

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
ESCUELA DE ARQUITECTURA

**TRABAJO DE GRADO, TESIS PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE LICENCIATURA EN
ARQUITECTURA**

**REVITALIZACIÓN URBANA, POR MEDIO DE LA CREACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN LA
CARRETERA PANAMERICANA ENTRE CERRO SILVESTRE Y VISTA ALEGRE DE ARRAIJÁN.**

ELABORADO POR
YESIBETH DEL CARMEN RUÍZ PÉREZ
CÉDULA 8-938-906

ASESOR
PROFESOR SAÚL SERVÍN ABAD

PANAMÁ 2024

Jurado calificador

Profesor – Asesor
Saúl Servín Abad

Profesor Erik Wolfschoon

Profesora Jineth Jordán

Dedicatoria

A mis padres, por su dedicación y esfuerzo constante para brindarme una educación. Especialmente a mi madre, por su apoyo incondicional a lo largo de esta carrera y a la memoria de mi padre, en los momentos más difíciles eran sus recuerdos y memorias los que me impulsaban a continuar.

Yesibeth Del Carmen Ruíz

Agradecimiento

A Dios, por brindarme la fuerza y sabiduría durante los años de carrera y el desarrollo de este trabajo.

Con gran deferencia a mi madre, María Pérez, por su apoyo, tiempo y paciencia; por brindarme palabras de aliento en momentos complicados y por creer siempre en mí.

Mi más sincero agradecimiento a mi asesor, el profesor Saúl Servín, por brindarme sus conocimientos durante los años académicos; por su tiempo, apoyo y recomendaciones compartidas durante la realización de este trabajo.

A los profesores, quienes fueron mis guías en la formación profesional de arquitectura.

A mi familia, amigos y compañeros, que de diversas maneras fueron parte de mi crecimiento en este proceso e impulso para continuar con la meta propuesta.

¡Infinitas gracias!

Yesibeth Del Carmen Ruíz

Índice General

Introducción.....	1
Objetivos.....	2
Objetivo General.....	2
Objetivos Específicos	2
1 Capítulo 1 Conceptos del proyecto - Espacio Público y Usos Mixtos	2
1.1 Espacio Público	2
1.1.1 Definición de espacios públicos.....	2
1.1.2 Espacios públicos abiertos.....	4
1.1.3 Función del espacio público	6
1.1.4 Beneficios del espacio público.....	8
1.1.5 Las personas y el espacio público.....	10
1.2 Espacio Público en Panamá	13
1.2.1 Espacio Público en el Distrito de Arraiján.....	13
1.3 El Concepto de los Usos de Suelo Mixto	14
1.3.1 Definición de uso de suelo mixto	14
1.3.2 Beneficios de aplicar usos mixtos.....	16
1.3.3 Usos mixtos en Panamá.....	17
1.4 Paseo Comercial	19
1.4.1 ¿Qué es un paseo comercial?.....	19
1.4.2 Beneficios de un paseo comercial	19
1.4.3 Características de un paseo comercial	21
1.5 Movilidad Urbana	23
1.5.1 Definición de movilidad urbana	23
1.5.2 Movilidad Urbana y la disposición de los usos	25
2 Capítulo 2 Características Generales del distrito de Arraiján	28
2.1 Antecedentes históricos	28
2.2 Aspectos geográficos.....	31
2.2.1 Localización y superficie	31
2.2.2 Límites y División Política	32

2.2.3	Topografía e Hidrografía.....	33
2.2.4	Vegetación y Clima	37
2.3	Aspectos demográficos	40
2.3.1	Población y densidad.....	40
2.4	Huella urbana	43
3	Capítulo 3 Análisis del Sitio del Proyecto	50
3.1	Localización.....	50
3.1.1	Localización Regional.....	50
3.1.2	Ubicación del Proyecto	51
3.2	Vialidad	52
3.3	Recorrido del Transporte Público	54
3.4	Recorrido Peatonal	56
3.5	Uso de suelos actuales	59
3.6	Equipamientos urbanos y espacios públicos.....	62
3.7	Altimetría de la Edificación	65
3.8	Llenos y vacíos	66
3.9	Zonas verdes.....	69
3.10	Servidumbres y líneas de construcción	70
3.11	Normas de Zonificación	71
3.12	Paisaje Urbano.....	72
3.13	FODA.....	80
3.14	Observaciones y Sugerencias	82
3.15	Opinión Colectiva.....	85
4	Capítulo 4 Propuesta de Diseño.....	96
4.1	Puntos de Intervención	96
4.1.1	Vías	96
4.1.2	Criterios de selección de terrenos para espacios públicos abiertos	96
4.1.3	Delimitación de usos mixtos.....	98
4.1.4	Recorrido del paseo comercial	99
4.2	Plan Maestro.....	100
4.3	Ampliación de Intervenciones	103

4.3.1	Recuperación y diversificación de servidumbres	103
A.	Carretera Panamericana – Paseo Comercial	104
B.	Carretera Panamericana – Usos Mixtos	109
C.	Vía hacia Westland Mall	114
D.	Vía hacia Vacamonte	118
E.	Vía hacia Bique	122
4.4	Nuevos Espacios Públicos	127
	Parque 1.....	128
	Parque 2.....	130
	Parque 3.....	132
	Plaza.....	134
4.5	Vegetación Urbana	136
4.6	Mobiliario Urbano	137
4.7	Materiales propuestos para espacios públicos.	138
5	Capítulo 5 Estudio de costos aproximados.....	140
	Conclusiones	147
	Recomendaciones	148
	Bibliografía.....	149
	Anexos	154

Índice de Ilustraciones, Plantas, Secciones y Diagramas

Ilustración 1. Diagrama de estrategia urbana. © Gehl Arquitectos.	2
Ilustración 2. Mejoras en la calle Georgia, Indianápolis, Indiana. © RATIO Architects, 2010....	5
Ilustración 3. . Manifestación en la Cinta Costera. © RATIO Architects, 2010. La Estrella de Panamá. 2018, https://www.laestrella.com.pa/nacional/180109/cinta-toman-costera-panamenos-protestar	7
Ilustración 4. Diagrama de la vida en la ciudad. © Gehl Arquitectos.....	11
Ilustración 5. . Parque de Bique (Cerro Silvestre). © Yesibeth Ruíz	13
Ilustración 6. Usos Mixtos. Elaboración propia.	15
Ilustración 7. ..Calles para la gente, Mar de Plata. Adaptado de © MGP Mar de Plata Batán, s.f., https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/07/presentacion-calles-para-la-gente-calle-g%C3%BCemes-mar-del-plata.pdf	20
Ilustración 8. Calles para la gente, Mar de Plata. Adaptado de © MGP Mar de Plata Batán, s.f., https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/07/presentacion-calles-para-la-gente-calle-g%C3%BCemes-mar-del-plata.pdf	22
Ilustración 9. Ilustración 9. Pirámide de la movilidad urbana. Adaptado de © Universidad de Monterrey (UEM), 2019, https://www.udem.edu.mx/es/institucional/noticia/conoce-la-piramide-de-la-movilidad-y-su-importancia	25
Ilustración 10. Calles completas: repensando la movilidad urbana de forma integrada. Adaptado de © Transecto, 2020, https://transecto.com/2020/06/calles-completas-repensando-la-movilidad-urbana-de-forma-integrada/	26
Ilustración 11. Ruinas de Bique. © Yesenia Rodríguez, 2022.	28
Ilustración 12. Casas nativas de Arraiján. Adaptado de © La historia del distrito de Arraiján, por Panamá Vieja Escuela, s.f., https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/	29

Ilustración 13. Calle principal de Arraiján. Adaptado de © La historia del distrito de Arraiján, por Panamá Vieja Escuela, s.f., https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/	30
Ilustración 14. Porcentaje de Población de los corregimientos de estudios, seccionadas por edad y género. Elaboración propia.	42
Ilustración 15. Evolución del distrito de Arraiján. © Urbanmaps, 2020.....	44
Ilustración 16. Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024.	52
Ilustración 17. Paradas temporales por construcción del metro. © Yesibeth Ruíz, 2024.....	54
Ilustración 18. Vía hacia Vacamonte. © Yesibeth Ruíz, 2024.....	56
Ilustración 19. Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024	57
Ilustración 20. Vía hacia Bique © Yesibeth Ruíz, 2024	57
Ilustración 21. Vía de acceso hacia Westland Mall. © Yesibeth Ruíz, 2024	57
Ilustración 22. Acera del C.E.B.G. Residencial Vista Alegre. © Yesibeth Ruíz, 2024.....	57
Ilustración 23. Westland Mall. © Grupo Los Pueblos. S. f.....	59
Ilustración 24. Centro Educativo Alegre Residencial Vista Alegre. © Google Maps.	62
Ilustración 25. Collage de Parques.....	64
Ilustración 26. Vacío N°3 desde la Calle Omega. © Yesibeth Ruíz, 2024.	67
Ilustración 27. Collage de vistas de la Carretera Panamericana © Yesibeth Ruíz, 2024.	74
Ilustración 28. Collage de vistas de la Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024.	75
Ilustración 29. Collage de vistas de la Vía hacia Westland Mall. © Yesibeth Ruíz, 2024.	76
Ilustración 30. Collage de vistas de la Vía hacia Vacamonte. © Yesibeth Ruíz, 2024.	77
Ilustración 31. Collage de vistas de la Vía hacia Bique. © Yesibeth Ruíz, 2024.....	78
Ilustración 32. Collage de vistas de la Vía hacia Bique. © Yesibeth Ruíz, 2024.....	79

Ilustración 33. Carretera Panamericana. Infraestructura peatonal inexistente. © Yesibeth Ruíz, 2024.	81
Ilustración 34. Tramo de la Carretera Panamericana sin acera. © Yesibeth Ruíz, 2024.	83
Ilustración 35. Vistas del parque Altos de Cáceres. © Yesibeth Ruíz, 2024.	83
Ilustración 36. Vistas de usos actuales frente a la Carretera Panamericana. © Google Maps. S.f.	84
Ilustración 37. Planta paseo comercial. Elaboración propia.....	105
Ilustración 38. Sección y ampliación A-A. Elaboración propia.....	106
Ilustración 39. Esquema típico del paseo comercial. Elaboración propia.	107
Ilustración 40. Vista de kioscos comerciales y su entorno.	108
Ilustración 41. Vista de Relación espacio público y comercios. Elaboración propia.	108
Ilustración 42. Planta de Usos Mixtos. Elaboración propia.	110
Ilustración 43. Sección y ampliación A-A. Elaboración propia.....	111
Ilustración 44. Vista general de la Intervención. Elaboración propia.	113
Ilustración 45. Vista de la ciclovía, área verde y aceras. Elaboración propia.	113
Ilustración 46. Planta Vía hacia Westland Mall. Elaboración propia.	115
Ilustración 47. Sección C-C. Elaboración propia.....	116
Ilustración 48. Vista de ciclovía y estacionamientos de bicicletas; área verde y mobiliario y aceras. Elaboración propia.	116
Ilustración 49. Vista de la rampa como comunicación con el Residencial Vista Alegre. Elaboración propia.....	117
Ilustración 50. Vista General de la intervención. Elaboración propia.	117
Ilustración 51. Planta vía hacia Vacamonte. Elaboración propia.	119
Ilustración 52. Sección D-D. Elaboración propia.	120

Ilustración 53. Vista de aceras, área verde y mobiliario. Elaboración propia.	121
Ilustración 54. Vista de cruces peatonales. aceras, área verde, estacionamientos y mobiliario. Elaboración propia.....	121
Ilustración 55. Planta Vía hacia Bique. Elaboración propia.	123
Ilustración 56. Sección E-E. Elaboración propia.	124
Ilustración 57. Vista general de la intervención. Elaboración propia.	125
Ilustración 58. Vista de ciclovía, acera, y rampa para acceder al parque de Bique. Elaboración propia.....	125
Ilustración 59. Planta parque 1. Elaboración propia.....	128
Ilustración 60. Vista de área de juegos, máquinas de ejercicio y pérgolas. Elaboración propia.	129
Ilustración 61. Actividades pasivas y activas de estas zonas. Elaboración propia.....	129
Ilustración 62. Planta Parque 2. Elaboración propia.....	130
Ilustración 63. Vista de área de picnic y área de food trucks. Elaboración propia.....	131
Ilustración 64. Actividades activas y pasivas del área de picnic y área de food trucks. Elaboración propia.....	131
Ilustración 65. Planta parque N°3. Elaboración propia.....	132
Ilustración 66. Vista de parque para perros. Elaboración propia.	133
Ilustración 67. Actividades activas y pasivas del parque de perros. Elaboración propia.	133
Ilustración 68. Planta de plaza. Elaboración propia.....	134
Ilustración 69. Vista de feria de emprendedores.	135
Ilustración 70. Actividades activas y pasivas de estas zonas. Elaboración propia.....	135
Ilustración 71. Mercados Pup up © Gemma Marchena	157

Índice de Mapas

Mapa 1. División Política de Panamá. Elaboración propia.....	31
Mapa 2. División Política de Panamá Oeste. Elaboración propia.	32
Mapa 3. Límites y división política de Arraiján. Elaboración propia.	32
Mapa 4. Altitudes relativas del distrito de Arraiján. Elaboración propia, en base al Mapa Altitudes Relativas del Terreno del Atlas Nacional de la República de Panamá 2016.	34
Mapa 5. Hidrografía del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el portal de datos abierto del Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia, sección hidrografía.	36
Mapa 6. Vegetación del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el Mapa, Vegetación actual: 2000 del Atlas Nacional de la República de Panamá 2016.....	37
Mapa 7. Clima del distrito de Arraiján, según el sistema de clasificación Köppen. Elaboración propia.....	38
Mapa 8. Clima del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el Mapa, Tipos de clima, según A. McKay: año 2000 del Atlas Ambiental de la República de Panamá.....	39
Mapa 9. Tres patrones de ocupación del espacio urbano. © Google Earth. Elaboración propia.	48
Mapa 10. Localización Regional. Elaboración propia.....	50
Mapa 11. Ubicación del Proyecto. Elaboración propia	51
Mapa 12. Vialidad. Elaboración propia.	53
Mapa 13. Recorrido del Transporte Público. Elaboración Propia.	55
Mapa 14. Recorrido Peatonal. Elaboración propia.	58
Mapa 15. Usos de suelo. Elaboración propia.....	61
Mapa 16. Equipamientos Urbanos y Espacios Públicos. Elaboración propia.	63
Mapa 17. Altimetría de la Edificación. Elaboración propia.....	65

Mapa 18. Llenos o huellas de edificios. Elaboración propia.	66
Mapa 19. Vacíos o espacios residuales. Elaboración propia.....	68
Mapa 20. Zonas verdes. Elaboración propia.....	69
Mapa 21. Tramos de estudio. Elaboración propia.	73
Mapa 22. Plan Maestro. Elaboración propia.....	101
Mapa 23. Recorrido de ciclovía. Elaboración propia.	102

Índice de Tablas

Tabla 1. Población del distrito de Arraiján.	40
Tabla 2. Población de los corregimientos vinculados	40
Tabla 3. Estimación y proyección de la población de los corregimientos vinculado por grupos etarios: año 2010.....	41
Tabla 4. Estimación y proyección de la población de los corregimientos vinculado por grupos etarios: año 2020.....	41
Tabla 5. Servidumbre de vías importantes	70
Tabla 6. Dimensión de servidumbre actual.....	70
Tabla 7. Propuesta de zonificación	112
Tabla 8. Costos aproximados de la Carretera Panamericana - Paseo comercial.	140
Tabla 9. Costos aproximados de la Carretera Panamericana - Usos Mixtos.	141
Tabla 10. Costos directos de la Vía hacia Westland Mall.....	142
Tabla 11. Costos directos de la Vía hacia Vacamonte.....	143
Tabla 12. Costos directos de la Vía hacia Bique.	144
Tabla 13. Costos directos de Parques y Total de Costos directos.....	145

Tabla 14. Costos Indirectos y Resumen de Costos.....	146
---	------------

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Corregimientos participantes.	85
Gráficos 2. Edad de los participantes.	85
Gráfico 3. ¿Cómo clasificas la infraestructura peatonal?.....	86
Gráfico 4. Si la infraestructura estuviera en mejor estado ¿Caminarías más?	86
Gráfico 5. ¿De qué manera te movilizas?.....	87
Gráfico. 6. En el caso de que existiera un buen sistema de transporte público, aceras y ciclovías ¿De qué manera te gustaría movilizarte?	88
Gráfico 7. ¿Crees que se deben priorizar los espacios públicos?	88
Gráfico 8. ¿Tienes parques cercanos para correr y caminar largas distancias?	89
Gráfico 9. ¿Cómo llegas a estos parques?.....	89
Gráfico 10. ¿Con cuál opinión te identificas con respecto a los parques en Arraiján?.....	90
Gráfico 11. ¿Cómo describes la distribución del uso de suelos actuales?	91
Gráfico 12. Si actualmente trabajas ¿Dónde se ubica tu trabajo?.....	91
Gráfico 13. ¿Qué tipo de intervención te gustaría ver?	91
Gráfico 14. ¿Qué opinas de parques ubicados a distancias caminables desde las paradas de buses? ¿Te agrada la idea?	92
Gráfico 15. ¿Cuáles de estas opciones te gustaría ver en un parque?	92
Gráfico 16. ¿Qué opinas de subir la densidad y aplicar usos mixtos a los terrenos frente a la Carretera Panamericana?	93
Gráfico 17. ¿Estarías de acuerdo con la reubicación?	93

Gráfico 18. ¿Utilizarías los parques?94

Gráfico 19. ¿Utilizarías ciclovías en la vía Panamericana?94

Gráfico 20. ¿En cuál vía colectora, incluirías infraestructura para una ciclovía?94

Introducción

En los últimos años el distrito de Arraiján ha experimentado un aumento poblacional y el crecimiento de su huella urbana ha sido notorio. Su cercanía a la ciudad de Panamá y el desarrollo inmobiliario de proyectos residenciales de viviendas unifamiliares han sido los principales motivos del aumento de su población.

Sabemos que el crecimiento se ha dado sin ningún plan de ordenamiento territorial lo que ha causado diversos problemas, entre ellos: fragmentación de usos y falta de espacios públicos.

Es imprescindible que se estudien, analicen y desarrollen nuevas estrategias urbanas que permitan la revitalización de los tejidos urbanos existentes. Es importante plantear una visión en donde se integren todos los elementos que componen el entorno, la relación de los espacios públicos con los espacios privados y la manera en la que hoy día las personas circulan entre ellos.

Tomando en cuenta lo antes mencionado, se plantea la siguiente propuesta enfocada en revitalizar la Carretera Panamericana, crear espacios públicos y presentar nuevas secciones para las vías más concurridas peatonalmente.

El Trabajo de Grado se divide en cinco capítulos que nos permiten conocer detalladamente el área de estudio, así como la propuesta.

Los aspectos teóricos se encuentran en el Capítulo 1. En el Capítulo 2 se presentan las características generales del distrito de Arraiján. El Capítulo 3 se refiere al análisis de sitio, conocimiento y comprensión de la realidad del área de estudio. En el Capítulo 4 se presenta la propuesta, se muestran las diversas acciones planteadas para revitalizar la Carretera Panamericana, las vías más concurridas y la creación de espacios públicos. En el Capítulo 5 se expone el desglose de los costos del proyecto, para tener una idea aproximada de la inversión necesaria para desarrollar un proyecto urbanístico de esta magnitud.

La línea de investigación es: Asentamientos humanos, hábitat e inclusión social.

Objetivos

Objetivo General

Revitalizar el área de estudio, a través, de la implementación de espacios públicos abiertos de calidad, para conectar las zonas circundantes; brindar áreas de recreación al distrito de Arraiján y mejorar la calidad de vida de sus residentes.

Objetivos Específicos

- Aprovechar los terrenos sin desarrollar, para crear espacios públicos abiertos que conecten los proyectos residenciales que se encuentran sin ninguna conexión con su entorno.
- Crear parques y plazas de calidad para brindar espacios de convivencia y distracción a personas de todas las edades.
- Diversificar la movilidad planteando secciones de calles, que incluyan aceras, ciclovías, arborización y mobiliario urbano, para permitir el recorrido agradable del peatón.
- Diversificar los usos a lo largo de la Carretera Panamericana, para contrarrestar la segregación de usos actuales y crear un paseo comercial en esta importante vía.

1 Capítulo 1 Conceptos del proyecto - Espacio Público y Usos Mixtos

1.1 Espacio Público

1.1.1 Definición de espacios públicos

“En la ciudad, lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, solo después vendrán los edificios y las vías (espacios circulatorios)” (Borjas, 2000, p.13).

El espacio público es el territorio de la ciudad donde las personas tienen derecho a estar y circular libremente. Es el escenario de interacción social que reúne funciones tangibles y materiales, es el soporte físico de las actividades que tienen como finalidad satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales para convertirse en un espacio común y colectivo.

“La característica distintiva del espacio público es su grado de accesibilidad o la posibilidad de su uso sin restricciones para cualquier persona” (Schlack, 2014, p. 26).

“En sentido sociológico, el espacio público es el espacio de uso público” (Selle, 2001).

Según Gehl, en el espacio público las actividades realizadas por las personas se



Ilustración 1. Diagrama de estrategia urbana. © Gehl Arquitectos.

pueden dividir en tres categorías: necesarias, opcionales y sociales. Las primeras de ellas son las que suceden bajo cualquier condición, por ejemplo, tomar el bus; las actividades opcionales se dan cuando las condiciones del espacio, el clima y el ánimo de las personas, es favorable, por ejemplo, sentarse para apreciar el paisaje o tomar el sol, salir a caminar o a trotar, respirar el aire fresco en un espacio público, estas actividades son muy dependientes del entorno y su calidad. Por último, están las actividades sociales, las cuales, se dan de manera espontánea debido al movimiento y encuentro de las

personas, estas pueden incluir juegos infantiles, saludos y conversaciones. Las personas y las acciones que estas realizan atraen a más personas; estudios realizados por Jan Gehl han demostrado que los lugares preferidos para pasar el tiempo son los espacios donde se puede ver a los demás.

El espacio público es una propiedad pública, un bien nacional, cuya regulación se rige por el derecho público y su uso está regulado por el Estado. Sin embargo, Elke Schlack dice que es necesario redefinir el concepto de espacio como bien nacional o privado de uso público, para romper con la unión entre uso y propiedad.

Interpretaciones del espacio público desde diferentes puntos de vista.

“El espacio público es un mecanismo fundamental para la socialización de la vida urbana” (Borja, 2000, p. 68).

“El espacio público es el espacio urbano de acceso universal. Debe ser inclusivo, abierto y estar apto para distintos usos” (Burga,s.f.).

“El espacio público es fundamentalmente un derecho

común y colectivo, en el que se reconoce el derecho que tiene cada ciudadano a acceder y disfrutar de éste, en condiciones de equidad, igualdad, seguridad y comodidad”. (Borrador de Guía de Diseño Urbano de Ciudad de Panamá, 2019).

El espacio público es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo de vocación igualitaria e integradora. Todas las zonas de la ciudad deben estar articuladas por un sistema de espacio público y dotadas de elementos monumentales que les den visibilidad e identidad. Ser visto y reconocido por los otros es una condición de ciudadanía. (Borja, 2000, p.77)

El espacio público es el lugar, donde cualquier persona tiene la libertad de estar. A lo largo de la historia en ellos se han realizado actividades sociales, culturales, religiosas y políticas. Ejemplo de estos espacios son: calles, plazas, parques y bulevares. Son espacios destinados para el

descanso, el ocio, la socialización, la recreación y expresión cultural.

1.1.2 Espacios públicos abiertos

Newman en 1972, definió el espacio abierto urbano según su uso, diferentes categorías fueron indicadas, dentro de ellas se menciona que el espacio público abierto puede ser identificado como: parques y plazas.

Según el Plan Local Distrital de Panamá (2021) en su sección de sistema de espacios abiertos (SEA) 2030:

Los espacios abiertos son las áreas exteriores, generalmente de propiedad pública, que son de acceso libre para la ciudadanía, y que tienen múltiples funciones, destacando ambientales, estéticas y sociales; en especial, las áreas verdes aminoran la contaminación ambiental, embellecen la ciudad y su entorno, sirven de hogar a especies de animales y plantas, y mitigan los efectos del cambio climático.

El espacio público urbano, incluye plazas y parques, estos funcionan como las “salas

de estar” de una ciudad, en donde las personas crean encuentros, interactúan, pasean o realizan deportes, entre otras actividades. Las calles, aceras, paseos, las plazas y parques conforman la “infraestructura social”. Son los espacios que permiten la vida pública. Sin estos espacios, la ciudad se reduce a una aglomeración de edificios donde los ciudadanos solo se encuentran para trabajar o vivir su vida privada, donde la ciudad no existe como espacio social.

Las calles son lugares utilizados por las personas que van de un punto a otro, también, pueden ser espacios para compartir con vecinos y amigos, espacios para compartir el tiempo. Estas actividades dependerán del diseño y gestión de cualquier calle individual.

El espacio abierto se distingue por su facilidad de transformación funcional, ya que por, la baja cantidad y volumen de estructuras físicas que lo conforman puede albergar actividades de diversa índole y responder a diferentes circunstancias.

La multifuncionalidad del espacio abierto radica en su capacidad de transformación funcional. Cuanto más alta sea la diversidad

y concentración de actividades en un espacio abierto, mayor será su radio de influencia y, por lo tanto, su posición dentro del sistema de espacios abiertos será jerárquicamente más importante. La variedad de actividades en un lugar atrae a diferentes clases de usuarios y facilita el uso del espacio a diferentes horas del día. Esto permite que las diferentes actividades se nutran unas de otras. Además, la variedad de propuestas de actividades de diferentes caracteres fomenta el valor de pertenencia en los pobladores que lo frecuentan.

Es importante la experiencia cotidiana de las personas en los espacios abiertos. Si un parque recibe mantenimiento o una plaza del centro de la ciudad está libre de basura, los usuarios se sienten cómodos; sin embargo, si estos espacios están descuidados la percepción del público es negativa, lo que puede provocar el desuso del espacio.

