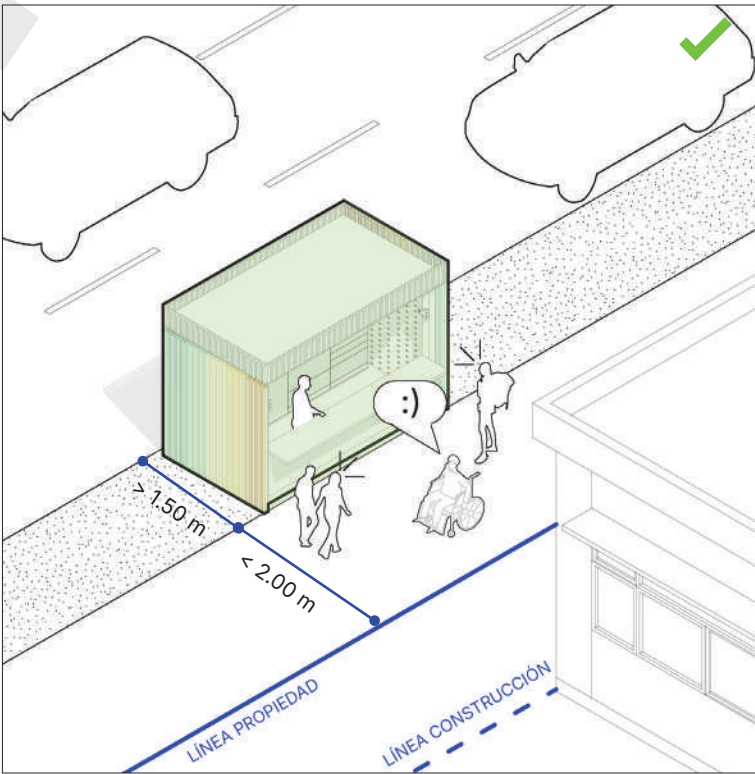


Fig. 99: Ejemplo gráfico, módulo de kiosco respetando los criterios

D-7 | Parklets

¿Qué son y para qué sirven?

Los parklets son espacios originalmente destinados al estacionamiento vehicular que se transforman en extensiones de la acera. Representan una herramienta de activación del espacio público, al recuperar superficie para el peatón mediante estructuras modulares, temporales y reversibles.²⁹

Normativa

Por lo general, un parklet ocupa uno o dos espacios de estacionamiento y presenta una configuración rectangular. Su longitud no suele ser menor a 6.00 m y su ancho no menor a 2.60 m, dimensiones que pueden variar según el contexto urbano y la disponibilidad del espacio.

El nivel del parklet debe mantenerse alineado con la acera, garantizando un tránsito continuo y seguro para el peatón.

Se recomienda su ubicación en áreas de alto flujo peatonal y donde existan usos activos en planta baja (cafeterías, comercios, paradas, parques).

Evitar su instalación en esquinas de calles, para no interferir con cruces peatonales o maniobras vehiculares.

Los parklets pueden incorporar mobiliario urbano, jardineras, elementos de sombra, priorizando materiales de bajo mantenimiento y alta durabilidad.

Se sugiere incluir elementos de protección lateral (bordillos, maceteros, barandas) que delimiten el área y brinden seguridad frente al tránsito.²⁸



Fig. 100: Noriega Street "Parklet", Matarozzi Pelsinger Builders & Wells Campbell

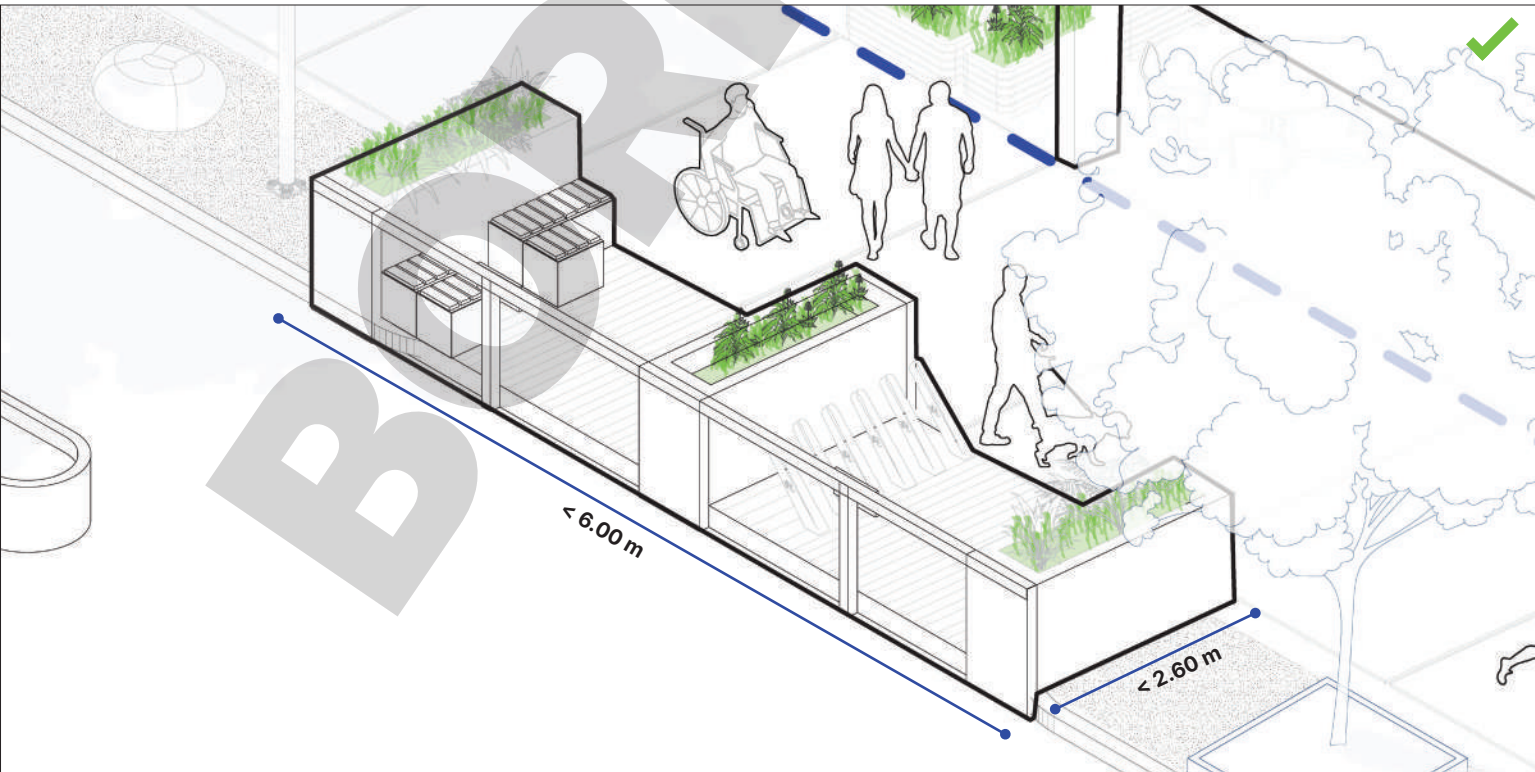


Fig. 101: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

"Una ciudad tecnológica se caracteriza por proveer una infraestructura inteligente con el fin de comunicar, conectar, fiscalizar y proporcionar una justicia urbana, a la vida diaria de los habitantes, por ejemplo, la gestión de los recursos y servicios urbanos de la ciudad". Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) & ONU-Hábitat (2017). Definición de ciudad. Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People, and Institutions. inteligente sostenible. Nam, T. & Pardo, T. (2011)

E | FRENTE DE EDIFICACIONES

El frente de las edificaciones es el espacio de conexión ente la fachada con el entorno urbano, especialmente con la acera y la vía pública. Este sector incluye la fachada visible, el acceso peatonal, y cualquier elemento que se ubique entre la línea de propiedad y la línea de construcción. Su diseño y mantenimiento influyen en la relación entre el edificio y la ciudad, ya que representa la primera impresión que ofrece la fachada y define cómo interactúan las personas con ella.

La importancia radica en su función social, estética y funcional. Es el punto de encuentro entre lo privado y lo público, facilitando el acceso seguro y ordenado de los peatones. Además, contribuye a la imagen urbana, la seguridad vial, la accesibilidad universal y la integración arquitectónica con el entorno. Un frente bien diseñado promueve la movilidad peatonal, mejora la calidad del espacio público y refuerza el sentido de pertenencia en la comunidad.



Fig. 102: The Wharf - Southwest Waterfront, Washington DC., Estados Unidos

E-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 El cobertizo debe integrarse al espacio urbano como un elemento funcional y acogedor, protegiendo a peatones de la intemperie sin invadir la acera ni obstaculizar la visibilidad.
- 2 El antejardín debe funcionar como transición verde entre la edificación y la calle, promoviendo confort visual y ambiental. Su diseño debe favorecer la infiltración de agua, biodiversidad urbana y estética pública.
- 3 Las terrazas a nivel de acera deben configurarse como espacios activos y permeables, fomentando interacción social sin interferir con la circulación peatonal. Su diseño debe garantizar seguridad, visibilidad clara y mantener la relación directa entre el interior del edificio y la calle.
- 4 Los balcones deben proyectarse hacia la calle de forma que refuercen la percepción de actividad y vigilancia natural, sin comprometer la seguridad peatonal ni obstaculizar la vía pública.
- 5 Toda intervención sobre la fachada orientada hacia la calle debe promover transparencia y actividad visual, integrando vitrinas, ventanas, puertas y elementos activos que permitan interacción directa entre el interior y el espacio público.

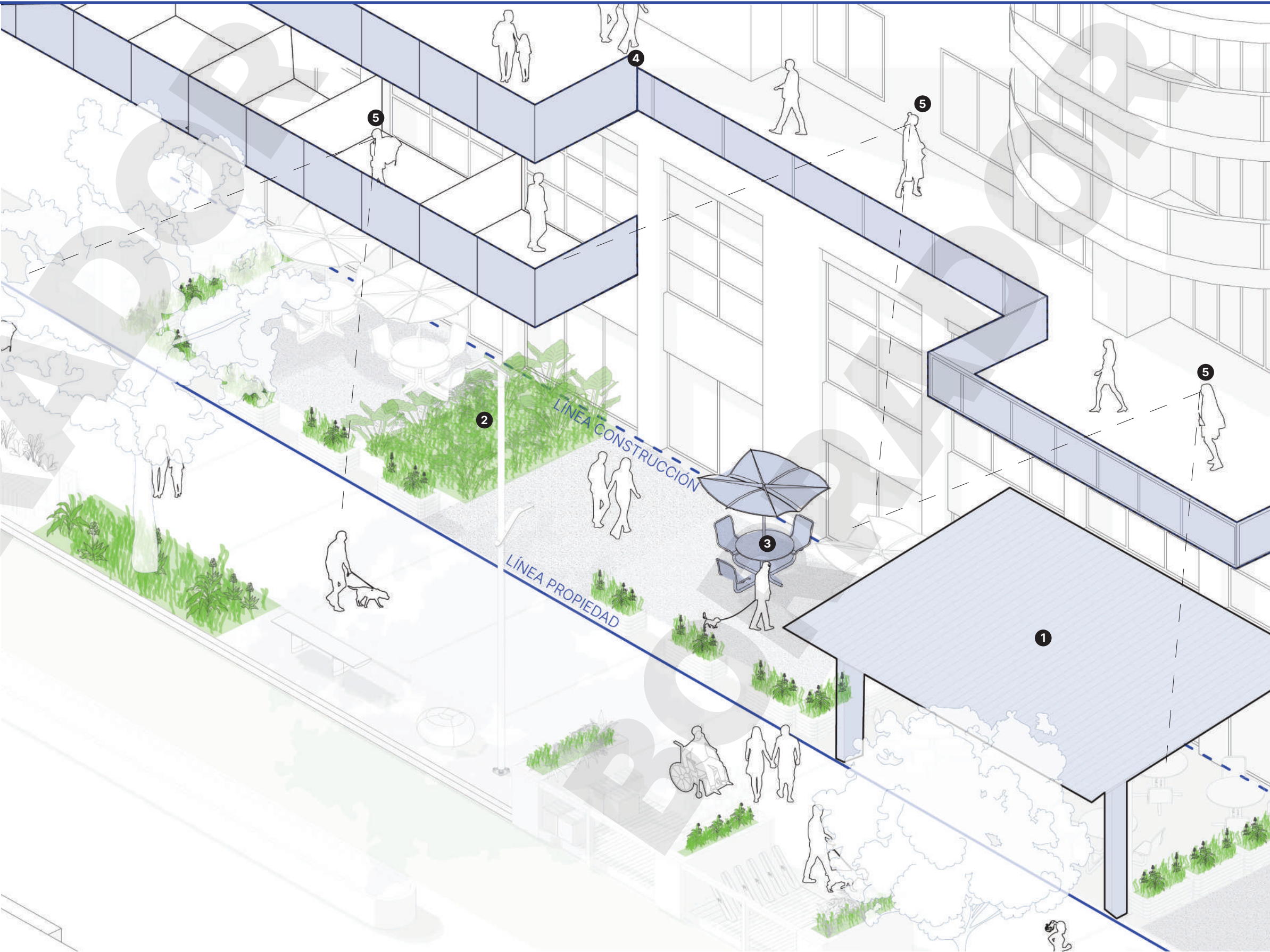


Fig. 103: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

E-1 | Relación Visual

Normativa
Toda edificación deberá generar la mayor transparencia entre el edificio y el espacio público, para evitar la sensación de inseguridad hacia el peatón.³⁰⁻³¹ Quedan prohibidos los muros ciegos hacia la calle.
En la fachada en planta baja solo se permite máximo de 30% de área sólida dejando un 70% de transparencia.³²

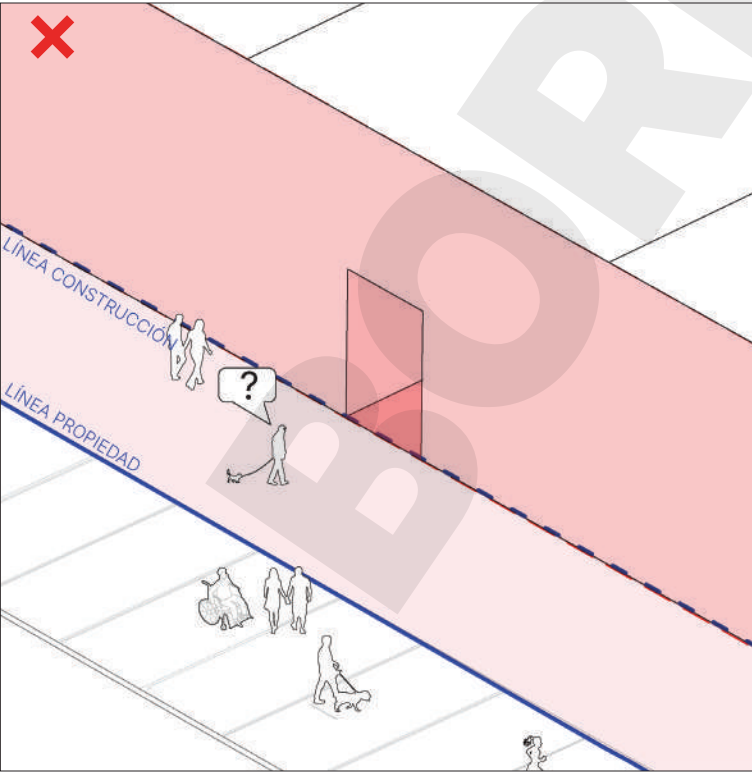
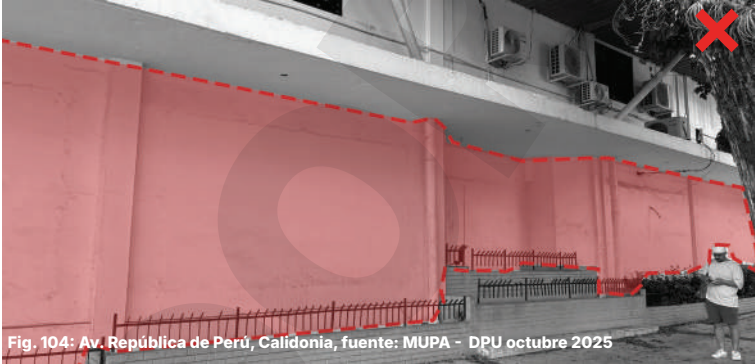


Fig. 106: Ejemplo gráfico, muro ciego en fachada

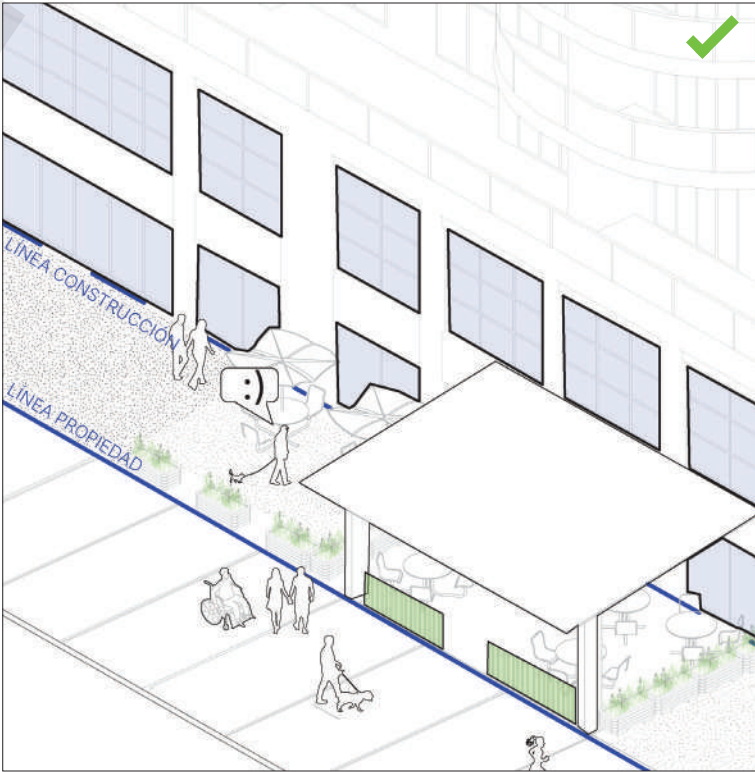


Fig. 107: Ejemplo gráfico, frente de edificación aplicando normativa

E-2 | Libre Circulación

Normativa
No se permite instalar puertas u otros elementos que obstruyan la circulación peatonal.³³
El sistema de apertura solo se permite hacia adentro o sistema corredizas. Cualquier otra propuesta de apertura deberá ser sometida a aprobación de Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

