

**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ  
CENTRO REGIONAL UNIVERSITARIO DE PANAMÁ OESTE  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO  
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA**

**TESIS**

**ESTRATEGIAS PARA AJUSTAR EL MARCO REGULATORIO DE  
LA NOMENCLATURA DEL SISTEMA VIAL EN EL  
CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN**

**(Distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste)**

**POR:  
RICARDO ERNESTO SIMPSON JIMÉNEZ**

**TESIS PRESENTADA COMO UNO DE LOS REQUISITOS PARA OPTAR AL  
TÍTULO DE MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA CON ÉNFASIS EN  
GEOGRAFÍA REGIONAL**

**Dirigido por el profesor  
MAGÍSTER SEBASTIÁN PÉREZ**

**PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE, LA CHORRERA**

**2019**

## **DEDICATORIAS**

Al creador de los cielos y la tierra: **DIOS**, Él me ha dado la fortaleza para continuar cuando estuve a punto de caer Por ello, con toda humildad dedico primeramente mi trabajo a **Dios**.

De la misma forma dedico ésta tesis a mi esposa que supo comprender en los momentos más difíciles, que hacer por medio de sus oraciones y consejos. A mi madre, quien ha sabido formarme con buenos sentimientos, hábitos y valores, con lo cual, por medio de sus oraciones al **Dios vivo**, formó parte íntegra de este proyecto.

A nuestras amistades más cercanas, quienes tuvieron siempre a la expectativa del desarrollo de esta tesis y de igual manera a los profesores; ya que gracias a su tiempo y apoyo, así mismo por su sabiduría que me transmitieron, fueron parte de nuestro desarrollo y formación profesional.

*Ricardo Simpson*

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer primera e infinitamente a nuestro **PADRE DIOS**, por haberme permitido poder cumplir con esta meta, ya que sin **ÉL**, esto no hubiese sido posible. A veces, en los proyectos interfieren muchos factores que hacen dilatar el tiempo, pero es ahí donde vienen esas voces de aliento, apoyo y ánimo diciéndote sigue adelante que tú puedes lograrlo.

Agradezco a mi esposa, madre y amistades muy cercanas, que formaron parte de esto; considerando su apoyo incondicional en los momentos más duro de éste proceso. **Dios es Fiel.**

Y por último, gracias a todas las personas que en éste largo camino soportaron y pudieron comprender con estoica paciencia y obediencia, la dedicación que se requirió en la realización de nuestra tesis.

Muchas gracias a todos. **Dios es Bueno.**

*Ricardo Simpson*

## ÍNDICE

<i>Resumen</i> .....	<i>xiv</i>
<i>Summary</i> .....	<i>xv</i>
<i>Introducción</i> .....	<i>xvi</i>
<b>CAPÍTULO 1 GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	<b>1</b>
1.1. Antecedentes.....	2
1.2. Planteamiento del Problema .....	4
1.3. Justificación .....	6
1.4. Objetivos.....	7
1.4.1. General.....	7
1.4.2. Específicos .....	8
1.5. Alcance y cobertura.....	8
1.6. Delimitación .....	9
1.7. Limitaciones.....	11
<b>CAPÍTULO 2 MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>13</b>
2.1. Antecedentes y caracterización conceptual referente a Nomenclatura.....	14
2.2. Nomenclatura urbana e importancia de la jerarquización vial .....	18
<b>CAPÍTULO 3 ELEMENTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	<b>28</b>
3.1. Tipo de investigación. ....	29
3.2. Diseño de la investigación. ....	29
3.3. Fuentes de información.....	30
3.3.1. Materiales .....	30
3.3.2. Sujetos.....	31
3.4. Población y muestra .....	32
3.5. Hipótesis .....	36
3.6. Variables.....	38
3.6.1. Conceptualización de variables .....	38
3.6.2. Operacionalización de variables .....	40
3.7. Descripción del instrumento .....	40
3.8. Tratamiento de la información.....	41
<b>CAPÍTULO 4 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS</b> .....	<b>43</b>
4.1. Análisis de los resultados .....	44
<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>65</b>
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	<b>73</b>
<b>PROPUESTA Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN</b> .....	<b>86</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>87</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>94</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

Número	Título	Número de página
I	JERARQUÍA DE LA RED VIAL SEGÚN FUNCIÓN, EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.....	24
II	ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS DE LOS AÑOS 2000 Y 2010.....	33
III	ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VIVIENDAS PARTICULARES OCUPADAS EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS: AÑOS 2000 Y 2010.....	34
IV	CÁLCULO PARA APLICAR LA MUESTRA ALEATORIA SEGÚN BARRIOS, EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.....	37
V	VARIABLES Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	39
VI	OPERACIONALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	40
VII	VÍAS QUE UTILIZA EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN EL ÁREA DE ESTUDIO Y BARRIOS QUE SE BENEFICIAN.....	46-47
VIII	NÚMERO Y PORCENTAJE SEGÚN TIPO DE VEHÍCULOS UTILIZADOS COMO SISTEMA DE TRANSPORTE, EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE. AÑO 2018.....	48
IX	NÚMERO Y PORCENTAJE DE TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE CONOCEN EL NOMBRE DE LAS CALLES DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.....	49
X	NÚMERO Y PORCENTAJE DE TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE COMPRENDEN LA JERARQUÍA DE LAS CALLES: AÑO 2018.....	50
XI	NÚMERO Y PORCENTAJE DE TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE CONOCEN LA CAUSA O MOTIVO SOBRE LA INFORMACIÓN DE NOMBRES DE LAS CALLES Y AVENIDAS DEL ÁREA DE ESTUDIO: AÑO 2018.....	51

XII	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS PRESTOS A FORMAR PARTE DE LA COMISIÓN PARA LA ASIGNACIÓN DE NOMBRES: AÑO 2018.....	53
XIII	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS RESPONSABLES DE LA ASIGNACIÓN DE LOS NOMBRES, SEGÚN LOS TRANSPORTISTAS: AÑO 2018. ....	54
XIV	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS SEGÚN TIPO DE TRANSPORTE EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.	55
XV	NÚMERO Y PORCENTAJE DE PERSONAS QUE CONOCEN EL NOMBRE DE LAS CALLES DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018. ....	57
XVI	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LAS PERSONAS QUE RECONOCEN LA IMPORTANCIA DE LA JERARQUÍA DE LOS NOMBRES QUE TIENEN LAS CALLES Y AVENIDAS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018.....	59
XVII	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE CONOCEN LAS CAUSAS O MOTIVOS DE ESTA INFORMACIÓN, (NOMENCLATURA). AÑO 2018.....	60
XVIII	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SIENTEN SATISFACCIÓN CON LA FUNCIÓN DEL SISTEMA DE RUTAS DEL TRANSPORTE EN SU CORREGIMIENTO. AÑO 2018.....	61
XIX	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE PARTICIPARÍAN EN FORMAR PARTE PARA LA ASIGNACIÓN AL NOMBRE DE LAS CALLES Y AVENIDAS DE ESTE CORREGIMIENTO. AÑO 2018...	62
XX	NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SUGIEREN AL RESPONSABLE EN LA SEÑALIZACIÓN DE LOS NOMBRES DE LAS CALLES Y AVENIDAS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018.....	63
XXI	CRONOLOGÍA DE BARRIOS QUE CONFORMAN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS: AÑO 2000-2017 (Actualización Pre Censal 2020.....	97

## ÍNDICE DE FIGURAS

Número	Título	Número de página
1	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA, SUPERFICIE Y PUNTOS EXTREMOS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE.....	12
2	ESQUEMA TEÓRICO DE JERARQUIZACIÓN DE VÍAS.....	23
3	TOTAL DE LA POBLACIÓN SEGÚN SEXO DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: CENSOS 2000 Y 2010.....	33
4	TOTAL DE VIVIENDAS PARTICULARES OCUPADAS EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS: AÑOS 2000 Y 2010.....	34
5	RUTAS DE TRANSPORTE URBANO EN EL CORREGIMIENTO DE BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE.....	45
6	PORCENTAJE SEGÚN TIPO DE VEHÍCULOS UTILIZADOS COMO SISTEMA DE TRANSPORTE, EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE. AÑO 2018.....	48
7	PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE CONOCEN EL NOMBRE DE LAS CALLES DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.....	49
8	PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE COMPRENDEN LA JERARQUÍA DE LAS CALLES: AÑO 2018.....	51
9	PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS QUE CONOCEN LA CAUSA O MOTIVO SOBRE LA INFORMACIÓN DE NOMBRES DE LAS CALLES Y AVENIDAS DEL ÁREA DE ESTUDIO: AÑO 2018.....	52
10	PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS PRESTOS A FORMAR PARTE DE LA COMISIÓN PARA LA ASIGNACIÓN DE NOMBRES: AÑO 2018.....	53
11	PORCENTAJE DE LOS RESPONSABLES DE LA ASIGNACIÓN DE LOS NOMBRES, SEGÚN LOS TRANSPORTISTAS: AÑO 2018.....	54

12	PORCENTAJE DE LOS TRANSPORTISTAS ENCUESTADOS SEGÚN TIPO DE TRANSPORTE EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.....	55
13	PORCENTAJE DE PERSONAS QUE CONOCEN EL NOMBRE DE LAS CALLES DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018.....	57
14	SISTEMA DE RED VIAL PRINCIPAL Y BARRIOS QUE CONFORMAN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE. Año 2017.....	58
15	PORCENTAJE DE LAS PERSONAS QUE RECONOCEN LA IMPORTANCIA DE LA JERARQUÍA DE LOS NOMBRES QUE TIENEN LAS CALLES Y AVENIDAS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018.....	59
16	PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE CONOCEN LA CAUSA O MOTIVO DE ESTA INFORMACIÓN, (NOMENCLATURA). AÑO 2018.....	60
17	PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SIENTEN SATISFACCIÓN CON LA FUNCIÓN DEL SISTEMA DE RUTAS DEL TRANSPORTE EN SU CORREGIMIENTO. AÑO 2018.....	61
18	PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE PARTICIPARÍAN EN FORMAR PARTE PARA LA ASIGNACIÓN AL NOMBRE DE LAS CALLES Y AVENIDAS DE ESTE CORREGIMIENTO. AÑO 2018...	62
19	PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SUGIEREN AL RESPONSABLE EN SEÑALIZACIÓN, AL NOMBRES DE LAS CALLES Y AVENIDAS DE ESTE CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018	63
20	CONFLICTOS APLICADOS AL TEMA DE NOMENCLATURA EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA, PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE.....	69
21	CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA. CENSO DEL 2000.....	99
22	AVENIDA LAS AMÉRICAS ENTRE LAS CALLES 22 NORTE HORTENCIO DE ICAZA Y 21 NORTE BOLÍVAR. (Sin señalización).....	101
23	INTERSECCIÓN ENTRE CALLE SAN MARTÍN DE PORRES Y CALLE VELÁSQUEZ 15 NORTE. (Sin señalización).....	101
24	EMPRESA PRIVADA QUE FACILITA SU LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA GRACIAS A LA NOMENCLATURA DE CALLES.....	101

25	HUELLA URBANA DEL SECTOR OESTE.....	102
26	COBERTURA DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DEL PACÍFICO Y DEL ATLÁNTICO. SUBREGIÓN DEL PACÍFICO OESTE. 2014.....	103
27	MAPA DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. CENSO 2010.....	104

## RESUMEN

La investigación presentada es concerniente a la nomenclatura del sistema vial en el corregimiento Barrio Colón, distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste, cuyo fin es precisar estrategias como ajuste a su marco normativo. Su contribución responde a una necesidad urgente para una parte del sistema urbano, a pesar de la muy escasa literatura, motiva a ofrecer un aporte referente a la configuración del espacio geográfico en mención. En el campo de la geografía este tema se relaciona con el transporte. Su representatividad va de acuerdo a la jerarquía que asume, ya sea, por la representatividad local, regional o nacional permiten una comunicación gracias a la accesibilidad y conectividad que disponen.

Si bien es cierto, al observar el plano callejero de este corregimiento que corresponde al eje urbano del distrito en mención, la nomenclatura está rotulada con su nombre respectivo. Sin embargo, al ir al terreno para su verificación, no existe, es decir, es nula la nomenclatura. Esto afecta la comunicación e identificación de la red vial, pues a través de ellas, la generación de productos y servicios que ofrecen a los múltiples usuarios, no permite observar su identificación, reduciendo así otras acciones como la conectividad y accesibilidad que hace una movilidad en beneficio a todos los actores pertenecientes al lugar como también, al resto de la sociedad. Esto ayudará a reducir los conflictos que confronta el ejido urbano a causa del ausentismo en la señalización de la nomenclatura del área seleccionada denominada, Barrio Colón.

*Palabras claves: red vial, nomenclatura, toponimia, ordenamiento territorial.*

## SUMMARY

The research presented concerns the nomenclature of the road system in the district Barrio Colón, district of La Chorrera, province of Panamá Oeste, whose purpose is to specify strategies as an adjustment to its regulatory framework. His contribution responds to an urgent need for a part of the urban system, despite the very limited literature, motivates to offer a contribution regarding the configuration of the geographic space in question. In the field of geography, this topic is related to transportation. Its representativeness is in accordance with the hierarchy that it assumes, whether by local, regional or national representativeness they allow a communication thanks to the accessibility and connectivity they have.

While it is true, when looking at the street plan of this district that corresponds to the urban axis of the district in question, the nomenclature is labeled with its respective name. However, when going to the land for verification, it does not exist, that is, the nomenclature is null. This affects the communication and identification of the road network, because through them, the generation of products and services offered to multiple users, does not allow to observe their identification, thus reducing other actions such as connectivity and accessibility that makes a mobility in benefit to all the actors belonging to the place as well as to the rest of society. This will help reduce the conflicts confronting the urban ejido due to absenteeism in the nomenclature signage of the selected area called, Barrio Colón.

*Keywords: road network, nomenclature, toponymy, territorial ordering.*

## INTRODUCCIÓN

La riqueza de la geografía ha constituido la estrecha reciprocidad entre hombre, territorio y contenido natural. A partir de esa correlación, se han asignado nombres a los sitios, espacios, lugares, recursos entre otros, con el fin de describir e identificar lo que se desea informar sobre el territorio.

La información geográfica ha sido tan compleja que, al designar un nombre a una calle, vía o avenida, existe todo un distintivo, que a través de los tiempos ha variado. Actualmente, recurrir a una dirección valiéndose de lo que constituye la nomenclatura urbana ya no es representativo, pues la población no le presta importancia al hecho de orientarse y encontrar una dirección, se hace difícil, ya que se le atribuye al tema urbano señalamientos de orden, control o el espacio público de mayor significancia sin realmente valorar lo que esto significa.

En virtud de ello, el presente documento atiende el tema de nomenclatura aplicado a la investigación titulada: *“Estrategias para ajustar el marco regulatorio de la nomenclatura del sistema vial en el corregimiento Barrio Colón” (Distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste)*, bajo el marco de cuatro capítulos. El primero de ellos explicando las generalidades que consiste en los antecedentes, planteamiento del problema, justificación, objetivos, alcance, delimitación y limitaciones que han incurrido en el argumento.

El segundo capítulo se refiere a la teorización con relación al tema; subrayando en un tercer capítulo, la parte metodológica, que consiste en tipo descriptiva-explicativa, permitiendo un análisis con base a variables cuantitativas, pues la misma es observable; poniendo de manifiesto en un cuarto capítulo, el análisis de los datos de encuestas realizadas, como también lo visible en campo. Esto permitió sugerir como aporte un lineamiento, que posibilitará un mejor desenvolvimiento territorial, manejado de forma integral, cuya validez ha sido producto de una información manejada en tiempos reales.

**CAPÍTULO 1**  
**GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN.**

## 1.1 Antecedentes.

La literatura concerniente a la nomenclatura y que marcó un antecedente que contribuye al tema, se encuentra muy escasa, razón por la cual podemos procesar como antecedente varias connotaciones.

Primeramente, el tema en la actualidad se percibe dado a las numerosas ciudades cuyo crecimiento urbano se caracteriza por el número de localidades urbanas que superan en determinados espacios geográficos unos 250,000 habitantes y la problemática se centra en equipamientos deficientes por múltiples razones.

En segundo lugar y para el caso panameño, el nombre de las calles por ejemplo de la ciudad de Panamá, llevan nombres de personajes patrios o países, sin preguntar por qué, mostrado según el diario Panamá América el 9 de diciembre del 2004.

Este mismo documento señala que: en la Ley N° 52 de 1984 se le otorga a los consejos municipales la facultad de asignar el nombre de calles y avenidas, lo que significa otorgarle un nombre específico, el cual pudiese ser de un ciudadano honorable que haya contribuido al servicio del país. De allí surgen nombres de calles, avenidas o calles adyacentes tales como: Justo Arosemena, Vía Cincuentenario, Avenida Perú, Vía España; como también acuerdos municipales donde algunas avenidas forman parte de una división política-administrativa entre corregimientos como por ejemplo: Avenida José Agustín Arango límite entre los corregimientos de Río Abajo y Parque Lefevre .

Pero, en qué términos se puede contextualizar el principio y desarrollo de estas caracterizaciones tan importantes cuya razón tiene como objetivo varios puntos como por ejemplo:

- *Con respecto a la población:* existe la mejor manera de localizar e identificar el sitio donde se dirige, como también, facilitar las intervenciones de urgencia y seguridad social.
- *En las labores de orden público, específicamente las municipales:* es una herramienta que facilita la gestión de los servicios que brinda, como también para las planificaciones y programaciones de inversión urbana en el caso de las que conforman el tema tributario.
- *Las empresas privadas:* facilita las concesiones de los servicios que brinda, ya sea por efecto de instalación o cobros por servicios brindado.

Es por tal razón, que en la Gaceta Oficial N°28362-A que se publica la Ley N°52 de 30 de junio de 2017, la cual establece el marco regulatorio para la nomenclatura y numeración urbana y rural en la República de Panamá, puntualizando en su artículo 6 las funciones directas al Consejo Técnico tres funciones las cuales son:

1. “Establecer, aprobar e implementar la política nacional para la nomenclatura y numeración urbana y rural de las calles, la ubicación de letrero y placas de conformidad con la publicación del ordenamiento territorial concebida para los distritos.
2. Elevar consultas técnicas ante la Autoridad de Nombres Geográficos con carácter vinculante.
3. Remitir al Concejo Municipal los informes técnicos para la aprobación de los nombres de calles, avenidas y demás sitios públicos.”

Hay que destacar que la Autoridad de nombres Geográficos, creada mediante Decreto Ejecutivo N°122 del 2 de junio de 1970 y actualizada mediante el Decreto 175 del 24 de agosto de 1994 es quien aprueba previamente la designación del nombre oficial no solo del accidente geográfico como tal, también de un lugar en el territorio nacional, y adscrita al Instituto Nacional Geográfico “Tommy” Guardia, comisión perteneciente a la Autoridad Nacional de Administración de Tierras (ANATI).

Siendo una Ley, relativamente nueva, donde se actualiza no solo el tema de la nomenclatura a nivel nacional, también hace hincapié en la utilización y aplicación de un sistema de Información con base a programas informáticos sobre la base de datos espaciales y pone en “ejecución un diseño de un sistema de nomenclatura de calles y numeración de entradas, el cual permitirá tener el diagnóstico de la situación actual y el diseño del sistema de la ciudad de Panamá, adecuado a las variaciones en la trama urbana. Esto incluye los distritos de Panamá y San Miguelito.” (<https://dpu.mupa.gob.pa>: 2018: p 1).

El interés es de automatizar la información donde incluye participación a los ciudadanos y que la misma debe estar incluida o debe ser modelo de gestión al resto de los municipios.

## 1.2 Planteamiento del Problema.

Como parte de la planificación de los territorios urbanos, se hace necesario que la municipalidad, por el poder que le otorga la Ley, debe contribuir en la operación sobre el nombre de calles y/o avenidas, que permitan, que múltiples usuarios identifiquen la localización del lugar y así contribuyen a una fluidez en el contexto de comunicación, y en este caso, sobre la aplicación de un sistema de información, de tal manera que ayude al desplazamiento, conectividad

según sitios y movilidad que requieren “múltiples agentes que conforman el tejido social y económico de la ciudad.” (Banco Mundial: p 50).

Sin embargo, los problemas se circunscriben al desconocimiento en cuanto al verdadero nombre de calles y avenidas que existen, no solo para el caso específico de esta investigación, que corresponde al corregimiento Barrio Colón del distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste. Actualmente, se estudia un Proyecto denominado Ley N°328 que establece un marco regulatorio para la nomenclatura y numeración urbana de esta provincia, del cual se conoce hasta allí.

Esta irregularidad no es solo del área. Para el caso de la ciudad de Panamá también se desconoce el nombre de las calles, aunque para el caso del Instituto Nacional de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República de Panamá, en los planos callejeros de las principales ciudades si existe tal información.

No obstante y dándole una mirada a los medios de comunicación de prensa, Manuel Trute, director de Planificación Urbana de la Alcaldía de Panamá manifiesta en el periódico La Prensa del 23 de julio del 2018 que: “el desordenado crecimiento de la ciudad originó una nomenclatura urbana, “sin una lógica racional”, porque, dependiendo del sitio se utilizan nombres y números naturales, números ordinales o puntos cardinales de manera indistinta e incluso en muchos lugares se apela a la memoria cultural e histórica.”

Otro de los actores en desarrollo urbano, Álvaro Uribe, presidente de la Comisión de Urbanismo de la SPIA, manifestó en ese mismo diario que: “dividir el distrito en zonas y darle nombres “es lo más adecuado”... ya que “la ciudad ha quedado a expensas de los caprichos de la propiedad privada, sin atender a ningún criterio técnico o urbanístico, lo que impide que se ordene de manera

racional, pero lo cierto es que este problema debía enfrentarse y es positivo que se haya dado este paso” ...que “aunque resulte muy pintoresco referirse a un sitio de manera coloquial, no es funcional para los ciudadanos y turistas”. “Lo que debemos comprender es que la ciudad cambió y que la zonificación que se propone es un principio de organización del espacio para ser identificado y para saber dónde estamos”.

El resultado de esta breve problematización es que dentro del desarrollo de un orden de los espacios geográficos al momento de ordenar o reordenar la ciudad, tal información o no existe en las entidades competentes o simplemente las entidades que la tienen no la comparten.

### 1.3 Justificación.

En las dos últimas décadas el crecimiento poblacional de la provincia de Panamá Oeste ha sido significativo, específicamente en el distrito de La Chorrera. Para el caso de estudio el cual corresponde al corregimiento Barrio Colón, este ascenso poblacional fue un indicador que llamó la atención en cuanto a la evolución de la mancha urbana, pues para el censo de población del año 2000 según publicación del Instituto Nacional de Estadística y Censo el total de habitantes fue de 26,818, desplazados sobre la conformación de 38 barrios. Esta cifra aumentó para el censo de población del año 2010, cuyo número de habitantes alcanzó un promedio de 33,214 habitantes en 47 barrios. Según la actualización cartográfica del censo a celebrarse en el año 2020, el promedio de barrios asciende a 67.