“Los parques pueden considerarse los espacios abiertos urbanos más democráticos porque están disponibles para todos, al menos en teoría” (Woolley, 2003, capítulo 89).

En ellos se pueden realizar diferentes actividades, tales como, llevar a los bebés para que tomen aire fresco, mientras que los niños van a jugar, ya sea, en equipos de juego formales e informales, pasear perros, trotar, reunirse con amigos o familiares.

Las propuestas de diseño en el espacio público se deben trabajar desde la interdisciplinariedad, al tener que dotarlos de equipamiento urbano: bancos, cestos, luminarias, piezas que se integran al paisaje urbano, junto con soportes para ofrecer información y asegurar la comunicación empática con los usuarios.



Ilustración 2. Mejoras en la calle Georgia, Indianápolis, Indiana. © RATIO Architects, 2010

1.1.3 Función del espacio público

El espacio público es considerado como el elemento determinante de la forma de la ciudad, esto, es motivo suficiente para asignarle el rol ordenador del urbanismo, principalmente de la trama urbana.

Jordi Borja en su libro, El espacio público, ciudad y ciudadanía menciona que las dos (2) funciones fundacionales del espacio público, de las cuales derivan todas sus potencialidades son:

- Dar forma y sentido al conjunto de la ciudad, garantizar trayectos y elementos de continuidad y resaltar las diferencias entre edificios, manzanas y áreas urbanas.
- Ordenar las relaciones entre, edificios, equipamientos, monumentos solares, vías, espacios de transición y espacios abiertos en cada área de la ciudad.

En la planificación urbana es esencial el espacio público, ya que, permite el desarrollo de la vida pública, la interacción entre las personas y crea un sistema social abierto. El espacio público tiende principalmente a la mezcla social, su uso es

un derecho ciudadano de primer orden, es por ello, que el mismo se debe garantizar con igualdad para diferentes colectivos culturales, sociales, de edad y género.

La red de espacio público permite conectar un punto de la ciudad con otro, establecen una relación directa entre el espacio urbano y el territorio que está alrededor del mismo, forman canales de comunicación entre todas las partes de la ciudad y articulan el tejido urbano, proporcionando imágenes reconocibles a las partes de la ciudad.

El confort en las ciudades está ligado a los espacios públicos, debido a que estos armonizan el cuerpo, los sentidos y la escala humana.

Es un factor sintomático que se considere al espacio público no solamente como un indicador de calidad urbano, sino que también como instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para calificar las periferias, para mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades, para suturar los

tejidos urbanos y para dar un valor ciudadano a las infraestructuras. (Borja, 2000, p.9)

Según Pinzón y Echeverri (2010) “Aunque son múltiples las funciones que cumplen los diferentes elementos que integran el espacio público, se destacan aquellas que pertenecen al ámbito de la planificación urbana y al ordenamiento territorial” (p.97), sobresalen las siguientes:

- Es un elemento que teje, estructura y modela una ciudad, por lo que determina la forma cómo se relacionan sus habitantes.
- Genera seguridad a los ciudadanos y brinda oportunidades de valoración a las propiedades.
- Genera equidad en el desarrollo de los habitantes.
- Genera identidad en las comunidades y las ciudades.

Los espacios públicos:

Cumplen una función estética, ya que las áreas verdes resultan de gran significado para muchos residentes. La vegetación reduce el brillo y reflejo del sol y complementa las características

arquitectónicas de las ciudades. Por otra parte, ofrece belleza a los espacios abiertos y genera un contraste con el ambiente construido, ayudando a suavizar la dureza y sequedad del asfalto y el hormigón, brindando un poco de color y vida a las ciudades, contribuyendo a crear un ambiente para vivir y trabajar más placentero. (Rodríguez, 2015, p.87)

Desde su función política “es el espacio donde pueden y deben expresarse y manifestarse las diferentes visiones existentes en el seno de una comunidad” (Dziekonsky, 2015, p.39).



Ilustración 3. . Manifestación en la Cinta Costera. © RATIO Architects, 2010. La Estrella de Panamá. 2018, <https://www.laestrella.com.pa/nacional/180109/cinta-toman-costera-panamenos-protestar>

1.1.4 Beneficios del espacio público

“El espacio público es especialmente rentable en términos sociales, culturales y civiles; pero también lo es, en un mediano plazo, en términos políticos, la gobernabilidad, y económicos, generando atracción y creación de nuevas actividades” (Borja, 2000, p.11).

Los espacios públicos aportan significativamente a tres esferas de la sustentabilidad urbana, desde el punto de vista social, ambiental y económico.

Desde el punto de vista social, contribuyen a la integración de la ciudadanía, ya que, aportan convivencia, identidad y legibilidad en la imagen de las ciudades. Los espacios públicos brindan oportunidades para que las personas participen en eventos y actividades que pueden aumentar el sentido de comunidad, tales como: eventos deportivos, familiares, eventos infantiles, plantaciones de árboles, entre otros.

El civismo o respeto mutuo y el sentimiento de comodidad no se generan entre la población a golpe de normativa, sino a través de la creación de espacios donde la gente

pueda compartir su tiempo y sus pensamientos. Espacios donde aprender a mediar, a ceder, a reconocer a los demás en sus diferencias y necesidades. (Jacobs, 1961, p.9)

Contar con un sistema de espacios abiertos urbanos bien diseñados, puede influir en los indicadores del mejoramiento de la salud y favorecer el confort anímico, ya que, ofrecen espacios para descansar, realizar actividades recreativas, culturales; brindan espacios para mejorar la salud física, ya que, se pueden realizar actividades deportivas, trotar y caminar.

De acuerdo con un estudio realizado por la Universidad de Exeter, Inglaterra, *“Vivir cerca de una zona verde produce una satisfacción mental sostenida en el tiempo”* por esto, ayuda a evitar la depresión, ansiedad y el estrés. Una investigación de la Universidad de Illinois mostró que los niños que juegan en parques presentan menores niveles de ansiedad.

En cuanto a su aporte ambiental, ayudan a la conservación de la flora y la fauna, aumentan la capacidad de retención de humedad del suelo, retienen partículas de

polvo, reducen la erosión del suelo, amortiguan el impacto directo de la lluvia, absorben el ruido y brindan belleza paisajista al entorno urbano.

Desde el punto de vista económico, contribuyen al aumento del valor de la propiedad, también brindan empleos y bienes materiales. Los primeros desarrollos de parques urbanos en varios países indican que el valor de la tierra o propiedad adyacente a los parques era más alto en comparación al de las propiedades más alejadas de estos.

Los espacios públicos de calidad y con regulaciones adecuadas, pueden apoyar actividades comerciales, como ferias y mercados; actividades de servicio, como restaurantes a cielo abierto. Los espacios públicos pueden funcionar como focos de atracción a los negocios locales.

De acuerdo con el documento La dimensión humana en el espacio público, del Ministerio de Urbanismo y vivienda de Chile:

“Un buen espacio público beneficia a la actividad comercial del entorno. La calidad

del espacio tiene un alto impacto en la actividad comercial del área. Intervenir en el espacio público significa entonces intervenir en la actividad comercial”.

Es importante permitir diversas actividades en un mismo lugar durante los distintos días de la semana. Mientras el espacio público cumple con funciones de esparcimiento, deporte, recreación durante los días de semana, puede albergar bazares de artesanías, flores, bisutería o exposiciones de arte durante los sábados y domingos para complementar la oferta de esparcimiento ciudadano.

La existencia de una diversidad de actividades es lo que potencia el uso de los espacios públicos, llevándolos a la categoría de espacios formadores de identidad social, convirtiéndose en verdaderos puntos de encuentro ciudadano que ayudan a democratizar la vida urbana.

La cultura del espacio sugiere que todos los elementos que componen el espacio físico urbano pueden y deben ser tratado con usos positivos y polivalentes para lograr ventajas en beneficio del espacio público.

1.1.5 Las personas y el espacio público

La calidad de los espacios públicos es una condición necesaria para que una sociedad tenga un alto nivel de convivencia. El espacio público es el lugar de todos. La atención que una ciudad otorga a los espacios públicos constituye un síntoma muy significativo de la dimensión humana de esa ciudad. Y al propio tiempo, la capacidad de la ciudadanía de proteger los espacios públicos con su presencia es indicativa del nivel de convivencia cívica. (Ramonedá, s.f.)

Los espacios públicos deben pensarse a la medida de las personas, tal cual, lo indica la Carta del Nuevo Urbanismo, una ciudad más eficiente, equilibrada y sustentable, es aquella donde el peatón es el protagonista, es donde los elementos se ajustan a su escala para elevar la calidad de vida, con la finalidad de promover un gobierno participativo y reflexivo dentro de la vida social, cultural y económica de la ciudad por parte de los miembros de la comunidad.

Para el individuo los espacios públicos, son lugares que favorecen el movimiento y la interacción social, siendo estos los elementos que le permiten a las personas expresar su libertad, su individualidad y también su adaptación con los demás habitantes.

El espacio público permite la construcción de identidad y realidades individuales compartidas, que influyen y favorecen la integración y cohesión social. El espacio público “es indispensable como lugar para establecer relaciones entre las personas y favorecer la asociatividad, dotándolas en ese proceso de elementos identitarios compartidos, y construyendo su ciudadanía al reforzar su rol activo en dicha participación” (Dziekonsky et al., 2015, p.30).

El espacio público juega un rol en la socialización y en la calidad de las relaciones interpersonales que podamos o no tener en él. El arreglo físico – espacial, su diseño no determina totalmente el comportamiento humano, pero si cataliza o inhibe conductas latentes en las personas (Fuentes y Lawner,2013).

Es importante que en la planificación de los espacios públicos se tome en cuenta a todos los miembros de la comunidad y así integrar a las personas desde sus individualidades, considerando sus edades, capacidades diferentes, intereses, etc. De esta manera, se impulsan las interrelaciones entre el espacio, las personas y su entorno, permitiendo la flexibilidad en los usos, adecuando el espacio con base en las necesidades en cada etapa del desarrollo del ser humano.

La Corte constitucional de la República de Colombia (s.f.) señala lo siguiente:

La calidad de vida de las personas que habitan un determinado lugar

está íntimamente ligada a la posibilidad de contar con espacios de encuentro y circulación que hagan la posible construcción de un tejido social, en el que cada individuo se reconoce como miembro de una comunidad y se relaciona con otros para la satisfacción de sus intereses y necesidades. De esta manera, la defensa del espacio público contribuye a garantizar la existencia de un escenario de convivencia que acerca a todos los habitantes de una ciudad en condiciones de igualdad. (párr. 3).



Ilustración 4. Diagrama de la vida en la ciudad. © Gehl Arquitectos

La mejor manera de mantener seguro los espacios públicos es por medio de la continuidad de su uso social, es decir, con la presencia de las personas, lo que significa contar con trayectos agradables y que su uso sea permisible para todas las personas y grupos. La seguridad en un barrio no se consigue únicamente con presencia policial, contar con una red de controles voluntarios y buena disposición registrada en el ánimo de las personas y alimentada por ellas mismas, brinda seguridad en los espacios. Una calle muy frecuentada tiende a ser una calle segura, mientras que una poco concurrida es probablemente una calle insegura.

Es importante no plantear a los usuarios únicamente como beneficiarios o entes pasivos, sino verlos en:

Su condición de ciudadanos capaces de ejercer una participación activa desde los inicios de un proyecto de desarrollo urbano, sobre todo de los requerimientos, los diagnósticos sociales y ambientales involucrados,

el diseño de los espacios públicos, su potencial injerencia en las intervenciones, y en las etapas sucesivas de análisis y evaluación, hasta el uso mismo de dichos espacios y su conformación y confirmación como lugares con sentido de pertenencia e identidad. (Dziekonsky et al., 2015, p.44)

Para finalizar este subcapítulo, es conveniente recordar lo afirmado por Enrique Peñalosa (s.f.) desde su experiencia como alcalde de Bogotá:

El espacio urbano común se transforma en la única fuente de bienestar social directamente accesible a los que tienen menos y la ciudad – sus autoridades- tienen el deber moral de atender esa necesidad. La ciudad debería ser capaz de no hacer distinción de usuarios, de garantizar el acceso a los beneficios urbanos y de proteger la salud de sus habitantes.

1.2 Espacio Público en Panamá

1.2.1 Espacio Público en el Distrito de Arraiján

En Panamá, los espacios públicos abiertos, suelen ser el resultado de lo que sobra en un proyecto inmobiliario, ya que, es habitual que el parque esté ubicado en el terreno que sobra, uno que resulta difícil de vender, por ejemplo, el que está cerca de una quebrada. La carencia de espacios públicos adecuados es ocasionada por el modelo de crecimiento concebido en favor del beneficio económico máximo del desarrollador inmobiliario.

La ciudad se ha desarrollado desde mediados del siglo XX al son de las fuerzas del mercado, la densificación de parcelas no conlleva la correspondiente cesión de espacio libre. Así son los desarrolladores inmobiliarios y propietarios de suelos quienes deciden si una zona tendrá o no espacio libre y si será público o privado. (Municipio de Panamá, BID, 2016, p.129)

Los espacios públicos en el distrito de Arraiján son escasos, gran parte del espacio público con el que cuentan las personas es



Ilustración 5. . Parque de Bique (Cerro Silvestre). © Yesibeth Ruíz

el generado en las barriadas formales por el cumplimiento del Reglamento Nacional de Urbanización, estos son espacios tipo recreacional y deportivo de escala local, lo que deja en evidencia que no se cuenta con espacios que tomen en cuenta a los diversos grupos de usuarios que como derecho deben contar y poder interactuar en espacios públicos (adolescentes, adultos mayores, personas con movilidad reducida).

Según el Informe final: Estudio de crecimiento Urbano, BID, Municipio de Panamá “La superficie de espacios libres y recreacionales disponibles en Arraiján es de menos de 1m²/ habitante, esto

corresponde con la manera de urbanizar el suelo en este distrito”.

La actual configuración de la mayoría de las vías de Arraiján favorece el tráfico motorizado, dejando a un lado al peatón, las aceras se encuentran fragmentadas, sin continuidad y en estados deplorables. Las franjas para vegetación y mobiliario urbanos son inexistentes, básicamente las calles están centradas en el auto, dejando a un lado los múltiples espacios con los que debe contar una calle, para los diversos tipos de movilidad y sus diferentes usuarios.

Borja (2011) describe lo siguiente:

La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articuladora física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía

de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación y por la codicia, por el egoísmo y la exclusión. (p.39)

1.3 El Concepto de los Usos de Suelo Mixto

1.3.1 Definición de uso de suelo mixto

El uso de suelo mixto toma nueva fuerza en la década de los 80 con el surgimiento del movimiento del Nuevo Urbanismo, el cual, transformó a nivel mundial el diseño del ambiente construido, utilizando principios urbanos que mejoran los estándares y la calidad de vida, a través, de la creación de mejores lugares para vivir.

Dentro de los 10 principios del Nuevo Urbanismo, se encuentra el uso mixto, una ciudad humana y eficiente, es el resultado de una mezcla equilibrada de: vivienda, oficinas, tiendas, zonas de esparcimiento y servicios, esto puede ser en diferentes escalas: en el barrio, en la cuadra, en el bloque o en el edificio.

Los desarrollos de usos mixtos vienen a atender una necesidad de los usuarios de poder encontrar variedad de servicios y productos en

el mismo lugar. El atractivo de estos conceptos es que los usuarios no tengan que desplazarse, y que en el mismo sitio puedan satisfacer sus necesidades de vivienda, trabajo, deporte, entretenimiento, compras, alimentación, entre otros. (Argüello, s.f., párr. 16)

Desde el punto de vista urbano, los proyectos de uso de suelo mixto están diseñados con el fin de promover una variedad de actividades en comunidad, en donde las personas interactúan en un mismo espacio, reduciendo y en algunos casos eliminando la necesidad de largos viajes en transporte público o automóvil. Son una solución contra los centros

laborales o comerciales separados de las áreas residenciales.

Según la Nueva Agenda Urbana (2020) de la ONU HÁBITAT:

El desarrollo de uso mixto incorpora dos o más usos diferentes, como usos residenciales, comerciales, culturales, institucionales e industriales en un solo desarrollo inmobiliario, espacio público, corredor comercial o vecindario. El desarrollo de uso mixto se puede implementar mediante relleno, nueva construcción o una combinación de los dos. (p.158)

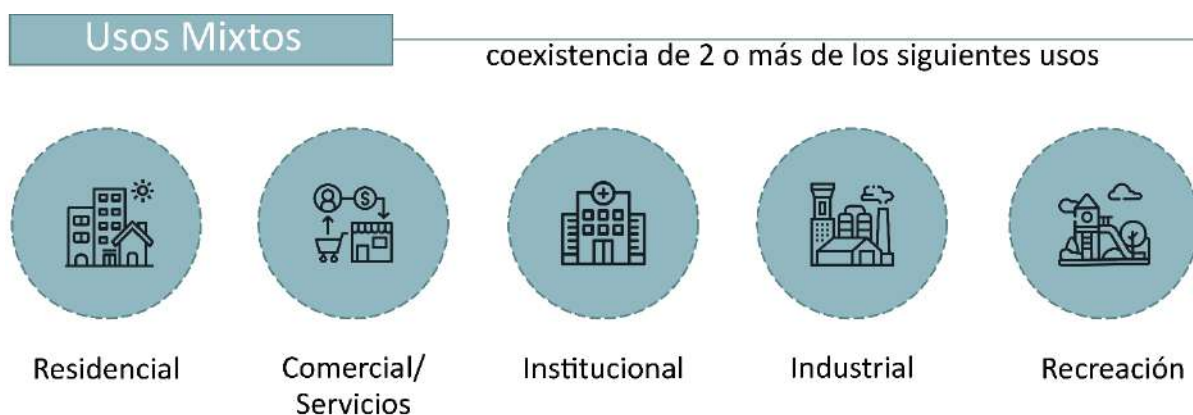


Ilustración 6. Usos Mixtos. Elaboración propia.

El arquitecto Martin Gómez Plateró (s.f.) menciona que “los usos mixtos no son solamente espacios compartidos de alta rotación y movilidad de personas, en realidad deben trascender y convertirse en experiencias para quienes lo visitan” (párr. 19).

1.3.2 Beneficios de aplicar usos mixtos

Jane Jacobs (1961) aseguró que, “La mixticidad de usos, garantiza la mixticidad social y ayuda a evitar problemas urbanos como la segregación y la inseguridad” (p.11).

De acuerdo con ONU Hábitat (2017) adoptar usos múltiples puede producir los siguientes beneficios:

- Beneficios sociales, ya que, el uso mixto mejora la accesibilidad de los servicios y equipamientos urbanos a un grupo más amplio de habitantes, e incrementa las opciones de vivienda por medio de diversas tipologías. De igual modo, mejora la percepción de seguridad al aumentar el número de personas en la calle.

- Beneficios económicos, debido a que aumenta el potencial del comercio y los negocios, por medio, del dinamismo entre diferentes actividades, lo que atrae a más clientes potenciales durante más horas al día. Esto se verá reflejado en un aumento de los ingresos por impuestos a las actividades empresariales.

La presencia de usos comerciales en las proximidades de las residencias a menudo induce un aumento en el valor de las propiedades, lo que contribuye al incremento de los ingresos tributarios locales.

- Beneficios de infraestructura, el uso de suelo mixto disminuye la demanda general de transporte, ya que, acorta las distancias de viajes de una actividad a otra y reduce el uso del automóvil. Además, minimiza los requerimientos de infraestructura vial y reduce la cantidad de suelo asignado por estacionamiento. El uso mixto proporciona un mayor fundamento para: caminar, usar bicicleta y el transporte público.

Aplicar usos mixtos genera vitalidad en zonas de una ciudad, bajo el principio que todos los distritos de una ciudad deben servir para más de una función primaria, se recomienda al menos tres funciones, para que haya personas en diferentes horarios utilizando las mismas instalaciones, haciéndolas más productivas y eficientes.

Por ejemplo:

Un edificio corporativo tiene un uso de lunes a viernes y en horarios de oficina, pero fuera de dicho horario se vuelve improductivo porque se detiene toda actividad; en cambio, un uso mixto que combina oficinas con centro comercial y entretenimiento, al horario normal de oficinas se le suman actividades de fines de semana y horarios más amplios de movimiento entre semana, haciendo más productiva las mismas instalaciones. (Real Estate Market, s.f. párr.7).

Los usos mixtos aumentan las oportunidades para la vigilancia activa y pasiva. Combinar diversos usos como residenciales, laborales y comerciales dentro de un vecindario reduce el riesgo de

posible violencia y asegura una mayor vigilancia. Contar con actividades comerciales durante todo el día, por ejemplo, tiendas que abren hasta altas horas de la noche o cafeterías abiertas las 24 horas, atraen actividad peatonal, lo que a su vez genera vigilancia pasiva.

Al contar con diversos usos en un mismo espacio, las personas reducen el tiempo dedicado a los largos viajes, esto permite que las personas disfruten mejor de su tiempo, al mismo tiempo que ganan calidad de vida.

1.3.3 Usos mixtos en Panamá

En Panamá el desarrollo de inmuebles con uso mixto es una tendencia que se consolida cada vez más. El alto costo de la tierra ha llevado a los desarrolladores a maximizar las superficies de sus proyectos con el fin de obtener un mayor rendimiento sobre la inversión y ofrecer un producto más adecuado a la nueva estructura urbana en la ciudad.

Los desarrollos de uso mixto en la ciudad de Panamá corresponden a proyectos urbanos o suburbanos que brindan una combinación de usos residenciales, comerciales, empresariales, industriales,

culturales, institucionales y de entretenimiento, en donde, las actividades se encuentran integradas funcionalmente en un entorno peatonal que busca mitigar el tráfico, mejorando así la calidad de vida de los habitantes, al mismo tiempo que se eleva la plusvalía de las zonas circundantes al proyecto.

Se puede asegurar que el modelo de multiusos ha estado presente en el mercado panameño hace algunos años. Por ejemplo: locales comerciales en las plantas bajas de edificios residenciales y de oficinas han sido los primeros indicios de una diversificación en la oferta que busca brindar comodidad en el acceso a sus necesidades básicas como el trabajo, consumo y entretenimiento en el mismo lugar, evitándoles así el desplazamiento.

Se puede argumentar que los desarrollos de uso mixto han sido motivados por el atractivo que representan para sus potenciales clientes y una clara comprensión de las necesidades, gusto y expectativas de los usuarios, buscando crear una sinergia entre los inmuebles y los lugares donde se establecen, fundamentados

también en una lógica comercial del entorno. (Quirós, 2016, párr. 8)

En la ciudad de Panamá los desarrollos de usos mixtos se pueden separar en dos (2) categorías según las condiciones actuales del mercado y la ubicación geográfica donde se han desarrollado o se pretenden desarrollar. Por un lado, se encuentran inmuebles en sectores, que debido al auge empresarial ha requerido la construcción de edificios donde el uso principal son las oficinas con locales comerciales, casinos y hoteles. Entre ellos están: Bella Vista, Obarrio, San Francisco y Avenida Balboa, estos pertenecen al Área Bancaria.

Por otro lado, se encuentra el

Desarrollo de megaproyectos o miniciudades, cuyo objetivo primordial es la descentralización de los núcleos urbanos ofreciendo un producto que permite a las personas vivir, trabajar, consumir y acceder a los servicios en un mismo lugar. Estos proyectos se ubicarán en la periferia de la ciudad aprovechando las recientes obras públicas de vialidad y transporte para mantenerse conectados, pero

al mismo tiempo ajeno a los congestionamientos y los contratiempos que ocasionan entrar y salir diariamente de los lugares de trabajo. (Quirós, 2016, párr. 13)

Este tipo de desarrollo se construyen actualmente en el norte, este y oeste de la ciudad, los mismos, han obtenido una aceptación importante por parte de las personas que encuentran en ellos una mejor calidad de vida, al encontrar servicios de: consumo, educación, salud y entretenimiento dentro del mismo lugar en donde residen.

1.4 Paseo Comercial

1.4.1 ¿Qué es un paseo comercial?

El comercio es uno de los ingredientes esenciales para el desarrollo urbano, representa un elemento estructurador de la ciudad que le inyecta vitalidad a los centros y a los barrios, genera dinámicas de consumo con gran potencial para atraer y crear nuevas actividades.

Los paseos comerciales se encuentran en el tejido urbano, estos hacen uso del espacio público, ya que, se encuentran

interactuando con él, “generan un sentido de pertenencia, le dan identidad y lo dinamizan, favorecen el encuentro entre ciudadanos”. (Tella, 2012, párr. 8).

El objeto de los espacios peatonales comerciales es atraer al público y reunirlos en espacios con más y mejores posibilidades de realizar las compras. A mayor calidad ambiental, mayor será el éxito comercial.

En un coloquio el director de planeamiento de la ciudad de Londres (1996) afirmó:

La mercadería más importante que se intercambia en una ciudad es la conversación, la información cara a cara, la murmuración. En consecuencia, son muy necesarios el bar y el restaurante. El urbanismo ha de garantizar, como mínimo en las áreas densas, que en cada manzana las plantas bajas sean lugares de encuentro, comercios y sobre todo cafés, el equipamiento más importante de la ciudad.

1.4.2 Beneficios de un paseo comercial

Revalorizar las calles comerciales, mejora las condiciones urbanas, atrae mayor

cantidad de consumidores y beneficia a los comerciantes del lugar.

Sevtsuk (2020) argumenta en su libro “Street Commerce: Creating Vibrant Urban Sidewalks” que las áreas comerciales vibrantes hacen más que solo proporcionar acceso a bienes y servicios: son espacios cívicos y sociales donde las personas se mezclan y acceden a oportunidades.

El comercio da vitalidad a las calles, atrae a las personas al espacio público y con su presencia brinda una mayor sensación de seguridad. Residentes, consumidores, visitantes o simples transeúntes pasean y se relacionan en calles que poseen una elevada cantidad de locales comerciales, mejoran la calidad urbana, por ende, la calidad de vida.