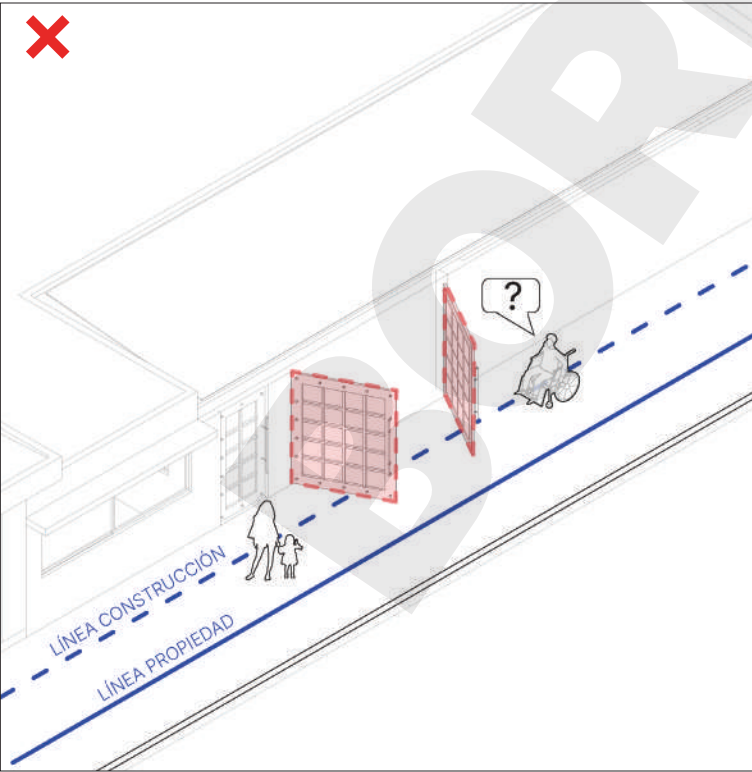
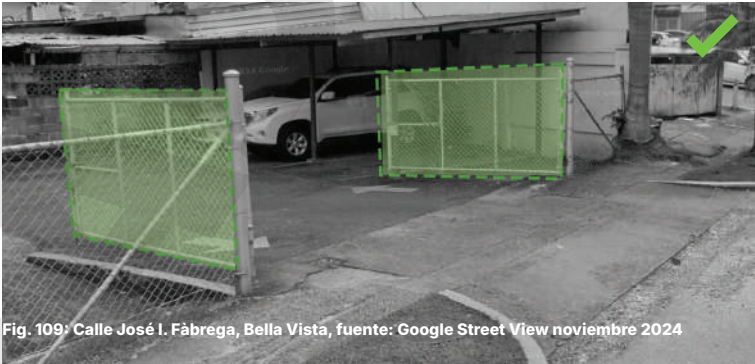
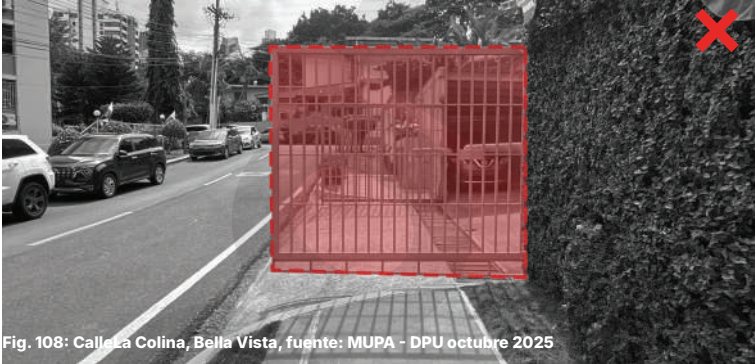


Fig. 110: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

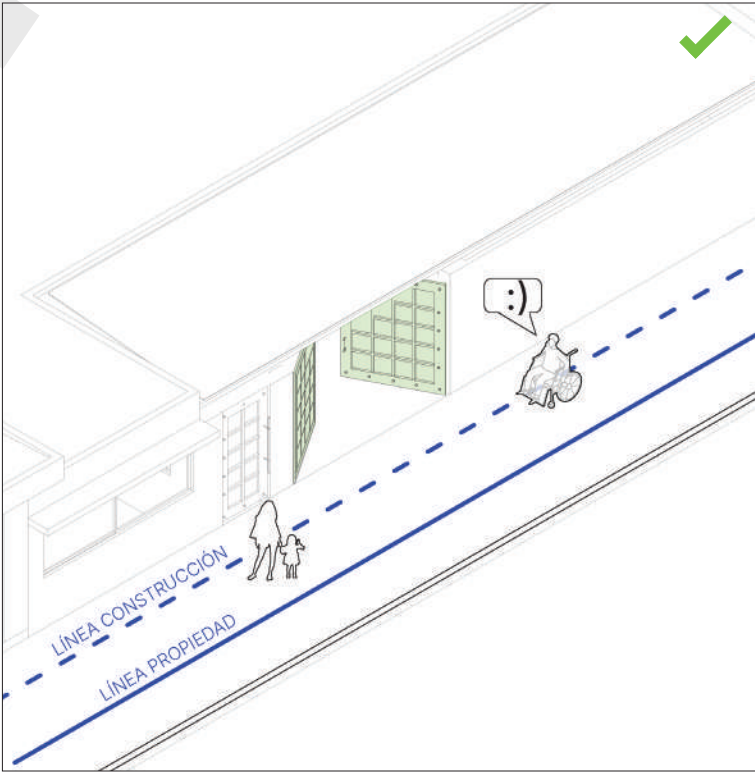


Fig. 111: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

E-3 | Balcones

Normativa
Se permitirá la prolongación de balcones a partir del primer nivel, hasta 3.00 m. Dejando siempre libre 2 metros desde la línea de propiedad.

No se permite que ningún de soporte o elemento de estructura invada la acera.

Queda prohibido el cerramiento de balcones para generar fachadas sólidas.



Fig. 112: Calle Arturo D. Motta, Bella Vista, fuente: Google Street View noviembre 2024

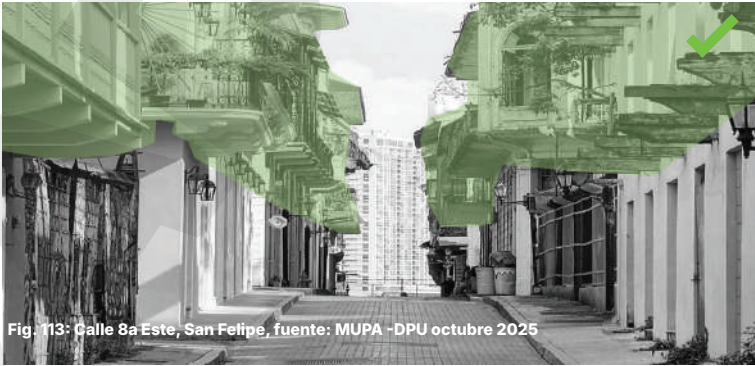


Fig. 113: Calle 8a Este, San Felipe, fuente: MUPA - DPU octubre 2025

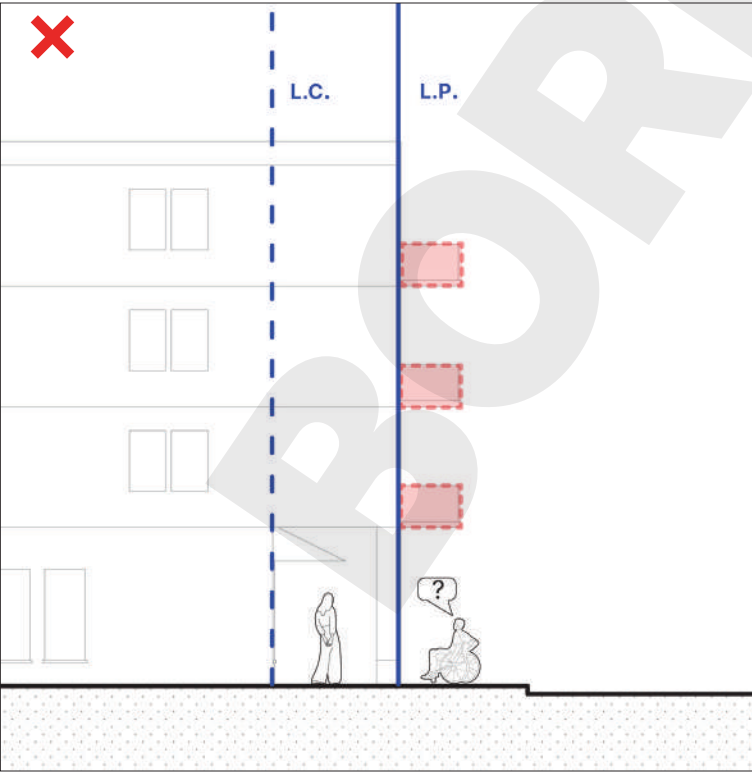


Fig. 114: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

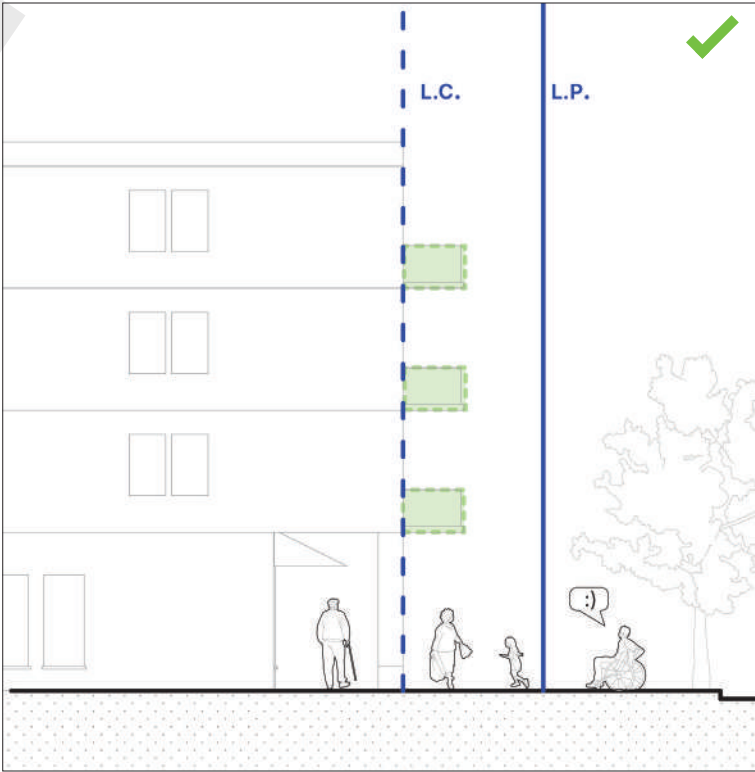


Fig. 115: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

E-4 | Cobertizos

Normativa
Se permitirán cobertizos que sobrepasen la línea de propiedad siempre y cuando la estructura se encuentre dentro de la línea de propiedad.

No se permite que ningún de soporte o elemento de estructura invada la acera.

Los elementos sobresalientes de los cobertizos deberán garantizar una altura libre mínima de 2.40 m, medida desde el nivel de la acera, y no sobrepase el cordón de la vialidad.

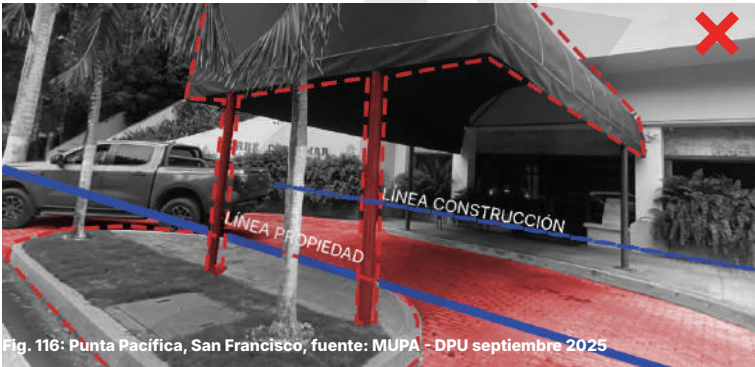


Fig. 116: Punta Pacífica, San Francisco, fuente: MUPA - DPU septiembre 2025



Fig. 117: Avenida Justo Arosemena, Calidonia, fuente: MUPA - DPU octubre 2025

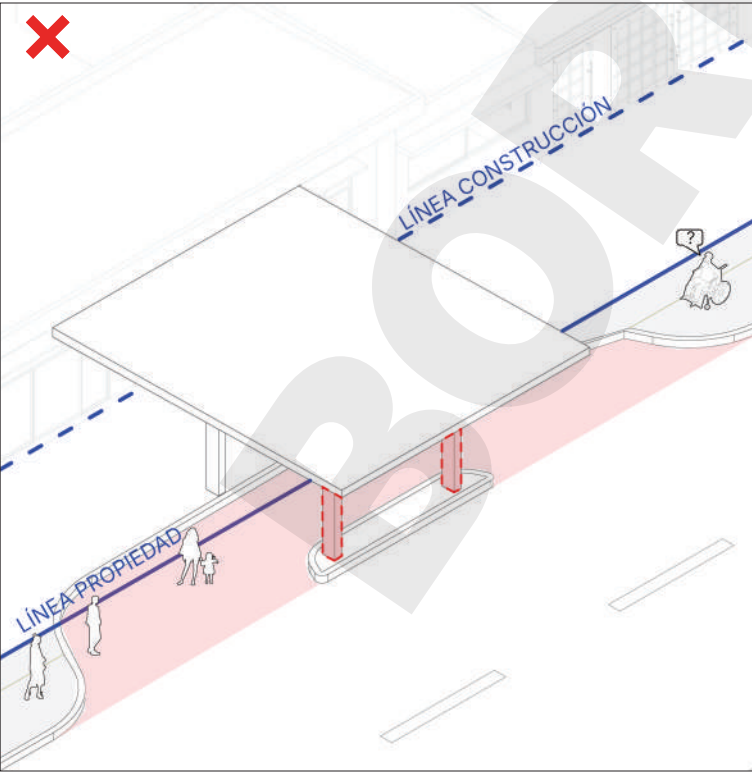


Fig. 118: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

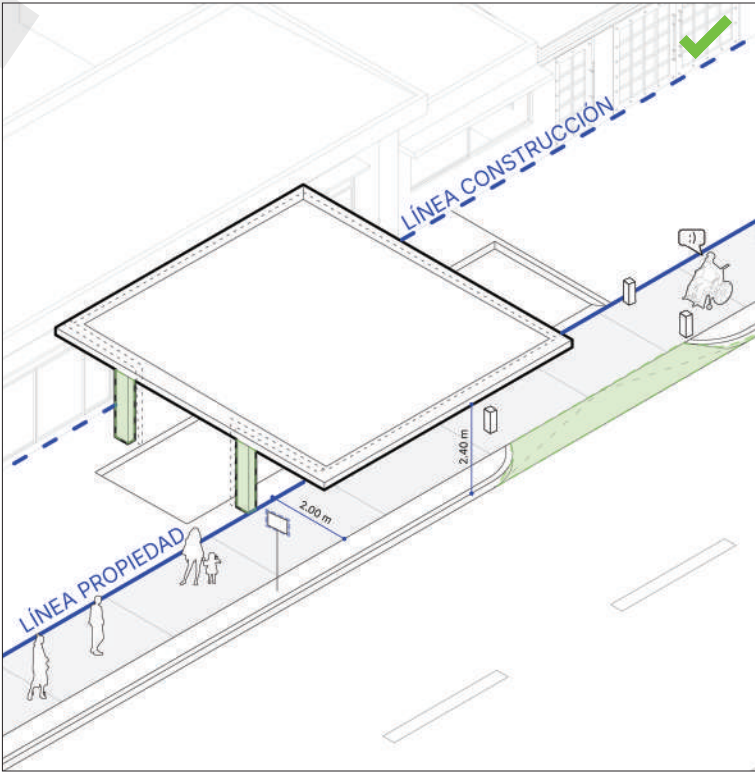


Fig. 119: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

E-5 | Gestión de Drenajes

Normativa
Todo sistema de drenaje debe conectarse al sistema pluvial municipal para evitar afectaciones al tránsito peatonal.

No se permitirá la instalación de salidas de drenaje que descarguen directamente hacia la servidumbre pública. Queda expresamente prohibido que las aguas residuales, pluviales o de mantenimiento caigan sobre aceras, pasos peatonales o cualquier superficie destinada al tránsito público, ya que esto compromete la seguridad, accesibilidad y salubridad del entorno urbano.

En los casos que los drenajes dirijan las aguas hacia la acera o en servidumbre pública, el propietario será responsable de su demolición o reubicación inmediata, cumpliendo con la normativa vigente y garantizando el libre tránsito.