Tomando como base estos datos, aunado con la configuración espacial del territorio, el cual no varió en términos de superficie (14.73 Km<sup>2</sup>), se puede notar que la expansión de la mancha urbana ha crecido haciendo notorio el mundo de complejidades de la diversidad de tejidos urbanos que han provocado ciertas

irregularidades en el sistema de nomenclatura vial y de allí las numeraciones domiciliarias que forman parte en el ordenamiento de los espacios urbanos y por ende a la morfología en términos de ciudad, la cual hace difícil la conexión interna entre calles y avenidas disminuyendo a su vez la conectividad que se espera.

La importancia de asignar nombres a las mencionadas calles y/o avenidas de las ciudades se debe a que la misma constituye la base para las orientaciones, pues a través de ellas, se facilitan las ubicaciones, direcciones y orientaciones de manera expedita para que la ciudadanía en general pueda establecer un orden de su movilidad y buena comunicación, de tal manera que hacer efectiva la designación a la nomenclatura de la red vial del área en estudio no solo cumpliría como iniciativa al orden espacial, sino que también rinde beneficios a las inversiones o gestiones de orden público y privado.

Por estas razones, el estudio desarrollado para el corregimiento Barrio Colón, solucionaría algunos conflictos para el municipio y entidades que así lo ameriten para presentar estrategias y ajustar el marco regulatorio de la nomenclatura del sistema de red vial que hace falta para esta área geográfica.

La misma constituiría factibilidad en los planes de ordenamiento vial creando rutas adecuadas como también determinar los parámetros necesarios que requiere esta parte del sector urbano y formarían los procesos de descentralización en los municipios, además que este ajuste, optimice el espacio público y la imagen de lo que constituye un ejido urbano.

#### 1.4 Objetivos.

##### 1.4.1. General.

- Precisar la designación de la nomenclatura de la red vial en el corregimiento de Barrio Colón, distrito de La Chorrera, provincia

de Panamá Oeste como estrategia para ajustar su marco regulatorio.

#### 1.4.2. Específicos.

- Caracterizar las condiciones de la morfología del corregimiento Barrio Colón, como también las sociodemográficas y económicas.
- Puntualizar los conflictos que confronta el ejido urbano debido a la ausencia de la nomenclatura de las calles y avenidas.
- Determinar si los conductores de transporte selectivo y colectivo identifican las vías del corregimiento Barrio Col
- Proponer estrategias para la implementación a una nomenclatura del sistema de red vial del área de estudio basado en las nuevas tendencias legales que establecen otros municipios.

#### 1.5. Alcance y cobertura.

Esta involucra una muestra representativa de los 47 barrios que conforman el corregimiento Barrio Colón, el cual posee un número aproximado de viviendas de 9,484, según el censo del año 2010.

A sabiendas de que la población asciende aproximadamente 33,214 de habitantes según el último censo, se seleccionarán las calles o avenidas en aquellos barrios mayormente utilizados por los diferentes sistemas de transporte y destacar si existe conocimiento o no de la nomenclatura o mencionar los puntos de referencia más destacados por ellos y los usuarios.

## 1.6. Delimitación.

Para el caso de esta investigación, se ha seleccionado el corregimiento de Barrio Colón, ubicado en el distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste. Considerado un área urbana en su totalidad.

Situada entre los 09° 53' 00" de Latitud Norte y entre los 79° 46' 48" de Longitud Oeste, con una altitud de 60 m. y una superficie de 10.8 km<sup>2</sup> aproximadamente.

Con respecto a la configuración de su espacio se describe de la siguiente manera:

“Corregimiento Barrio Colón:

a. Con el corregimiento Herrera:

Desde la unión de la quebrada la Uva o La gallinaza con el Río Caimito, aguas abajo este río hasta donde el río Congo le tributa sus aguas.

b. Con el corregimiento El Arado:

Desde el punto donde el río Congo deja sus aguas en el río Caimito, se sigue aguas abajo este último hasta donde se les une la quebrada Naranjal, en los límites con el distrito de Arraiján.

c. Con el corregimiento Juan Demóstenes Arosemena, distrito de Arraiján:

Desde donde la quebrada Naranjal desemboca en el río Caimito, se sigue por el curso de este río aguas abajo hasta donde cruza la Autopista Arraiján -La Chorrera.

d. Con el corregimiento Puerto Caimito:

Desde el punto donde la autopista Arraiján-La Chorrera cruza el río Caimito, en los límites del distrito de Arraiján, se continúa por la autopista hacia Capira hasta un punto con coordenadas UTM WGS 635 507, 630 m y N 980 868,000 m en la Autopista Arraiján-La Chorrera.

e. Con el corregimiento Barrio Balboa:

Desde un punto con coordenadas UTM WGS84 E 635 507,630 y N 980 868,000m en la Autopista Arraiján-La Chorrera, se sigue línea recta en dirección noroeste a un punto con coordenadas UTM WGS84 E 625 302,002m y N 981 021,692m, se continúa a un punto con coordenadas UTM GWS84 E 635 293,829m y N 981 046,977m, se sigue por toda la calle V Este se sigue por esta calle hasta que cruza la avenida 11 de octubre, se continúa por esta avenida hasta la calle T Este o calle de La Cultura, se sigue por esta calle hasta donde se une con la calle Jorge María Riasco, se continúa por esta vía hasta donde se empalma con la Avenida de Las Américas; desde aquí, se continúa por toda esta avenida en dirección noreste hasta encontrarse con la calle Peatonal, se sigue por esta calle hasta la calle Baldomero González; desde aquí, se sigue por esta calle hasta la calle 24 Norte, se continúa por esta calle hasta donde cruza la quebrada La Uva o La Gallinaza, se sigue aguas abajo esta quebrada hasta donde le vierte sus agua al río Caimito.” (Gaceta Oficial N°27443-A: p 46-47). (Véase figura N°1).

Dentro de sus características físicas geográficas y con base al Atlas Ambiental de la República de Panamá publicado en el año 2010 por la Autoridad Nacional de Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente, señala para el caso del área de estudio, un clima que corresponde a la estación seca prolongada, donde predomina una vegetación conformada en su mayoría por árboles ornamentales y algunos frutales, producto de su capacidad agrológica, la cual corresponde a un suelo arable con muy severas limitaciones en la selección de plantas.

Esto permite dar a conocer los límites, los cuales son:

Al Norte	Con el corregimiento El Arado y Parte del Distrito de Arraiján.
Sur y el Este	Con el corregimiento Puerto Caimito.
Oeste	Con el corregimiento Barrio Balboa y Parte del corregimiento Herrera. (Véase figura N°1).

Como parte de la delimitación del área de estudio es importante destacar sus características físicas más relevantes como por ejemplo la geología, el cual pertenece al grupo Panamá, formación cucaracha compuesta por: andesitas, tobas, arcillas, arenisca tobacéa, y pertenece al período terceario y la geomorfología se ubica en formaciones del terceario. También está la presencia de río y quebradas como por ejemplo: Caimito, Martín Sánchez y Quebrada Matura.

#### 1.7. Limitaciones.

Consciente de las dificultades que toda investigación presenta, la más apremiante fue la poca literatura que existe en el tema específico de nomenclatura de red vial. Las mismas se encuentran en la mayoría de los casos, en proyectos a nivel nacional o de países de la región con resultados previstos a largo plazo y no existe un orden cronológico histórico de los nombres. La misma se establece por una normativa de índole municipal y solo para el Municipio de Panamá.

Otro de los inconvenientes fue el rechazo por parte de los dirigentes del sistema de transporte del distrito de la Chorrera, sobre todo el transporte alternativo, quienes manifestaron que la ciudadanía pierde credibilidad, situación que debilita con el servicio que presta.

Figura N°1



**CAPÍTULO 2**  
**MARCO TEÓRICO**

## 2.1. Antecedentes y caracterización conceptual referente a Nomenclatura.

Al desarrollar el tema de nomenclatura, muchas veces se confunde con la asignación de nombres que forman parte del estudio de la toponimia o sencillamente como aplicación de un nombre geográfico, sin embargo, el tema forma parte del estudio en el campo geográfico, pues los espacios destinados como sistema de red vial requieren de un ordenamiento que brinde accesibilidad, ya que la misma demanda competencias que mejoren la calidad de vida de la población y el entorno en que se desenvuelven.

Por consiguiente, el inicio se contextualiza por ejemplo, desde el punto de vista histórico, ya que la participación del hombre a través del tiempo ha tenido la necesidad de identificar todos los elementos que giran en su entorno, tarea muy importante porque le permitió asignar un nombre a muchos elementos geográficos para una mejor comunicación, organización y orientación en sus múltiples actividades. En ese sentido y, bajo esa necesidad de reconocer ese sitio, lugar o escenario, surge la asignación de los nombres geográficos el cual va adquiriendo pertinencia y que posteriormente adapta un marco normativo por el uso que alcanza.

Posteriormente, este proceso crea situaciones confusas y hasta contradictorias con referente al reconocimiento de lugares o sitios en los mapas, razón por la cual se intenta homologar a través de las publicaciones, lo que constituye un nombre geográfico. Según datos históricos en el siglo XIX se crea un alfabeto internacional basado en símbolos puntualizando la escritura de los nombres geográficos hasta lograr una estandarización. A partir de esta representación, las naciones del mundo acuden al llamado para construir una normalización por la diversidad de aplicaciones de los nombres que cambian por razones múltiples y, a inicios del siglo XX se pudo consensuar un mapa internacional con nombres uniformes dándole la escritura correcta para el uso de

los correos, este logro se obtuvo gracias a los diferentes Congresos Internacionales de Geografía desarrollados en esa época.

A mediados del siglo pasado, dado a la creciente proliferación de nombres geográficos, se da la connotación no solo geográfica, también lingüística y es en ese momento donde se nota la importancia de la toponimia, que como ciencia “estudia la significación, origen y transformaciones de los nombres de lugares o topónimos. Esta se ocupa de los nombres de lugares poblados (caseríos, aldeas, pueblos, ciudades, etc.); como de los nombres de accidentes del relieve terrestre (Oronimia) y, de los accidentes hidrográficos (Hidronimia).” (Tempone, 1978: p 1).

Por otra parte, al tratar el concepto de nomenclatura, la Real Academia de La Lengua la define como: “conjunto o sistema de nombres o términos empleados en alguna disciplina u oficio, o por alguna comunidad. En muchos casos se refiere a una lista de nombres de personas o cosas.” Esas cosas, se refiere a otros nombres geográficos correspondiente a las calles o avenidas que conforma una ciudad donde la asignación de sus nombres va de acuerdo a otros criterios localizables apoyados de una serie de señalizaciones que forman parte de una marco referencial del lugar y por ende, la identificación del sitio o punto geográfico y de allí el concepto de nomenclatura y para el caso que nos ocupa, geográfica.

En ese sentido y, tomando como base lo referido según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, de la Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización, donde señala en el Glosario de Términos, Nomenclatura y Clasificaciones que “una nomenclatura es esencialmente una convención para describir observaciones, en tanto que una clasificación, además de describirlas, las estructura y codifica.”

Esto indudablemente adquiere importancia actualmente en términos de la geografía del transporte, donde se requiere una base en cuanto representación

del espacio y su infraestructura, pues, ... “desde un punto de vista cartográfico, la utilización de los topónimos normalizados es fundamental para dar una información veraz, es decir, para que los mapas sean un instrumento eficaz en el conocimiento geográfico del territorio.” (Alcázar y Azcárate, 2005: p 11).

Actualmente el crecimiento en muchas ciudades se ha duplicado o triplicado en términos de población y vivienda, lo que ha dado el funcionamiento de los servicios que se generan en estas áreas, las cuales carecen de señalización. Es allí donde la nomenclatura reconoce la ubicación de lo que se busca. Entonces, ¿qué es nomenclatura? “Es “definir su dirección” por medio de un sistema de mapas y de letreros que indican la numeración o la denominación de las calles y las construcciones. Este concepto puede ampliarse a las redes y los servicios urbanos. De este modo, no se trata solamente de “asignarle una dirección a una construcción” sino también al “mobiliario urbano”, por ejemplo: a una fuente, un poste de alumbrado público o a una parada de taxis.” (Farvacque-Vitkovic, y otros, 2005: p 2).

La nomenclatura nos brinda:

- “Trazar un plano de la ciudad que puedan utilizar los diferentes servicios municipales,
- Realizar una encuesta sistemática que ofrezca la oportunidad de recabar información urbana y demográfica considerable y
- Crear una base de datos de información similar a un censo de las construcciones y de los equipamientos, todo lo cual se convierte en una verdadera fuente de información urbana con frecuencia inexistente. Los datos recogidos están asociados a una dirección, por lo tanto, pueden localizarse fácilmente. Esta base de datos (que

puede tomar la forma de un SIG) representa la ventaja principal y más innovadora de la nomenclatura, en especial en los países con un intenso crecimiento urbano y donde la urbanización está fuera del control de los poderes locales. Por medio de esta base de datos de información urbana, del plano de nomenclatura y del índice de vías es posible desarrollar numerosas aplicaciones para el beneficio de las poblaciones, de la colectividad local y del sector privado.” (ídem p 3).

Definitivamente esto ayuda no solo a la población, también a las instancias institucionales y privadas. Ambos sectores necesitan conocer la ubicación y señalización del marco urbano y esa es una de las razones e importancia de la nomenclatura. A través de ella se cumplen finalidades como por ejemplo:

- Optimizar la localización y la identificación del sitio o lugar.
- Facilitar las operaciones de urgencia: ambulancias, bomberos, policía u otros.
- Situar los servicios básicos urbanos (comunicación, cobros, instalación, otros).

Bajo ese esquema, el autor Solís señala que:...“en las sociedades actuales se realiza una serie de actividades cotidianas relacionales unas con las otras. Entre éstas, cobran un papel relevante las vinculadas con el tránsito en la vía pública y su interrelación. La vialidad interna tiene como función propiciar acceso e interrelación entre todas las partes de una zona, mediante un plan de ordenamiento vial, de acuerdo con los requerimientos de los usuarios.” (2014: p 7).

Por ende, la dinámica urbana tiene su razón de ser. Según estudios investigaciones por Linares y Zapata (2011: p 31), que estudiaron la dinámica del sistema vial de un eje fronterizo y basándose en planteamientos de Rojas (2008) concluyeron que “impulsar el desarrollo de un determinado espacio geográfico, pues su patrón de distribución y funcionalidad es la expresión de la dinámica socioeconómica que permite orientar la ocupación del territorio y mejorar la conectividad espacial, con un nivel eficiente de accesibilidad.” Definitivamente esto constituye una serie de elementos claves del espacio geográfico urbano y por ende, de una asignación de nombres que identifican las diferentes calles o avenidas de un espacio urbano y que requieren de una designación justamente para ser localizable.

Sin embargo, y puntualizando el marco de estudio de las autoras Linares y Zapata muestran que “para Dollfus (1982:8) el espacio geográfico se puede definir como “el soporte de unos sistemas de relaciones, determinándose unas a partir de los elementos del medio físico; y las otras, procedentes de las sociedades humanas que ordenan el espacio” (2011: p 32), sobre todo si el marco de referencia es el crecimiento urbano y la morfología que va adquiriendo, en muchos casos provoca riesgos debido a que no se mide la capacidad de carga que tienen los suelos o la tierra como también, el desordenado estado en que se construyen o simplemente los crecimientos poblacionales se dan más de tipo horizontal, que vertical, dando como resultado una expansión o desarrollo sin control.

## 2.2. Nomenclatura urbana e importancia de la jerarquización vial.

La dinámica urbana tiene su razón de ser. La misma se constituye en una serie de elementos claves del espacio geográfico urbano y la nomenclatura de las diferentes calles o avenidas requieren de un nombre para establecer la ocupación de los territorios y en ellos desarrollar la conectividad de cada espacio que atiende la eficiencia de la accesibilidad y a una buena comunicación.

Actualmente, se tiene la oportunidad de obtener un plano urbano donde se visualizan la designación de nombres en las diferentes vías denominadas avenidas o calles con las que cuenta.

Según el país, esta designación puede contar con diferentes tipologías como por ejemplo: número de carriles, ancho de las vías, direcciones, diseño de construcción, por mencionar los más relevantes. La diferencia entre uno y otro dependerá lógicamente de las condiciones urbanas desarrolladas.

Antes de desarrollar jerarquización de una red vial, una de las generalidades de lo que constituye, es por ejemplo; su definición. Uno de los más acertados es el plasmado por los estudios de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), donde señala que:

“Red Vial: Conjunto de vías terrestres que constituyen una estructura celular, que aloja en su interior y conecta entre sí, al conjunto de núcleos que forman la propia ciudad, permitiendo el desplazamiento y comunicación entre los diferentes polos de desarrollo (producción, vivienda, educación, recreación, servicios, etc.).”

También, añade a la definición que es “el conjunto de caminos y carreteras que existen en un área determinada, ciudad, región, nación que permite el desplazamiento de los vehículos entre dos puntos de la misma, enlazando además dicha región con el resto de vías exteriores que la circundan. Básicamente, se pueden diferenciar dos grandes tipos de redes: las redes viales urbanas y las interurbanas o rurales.” Para el caso que nos ocupa es netamente urbana, la cual corresponde al corregimiento Barrio Colón en el distrito de La Chorrera provincia de Panamá Oeste.

Otro criterio de red vial es “toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes de tránsito.” (Solís, 2014: p 5), lo que significa que la señalización no solo se refiere a nombres o números de determinadas calles o carreteras, tampoco “es un simple adorno de la vía, sino que cumple las siguientes funciones fundamentales:

- Organiza el tránsito.
- Advierte los peligros.
- Ordena conductas de seguridad.
- Comunica informaciones útiles.” (Dextre: S/F: p 5), esta última fundamentación, hace referencia a la nomenclatura.

Por otra parte, está el concepto de vialidad adherido a lo que concierne calles y carreteras. La misma se define según los diccionarios académicos como el “acondicionamiento de vías públicas.” Esto constituye el nivel de desarrollo que tienen las áreas urbanas. “La organización de las vías permite satisfacer las necesidades fundamentales de capacitación, trabajo, sustento y bienestar; estas necesidades son los principales ejercicios de una nación. De esta manera, para una nación es construir un marco de calles, ya que es la mejor manera de hacerlo no solo para consentir el compromiso de viajar, sino también las necesidades básicas de la población.”<sup>1</sup> Se reafirma entonces allí, la importancia de sus nombres.

---

<sup>1</sup> Fuente: <http://hablemosdeculturas.com/redes-viales/> Recuperado en enero 2019.

Cabe destacar, que para el caso panameño y, según lo publicado en la página Web del Ministerio de Obras Públicas (MOP) definen la viabilidad desde el criterio de “diseño, construcción y mantenimiento de los caminos en las áreas rurales como también, el diseño y construcción de vías dentro del área urbana, y recomienda la clasificación de calles principales y secundarias a criterio del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT).”

Estas referencias permiten establecer las funciones por la cual deben estar diseñadas las vías urbanas cuyo desempeño es sugerida en muchos países de la siguiente manera:

- Accesibilidad entre un lugar y otro.
- Que haya circulación entre valles y avenidas en el área urbana.
- Permita el intercambio entre el lugar de salida y destino para facilitar una movilización adecuada.

Tomando en consideración estos tres factores, el sistema de red vial a nivel urbano, plantea una jerarquización desde varias aristas como, por ejemplo: a nivel del territorio panameño se encuentran:

- “Internacionales: Aquellas que cruzan el territorio nacional hacia otro país.
- Nacionales: Interconectan los distintos departamentos de la Nación.
- Regionales: Su nombre lo indica unen varias regiones del país.
- Urbanas: Se refiere específicamente, a la unión de carreteras dentro del centro urbano del municipio.
- Rurales: Comprenden las áreas de los pueblos dentro de estos municipios.” (Ídem p 6).

Según su importancia y uso se clasifica entonces en vía pública, refiriéndose por el área donde circulan vehículos o peatones y el paso peatonal donde todo ciudadano goza el derecho de efectuar una trayectoria, respetando las reglamentaciones correspondientes donde se destaca en muchos, un nombre para su identificación. Como el caso de “El puente peatonal la Pesa en la Chorrera por el del Peaje de la Autopista Arraiján – Chorrera.” (Gaceta Oficial N°26124-A, 2008: p 1).

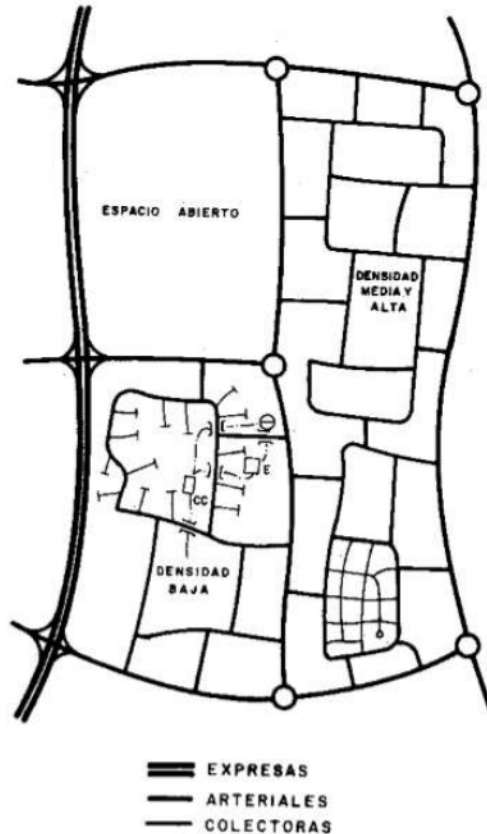
Otro factor importante de la estructura vial es su propósito cuyo fin es “reducir la interacción del espacio entre el tránsito de personas y vehículos, facilitando su desplazamiento y con esto la comunicación entre las diferentes áreas de actividad comercial-social.” (Ídem p 6). Para el caso panameño esta jerarquización se ha replanteado según función, tal como se presenta el cuadro I, y estipulado por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT) favoreciendo en alguna medida el tema del transporte.

La representatividad en cuanto a la jerarquización vial toma en consideración otros criterios, como por ejemplo; el Departamento de Desarrollo Sostenible Región de Latinoamérica y el Caribe la establece como: “la determinación de la prioridad de unas vías sobre otras de cara a la optimización de los flujos vehiculares en la ciudad.” (2007: p 22). (Véase figura N°2).

Asimismo, para el caso que nos ocupa el sistema vial actual del área en estudio, es parcialmente deficiente, sobre todo en las vías secundarias, debido justamente a la ausencia en cuanto a la señalización de la nomenclatura producto inclusive de la poca atención que se tiene sobre el tema, ocasionado mayores conflictos, pues ninguna administración gubernamental ha desarrollado un estudio de movilidad urbana a pesar de que se han realizado estudios para la ciudad de Panamá, sin ningún tipo de atención inclusive al desarrollo y crecimiento de los

ejes urbanos que de alguna manera u otra repercuten en su desenvolvimiento, pues forman parte de zonas o áreas adyacentes en pleno avance.