Ilustración 7..Calles para la gente, Mar de Plata. Adaptado de © MGP Mar de Plata Batán, s.f., <https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/07/presentacion-calles-para-la-gente-calle-g%C3%BCemes-mar-del-plata.pdf>

La existencia de un tejido comercial garantiza el dinamismo en las vías públicas. Jane Jacobs consideraba el comercio como una pieza indispensable para que las personas se sientan seguras en la calle, para que un espacio sea seguro es necesario que el individuo pueda ser visto y oído en él.

La reserva de espacios para comercios (tiendas, oficinas, etc.) en las plantas bajas de los edificios favorecen la continuidad de los itinerarios peatonales.

Los paseos comerciales son lugares importantes para la democracia y la construcción de comunidad. En ellos nos encontramos con personas de diferentes ingresos, clases e intereses a lo largo de las calles principales, lo que nos ayuda a establecer nuevas conexiones sociales. (Sevtsuk, 2020)

Los paseos comerciales buscan potenciar el comercio local como una de las principales herramientas económicas del lugar, donde se ubiquen. Aprovechando el espacio urbano para beneficiar una zona consolidada como mayormente comercial. Cuando se incluyen comercios de propiedad local, se alimenta la economía local.

Este tipo de proyectos posee efectos positivos en la movilidad de las ciudades. Zonas con usos mixtos donde se combina residencia con actividad comercial y económica, reducen los largos recorridos, debido a que, el ciudadano puede encontrar en el mismo ámbito de su residencia su trabajo, adquirir productos o pasar un tiempo ameno individualmente o en compañía de amistades.

1.4.3 Características de un paseo comercial

Su principal característica es la linealidad de las fachadas, la continuidad de los frentes comerciales y escaparates, manteniendo la atención del comprador, ofreciendo una actividad continua en la ciudad.

Es fundamental diferenciar y equilibrar el tráfico rodado y el ámbito peatonal.

Para lograr aceras concurridas, es básico que haya tiendas y otros establecimientos concurridos a lo largo de las aceras, entre ellos debe contarse con locales utilizados por la tarde y por la noche: tienda, bares, restaurantes; estos son espacios que invitan a la reunión y trabajan en diferentes y complejas maneras para mantener la seguridad en las aceras, ya que, son buenos

motivos para que vecinos y visitantes usen las aceras en las que están los establecimientos. Tiendas y locales con usos variados, dan diversas razones a las personas para entrelazar sus pasos. Los dueños de los negocios son defensores de la paz y orden, tanto de sus negocios, como de las personas que están en ellos, dueños y usuarios son ojos directos hacia la calle.

A pesar de que el comercio tiene algunos patrones claros, es imprescindible, ya que, depende en gran medida de las condiciones políticas y de planificación locales. Las tiendas exitosas cuentan con más probabilidades de surgir alrededor de lugares como esquinas de calles e intersecciones en vecindarios pequeños.



Ilustración 8. Calles para la gente, Mar de Plata. Adaptado de © MGP Mar de Plata Batán, s.f., <https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/07/presentacion-calles-para-la-gente-calle-g%C3%BCemes-mar-del-plata.pdf>

Es más probable que los grupos de establecimientos se desarrollen en donde sean acogidos arquitectónicamente, con calles transitables que son fáciles de cruzar y con edificios que en su planta baja pueden convertirse fácilmente en espacios comerciales. Las calles comerciales se benefician de negocios anclas más grandes, por ejemplo, los supermercados, ya que, estos producen mucho tráfico peatonal.

Según Svetsuk (2020), el acceso al transporte público, la densidad de edificios circundantes y los usos mixtos del suelo ayudan a que las calles comerciales prosperen.

La calle principal es el componente urbano más vivo y de mayor actividad comercial. En casi todas las ciudades, la calle principal ha sido el lugar para realizar compras, pero, con las dificultades de tráfico, contaminación o decadencia comercial se ha abandonado el centro histórico de las ciudades. Para corregir esta situación, se han tomado iniciativas como: peatonalizado o semipeatonalizado, ofreciendo estacionamientos selectivos, no congestivo y una mayor seguridad para el peatón.

1.5 Movilidad Urbana

1.5.1 Definición de movilidad urbana

Según la Real Academia Española, movilidad es la capacidad de moverse o de recibir movimiento. Siguiendo esta definición, la movilidad urbana es la posibilidad o capacidad de moverse o comunicarse entre las distintas partes de la ciudad.

La movilidad urbana es un derecho colectivo y una necesidad básica que debe ser satisfecha, de manera que los desplazamientos para acceder a servicios no percutan negativamente en la vida ni las posibilidades de desarrollo económico, educativo, cultural, etc. de los ciudadanos.

La movilidad urbana supone información e intercambio, oportunidades de ocupación y de formación, acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades, si el derecho a la movilidad no es universal, la ciudad no es democrática.

“La movilidad de los ciudadanos es una fuente de cohesión social que se ha convertido en la cuarta condición de integración social, después de la vivienda,

la salud y la educación” (Caja Madrid, 2010, p.11).

De acuerdo con la guía Movilidad urbana sostenible: Un reto energético y ambiental (2010), la movilidad urbana es un concepto vinculado a las personas, a pesar de que la misma incluye el movimiento de bienes. También, indica que la movilidad urbana debe centrarse en las personas que deben movilizarse y no en los medios que utilicen para hacerlo (transporte)

Arrue (2009) expone que el concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos, a diferencia de transporte, la movilidad aborda no solo la infraestructura y vehículo, sino que vincula estos aspectos propios del tránsito vehicular con la dinámica citadina de constante movilidad, en la que el ser humano y en particular el peatón, es el verdadero protagonista a través de sus interacciones, incorporando así las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan.

Al hablar de movilidad urbana, es indispensable conocer el término de accesibilidad, ya que, la consideración que

se tenga sobre ella posee un importante peso en los objetivos y estrategias que se utilicen para mejorar la movilidad urbana. La accesibilidad indica la facilidad que tienen las personas para salvar la distancia que los separa de sitios donde pueden satisfacer sus necesidades. “Las políticas de creación de proximidad buscan conjugar la máxima accesibilidad con unas necesidades mínimas de movilidad” (Caja Madrid, 2010, p.16).

La movilidad es un medio que permite a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Su objetivo es que los ciudadanos puedan llegar al destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible, incluyendo los modos alternativos de moverse como: utilizar bicicletas, caminar, etc.

Actualmente se le da prioridad al uso del vehículo privado y los ciudadanos que no pueden acceder a un transporte individual se ven marginados a la hora de desplazarse. La buena accesibilidad es un elemento indispensable para la equidad social. Los servicios, la recreación y los bienes deben

ser accesibles a todos los ciudadanos, independientemente si poseen automóvil o no.

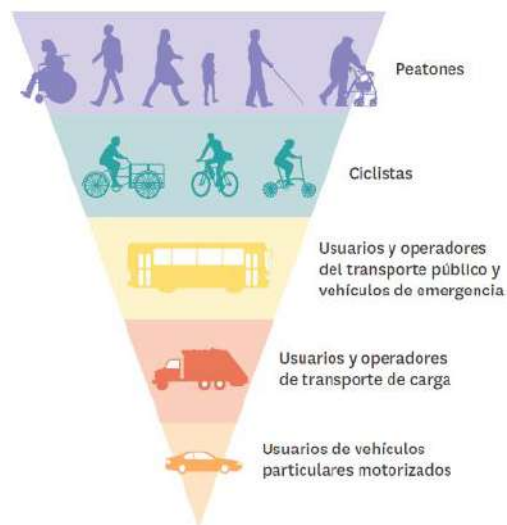


Ilustración 9. Ilustración 9. Pirámide de la movilidad urbana. Adaptado de © Universidad de Monterrey (UDEM), 2019, <https://www.udem.edu.mx/es/institucional/noticia/conoce-la-piramide-de-la-movilidad-y-su-importancia>

La calle que es dirigida solo al automóvil pierde su sentido de ser, se vuelve un elemento que no brinda a la ciudad espacio de encuentro, conocimiento y reconocimiento. La naturaleza de la calle es la del encuentro e intercambio de usos versátiles y animado por acciones individuales o colectivas.

La movilidad urbana busca ofrecer a las personas la mayor cantidad posible de acciones para trasladarse de un lugar a otro dentro de la urbe. Uno de los principales

objetivos es que la ciudad se vuelva más recorrible buscando que las personas no solo puedan, si no que quieran caminar la ciudad y vivirla.

La agenda urbana (2020) dice lo siguiente:

Concentrarse en fomentar el uso de las aceras por los peatones. Seguir los principios de planificación para garantizar que las aceras tengan usuarios continuamente, diseñando espacios verdes, sostenibles, aptos para bicicletas y transitables que estén bien conectados en toda la ciudad. Concentrarse en el desarrollo compacto y de uso mixto para atraer a los peatones a las aceras (Jacobs, 1961). Los espacios amigables para los peatones ayudan a mantener los “ojos en la calle” y también mejoran la accesibilidad a las comodidades necesarias de la comunidad. (p. 123)

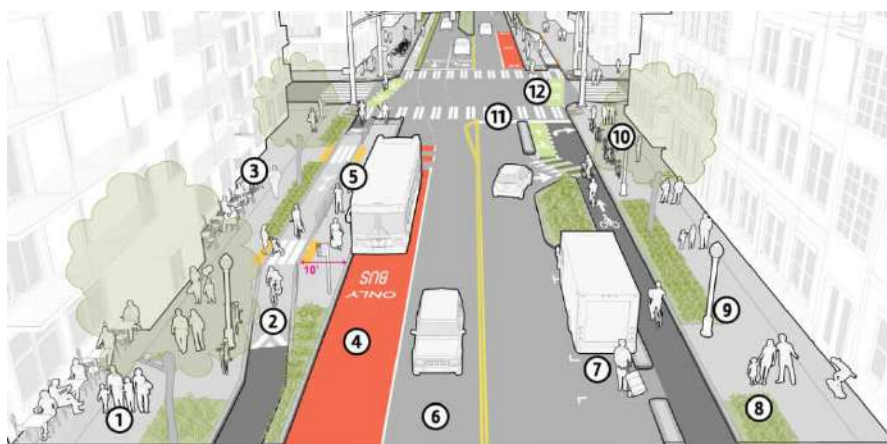
1.5.2 Movilidad Urbana y la disposición de los usos

La separación de actividades obliga a realizar largos desplazamientos motorizados para realizar cualquier actividad. Los parques empresariales, las

grandes superficies comerciales y de ocio y la preferencia por viviendas unifamiliares, ejemplifican este proceso de zonificación de la ciudad, lo que hace imprescindible el transporte motorizado, ya sea, público o privado.

Las políticas de ordenamiento territorial priorizan la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, acercando los puestos de trabajos, los servicios, espacios de recreación al lugar de residencia, para reducir la cantidad de desplazamientos y las largas distancias a recorrer.

El acceso a bienes y servicios asegura un entorno asequible y cercano por medio de desplazamientos cortos que pueden ser realizados a pie o en transporte público. Para lograr lo anterior, en el interior de las poblaciones se da especial importancia a la recuperación de los barrios, diversificando los usos y acercando todo tipo de actividades para favorecer la autosuficiencia local.



- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| 1 Aceras amplias | 5 Áreas de espera transporte público | 9 Mobiliario urbano |
| 2 Ciclovías | 6 Vías automóbiles | 10 Estacionamiento bicicletas |
| 3 Frentes comerciales | 7 Zonas de carga/descarga | 11 Cruces peatonales |
| 4 Vías exclusivas para transporte público | 8 Infraestructura verde | 12 Continuidad ciclovías en intersecciones |

Ilustración 10. Calles completas: repensando la movilidad urbana de forma integrada. Adaptado de © Transecto, 2020, <https://transecto.com/2020/06/calles-completas-repensando-la-movilidad-urbana-de-forma-integrada/>

2 Capítulo 2 Características Generales del distrito de Arraiján

2.1 Antecedentes históricos

La historia de Arraiján como distrito inició en 1855, sin embargo, en San Vicente de Bique un pueblo ubicado al sur del distrito se han encontrado diferentes artesanías indígenas, que datan entre los siglos I y V, lo que lleva a pensar que el área estuvo habitada durante esa época.

Hay escritos del siglo XVI, en donde, se menciona que los primeros contactos entre españoles e indígenas por el área del río Caimito se dieron en el año 1510, su relación se basaba en el desarrollo de la agricultura. El entonces rey de España, Carlos I, ordenó la creación de una comunidad agrícola dentro de los límites de lo que hoy día, es Arraiján.

La bahía y playa de San Vicente de Bique, fue en tiempos pasados un punto activo de tráfico comercial. Diversas embarcaciones llegaban hasta el muelle de piedra construido durante los años del periodo colonial español.

Con el objeto de proteger los desembarcos de posibles ataques de los piratas, se estableció en el

centro de la Bahía una pequeña ciudadela rodeada de espesos muros de cal y canto, y otro baluarte, defensa o atalaya en la punta misma de la península rocosa que divide las playas de Bique y la de Manzanilla (Reverte, 1961, Párr. 3).

Era una fortaleza aduana donde se recibía tráfico procedente de Nicaragua y Costa Rica, en gran parte mulas para el comercio del Istmo que llegaba por la vía terrestre denominada “camio de las mulas” y la marítima con desembarco en Bique de Arraiján. Hoy día se pueden encontrar restos de la fortaleza en la playa de Bique.



Ilustración 11. Ruinas de Bique. © Yesenia Rodríguez, 2022.

Una vez declarada la independencia de Panamá de España, seguidamente se da la Unión voluntaria de Panamá a la República de Colombia. Esta alianza modifica la organización política administrativa de índole Republicana para Panamá. Debido a

esto la República fue dividida en departamentos o provincias; las provincias en cantones y los cantones en parroquias. Con ello, el territorio de la antigua Comandancia General de Panamá fue dividido en dos provincias: Panamá y Veraguas. Fueron declarados cantones de la provincia de Panamá: Panamá, “Chorrera”, Portobelo, Darién, Natá y Los Santos. En 1832 la división departamental cambio por provincial, de esta manera, el territorio nacional fue dividido en provincias, cantones y distritos parroquiales. Para ese entonces, Arraiján, era un distrito Parroquial del Cantón de La Chorrera, junto con: “Chorrera”, Capira, Chame y San Carlos.

A pesar de que Arraiján era un lugar de paso obligatorio entre la ciudad y el interior de Panamá, durante un gran tiempo la zona no tuvo un crecimiento notable. Esto se demostró en 1843, año en que se realizó un censo general de la República de la Nueva Granada donde se registraron 851

habitantes, en ese momento Arraiján aún era parte del Cantón de La Chorrera.

Fue el 12 de septiembre de 1855, cuando la Asamblea de Panamá emite la Ley que establece a Arraiján como distrito, sin embargo, por asuntos políticos fue hasta 1874 cuando se definen sus límites distritoriales.

Desde sus inicios hasta principios del siglo XX, las casas del distrito eran construidas con palmeras, por lo cual, eran comparadas con las viviendas características del interior del país.



Ilustración 12. Casas nativas de Arraiján. Adaptado de © La historia del distrito de Arraiján, por Panamá Vieja Escuela, s.f., <https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/>



Ilustración 13. Calle principal de Arraiján. Adaptado de © La historia del distrito de Arraiján, por Panamá Vieja Escuela, s.f., <https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/>

En 1924 inició la construcción de la carretera Arraiján – La Chorrera y culminó en 1930. Momento en que empieza la modernización del lugar. Luego, el 1 de septiembre de 1932 se inauguró la carretera Thatcher, tramo que conecta el puente de las Américas con Arraiján, sin embargo, su población era dispersa sobre la carretera Interamericana y separada por la Zona del Canal.

El 12 de junio de 1941 Arraiján pasa a ser un corregimiento del distrito de Panamá, posteriormente vuelve a su estatus de

distrito, por medio del Decreto No. 13 del 8 de febrero de 1945.

En la década de 1980 se da una explosión demográfica, asociada con la construcción de la autopista Arraiján – La Chorrera, duplicando la población de la década de 1970, dando lugar al crecimiento exponencial de comunidades como El Llano, Burunga, Cáceres, Cerro Silvestre, Vista Alegre, Nuevo Arraiján y la aparición de comunidades como Nuevo Chorrillo.

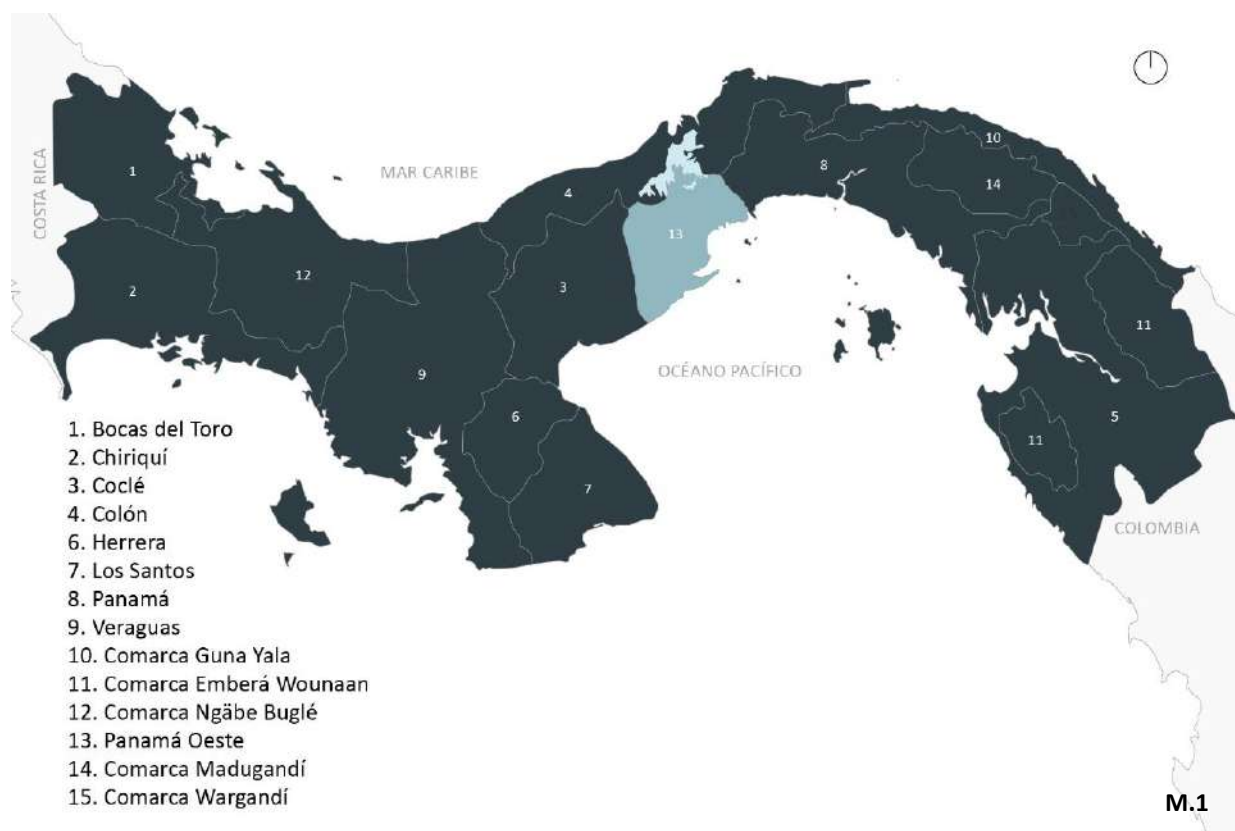
2.2 Aspectos geográficos

2.2.1 Localización y superficie

En cuanto a los aspectos geográficos generales, la República de Panamá es un país ubicado en la parte central del Continente Americano. Su división política está conformada por 10 provincias y 5 comarcas indígenas. Su extensión territorial es de 75420 km². Según el Banco Mundial, cuenta con una densidad de población de 58.2 hab./km².

Sus límites son:

- Norte: Mar Caribe
- Sur: Mar Pacífico
- Este: Colombia
- Oeste: Costa Rica



Mapa 1. División Política de Panamá. Elaboración propia.

CAP. 2 Características Generales del distrito de Arraiján

Panamá Oeste es una de las diez provincias de Panamá, creada mediante la Ley N° 119 del 30 de diciembre de 2013, sin embargo, empezó a regir el 1 de enero de 2014. Está conformada por cinco (5) distritos: Arraiján, Capira, Chame, La Chorrera y San Carlos. Esta provincia tiene una superficie de 2786 km². Limita al norte con la provincia de Colón, al sur con el Océano Pacífico, al este con la provincia de Panamá y al Oeste con la provincia de Coclé.

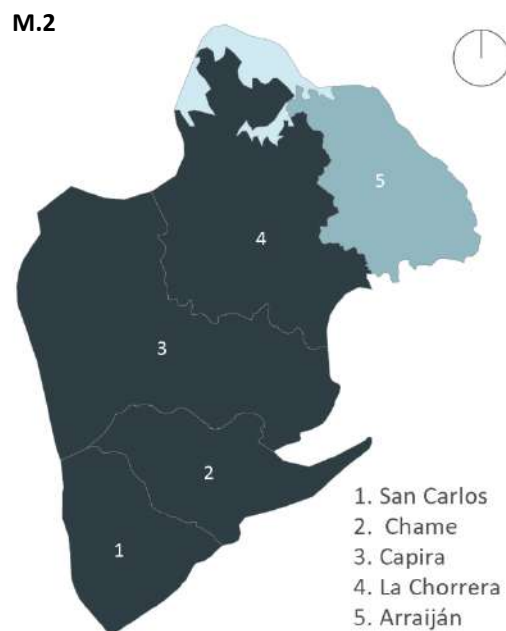
El distrito de Arraiján se encuentra localizado en la zona oriental de la provincia de Panamá Oeste y posee una superficie de 41840 hectáreas o 418.40 km².

2.2.2 Límites y División Política

El distrito de Arraiján limita al norte con la provincia de Colón y Panamá, al este con la provincia de Panamá al sur con el Océano Pacífico y al Oeste con el distrito de La Chorrera.

Este distrito cuenta con nueve corregimientos: Arraiján (Cabecera), Juan Demóstenes Arosemena, Nuevo Emperador, Santa Clara, Veracruz, Vista Alegre, Cerro Silvestre, Burunga y Vacamonte.

Alegre, Burunga, Cerro Silvestre y Vacamonte.



Mapa 2. División Política de Panamá Oeste. Elaboración propia.



Mapa 3. Límites y división política de Arraiján. Elaboración propia.

2.2.3 Topografía e Hidrografía

Topografía

El marco topográfico de Arraiján se caracteriza principalmente por una planicie aproximadamente de 100 metros de altura, sin embargo, por debajo del promedio se encuentran depresiones de -16 m. (altura mínima) del distrito. Para el Suroeste se encuentra el Cerro Galera de 341 m. y el Cerro Cabra de 512m. siendo esta la altura máxima del distrito.

Vista Alegre presenta una topografía relativamente plana con cerros bajos y pequeños, con elevaciones que van entre 20 a 113 metros sobre el nivel del mar. Para el área norte presenta algunos cerros y montañas altos con pendientes de mediana a fuerte inclinación, mientras que hacia el área sur se ubica la costa del mar.

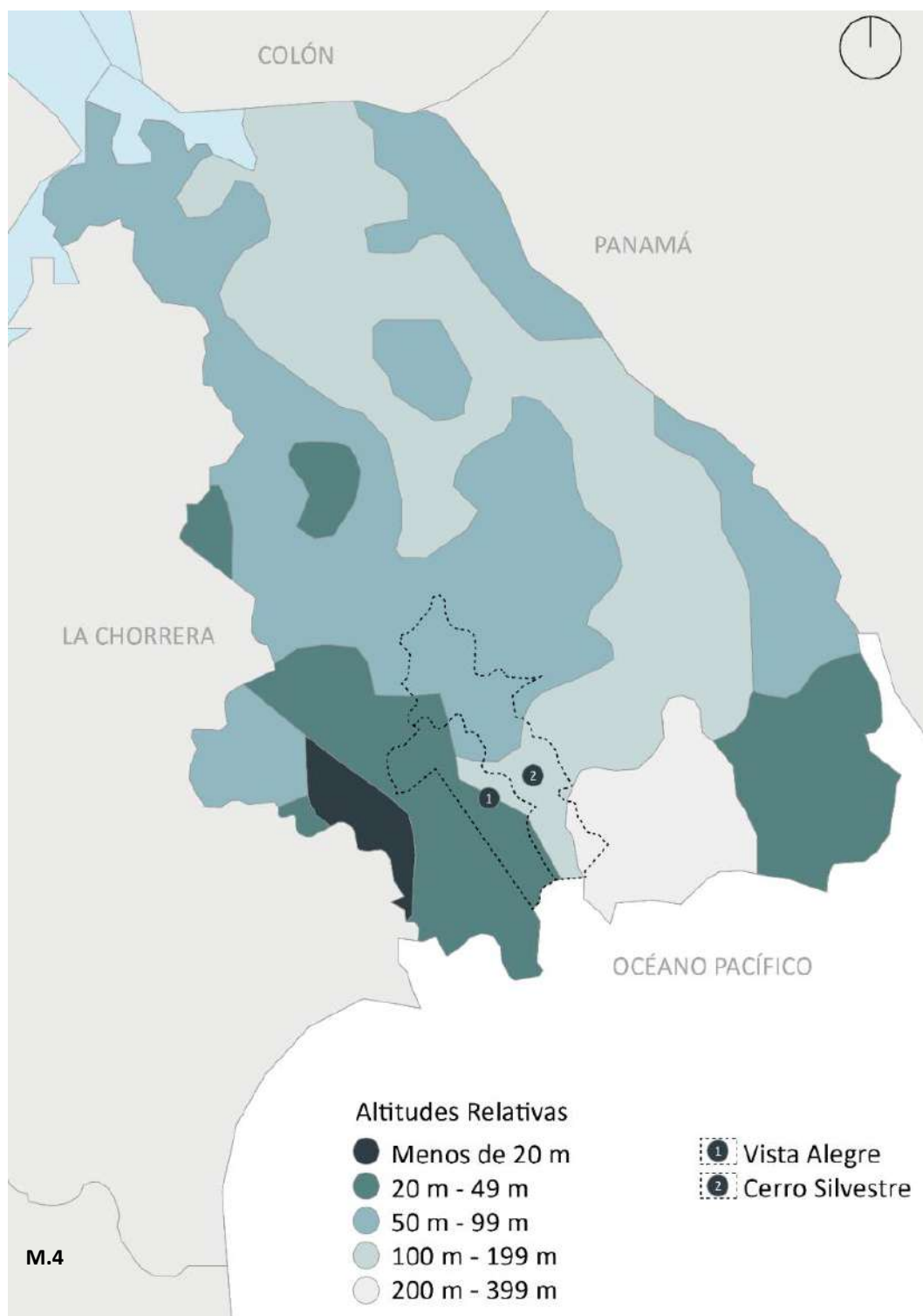
Cerro Silvestre cuenta con las siguientes altitudes relativas:

- Menos de 100 m: Predominan las colinas y llanuras. La mayor parte de este relieve se presenta con pendientes de 5%. Se ubica en el norte y centro del corregimiento y ocupa casi el 70% del mismo.