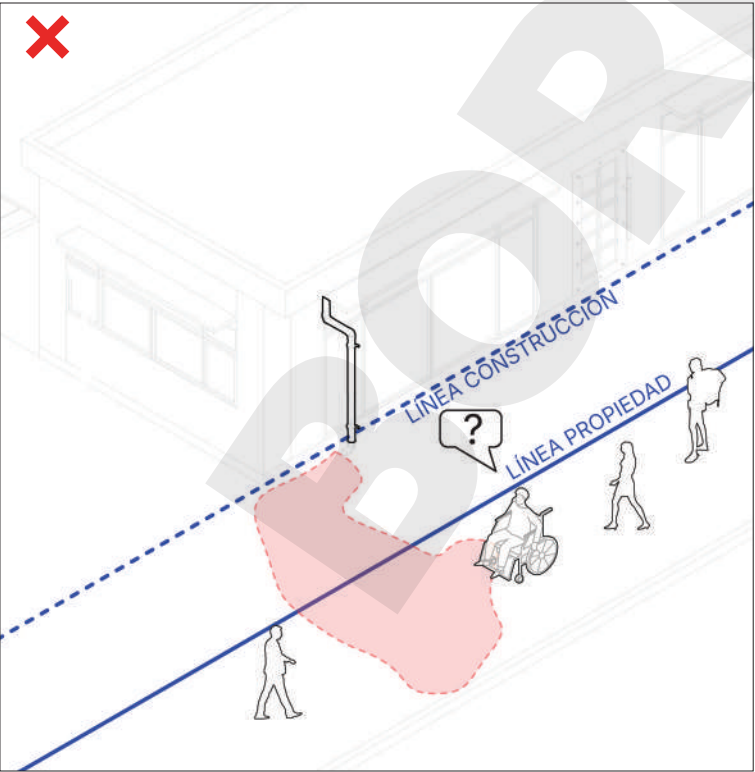


Fig. 122: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

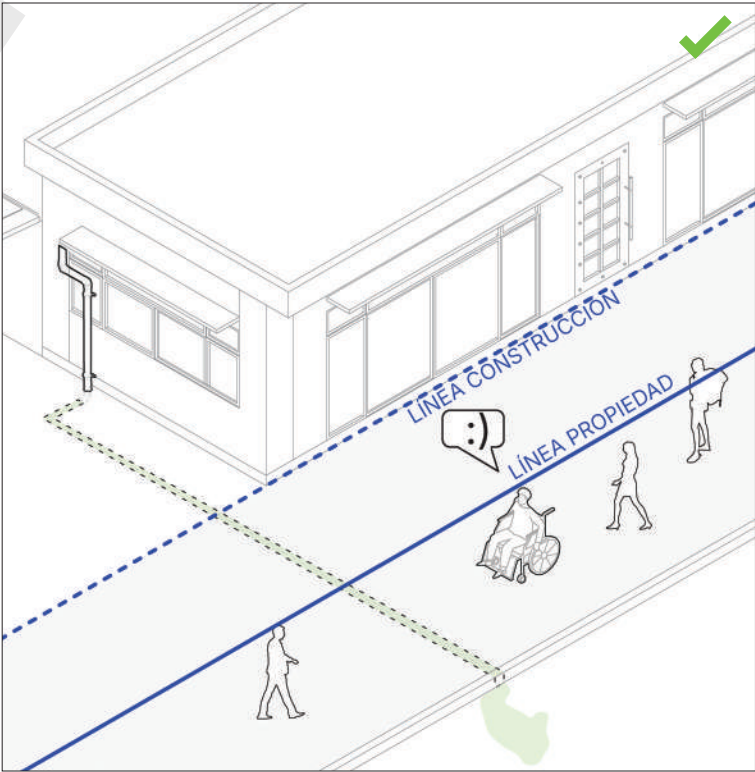


Fig. 123: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

E-6 | Antejardines

Normativa
Su uso estará limitado a jardinería, mobiliario urbano ligero, accesos peatonales, rampas e instalaciones de iluminación, siempre que no interfieran con la accesibilidad ni la seguridad del entorno.

En los casos donde se demuestre que han sido modificados sin ningún tipo de aprobación por parte de la Dirección de Obras y Construcciones (DOYC) y/o la Dirección de Planificación Urbana de la Alcaldía de Panamá (DPU), el propietario deberá rehacer el antejardín.

Aunque forman parte del lote privado, los antejardines están regulados como espacio público afectado, por lo que su diseño, mantenimiento y uso deberán cumplir con los criterios establecidos por la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

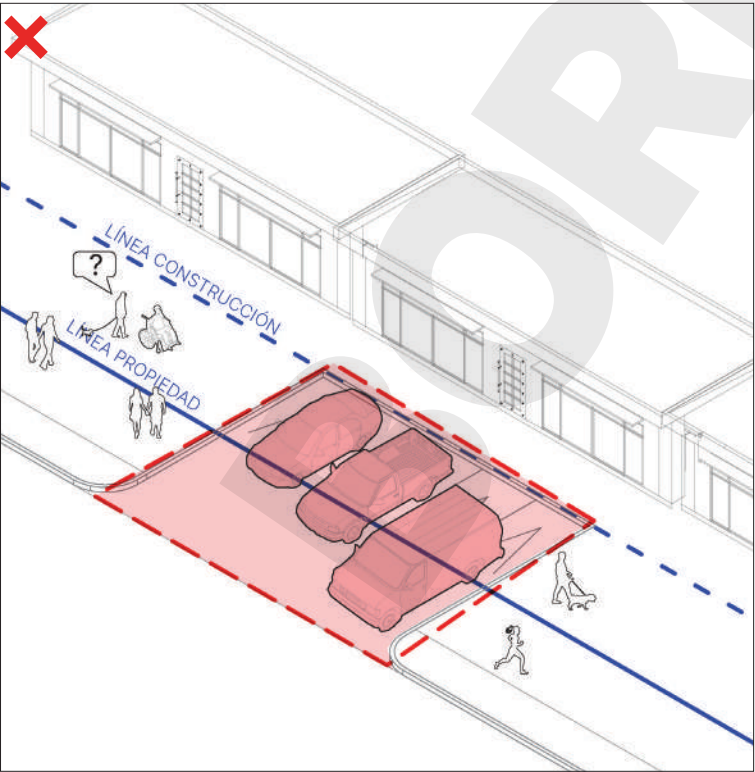


Fig. 126: Ejemplo gráfico, estacionamientos ocupando servidumbre pública

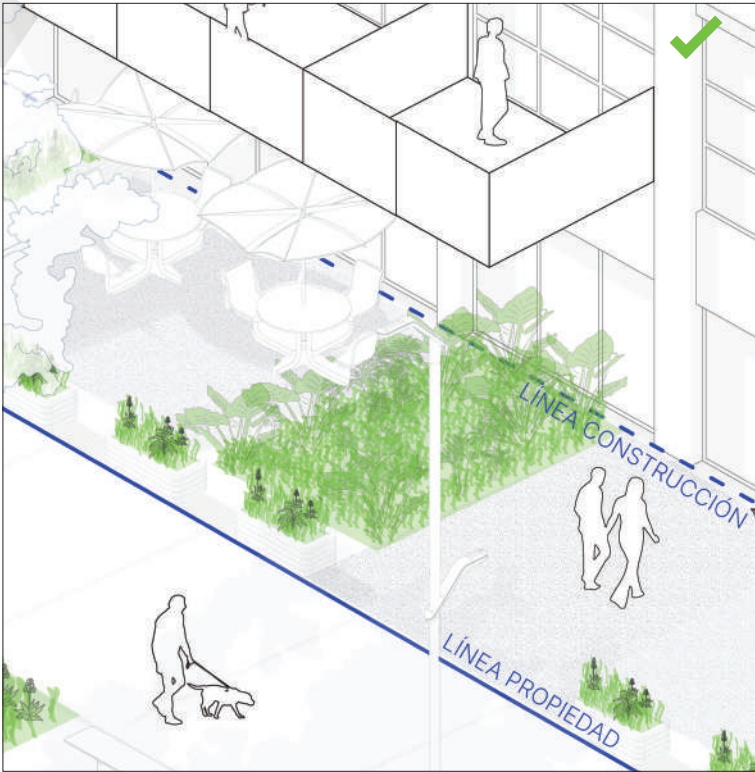


Fig. 127: Ejemplo gráfico, antejardines aplicando normativa

E-7 | Tinaqueras

Normativa
Las tinaqueras deberán ubicarse completamente dentro de la línea de propiedad, garantizando que ningún componente sobresalga hacia el espacio público.

Se prohíbe que la puerta de la tinaquera se abra hacia la acera o cualquier espacio público.

Ningún elemento de la tinaquera podrá obstruir la circulación peatonal ni vehicular, asegurando la accesibilidad y seguridad en la vía pública.

Se deberá mantener una zona de amortiguamiento mínima de 0.60 m entre la tinaquera y los límites de la propiedad para permitir seguridad, ventilación y mantenimiento.

En lotes de esquina, no se podrá ubicar en la esquina. Deberá ubicarse en uno de los dos extremos contrarios a la esquina, minimizando riesgos para la visibilidad y seguridad vial.

En los casos en que la tinaquera se encuentre instalada sobre la acera o en servidumbre pública, el propietario será responsable de su demolición o reubicación inmediata, cumpliendo con la normativa vigente y garantizando el libre tránsito.



Fig.128: Calle Ricardo Arias, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 129: Panamá Pacífico, fuente: MUPA - DPU noviembre 2025

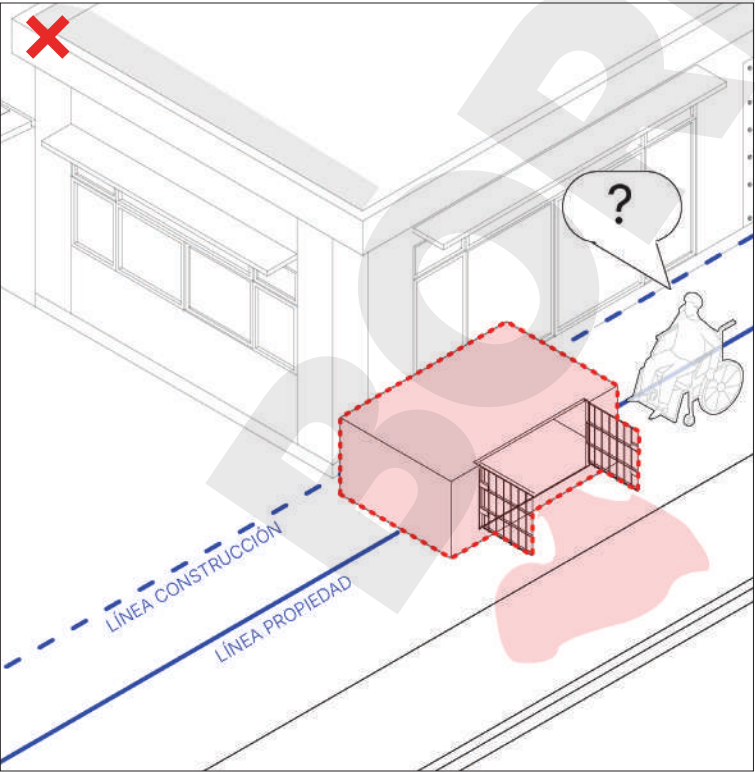


Fig. 130: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

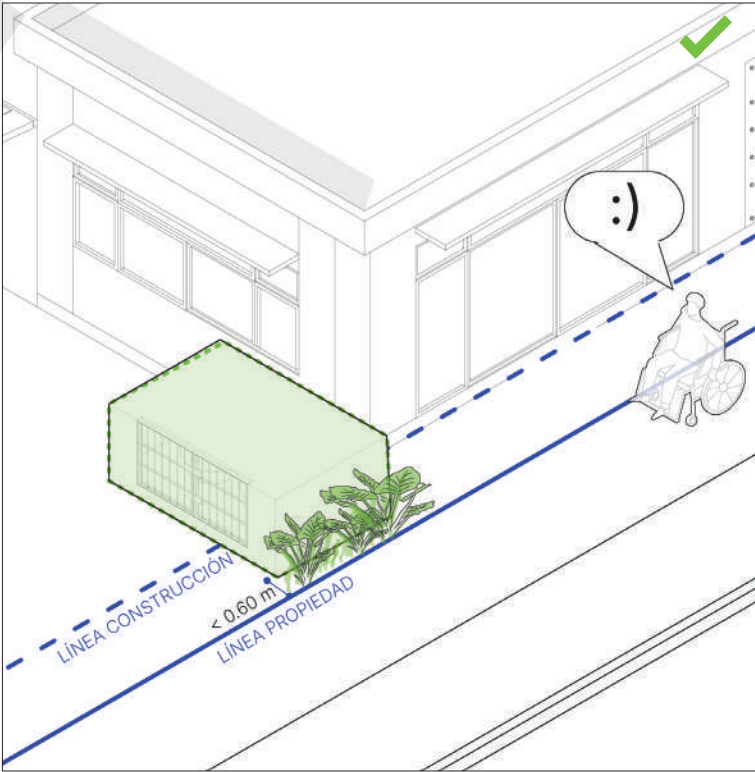


Fig. 131: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

E-8 | Garitas y controles de acceso

Normativa
Las garitas y barreras de control deberán ubicarse de manera que permita el paso seguro de vehículos, sin que ningún automóvil quede parcialmente sobre la acera o afecte la circulación peatonal.

La distancia mínima entre la garita y el borde de la acera será de 5.00 m, garantizando espacio suficiente para maniobras y seguridad de peatones y vehículos.



Fig.132: Avenida Nicanor de Obarrio, Bella Vista, fuente: Google Street View noviembre 2022



Fig. 133: Calle Monseñor Martín L. Telechea, San Francisco, fuente: MUPA - DPU octubre 2025

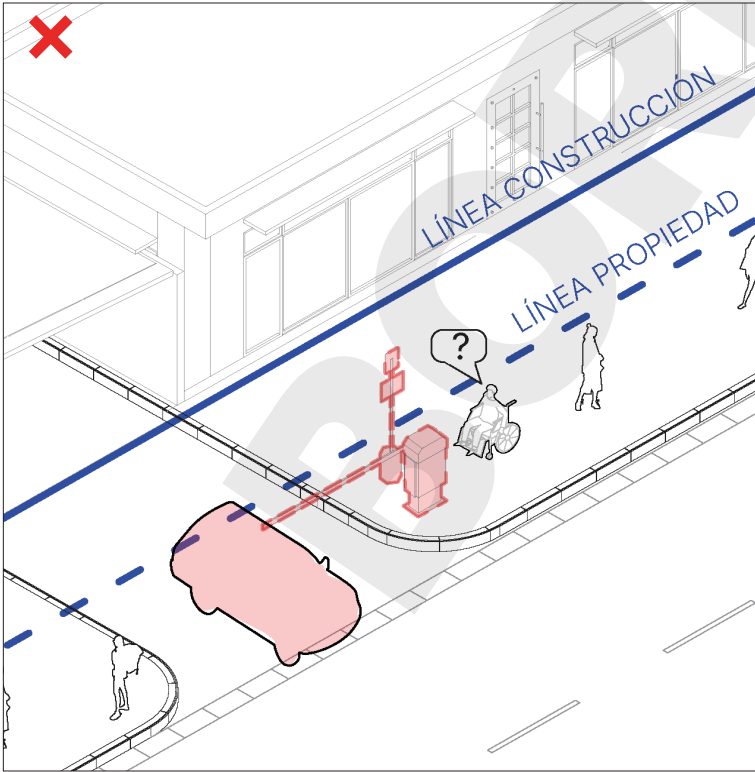


Fig. 134: Ejemplo gráfico, garita en servidumbre

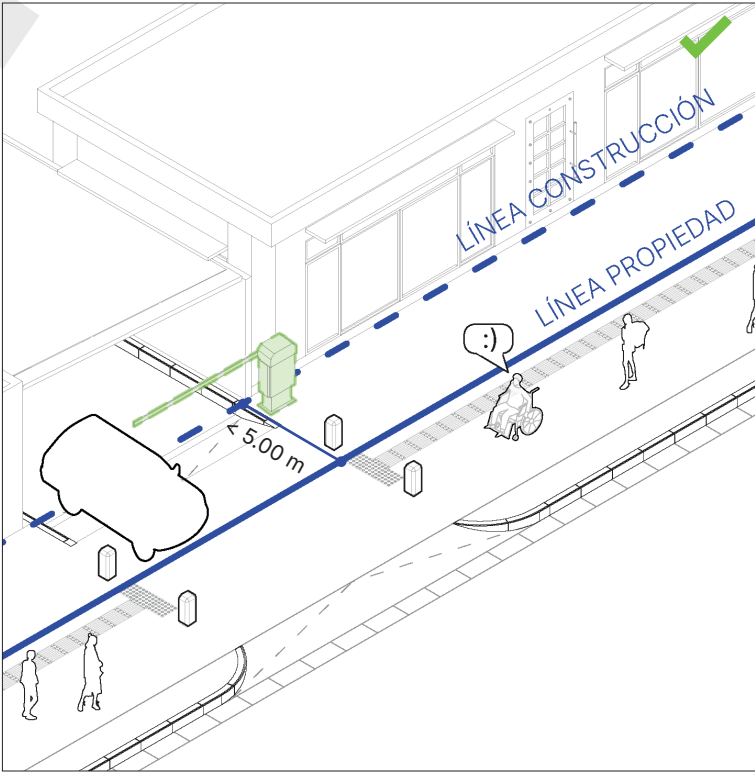


Fig. 135: Ejemplo gráfico, garita dentro de propiedad

F | INSTALACIONES URBANAS

La infraestructura urbana visible forma parte esencial del funcionamiento de la ciudad. Estos elementos permiten la distribución de energía, agua, telecomunicaciones y servicios de emergencia.

La importancia de organizar esta infraestructura radica en su impacto directo sobre la accesibilidad, la seguridad vial y la calidad del entorno urbano. Una ciudad bien planificada garantiza que los servicios públicos coexistan armónicamente con el espacio peatonal, sin generar barreras físicas ni visuales.

Deben respetarse los anchos mínimos libres de paso, evitarse instalaciones improvisadas y priorizar soluciones subterráneas cuando sea viable. Esta organización no solo mejora la experiencia peatonal, sino que también facilita el acceso para mantenimiento y reduce el riesgo de accidentes.



Fig. 136: 1656 11th Ave W, Vancouver, BC

F-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Las siamesas deben considerarse como infraestructura de seguridad y protección urbana, ubicadas para acceso rápido en caso de emergencia, sin interferir con la circulación peatonal ni vehicular.
- 2 Los tanques de gas deben ubicarse fuera de zonas de alta circulación y esquinas de lotes. Su diseño debe priorizar resguardo, accesibilidad y compatibilidad estética con el entorno.
- 3 Las plantas eléctricas deben integrarse al entorno urbano de manera segura, funcional y estética, minimizando su impacto visual.
- 4 Postes y pedestales deben ser coherentes con la escala urbana y la seguridad peatonal, evitando obstáculos en las vías de circulación y promoviendo orden visual en el paisaje urbano.
- 5 Los transformadores deben concebirse como infraestructura discretamente integrada al entorno urbano. Se recomienda su integración mediante pantallas vegetales, cercas o similares.
- 6 Las garitas y barreras de control deben integrarse al espacio urbano como elementos funcionales que no interfirieran con la circulación peatonal y vehicular.