Figura N°2  
ESQUEMA TEÓRICO DE JERARQUIZACIÓN DE VÍAS



Fuente: MINISTERIO DEL DESARROLLO URBANO. 1981.  
Manual de Viabilidad Urbana. Página 52.

Otro de los elementos considerados en la nomenclatura es la tipología, el cual se ha manejado desde el siglo pasado a través de letras, números y nombres, añadiendo en muchos casos una señalización, la cual debe ser continua y “la codificación del color permite crear un lenguaje propio que los usuarios reconocen de manera intuitiva, con lo cual los tipos de información y las jerarquías se diferencian de manera evidente.” (Municipio de Panamá, 2017: p 130). Siempre

aplicando las normas legales que confirman la información, formato y tamaños contemplados para los casos, es decir, medidas y tamaños.

**CUADRO I**  
**JERARQUÍA DE LA RED VIAL SEGÚN FUNCIÓN,**  
**EN LA REPÚBLICA DE PANAMÀ**

<b>Jerarquía vial</b>	<b>Función</b>
Autopista	Conecta, a nivel regional, el área metropolitana con la ciudad, formando una red nacional y urbana que moviliza un alto volumen de tránsito a velocidades altas. Son vías de acceso controlado, con poco énfasis en el acceso a los desarrollos localizados a lo largo de la vía.
Arteria Primaria	Traslada el volumen de tránsito de mediana y larga distancia hacia las áreas de las principales actividades de empleos.
Arteria Secundaria	Distribuye el tránsito desde las arterias primarias hacia las diferentes actividades de uso del suelo.
Calle Colectora	Une las arterias secundarias con las vías locales, y proporciona accesos directos a los desarrollos localizados a lo largo de las vías.
Calle Local	Diseñadas específicamente para permitir el acceso a los desarrollos particulares (viviendas, negocios, etc.) y conecta el tránsito que estos generan con las calles colectoras. El énfasis se hace en la integración con el uso del suelo.

Fuente:  
<https://www.miviot.gob.pa/urbanismo/4URBANISMO/urbanismo/volumen2b/punto14trans.html>/Recuperado en enero 2018.

En otro aspecto por ejemplo; según el Ministerio de Transporte de España y reiterando El tema de nomenclatura y numeración urbana, EL cual “permite a las personas localizar un lote de terreno o una vivienda, es decir, definir su dirección por medio de un sistema de planos y letreros de calles que indican los números o los nombres de las calles y los edificios. La dirección se define en relación con la calle... es posible asignar una nomenclatura no solamente a un edificio sino también a un “objeto urbano” específico, como una toma de agua, una luz de calle, una parada de taxis, etc.” Este último de gran beneficio al sistema de transporte y ver la importancia que tiene con respecto al nombre asignado a un tramo de carretera o calle.

Otro valor significativo de las áreas denominadas urbanas con referente a la nomenclatura es el apoyo y ayuda que brinda en términos de la planificación u ordenamiento de esos espacios nombrados y establecidos en las ciudades. Por ende, es de gran valor, por el hecho de que intervienen múltiples actores como las autoridades, tanto públicas como privadas produciendo mayor eficacia al sistema de localización e identificación, pues sin ellos no se permitirán algunas operaciones tales como:

- ✓ Instalación y cobro por servicios básicos (agua, electricidad, telecomunicaciones).
- ✓ Paradas para el transporte urbano y selectivo.
- ✓ Referencia para actividades comerciales e industriales.

En otras palabras “la nomenclatura y numeración urbana es más que tan solo una operación de señalización; es también una base indispensable para el ordenamiento urbano. Las herramientas que se aplican durante esta operación también sirven para mejorar el ordenamiento urbano y municipal.” (Ídem, p: 2).

Es por ello que, en todas las ciudades donde existen más de 10,000 habitantes existe una nomenclatura del eje urbano, pues a través de este nombramiento de las calles, permite contribuir en su esquema espacial una mejor movilidad, tiende a ser accesible y por ello existe una mejor conectividad y comunicación a las instalaciones, equipos, servicios u otras facilidades, sobre todo en el desarrollo de los sistemas de transporte.

Sus fines van en dirección a:

- ✓ Facilitar una identificación o lugar localizable, gracias a la señalización visible.
- ✓ Permite mejor fluidez a los servicios de seguridad y emergencia (policía, bomberos, ambulancias, otros).
- ✓ La correspondencia local e internacional manejará una mejor entrega de correspondencia.

Si en las ciudades se aplica la numeración de calles y/o avenidas, no solo se organiza el espacio geográfico, también contribuye a mejorar la calidad del sistema de transporte, indistintamente de su organización y servicio, pues existen principios que permitirían no solo fluidez, también una mejor organización de las actividades que realizan todos los sectores.

De manera generalizada esta por ejemplo:

- ✓ Los accesos
- ✓ Las avenidas
- ✓ Calles
- ✓ Callejones
- ✓ Vías

Para el caso panameño, la aplicación de la asignación del nombre de las calles y avenidas en un sentido legal, fue gracias al aporte del profesor Ángel Rubio, pues al crearse los corregimientos que conformaban la ciudad de Panamá, y debido a cierta desorganización en el número de casas, se pudieron asignar la identificación de las calles iniciando la nomenclatura en los corregimientos de San Felipe, Chorrillo, Santa Ana, Calidonia y Bellavista respectivamente.

Esta labor dio como resultado la elaboración de 14 planos callejeros producidos en el año 1948, donde al pasar de los años, específicamente en 1959 se le otorga al Municipio llevar el control en lo referente al desarrollo urbano a través de la Junta de Planificación.

Pero, para el caso del área de estudio, hasta el momento, la única respuesta que existe sobre la nomenclatura del corregimiento Barrio Colón es casi nula. Los indicios que permitan destacar cuál fue el origen en la asignación de los nombres de las calles se asumen que son del Municipio y, los directores lamentablemente no desconocen del tema sin conocer la trascendencia que esto tiene, pues el corregimiento en estudio es considerado urbano y una de las causas de sus conflictos en términos de localización es por falta de la señalización de la nomenclatura.

**CAPÍTULO 3**  
**ELEMENTOS METODOLÓGICOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### 3.1. Tipo de investigación.

Como parte de la metodología es importante reafirmar que a pesar de la poca literatura referente al tema de nomenclatura hacen que las fuentes primarias estén basadas en estudios y proyectos específicos en términos académicos como también, experiencias de trabajos participativos encontrados en programas desarrollados a nivel local, específicamente los publicados por la Alcaldía de Panamá, que recientemente dio a conocer a través del Plan Integral para la mejora de la movilidad y seguridad vial para el centro histórico de la ciudad de Panamá.

Tomando como base este hecho y partiendo de que el objeto de estudio es el corregimiento Barrio Colón distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste, describe esta investigación de tipo descriptivo y explicativo debido a las explicaciones que se ofrecerán de manera directa a la realidad del entorno en estudio.

### 3.2. Diseño de la investigación.

A sabiendas que la “nomenclatura urbana es generada a partir de la identificación de vías descritas en los planes de ordenamiento territorial y la organización de la malla urbana propia de cada región.” (Rivas, 2016: p 25), el diseño de esta investigación, parte de tres hechos reales que son:

1. Selección del área de estudio.
2. Los tiempos en que evalúan el crecimiento urbano y en este caso tomando como referencia los censos del 2000, 2010 y los previstos hasta el 2018.
3. Consideración de aplicación de encuestas (población según rutas y transportistas que brindan el servicio en el área seleccionada).

### 3.3. Fuentes de información.

Como fuentes de información fueron considerados:

- Los transportistas de las diferentes rutas que brindan un servicio a la ciudadanía y dicho sea de paso evaluar si los conductores del sistema de transporte colectivo, selectivo y alternativo (piratas) conocen y reconocen el nombre de las calles y avenidas del corregimiento Barrio Colón, el cual es parte del objetivo de esta indagación.
- Otro referente es la ciudadanía. Con ella se desea evaluar si la población conoce y reconoce el nombre de las calles y avenidas del corregimiento al que pertenecen, fase importante para destacar el nivel de importancia que le brindan al tema de estudio.

Un elemento importante fue la labor de campo, pues a través de este ejercicio se pudo rescatar información que produjo la validez de datos como por ejemplo: confirmación del tipo de vías, señalización de las avenidas y calles, conocimiento del nombre de las principales vías por parte de la población interna y externa del área de estudio y verificar los conflictos en términos de conocimiento del tema por parte de la población. (*Véase figura N°5 y 20 Mapas de Rutas y conflictos*).

#### 3.3.1. Materiales.

Con referente a este aspecto y para el caso que nos ocupa, los materiales a utilizar fueron:

- Boletas utilizadas para la realización de las encuestas, lápices, tablillas, papel, cámara fotográfica, entre otros.

### 3.3.2. Sujetos.

- Transportistas del área. Estos los conforman los conductores de los sistemas que existen los cuales son: el colectivo, selectivo y alternativo).

Si bien es cierto, el sistema de transporte lo conforman tres grandes grupos a nivel de distrito, cierto es que el mismo se debe al sistema existente de algunas rutas establecidas que forman parte del área de estudio y, para el caso que nos ocupa es, el corregimiento de Barrio Colón, reiterando que todo es urbano. Estas rutas son las que a continuación se detallan para entender la importancia en lo referente al tema de nomenclatura:

- ✓ Del Espino (fuera del área de estudio) al Centro Comercial Wesland y viceversa.
- ✓ Los que salen de la piquera principal y pasan por toda la Avenida Las Américas-Panamericana-Autopista La Chorrera Arraiján.
- ✓ Parque Feuillet, Plaza Italia, Centro Regional Universitario de La Chorrera.
- ✓ Del Supermercado Los Pueblos a los barrios del Limón y Costa Verde.
- ✓ Del Supermercado Los Pueblos a la Barriada La Industrial y la Policlínica Santiago Barraza.

Otras rutas que se ubican en el área de estudio y que además influyen directa e indirectamente son la que salen del Parque Feuillet hacia:

- ✓ Corregimiento El Arado.
- ✓ Corregimiento Herrera
- ✓ Corregimiento Mendoza y La Represa.

Finalmente otras rutas alternas cuyas piqueras se ubican en el área de estudio, pero que atienden otras delimitaciones son las ubicadas en el Supermercado Los Pueblos hacia las diferentes comunidades que conforman los corregimientos de Obaldía, Santa Rita y Los Díaz.

Otro de los sujetos a investigar fueron personas mayores de edad quienes se representan como los jefes de familia o personas responsables en las viviendas seleccionadas según barrios que conforman el área de estudio.

#### 3.4. Población y muestra.

Como inicio a este punto, es importante detallar de manera muy general, algunas características básicas de la población en estudio para detallar lo relacionado al tamaño de la muestra para este estudio.

Primeramente, la población que ha tenido el corregimiento Barrio Colón en los dos últimos censos, 2000 y 2010 es por ejemplo que; prevaleció el porcentaje de mujeres en un 51%, mientras que para los hombres correspondió en un 49% respectivamente. Bajo ese esquema, otros datos de la población son:

- ✓ Para el censo del 2000, la población mayor de 18 años y más de edad, ascendió: pues un 68% fue su resultado, mientras que para el censo del 2010, alcanzó un 71%.
- ✓ Referente a la población desocupada, en el censo del año 2000 fue de 14%, mientras que, para el, 2010 se redujo en un 7% respectivamente.

- ✓ Los ocupados en actividades agropecuarias se mantuvieron para ambos censos en un 2%.
- ✓ Con referente a la población analfabeta para el censo del 2000 alcanzó solo un 3%, reduciéndose a un 1%, en el 2010.
- ✓ La población con impedimento estuvo en un 2% para el censo del año 2000 y aumentó a un 3% para el, 2010. (Véase cuadro II y figura N°3).

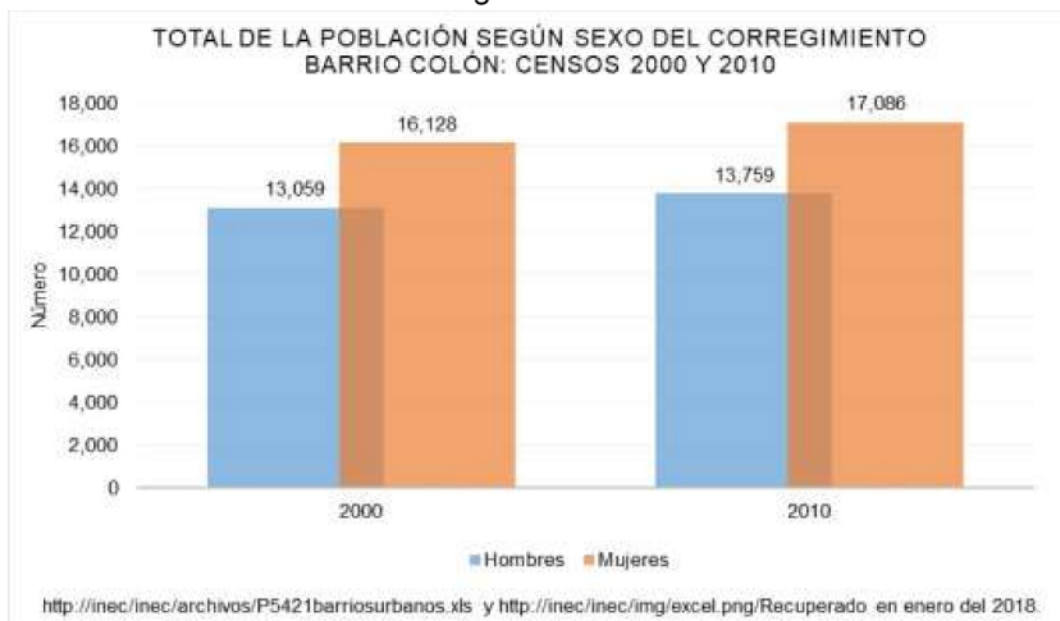
## CUADRO II

ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS DE LOS AÑOS 2000 Y 2010

AÑO	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	DE 18 AÑOS Y MÁS DE EDAD	DE 10 AÑOS Y MÁS DE EDAD						ANALFA BETA	CON IMPEDI MENTO
					TOTAL	CON MENOS DE TERCER GRADO DE PRIMARIA APROBADO	OCUPADOS		DESOCUPADOS	NO ECONÓMICA MENTE ACTIVA		
							TOTAL	EN ACTIVIDADES AGROPECUARIAS				
2000	26,818	13,059	13,759	18,104	21,874	689	10,700	209	1,451	9,686	582	431
2010	33,214	16,128	17,086	23,709	28,091	753	15,255	235	1,029	11,744	343	969

<http://inec/inec/archivos/P5421barriosurbanos.xls> y <http://inec/inec/img/excel.png>/Recuperado en enero del 2018.

Figura N°3



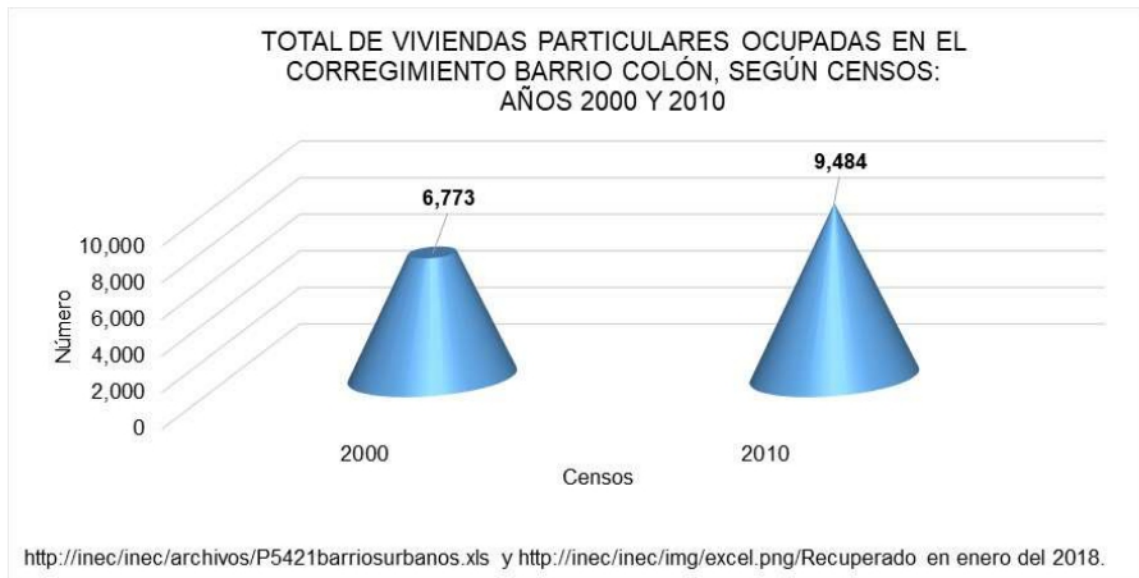
Concerniente al total de las viviendas, según los dos últimos censos para el área de estudio la misma se incrementó con un total de 2,711, tal como se presenta en el cuadro III y figura N°4.

**CUADRO III**  
**ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VIVIENDAS PARTICULARES OCUPADAS EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS: AÑOS 2000 Y 2010**

AÑO	VIVIENDAS PARTICULARES OCUPADAS										
	ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VIVIENDAS										
	TOTAL	CON PISO DE TIERRA	SIN AGUA POTABLE	SIN SERVICIO SANITARIO	SIN LUZ ELÉCTRICA	COCINAN CON LEÑA	COCINAN CON CARBÓN	SIN TELEVISOR	SIN RADIO	SIN TELÉFONO RESIDENCIAL	
2000	6,773	167	16	49	242	71	3	438	746	3,065	
2010	9,484	84	6	53	59	210	1	412	2,339	5,321	

<http://inec/inec/archivos/P5421barriosurbanos.xls> y <http://inec/inec/img/excel.png>/Recuperado en enero del 2018.

Figura N°4



Basado en esos datos y para definir lo referente a la muestra se confirmó que el total de la población según el censo del año 2010, asciende en unos 33, 214 habitantes, en ese sentido y para ser más efectivo en términos de que respondiera al instrumento, se tomó como referencia el número total de viviendas según los barrios que conforman el área de estudio el cual asciende a un total de 9,484 viviendas, contenidas en 47 barrios que tiene contabilizado la oficina de Cartografía del Instituto Nacional de Estadística y Censo en su actualización Cartográfica para los censo del año 2020. (Véase figura N°14).

A partir de este dato, se procedió a calcular el tamaño de la muestra como también la búsqueda de la representatividad aleatoria. En este señalamiento la misma corresponde en una proporción de 1 y la muestra calculada en un 2%, siendo los barrios más representativos: La Chorrera (P), Barriada Industrial y Brisas de Valle Dorado respectivamente. (Véase Cuadro IV).

El resultado como prueba cuantitativa del caso fue el siguiente:

“Margen de error	<b>3.0%</b>
Tamaño de la población	<b>9,484</b> (dato según el censo del 2010)
Nivel de confianza	<b>95%</b>
Valores Z (valor del nivel de confianza)	<b>95%</b>
Varianza (valor para reemplazar la fórmula)	<b>1.960</b>

$$\text{TAMAÑO DE LA MUESTRA} = \frac{N * (\alpha_c * 0,5)^2}{1 + (e^2 * (N - 1))} = 959$$

Donde  $\alpha_c$  = Valor del nivel de confianza (varianza)

- Nivel de confianza, es el riesgo que aceptamos de equivocarnos al presentar nuestros resultados (también se puede denominar grado o nivel de seguridad) el nivel habitual de confianza es del 95%.

$e$  = Margen de error

- Es el error que estamos dispuestos a aceptar de equivocarnos al seleccionar nuestra muestra; este suele ponerse en torno a un 3%.

$N$  = Tamaño Población (universo).

Nota: La matriz para el cálculo de la muestra fue con base a [http://doc.contraloria.gob.pe/libros/2/pdf/Metodo\\_estadistico\\_2.xls](http://doc.contraloria.gob.pe/libros/2/pdf/Metodo_estadistico_2.xls)/Recurepardo en diciembre 2018.

### 3.5. Hipótesis.

Las referencias atribuidas a los nombres de las calles, es decir, la Nomenclatura, contribuirá a destacar la localización geográfica de los sitios de manera efectiva, facilitando el desarrollo de las actividades comerciales y turísticas; aumentando positivamente la permanencia de los valores sociales, culturales y territoriales del espacio urbano.

CUADRO IV

CÁLCULO PARA APLICAR MUESTRA ALEATORIA, SEGÚN BARRIOS EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018

BARRIOS QUE INTEGRAN EL ÁREA DE ESTUDIO	TOTAL	Representación aleatoria (la proporción o el peso)	Muestra de un 2% del total de las viviendas distribuidos por barrios
<b>BARRIO COLÓN</b>	<b>9,484</b>	<b>1.0000</b>	<b>192</b>
<b>1 BARRIADA INDUSTRIAL</b>	<b>634</b>	<b>0.0668</b>	<b>13</b>
2 BARRIADA MARIBEL	19	0.0020	0
3 BARRIADA MARTÍN SÁNCHEZ O EL MAESTRO (P)	88	0.0093	2
4 BARRIADA REVOLUCIÓN (P)	94	0.0099	2
5 BARRIO 11 DE OCTUBRE	103	0.0109	2
6 BARRIO MATUNA	352	0.0371	7
7 BARRIO VEGA	320	0.0337	6
<b>8 BRISAS DE VALLE DORADO</b>	<b>507</b>	<b>0.0535</b>	<b>10</b>
9 BUENA VISTA (P)	276	0.0291	6
10 CALLE LARGA	136	0.0143	3
11 CRIS	52	0.0055	1
12 EL CAMPESINO	202	0.0213	4
13 EL LIMÓN	342	0.0361	7
14 EL MATADERO	166	0.0175	3
15 EL MIÑO	173	0.0182	4
16 EL TORNO	287	0.0303	6
17 EL TRAPICHITO	237	0.0250	5
18 JARDINES DE MASTRANTO	223	0.0235	5
<b>19 LA CHORRERA (P)</b>	<b>1,383</b>	<b>0.1458</b>	<b>28</b>
20 LA GOLLITA	61	0.0064	1
21 LAS HARAS O LA CABALLERIZA	150	0.0158	3
22 LOMAS DE MASTRANTO	335	0.0353	7
23 MASTRANTO	264	0.0278	5
24 NUEVO CHORRO	327	0.0345	7
25 NUEVO LIMÓN	133	0.0140	3
26 PARCELACIÓN ORIENTAL	76	0.0080	2
27 PIÑALITO	119	0.0125	2
28 PIÑALITO SUR	108	0.0114	2
29 PORTO VIEJO	88	0.0093	2
30 PUENTE VELÁSQUEZ N° 1	79	0.0083	2
31 PUENTE VELÁSQUEZ N° 2	54	0.0057	1
32 REPARTO MANOLO	7	0.0007	0
33 REPARTO MARÍA LETICIA	152	0.0160	3
34 RESIDENCIAL COLINAS CAMPESTRES	12	0.0013	0
35 RESIDENCIAL LAS LOMAS	435	0.0459	9
36 RESIDENCIAL LAS PERLAS	87	0.0092	2
37 RESIDENCIAL PORTO VIEJO	141	0.0149	3
38 RESIDENCIAL VALLE DORADO	383	0.0404	8
39 ROSARIO FINAL	103	0.0109	2
40 SAN MATEO	125	0.0132	3
41 URBANIZACIÓN FUENTE DEL CHASE	301	0.0317	6
42 URBANIZACIÓN LA FLORIDA	34	0.0036	1
43 URBANIZACIÓN SAN FRANCISCO	26	0.0027	1
44 URBANIZACIÓN SAN MARTÍN	32	0.0034	1
45 URBANIZACIÓN VILLAS DEL BOSQUE	193	0.0204	4
46 VILLA PALMIRA	9	0.0009	0
47 VILLAS DE SAN FRANCISCO	56	0.0059	1

Fuente: <http://inec/inec/archivos/P3551cuadro2.xls>/Recuperado en enero del 2018 y cálculos realizados por el autor. Año 2018

### 3.6. Variables.

Medir variables con referente al tema de nomenclatura tiene muchas limitantes, pues el nombre de calles y avenidas constituye o forma parte de aspectos culturales de una población, ya sea por situación inclusive de carácter religioso, histórico u otro que así convenga.