Hacia el sur en un área reducida se presentan planicies litorales y costas bajas de origen volcánica. Ocupa el 15% del corregimiento.

- De 100 a 200 metros: predominan las colinas, con pendientes ligeras y medianamente inclinada con 15%. Este tipo de relieve se encuentra en las laderas del Cerro Cabra y ocupa el 10% del lugar.
- De 200 a 320 metros: Son cerros que oscilan entre mediana y fuerte inclinación. Se ubican hacia el sureste del corregimiento y ocupa el 5% del mismo. El punto de máxima altura del corregimiento es de 320 m hacia el Cerro Cabra.

En Cerro Silvestre predominan las pendientes bajas de 0 a 15% en casi toda su extensión territorial. Sin embargo, hacia las laderas del cerro cabra y en las pequeñas colinas al norte se presentan pendientes de 15.1% a 30.0% y las pendientes pronunciadas de 30.1% a 45.0 % se presentan sobre los 200 metros cerca del Cerro Cabra.



Mapa 4. Altitudes relativas del distrito de Arraiján. Elaboración propia, en base al Mapa Altitudes Relativas del Terreno del Atlas Nacional de la República de Panamá 2016.

Hidrografía

En esta región la Cordillera Continental se acerca bastante a la costa, provocando que los ríos y quebradas generalmente sean cortos, estrechos y de cuenca pequeña. Existen en el distrito de Arraiján 54 ríos y quebradas de las cuales destacan el río Caimito (que limita con La Chorrera) y su afluente el río Aguacate; también el río Paja y el río Velásquez. Todos desembocan en el Golfo de Panamá. (Ministerio de Salud, s.f., párr. 1)

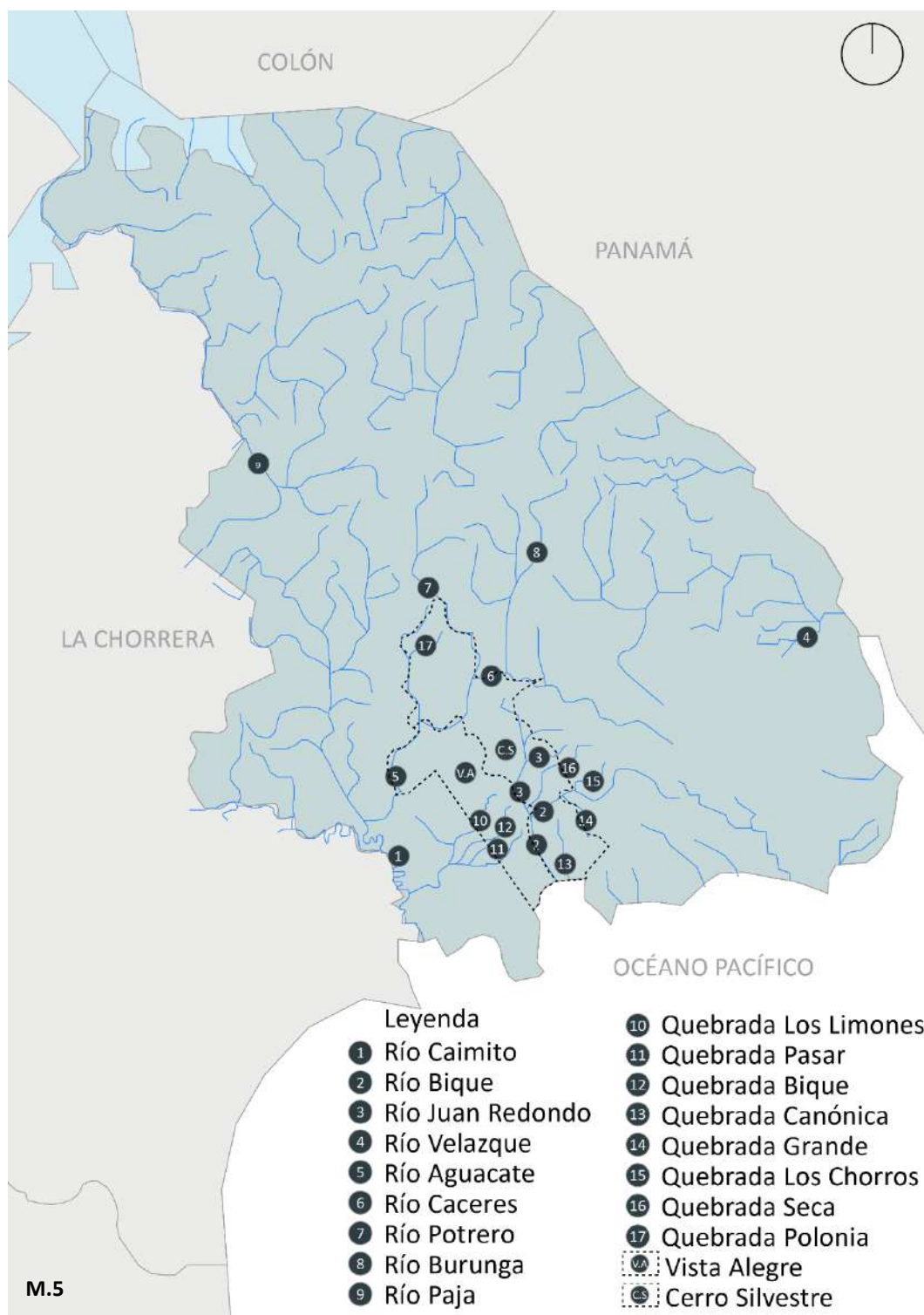
La hidrografía del corregimiento de Vista Alegre se presenta como una región bien drenada hacia el sector central, con ríos que forman parte de la vertiente del Pacífico. Entre sus ríos sobresale el río Aguacate. Entre sus quebradas están: quebrada Los Limones, quebrada pasar y quebrada Bique.

El río Aguacate, nace en el distrito de Arraiján, se une al río Burunga, luego, se

dirige a la parte a la parte noroeste del corregimiento de Vista Alegre hasta unirse con el río Caimito.

El corregimiento de Cerro Silvestre cuenta con varios ríos, siendo el más importante el río Bique, con una longitud de 7.2 km serpentea por todo el centro del corregimiento, el mismo funciona como límite natural con el corregimiento de Vista Alegre, hacia el Oeste. Uno de los afluentes del Río Bique, es el río Juan Redondo, el cual cruza el área de Oeste a Este, en la parte central. Otros afluentes son las quebradas Los Chorros, Seca y la Quebrada Grande. (López, 2009, p. 31 y 32).

En el área norte se encuentran los ríos Potrero, Cáceres y la Quebrada Polonia, mientras que, en el sur está la quebrada Canónica, que desemboca en la Bahía de Bique, en las cercanías del poblado de la Playita de Bique.



Mapa 5. Hidrografía del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el portal de datos abierto del Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia, sección hidrografía.

2.2.4 Vegetación y Clima

Vegetación

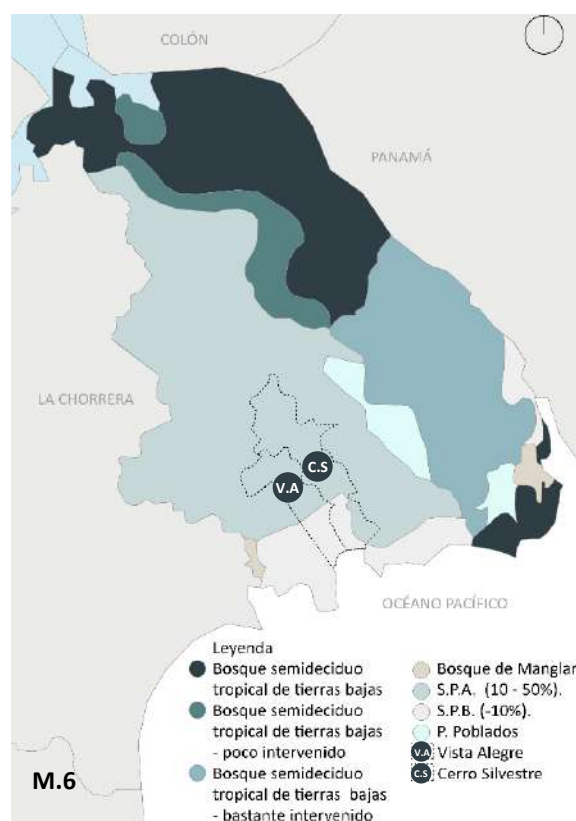
Con el término vegetación se designa al conjunto de los vegetales propios de un país, región o terreno. Esta comprende la vegetación autóctona y las especies que se hayan importado a un lugar específico. Cuando se hace referencia a vegetación no se hace alusión a algún taxón en particular, debido a esto, la vegetación puede estar compuesta por plantas de diferentes características. El concepto de vegetación permite designar desde bosques vírgenes, pasando por un conjunto de arbustos absolutamente salvajes y aquella que es producto de actividades antrópicas.

Según la clasificación de la UNESCO: año 2000, el distrito de Arraiján cuenta con los siguientes tipos de Vegetación:

- Bosque semideciduo tropical de tierras bajas
- Bosque semideciduo tropical de tierras bajas – poco intervenido
- Bosque semideciduo tropical de tierras bajas – bastante intervenido
- Bosque de Manglar
- S.P.A. Sistema productivo con vegetación leñosa natural o espontánea significativa (10 – 50%).

- S.P.B. Sistema productivo con vegetación leñosa natural o espontánea significativa (-10%).
- P. Poblados.

La vegetación de ambos corregimientos de estudios está conformada por: S.P.A. Sistema productivo con vegetación leñosa natural o espontánea significativa (10 – 50%) y S.P.B. Sistema productivo con vegetación leñosa natural o espontánea significativa (-10%).



Mapa 6. Vegetación del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el Mapa, Vegetación actual: 2000 del Atlas Nacional de la República de Panamá 2016.

Clima

El clima para el distrito de Arraiján, de acuerdo con al Atlas Nacional de La República de Panamá y el sistema de clasificación Köppen, es el clima tropical de sabana (Aw), cuya precipitación anual promedio es mayor que 1000 mm. Para la estación seca prolongada presenta lluvias menores de 60 mm. La temperatura media del mes más fresco es mayor a 18° C. La diferencia entre la temperatura media del mes más fresco y el mes más cálido es menor a 5° C.



Mapa 7. Clima del distrito de Arraiján, según el sistema de clasificación Köppen. Elaboración propia.

De acuerdo con el Atlas Ambiental, luego de una exhaustiva revisión a todas las tipologías climáticas propuestas para Panamá desde 1920, el ilustre geógrafo e historiador panameño el Dr. Alberto McKay en el año 2000 generó una nueva clasificación de los climas de Panamá, constituidos por siete tipos de Climas. Tomando como base esta clasificación, el distrito de Arraiján presenta:

- Clima tropical con estación seca prolongada, se caracteriza por ser cálido, con temperaturas medias de 27° a 28°C. Los niveles de precipitación anuales son inferiores a 2500mm, son los más bajos de todo el país. La estación seca presenta fuertes vientos, predominio de nubes medias y altas, hay baja humedad relativa y fuerte evaporación. Este clima es propio del centro y sur del distrito.
- Clima subecuatorial con estación seca, se caracteriza por una estación seca corta y muy marcada con una duración de 3 a 4 meses. Las temperaturas promedio anuales oscilan de acuerdo con la elevación entre los 26.5° a 27.5°C para las

tierras bajas (<20 msnm), mientras que para las tierras altas (aprox. 1000 m) la temperatura puede llegar a 20°C. Los niveles de precipitación son elevados, cercanos o superiores a los 2500 mm. Este clima se presenta al norte del distrito.

Con base en esta clasificación, ambos corregimientos de estudios presentan un clima tropical con estación seca prolongada.



Mapa 8. Clima del distrito de Arraiján. Elaboración propia. Con base en el Mapa, Tipos de clima, según A. McKay: año 2000 del Atlas Ambiental de la República de Panamá.

2.3 Aspectos demográficos

2.3.1 Población y densidad

La población de la República de Panamá, según los datos del Censo de 2010 por parte del INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo) de la Contraloría General de la República contabilizó 3,405,813 habitantes.

La provincia de Panamá Oeste fue creada mediante la Ley N°119 del 30 de diciembre de 2013. Por ende, no existe una cifra de población para esta provincia con base en el censo del año 2010.

El distrito de Arraiján cuenta con 418.40 km², lo que resulta en una densidad de 527.7 Hab/km² en 2010.

A continuación, se plantean las cifras de la población del distrito de Arraiján y los corregimientos de estudio, según los datos del censo 2010.

Tabla 1. Población del distrito de Arraiján.

Distrito	Superficie (km ²)	Población 2010	Densidad (hab./ km ²)
Arraiján	418.40	220779	557.7

Tabla 2. Población de los corregimientos vinculados

Corregimientos	Superficie (km ²)	Población 2010	Densidad (hab./ km ²)
Vista Alegre	30.40	55369	1818.8
Cerro Silvestre	19.30	23592	1,225.1

Las siguientes tablas toman como referencia el boletín 16 del INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo) de la Contraloría General de la República, en donde, se muestran las estimaciones y proyecciones de población a nivel de corregimiento para el año 2010 y 2020.

Tabla 3. Estimación y proyección de la población de los corregimientos vinculado por grupos etarios: año 2010

Grupos etarios	Vista Alegre	Cerro Silvestre	Total
Infantil 0 – 14	14858	6683	21541
Mujeres 15 - 64	20619	8499	29118
Hombres 15 - 64	19749	8194	27943
3ra edad 65+	2488	1341	3829
			82431

Tabla 4. Estimación y proyección de la población de los corregimientos vinculado por grupos etarios: año 2020

Grupos etarios	Vista Alegre	Cerro Silvestre	Total
Infantil 0 – 14	17210	8243	25453
Mujeres 15 - 64	27140	11551	38691
Hombres 15 - 64	26212	10958	37170
3ra edad 65+	4457	2436	6893
			108207



Ilustración 14. Porcentaje de Población de los corregimientos de estudios, seccionadas por edad y género. Elaboración propia.

2.4 Huella urbana

La historia reciente de este distrito está ligada a la construcción de la carretera La Chorrera – Arraiján, y la habilitación de la línea de ferry en 1932, lo que estimuló el flujo de migrantes del interior atraídos por las oportunidades laborales, flujo que se incrementa notablemente en 1941 (Gordón, 2020, párr.1).

El aumento de la población estuvo vinculado a la presencia de las bases militares de Howard (1939), Rodman (1937) y Kobbe (1918), y su actividad durante la Segunda Guerra Mundial, a partir de 1941. Los pueblos de Arraiján ofrecían la ventaja de un terreno de bajo costo y el acceso a un trabajo en la antigua Zona del Canal o en la ciudad de Panamá, al igual que la posibilidad de practicar la agricultura de subsistencia o la pesca. Pobladores del interior del país, Guna Yala Y Darién conforman la oleada de migrantes que llegaron a este distrito (Mora, 2008).

Los datos de los censos muestran que en el transcurso de las décadas de 1950 a 1990,

la población incrementó de 7138 habitantes (1950) a 61849 habitantes (1990), impulsado por las mejoras en la comunicación entre la ciudad y el interior, y procesos de deterioro de la actividad agropecuaria en las zonas rurales.

Durante las décadas de los 60 y 70 se amplía el perímetro de la ciudad de Panamá y se produce una importante migración interna campo – ciudad. Se conforman dos vectores de crecimiento en dirección Sur-Norte (Transístmica) y Este – Oeste (Panamericana).

De igual modo “La finalización de la carretera Interamericana y la construcción del puente de las Américas (1962), aceleraron ese proceso” (Mora, 2008).

Durante la década de los sesenta, se empieza a notar la expansión de la ciudad hacia las periferias norte, oeste y este, situación que fue trazando el tránsito de la ciudad central hacia la multicentralidad, y esto por supuesto, trajo sus consecuencias. En esta época el mercado se ha dedicado a atender, básicamente, la demanda de vivienda de las clases medias y altas,

tanto en el centro como en la periferia. (Castro- Gómez, 2012).

En la década de 1990 a 2000, Arraiján presentó el mayor crecimiento en relación con el Área Metropolitana de Panamá, con una tasa de 139%. Para el año de 2000 el distrito alcanzó una población de 150000 habitantes, siendo el 54% de los 110 barrios que surgieron entre la década de 1990 a 2000, asentamientos informales, entre

ellos comunidades como Burunga y Loma Cová.

En el año 2004 se inaugura el Puente Centenario, sobre la Autopista Arraiján – La Chorrera o vía del Centenario. Esta infraestructura impulsó un mayor crecimiento para el área oeste, debido a la posibilidad de trasladarse al centro de Panamá en poco tiempo. Esto reforzó el papel de ciudad dormitorio de Arraiján.

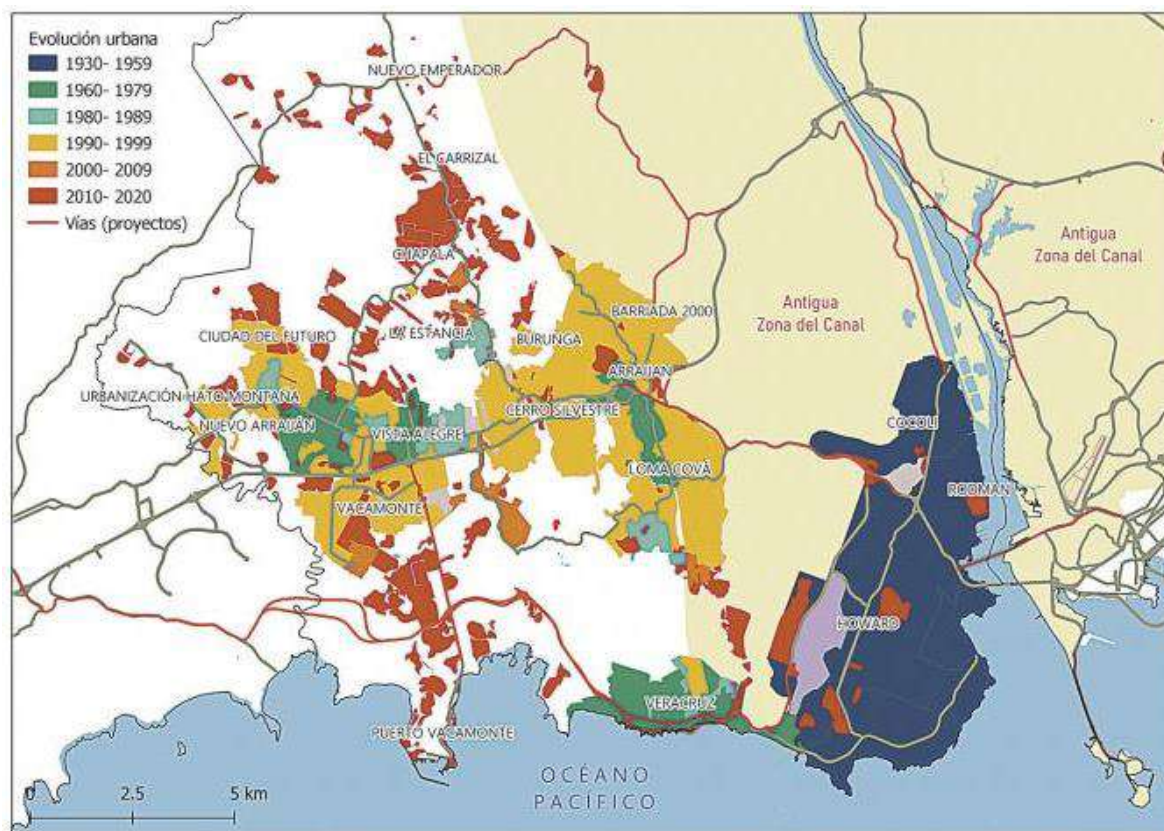


Ilustración 15. Evolución del distrito de Arraiján. © Urbanmaps, 2020.

Nota. El distrito se expande a partir de Arraiján, Vista Alegre y Nuevo Arraiján, su periodo de mayor proyección fue la década de 1990, con el establecimiento de asentamientos informales, y el período de 2010 – 2020 debido a la construcción de urbanizaciones.

A lo largo de los años, esta comunidad creció con la característica de ciudad dormitorio, ya que la mayor parte de sus habitantes procedentes de diferentes puntos del país, a través de las corrientes migratorias, se establecieron con sus familias en el distrito de Arraiján, por su proximidad con la ciudad capital, que se constituía como fuente de puestos de empleos y servicios; igualmente constituía para los trabajadores de la antigua Zona del Canal, un lugar óptimo por su cercanía al centro de trabajo. (Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia, 2016)

El distrito de Arraiján se caracteriza por su desequilibrado uso de suelo, en donde, predomina el uso residencial, sobre el resto de los usos presentes (comercial, institucional, industrial y recreacional). Lo que intensifican su característica de ciudad dormitorio, en donde, básicamente toda su población viaja diariamente a Panamá centro, por trabajo y servicios especializados, principalmente, salud.

Se encuentran en el distrito diferentes usos de suelo de forma no ordenada, ya que, su desarrollo se ha dado, sin ningún tipo de plan de ordenamiento territorial. La actividad comercial, así como la generación de empleo se encuentra segregada de las viviendas. Para el área de Vista Alegre se concentra un centro de amenidades básicas y en Panamá Pacífico una zona de actividad logística, servicios y generación de empleos de alta especialización. El uso comercial se desarrolla principalmente a lo largo de las carreteras principales. El uso residencial en algunas áreas se produce de manera combinada con el uso comercial. En cada corregimiento existen puntos de mayor concentración residencial, determinando un sector principal, donde se incluye el uso institucional, el uso recreativo y el uso religioso que se han originado de manera espontánea, ocasionando deficiencia en los servicios públicos y de infraestructura.

Como producto del crecimiento del distrito sobre un eje este -oeste, principalmente a lo largo de la Carretera Panamericana, se han constituido desarrollos en cada cabecera de corregimiento, de

manera aislada del centro urbano cabecera; de igual forma hay gran cantidad de áreas rurales, donde se desarrolla el uso agropecuario, combinando con el residencial. (Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia, 2016)

De acuerdo con el censo de 2010, el 51% de los barrios del distrito de Arraiján correspondía a asentamientos informales. En donde, más del 85% de las viviendas están construidas por materiales precarios. No cuentan con acceso a servicios básicos como: electricidad, agua, servicio sanitario y recolección de basura, lo que deja en evidencia las bajas condiciones de vida en las que habita una parte de la población.

Durante la última década, la expansión urbana en Arraiján ha incorporado más de 2000 hectáreas de suelo rural en forma de barriadas periféricas, principalmente sobre los ejes de las carreteras que conducen al puerto de Vacamonte y sobre la vía a Chapala, lo que ha implicado el surgimiento de problemáticas como inundaciones o el aumento de la congestión vehicular. (Gordón, 2020, párr. 8).

El crecimiento en Arraiján es la principal vía de expansión de las clases medias, que encuentran en el distrito viviendas con un precio más accesible que al este del Canal de Panamá. Sin embargo, estas urbanizaciones se encuentran desvinculadas del entorno, sin equipamientos y servicios en las cercanías.

El ingeniero municipal del periodo pasado del distrito de Arraiján, Eliécer Zúñiga, admitió que uno de los principales factores del desarrollo residencial del área es que los precios de las viviendas son más baratos en comparación a otros lugares.

Para el 7 de enero de 2022, se publicó “Inicia proceso para licitación del plan de ordenamiento territorial de Arraiján y La Chorrera”. Ya que, el ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT) planifica el ordenamiento territorial para los distritos mencionados.

Según el viceministro de Ordenamiento Territorial, José Batista (2022) *“De este plan debe salir toda una elaboración consensuada con respuesta no solamente con respecto al uso de suelos, sino con respecto a toda la infraestructura necesaria para que este plan se pueda hacer”*.

Según las especificaciones establecidas en el pliego de cargos, el enfoque del diagnóstico no solo debe estar suscrito a la evaluación y los hechos físicos del territorio, sino que debe atender aspectos como el ambiente, la economía, cultura, situación y características de la población que los habita, incluso con una perspectiva que va más allá de los límites municipales. (Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial [MIVIOT], 2021, párr.2).