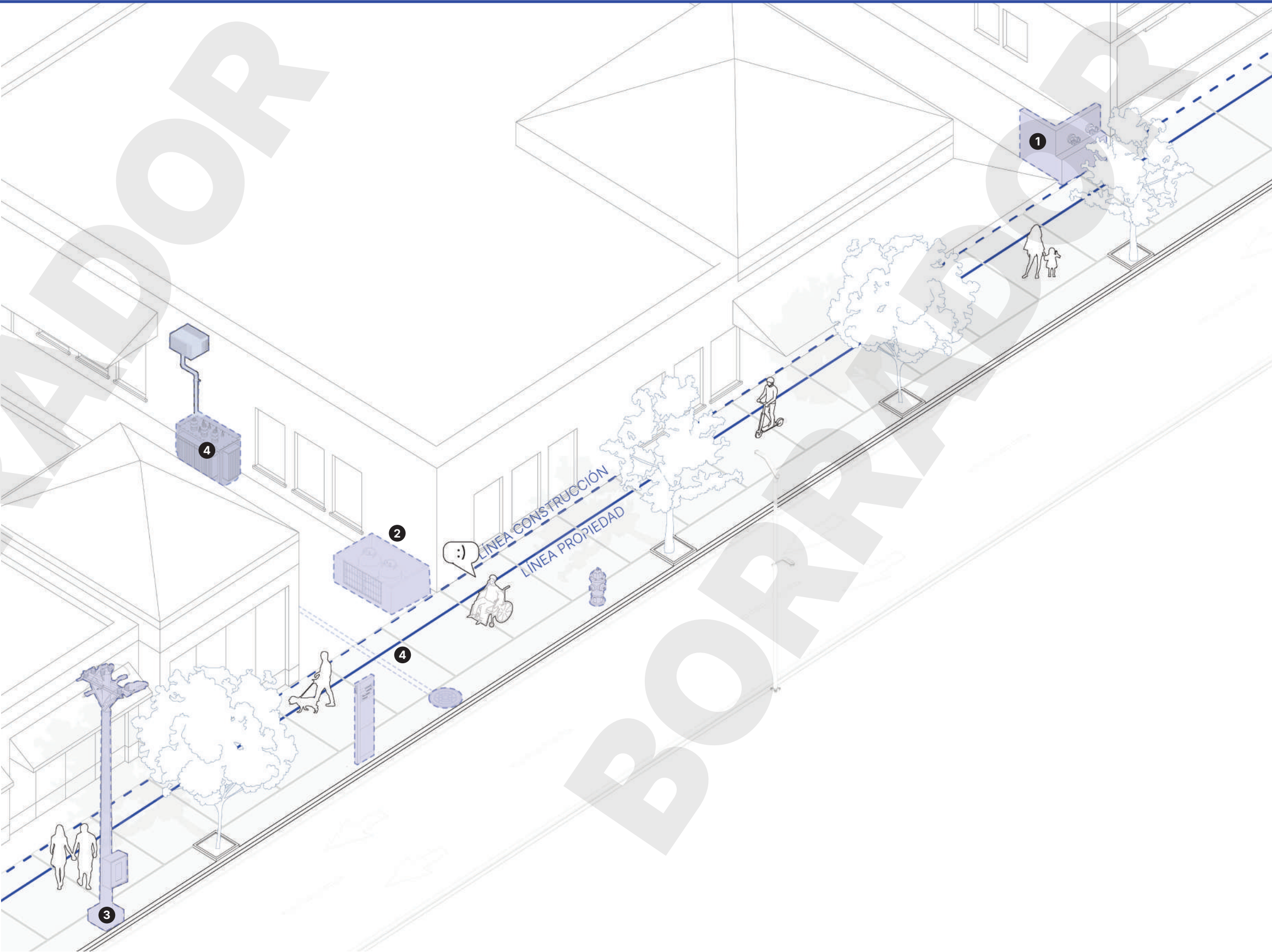


Fig. 137: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

F-1 | Siamesas

Normativa
La instalación de siamesas está prohibida sobre aceras o zonas peatonales, debiendo ubicarse exclusivamente dentro de la línea de propiedad.
En el caso de estar en la línea de propiedad deberán con zona de amortiguamiento de 0.60 m, destinada exclusiva a vegetación natural.



Fig. 138: Calle Ricardo Arias, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 139: Avenida José de Fábrega, Bella Vista, fuente: MUPA - DPU octubre 2025

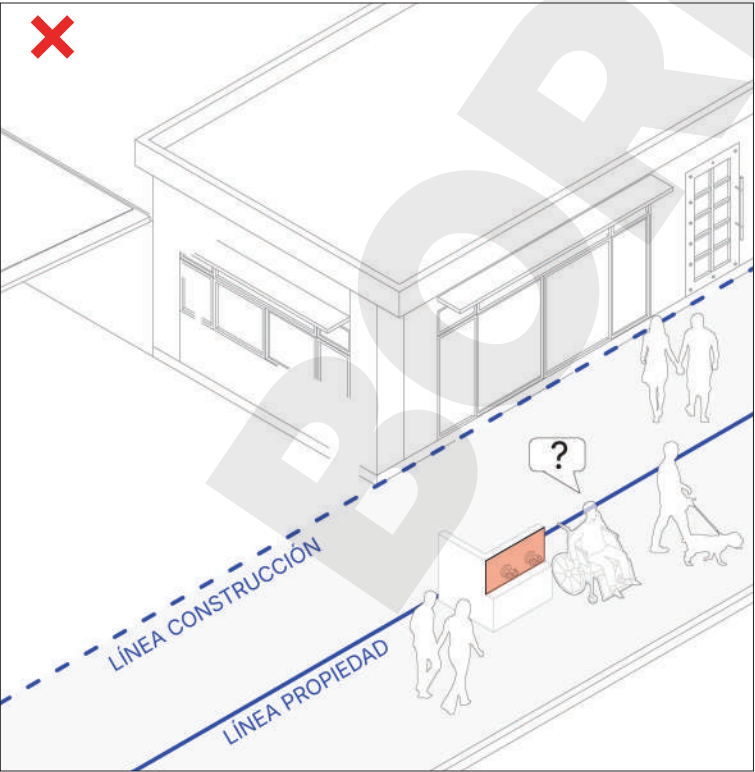


Fig. 140: Ejemplo gráfico, siamesa interrumpiendo flujo peatonal

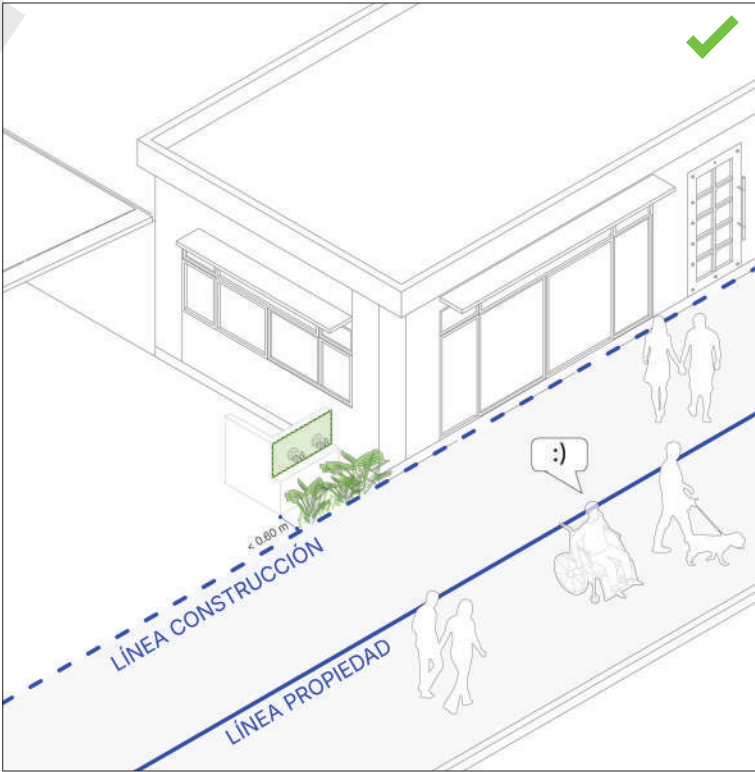


Fig. 141: Ejemplo gráfico, siamesa visible y dentro de propiedad sin obstaculizar el paso peatonal

F-2 | Ductos y Rejillas

Normativa
Los ductos, ventiladores y rejillas técnicas no podrán instalarse sobre aceras, y deberán disponerse dentro del límite de propiedad o en zonas técnicas expresamente autorizadas.
En caso de ubicarse a nivel de pavimento, y si cuentan con barras o rejillas, estas deberán orientarse de forma perpendicular al sentido del flujo peatonal, a fin de no interferir con la movilidad segura.
Las aberturas en superficies de piso o suelo no deben permitir el paso de una esfera de más de ½ pulgada (13 mm) de diámetro, salvo en los casos permitidos.³⁴

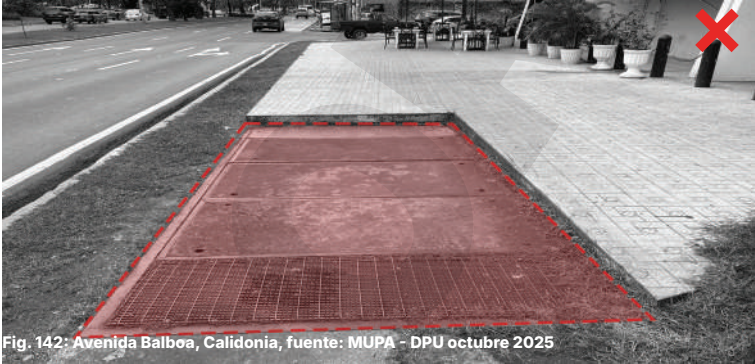


Fig. 142: Avenida Balboa, Calidonia, fuente: MUPA - DPU octubre 2025



Fig. 143: Rejilla en área de rodadura, fuente: <https://www.pinterest.com/9189925464677031/>

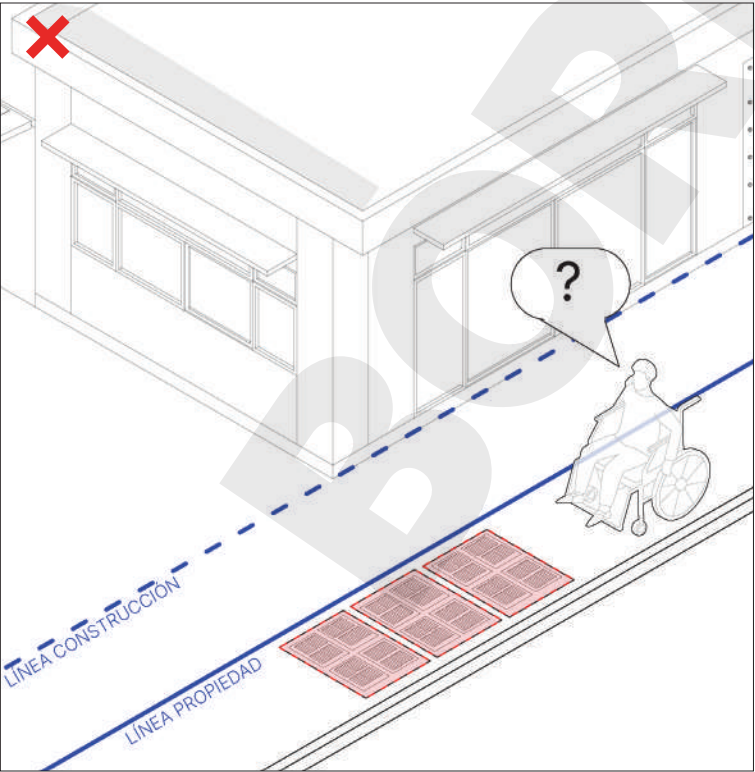


Fig. 144: Ejemplo gráfico, rejillas en senda peatonal

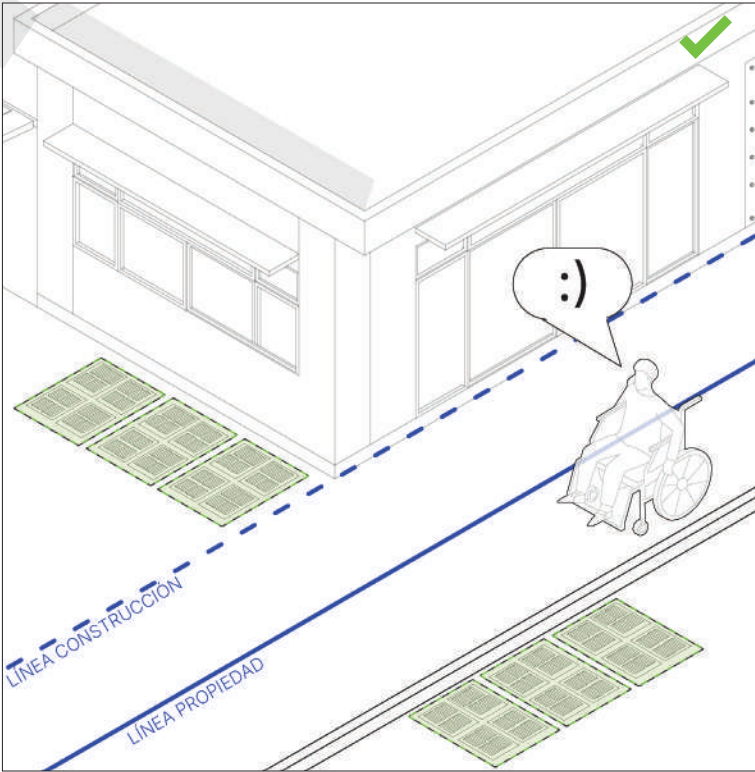


Fig. 145: Ejemplo gráfico, rejillas en propiedad y en rodadura

F-3 | Elementos de Condensación

Normativa
Todo sistema de drenaje pluvial o de condensación proveniente de equipos de climatización deberá conectarse al sistema pluvial municipal, evitando así afectaciones al tránsito peatonal.

Quedan prohibido la instalación de máquinas de condensación en la planta baja de la fachada hacia la calle.

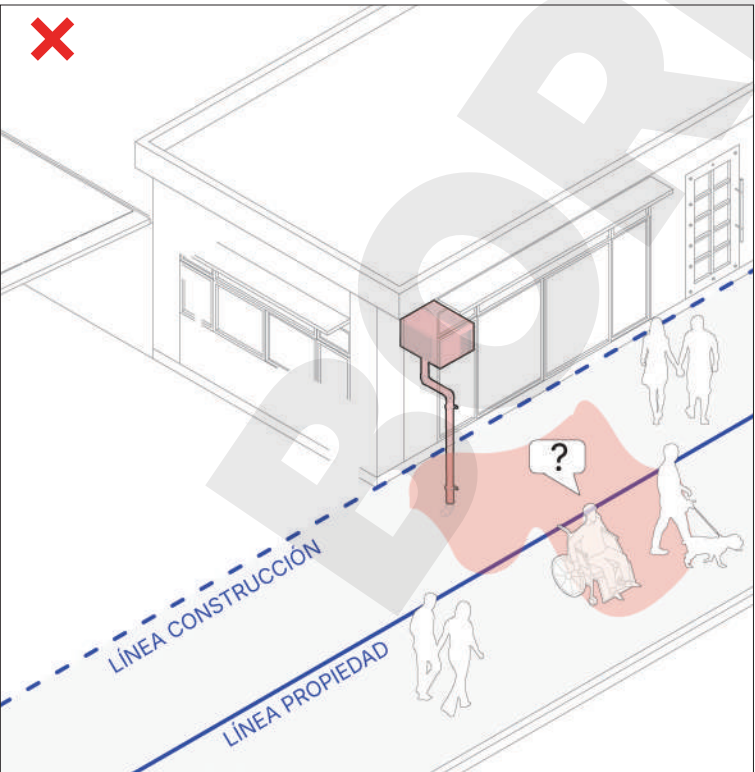


Fig. 148: Ejemplo gráfico, elementos condensación en fachada

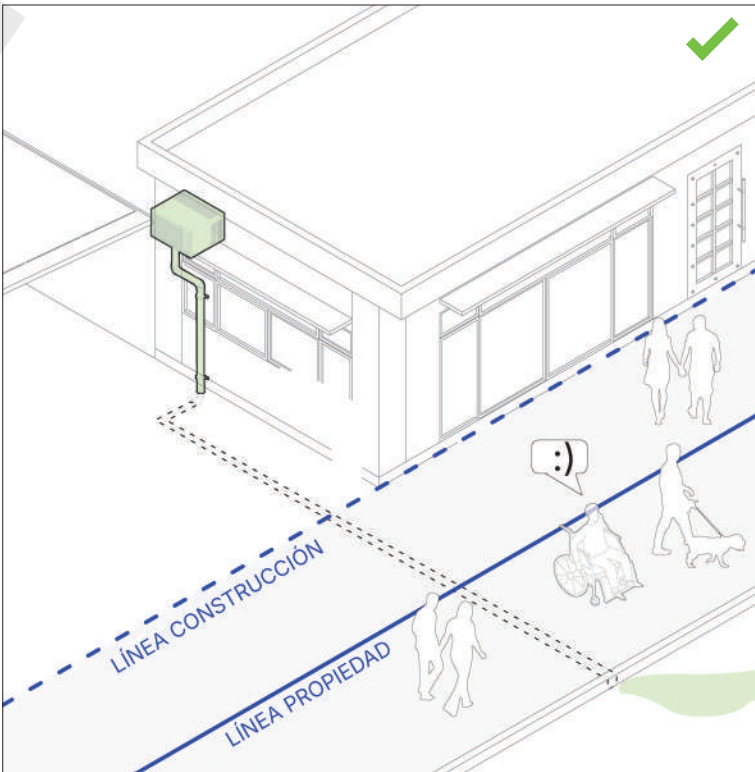


Fig. 149: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

F-4 | Postes y Pedestales

Normativa
Los postes de alumbrado, telecomunicaciones o señalización deberán ubicarse exclusivamente dentro de la franja técnica de la acera. Queda terminantemente prohibida su instalación en el área de circulación peatonal.

Se deberá respetar una distancia mínima de 1.50 metros respecto a rampas, accesos peatonales, mobiliario urbano y elementos de orientación táctil, evitando interferencias que comprometan la accesibilidad universal.

Los pedestales eléctricos, de telecomunicaciones o de control deberán instalarse dentro de la franja técnica, garantizando que no interfieran con el flujo peatonal ni obstruyan accesos, rampas o alcorques.