Si observamos el plano callejero del corregimiento Barrio Colón, producido por el Instituto Nacional de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República de Panamá, se observa claramente que todas las calles y avenidas tienen nombres, ya sea de manera alfanumérica o sencillamente su nombre. Estos son datos muy claros, pero el uso que debe dárseles no es el más apropiado, en otras palabras, no se observa el número o nombre de la calle, situación preocupante para muchas de las actividades, ya que el propósito que merece esta información forma parte del ordenamiento de los espacios urbanos y constituye un elemento valioso.

Aunado a ello, por ejemplo en las actividades turísticas, cualquier factor cultural no se puede medir si no se utilizan los nombres de las calles. Por otra parte, la simbología atribuida a los nombres de las calles, pueden contribuir a valores sociales y culturales que hace falta.

#### 3.6.1. Conceptualización de las variables.

Nos va a definir ciertas características que al caso de este estudio se definen como: **cuantitativa, ya que es observable**. Siendo la nomenclatura un tema cuyos intereses cumplen detalles operacionales, las mismas se definen de la siguiente manera:

**CUADRO V**  
**VARIABLES Y CONCEPTUALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

<b>Variables</b>	<b>Conceptualización</b>
Acceso	✓ es aquella que tiene o presenta una orientación similar al de las avenidas, tiene origen en una calle y su ingreso y egreso son en un mismo punto de la arteria, además tiene un tope que le impide su continuidad.
Avenida:	✓ se refieren a los ejes descritos sobre puntos cardinales cuyas líneas puede ser de Este hacia Oeste.
Calle:	✓ Son los ejes descritos sobre la línea de Norte hacia el Sur
Vía:	✓ es toda arteria que intercepte calle y/o avenida en ángulos de 45% a cercanos a este.
Señalización:	✓ Un elemento que contribuye al mantenimiento de la imagen urbana, informando, dirigiendo y recordando a transeúntes aquello que no tienen permitido hacer en determinados espacios, así encontramos tres tipos de señalización de información, anuncios publicitarios, orientativa, sentido de vías, mapas urbanos, preventiva; señales de tránsito, prohibiciones.

Fuente: El Autor.

### 3.6.2. Operacionalización de las variables.

CUADRO VI  
OPERACIONALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Operacionalización		Indicador
Escala	Descripción	
Según preguntas o escala de selección (Sí, No, Tal vez, Algunas veces).	De manera puntual para comprender la variable a investigar.	Porcentual

Fuente: El Autor.

### 3.7. Descripción del instrumento.

Se aplicaron dos instrumentos. El primero de ellos denominado N°1 fue diseñado para los transportistas que brindan el servicio de transporte en el área en mención. El objetivo fue evaluar si los conductores del sistema de transporte colectivo, selectivo y alternativo (piratas) también conocen y reconocen el nombre de las calles y avenidas del corregimiento Barrio Colón. El mismo se elaboró con diez (10) preguntas. Solo una (1) fue abierta. Por otra parte, los encuestados en los barrios seleccionados mostraron interés por el estudio realizado ya que manifestaron que es importante conocer los nombres de las calles y avenidas lo cual debe ser interés para todos.

Por otra parte, el instrumento número 2 destinado a la población sujeta de estudio fue aplicado con el objetivo de evaluar si la población conoce y reconoce el nombre de las calles y avenidas del corregimiento al que pertenecen.

Dicho cuestionario se estructuró en nueve (9) preguntas de las cuales dos fueron abiertas y el resto de manera cerrada. La intención directa es conocer la

causa o motivo por la cual la población sabe la importancia de la jerarquía y los nombres que posee su corregimiento, como también si las señalizaciones del nombre de las avenidas identifican las rutas en el sistema de transporte y bajo quien es la responsabilidad de este tema.

### 3.8. Tratamiento de la información.

Referente al tema de investigación basado en nomenclatura de calles, avenidas, vías entre otros las recolecciones de los datos fueron con base a literatura encontradas en fuentes primarias y secundarias

Se aplicaron algunas fuentes de tipo primaria como conversaciones a transportistas de los diferentes tipos de transporte (colectivo, selectivo y alternativo) aplicándose también un número de encuestas a la población objeto de estudio (corregimiento Barrio Colón). Se realizó observación directa para identificar los puntos de conflictos referentes a la señalización e identificación del nombre de las calles o puntos de referencias importantes para definir la orientación; también el apoyo de fuentes de información secundaria como proyectos urbanísticos y estudios específicos en desarrollo urbano donde se incorporaba el tema de nomenclatura, medios impresos como: revistas y periódicos locales y publicaciones de otros países de la región.

La captura de los datos procedentes de la aplicación de ambos instrumentos denominados encuestas, se realizó en hojas electrónicas reconocidas como Excel, donde se hicieron los cálculos según resultados, los cuales fueron validados según el margen de error establecido (3%). Una vez sistematizados se procedió a la elaboración de cuadros y gráficas para el análisis de los resultados, donde finalmente dicha sistematización produjo las recomendaciones necesarias para aplicarlas al sitio seleccionado como estudio.

### 3.9. Cronograma de actividades.

Actividades	Años																		
	2018							2019											
	Meses																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	#	#	#	1	2	3	4	5	6	7
1	Revisión y análisis de la bibliografía.	■																	
2	Establecimiento de la hipótesis de trabajo (si la hubiere) y los objetivos.			■															
3	Definición y desarrollo de la metodología de trabajo.	■	■																
4	Inicio del trabajo (laboratorio o campo).				■														
5	Búsqueda de datos.				■	■	■												
6	Análisis de los datos.							■	■										
7	Interpretación de la información, discusión de los resultados y conclusiones.								■	■									
8	Preparación del manuscrito.		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
9	Revisión del manuscrito.		■		■			■			■			■				■	■
10	Sustentación.																	■	
11	Encuadernación																		■

**CAPÍTULO 4**  
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS**

#### 4.1. Análisis de los resultados

Una de las fases que ayudó a determinar la aplicación de la encuesta fue el diagnóstico sobre el tema de los transportistas que forman parte del conocimiento relacionado a la nomenclatura de las principales vías que tiene el corregimiento en estudio, ya que influyó la pregunta de que si el transportista conocía el nombre de las calles y avenidas del lugar.

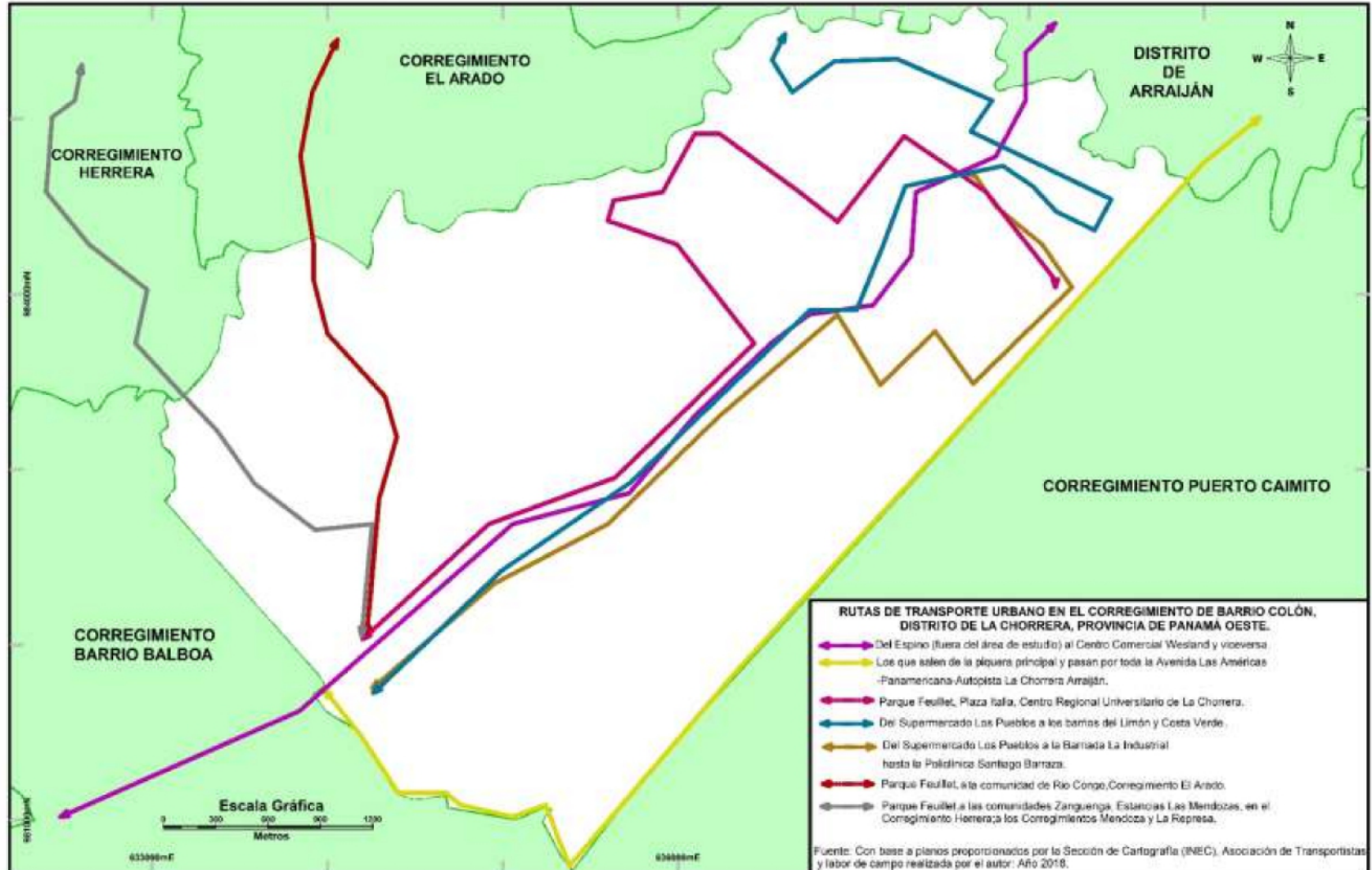
Este hecho indudablemente era el menos esperado pues el conocimiento pleno en ellos son las rutas, que según la Organización de las rutas del transporte colectivo del distrito de la Chorrera denominada SICAMOCH, este cuenta con una flota de buses de aproximadamente 160 unidades las cuales brindan servicio de la siguiente manera:

- Expreso autopista, regular (Panamá Camino, Chorrera Camino).
- Nazareno Directo.
- Expreso de lujo.

Sin embargo, en las labores de campo, se confirmó que no solo existe como sistema de transporte el colectivo también, existe el transporte selectivo, que se refiere a taxis y alternativo a los llamados “piratas”. En ese sentido, la descripción del reconocimiento de las calles o avenidas no es tan importante. Para ellos lo convincente es el nombre geográfico del lugar donde brindan el servicio y no el nombre de las diferentes calles o avenidas que constituye el área urbana. *(Véase figura N°4).*

Esta descripción planteada en cuadro VII es más elemental para los transportistas, ya que en términos generales facilita el trabajo que desempeñan.

Figura N°5



CUADRO VII

VÍAS QUE UTILIZA EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO EN EL ÁREA DE ESTUDIO Y BARRIOS QUE SE BENEFICIAN

Tipo de servicio	Barrios que se benefician con esa ruta en el corregimiento Barrio Colón.
<p><b>Colectivo</b></p> <p><b>Servicio Expreso autopista, regular</b> Después de las 8.00 de la mañana los autobuses solo recorren el sector de El Espino hasta el centro de La Chorrera, para luego conducir por la autopista Arraiján-La Chorrera hacia la ciudad.</p> <p><b>Servicio Nazareno Directo</b> Salen a partir del Centro Regional Universitario de Panamá Oeste, pasan por la Caja de Seguro Social y recorren todo el centro de la Chorrera hasta llegar al sector de El Nazareno Espino y también cuando vienen de dichos lugares cumplen con el mismo recorrido hasta culminar donde salieron.</p> <p><b>Ruta Expreso de lujo.</b> Este servicio consiste en viajar a la ciudad de Panamá y viceversa de forma cómoda y segura con autobuses de aire acondicionado, televisión etc. Estos buses inician su recorrido en el Supermercado El Pueblo de Avenida Libertador de 4.00 a.m. A 10.00 a.m. luego de la Terminal de Transporte y regresar a la Chorrera el servicio es desde las 11.00 a.m. a 10.00 p.m. Al igual de los expreso autopista estos también toman la autopista Arraiján-La Chorrera</p>	<p>Vista Limón, El Limón, Mastranto, Urbanización Fuentes del Chase, Reparto María Leticia, Urbanización San Martín hasta llegar al Parque Feuillet.</p>

### Buses de tutas interbarriales

<b>Ruta Plaza Italia-Supermercado el Pueblo-Valle Dorado</b>	Urbanización Fuentes del Chase, Barriada La Industrial, Residencial Colinas Campestres, Lomas de Mastranto, Mastranto, Jardines del Mastranto, Reparto María Leticia, Residencial Las Lomas.
<b>Ruta Caja de Seguro Social-Universidad de Panamá-Plaza Italia</b>	La Industrial, Urbanización Villas del Bosque, Residencial Valle Dorado, Brisas del Valle Dorado, Altos de Valle Dorado.
<b>Ruta Parque Feuillet-Mistic City</b>  Selectivo	El Torno, Rosario Final, Campesino y El Trapichito. Brindan servicio en todos los barrios que conforman el corregimiento, sin embargo utilizan calles alternas para mejor desempeño del servicio que brindan.
Alternativo	Utilizando la <i>Carretera Interamericana</i> se benefician los barrios: Reparto Leticia, Residencial Las Lomas, Urbanización San Martín, Barriada Industrial, Reparto Manolo, Urbanización Fuente del Chase. Utilizando la <i>Avenida Los Libertadores</i> se benefician los barrios: Matuna, La Chorrera (P).

Compilación realizada por el autor. Año 2018.

Partiendo de este hecho, el cual carece de mucha información y es confusa, ya que la misma procede de algunas encuestas aplicadas a los conductores de los diferentes servicios de transporte que actualmente existen. Estos fueron categorizados según datos de las diferentes administraciones de transporte público y clasificados según tipo de transporte, tal como se presenta en el cuadro VIII, cuyo promedio aproximado revelado fue de unos 1,190 vehículos.

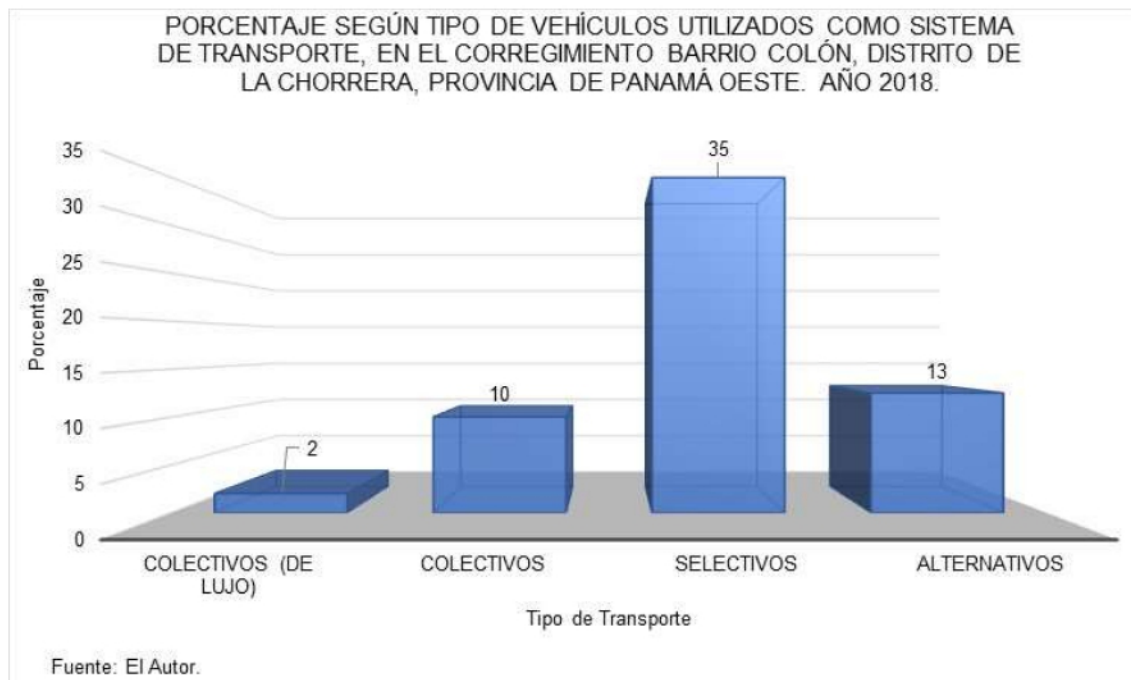
Con estos datos se procedió a calcular una muestra aleatoria de un 5% del total de vehículos, dando como resultado en mayor porcentaje el transporte selectivo en un 65%, seguido de los alternativos en un 13% y un 12% los colectivos. (Véase cuadro VIII y figura N°6).

**CUADRO VIII**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE SEGÚN TIPO DE VEHÍCULOS**  
**UTILIZADOS COMO SISTEMA DE TRANSPORTE, EN EL**  
**CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, DISTRITO DE LA CHORRERA,**  
**PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE. AÑO 2018.**

Tipo de transporte	TOTAL	Representación aleatoria (la proporción o el peso)	Muestra de un 5% del total de vehículos que presta el servicio
<b>Total</b>	<b>1,190</b>	<b>1</b>	<b>60</b>
Colectivos (de lujo)	40	0.0336	2
Colectivos	200	0.1681	10
Selectivos	700	0.5882	35
Alternativos	250	0.2101	13

Fuente: Recopilación realizada por el autor. Año 2018.

**Figura N°6**



Con estos primeros resultados acerca del reconocimiento de los nombres de las calles del corregimiento en estudio, los transportistas manifestaron que el tiempo en brindar el servicio de transporte en el corregimiento Barrio Colón fluctúa entre los 2 a 20 años. Esto dio como resultado que un 50% de los encuestados señalaron que sí conocen el nombre de las calles, mientras que un 48% manifestó que solo algunas y, solo un 2% señaló que no. (Véase cuadro IX, figura N°7).

**CUADRO IX**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS**  
**TRANSPORTISTAS QUE CONOCEN EL**  
**NOMBRE DE LAS CALLES : AÑO 2018**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	30	50
NO	1	2
Algunas	29	48
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

Figura N°7



De aquellos encuestados que respondieron que no, además manifestaron que al tema no le toman una gran importancia, e incluso señalaban que los usuarios no lo ven necesario y, que además nadie se ha tomado el trabajo de hacer este tipo de acciones.

Independientemente de esas respuestas, se cuestiona sobre si los transportistas conocen el nivel de jerarquía o importancia de los nombres de las calles y avenidas, pues la respuesta fue un tanto alentadora, ya que un 88% manifestó de manera afirmativa y solo el 12% negativamente, tal como se presenta en el cuadro X y figura N°8, respectivamente.

#### CUADRO X

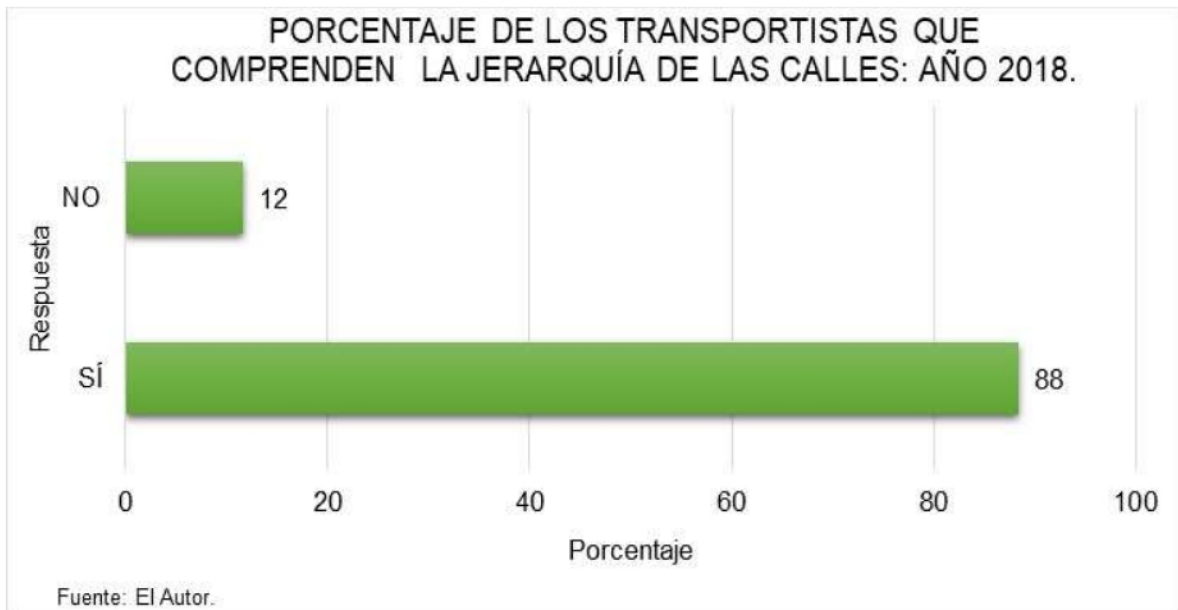
NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS  
TRANSPORTISTAS QUE COMPRENDEN LA  
JERARQUÍA DE LAS CALLES: AÑO 2018.

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	53	88
NO	7	12
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

Seguidamente en el proceso de la aplicación del instrumento, se les cuestiona si conocen la causa o motivo de saber la importancia de los nombres. El resultado fue positivo, ya que el 92% manifestó que sí y solo un 8% señaló que no, atribuyendo que es para saber las rutas y tener un orden en los viajes que realizan y el servicio que se presta. (Véase cuadro XI y figura N°9).