Con base en el documento Diagnóstico y análisis urbanístico del área de influencia de la línea 3 del metro de Panamá, Arraiján cuenta con los siguientes patrones de ocupación del espacio urbano:

- **Corredor con patrón longitudinal:** formado por lotes que tributan hacia la Carretera Panamericana, muchos de ellos con frentes de poca longitud y fondos extensos, que limitan su desarrollo.
- **Áreas residenciales formales:** barriadas de viviendas unifamiliares aisladas, que cuentan con algunos servicios de equipamiento urbano de tipo local. Sus lotes poseen una superficie promedio de 200 m², producto de la aplicación de la zonificación R-E. Ejemplos: Urb. Monte Vista y Villas de Carrizal (Nuevo Chorrillo, corregimiento de Cerro Silvestre), Residencial La Arboleda (Burunga), la Estancia (Arraiján), La Isabela (Cerro Silvestre) y Residencial Villa Alegre (Vista Alegre).
- **Áreas residenciales de crecimiento espontáneo:** producto de procesos de invasión generalmente rápidos, que se densifican aceleradamente caracterizados por contar con vías precarias, discontinuas, así como, escaso equipamiento urbano. Ejemplo: Loma Cobá, Barriada Tatcher y Sector 9.
- **Áreas rurales en proceso de urbanización y densificación:** zonas residenciales con ocupación dispersa, que se han incorporado a la dinámica urbana. Generalmente los lotes van de 400 a 500m². Con viviendas construidas con materiales duraderos y en buen estado. Van densificándose

lentamente, mediante la construcción de nuevas viviendas dentro de los lotes. Ejemplo: Cerro Silvestre y El Chorro en Burunga. Algunos de ellos con borde sobre la Carretera Panamericana.

comercio de gran tamaño, como resultado por el incremento acelerado de la demanda. Estos son los principales espacios de encuentro y recreación de los residentes.

- **Centros Comerciales**
Metropolitanos: plazas de



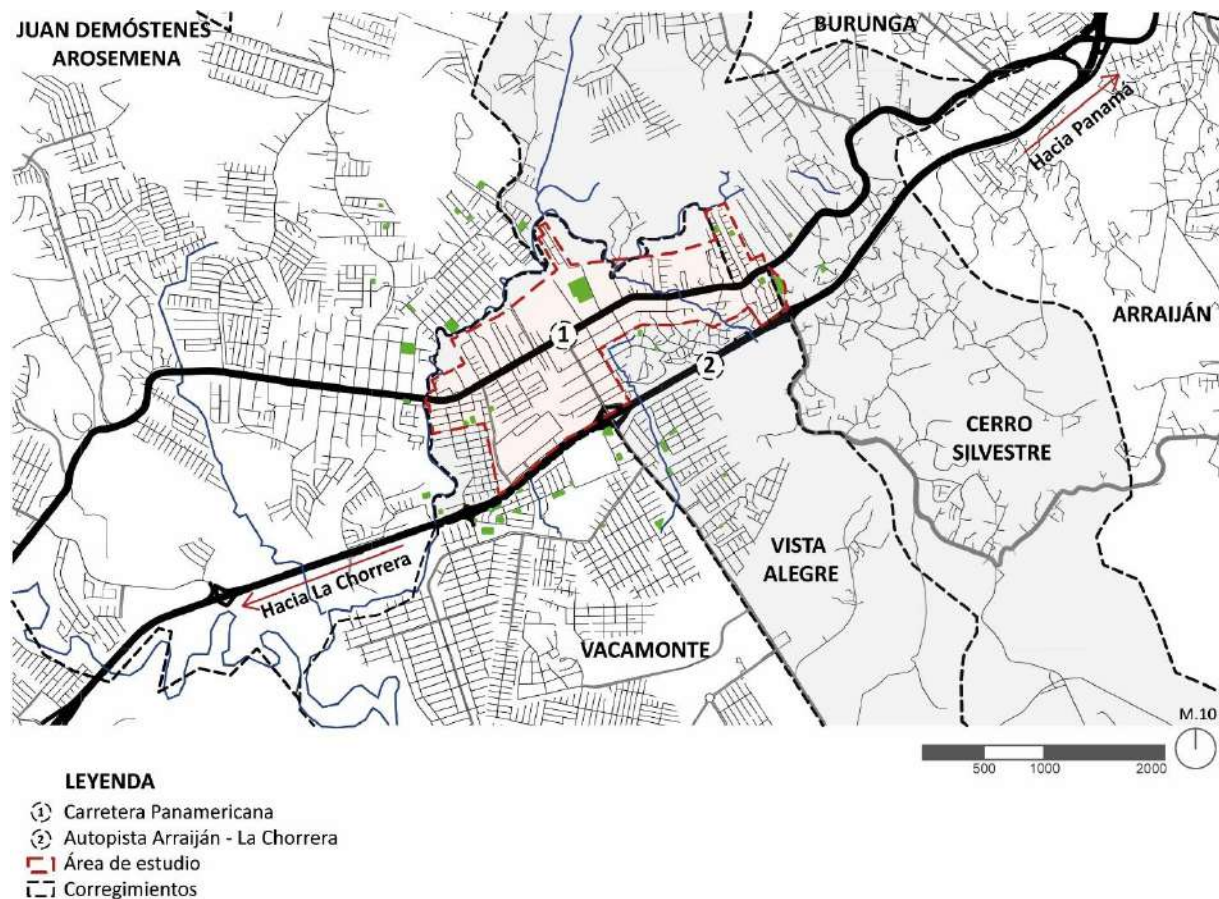
Mapa 9. Tres patrones de ocupación del espacio urbano. © Google Earth. Elaboración propia.

3 Capítulo 3 Análisis del Sitio del Proyecto

3.1 Localización

3.1.1 Localización Regional

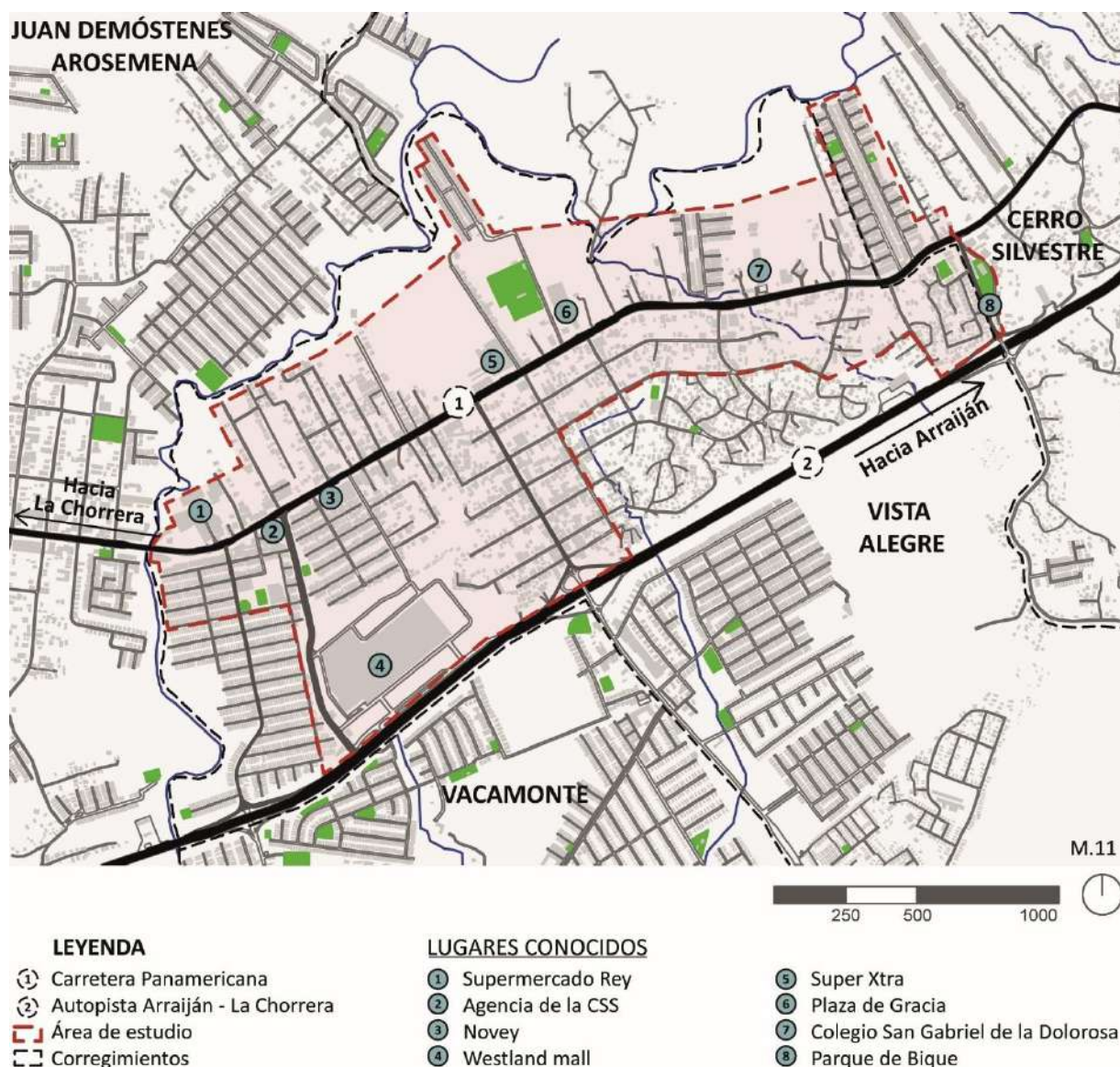
Arraiján corresponde a un distrito de la provincia de Panamá Oeste. El distrito tiene una extensión de 418.1 km² y se divide en nueve corregimientos. El área de estudio se encuentra dentro de Vista Alegre y Cerro Silvestre, corregimientos de Arraiján.



3.1.2 Ubicación del Proyecto

El área de estudio comprende la parte sur del corregimiento de Vista Alegre y parte central del corregimiento de Cerro Silvestre. El polígono delimitado tiene un área de 2.69 km².

Los corregimientos mencionados, cuentan con dos (2) vías interurbanas importantes como son La Carretera Panamericana y la Autopista Arraiján – La Chorrera. El proyecto Línea 3 del Metro tiene relación directa con el área de estudio, ya que, en su recorrido contará con tres (3) estaciones que se localizarán sobre la Carretera Panamericana.



Mapa 11. Ubicación del Proyecto. Elaboración propia

3.2 Vialidad

Vista Alegre y Cerro Silvestre representan una zona de enlace, un recorrido obligatorio, entre la ciudad de Panamá y La Chorrera. En él se genera una alta concurrencia de vehículos, personas y mercancía, esto se ve en la congestión de vías como la Carretera Panamericana y la Autopista Arraiján - la Chorrera, principalmente en horas de la mañana (5.00 a.m. a 8:00 a.m.) y en la tarde (5:00 p.m. a 8:30 p.m.), ya que, son las horas en que los residentes se dirigen o regresan de la ciudad de Panamá por motivos laborales.



Ilustración 16. Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024.

Las vías principales son:

- **Autopista Arraiján - la Chorrera:** En este punto la autopista se comporta como paso obligatorio para los automóviles provenientes de la ciudad de Panamá hacia el área oeste de la República y viceversa. Cuenta con tres accesos al corregimiento de Vista Alegre, por medio de: la Calle principal Residencial Vista Alegre, Vía hacia Westland Mall y Vía hacia Vacamonte. También cuenta con un acceso al distrito de Cerro Silvestre, por medio de la Vía hacia Bique.
- **Carretera Panamericana:** posee una doble función de tránsito hacia el interior del país y tránsito local. Cuenta con múltiples conexiones viales no jerarquizadas.

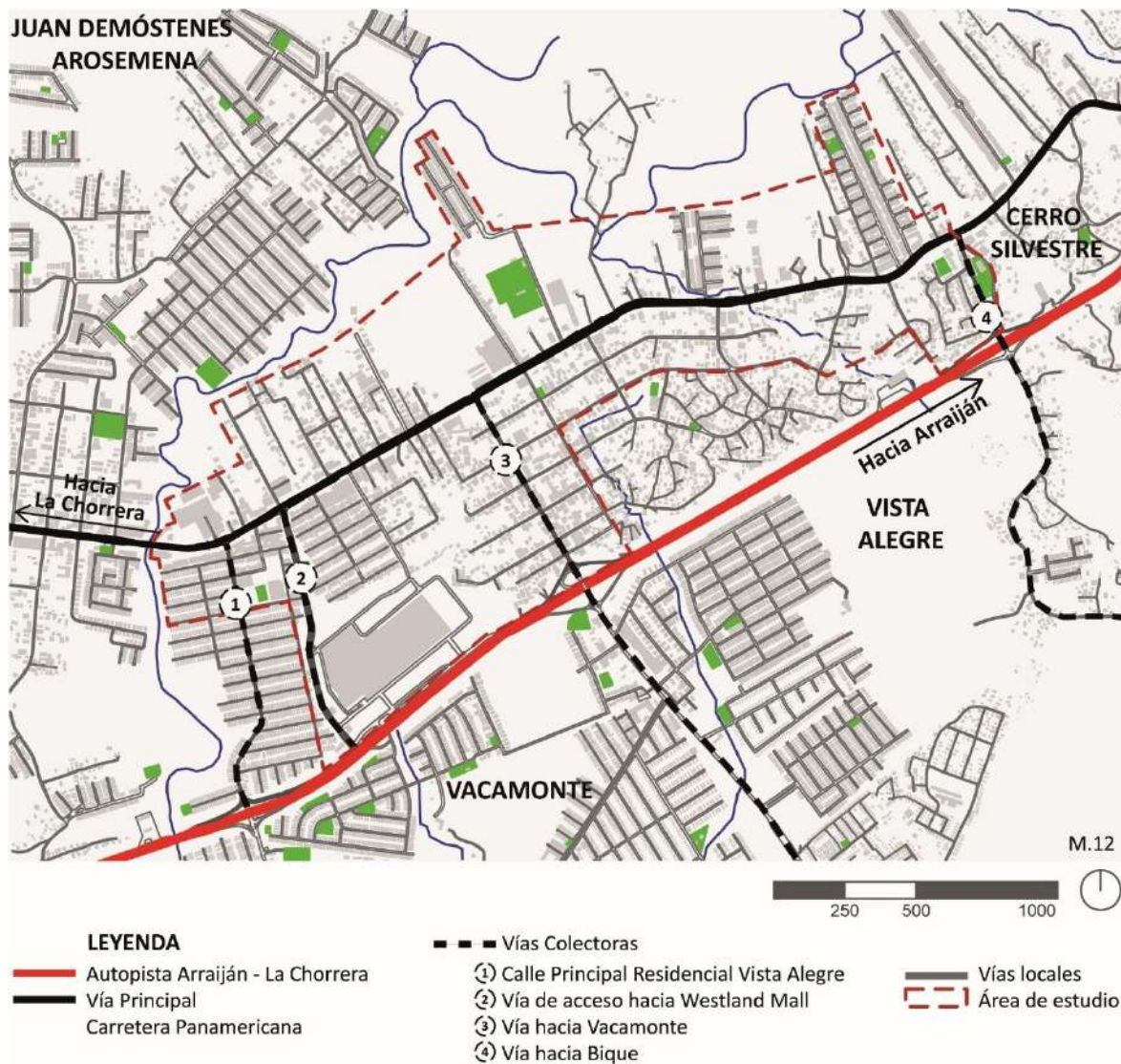
Vías Colectoras

Estas se encuentran entre la carretera Panamericana y la Autopista Arraiján la Chorrera y son las siguientes: Calle Principal Residencial Vista Alegre, Vía de acceso hacia Westland Mall, Vía hacia Vacamonte y la Vía hacia Bique.

Al verificar el trazado vial existente se observa cómo en la parte superior de la carretera Panamericana no existe ningún tipo de jerarquización vial. Por ejemplo, vías locales se conectan directamente a la Carretera Panamericana.

El documento Diagnóstico y Análisis urbanístico del área de influencia de la línea 3 del metro de Panamá, en su sección diagnóstico estratégico, nos dice:

El sistema vial está desconectado, poco jerarquizado e inseguro. La carretera Panamericana tiene la doble función de tránsito de paso y tránsito local, con un diseño de vía inicialmente orientado al tránsito de paso regional, poco preparado para manejar la dinámica urbana que se ha generado en sus bordes y que tenderá a intensificarse con la Línea 3 del Metro de Panamá. Además de una red colectora desarticulada, insuficiente y poco jerarquizada, que dificulta los traslados desde las zonas residenciales a la Panamericana. (p. 11)



Mapa 12. Vialidad. Elaboración propia.

3.3 Recorrido del Transporte Público

La movilidad de los residentes del área oeste para dirigirse a sus trabajos, a un servicio institucional o a cualquier otra actividad la hacen de manera motorizada. El transporte público es el principal modo; sin embargo, es evidente el gran flujo de autos particulares, debido a la mala calidad del transporte público.

El servicio de transporte público está conformado principalmente por buses que recorren la Carretera Panamericana y la Autopista Arraiján – La Chorrera, desde la terminal de transporte de Albrook, o desde la 5 de mayo, hasta los corregimientos de estudio y hacia otros puntos del área oeste de la República. Son más de 80 rutas las que transitan sobre la Carretera Panamericana diariamente.

Las paradas no se encuentran en óptimas condiciones. Debido a la construcción del metro la mayoría fueron derribadas y reemplazadas temporalmente por carpas.

Por la vía hacia Bique, recorren buses que van desde la terminal de transporte hacia la comunidad de Bique. Mientras que, en la Vía de acceso hacia Westland y Vía hacia Vacamonte, transitan buses con rutas internas de Vista Alegre y corregimientos vecinos.



Ilustración 17. Paradas temporales por construcción del metro. © Yesibeth Ruíz, 2024.

Sobre la Vía Panamericana se encuentra en construcción la línea 3 del metro, la cual contará con dos estaciones en el corregimiento de Vista Alegre (M1 Y M2, ver en el mapa 13) y una estación en el corregimiento de Cerro Silvestre (M3). Dicho proyecto, pretende brindar una solución a los residentes del área oeste que se movilizan todos los días hacia la ciudad de Panamá.

En el área de estudio se encuentran tres piqueras de taxis, ubicadas en paradas de la Vía Panamericana, las cuales brindan el servicio principalmente hacia diversos puntos que no cuentan con un recorrido de buses.

Recorrido del Transporte Público



Mapa 13. Recorrido del Transporte Público. Elaboración Propia.

3.4 Recorrido Peatonal

No existe un recorrido continuo de aceras. Las existentes son: angostas, algunos tramos están deteriorados y su recorrido es interrumpido constantemente. En la mayoría de los casos el peatón debe circular por la rodadura vehicular o cunetas.

Las vías más concurridas peatonalmente son: la Vía hacia Bique y la Vía hacia Vacamonte.

En la Vía hacia Vacamonte se encuentran diversos comercios entre: restaurantes, minisúper, el Mercado del Marisco y demás; al inicio de la vía se encuentra el acceso al C.E. B. G. Roberto Francisco Chiari y llegando a la Autopista se encuentra La Unidad Local de Atención Primaria de Salud (ULAPS) de Vista Alegre. A pesar de ser una vía concurrida la acera es discontinua, angosta y no se encuentra en buen estado. Incluso, hay tramos en donde no se distingue la rodadura de la acera, ni donde inician los estacionamientos de los locales comerciales, pues todo se encuentra a un mismo nivel.



Ilustración 18. Vía hacia Vacamonte. © Yesibeth Ruíz, 2024

La Vía hacia Bique desde la Carretera Panamericana cuenta en sus bordes con pequeños comercios, próximo a ellos está el parque de Bique y la Junta Comunal del corregimiento, esto produce un constante recorrido peatonal. También, los residentes caminan en busca de transporte público. En esta vía la acera se encuentra en un solo lado.

El mayor punto de atracción en la vía hacia Westland Mall es el centro comercial, las personas suelen caminar desde las paradas en la Carretera Panamericana. Otros puntos de atracción son: los accesos peatonales hacia el Residencial Vista Alegre, la entrada del parque Altos de Vista Alegre (el acceso se encuentra sin pavimentar). Y la acera perpendicular hacia el Centro Educativo Básico General Residencial Vista Alegre

En la carretera Panamericana el principal punto de atracción para el peatón son los comercios o servicios que se encuentran en medio de las paradas de buses.



Ilustración 19. Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024



Ilustración 20. Vía hacia Bique © Yesibeth Ruíz, 2024

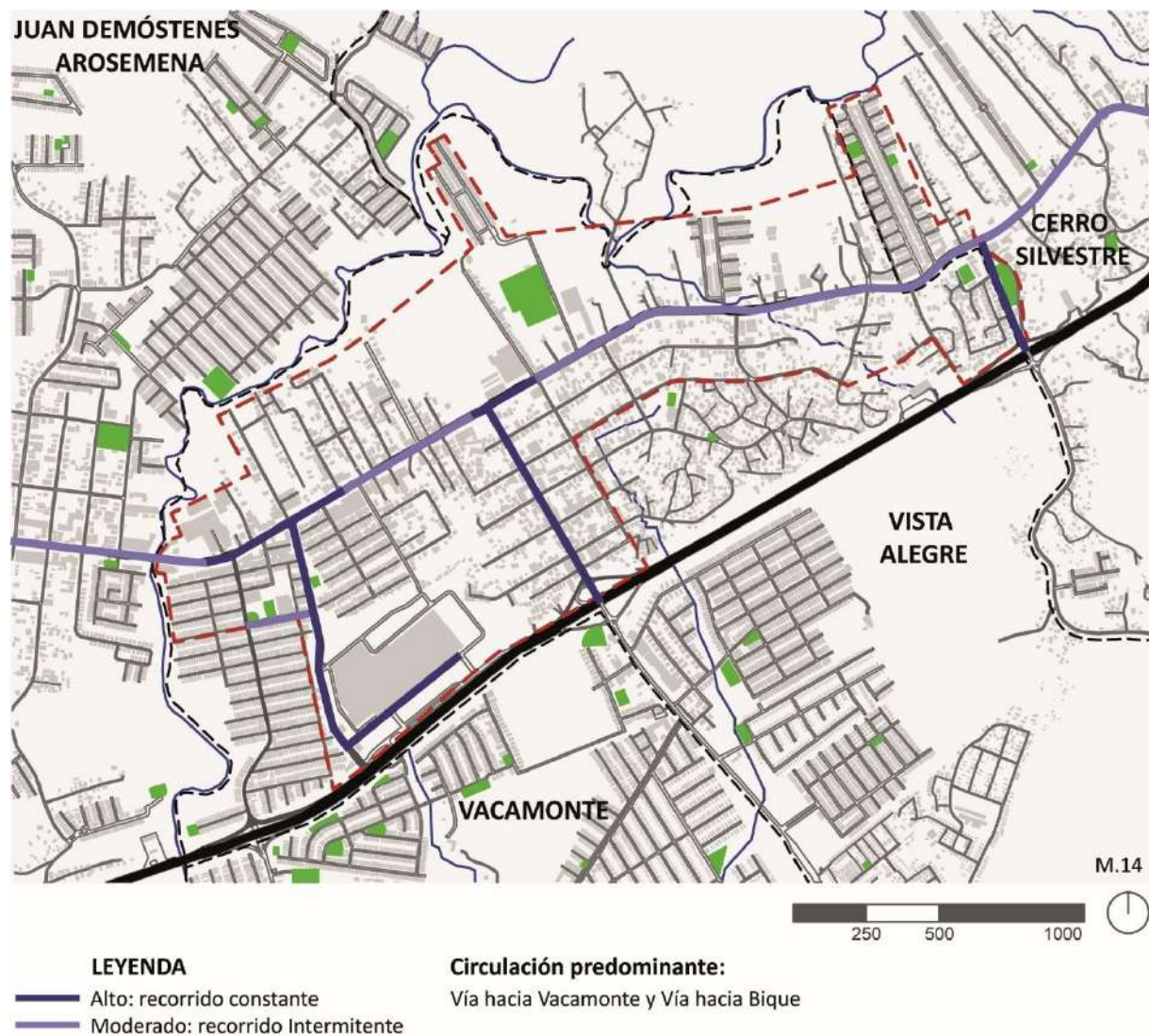


Ilustración 21. Vía de acceso hacia Westland Mall. © Yesibeth Ruíz, 2024



Ilustración 22. Acera del C.E.B.G. Residencial Vista Alegre. © Yesibeth Ruíz, 2024

Recorrido Peatonal



Mapa 14. Recorrido Peatonal. Elaboración propia.

3.5 Uso de suelos actuales

Residencial

El uso que predomina dentro del área de estudio es el residencial de media densidad a través de viviendas unifamiliares. A lo largo del recorrido de intervención se pueden observar viviendas en residenciales planificados como: Residencial Vista Alegre, Altos de Vista Alegre, Los Rosales, entre otros y viviendas dentro de comunidades con patrones dispersos de ocupación. Incluso, se encuentran viviendas unifamiliares frente a la Carretera Panamericana.

Comercio

El uso comercial predomina a lo largo de la carretera Panamericana y las vías colectoras. En la Carretera Panamericana encontramos plazas con estacionamientos en su parte frontal. Aquí hay actividades como restaurantes, ferreterías, supermercados. Dentro del área de estudio está el Centro Comercial Westland Mall



Ilustración 23. Westland Mall. © Grupo Los Pueblos. S. f.

a orillas de la Autopista Arraiján – La Chorrera y con acceso de la vía hacia Westland Mall. En la vía hacia Vacamonte se encuentran pequeñas plazas comerciales y comercios individuales. En la vía hacia Bique, se ubican pequeños locales comerciales: abarroterías, fondas, fruterías, entre otras actividades. El resto son comercios de carácter vecinal dispersos en la huella urbana.

Institucional

Lo encontramos en escuelas, una universidad, clínicas privadas, Centro de Salud Comunitario, administrativos municipales, entre otras actividades. La mayoría cercanas a la Carretera Panamericana y a la Vía hacia Vacamonte.