Su ubicación debe permitir el tránsito seguro y continuo de personas.

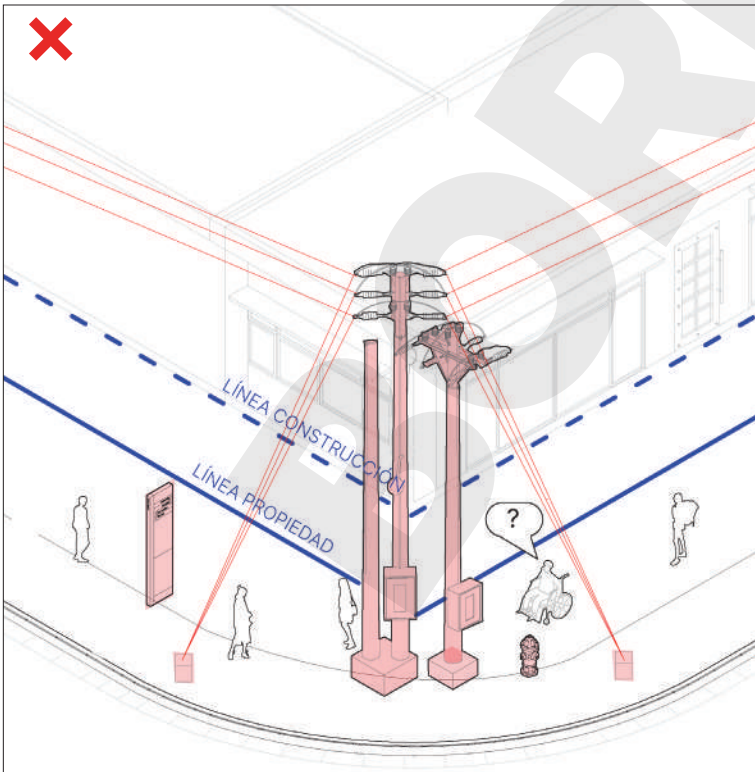


Fig. 152: Ejemplo gráfico, elementos interrumpiendo el flujo peatonal

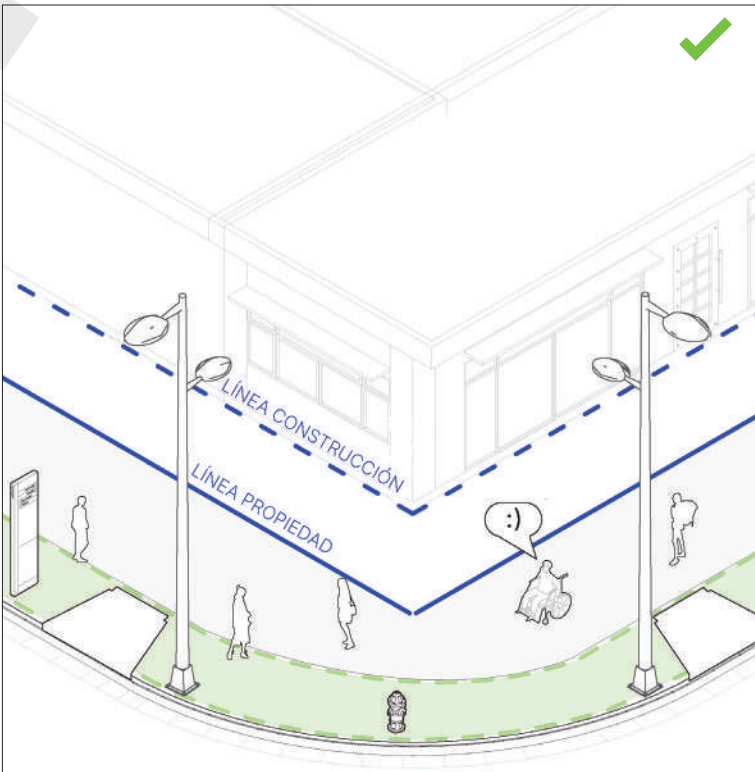


Fig. 153: Ejemplo gráfico, elementos colocados en zona de infraestructura

F-5 | Transformadores Eléctricos

Normativa

Todo transformador que se encuentre sobre la franja peatonal debe ser reubicado en franja de infraestructura o vialidad.

No deben colocarse en la acera, bajo ninguna circunstancia.

No se permite la instalación de los transformadores soterrados sobre la acera.

Su instalación deberá realizarse exclusivamente dentro de la línea de propiedad, en espacios privados o técnicos autorizados, garantizando que no interfieran con el tránsito peatonal.

En el caso de estar en la línea de propiedad deberán con zona de amortiguamiento de 60 cm, destinada exclusiva a vegetación natural.

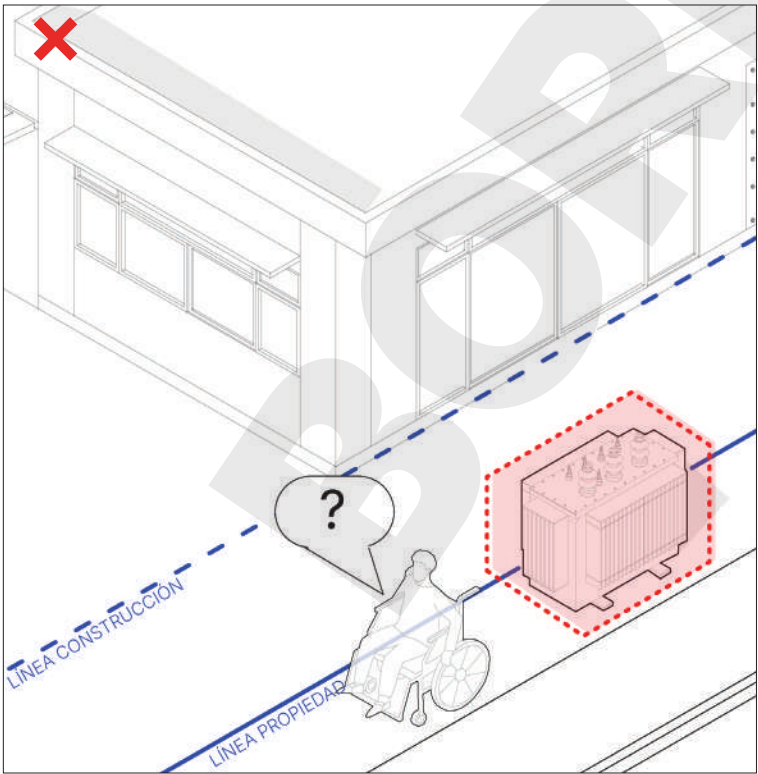
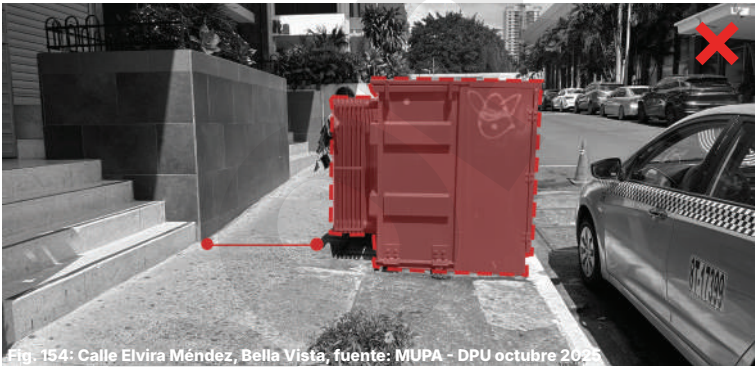


Fig. 156: Ejemplo gráfico, transformador interrumpiendo flujo peatonal

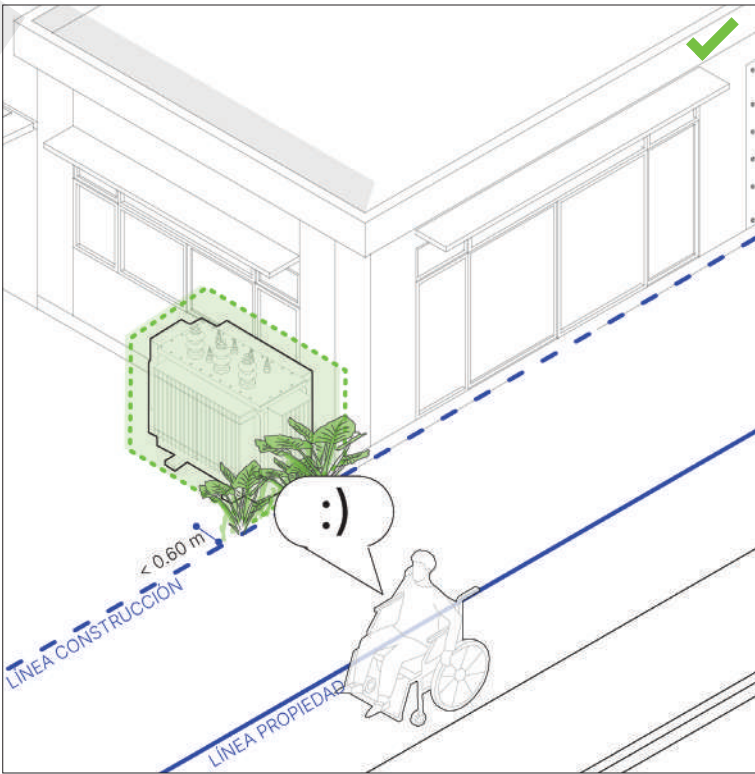


Fig. 157: Ejemplo gráfico, transformador dentro de propiedad

F-6 | Tanques de Gas

Normativa

Los tanques de gas ³⁵deben instalarse exclusivamente dentro de los límites de la línea de construcción.

Se prohíbe la colocación de tanques sobre aceras, franjas técnicas, áreas verdes o servidumbre pública.

En el caso de estar en la línea de propiedad deberán con zona de amortiguamiento de 0.60 m, destinada exclusiva a vegetación natural.

El tanque no debe interferir con rutas peatonales, rampas, mobiliario urbano ni señalización táctil, garantizando compatibilidad con criterios de accesibilidad universal.

Se prohíbe la instalación de puertas u otros elementos pivotantes en servidumbre pública que obstruyan la circulación peatonal.

Se prohíbe su ubicación es esquinas. Las esquinas son puntos estratégicos de visibilidad, señalización y entradas/salidas de tráfico. La presencia de un tanque de gas puede interferir con la seguridad vial y la correcta percepción de los peatones y conductores.

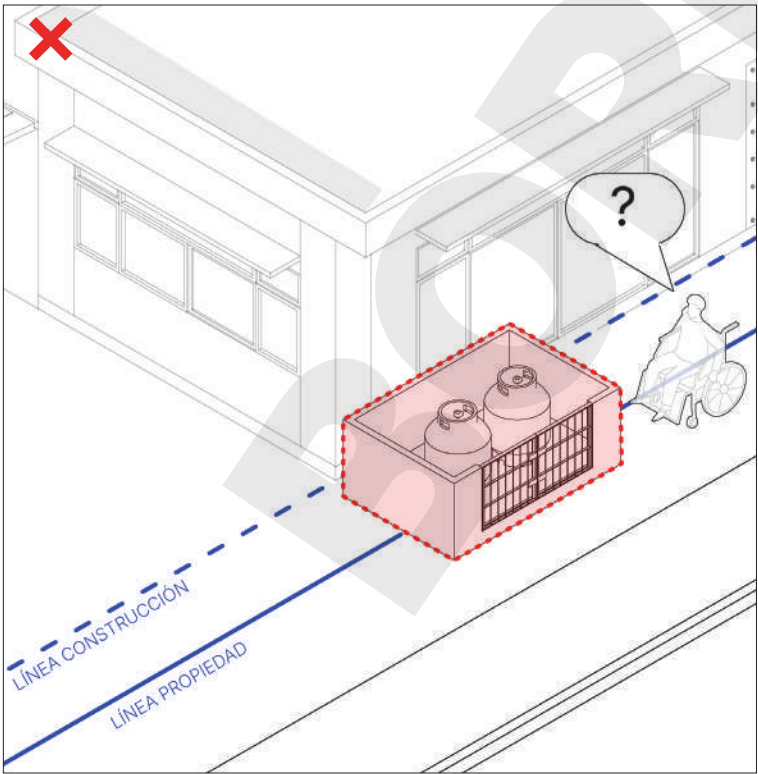


Fig. 160: Ejemplo gráfico, tanque de gas interrumpiendo el flujo peatonal

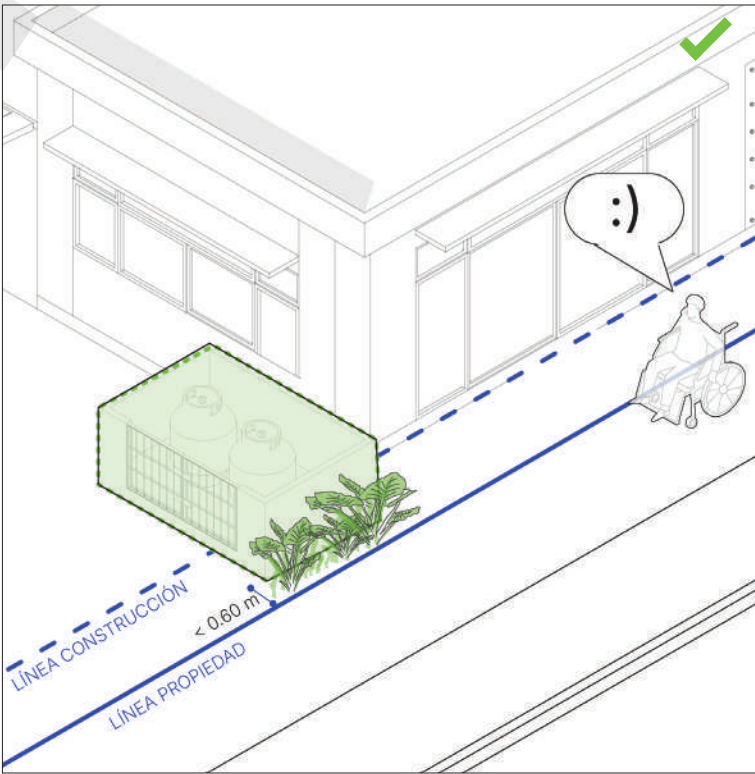


Fig. 161: Ejemplo gráfico, tanque de gas dentro de propiedad

G | INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

Integra elementos naturales como parques, jardines, ríos, canales y humedales en la planificación de ciudades. Su propósito es mejorar la resiliencia climática, gestionar el agua de forma sostenible, y promover la biodiversidad y el bienestar social.

Estas redes ecológicas conectan espacios verdes y cuerpos de agua, reduciendo el efecto isla de calor, mitigando inundaciones y ofreciendo áreas recreativas que enriquecen la calidad de vida urbana.

Además, desempeña un papel clave en la equidad urbana y la salud pública. Al integrar corredores verdes, cuerpos de agua accesibles y zonas de sombra en barrios diversos, se fomenta la inclusión social y se reduce la exposición a riesgos ambientales, especialmente en comunidades vulnerables.



Fig. 162: Rain gardens, Restorative Cities, Thomas McCay

G-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Los alcorques dejan de ser simples contenedores para el arbolado y se transforman en microecosistemas funcionales que dialogan con el entorno urbano. Su concepción debe responder a una lógica viva y permeable, donde el suelo, el agua y la vegetación actúan como un sistema interdependiente que nutre tanto al árbol como al paisaje urbano.
- 2 Los jardines de lluvia y las curb extensions amplían este principio a escala de calle, convirtiendo el espacio público en un tejido capaz de absorber, filtrar y devolver el agua al subsuelo, al tiempo que genera belleza, biodiversidad y confort ambiental.
- 3 La vegetación, protagonista de este sistema, debe elegirse con criterios de resiliencia y pertenencia ecológica: especies nativas o naturalizadas, adaptadas a la variabilidad hídrica y con capacidad de sobrevivir a ciclos alternos de saturación y sequía. Así, cada elemento vegetal se convierte en un mediador entre la infraestructura y la vida, entre el clima y la ciudad.

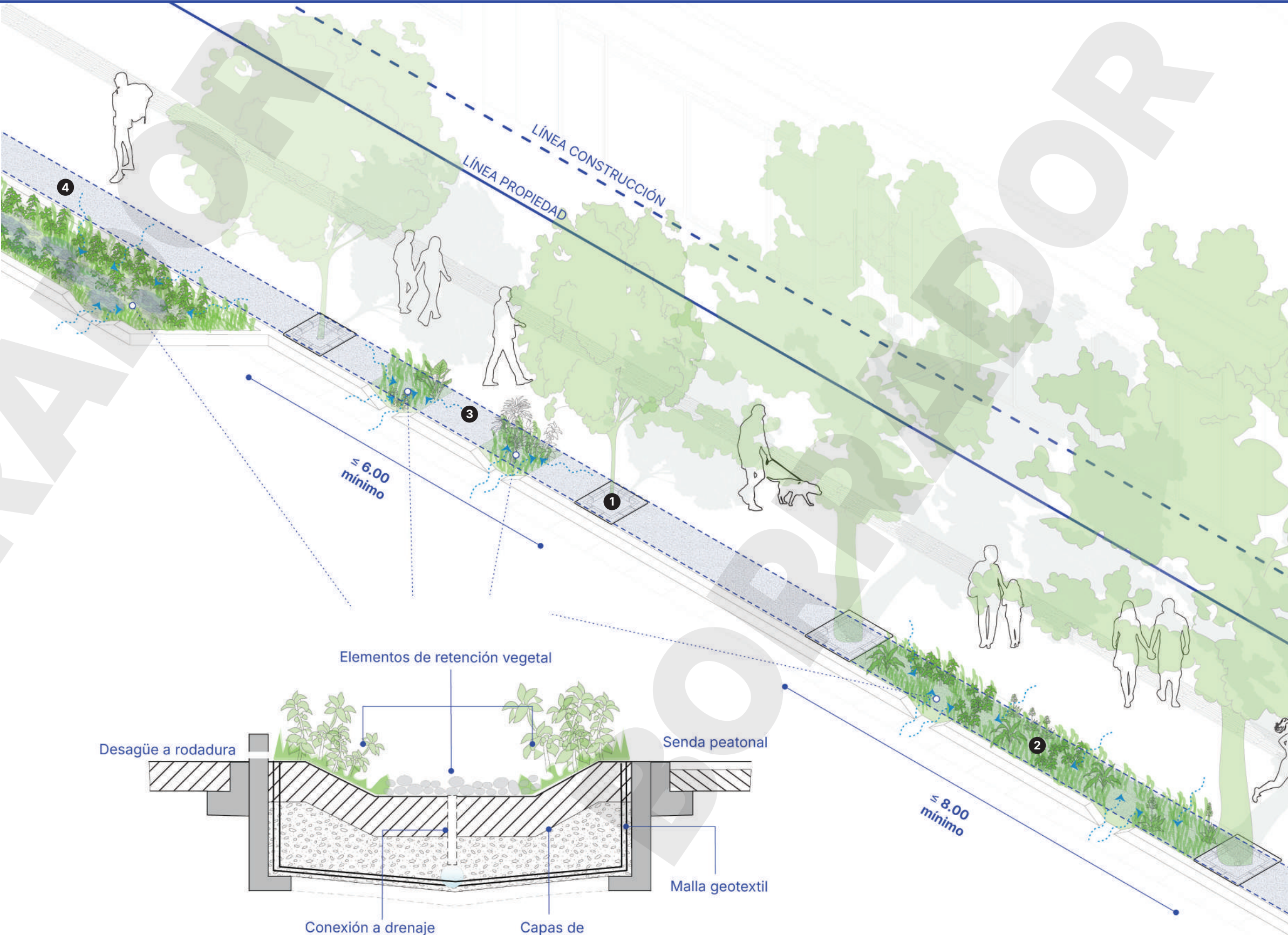


Fig. 163: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

G-1 | Alcorques

Normativa
La separación entre árboles deberá ser máximo de 6.00 m para especies de porte medio y de 8.00 m para especies de gran porte, salvo que existan condiciones particulares del sitio que técnicamente justifiquen una variación, la cual requiere aprobación por parte de la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

Deberán seleccionarse preferentemente especies nativas o adaptadas al clima local.