Figura N°8



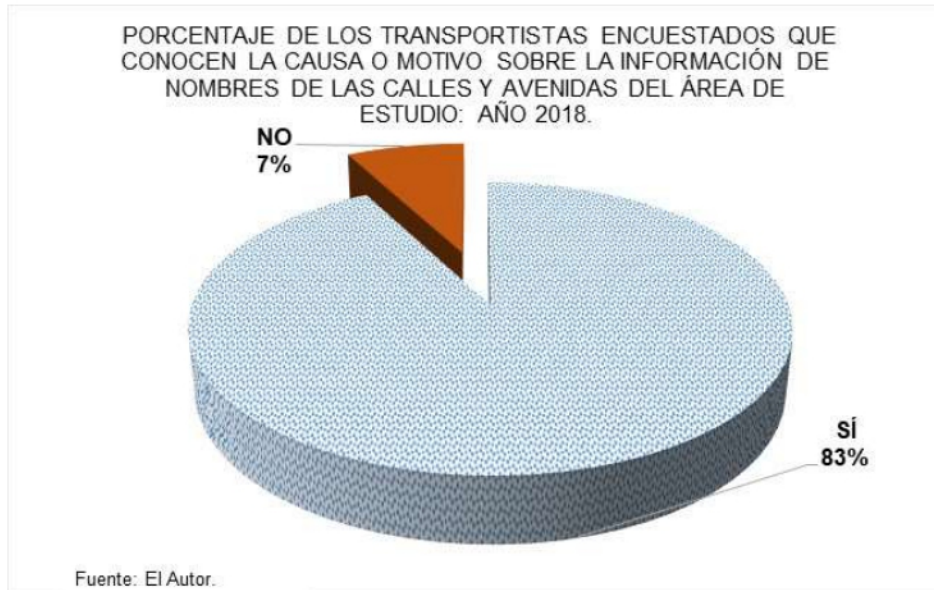
CUADRO XI

NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS  
TRANSPORTISTAS QUE COMPRENDEN LA  
JERARQUÍA DE LAS CALLES: AÑO 2018.

Respuesta	Número	Porcentaje
Sí	53	88
NO	7	12
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

Figura N°9



Uno de los temas que forma parte al desarrollo del servicio brindado según la ruta que recorren es sobre el tema de satisfacción, en ese sentido, el 100% de los transportistas encuestados manifestaron de manera unánime que si se sienten satisfechos con la función del servicio que prestan, como también apuntan a que es necesario el señalamiento del nombre de las calles y avenidas no solo para el corregimiento también incluso para todo el distrito.

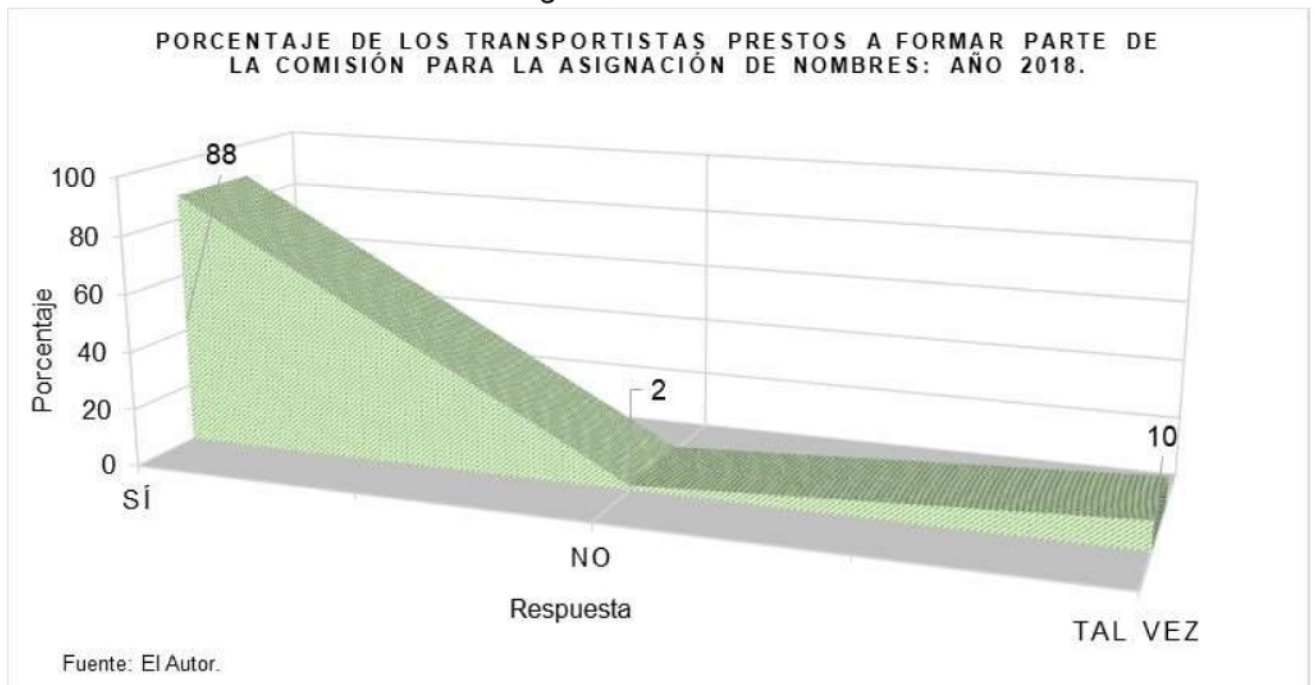
Inmediatamente se les pregunta sobre la participación para la asignación al nombre de las calles y avenidas en el corregimiento, la respuesta fue favorable, ya que el 88% señaló que sí y solo un 12% manifestó que no. (Véase cuadro XII y figura N°10).

**CUADRO XII**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS**  
**TRANSPORTISTAS PRESTOS A FORMAR PARTE**  
**DE LA COMISIÓN PARA LA ASIGNACIÓN DE**  
**NOMBRES: AÑO 2018.**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	53	88
NO	1	2
Tal vez	6	10
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

Figura N°10



Finalmente y para cerrar la encuesta, se les consulta a quién sugieren como responsable en la labor sobre el tema de señalización de los nombres de las calles y avenidas. La respuesta preciso que un 88% es la Autoridad del

Tránsito y Transporte Terrestre, un 10% a otros (refiriéndose a quienes estén interesados), y solo un 2% especificó que correspondería al Municipio, tal como se plasma en el cuadro XIII y figura 11.

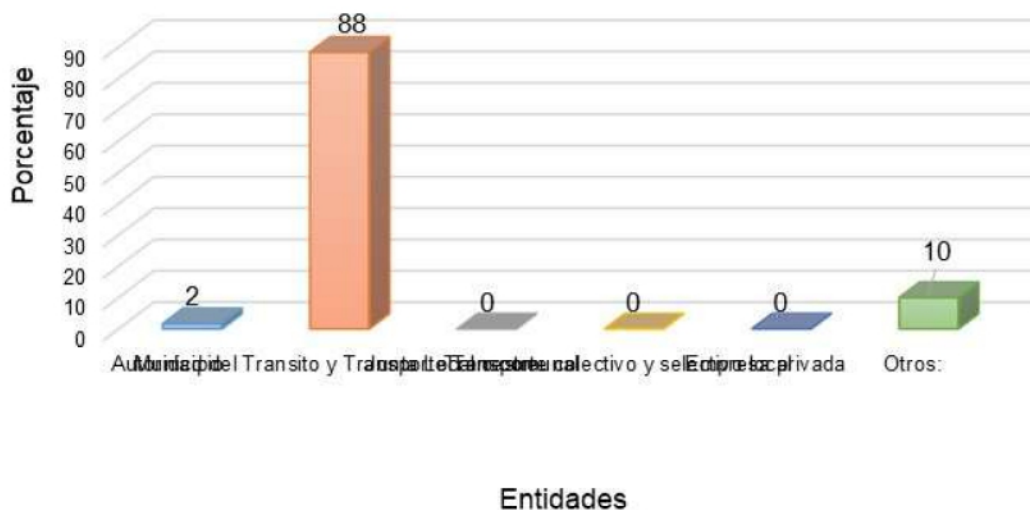
**CUADRO XIII**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS RESPONSABLES DE LA ASIGNACIÓN DE LOS NOMBRES, SEGÚN LOS TRANSPORTISTAS: AÑO 2018.**

Entidades	Número	Porcentaje
Municipio	1	2
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	53	88
Junta Local o comunal	0	0
Transporte colectivo y selectivo local	0	0
Empresa privada	0	0
Otros:	6	10
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

**Figura N°11**

**PORCENTAJE DE LOS RESPONSABLES DE LA ASIGNACIÓN DE LOS NOMBRES, SEGÚN LOS TRANSPORTISTAS: AÑO 2018.**



Fuente: El Autor.

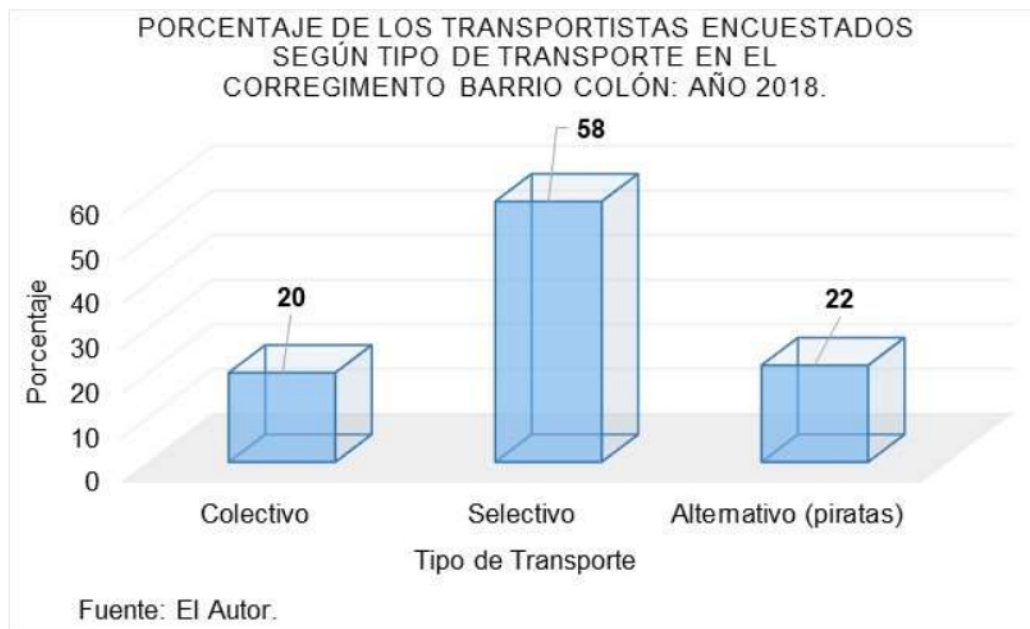
Los conductores o transportistas que más respondieron al instrumento, fueron los del transporte selectivo en un 58%, mientras que el alternativo y colectivo participó en un 22 y 20% respectivamente. (Véase cuadro XIV y figura N°12).

**CUADRO XIV**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS**  
**TRANSPORTISTAS SEGÚN TIPO DE TRANSPORTE**  
**EN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN: AÑO 2018.**

Tipo de transporte	Número	Porcentaje
Colectivo	12	20
Selectivo	35	58
Alternativo (piratas)	13	22
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor

Figura N°12



Pasando a la aplicación del instrumento 2, considerando la participación de la población en el estudio, el cual fue realizada según el número de viviendas contabilizadas en el censo del 2010 publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Censo. Esto dio como resultado la selección de manera aleatoria de un 0.02% de ese total, lo cual dio como resultado de aplicar 192 encuestas de manera aleatorio y según barrios. (*Véase figura N°14*).

Esta selección se inició con una pregunta referente al tiempo de residencia de los jefes de familia de las viviendas seleccionadas. El resultado fue entre los 2 y 67 años de residir en el lugar.

Una de las razones de este estudio es la manera de los cambios que ha tenido el espacio geográfico desde el censo del año 2000 en cuanto a cómo se está fragmentando el territorio en nuevos barrios que de 38 que se contabilizaron en ese año, diez años después aumentó a nueve (9) barrios más y para el próximo censo, se han actualizado hasta el momento aproximadamente 37 barrios es decir, 20 barrios nuevos en un período de 20 años. (*Véase cuadro XXI en anexos*).

En otras palabras el crecimiento del corregimiento de Barrio Colón no es espacial, representa un crecimiento y densidad de población alta.

Continuando con los resultados del instrumento N°2, otra de las formulaciones que inclusive fue similar a la aplicada a los transportistas, se fundamentó en si conocen el nombre de las calles del corregimiento Barrio Colón. La respuesta fue que el 46% expresó que algunas, mientras que un 45% manifestó que no y un 9%, que sí. (*Véase cuadro XV y figura N°13*).

### CUADRO XV

NÚMERO Y PORCENTAJE DE PERSONAS QUE CONOCEN EL NOMBRE DE LAS CALLES DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018.

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	17	9
NO	87	45
Algunas	88	46
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

Figura N°13

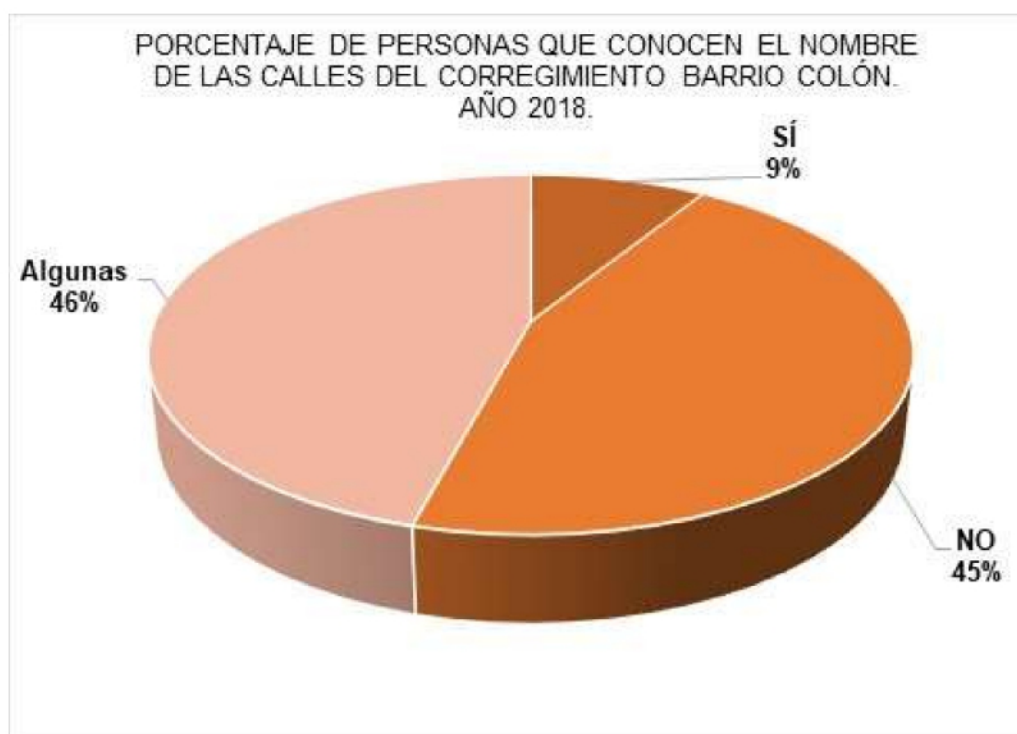
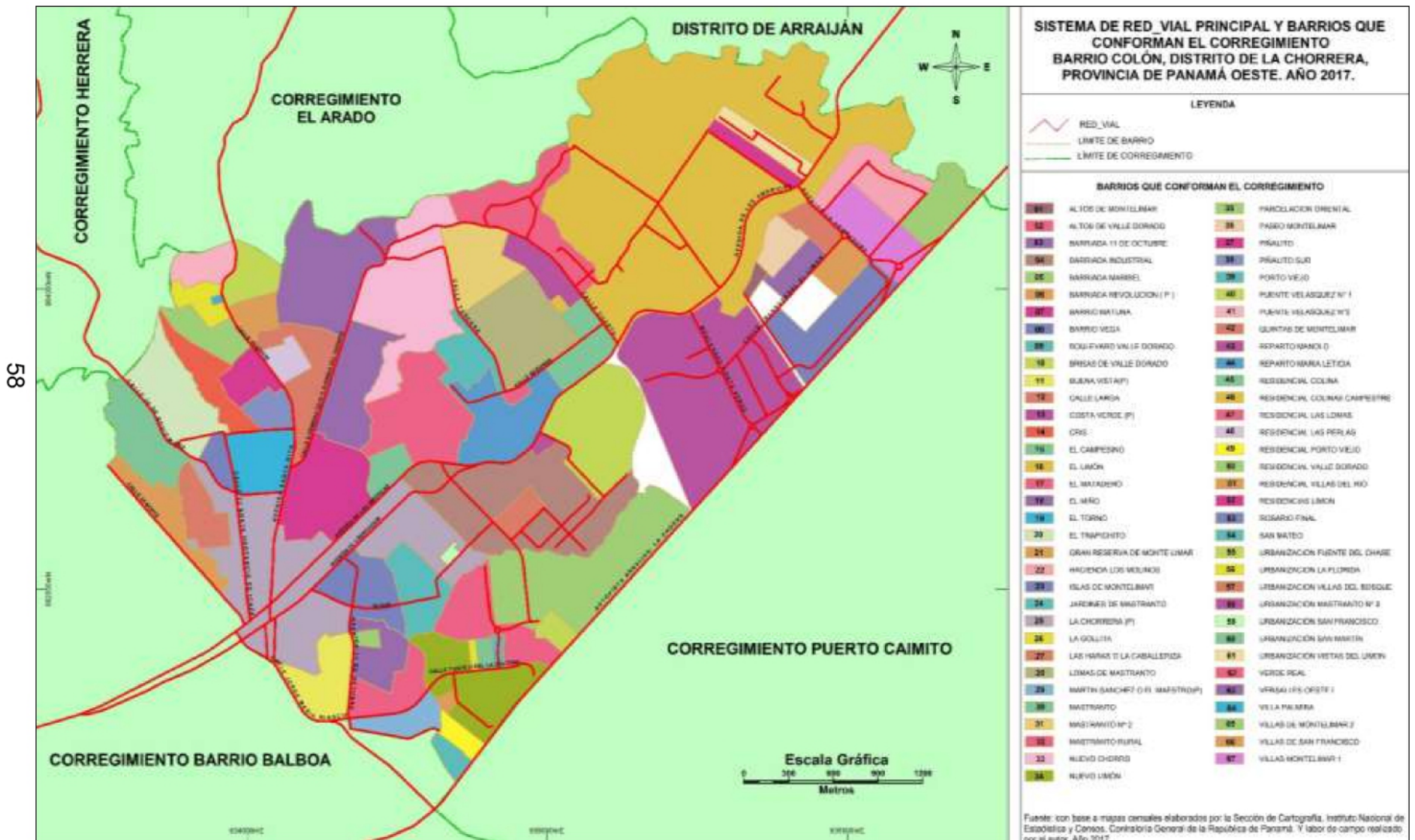


Figura N°14



Relativo a saber si la población encuestada conoce el nivel de importancia o jerarquía que tienen las calles o avenidas del corregimiento en estudio, la respuesta fue que 82% respondió de manera afirmativa y un 18% no las conocen. (Véase cuadro XVI y figura N°15).

**CUADRO XVI**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LAS PERSONAS QUE RECONOCEN LA IMPORTANCIA DE LA JERARQUÍA DE LOS NOMBRES QUE TIENEN LAS CALLES Y AVENIDAS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	157	82
NO	35	18
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

Figura N°15



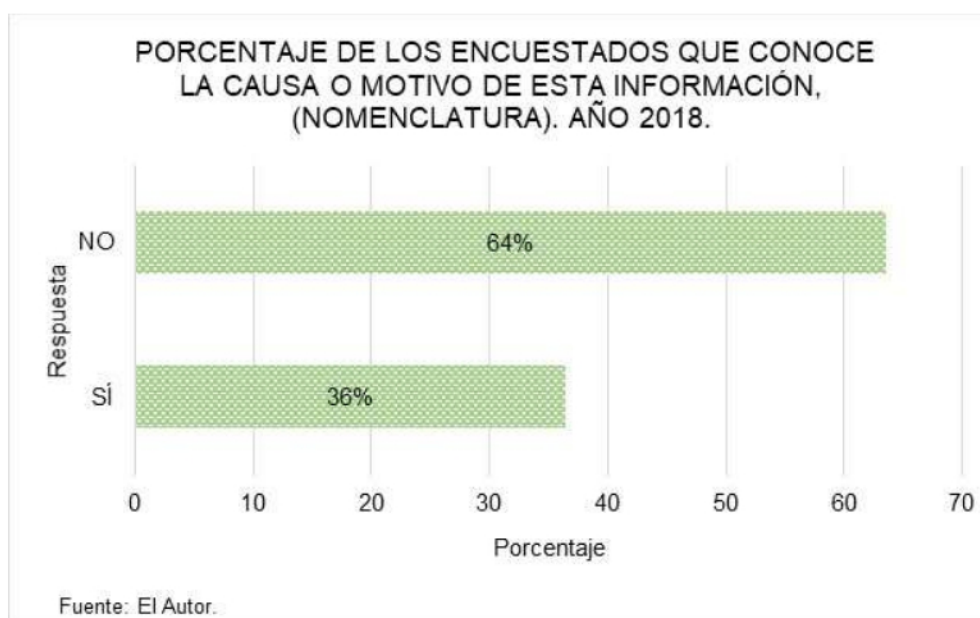
Sobre las causas o motivos de saber esta información acerca de la nomenclatura, las respuestas fueron un tanto desalentadoras por que el 64% señaló que no y solo un 36% manifestó que sí, tal como se aprecia en el cuadro XVII, figura N°14 respectivamente.