Industrial

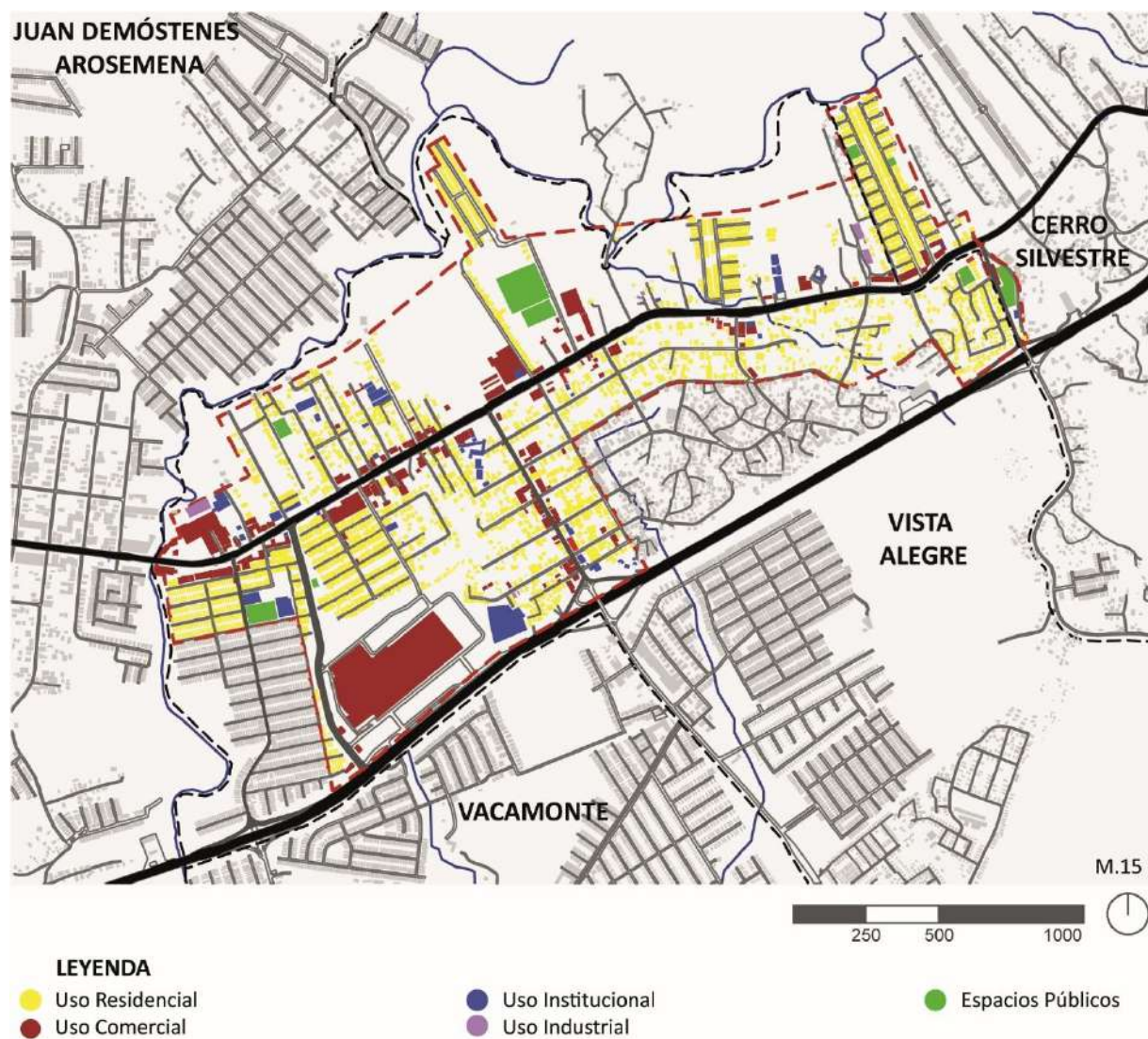
Este uso está representado principalmente por empresas de reciclaje, se encuentran dispersas dentro de la huella urbana.

Recreativo

El área de estudio posee poco espacio público de uso recreativo; en su mayoría parques infantiles y canchas deportivas. El área recreativa más variada es el parque de Bique con cancha multiusos, skate park, juegos infantiles, máquinas de ejercicios y bancas.

Debido a la falta de planificación, el uso de los suelos se ha definido de forma espontánea, la huella urbana ha crecido sin ningún tipo de control o planificación, lo que ha generado un desequilibrio, en donde, predominan las residencias unifamiliares sobre el resto de los usos necesarios para brindar una buena calidad de vida a sus habitantes. Es por ello, que el distrito es conocido como una “ciudad dormitorio”, donde reside una gran cantidad de personas que se encuentran diariamente viajando a la ciudad de Panamá a trabajar y a buscar distintos servicios que no encuentran dentro de su entorno residencial.

Usos de suelos actuales



Mapa 15. Usos de suelo. Elaboración propia.

3.6 Equipamientos urbanos y espacios públicos

Los equipamientos urbanos permiten a los residentes de un sector satisfacer necesidades de índole educacional, de salud, de recreación y demás. Es por ello que al contar con equipamientos urbanos se brinda al habitante áreas y entornos más eficientes. Sin embargo, en el área de estudio los equipamientos son insuficientes.

El área de estudio cuenta con los siguientes equipamientos urbanos:

Instituciones de Salud

Se encuentra la agencia de Seguro Social sede de Arraiján, La Unidad de Atención Primaria de Salud (ULAPS) de Vista Alegre; además de clínicas de salud privadas.

Instituciones de Educación

De carácter público están: El CEBG Roberto Francisco Chiari, CEBG Residencial Vista Alegre y el Instituto Panameño de Habilitación Especial. De índole privado se encuentran: Colegio San Gabriel de la Dolorosa, Centro Bilingüe Vista Alegre, Colegio Gabriela Mistral, Centro Educativo Bilingüe Visión del Saber y La Universidad

Cristiana de Panamá. También se encuentran: el Centro de Atención Integral a la Primera Infancia (CAIPI) y Guardería Sol Naciente, el Centro de Atención Integral a la Primera Infancia (CAIPI) Mis Primeras Enseñanzas y el Centro de Atención de Orientación Infantil y Familiar (COIF) Alegría.

Instituciones Religiosas

Se encuentran iglesias y templos de diversas religiones, así como, la casa de Padres Pasionistas.

Servicios de Administración Pública en el Municipio

Entre ellos destacan: La Junta Comunal de Cerro Silvestre, El Ministerio Público Sección de Atención Primaria, El Centro de Operaciones Municipal Vista Alegre, Instalaciones de Cable &

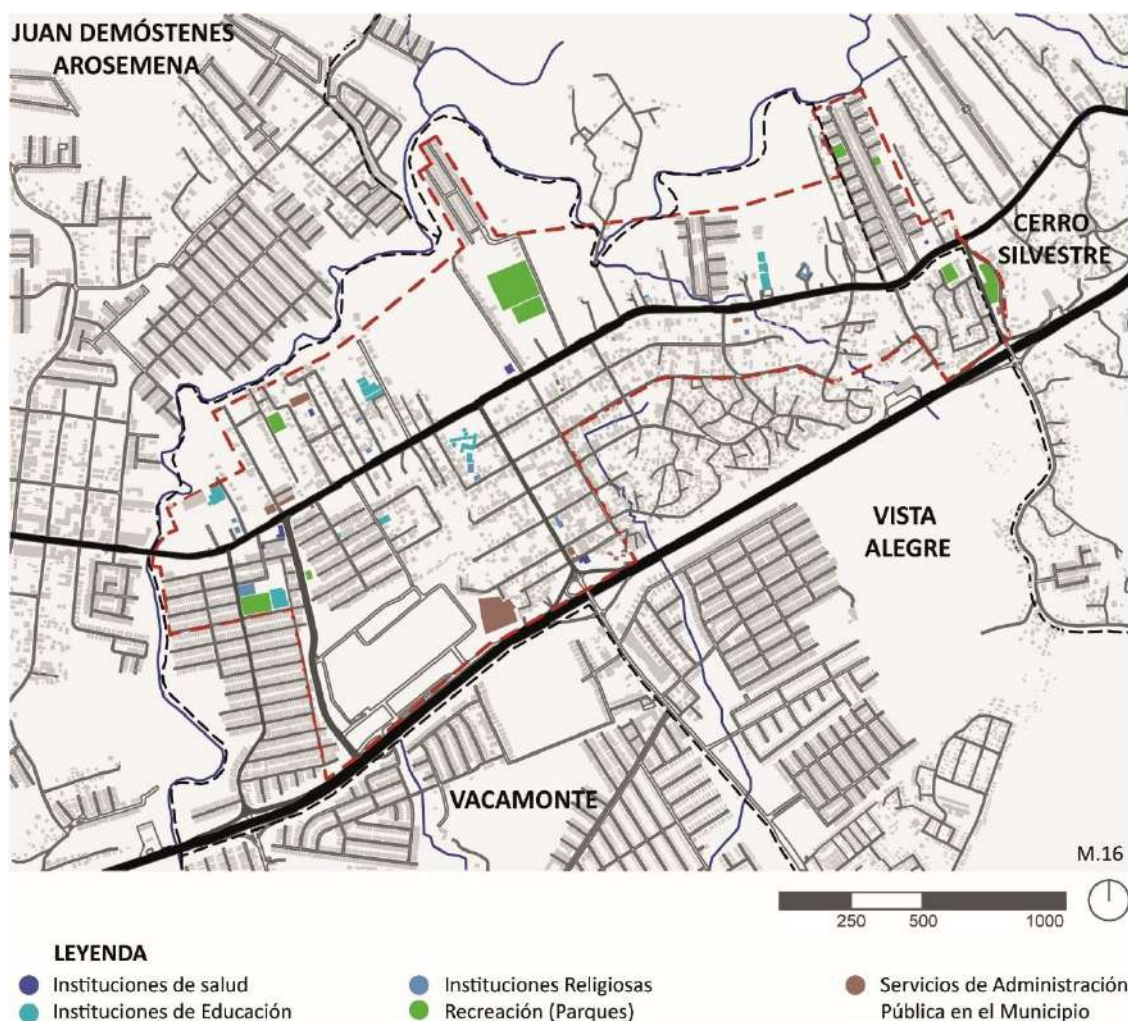


Ilustración 24. Centro Educativo Alegre Residencial Vista Alegre. © Google Maps.

Wireless, El Cementerio Municipal de Vista Alegre, La Junta Comunal de Vista Alegre, Ministerio de Desarrollo Social, entre otras.

Recreación

Los espacios dentro del área son muy pocos. Entre ellos se encuentran: parques infantiles, canchas de futbol y beisbol. Con actividades variadas solo se encuentra el Parque de Bique, ya que, cuenta con: Skate Park, máquinas de ejercicio, juegos infantiles, espacios con bancas y una cancha multiusos. Dentro del área de estudio no existen parques urbanos, este es uno de los principales problemas para la calidad de vida de sus residentes. Sumado a eso, los espacios existentes no reciben el mantenimiento adecuado, incluso algunos se encuentran en total abandono.



Mapa 16. Equipamientos Urbanos y Espacios Públicos. Elaboración propia.



“Todo ese espacio era de la cancha de Bique, pero, aquí construyeron las casas que tumbaron por la construcción del metro. Se supone que en el espacio que quedó van a hacer una cancha sintética, pero, no sé cuándo” Residente de Bique, comunicación personal, 2024.

Ilustración 25. Collage de Parques.

1 y 4: Parque y cancha de Residencial Vista Alegre. © Yesibeth Ruíz, 2024

2: Parque Altos de Vista Alegre. © Yesibeth Ruíz, 2024

3: Parque Los Rosales. © Yesibeth Ruíz, 2024

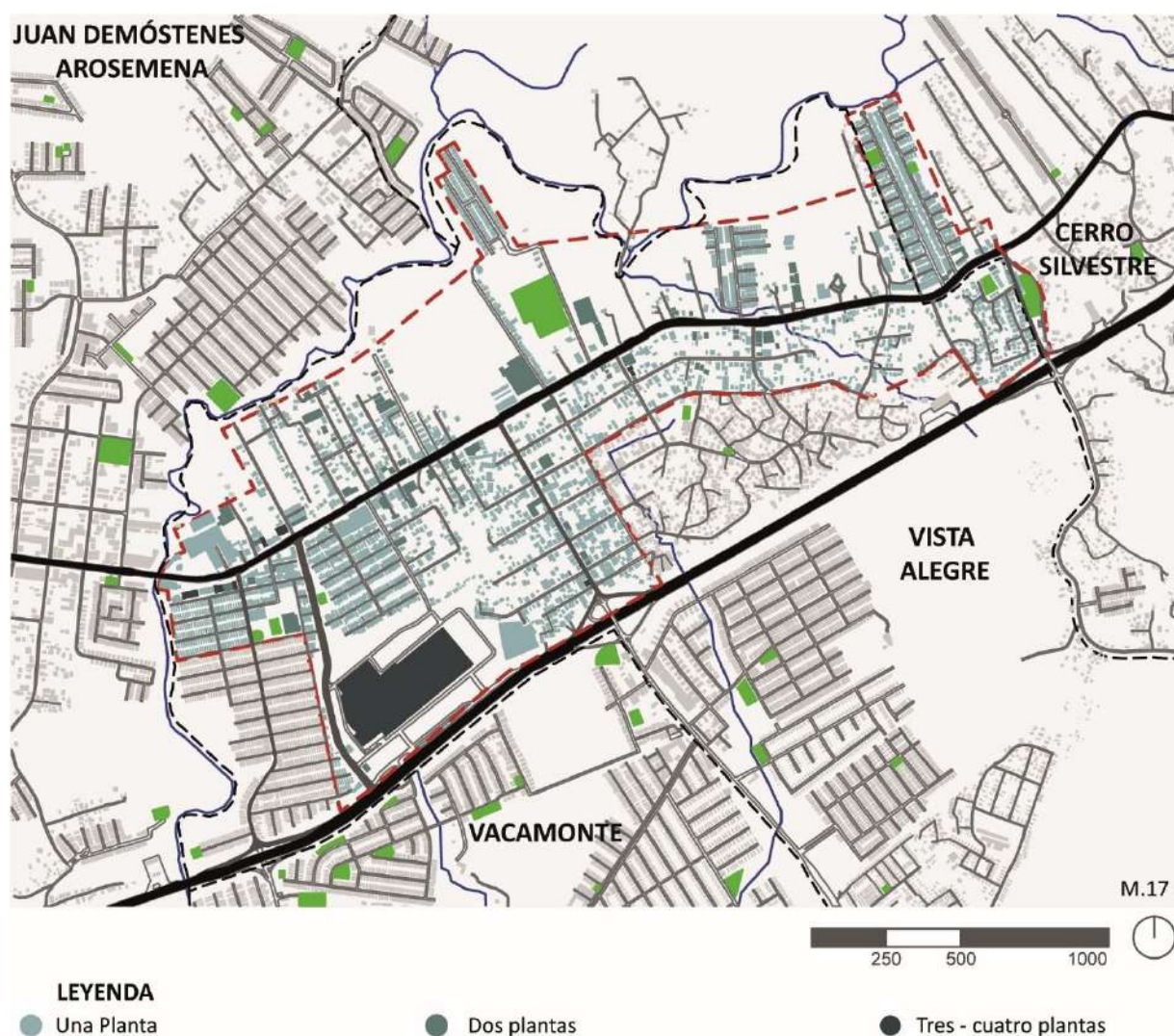
5: Parque de Bique. © Google Maps. S.f.

6: Cancha de Bique © Yesibeth Ruíz, 2024

3.7 Altimetría de la Edificación

La altimetría del área de estudio no varía drásticamente.

El lugar se caracteriza por un dominio de desarrollo residencial de viviendas unifamiliares, con edificaciones de un nivel; incluso frente a la Carretera Panamericana podemos visualizar casas y plazas comerciales de un nivel. En menor cantidad se encuentran plazas comerciales, instituciones y algunas viviendas de dos niveles, estas se centran mayormente a lo largo de la Carretera Panamericana y en la Vía hacia Vacamonte. En una cantidad mínima se encuentran edificios de 3 y 4 plantas estos son: El centro Comercial Westland Mall, algunas plazas comerciales y dos (2) edificios de carácter residencial.

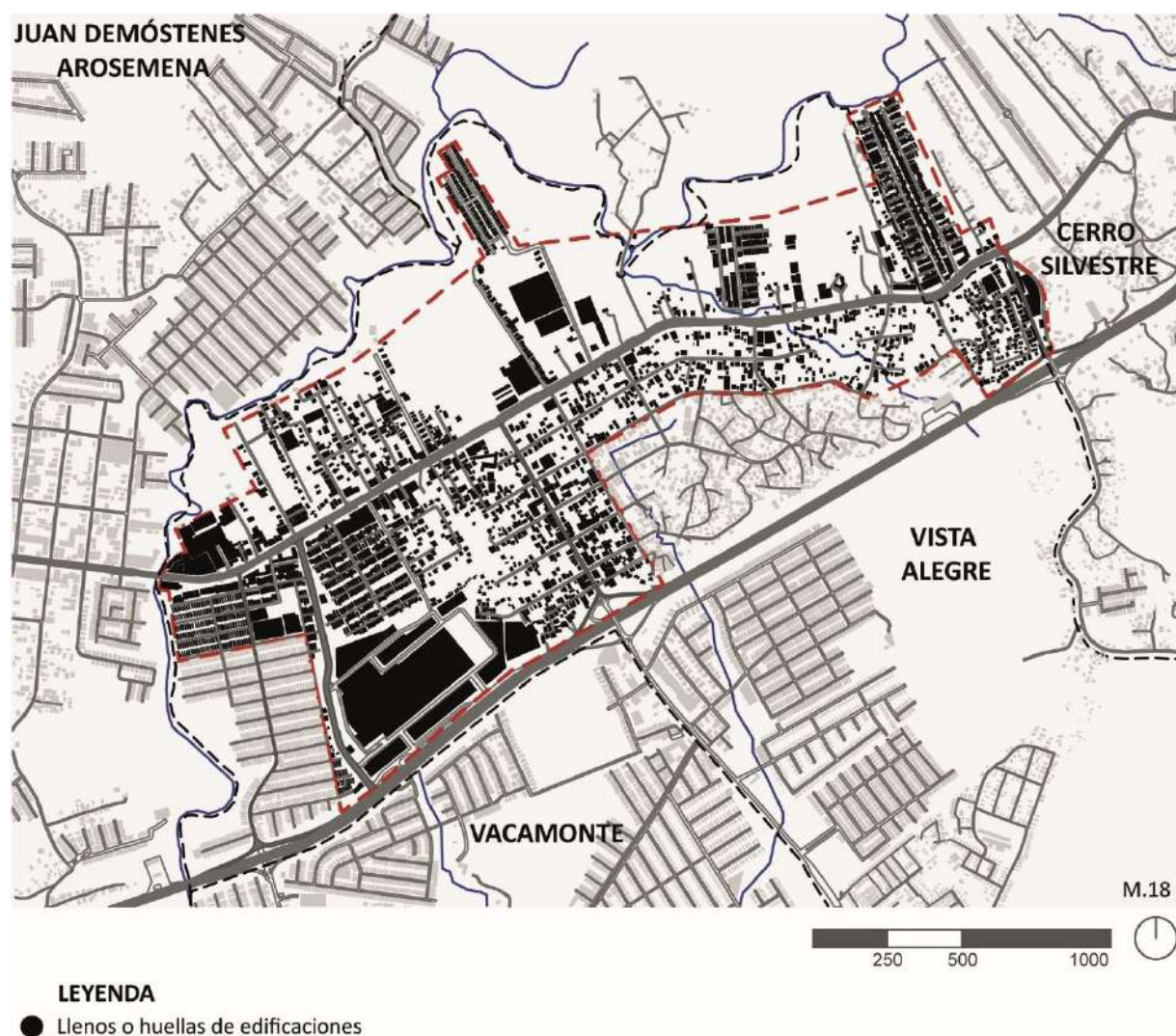


Mapa 17. Altimetría de la Edificación. Elaboración propia.

3.8 Llenos y vacíos

La expansión urbana se refleja en la cantidad de sus habitantes y en el uso del suelo que se le ha dado a su trama urbana, esto se ve en las construcciones que se encuentran en el área de estudio. Estas representan el conjunto de llenos del área, en donde, se observa una mayor ocupación en la parte inferior de la carretera Panamericana en comparación a los edificios de la parte superior de la misma.

Llenos



Mapa 18. Llenos o huellas de edificios. Elaboración propia.

Los espacios sin edificar o vacíos se encuentran en la parte superior (norte) de la Carretera Panamericana, algunos de ellos son espacios con una dimensión considerable.

Entre ellos destacan

1. Al lado del Centro Educativo Bilingüe Visión del Saber se encuentra un vacío con un terreno bastante plano y ninguna arborización.
2. En la parte posterior a la Caja de Ahorros de Vista Alegre, se encuentra un vacío, con una topografía poco variable, con una calle a lo largo del lote y árboles que separan el vacío de las casas existentes.

3. Entre la Calle Ernesto Moreno y la Calle Omega se encuentra un vacío considerable. En la parte frente a la Calle Omega, la topografía es poco variable, sin embargo, al irse acercando a la Calle Ernesto Moreno, se encuentra un pequeño cerro. Este lote desde la Calle Omega se encuentra frente al Centro Bilingüe Vista Alegre y a la Universidad Cristiana de Panamá.



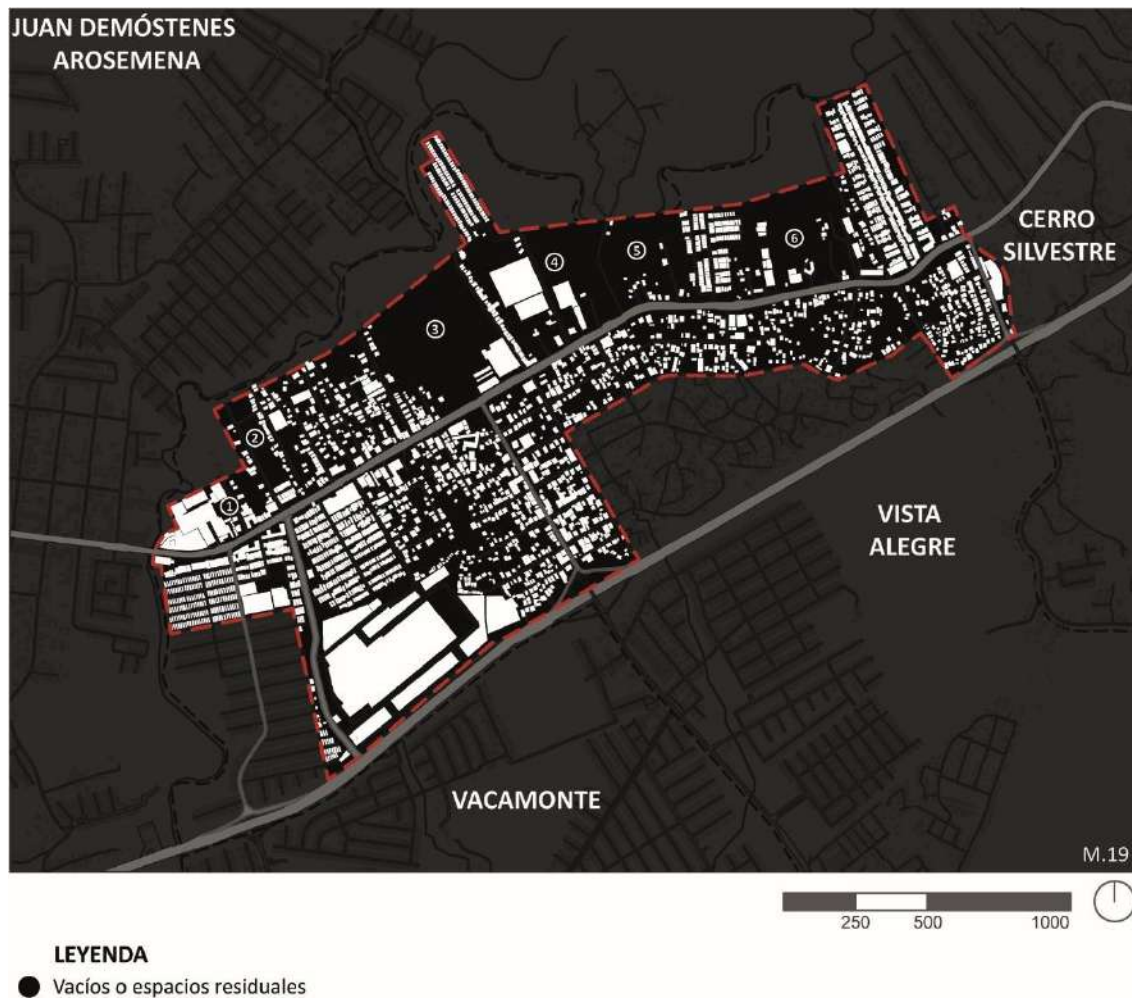
Ilustración 26. Vacío N°3 desde la Calle Omega. © Yesibeth Ruiz, 2024.

4. En la parte posterior al Supermercado Súper Carnes y frente al Campo de Béisbol “Cachorros Baseball Academy” hay un espacio libre. Con una sección transversal poco variable que va de 18.00 a 21.00 metros de altura. Y una sección Longitudinal cuyo punto más bajo es aproximadamente 18.00 m y el punto más alto es 24.00 m.
5. Vacío entre El Residencial Villa Alegre Y la Plaza de Gracia, es importante mencionar que en medio de este espacio se encuentran un taller y residencias aisladas, sin embargo, es visible la distancia que hay entre cada edificación. En su sección

transversal el punto más bajo es aproximadamente de 14.00 m y el punto más alto es de 25.00 m.

6. Un vacío considerable se encuentra entre El Residencial Altos de Cáceres, La Casa de Padres Pasionistas y El colegio San Gabriel de La Dolorosa. Se trata de un área con topografía cambiante. En su sección transversal el punto más bajo está a 26.00 m y el punto más alto está a 51.00 m. En su sección longitudinal los cambios de altura van aproximadamente de 29.00 m a 62.00 m. Este espacio cuenta con una gran cantidad de árboles.

En la parte inferior de la Carretera Panamericana se encuentran vacíos en menores dimensiones ubicado entre las diversas residencias.



Mapa 19. Vacíos o espacios residuales. Elaboración propia.

3.9 Zonas verdes

Existen diferentes escalas de arborizaciones dentro del área de estudio. Las zonas verdes se encuentran dentro de los espacios públicos, en medio de las residencias con patrones dispersos de ocupación y el resto en los vacíos sin intervenir.