Todo árbol implantado en aceras deberá contar con alcorque diseñado para permitir infiltración de lluvia, aireación del suelo y desarrollo saludable de raíces.

En aceras mayores a 2.50 m de ancho, el alcorque no podrá ser menor que 0.90 m x 0.90 m. En aceras menores a 2.50 m de ancho, el alcorque no podrá ser menor que 0.75 m x 0.75 m.

Toda plantación de arbolado urbano deberá incorporar sistema de guía o barrera de raíces, con el fin de dirigir su desarrollo hacia estratos profundos, evitando afectaciones a pavimentos, redes de servicios o estructuras. El tipo de sistema y la profundidad deberán definirse según la especie y las condiciones del terreno.

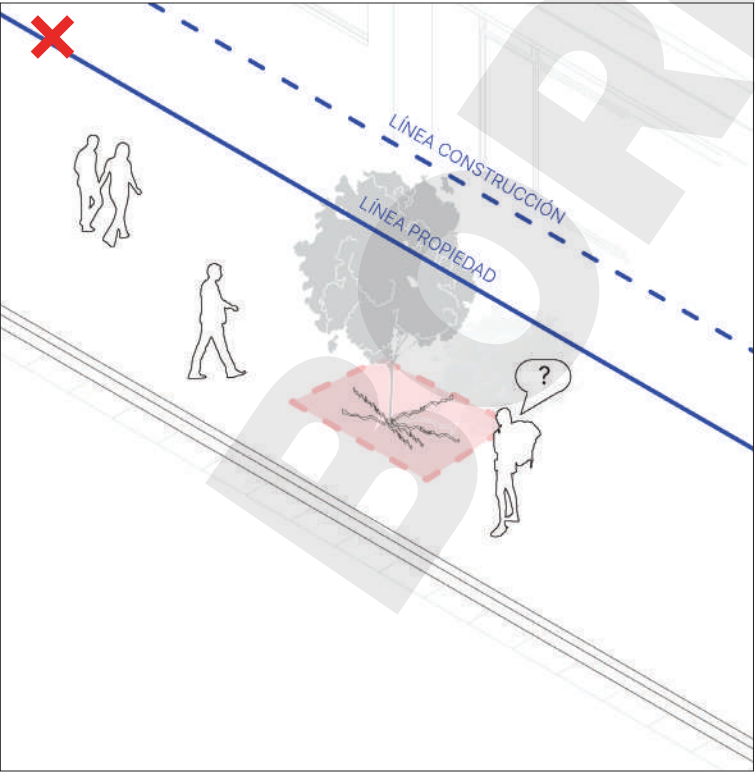


Fig. 166: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

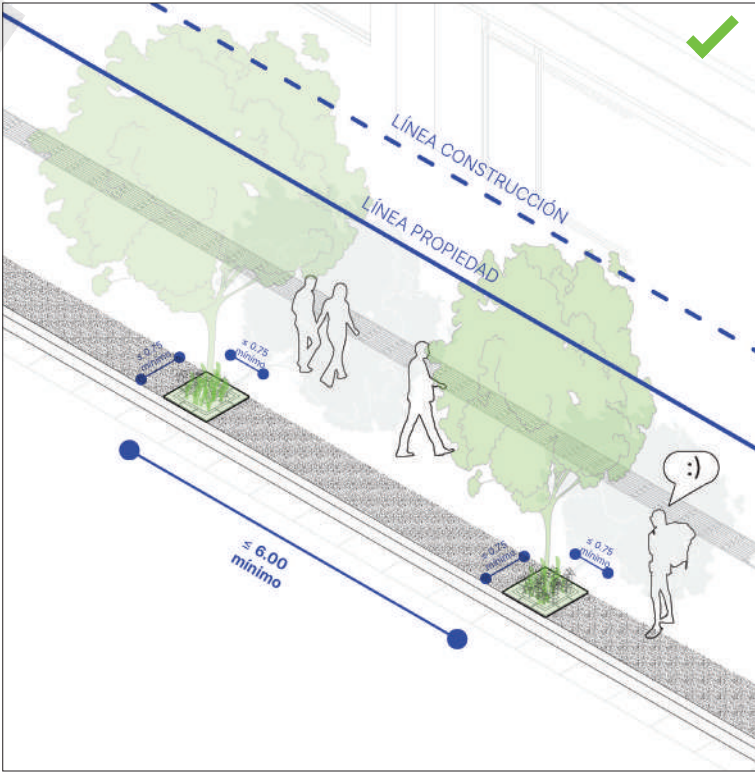


Fig. 167: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

G-2 | Arbustos

Normativa
Las plantas ornamentales en hilera o jardineras no deberán exceder 0.75 m de altura desde el nivel de acera, con el fin de mantener una visibilidad segura para los peatones y garantizar la seguridad vial y peatonal.

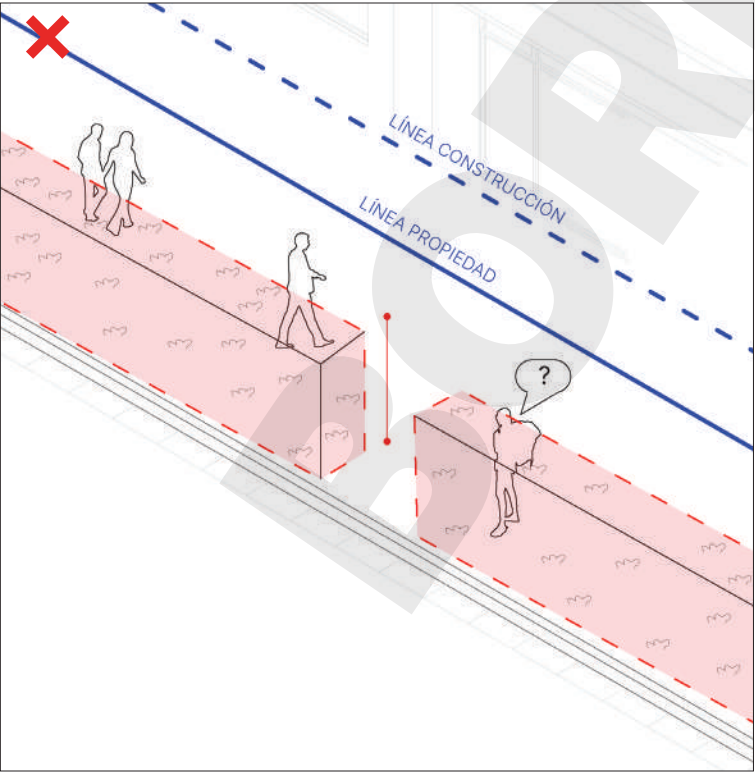
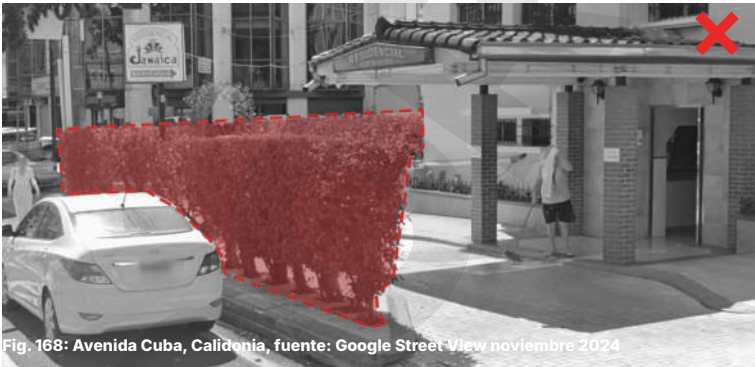


Fig. 170: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

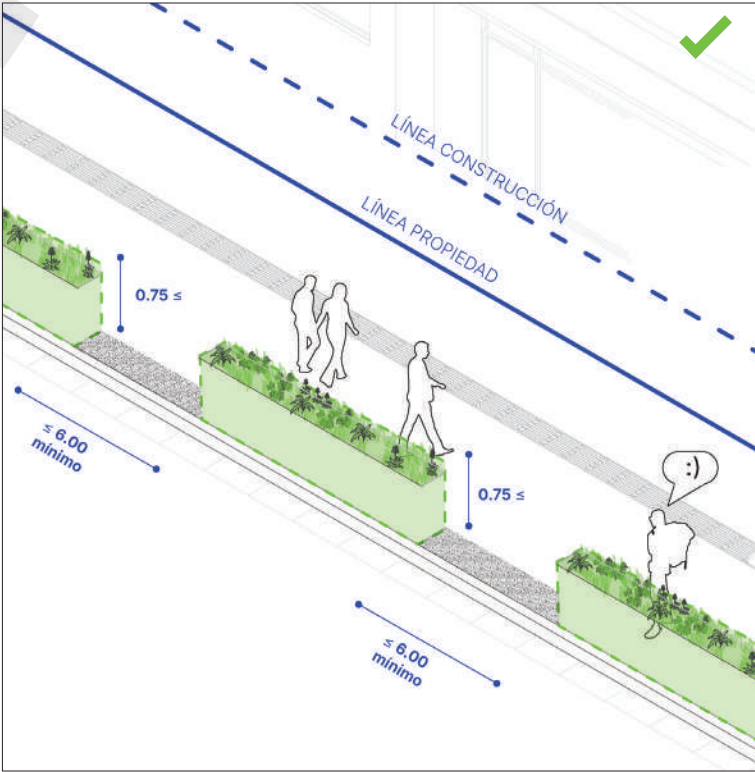


Fig. 171: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

G-3 | Jardines de Lluvia

¿Qué son y para qué sirven?

Sistemas paisajísticos diseñados para captar, filtrar y retener el agua de lluvia en áreas urbanas. Están compuestos por vegetación, sustratos filtrantes y capas de drenaje que permiten la infiltración y depuración natural del escurrimiento superficial. Sirven para reducir inundaciones, mejorar la calidad del agua y recargar acuíferos, integrando funcionalidad ecológica con estética urbana.

Normativa

Deberán ubicarse específicamente en la zona de infraestructura, respetando un mínimo de 1.50 m de ancho libre de paso peatonal.

La instalación de bordillos con aberturas para captación de escorrentía deberá, asegurar que el ingreso de agua no genere acumulaciones ni represente riesgo para los transeúntes.

Toda vegetación utilizada en jardines de lluvia deberá ser nativa o adaptada al clima local y no deberá obstaculizar la visibilidad ni el tránsito peatonal.

El diseño de jardines de lluvia deberá coordinarse con los planos de infraestructura subterránea, evitando interferencias con infraestructura de servicios públicos.

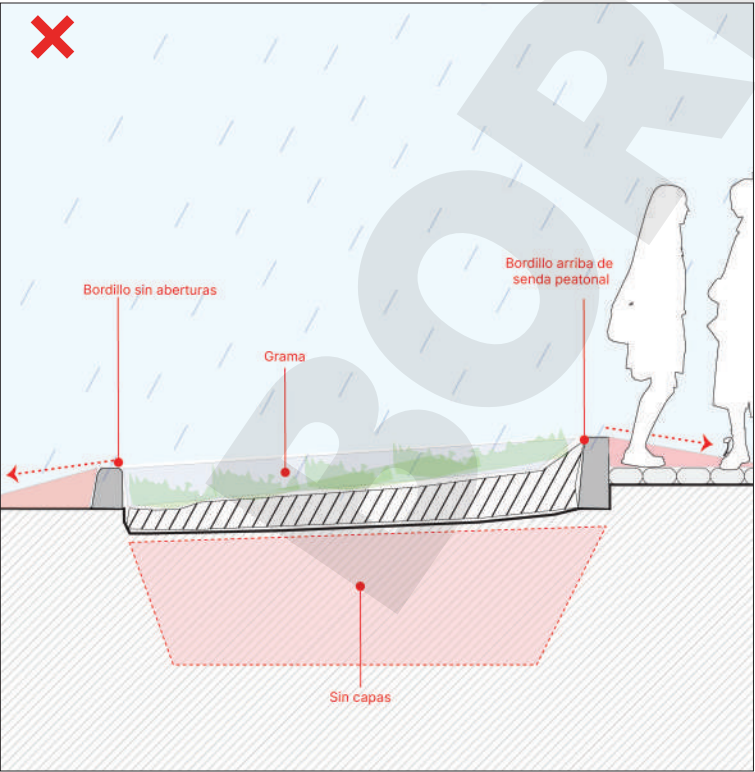
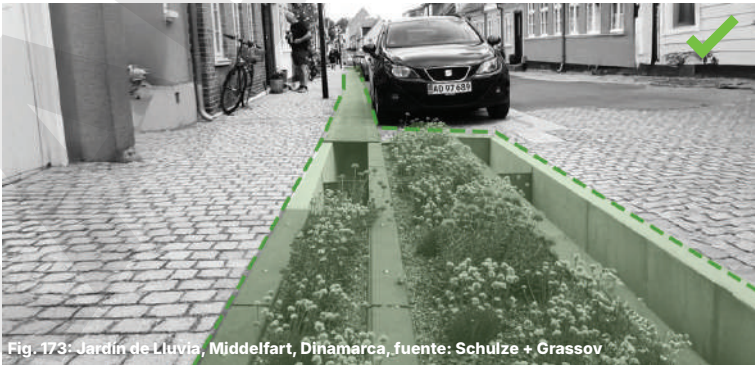


Fig. 174: Ejemplo gráfico, franja de grama sin capas de

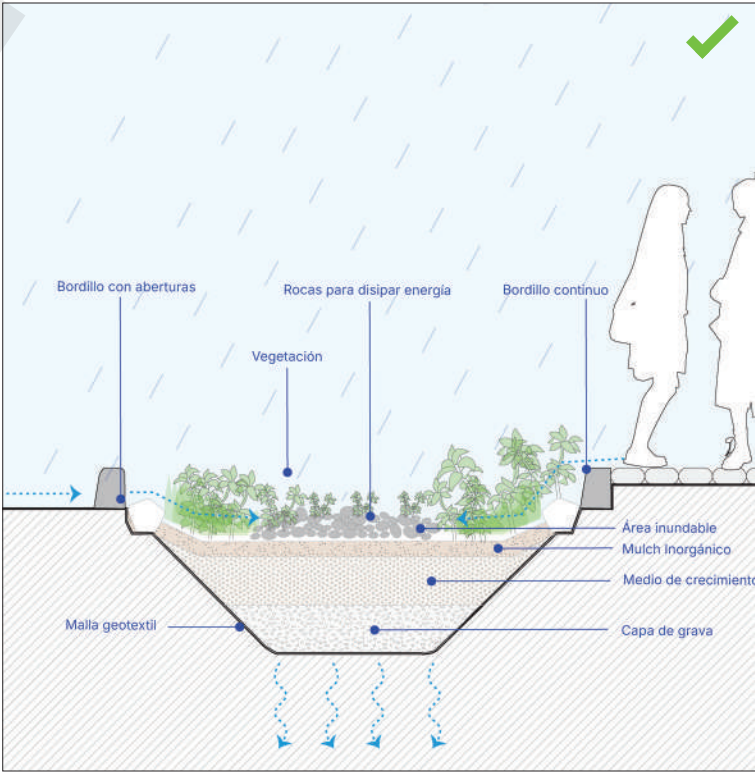


Fig. 175: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

G-4 | Vegetación Artificial

Normativa

Queda prohibido el uso de vegetación artificial en aceras o espacios públicos, incluyendo grama sintética, árboles plásticos, arbustos artificiales u otros elementos similares. ³⁶

La grama sintética únicamente podrá instalarse dentro de la propiedad privada, limitada al área interior de la línea de construcción.