**CUADRO XVII**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE**  
**CONOCE LA CAUSA O MOTIVO DE ESTA INFORMACIÓN,**  
**(NOMENCLATURA). AÑO 2018.**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	70	36
NO	122	64
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

Figura N°16



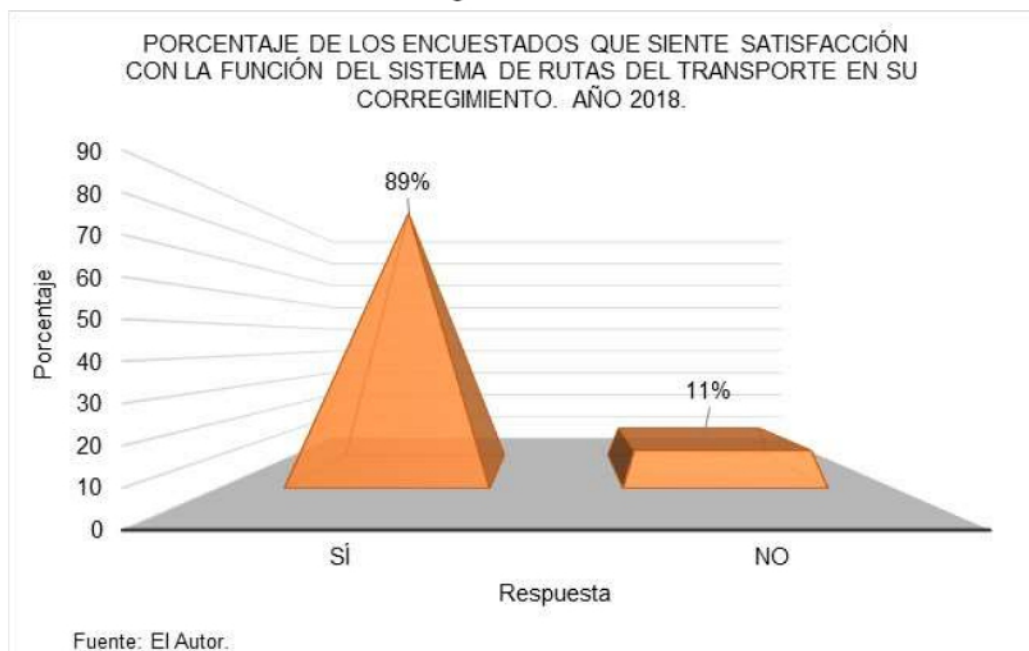
Uno de los temas concerniente a la nomenclatura son las rutas, debido a que a través de ellas se reconoce el nombre de las vías o sistema de red vial en los entornos urbanos y en ellos la circulación de los vehículos sobre todo el transporte, independientemente cuál sea. En ese sentido se le cuestiona a la población seleccionada para el estudio si sienten satisfacción con la función del sistema de rutas en el área. La respuesta de mayor porcentaje fue la afirmativa en un 89% mientras que la negativa fue un 11% respectivamente. (Véase cuadro XVIII y figura N°17).

**CUADRO XVIII**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SIENTE SATISFACCIÓN CON LA FUNCIÓN DEL SISTEMA DE RUTAS DEL TRANSPORTE EN SU CORREGIMIENTO. AÑO 2018.**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	171	89
NO	21	11
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

Figura N°17



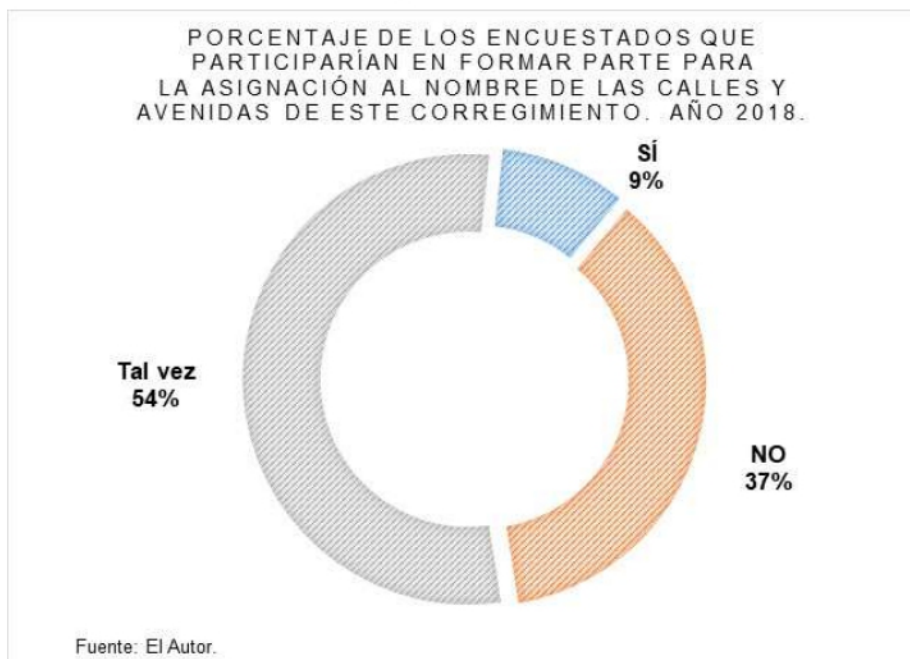
No obstante, luego de este cuestionamiento la población tuvo la oportunidad de manifestar que debe existir algo que indique el nombre de las calles y avenidas, pues el 100% manifestó que sí. Esto destacó por ejemplo la importancia en la localización de sitios o barrios, situación que dio la oportunidad de que respondieran si están dispuestos a participar y formar parte para asignarles nombres a las calles y avenidas del área donde residen y, los resultados fueron que un 54% señaló que tal vez participaría, un 36% manifestó que no y un 9% dijo que sí. (Véase cuadro XIX y figura N°18).

**CUADRO XIX**  
**NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE PARTICIPARÍAN EN FORMAR PARTE PARA LA ASIGNACIÓN AL NOMBRE DE LAS CALLES Y AVENIDAS DE ESTE CORREGIMIENTO. AÑO 2018.**

Respuesta	Número	Porcentaje
SÍ	18	9
NO	70	36
Tal vez	104	54
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

**Figura N°18**



Finalmente, se culmina la entrevista a los encuestados para conocer a qué entidad sugieren como responsable en la señalización de los nombres de las calles y avenidas. El 43% respondió que la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, un 35% declaró que al municipio y un 21% a la Junta Local o comunal. En menores porcentajes los señalamientos fueron al sistema de transporte o empresa privada. (Véase cuadro XX y figura N°19).

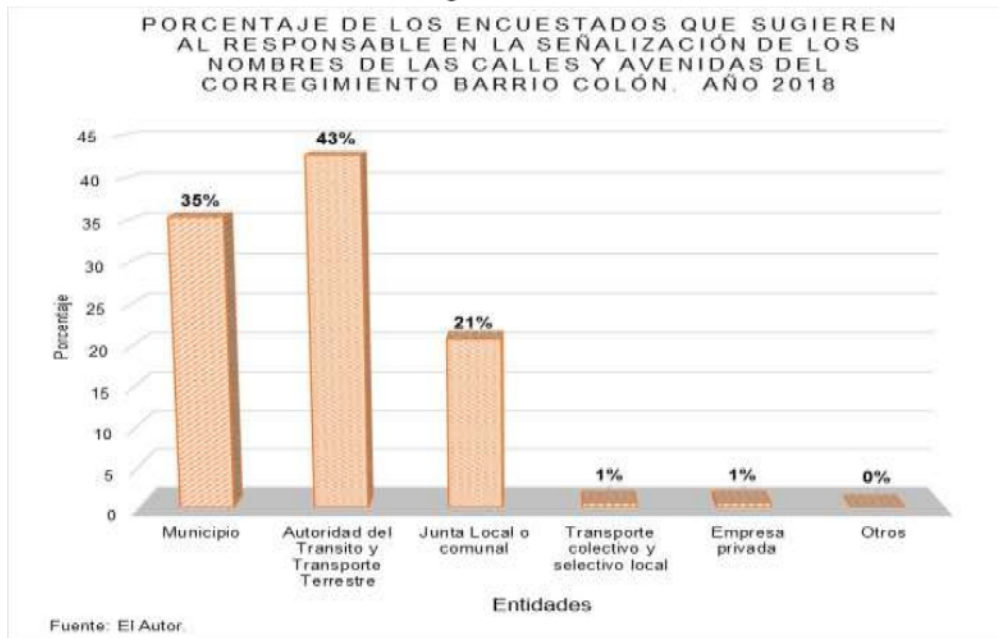
#### CUADRO XX

NÚMERO Y PORCENTAJE DE LOS ENCUESTADOS QUE SUGIEREN COMO RESPONSABLE EN LA SEÑALIZACIÓN DE LOS NOMBRES DE LAS CALLES Y AVENIDAS DEL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN. AÑO 2018

Entidades	Número	Porcentaje
Municipio	68	35
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre	82	43
Junta Local o comunal	40	21
Transporte colectivo y selectivo local	1	1
Empresa privada	1	1
Otros	0	0
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>100</b>

Fuente: El Autor.

Figura N°19



## **CONCLUSIONES**

Los estudios relativos al desarrollo urbano son complejos. A manera de ejemplo podemos mencionar; la tendencia del crecimiento de la población, también el sistema de transporte, los constantes cambios de uso de los suelos, la conformación de espacios verdes, los sistemas de comunicación entre otros, marcan en algunos casos una desorganización por falta de políticas o estrategias que organicen de manera útil el contexto urbano. Para el caso de esta investigación cuyo objeto de estudio es el Corregimiento Barrio Colón donde se han segregado algunas áreas para promover otras barriadas, barrios, residenciales o urbanizaciones que forman parte de la morfología del lugar, el cual ha dado como resultado las siguientes conclusiones.

1. Pese a hechos que ocurren en muchas ciudades, uno de los temas que quizás no se considera importante es la nomenclatura a sabiendas que de darse una buena aplicación y conocimiento de lo que constituye, se dispondría de un mejor manejo hacia los datos y por ende a un mejor desarrollo en otras actividades, precisamente por la información que ella genera.

Para incorporar estrategias que ajusten el marco regulatorio de la nomenclatura del sistema vial y en la búsqueda de literatura que disponga de esta información, pues es muy reducida. La misma se encuentra en proyectos desarrollados y ejemplificados en la municipalidad de países europeos y asiáticos como también ejecutados estudios específicos de ciudades en México, Guatemala, Perú, Costa Rica y Colombia donde el tema se centra en estudios urbanísticos y son muy pocos los desarrollados en términos geográficos.

Actualmente, la superficie no ha cambiado, pero sí ha aumentado el número de barrios y por ende su población. Este se cuantifica en unos 67 barrios, área geográfica actualizada en vísperas del Censo Nacional de Población y Vivienda a celebrarse en mayo del 2020.

Para precisar si existe o no una nomenclatura en el área y llevar ajustes al marco regulatorio con respecto al tema, se puede concluir dentro del esquema físico geográfico que la topografía y clima es aceptable. El sistema de calles, avenidas y carreteras según el plano callejero de la Ciudad de La Chorrera, todas tienen un nombre por lo que se concluye que la población desconoce el tema y su importancia.

Ese conflicto fue el motivo de la investigación. Aunado a ello los resultados de las encuestas según tipo de sujetos dio como resultado lo siguiente:

Para el caso de los transportistas

- Los transportistas en un 50% conocen algunos nombres de calles.
- Reconocen y saben que el tema tiene un nivel de importancia en un 88%, debido a que conciben que las calles tienen una jerarquía, de lo contrario no pueden circular.
- Consideran que por llevar a múltiples pasajeros cerca de sus residencias, sienten satisfacción plena, es decir un 100% por el servicio brindado, aunque reafirman que lo más relevante para ellos es el nombre del lugar, con lo cual determinan así la ruta.
- Dada esa circunstancia, el 88% de los transportistas encuestados manifestaron que están dispuestos a formar parte de algún proyecto relacionado con la asignación de los nombres y calles no solo del corregimiento Barrio Colón, sino también para el resto del distrito.

- Finalmente precisan en un 88% que la entidad competente para este tipo de señalización de nombres en las calles y avenidas le corresponde a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

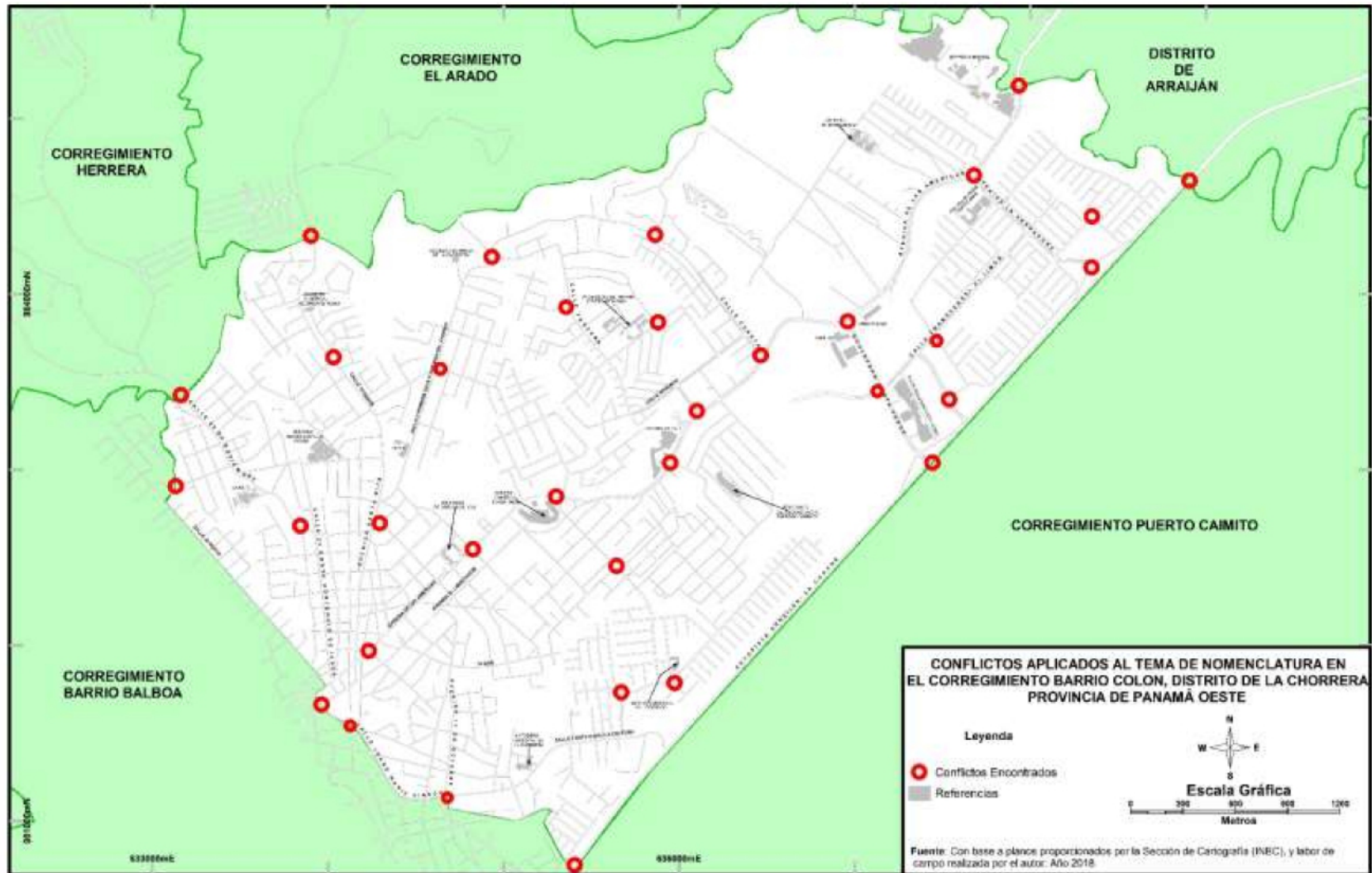
Para el caso de los jefes de familia en las viviendas donde se aplicó la encuesta, los resultados fueron:

- El 46% de los encuestados manifestaron que reconocen algunas calles de su entorno.
- Relativo al tema sobre si saben el nivel de importancia y jerarquía la población encuestada manifestó en un 82% que sí.
- La población encuestada pudo manifestar en un 64% que no saben la causa de esta información, en otras palabras cuestionaban ¿para qué sirve? Su desconocimiento es muy alto.
- Sobre el tema de satisfacción, los transportistas manifestaron en un 89% que sí sienten conformes con la función del sistema de rutas que lleva el sistema de transporte.
- En conclusión, los encuestados al igual que los transportistas señalan en un 43% que la entidad que debe llevar la responsabilidad en estos menesteres es la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre.

Otro hecho relevante que reafirma la problemática del hecho a investigar sobre nomenclatura, fue la observación de campo. Esta dio como resultados ciertas conclusiones que orientaron hacia una formulación, fortalecimiento y recomendaciones a este tema, dado el ascenso del número de barriadas, urbanizaciones y barrios contenidas en el área de estudio. Estas son:

- Dado la inestabilidad e incongruencia de la información referente al nombre de calles y avenidas del espacio geográfico en estudio, el término ciudad se ve individualmente, en otras palabras, no existe integración que facilite una información veraz del espacio urbano.
- A pesar de que existen dos experiencias sobre el tema de nomenclatura producidos por la Alcaldía de Panamá, esta no ha permitido que se divulgue entre otras alcaldías o municipalidades para reconocer no solo su importancia, también desarrollar los primeros lineamientos en las diferentes ciudades que conforma el país.
- No se han determinado zonas de crecimiento que re direccionen el espacio urbano y por ende las localizaciones con referente a sus nombres y cumplir con la señalización del espacio público.
- Existe una barrera que impide definir los territorios urbanos y de crecimiento dado que las condiciones territoriales tampoco han sido definidas dentro de los límites urbanos.
- La falta de nomenclatura en el área investigada se omite por parte de los habitantes y se les dificulta aceptar el nivel de importancia que tiene el tema.
- Debido al crecimiento poblacional dentro del corregimiento en términos espaciales y de ocupación los puntos presentados en la figura N°20 son de conflictos por el hecho de que no existe señalización en cuanto a nombre de esas calles y carreteras, importantes para todo tipo de actividades que se desarrollan el área urbana y su zona de amortiguamiento.

Figura N°20



Como parte del análisis de los datos que ha producido el estudio las conclusiones se configuran bajo un esquema DAFO (Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que proporcionarán a cómo llevar una recomendación que facilite la puesta en marcha de una estrategia que marque un ajuste útil como el marco regulatorio de la nomenclatura del sistema vial del corregimiento Barrio Colón.

- |             |  |
|-------------|--|
| Debilidades | <ul style="list-style-type: none"><li>• Poco conocimiento de la ciudadanía en reconocer la importancia de la nomenclatura.</li><li>• La población no asume el grado o nivel de importancia sobre el crecimiento de la ciudad y las implicaciones que esta conlleva, como es el caso del reconocimiento de las principales vías.</li><li>• Falta de un ordenamiento urbano que permita en sus contenidos el tema de nomenclatura.</li></ul>   |
| Amenazas    | <ul style="list-style-type: none"><li>• No existe ningún tipo de promoción o iniciativas sobre el tema de nomenclatura, ello sucede por el desconocimiento de la conformación de las áreas urbanas y sus delimitaciones que hacen disminuir la importancia sobre el tema.</li><li>• A pesar de que existe un marco legal, los diferentes actores desconocen del hecho y todo lo que conlleva en términos de gestión el tema de nomenclatura.</li><li>• Hay un total desinterés en la asignación del nombre en términos de señalización, tanto por parte de los ciudadanos como otros usuarios, este debe ser un trabajo desarrollado por entidades públicas.</li></ul> |

- Fortalezas
- Las encuestas, de manera muy general ponen de manifiesto interés por parte de la población y de los transportistas para formar parte de algún hecho que intensifique la identificación de las diferentes vías que constituye el corregimiento y el resto del área urbana.
- Oportunidades
- Se puede desarrollar en el ámbito institucional la confianza de los datos para estandarizar las pautas de la escritura para las vías del corregimiento en estudio.
  - Con una estandarización en términos de nomenclatura, se pueden definir los patrones espaciales de lo que debe construirse en delimitaciones urbanas, esto si se realiza la señalización de las calles y espacios públicos.
  - Tomar como base estudios similares desarrollados en la ciudad de Panamá en el tema de nomenclatura para definir el de la ciudad de La Chorrera; partiendo sobre la base del corregimiento Barrio Colón, incluyendo lo relacionado a una base de datos, lo cual puede desarrollarse como otra propuesta.

Finalmente, el tema de nomenclatura contiene estudios de impacto producto de la información recopilada en campo con ayuda de los encuestados y lo evaluado en el sitio. Estos son:

<b>Tipo de impacto</b>	<b>Acciones</b>
Para quienes residen en el área.	Orienta la identificación, ubicación y localización en cuanto a las direcciones de los destinatarios.

A la gestión pública	Facilita la labor de los servicios públicos, asistencia de programas urbanos, zonas geográficas electorales, de salud, educación y otras que a bien el sector público ratifique.
Protección Civil	Se refiere a los servicios de emergencia, policía, seguridad, bomberos, sistema de ambulancias.
Logística	Mide el nivel de conectividad, movilidad y accesibilidad de las vías.
Tránsito y Transporte Terrestre	Incrementa a los ciudadanos el conocimiento del territorio, contribuyendo de igual manera al ahorro en el desplazamiento de vías.
Ordenamiento Territorial	Dado a que el tema en términos de planificación define modificaciones espaciales, el contenido vial forma parte de este criterio.

## **RECOMENDACIONES**

Vivir en una ciudad, indistintamente cuál sea, donde hacemos múltiples actividades, planteamos ciertos cuestionamientos como por ejemplo: “¿Cómo ubicarse en una ciudad que está en constante crecimiento? ¿Cómo guiar rápidamente a una ambulancia, a los bomberos o a los servicios de seguridad? ¿Cómo repartir el correo o enviar mensajes a domicilio? ¿Cómo identificar el equipamiento urbano? ¿Cómo localizar las fallas en las redes de distribución de agua, electricidad y teléfono? ¿Cómo hacer que funcionen los servicios de recaudación de impuestos?” (ADN: 2014, p: 2), la respuesta es sencilla, la ubicamos si conocemos la señalización de la nomenclatura urbana. Esto no solo justifica la importancia de la investigación respondiendo a la necesidad urgente de facilitar las localizaciones y ubicaciones de manera expedita e integral a todos los actores sociales.

Los nombres de las calles y avenidas que conforman una ciudad ha sido una acción tan demandante, que actualmente constituye una herramienta útil en las áreas urbanas, sobre todo cuando existen cambios que muchas veces no contribuyen en nada al orden espacial. Todos los residenciales inmersos en un área urbana como también, los edificios, comercios, plazas, en fin, poseen un nombre que pasa a ser el punto localizable, gracias al lugar donde esté situado y la vía que lo conduce y en ambos debe existir un nombre.

Acudiendo entonces al marco legal publicado recientemente y denominada Ley N°52 de 30 de junio de 2017, refiere el marco regulatorio la nomenclatura y numeración urbana del país, estableciendo la aprobación de los nombres de calles, avenidas y demás en sitios públicos. Dada esta aprobación, el estudio que se ha desarrollado permite sugerir como marco de referencia, precisar la designación de la nomenclatura de la red vial en el corregimiento de Barrio Colón, distrito de La Chorrera, provincia de Panamá Oeste como estrategia para ajustar el marco regulatorio y la nomenclatura del sistema vial y además

contribuir con el desarrollo de la disciplina geográfica y otras que forman parte integral en los territorios que estudiamos.

Todas las experiencias desarrolladas en términos de ordenamiento de los territorios contribuyen al tema de nomenclatura de calles en las áreas urbanas, diseñados actualmente con asistencia y apoyo tecnológico, justamente por beneficios del sector público y privado; ya que constituyen o forman parte del tejido social o económico que brinda ese espacio, representados en planos o material cartográfico y otros diseñados en función a una base de datos que permiten a través de una serie de atributos complementar la información requerida.