Mapa 20. Zonas verdes. Elaboración propia

3.10 Servidumbres y líneas de construcción

Las servidumbres y líneas de construcción del área de estudio fueron verificadas respecto a la información del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

En la siguiente tabla se muestra la información de las vías más importantes del polígono de estudio.

Tabla 5. *Servidumbre de vías importantes*

Vía	Servidumbre	Línea de Construcción
Carretera Panamericana	50.00 m. en población	25.00 m. a partir del eje central a ambos lados
Autopista Arraiján – La Chorrera	100.00 m	50.00 m a partir del eje central a ambos lados
Vía hacia Westland Mall	30.00 m	5.00 m. a partir de la línea de propiedad
Vía hacia Puerto de Vacamonte	15.00 m	5.00 m. a partir de la línea de propiedad
Vía hacia Bique	15.00 m	5.00 m. a partir de la línea de propiedad

Es importante mencionar que actualmente las vías cuentan con las siguientes servidumbres.

Tabla 6. *Dimensión de servidumbre actual*

Vía	Servidumbre
Carretera Panamericana	Va de 25.35 m a 30.00 m aproximadamente
Autopista Arraiján – La Chorrera	Va de 30.00 m a 40.00 m aproximadamente
Vía hacia Westland Mall	Va de 22.00 a 23.00
Vía hacia Puerto de Vacamonte	Va de 9.00 m a 10.00 m
Vía hacia Bique	9.50 m a 10.00 m

3.11 Normas de Zonificación

El distrito de Arraiján no tiene un Plan de Ordenamiento Territorial, ni normas urbanas, es por ello, que se utilizan las normas establecidas para el distrito de Chorrera.

Es importante mencionar que en años pasados se estuvo trabajando en el “Plan de Ordenamiento Territorial de Arraiján” sin embargo, este no ha sido aprobado.

Las Zonas establecidas y sus respectivas nomenclaturas según la norma actual son las siguientes:

a. Zona residencial

Zona R-R: o zona residencial rural para viviendas hasta una densidad neta de 50 hab. / ha.

Zona R-1: o zona residencial de baja densidad para viviendas unifamiliares y bifamiliares hasta una densidad neta 100 hab. / ha.

Zona R-2: o zona residencial de mediana densidad para viviendas unifamiliares, bifamiliares, casas en hileras y edificios hasta una densidad neta de 500 hab. / ha.

Zona R-E: o zona residencial especial para viviendas unifamiliares, bifamiliares y casas en hileras hasta una densidad neta de 300 hab. / ha.

Zona R-M1: o zona residencial de alta densidad para viviendas bifamiliares, casas en hileras y edificios de apartamentos hasta una densidad de 750/ha.

b. Zona Comercial

Zona comercial Urbana o comercio central.

c. Zona industrial

Zona IL- o zona industrial liviana o inofensiva

Zona IM: o zona industrial molesta.

d. Zona comercial – industrial

Zona C2- IL: o zona comercial urbana e industrial liviana.

e. Zona Institucional

Zona In – a: o zona institucional Gubernamental.

Zona IN – b: o zona institucional educativa.

Zona In – c: o zona institucional religiosa.

Zona In – d: o zona institucional hospitalaria.

f. Zona Recreativa

Zona rec. – a o zona recreativa pasiva.

Zona rec. – b o zona recreativa activa.

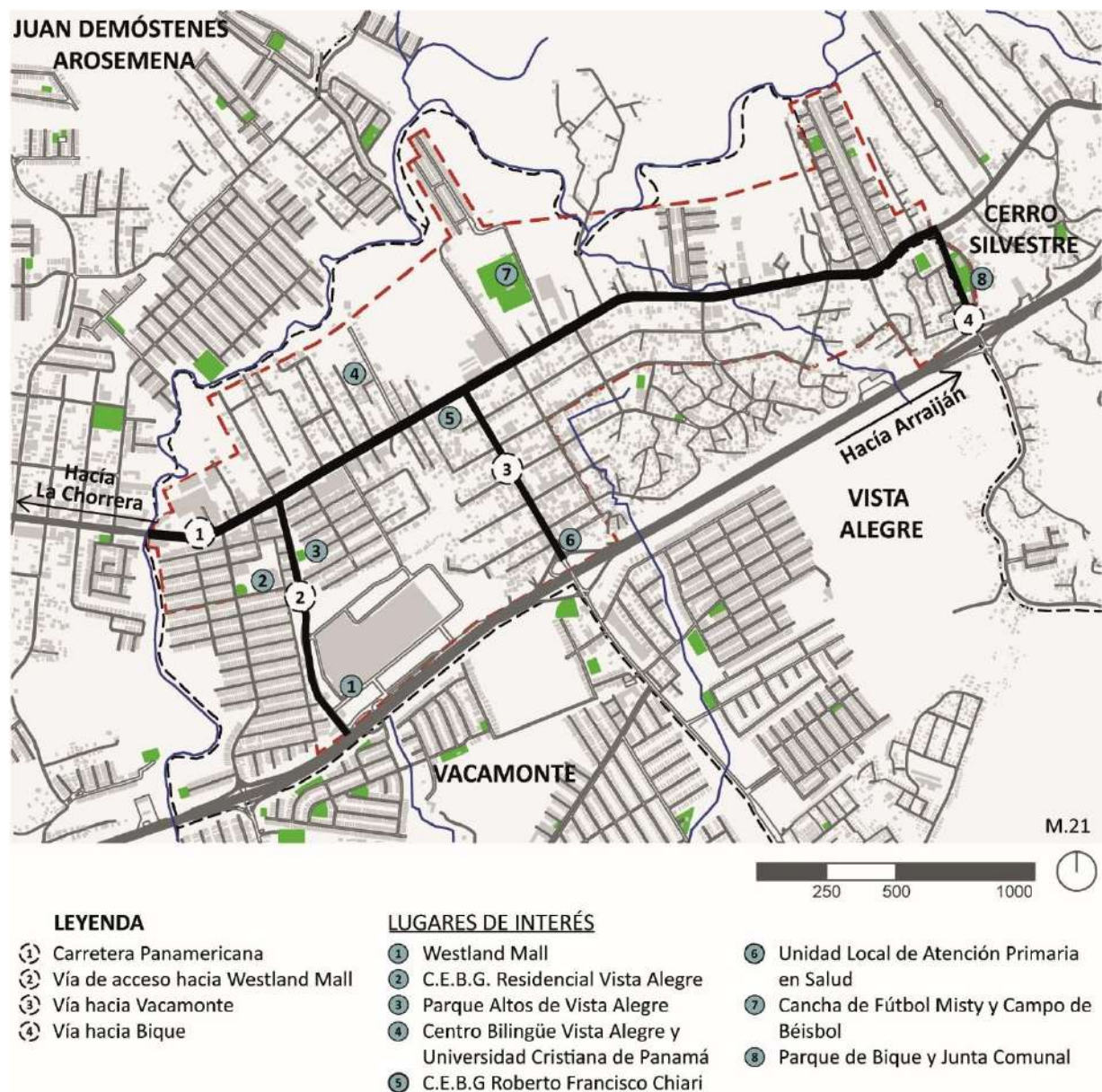
3.12 Paisaje Urbano

Para comprender el área de estudio, es necesario conocer las actividades y el entorno en el cual las personas desarrollan su diario vivir.

En cuatro (4) tramos de estudios, se presentan los perfiles urbanos de las vías más transcurridas:

1. Carretera Panamericana
2. Vía de acceso hacia Westland Mall
3. Vía hacia Vacamonte
4. Vía hacia Bique

Paisaje Urbano



1. Carretera Panamericana

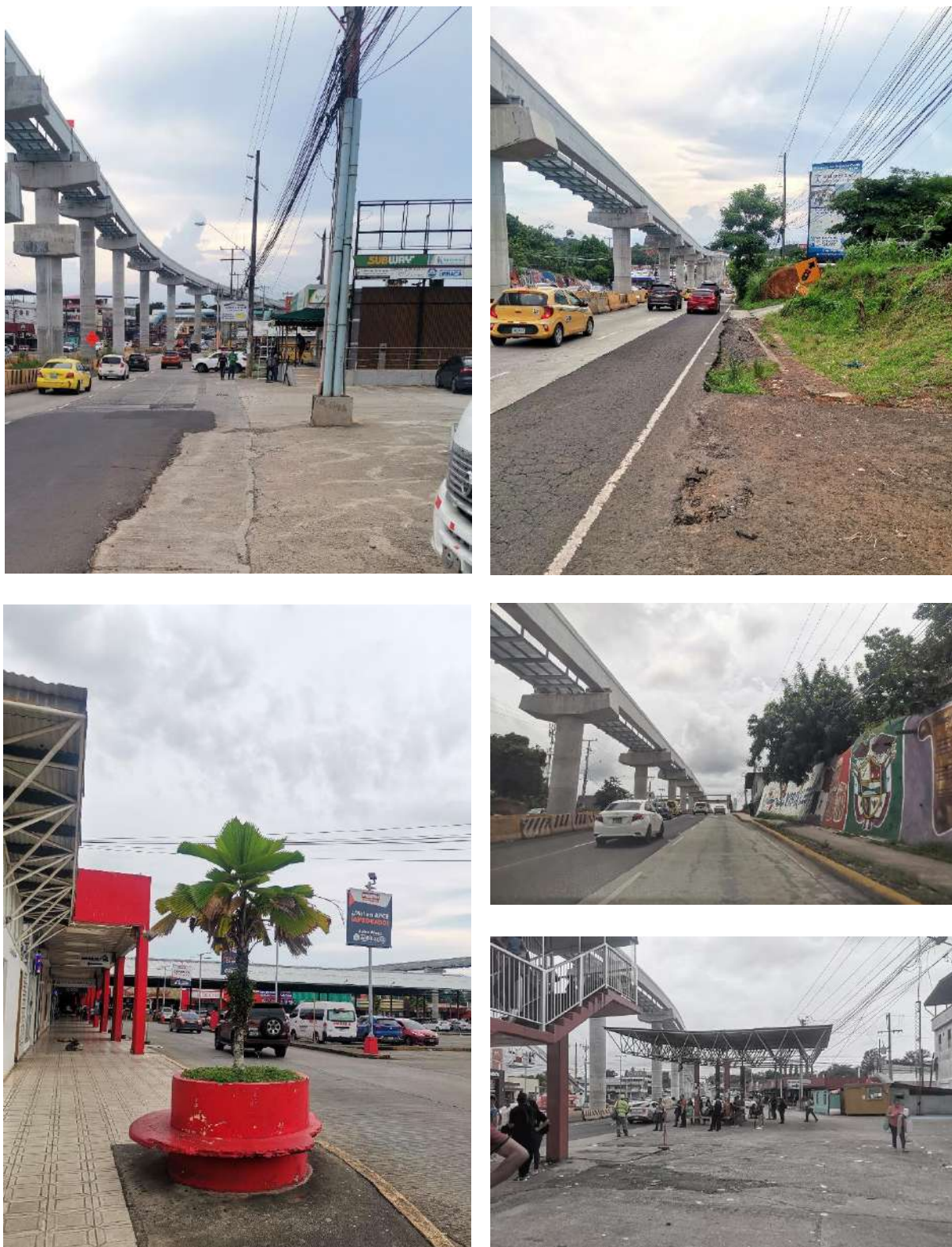


Ilustración 27. Collage de vistas de la Carretera Panamericana © Yesibeth Ruíz, 2024.

Carretera Panamericana



Ilustración 28. Collage de vistas de la Carretera Panamericana. © Yesibeth Ruíz, 2024.

2. Vía hacia Westland Mall

Ilustración 29. Collage de vistas de la Vía hacia Westland Mall. © Yesibeth Ruíz, 2024.



3. Vía hacia Vacamonte



Ilustración 30. Collage de vistas de la Vía hacia Vacamonte.
© Yesibeth Ruíz, 2024.



4. Vía hacia Bique



Ilustración 31. Collage de vistas de la Vía hacia Bique. © Yesibeth Ruíz, 2024.



CAP. 3 Análisis del Sitio del Proyecto

Vía hacia Bique



Ilustración 32. Collage de vistas de la Vía hacia Bique. © Yesibeth Ruíz, 2024.



3.13 FODA

Luego de observar todos los análisis y con base en ellos, se mencionan las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas más relevantes del área de estudio.

Fortalezas

1. Sobre la Carretera Panamericana pasan diversas rutas de buses y actualmente se está construyendo la línea 3 del Metro, la cual contará con tres estaciones dentro del área de estudio.
2. Cuenta con nodos comerciales, con distancias caminables.
3. El parque Bique, (el más grande del área de estudio) se encuentra cercano a medios de transporte públicos como buses y a una futura estación del metro.
4. En la conexión de la Vía hacia Westland Mall y la Autopista Arraiján la Chorrera se encuentra el único centro comercial dentro del distrito y el más grande de la provincia.
5. A 226.00 m de la carretera Panamericana se encuentran: Un campo de béisbol y la cancha de Fútbol Misty, los cuales son muy utilizados por academias infantiles.

Oportunidades

1. Potenciar los espacios que se encuentran cercanos a las próximas estaciones del metro de Panamá.
2. Frente a la Carretera Panamericana se encuentran principalmente: comercios, algunos servicios y algunas viviendas de manera separada. Estos usos se pueden unificar para crear espacios mixtos y así aprovechar los terrenos frente a esta importante vía.
3. Recuperar la servidumbre de las vías más concurridas peatonalmente para brindar a las personas un recorrido seguro y agradable.
4. La vía hacia Vacamonte tiene un recorrido peatonal muy activo, se puede recuperar la servidumbre para proveer al peatón de recorridos seguros.
5. Vacíos con distancias caminables a paradas de buses y cercanos a lugares de interés que pueden ser intervenidos como espacio público.
6. En la parte posterior al Ministerio de Desarrollo Social, a la Caja de Ahorros y demás servicios hay un vacío considerable que se puede intervenir

como espacio público. Se encuentra cercano a paradas de buses y a una futura estación del metro de Panamá. Este terreno tiene dos (2) paradas cercanas una a 300.00 m y otra a 370.00 m.

7. Frente a la cancha de Fútbol Misty y posterior a la Plaza comercial de Gracia, se puede apreciar un vacío disponible para intervenir como espacio público. Este terreno cuenta con una parada de buses a 320 m.
8. Próximo al Centro Bilingüe Vista Alegre y a la Universidad Cristiana de Panamá se encuentra un vacío disponible que se puede intervenir como espacio público.
9. Recuperar la antigua cancha de Bique y retomar su uso como espacio público, este vacío se encuentra cercano a una parada de buses, piquera de taxi y a una futura estación del metro.

Debilidades

1. Poca o inexistente infraestructura para el peatón.
2. Poca o nula jerarquización vial.
3. Servidumbres enfocadas en el tránsito vehicular.



Ilustración 33. Carretera Panamericana. Infraestructura peatonal inexistente. © Yesibeth Ruíz, 2024.

4. Servidumbres sin ningún tipo de arborización, mobiliario urbano y con escasa infraestructura peatonal.
5. Congestión vehicular en la carretera Panamericana en algunas horas del día.
6. La mayoría de las paradas no cuentan con bahías, debido a esto, al detenerse un bus aumenta el tráfico en horas pico.
7. Desequilibrio en los usos de suelos actuales.
8. Escaso equipamiento urbano.

9. Huella Urbana dispersa, algunas construcciones se encuentran aisladas.
10. En todo el recorrido y en los corregimientos en general, existe una ausencia abismal de espacios públicos a gran escala; los espacios públicos actuales no son proporcional a la cantidad de habitantes y en su mayoría son canchas deportivas o parques vecinales con pequeños gazebos y juegos infantiles.
11. Espacios públicos abandonados, sin ningún tipo de mantenimiento
12. Viviendas unifamiliares frente a la carretera Panamericana.
13. Los locales comerciales presentes en la Vía hacia Bique no se encuentran en buenas condiciones y están establecidos en la servidumbre vial.
14. Apropiación de aceras por parte de los locales comerciales frente a la vía Panamericana.

Amenazas

1. No existe un plan de ordenamiento territorial, ni normas de zonificación adecuadas para la situación actual del distrito. Las normas utilizadas son las del distrito de Chorrera del año 1986.

2. Recorrido de los peatones sobre la rodadura vial por falta de infraestructura peatonal.
3. Los sistemas eléctricos y de agua potable presentan problemas, no solo para el área de estudio, sino, para el distrito en general.

3.14 Observaciones y Sugerencias

Observaciones y sugerencias, para sintetizar el análisis del área de estudio:

1. Falta de Espacios público

Un gran déficit de espacios públicos. Arraiján tiene una gran cantidad de habitantes, sin embargo, esta población no cuenta con espacios públicos para distraerse, interactuar, realizar ejercicio y demás.

Los espacios públicos actuales son pocos, algunos de ellos no reciben mantenimiento, por lo cual, se encuentran deteriorados. Suelen ser el parque vecinal con gazebos, juegos infantiles y alguno de ellos con canchas, dejando a un lado el resto de la población con edades superiores que también necesitan espacios de distracción.



Ilustración 35. Vistas del parque Altos de Cáceres. © Yesibeth Ruíz, 2024.

Sugerencia: Aprovechamiento de vacíos

Debido al crecimiento desordenado de la huella urbana, en la parte superior a la Carretera Panamericana se encuentran vacíos urbanos de tamaño considerable, en ellos se puede generar espacios de recreación, encuentro, distracción y así mejorar la calidad de vida de la población.

2. Poca infraestructura Peatonal

Es preciso mencionar que el área de estudio cuenta con puntos con un alto flujo peatonal, tales como, la vía hacia Vacamonte, la vía hacia Bique, la vía hacia Westland Mall y parte de la Carretera Panamericana, entre otros.

Sin embargo, el diseño y construcción de las vías se ha centrado en el flujo vehicular dejando a un lado el recorrido y seguridad del peatón. Al realizar el recorrido



Ilustración 34. Tramo de la Carretera Panamericana sin acera. © Yesibeth Ruíz, 2024.

encontramos aceras angostas, deterioradas y sin continuidad alguna; interrumpidas por objetos fijos, incluso largos tramos donde ni siquiera hay aceras.

Frecuentemente se observa como las construcciones se apropian de la servidumbre, tomando el espacio de las aceras

Cabe mencionar que en comunidades que se dieron por autoconstrucción como Loma Bonita, las vías solo están compuestas por rodadura vehicular, lo que hace obligatorio que los peatones se movilicen en la vía.

Sugerencia: Recuperación de servidumbre

Una sugerencia para contrarrestar este problema es una revitalización urbana, con

lineamientos que den prioridad a una diversificación de movilidad. Esto permitirá una mejora considerable en el contexto urbano donde las personas viven su día a día.

3. Desequilibrio en los usos de suelos y segregación de usos

Debido a la falta de planificación urbana en el distrito, el crecimiento se ha dado sin ningún orden, lo que ha ocasionado un desequilibrio y segregación en los usos actuales.

Los usos actuales se cuentan segregados, son pocos los espacios donde se combinan más de un uso.

Sugerencia: Usos Mixtos

Se propone densificar de manera vertical los lotes próximos a la carretera Panamericana, tomando en cuenta la importancia de esta vía y la futura línea 3 del metro (actualmente en construcción), lo que aumentará notablemente el valor económico de estos lotes. Es por ello, que se propone aplicar usos mixtos, lo que permitirá contrarrestar el notable desequilibrio y segregación de usos.

Se proponen edificaciones que estén orientadas al peatón y a una interacción entre edificio y espacio público. Dejar atrás, las típicas plazas comerciales con estacionamientos en frente que incluso, invaden el espacio peatonal.



Ilustración 36. Vistas de usos actuales frente a la Carretera Panamericana. © Google Maps. S.f.

3.15 Opinión Colectiva

Se realizaron encuestas o sondeos de manera personal y virtual, a residentes de diferentes corregimientos del distrito de Arraiján con la finalidad de alcanzar una aproximación de una opinión colectiva de los temas presentados y así considerar esa opinión en la propuesta. Ambas encuestas sumaron un total de 101 personas de los diferentes corregimientos de Arraiján.

Corregimientos Participantes

En el siguiente gráfico se puede observar que participaron los nueve (9) corregimientos del distrito de Arraiján. Siendo Arraiján, Vista Alegre y Cerro Silvestre los corregimientos con mayor participación en el sondeo.

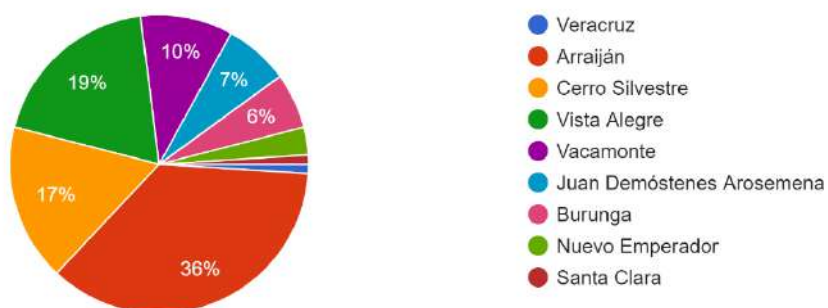
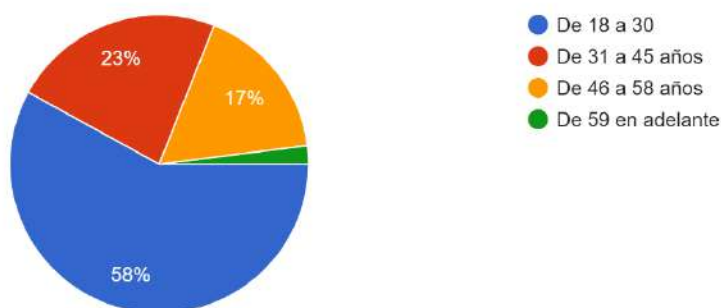


Gráfico 1. Corregimientos participantes.

Edad de los participantes:



Gráficos 2. Edad de los participantes.

1. Infraestructura peatonal

Se formularon preguntas en donde se pudo concluir que el peatón en nuestro distrito muestra gran descontento con la infraestructura actual. Los gráficos corroboran lo mencionado anteriormente. De igual modo, se incluyen algunos comentarios de los participantes que sintetizan las opiniones más comunes.

1.1 ¿Cómo clasificas la infraestructura peatonal?

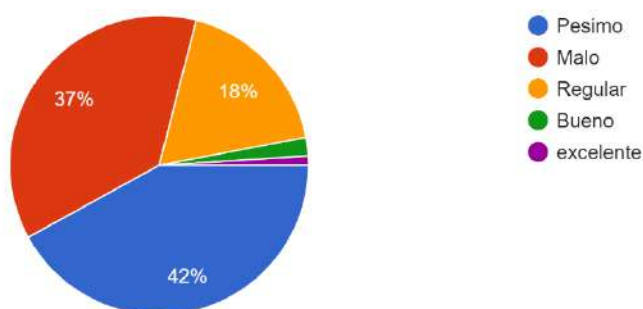


Gráfico 3. ¿Cómo clasificas la infraestructura peatonal?

1.2 Si la infraestructura estuviera en mejor estado ¿Caminarías más?

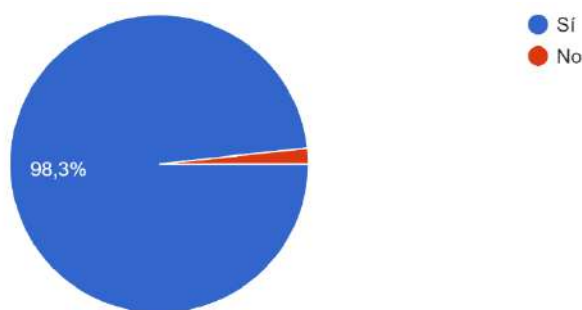


Gráfico 4. Si la infraestructura estuviera en mejor estado ¿Caminarías más?

1.3 ¿Cómo describirías tu experiencia al utilizar la estructura peatonal?

“Mala, las aceras son angostas, en algunos lapsos ni siquiera hay aceras. Los autos se apropian de las aceras y solo nos queda caminar por la calle”.

“Muy pocas aceras, hay lugares en los que existen, otros en los que se interrumpen o simplemente no hay. Las aceras son muy estrechas y algunas alcantarillas están sin tapas”.

“¡Un total desastre!, por un momento tienes aceras y más adelante hay que jugársela por ver donde puedes pasar”.

“Terrible, en ocasiones no se entiende qué es calle, si hay o no hay acera. Vas caminando en una acera y de pronto ya no está, lo que hay son estacionamientos”.

“En algunas partes no existen aceras, por lo que no caminaría con regularidad por ejercicios sino por necesidad”.

“La infraestructura peatonal es un desastre, no son continuas, hay pocas aceras y son angostas, en algunos recorridos es obligatorio caminar al lado de los vehículos porque simplemente no hay acera. Los pequeños comercios que están antes de llegar al parque de Bique, se apropian del espacio del peatón, lo mismo pasa en ciertos tramos de Vista Alegre lo que me obliga a caminar en la calle”.

2. Movilidad

Debido a factores como el transporte público hoy día las personas ven al automóvil como indispensable en sus vidas, sobre todo para los residentes de Arraiján, ya que, la mayoría de ellos se deben trasladar a Panamá para trabajar.

2.1 ¿De qué manera te movilizas?

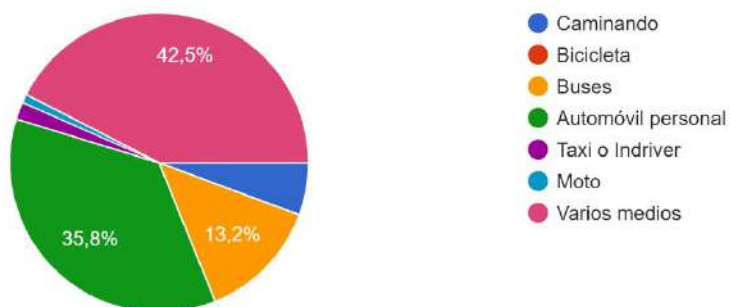


Gráfico 5. ¿De qué manera te movilizas?