Se prohíbe la instalación de grama artificial en fachadas o frentes que den hacia la calle, asegurando la coherencia estética y ecológica del espacio público. ³⁷

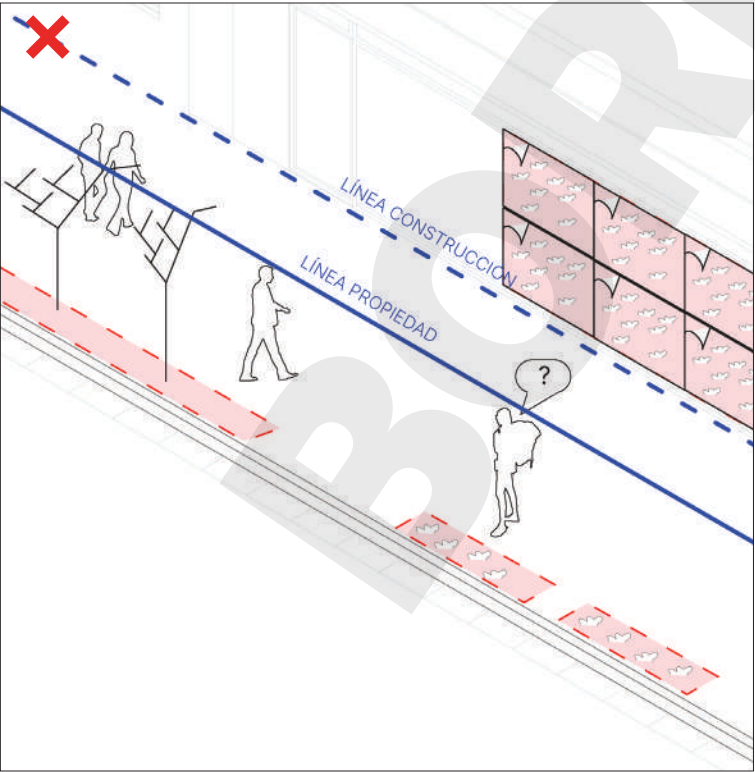


Fig. 178: Ejemplo gráfico, elementos artificiales en servidumbre pública

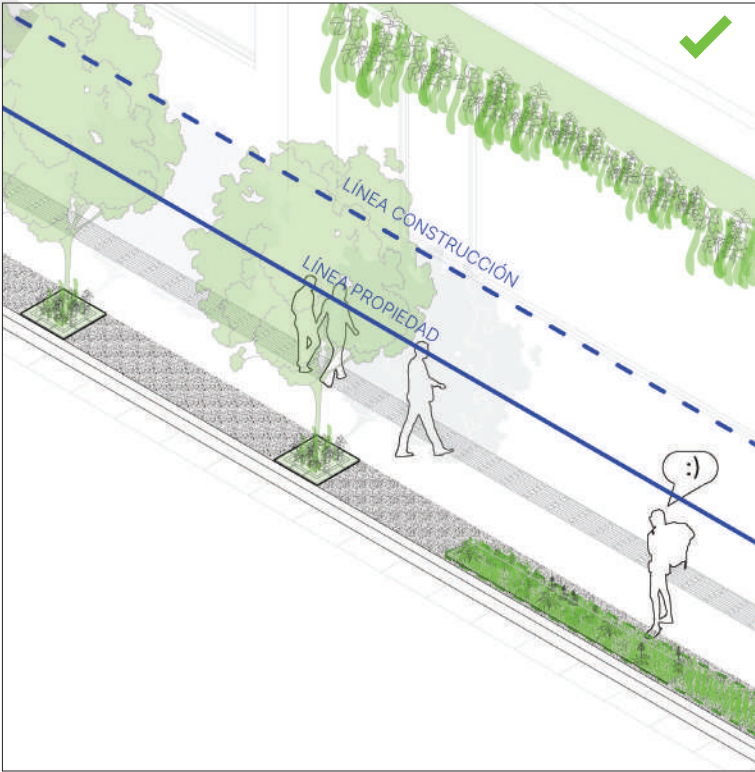


Fig. 179: Ejemplo gráfico, vegetación natural

H | PROYECTOS EN CONSTRUCCIÓN

Son intervenciones temporales que modifican el espacio público con el objetivo de mejorar infraestructura, edificaciones o servicios. Deben planificarse y ejecutarse con especial cuidado para no afectar negativamente la movilidad peatonal. Esto implica respetar las áreas destinadas al tránsito de personas, mantener rutas accesibles y garantizar la seguridad en todo momento.

La importancia de controlar el impacto de las obras sobre el flujo peatonal radica en proteger el derecho de los ciudadanos a desplazarse libremente, sin obstáculos ni riesgos. Las características principales de un proyecto en construcción que respeta el flujo peatonal incluyen: señalización clara y visible, rutas peatonales provisionales seguras, barreras físicas que separen la obra del paso público, iluminación adecuada en zonas intervenidas. También se deben evitar materiales sueltos, desniveles peligrosos o maquinaria obstruyendo el paso. La obra debe coexistir con la ciudad sin interrumpir su funcionamiento cotidiano.



Fig. 180: Scaffolding, Dallas, Texas, Estados Unidos

H-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Se debe mantener la circulación peatonal segura y continua garantizando que el tránsito de peatones no se vea interrumpido por las actividades de construcción, proporcionando rutas alternativas claramente señalizadas, seguras y accesibles.
- 2 Las áreas peatonales adyacentes a la obra deben contar con cobertizos o cubiertas de protección que eviten accidentes por caída de objetos.
- 3 Los accesos a la obra y los portones de entrada o salida deberán mantenerse libres de obstáculos, permitiendo la circulación fluida.
- 4 Todo material de construcción debe almacenarse exclusivamente en las áreas establecidas dentro del proyecto.
- 5 Las áreas peatonales y sus inmediaciones deben conservarse limpias, ordenadas y sin residuos, herramientas o materiales que representen riesgo o dificulten el tránsito.
- 6 En todos los cruces, tanto en esquinas como en puntos intermedios, se deberán construir rampas de accesibilidad que aseguren la continuidad del recorrido peatonal,

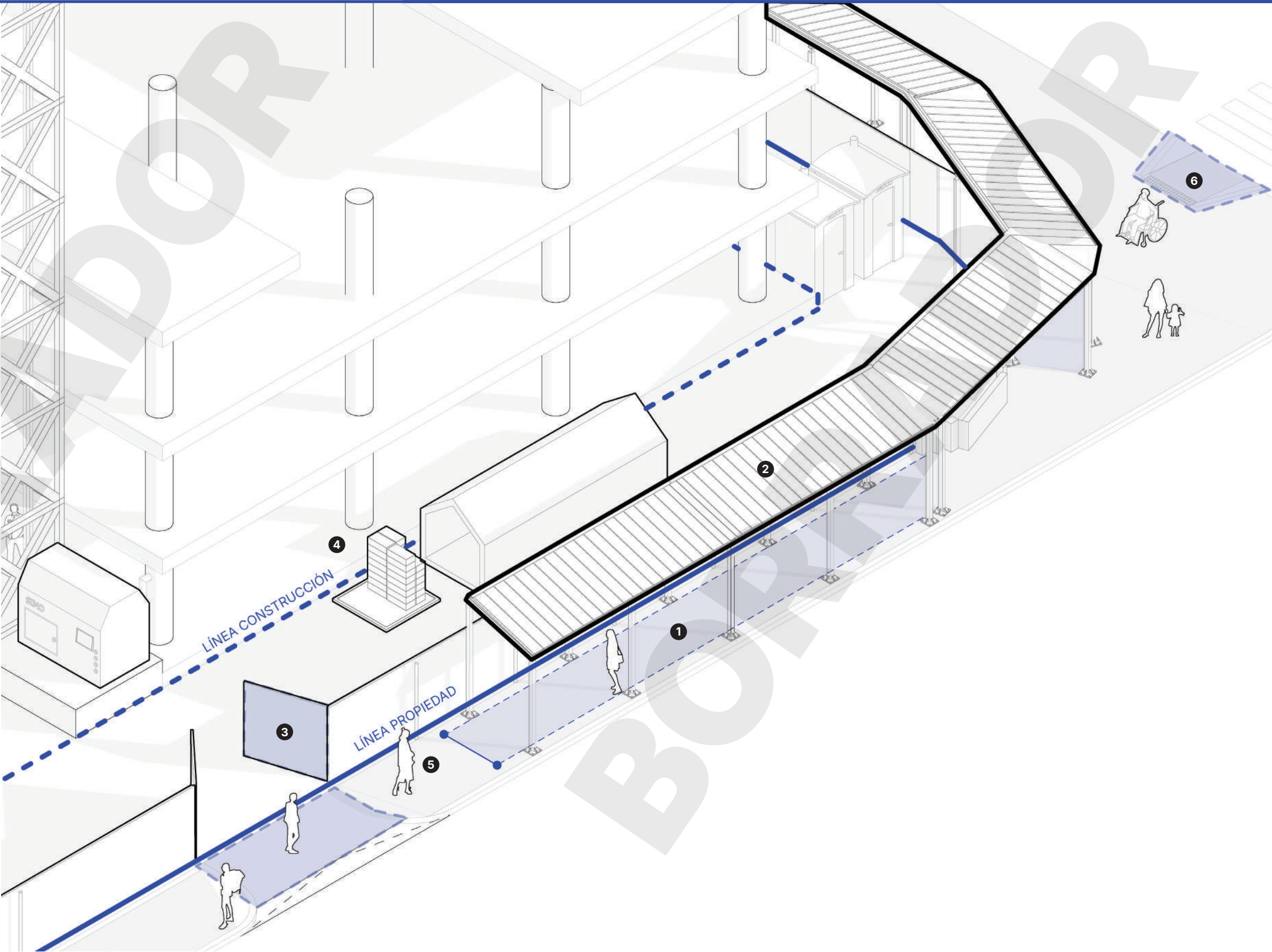


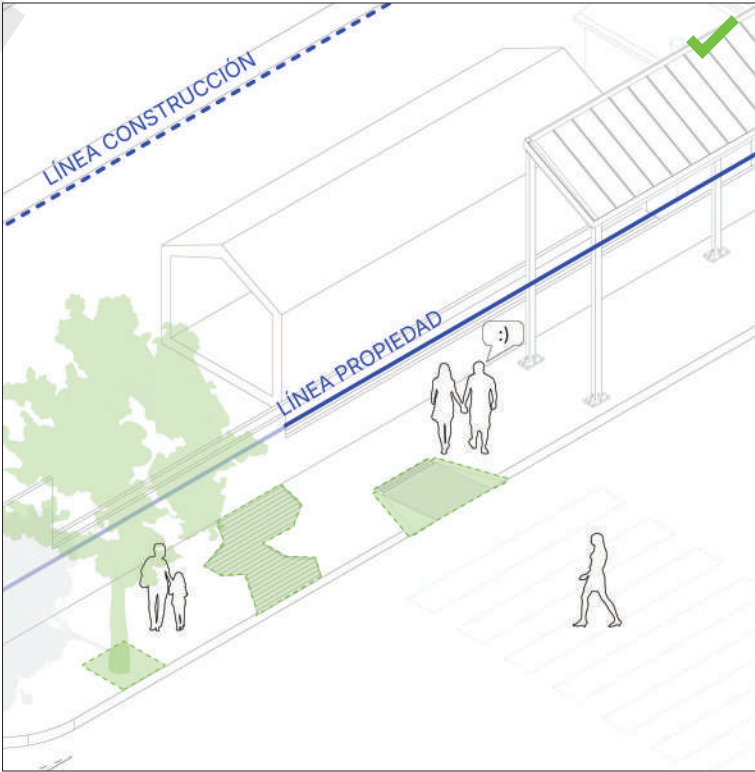
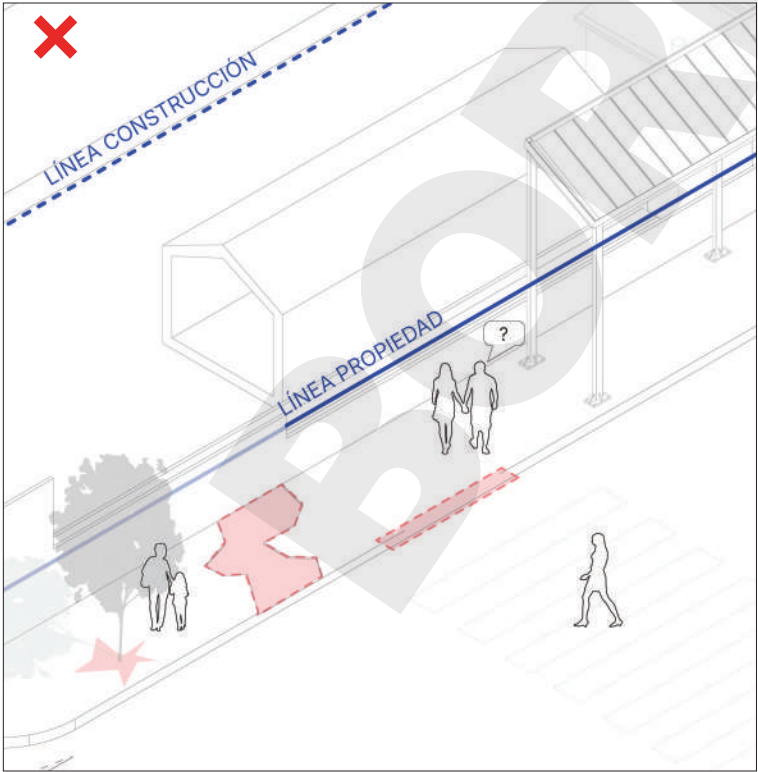
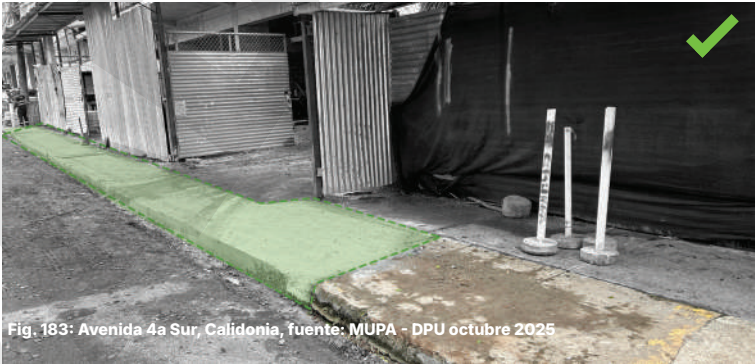
Fig. 181: Ejemplo gráfico, aplicando generalidades

H-1 | Mantenimiento de Aceras

Normativa
Cualquier deterioro causado a la acera por el proceso constructivo deberá ser reparado de forma inmediata.³⁸

Durante la ejecución de la obra, se deberán instalar alcorques o protecciones para árboles existentes.³⁹

En cruces peatonales, tanto en esquinas como en puntos intermedios, se deberán construir rampas de accesibilidad que garanticen la continuidad del recorrido peatonal con las calles y propiedades adyacentes.⁴⁰

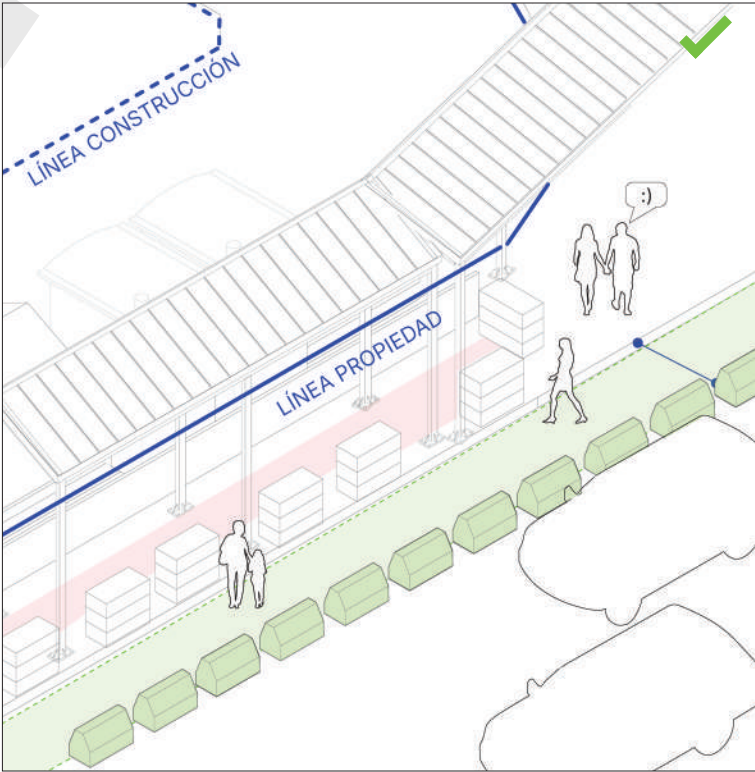
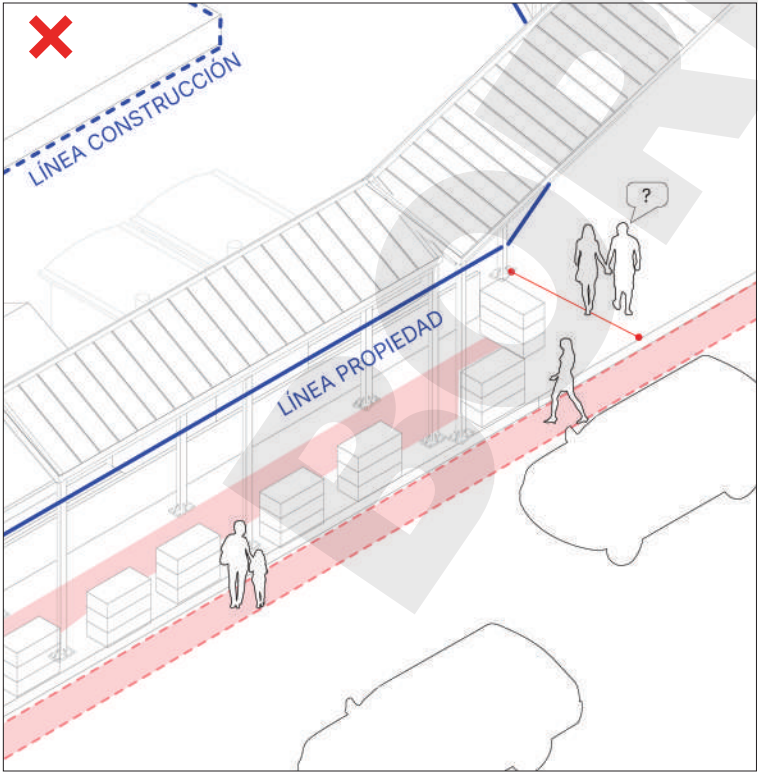
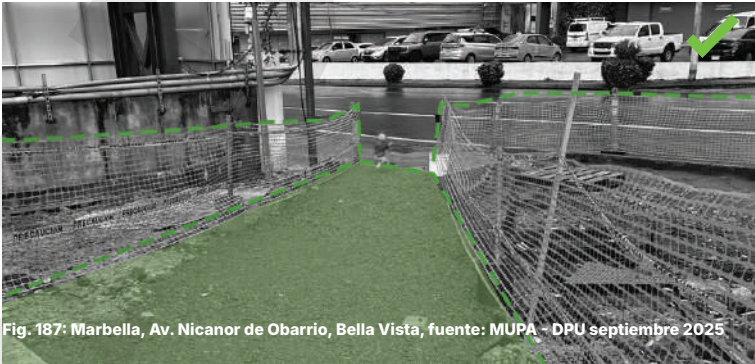


H-2 | Acera Complementaria

Normativa
En caso de que no sea posible cumplir con mínimo de 1.50m, se deberán presentar sustentos técnicos que justifiquen la reducción ante la autoridad competente.