Si bien es cierto, el material cartográfico es utilizado para el reconocimiento de las áreas urbanas como también, para facilitar la identificación de elementos naturales y culturales en la representación de datos, cierto es que este ha tenido cambios significativos, debido al desarrollo tecnológico que permite crear nuevas informaciones del espacio geográfico logrando así una cartografía más acertada y precisa; produciendo un material en formato digital efectivo para cualquier usuario. Estos primeros indicios han contribuido a elevar las competencias de cualquier proceso de gestión, ya sea pública o privada, en ese sentido por ejemplo las municipales en otros países que han cubierto estos trabajos han tenido resultados puntuales en la toma de decisiones. Países como: Honduras, Costa Rica, México y de otras regiones continentales han desarrollado proyectos relacionados a la nomenclatura e inclusive correlacionados al tema del transporte urbano y bajo orientaciones de especialistas del Banco Mundial.

Por consiguiente, una de las primeras competencias para el caso de este estudio es proporcionar un diseño orientado a la municipalidad como entidad cercana a la ciudadanía y dado el hecho de que otras municipalidades han desarrollado propuestas con relación al tema de nomenclatura, tal es el caso de la ciudad de Panamá.

Como su estructura se ha definido en fases. Estas darán como resultado flexibilidad para unificar de manera colectiva un proceso de gestión de forma integral con todos los actores. Se recomienda que la coordinación sea a través del municipio que en este caso sería “Municipio del Distrito de La Chorrera”.

La metodología a utilizar, será con base a material cartográfico censal y vía web para ubicar la conformación de los barrios que conforman el territorio. También se considerarán datos según las características sociodemográfica, socioeconómicas del corregimiento seleccionado.

Como apoyo tecnológico se diseñarán talleres con el fin de comparar con los atributos más representativos del área y según uso representativo en el ejido urbano.

### **Procedimientos**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objetividad:</li> </ul>	<p>Analizar el territorio con base a cómo está codificado a nivel institucional, en virtud de su creación a nivel provincial y las nuevas tendencias urbanas que posee.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Simplificación:</li> </ul>	<p>El modelo a construir debe ser detallado de manera sencilla y oportuna con el fin de que el uso para los usuarios se maneje de manera eficaz, sin dejar de escapar la relevancia de su localización matemática o geográfica.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación:</li> </ul>	<p>Si existe participación institucional deberán definirse diseños y gestión compartida como muestra de una directriz con carácter en reordenamiento de los espacios urbanos.</p>

## **Regulaciones**

- Proponer la utilización de referencias territoriales para facilitar la ubicación o localización comercial, residencial (según su uso), basados en el modelo cartesiano. Esto se realizará con el fin de que los recorridos sean; norte-sur y este-oeste. Esto facilitará la operacionalidad en las vías como también la movilidad.
- Trazar la jerarquía vial para clasificar los espacios urbanos por medio de cuadrantes. También la tipología y niveles de accesibilidad serán creados de manera más efectiva y eficiente en la delimitación espacial.
- Si bien es cierto, todas las calles tienen nombres asignados, efectivo es que con un reordenamiento a través de una asignación en su señalización, permitirá la identificación rápida del sitio. Por ello es importante la actualización de una codificación que acceda en identificarse para evitar repeticiones u omisiones. Esto requerirá de un personal idóneo con respecto a la colocación a las direcciones u orientaciones que deben tener la colocación de los nombres y todo lo que corresponde a la referencia de la calle o avenida.

### ***Acciones prioritarias para la Nomenclatura de calles y avenidas Corregimiento Barrio Colón***

- *Mapa base o de trabajo:* Crear un plano de la ciudad para reordenar el tipo de vías y crear los planos de nomenclatura, numeración de calles y de postes indicadores, así como la jerarquización de las vías.

- *Clasificación de calles:* esta información puede ser vinculada a través de una base de datos la cual pueda procesarse para efectos de urgencia, emergencia u otra acción.
- *Enumerar categoría de vías:* ello tiene como objetivo definir las dimensiones, funciones y uso, delimitando las secciones operativas que posee el eje urbano.
- *Codificación y/o numeración:* indicaría qué o cuáles son los elementos urbanos que pueden ser numerados, así como el criterio de enumeración.
- *Aspecto legal o normativa:* asignar, según lo estipulado en términos legales la creación de un marco regulador para el distrito con referente a la asignación numérica o de códigos de las calles y avenidas como también, para las vías según la jerarquización asignada.
- *Rotulación:* instalar postes donde se indique el nombre en placas para distinguir y reconocer el inmueble a localizar.
- *Capacitación:* desarrollar talleres participativos que permitan la comprensión y el manejo sobre el tema de nomenclatura de calles y avenidas.

### ***Resultados Esperados***

- Dentro de un esquema técnico se obtendrá la actualización del plano de la ciudad en formato digital y georreferenciada según requerimientos tales como: vías, jerarquización y numeración.

- En cuanto a jerarquía de las vías, serán definidas entre carreteras, avenidas y calles como también de orden primaria y secundaria, calles veredas u otras, según sea el caso.
- En términos administrativos: se propone un modelo de gestión para las modificaciones futuras de la nomenclatura y jerarquización vial, así como para las numeraciones.
- Como parte metodológica al manejo de la información: la misma debe ir direccionada en una base de datos donde deberá ser almacenada la información y rescatar aspectos históricos, documentos en proceso, en espera, soporte gráfico, manejo y coordinación de equipos, entre otros que así se requieran para su puesta en marcha.
- Deberá existir como parte del proceso un Manual de procedimientos para la gestión de la nomenclatura y jerarquización vial. (Cambio de nombres, objeciones, según normativas exclusivas de la Ley).
- Considerar a la población del área para la aplicación del modelo según lo establezca la normativa y permitir la sensibilización, conocimiento y empoderamiento como ciudadanos hacia la mejora de la movilidad en el área urbana.
- Establecer sugerencias en tres fases las cuales serían previstas de la siguiente manera:
  - Fase 1: Capacitación técnica sobre el tema (importancia para su desarrollo).
  - Fase 2: Comisiones de trabajo.
  - Fase 3: Resultados esperados.

**Fase 1:****Capacitación técnica sobre el tema (importancia para su desarrollo)**

Una vez presentada a la Municipalidad los lineamientos estratégicos según las fases están se desarrollarán de la siguiente manera:

1. Difusión e información de la necesidad sobre el tema de nomenclatura.	Explicar a todos los actores sobre la importancia de los distintos niveles de gestión, comercialización y uso de la nomenclatura.
2. Importancia en la determinación de la delimitación urbana (en este caso el ejemplo del estudio).	Señalar la importancia de la delimitación geográfica con fines urbanos y ordenamiento espacial que constituye.
3. Definición y determinación del sistema de la red vial (autoridades locales implicadas en formar parte en la toma de decisiones).	Aclarar el concepto y definición del sistema vial del área geográfica.
4. Capacitación técnica sobre el tema (importancia para su desarrollo).	Acotaciones de índole académica y de gestión según marco legal y necesidades espaciales para su mejor rendimiento.

**Fase 2:**  
**Comisiones de trabajo**

5. Diseño y revisión de la metodología.	Preparar los puntos clave sobre el procedimiento a seguir de las labores y competencias sobre nomenclatura de calles y avenidas.
6. Compilación y estudio de los barrios que conforman el corregimiento.	Inventario de los barrios, urbanizaciones, residenciales, industrias que conforman el ejido urbano para su mejor delimitación geográfica.
7. Análisis de la conectividad, accesibilidad, uso de suelo y comunicación del área.	Inventariar las facilidades en cuanto a circulación de vehículos y capacidad del sistema vial en el corregimiento para determinar la información de los sitios y esquematizar la señalización pertinente.
8. Selección de áreas de trabajo según vías.	Del resultado de los barrios, urbanizaciones y uso comercial se sectorizarán las áreas de trabajo para la designación de la señalización de la nomenclatura de las calles y avenidas.
9. Análisis de movilidad en las vías del corregimiento.	Su fin es desarrollar un transporte de manera más efectiva y eficiente.
10. Diseño de plantillas de trabajo de campo para asignación a nombre de las vías.	Captando el uso de los suelos, la conectividad y movilidad existente, se reducirá la congestión vehicular y se facilitarán otras complejidades del transporte como es el caso del turismo local.

**Fase 3:**  
**Resultados esperados**

11. Diseño y revisión de la metodología.	Este espacio tiene como fin revisar cada proceso para mejorar, incluir o eliminar algún detalle para el informe final.
12. Desarrollo de un plano base para la asignación en la enumeración y distinción de las vías.	Finiquitar un plano base en formato digital cuyo propósito es manejar la información del nombre y otros atributos del sistema y que el mismo sea compartido en otras entidades que así lo necesiten. (Ejemplo ATTT, Policía, entre otros).
13. Diseño de base de datos sobre la nomenclatura del área seleccionada (modelo base).	Describir los atributos necesarios en lo referente al sistema de red vial.
14. Determinar plan de trabajo.	Desarrollar los esquemas que se realizarán en el campo y la oficina.
15. Dictaminar un plan piloto como prueba.	Esta labor determinará tiempos claves para el desarrollo de la propuesta encaminado a que se ejecute con el resto de los corregimientos que conformen el ejido urbano.
16. Presentación de resultados del plan piloto (Nomenclatura de calles y avenidas en el corregimiento Barrio Colón).	Establecer resultados según plan de trabajo y estipular o señalar los detalles financieros sobre la propuesta para su promoción.

17. Presentación del informe sobre impacto del trabajo (Debilidades y Fortaleza).	Describir las inconsistencias en el esquema del plan de trabajo y las solideces que se deben asumir en el desarrollo del trabajo.
18. Presentación de normativa al Cuerpo de Representantes de Corregimiento.	Cotejar la validez del plan referente al marco legal y la necesidad urgente de la nomenclatura de calles y avenidas para todos los sectores

## CRONOGRAMA DE TRABAJO

ACTIVIDADES	Tiempo en meses (6 a 8)							
	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Fase 1</b>								
<b>Capacitación técnica sobre el tema (importancia para su desarrollo)</b>								
1 Difusión e información de la necesidad sobre el tema de nomenclatura.								
2 Importancia en la determinación de la delimitación urbana (en este caso el ejemplo del estudio).								
3 Definición y determinación del sistema de la red vial (autoridades locales implicadas en formar parte en la toma de decisiones).								
4 Capacitación técnica sobre el tema (importancia para su desarrollo).								
<b>Fase 2</b>								
<b>Comisiones de trabajo</b>								
5 Diseño y revisión de la metodología.								
6 Compilación y estudio de los barrios que conformarán el corregimiento.								
7 Análisis de la conectividad, accesibilidad, uso de suelo y comunicación del área.								
8 Selección de áreas de trabajo según vías.								
9 Análisis de movilidad en las vías del corregimiento.								

10	Diseño de plantillas de trabajo de campo para asignación de nombre a las vías.								
<b>Fase 3</b>									
<b>Resultados esperados</b>									
11	Evaluación y compilación para la labor de campo.								
12	Desarrollo de un plano base para la asignación en la enumeración y distinción de las vías.								
13	Diseño de base de datos sobre la nomenclatura del área seleccionada (modelo base).								
14	Determinar plan de trabajo.								
15	Dictaminar un plan piloto como prueba.								
16	Presentación de resultados del plan piloto, (Nomenclatura de calles y avenidas en el corregimiento Barrio Colón).								
17	Presentación del informe sobre impacto del trabajo (Debilidades y Fortaleza).								
18	Presentación de normativa al Cuerpo de Representantes de Corregimiento.								

## PROPUESTAS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La priorización de necesidades para el plan de reordenamiento urbano en las vías arteriales del corregimiento de Barrio Colón antes propuesto, se basará en cinco aspectos importantes siendo estos los siguientes:

- Elaborar una Base de Datos que consista en contrastar la información que aparece en los documentos cartográficos, por medio de planos censales o mapas urbanos obtenidos de la Contraloría General de la República; llevándolos a un Sistema de Información Geográfica.
- Realizar evaluaciones de carácter puntual y objetiva sobre la problemática en el ajuste del **Marco Regulatorio de la Nomenclatura del Sistema Vial en el Corregimiento de Barrio Colón.**
- Diagnosticar y realizar un mapeo periódico de las áreas dentro del corregimiento, para detectar cualquier asentamiento o concentración poblacional y agregarla así sus nomenclaturas.
- Por medio del gobierno local (Municipio) hacer del conocimiento a toda la población dentro y fuera del corregimiento, la importancia que conlleva el correcto ordenamiento en nuestras nomenclaturas de la red vial; ya que hablamos de una de las partes del casco antiguo de la ciudad de La Chorrera.
- Involucrar en la propuesta, a todas aquellas personas con más de treinta años de residir dentro del corregimiento, con un amplio conocimiento de nuestras calles y avenidas; sin dejar por fuera a los transportistas tanto del selector colectivo y selectivo.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ATLAS Nacional de la República de Panamá. (1988). Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. Panamá 222 Páginas.

BANCO MUNDIAL. (2005). Nomenclatura y gestión urbana. Farvacque-Vitkovic, Catherine, Godin, Lucien, Leroux, Hugues, Verdet Florence y Chávez, Roberto. Editado en El Salvador por SACDEL, Sistema de Asesoría y Capacitación para el Desarrollo Local. 314 páginas.

BANCO MUNDIAL. 2007. La Movilidad Urbana en el Área Metropolitana de Elementos para una política integral. Departamento De Desarrollo Sostenible REGION DE Latinoamérica y El Caribe.

BERNAL, CÉSAR A. (2010). Metodología de la Investigación. Ediciones, Edit. Pearson Prentice Hall. México.

CISNERO, MIREYA (2006). Cómo elaborar trabajo. 2. Bogotá Colombia Ediciones.

COMPETITIVIDAD AL DÍA. Edición N° 294–enero 2017/Recuperado 2018.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ. INEC. Panamá en Cifras 2011.

DECRETO 175 del 24 de agosto de 1994.

DECRETO EJECUTO N°122 del 2 de junio de 1970

DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE NOMENCLATURA DE LA CIUDAD DE PANAMÁ. (2017). Alcaldía de Panamá. Consorcio Steer Davies & Gleave Limited - Geosolutions Consulting Inc. 187 páginas.

DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO I Panamá. Carvajal Sinesterra, Gustavo Adolfo. Editorial: Editora Norma S.A. Año de edición: 1990-01-15.

FARVACQUE-VITKOVIC CATHERINE, GODIN LUCIEN, LEROUX HUGUES, VERDET FLORENCE Y CHÁVEZ ROBERTO. (2005). Nomenclatura y gestión urbana. El Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo/El Banco Mundial. Editado en El Salvador por SACDEL, Sistema de Asesoría y Capacitación para el Desarrollo Local.

GACETA OFICIAL DIGITAL, lunes 11 de septiembre de 2017. N°28362-2 Ley 52.

GACETA OFICIAL DIGITAL, lunes 30 de diciembre de 2013. N°27443-A.

GACETA OFICIAL N°27443-A.

GACETA OFICIAL N°26124-A, 2008.

GASTÓN BARDET. (1961). El Urbanismo. Tercera Edición. Editorial Buenos Aires, Argentina.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, ROBERTO et. al. (2010). Metodología de la investigación. México. Editorial Mc Graw Hill, Interamericana. 5° Edición.

<http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomoXV3.pdf>/Recuperado en enero 2018.

[http://doc.contraloria.gob.pe/libros/2/pdf/Metodo\\_estadistico\\_2.xls](http://doc.contraloria.gob.pe/libros/2/pdf/Metodo_estadistico_2.xls)/Recurepardo en diciembre 2018.

<http://documentos.bancomundial.org/curated/es/116921468147309739/pdf/709970ESW0SPANISH0P10668300PUBLIC0.pdf>.

<https://dpu.mupa.gob.pa/>Recuperado en diciembre de 2018.

[https://dpu.mupa.gob.pa/wp-content/uploads/2018/08/Presentacion-final\\_180827.pdf](https://dpu.mupa.gob.pa/wp-content/uploads/2018/08/Presentacion-final_180827.pdf)/Recuperado en enero 2018.

[https://plandistritalpanama.com/wp-content/uploads/2019/01/PROD3\\_PED\\_tomo-2.pdf](https://plandistritalpanama.com/wp-content/uploads/2019/01/PROD3_PED_tomo-2.pdf).

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/24518/Analisi%20Vias%20interurbanas%20Ciudad%20de%20Panam%C3%A1%20-%20PFC%20-%20-%20-%20Marc%20Velasco%20Soldevila.pdf>.

[https://www.cepal.org/es/Departamento de Desarrollo Sostenible Región de Latinoamérica y el Caribe](https://www.cepal.org/es/Departamento%20de%20Desarrollo%20Sostenible%20Regi%C3%B3n%20de%20Latinoam%C3%A9rica%20y%20el%20Caribe)/Recuperado en enero 2019.

<https://www.dane.gov.co/files/nomenclaturas/glosario.pdf>/Recuperado en enero de 2019).

<https://www.miviot.gob.pa/urbanismo/4URBANISMO/urbanismo/volumen2b/punto14trans.html>/Recuperado en enero 2018.

<https://www.panamaamerica.com.pa/mundo/nombres-con-historia-en-nuestras-calles-y-avenidas-177463>.

JUNTA COMUNAL DEL CORREGIMIENTO DE BARRIO COLÓN. Folletos de la historia del corregimiento, surgimiento en el que se dio otras características del mismo.

LA MOVILIDAD URBANA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE PANAMÁ. Elementos para una política integral. (2007) Banco Mundial.

LINARES, R., & ZAPATA, M. (2011). Dinámica del sistema vial en el eje fronterizo San Cristóbal-San Antonio-Ureña. *Aldea Mundo*, 16 (32), 31-41.

MARC VELASCO SOLDEVILA () Análisis de las vías interurbanas de acceso a la ciudad de Panamá. 105 páginas.

MINISTERIO DE VIVIENDA ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Plan Estratégico 2015-2019.

MINISTERIO DE VIVIENDA Plan Metropolitano Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y del Atlántico volúmenes I II III y V (2007).

MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL. (2009). Ley 6 del 1 de octubre de 2009. Gaceta Oficial N°26395. 13 páginas.

MINISTERIO DE VIVIENDA. (1990). Dirección de Desarrollo Urbano. Planificación del Uso del Suelo Urbano. Reglamento Nacional de Urbanizaciones y Parcelaciones.

MINISTERIO DEL DESARROLLO URBANO. (1981). Manual de Viabilidad Urbana.

MUÑOZ RAZO, CARLOS. (2011). Cómo elaborar y asesorar una investigación de tesis. México. Editorial Mc Graw Hill, Interamericana.

MUÑOZ, CARLOS (2011). Cómo elaboras y asesoras una investigación de tesis. 2. Ed. México.

OSÉS, ELIÉZER. (07 DE mayo de 2016). Una capital de calles 'Fantasma'. La Estrella de Panamá.

PEDRO MORALES VALLEJO (2012), Estadística aplicada a las Ciencias Sociales-Tamaño necesario de la muestra.[www.up".es/personal/peter/investigacion/Tama%F1oMuestra.pfd/](http://www.up) Recuperado en diciembre de 2018.

PLAN INTEGRAL PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PANAMÁ. (2017). Entregable E.3 – Informe Final E3.1 – Propuestas de mejora de movilidad para el área priorizada. 239 páginas.

PLAN METROPOLITANO, PLAN DE DESARROLLO URBANO DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DEL PACÍFICO Y DEL ATLÁNTICO. Volúmenes I, II, III y IV \_MIVIOT. 2007.

MUÑOZ RAZO, CARLOS. (2011). Cómo elaborar y asesorar una investigación de tesis. México. Editorial Mc Graw Hill, Interamericana.

MUÑOZ, CARLOS (2011). Cómo elaboras y asesoras una investigación de tesis. 2. Ed. México.

RIVAS, DANIEL (2016) Universidad Pontificia Bolivariana. Tesis Propuesta de Guía Metodológica para el manejo de problemas en la estandarización y calidad de datos de direcciones urbanas en Colombia. 69 páginas.

ROJAS SALAZAR, TEMÍSTOCLES (2007) Geografía del transporte. Tomo 4, Cuarta Parte Medio humano, Establecimientos y actividades. Capítulo 34. GeoVenezuela Empresas Polar. Pp 418-475.

TEMPONE, CONSUELO. (1978). Curso Interamericano de Cartografía Censal. Organización de los Estados Americanos, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Instituto Interamericano de Estadística y Contraloría General De La República Dirección De Estadística Y Censo.

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ. Facultad de Humanidades. Departamento de Geografía. Sección de Investigaciones Geográficas Ángel Rubio. Diccionario Geográfico de Panamá. 2ª. ed. Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2000. Vol. I; 476 p; 28 cm Incluye Vol. I- (A-LL). ISBN 9962-53-039-3 Obra Completa). ISBN 9962-53-040-7 (Vol. I1). Página 461.

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ. Facultad de Humanidades. Departamento de Geografía. Sección de Investigaciones Geográficas Ángel Rubio. Diccionario Geográfico de Panamá. 2ª. ed. Panamá: Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 2000. Vol. II; 426 p; 28 cm Incluye Vol. II- (M-Z). ISBN 9962-53-039-3 Obra Completa). ISBN 9962-53-041-2 (Vol. II). Página 329.

VILLARREAL, BELKIS ATENCIO. BERNAL, LEESLY. (2000). Evolución Demográfica del Casco Urbano de la Chorrera de las décadas 1960-1990. Universidad de Panamá (C.R.U.P.O) Escuela de Geografía-Historia.

## **ANEXOS**

## Una capital de calles 'fantasma'

El desfasado sistema de nombramiento de calles y numeración de puertas en la ciudad requiere de cambios urgentes



ELIÉZER OSES | LA ESTRELLA DE PANAMÁ

La calle Juan Guizado (fundador de los Bomberos) también es conocida como la 'de Los Ahuevados', por los constantes robos en la década de los 90 a los propios vecinos.

Nicanor

Alvarado

[periodistas@laestrella.com.pa](mailto:periodistas@laestrella.com.pa)

Entre a la calle que está por el edificio de la Coca Cola cerca de Hossana, pase el antiguo Colegio Javier, baje la loma y al final, donde está la esquina hay una escalera. Bueno, ahí. En la calle de 'los Ahuevados'.

Esa dirección, que sería común en el ecosistema urbano panameño, es, en teoría, algo muchísimo más sencillo de describir: avenida Primera Perejil con calle Juan Guizado (o de Los Ahuevados, en la jerga popular).

### MANUEL TRUTE

'La nomenclatura de calles es una herramienta de la planificación urbana. Necesitamos un sistema coherente, que se acople al crecimiento de la ciudad'

### DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN URBANA DE LA ALCALDÍA

El problema es que en la capital pocos conocen el nombre de la vía que transitan, a la que van o, incluso, en la que viven. La referencia, por décadas, ha sido el palo de mango, que florece con el verano en su apogeo, o el negocio que estaba al frente del que ya cerró.

Pero la folclórica realidad se pinta ya como un dolor de cabeza: a aplicaciones como Waze o Google Maps se les complica ofrecer una dirección exacta.

Sin eso, la urbe poco puede abrirse a los beneficios de la tecnología: utilizar el mapa para predecir el tiempo de espera de un bus en una estación, o que una compra por internet llegue a la puerta de la casa. O, simplemente, que el recibo de la luz, del agua, o el Uber llegue sin complicación a donde uno esté.

Manuel Trute, director de Planificación Urbana del Municipio de Panamá, asegura que el problema radica en que la ciudad no tiene un sistema coherente de nomenclatura de vías.

El último racimo de organización se perdió cuando la urbe se expandió hacia el 'centro extendido'.

Google Maps dice que la última calle numerada con coherencia está en Las Acacias, y se llama calle 139 este. Es la continuación de la numeración que se originó en San Felipe y que hoy se extiende de manera radial por Santa Ana, El Chorrillo, Calidonia y todos los barrios cuyo eje era la vía España, el más importante de la ciudad durante el siglo XX.

Sin embargo, aquel sistema inicial tiene problemas: por ejemplo, en Obarrio hay dos calles 52 este, la calle 50 tiene el sentido de una avenida, y entre las calles 47 y 54 hay siete vías con nombres de empresarios, presidentes y cuánto personaje ilustre.

La pérdida de coherencia en el sistema de nomenclaturas tiene que ver con lo irregular que se convirtieron las vías en el ensanche de la urbe hacia el norte y este, y, reconoce Trute, 'por un tema de egos'. Una vía bien puede tener hasta tres nombres. La avenida Balboa es la Sexta Sur, la Frangipany es la Luis F. Clément. Según la señalética que ayuda al ingreso al Corredor Norte por Albroom, la calle Rubén Darío se llama Calle Bella Vista.

Con el problema a cuestas, la pregunta es cómo hallar una solución inteligente.

La Alcaldía ha anunciado que prepara la licitación por \$640 mil para una consultoría de ocho meses que determine cuál es el mejor sistema de nomenclatura de calles para la capital, al que incluso deberán someterse los desarrollos futuros, al someterlos a una nueva oficina de nomenclatura urbana, que se constituirá en un paso tan necesario como el de Ingeniería Municipal para la aprobación de un proyecto.

Las opciones bien pueden incluir un sistema cuya numeración parta de un punto cero de la ciudad —todavía no definido— o de uno que segmente los corregimientos.

El plan incluye, según la Alcaldía de Panamá, a la de San Miguelito, dado que es un enclave entre las periferias capitalinas del norte y este, y los barrios del centro.

'Todo esto se hará con participación ciudadana', anuncia Trute, tomando en cuenta que la decisión de renombrar una calle o no, o de cuál nombre ponerle a una vía que no tenga, dependerá en gran medida de cómo los usuarios la suelen llamar. Son cuestiones culturales indisolubles.

'Hay nombres divertidos que quisiéramos que se quedaran', sostiene.

Después de ello, se definirá si las residencias deben ser renumeradas.

En todo caso, explica la Alcaldía, se le aplicaría 'una capa adicional' a las propiedades, para que tengan un número legal (con el que ya están registradas) y un número usual (el que resultaría del sistema nuevo, y que sería para dar direcciones).

Después de ello, la urbe se abocará a la instalación de rótulos de vías, y la recuperación de la señalización vial estructural, fundamental para que los conductores sepan, por ejemplo, cómo llegar desde el barrio de San Felipe hasta el aeropuerto de Tocumen, si la vía es de peaje, cómo se llama y a cuántos kilómetros está.

La clave, sostiene Trute, es que todos en la ciudad sepan siempre dónde están.

INSTRUMENTO N°1  
ENCUESTA APLICADA A LOS TRANSPORTISTAS DEL ÁREA DE ESTUDIO  
SEGÚN TIPO DE SERVICIO QUE BRINDAN A LA COMUNIDAD



CENTRO REGIONAL UNIVERSITARIO DE PANAMÁ OESTE  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO  
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA REGIONAL DE PANAMÁ



**Objetivo:** *Evaluar si los conductores del sistema de transporte colectivo, selectivo y alternativo (piratas) conocen y reconocen el nombre de las calles y avenidas del corregimiento Barrio Colón.*

1 Tiempo en brindar el servicio de transporte en el corregimiento Barrio Colón

Años \_\_\_\_\_ Meses \_\_\_\_\_ Días \_\_\_\_\_

2 ¿Conoce usted el nombre de las calles del corregimiento Barrio Colón?

SÍ  NO  Algunas

Si la respuesta es **NO** preguntar

3 ¿Por qué no las conoce?

---

---

4 ¿Sabe usted el nivel de importancia o jerarquía de los nombres que tienen las calles y avenidas de este corregimiento?

SÍ  NO

5 ¿Conoce la causa o motivo de esta información?

SÍ  NO

6 ¿Siente satisfacción con la función del servicio que presta en el corregimiento Barrio Colón?

SÍ  NO

7 ¿Cree usted que debe haber un señalamiento del nombre de calles y avenidas de este corregimiento?

SÍ  NO  Tal vez

8 ¿Participaría usted en conformar parte para del equipo la asignación del nombre de las calles y avenidas de este corregimiento?

SÍ  NO  Tal vez

9 ¿Quién sugiere usted que sea el responsable en la labor sobre el tema de señalización de los nombres de las calles y avenidas de este corregimiento.?

Municipio   
Autoridad del Transito y Transporte Terrestre   
Junta Local o Comunal   
Transporte colectivo y selectivo local   
Empresa privada   
Otros \_\_\_\_\_

10 Tipo de transporte encuestado

Colectivo  Selectivo  Alternativo (piratas)

*Muchas Gracias*

INSTRUMENTO N°2  
ENCUESTA APLICADA A LA POBLACIÓN SEGÚN MUESTRA ALEATORIA  
POR BARRIOS QUE CONFORMAN EL ÁREA DE ESTUDIO  
CENTRO REGIONAL UNIVERSITARIO DE PANAMÁ OESTE  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO  
MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA REGIONAL DE PANAMÁ



**Objetivo:** *Evaluar si la población conoce y reconoce el nombre de las calles y avenidas del corregimiento al que pertenecen.*

1 Tiempo de residir en el corregimiento Barrio Colón  
Años \_\_\_\_\_ Meses \_\_\_\_\_ Días \_\_\_\_\_

2 ¿Conoce usted el nombre de las calles del corregimiento Barrio Colón?  
Sí  NO  Algunas

Si la respuesta es **NO** preguntar

3 ¿Por qué no la conoce?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4 ¿Sabe usted el nivel de importancia o jerarquía de los nombres que tienen las calles y avenidas de este corregimiento?  
Sí  NO

5 ¿Conoce la causa o motivo de esta información?  
Sí  NO

6 ¿Siente satisfacción con la función del sistema de rutas del transporte en su corregimiento?  
Sí  NO

7 ¿Cree usted que debe haber un señalamiento del nombre de calles y avenidas de este corregimiento?  
Sí  NO  Tal vez

8 ¿Participaría usted en formar parte del grupo para la asignación al nombre de las calles y avenidas de este corregimiento?  
Sí  NO  Tal vez

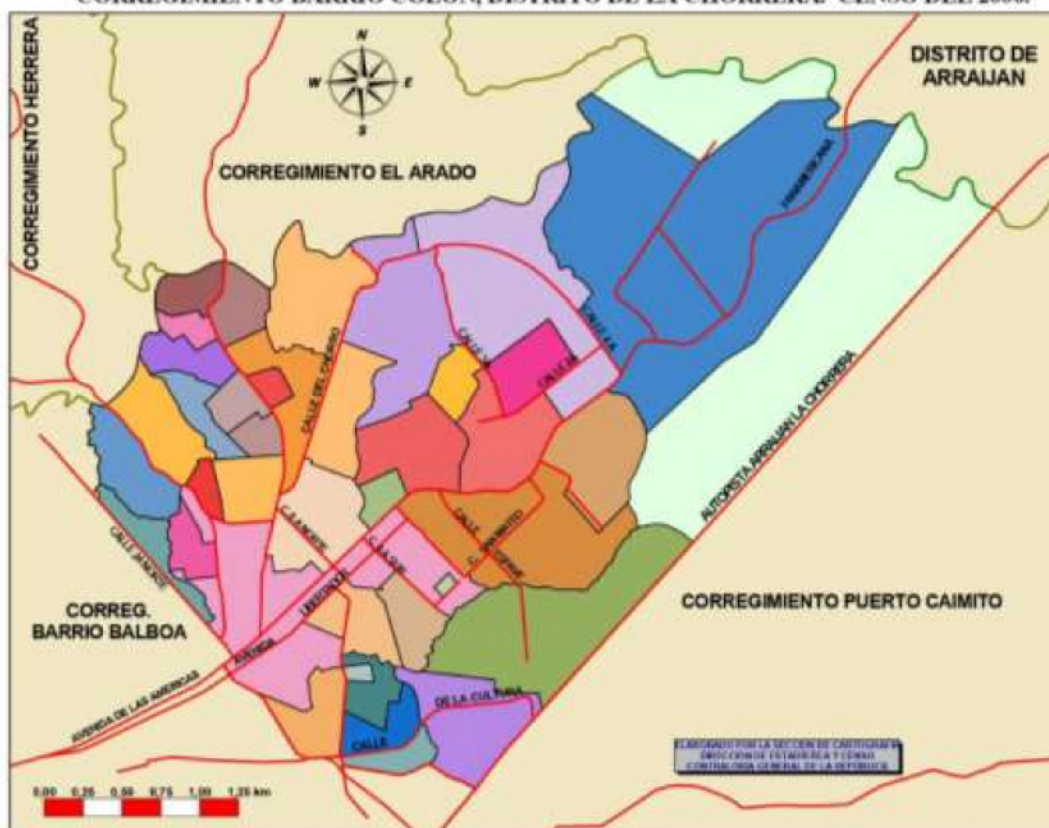
9 ¿Quién sugiere usted sea el responsable en la labor sobre el tema de señalización de los nombres de las calles y avenidas de este corregimiento.?

Municipio	<input type="checkbox"/>
Autoridad del Transito y Transporte Terrestre	<input type="checkbox"/>
Junta Local o comunal	<input type="checkbox"/>
Transporte colectivo y selectivo local	<input type="checkbox"/>
Empresa privada	<input type="checkbox"/>
Otros _____	

*Muchas Gracias*

Figura N°21

CORREGIMIENTO BARRIO COLON, DISTRITO DE LA CHORRERA. CENSO DEL 2000.



LOCALIDAD BARRIO COLON Y BARRIOS QUE LA INTEGRAN	VIVIENDAS	POBLACION	SUP. ( Km )	DENSIDAD **
BARRIADA MARIBEL	12	38	0.02	2044.91
BARRIADA MARTIN SANCHEZ O EL MAESTRO (P)	78	315	0.09	3530.72
BARRIADA REVOLUCION (P)	88	370	0.13	2841.68
BARRIO 11 DE OCTUBRE	93	414	0.11	3627.28
BARRIO MATUNA	371	1380	0.33	4184.15
BARRIO VEGA	297	1149	0.19	6127.68
BUENA VISTA (P)	250	939	0.18	5206.13
CALLE LARGA	168	638	0.26	2481.95
CRIS	48	165	0.12	1403.99
EL CAMPESINO	162	626	0.23	2710.93
EL LIMON	255	1115	2.64	422.79
EL MATADERO	150	637	0.13	4982.29
EL MIÑO	138	572	0.62	927.03
EL TORNO	286	1114	0.16	6752.47
EL TRAPICHITO	203	835	0.25	3388.77
JARDINES DE MASTRANTO	72	245	0.10	2337.01
LA CHORRERA (P)	1362	5422	1.01	5394.67
LA GOLLITA	60	264	0.06	4396.93
LAS HARAS	147	577	0.10	5586.66
LOMAS DE MASTRANTO	243	886	0.19	4634.92
MASTRANTO	104	380	0.93	410.28
NUEVO CHORRO	150	598	0.56	1060.18
NUEVO LIMON	79	346	0.39	884.53
PARCELACION ORIENTE	47	200	0.13	1485.74
PIÑALITO	100	407	0.09	4458.90
PIÑALITO SUR	99	396	0.07	5519.51
PUENTE VELASQUEZ No. 1	51	226	0.14	1612.69
PUENTE VELASQUEZ No. 2	37	177	0.11	1627.56
REPARTO MARIA LETICIA	63	248	0.32	772.90
RESIDENCIAL LAS LOMAS	354	1328	0.31	4234.45
RESIDENCIAL LAS PERLAS	48	179	0.05	3876.47
ROSARIO FINAL	104	400	0.05	7366.61
SAN MATEO	96	428	0.16	2699.80
URBANIZACION FUENTE DEL CHASE	260	1116	0.37	3018.00
URBANIZACION INDUSTRIAL No. 2	523	2130	0.73	2920.19
URBANIZACION SAN FRANCISCO	20	72	0.01	6348.06
URBANIZACION SAN MARTIN	16	52	0.07	743.72
URBANIZACION VALLE DORADO	137	454	0.82	551.98
ÁREAS RURALES Y/O VERDES EN EL RESTO DEL CORREGIMIENTO				

\*\* EL CÁLCULO DE DENSIDAD FUE EFECTUADO AUTOMÁTICAMENTE POR EL PROGRAMA.

## CUADRO XXI

### CRONOLOGÍA DE BARRIOS QUE CONFORMAN EL CORREGIMIENTO BARRIO COLÓN, SEGÚN CENSOS: AÑO 2000-2017 (Actualización Pre Censal 2020).

2000	2010	2017
1 BARRIADA MARIBEL	1 BARRIADA INDUSTRIAL	1 ALTOS DE MONTELMAR
2 BARRIADA MARTÍN SÁNCHEZ O EL MAESTRO (P)	2 BARRIADA MARIBEL	2 ALTOS DE VALLE DORADO
3 BARRIADA REVOLUCIÓN (P)	3 BARRIADA MARTÍN SÁNCHEZ O EL MAESTRO (P)	3 BARRIADA INDUSTRIAL
4 BARRIO 11 DE OCTUBRE	4 BARRIADA REVOLUCIÓN (P)	4 BARRIADA MARIBEL
5 BARRIO MATUNA	5 BARRIO 11 DE OCTUBRE	5 BARRIADA MARTÍN SÁNCHEZ O EL MAESTRO (P)
6 BARRIO VEGA	6 BARRIO MATUNA	6 BARRIADA REVOLUCIÓN (P)
7 BUENA VISTA (P)	7 BARRIO VEGA	7 BARRIO 11 DE OCTUBRE
8 CALLE LARGA	8 BRISAS DE VALLE DORADO	8 BARRIO MATUNA
9 CRIS	9 BUENA VISTA (P)	9 BARRIO VEGA
10 EL CAMPESINO	10 CALLE LARGA	10 BOULEVARD VALLE DORADO
11 EL LIMÓN	11 CRIS	11 BRISAS DE VALLE DORADO
12 EL MATADERO	12 EL CAMPESINO	12 BUENA VISTA (P)
13 EL MIÑO	13 EL LIMÓN	13 CALLE LARGA
14 EL TORNO	14 EL MATADERO	14 COSTA VERDE (P)
15 EL TRAPICHITO	15 EL MIÑO	15 CRIS
16 JARDINES DE MASTRANTO	16 EL TORNO	16 EL CAMPESINO
17 LA CHORRERA (P)	17 EL TRAPICHITO	17 EL LIMÓN
18 LA GOLLITA	18 JARDINES DE MASTRANTO	18 EL MATADERO
19 LAS HARAS	19 LA CHORRERA (P)	19 EL MIÑO
20 LOMAS DE MASTRANTO	20 LA GOLLITA	20 EL TORNO
21 MASTRANTO	21 LAS HARAS O LA CABALLERIZA	21 EL TRAPICHITO
22 NUEVO CHORRO	22 LOMAS DE MASTRANTO	22 GRAN RESERVA DE MONTELMAR
23 NUEVO LIMÓN	23 MASTRANTO	23 HACIENDA LOS MOLINOS
24 PARCELACIÓN ORIENTE	24 NUEVO CHORRO	24 ISLAS DE MONTELMAR
25 PIÑALITO	25 NUEVO LIMÓN	25 JARDINES DE MASTRANTO
26 PIÑALITO SUR	26 PARCELACIÓN ORIENTAL	26 LA CHORRERA (P)
27 PUENTE VELÁSQUEZ N°1	27 PIÑALITO	27 LA GOLLITA
28 PUENTE VELÁSQUEZ N°2	28 PIÑALITO SUR	28 LAS HARAS O LA CABALLERIZA
29 REPARTO MARÍA LETICIA	29 PORTO VIEJO	29 LOMAS DE MASTRANTO
30 RESIDENCIAL LAS LOMAS	30 PUENTE VELÁSQUEZ N°1	30 MASTRANTO
31 RESIDENCIAL LAS PERLAS	31 PUENTE VELÁSQUEZ N°2	31 MASTRANTO N°2
32 ROSARIO FINAL	32 REPARTO MANOLO	32 MASTRANTO RURAL
33 SAN MATEO	33 REPARTO MARÍA LETICIA	33 NUEVO CHORRO
34 URBANIZACIÓN FUENTE DEL CHASE	34 RESIDENCIAL COLINAS CAMPESTRES	34 NUEVO LIMÓN
35 URBANIZACIÓN INDUSTRIAL N°2	35 RESIDENCIAL LAS LOMAS	35 PARCELACIÓN ORIENTAL
36 URBANIZACIÓN SAN FRANCISCO	36 RESIDENCIAL LAS PERLAS	36 PASEO MONTELMAR
37 URBANIZACIÓN SAN MARTÍN	37 RESIDENCIAL PORTO VIEJO	37 PIÑALITO
38 URBANIZACIÓN VALLE DORADO	38 RESIDENCIAL VALLE DORADO	38 PIÑALITO SUR
	39 ROSARIO FINAL	39 PORTO VIEJO
	40 SAN MATEO	40 PUENTE VELÁSQUEZ N°1
	41 URBANIZACIÓN FUENTE DEL CHASE	41 PUENTE VELÁSQUEZ N°2
	42 URBANIZACIÓN LA FLORIDA	42 QUINTAS DE MONTELMAR
	43 URBANIZACIÓN SAN FRANCISCO	43 REPARTO MANOLO
	44 URBANIZACIÓN SAN MARTÍN	44 REPARTO MARÍA LETICIA
	45 URBANIZACIÓN VILLAS DEL BOSQUE	45 RESIDENCIAL COLINAS CAMPESTRES
	46 VILLA PALMIRA	46 RESIDENCIAL LAS LOMAS
	47 VILLAS DE SAN FRANCISCO	47 RESIDENCIAL LAS PERLAS
		48 RESIDENCIAL PORTO VIEJO
		49 RESIDENCIAL VILLAS DEL RÍO
		50 RESIDENCIAL VALLE DORADO
		51 RESIDENCIAS LIMÓN
		52 ROSARIO FINAL
		53 SAN MATEO
		54 URBANIZACIÓN FUENTE DEL CHASE
		55 URBANIZACIÓN LA FLORIDA
		56 URBANIZACIÓN LOS MILAGROS
		57 URBANIZACIÓN MASTRANTO N°2
		58 URBANIZACIÓN SAN FRANCISCO
		59 URBANIZACIÓN SAN MARTÍN
		60 URBANIZACIÓN VILLAS DEL BOSQUE
		61 VERDE REAL
		62 VERSALLES OESTE I
		63 VILLA PALMIRA
		64 VILLAS DE MONTELMAR
		65 VILLAS DE MONTELMAR II
		66 VILLAS DE SAN FRANCISCO
		67 VISTAS DEL LIMÓN

<http://inec/inec/archivos/P5421barriosurbanos.xls>/Recuperado en diciembre del 2017.

<http://inec/inec/archivos/P3551cuadro2.xls>/Recuperado en diciembre de 2017.

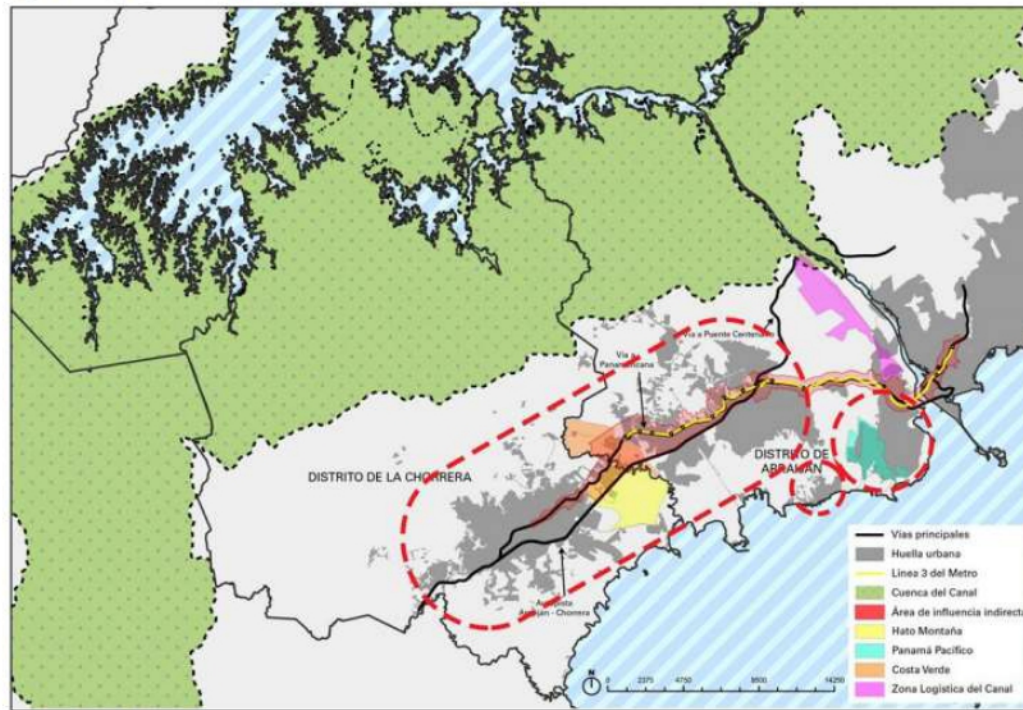


Figura N°25  
 HUELLA URBANA DEL SECTOR OESTE



Diagnóstico y Análisis Urbanístico del Área de Influencia  
 de la Línea 3 del METRO de Panamá  
 RESUMEN EJECUTIVO

Figura 7. Estrategia de contención de la huella urbana



Fuente: Elaboración Propia.



Figura N°26  
 COBERTURA DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DEL PACÍFICO Y DEL ATLÁNTICO. SUBREGION DEL PACÍFICO OESTE 2014



103

Fuente: <https://www.miviot.gob.pa/viceot/planmetro/Infoll/infoll-vol3/7.2.2.1-3%20Sistema%20de%20Transporte%20Publico%20-%20COBERTURA%20de%20las%20Areas%20Metropolitanas%20del%20Pacifico%20y%20del%20Atlantico%20Subregion%20Pacifico%20Oeste%20-%202014.jpg> Recuperado en diciembre de 2018.