Si la obra interrumpe la circulación peatonal, se deberá habilitar una acera alternativa con una zona caminable mínima de 1.50 metros, debidamente señalizada y protegida.

Cuando las actividades de construcción ocupen o interfieran con la acera pública, el propietario será responsable de habilitar una acera provisional que garantice la seguridad, accesibilidad y protección de los peatones mediante barreras tipo jersey o dispositivos similares.



H-3 | Manejo de Drenajes

Normativa
La infraestructura de drenaje que reciba aguas provenientes de la obra deberá limpiarse periódicamente para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.

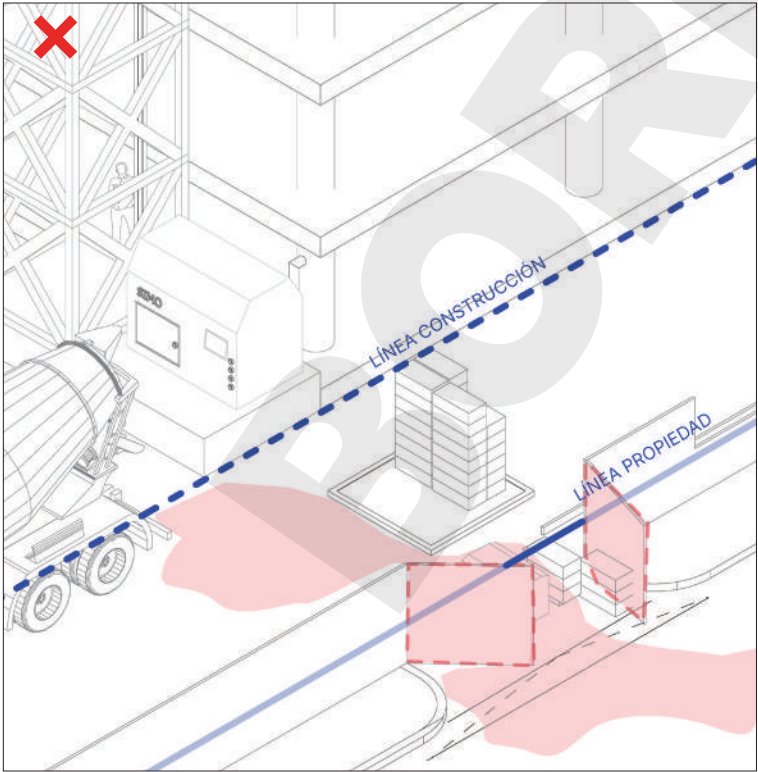


Fig. 192: Ejemplo gráfico, material líquido en el flujo peatonal

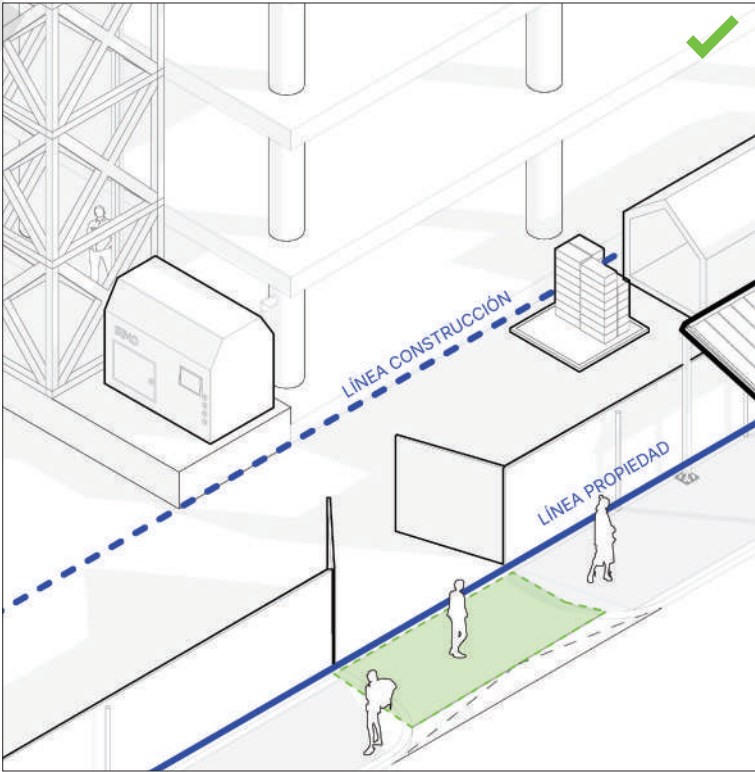


Fig. 193: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

H-4 | Cobertizo de Protección

Normativa
En edificaciones que cuenten con cobertizo de protección, los elementos de soporte deberán garantizar una zona caminable mínima de 1.50 metros de ancho y de 2.40 m de alto.³⁵

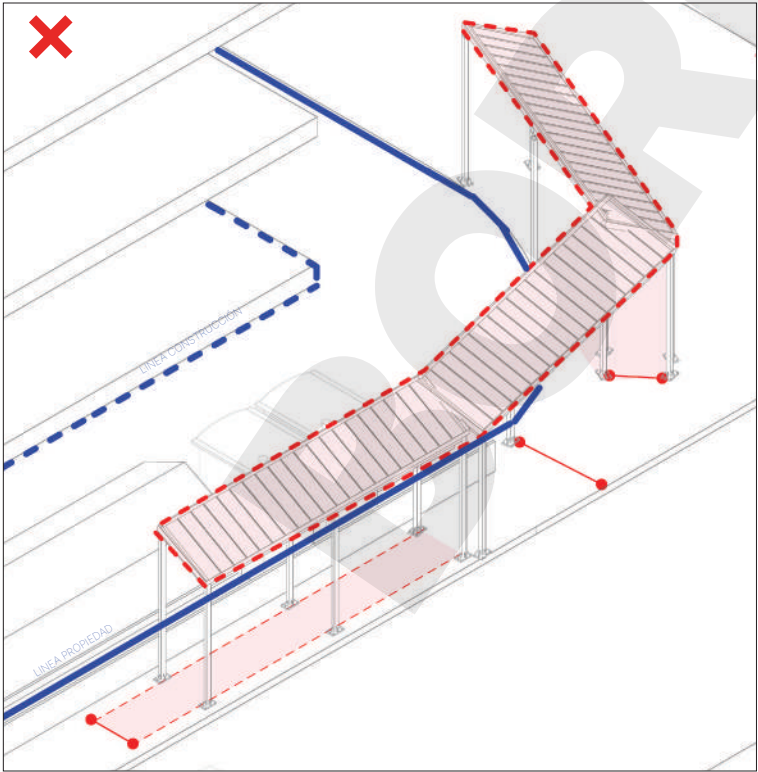


Fig. 196: Ejemplo gráfico, cobertizo incumpliendo normativas

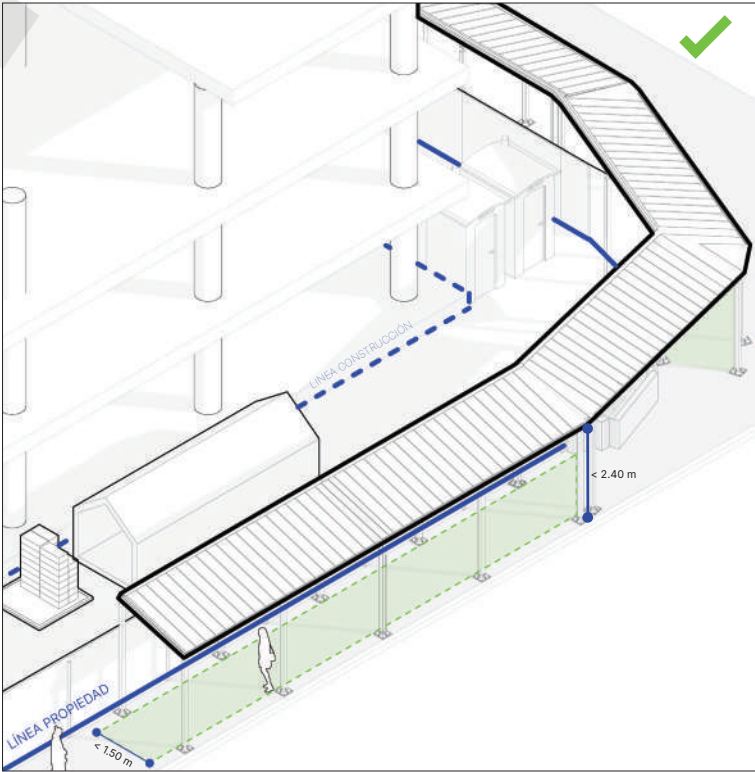


Fig. 197: Ejemplo gráfico, aplicando criterios mínimos

H-5 | Almacenamiento Materiales

Normativa

Queda estrictamente prohibido utilizar las aceras como área de almacenamiento de materiales, los mismos se deben ubicar dentro de la línea de propiedad. Ya que no se permite la obstrucción de la circulación.

El área de servidumbre —incluyendo aceras, cordones, áreas verdes y calzadas— no podrá ser utilizada para la instalación de casetas de construcción, depósitos de materiales, oficinas técnicas, sanitarios portátiles ni ningún otro objeto, de manera temporal ni permanente.

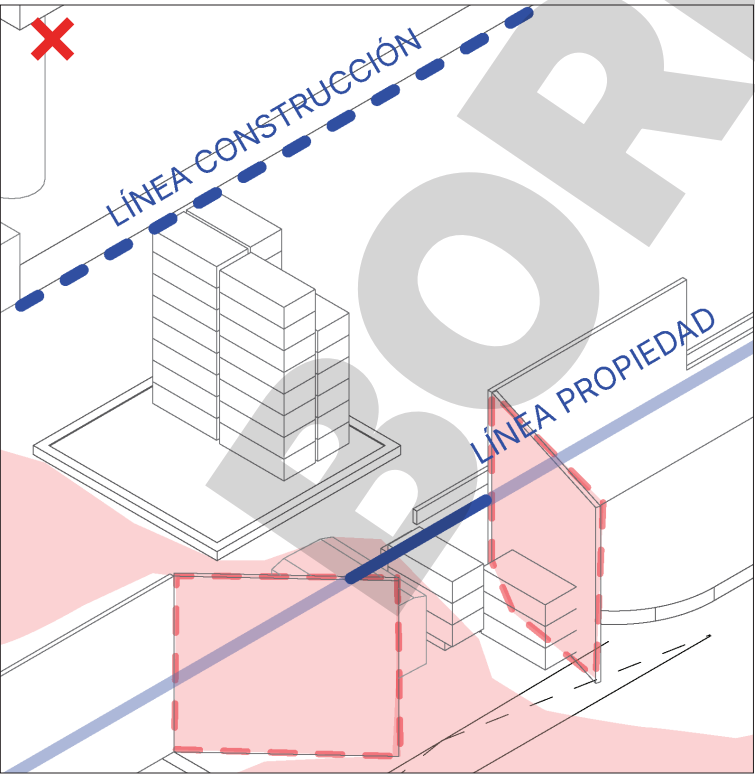


Fig. 200: Ejemplo gráfico, material interrumpiendo flujo peatonal

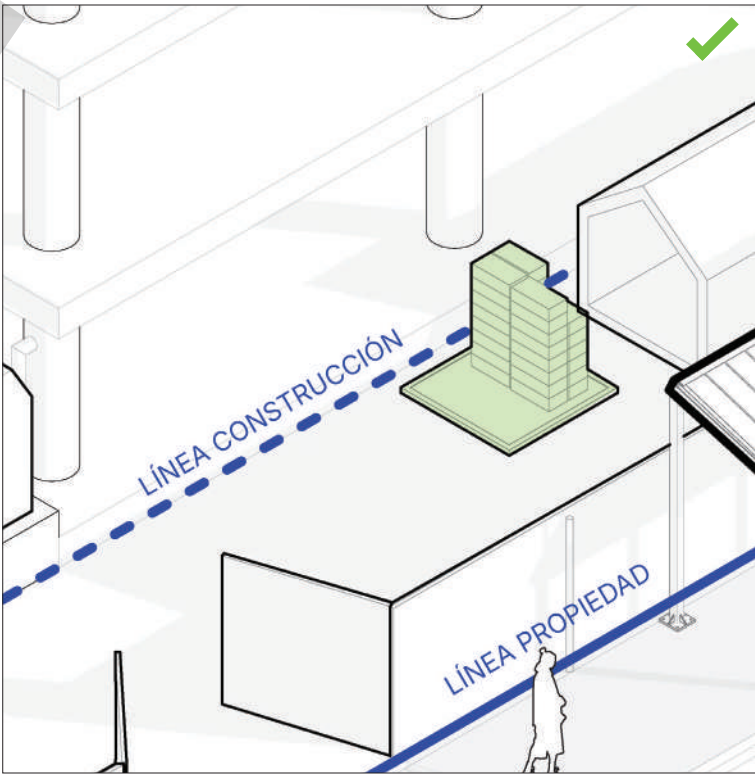


Fig. 201: Ejemplo gráfico, material guardado dentro de propiedad



04.

Sustento Técnico

A | Aceras

1

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 78.

2

Secretaría Nacional de Discapacidad (SENADIS). Manual de Acceso 4ta Edición. Panamá.

3

Anexo 3 – Tomo 2 – Plan de Ordenamiento Territorial _PLOT del Distrito de Panamá.

4

Acuerdo No.148 (de 1 de diciembre de 2006). Por el cual se derogan los Acuerdos No. 58 del 15 de junio de 1993 y el No. 17-A de 18 de enero de 2005 y se dictan otras disposiciones relacionadas con el libre y seguro tránsito peatonal por las aceras y los predios donde se realizan obras de construcción.

5

ANSI A326.3—2021- American National Standard Test Method for Measuring Dynamic Coefficient of Friction of Hard Surface Flooring Materials.

6

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 78.

7

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 78.

8

Decreto Ejecutivo No.88 del 12 de noviembre del 2002, por el cual se reglamenta la Ley N°42 del 27 de agosto del 1999, en su artículo 34 no establece que las rampas deben pintarse o señalizarse.

9

Secretaría Nacional de Discapacidad (SENADIS). Manual de Acceso 4ta Edición. Panamá.

10

Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura. Reglamento de Estructuras de Panamá (REP-2014). Regula el uso de concreto reforzado en elementos expuestos a tránsito o carga varia.

11

Ignacio Andrés-Doménech. Influence of rainfall intensity and pollution build-up levels on water quality and quantity response of permeable pavements. Science of the Total Environment, Vol. 708, 2020. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.134876>.

12

Secretaría Nacional de Discapacidad (SENADIS). Manual de Acceso 4ta Edición. Panamá.

B | Vialidad

13

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 76.

14

Manual de Diseño de Calles – Banco Interamericano de Desarrollo (BID), recomienda el uso de bolardos en accesos peatonales para proteger a usuarios vulnerables y delimitar zonas de tránsito.

15

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 77.

16

Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (MCDUCT / SIECA).

17

Definiciones del Artículo 4 del Acuerdo No. 76 de 2019 que establece el Sistema de Nomenclatura y Numeración Urbana del Distrito de Panamá.

18

Urban Street Design Guide. (2013) National Association of City Transportation Officials (NACTO).

C | Estacionamientos

19

Urban Street Design Guide. (2013) National Association of City Transportation Officials (NACTO).

20

Urban Street Design Guide. (2013) National Association of City Transportation Officials (NACTO).

21

IEC 61851 – Sistema de carga conductive de vehículos eléctricos

22

Global Designing Cities Initiative. (2016). Global street design guide. National Association of City Transportation Officials (NACTO).

23

Acuerdo No.24. De 19 de enero de 2016. Por medio del cual se regula el uso de aceras y otros espacios públicos dentro del Distrito de Panamá.

24

Programa Transporte Sustentable de GIZ México. (2023). Guía técnica: Diseño de bahías de carga y descarga. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

D| Elementos Urbanos

25

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 19. Condiciones de mobiliario urbano. Artículo 79.

26

Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá. Capítulo 19. Condiciones de mobiliario urbano. Artículo 79.

27

Acuerdo No.24 del 19 de enero de 2016 del Consejo Municipal de Panamá, Artículo 23.

28

Urban Street Design Guide. (2013) National Association of City Transportation Officials (NACTO).

29

Global Designing Cities Initiative. (2016). Global street design guide. National Association of City Transportation Officials (NACTO).

E| Frente de Edificaciones

30

Urban Street Design Guide. (2013) National Association of City Transportation Officials (NACTO).

31

ISO 22341:2021 CPTED - visibilidad natural como estrategia primaria de seguridad.

32

C40 – Streets for People (2020)- métricas de visibilidad, comercio abierto y vigilancia natural.

33

Secretaría Nacional de Discapacidad (SENADIS). Manual de Acceso 4ta Edición. Panamá.

F | Instalaciones Urbanas

34

UNIT-ISO 23599:2019 - Productos de apoyo para las personas ciegas y con discapacidad visual – Pavimentos indicadores táctiles.

35

Reglamento Técnico DGNTI COPANIT 72:1 2002.

G| Infraestructura verde y azul

36

Simpson, T. J., et al. (2021). Artificial lawns exhibit increased runoff and decreased infiltration.

37

New Jersey Department of Environmental Protection — Memorandum on synthetic turf and stormwater

38

Global Designing Cities Initiative. (2016). Global street design guide. National Association of City Transportation Officials (NACTO).

H | Proyectos en Construcción

39

Acuerdo No.WW61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá.

Capítulo 17. Condiciones de estacionamientos y accesos. Artículo 78.

40

Acuerdo No.148 (de 1 de diciembre de 2006).

Por el cual se derogan los Acuerdos No. 58 del 15 de junio de 1993 y el No. 17-A de 18 de enero de 2005 y se dictan otras disposiciones relacionadas con el libre y seguro tránsito peatonal por las aceras y los predios donde se realizan obras de construcción. Artículo primero.