2.2 En el caso de que existiera un buen sistema de transporte público, aceras y ciclovías ¿De qué manera te gustaría movilizarte?

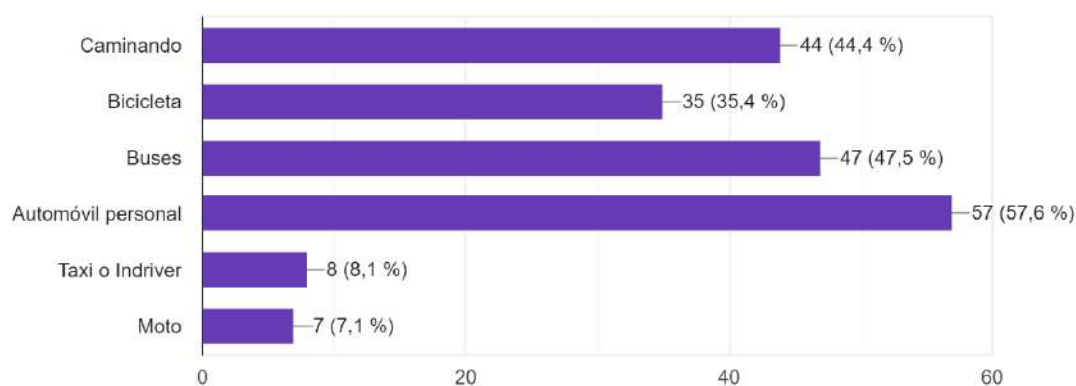


Gráfico. 6. En el caso de que existiera un buen sistema de transporte público, aceras y ciclovías ¿De qué manera te gustaría movilizarte?

3. Espacios públicos

Los participantes muestran un gran interés por contar con espacios públicos agradables y cercanos a sus hogares, llegando a la conclusión que los existentes son pocos, pequeños y se encuentran con poco o nulo mantenimiento.

3.1 ¿Crees que se deben priorizar los espacios públicos?

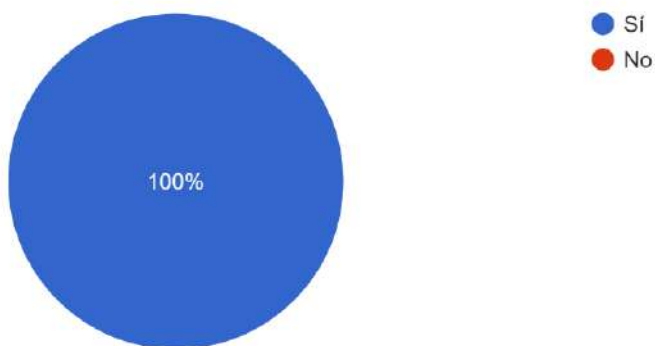


Gráfico 7. ¿Crees que se deben priorizar los espacios públicos?

3.2 ¿Tienes parques cercanos para correr y caminar largas distancias?

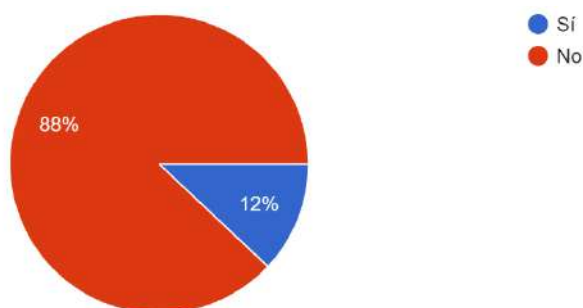


Gráfico 8. ¿Tienes parques cercanos para correr y caminar largas distancias?

3.3 ¿Cómo llegas a estos parques?

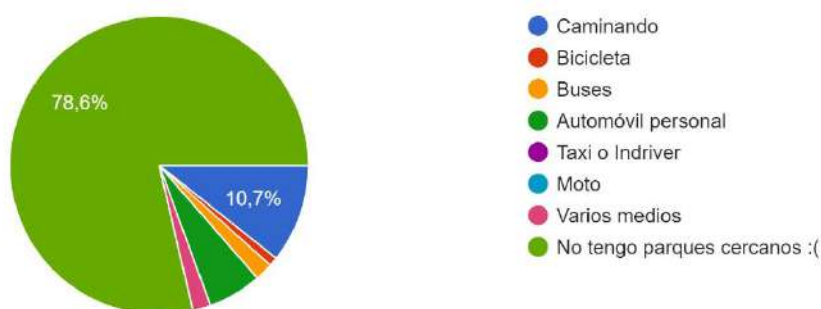


Gráfico 9. ¿Cómo llegas a estos parques?

3.4 ¿Qué no te gusta de los parques existentes hoy día?

“La falta de aseo, de mantenimiento, y que lo estén haciendo de manera pequeña.”

“Están lejanos y poco céntricos”.

“Están descuidados. No se les corta el pasto, no tienen luces y la mayoría de los juegos no funcionan”.

“Para ir a uno bueno hay que ir hasta la ciudad de Panamá”.

“Solo existen parques infantiles, no hay espacios públicos para las personas de otras edades. Además, los parques existentes no reciben mantenimiento”.

“A varios no les dan mantenimiento y no tienen suficientes aparatos recreativos para actividad física para adultos o para que los niños jueguen”.

“No se les da mantenimiento, están deteriorados, no tienen cámaras de vigilancia y llegan personas a consumir vicios”.

“Que debo ir a Panamá si quiero disfrutar de un buen espacio público, no tenemos parques para correr, los niños no tienen donde manejar bicicleta, no hay espacios para hacer ejercicio”.

3.5 ¿Con cuál opinión te identificas con respecto a los parques en Arraiján?

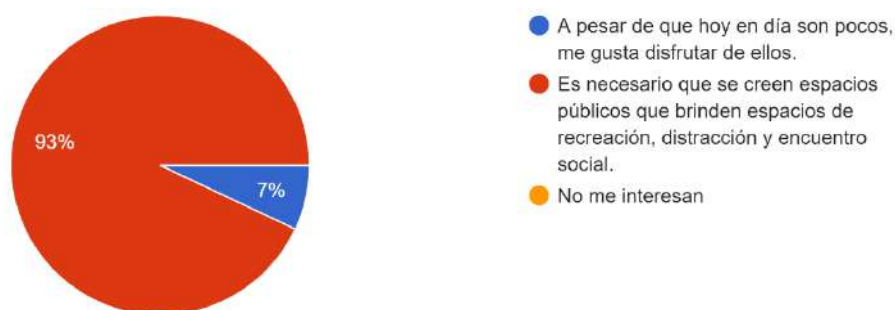


Gráfico 10. ¿Con cuál opinión te identificas con respecto a los parques en Arraiján?

4. Usos de Suelos

Las personas en su mayoría muestran descontento con la distribución actual en los usos de suelo, la respuesta inmediata en algunas ocasiones fue “Es un desastre, todo está desordenado”.

4.1 ¿Cómo describes la distribución del uso de suelos actuales (Residencial, comercial, industrial, espacios públicos e institucional)?

CAP. 3 Análisis del Sitio del Proyecto

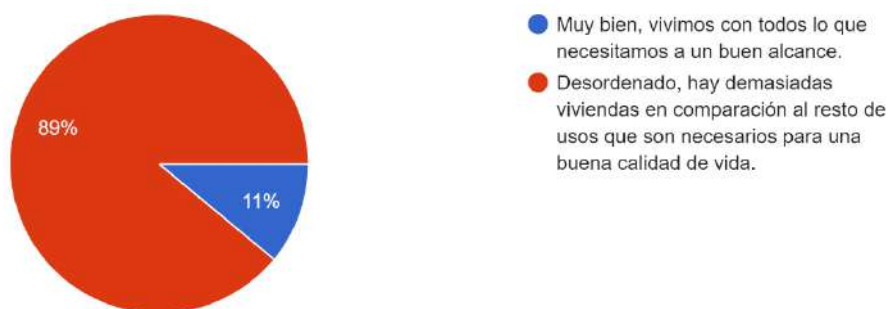


Gráfico 11. ¿Cómo describes la distribución del uso de suelos actuales?

4.2 Si actualmente trabajas ¿Dónde se ubica tu trabajo?

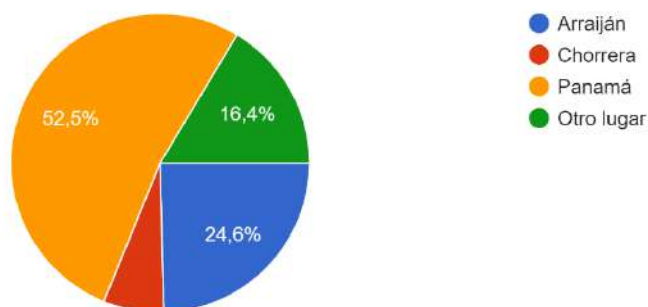


Gráfico 12. Si actualmente trabajas ¿Dónde se ubica tu trabajo?

5. Equipamiento para la revitalización urbana

5.1 ¿Qué tipo de intervención te gustaría ver?

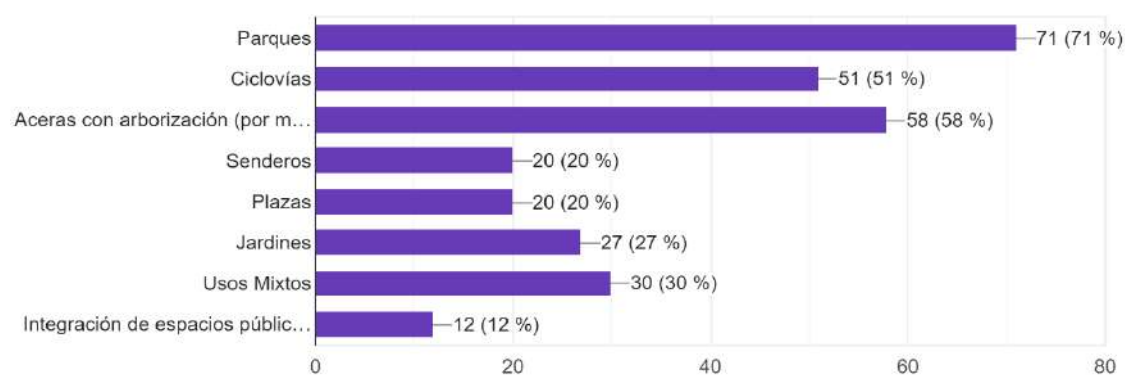


Gráfico 13. ¿Qué tipo de intervención te gustaría ver?

5.2 ¿Qué opinas de parques ubicados a distancias caminables desde las paradas de buses?

¿Te agrada la idea?

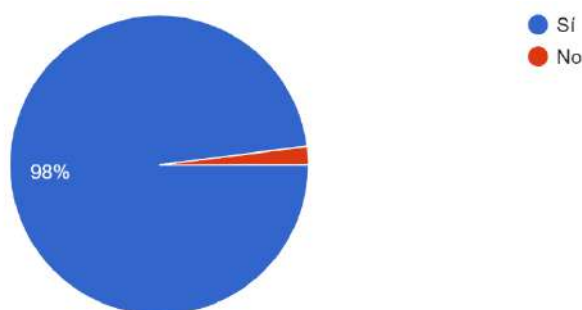


Gráfico 14. ¿Qué opinas de parques ubicados a distancias caminables desde las paradas de buses? ¿Te agrada la idea?

5.3 ¿Cuáles de estas opciones te gustaría ver en un parque?

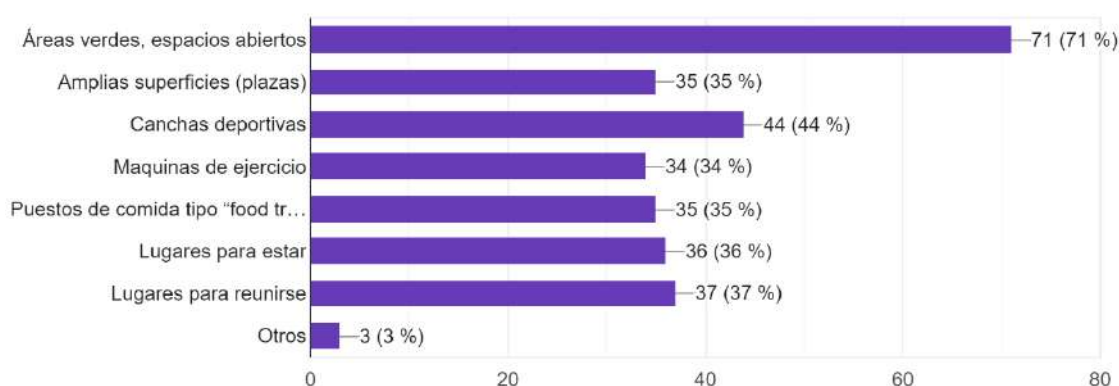


Gráfico 15. ¿Cuáles de estas opciones te gustaría ver en un parque?

5.4 ¿Qué te gustaría ver en un parque y no está en la lista anterior?

“Restaurantes”, “lugares para hacer ejercicio”, “fuentes para hidratarte, bancas”, “facilidades para el acceso de internet, de ese modo los que tenemos la facilidad de trabajar remotamente podríamos aprovechar el espacio”, “fuentes de chorros para los niños”, “mucho arborización, vegetación, evitar los autos, “cámaras de seguridad, que esté limpio y ordenado con buena iluminación”, “áreas para mascotas, no tenemos donde llevar a nuestros perritos a pasear”, “Espacios para personas mayores”.

5.5 ¿Qué opinas de subir la densidad y aplicar usos mixtos a los terrenos frente a la Carretera Panamericana?

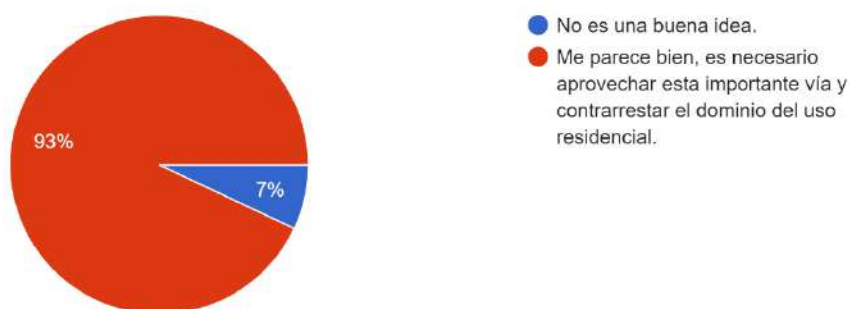


Gráfico 16. ¿Qué opinas de subir la densidad y aplicar usos mixtos a los terrenos frente a la Carretera Panamericana?

5.6 Si tu respuesta a la pregunta anterior fue "No es buena idea", cuéntame ¿Por qué no te parece buena idea?

“Ocasiona tranque”.

“Hay que mantener la tranquilidad en la carretera”

“Entre menos personas hay menos contaminación, menos ruido, más entornos verdes, se siente un ambiente diferente, le da una mejor vista al área.”

Frente a la carretera panamericana se encuentran algunas viviendas, se propone reubicar a estas personas en los nuevos edificios de usos mixtos.

5.7 ¿Estarías de acuerdo con la reubicación de las personas que viven frente a la Carretera Panamericana?

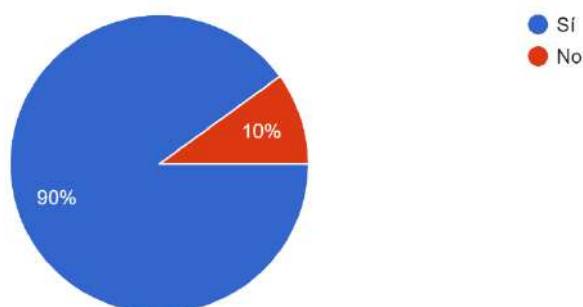


Gráfico 17. ¿Estarías de acuerdo con la reubicación?

5.8 ¿Utilizarías los parques?

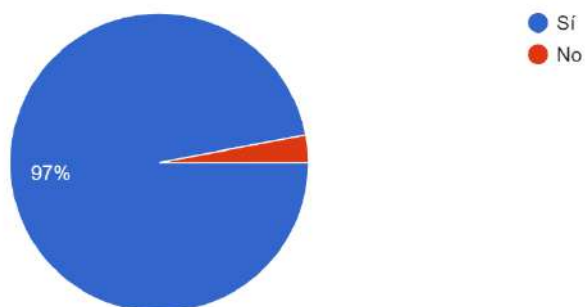


Gráfico 18. ¿Utilizarías los parques?

5.9 ¿Utilizarías ciclovías en la vía Panamericana?

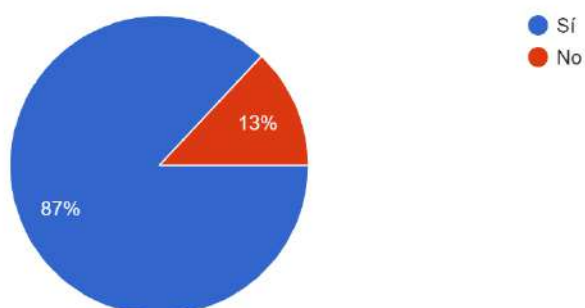


Gráfico 19. ¿Utilizarías ciclovías en la vía Panamericana?

5.10 ¿En cuál vía colectora, incluirías infraestructura para una ciclovía?

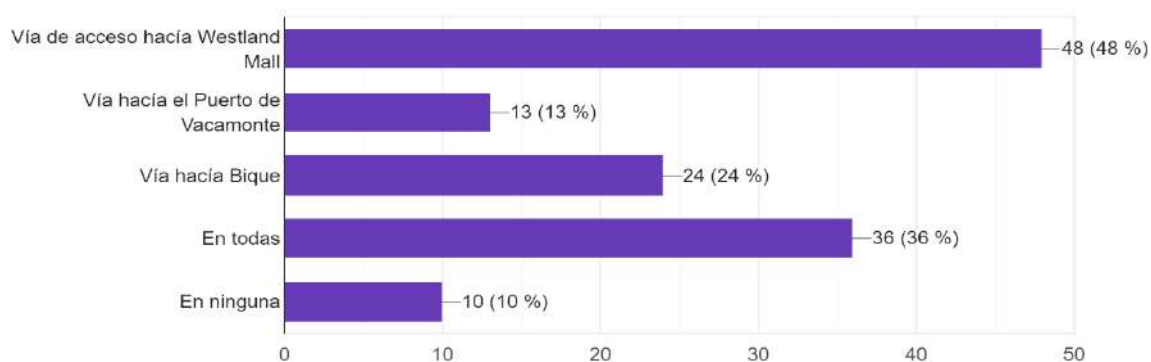


Gráfico 20. ¿En cuál vía colectora, incluirías infraestructura para una ciclovía?

4 Capítulo 4 Propuesta de Diseño

4.1 Puntos de Intervención

4.1.1 Vías

La intervención principal se da en la Carretera Panamericana. Debido a la concurrencia peatonal se presenta una nueva sección vial para: la vía hacia Westland Mall, la vía hacia Vacamonte, la vía hacia Bique y para las calles que comunican a los nuevos parques.

En la parte Sur y Norte de la Carretera Panamericana se propone la extensión y conexión de vías que hoy día se encuentran colgadas de la Carretera Panamericana. De esta manera se logra una retícula vial más ordenada y que calles cuyo único acceso es por la Carretera Panamericana tengan una comunicación entre sí.

4.1.2 Criterios de selección de terrenos para espacios públicos abiertos

Para la selección de terrenos se tomó en cuenta que estuvieran cercanos a espacios hoy día concurridos y que fueran accesibles desde el transporte público.

Los terrenos seleccionados para nuevos espacios dentro de la revitalización urbana son:

Terreno N°1: Vacío posterior al Ministerio de Desarrollo Social, Caja de Ahorros y Lotería Nacional. Área de 13 361.83 m².

EL Lote mencionado se encuentra cercano a diversas instituciones dentro del área de estudio como: el Ministerio de Desarrollo Social, la Agencia de la Caja de Seguro Social, la Junta Comunal de Vista Alegre entre otras; y rodeados de residencias unifamiliares.

En cuanto a accesibilidad por medio del transporte público, cuenta con dos (2) paradas de buses en la Carretera Panamericana una a 300.00 m y otra a 370.00 m. Según estudios y diagramas de Gelh Arquitectos una persona puede caminar un tramo de un (1) km en 20 minutos a una velocidad de tres (3) millas por hora. Siguiendo esta teoría, las personas llegarían al parque desde la parada 1 en seis minutos y desde la parada 2 en ocho minutos. Sumado a eso se tiene destinada una estación del metro aproximadamente a 280.00 m.

Al transformar este vacío en un espacio público se le da valor económico y social a un terreno sin uso que se encuentra cercano a una vía tan importante como lo es la Carretera Panamericana.

Para diversificar la movilidad y tomando en cuenta la opinión colectiva, se propone una ciclovía que conecte el nuevo parque, la estación del metro o a las paradas cercanas, el parque Altos de Vista Alegre y Westland Mall, siendo este un centro comercial que mantiene muy activo el recorrido por la vía hacia Westland Mall.

Terreno N°2: Vacío entre calle Omega y Calle Ernesto Moreno. Área 101 711.49m².

El lote se encuentra entre la calle Omega y la calle Ernesto Moreno; posterior al supermercado Xtra, una futura plaza de estacionamientos de disuasión propuesta por la línea 3 del metro y en la Calle Ernesto Moreno frente a unas viviendas. Desde la Calle Omega se encuentra próximo a espacios institucionales como el Centro Bilingüe Vista Alegre y a La Universidad Cristiana de Panamá (siendo esta la única universidad dentro del área de estudio).

En cuanto a transporte público se encuentra ubicado aproximadamente a 12 minutos de una parada de buses y a 9 minutos de otra parada de buses y de la futura estación de Vista Alegre.

Tomando en cuenta que las calles mencionadas no tienen ningún tipo de conexión, se propone dentro del parque un recorrido peatonal que conecte ambas calles. Al encontrarse rodeado de diversos usos el espacio público propuesto actuará como conector de todos ellos.

Hoy día la calle Omega solo cuenta con rodadura y una isleta en medio, es por ello que se propone una nueva sección vial donde se tome en cuenta a el peatón y así brindar un recorrido agradable a los residentes y a quienes se dirijan a las instituciones educativas y al nuevo parque.

Terreno N°3 Vacío frente al campo de Beisbol y Cancha de Fútbol Misty - área: 15 660.39m²

El terreno está ubicado posterior a una plaza comercial y frente a dos (2) espacios públicos muy utilizados por escuelas infantiles de beisbol y futbol respectivamente, se accede a él por medio de una calle que conecta directamente a la carretera Panamericana.

Es un espacio accesible por medio del transporte público ya que se encuentra ubicado a 287.40 m de una parada de buses, aproximadamente a seis minutos caminando.

Al encontrarse frente a espacios deportivos se puede brindar a las personas un nodo recreativo tomando en cuenta los espacios públicos existentes y el nuevo parque.

La mejor manera de crear seguridad en los espacios públicos es contar con personas que utilicen estos espacios. Considerando esto, se propone una nueva sección vial que permita que el peatón pueda dirigirse de manera segura desde la parada de buses hasta el nuevo parque.

Plaza frente a la Escuela Roberto Francisco Chiari – área 3 124.5m²

Actualmente frente a la escuela Francisco Roberto Chiari se encuentran plazas comerciales de uno y dos niveles. Esta escuela es de solo un nivel, es por ello que en el lote frente a la escuela que da a la carretera Panamericana se propone una plaza, para no implementar un edificio de mayor altura frente a la escuela. Considerando esto, se propone un espacio público que permita la visualización del colegio desde la carretera Panamericana, así como un lugar de encuentro social frente a un espacio institucional.

Tomando en cuenta las cuatro áreas mencionadas se brindarán **133 858.21 m² de nuevos espacios públicos**. Espacios que hoy día son tan anhelados y necesitados por las personas.

4.1.3 Delimitación de usos mixtos

Repasando un poco, la intervención se encuentra frente a la Carretera Panamericana la cual es una vía principal, sin embargo, por la nula planificación en partes esta vía se convierte en vía local dando acceso a viviendas unifamiliares frente a esta importante vía.

La carretera Panamericana principalmente cuenta con usos comerciales en su mayoría pequeñas plazas de uno o dos niveles, algunas viviendas unifamiliares, algunas instituciones y acceso a dos (2) barriadas.

Con base en la encuesta pudimos notar que solo el 24.6% de los participantes trabaja dentro del distrito esto es básicamente, porque, el crecimiento de Arraiján solo se ha basado en residencias dispersas por autoconstrucción, barriadas de viviendas unifamiliares y algunas plazas comerciales de uno, dos y en pocas ocasiones de tres niveles todo esto sin ningún tipo

de planificación. No han tomado en cuenta crear espacios que inviten a empresas a instalarse en el distrito y a su vez, brindar trabajo a sus residentes. Arraiján es conocida como una ciudad dormitorio, donde sus residentes solo duermen en su casa y diariamente se movilizan a Panamá principalmente a trabajar.

Considerando el carácter de vía principal, así como mejoras a nivel de transporte como lo es la línea 3 del metro y el 93% de aceptación en el sondeo, se implementará frente a la carretera Panamericana usos mixtos que permitan aprovechar los terrenos de manera vertical, al mismo tiempo contrarrestar la segregación y desequilibrio en los usos. La variedad de actividades en un mismo espacio permite que personas con diversos intereses se acerquen a estos lugares en diferentes horas del día.

Es importante mencionar que Instituciones importantes como la Escuela Roberto Francisco Chiari, Colegio San Gabriel de la Dolorosa, la Casa de Padres Pasionistas, el Ministerio de Desarrollo Social y la Agencia de la Caja de Seguro Social mantendrán su ubicación. En la parte comercial se propone que se mantengan: La plaza de Gracia, La plaza del Super Xtra, Novey y el Supermercado Rey.

4.1.4 Recorrido del paseo comercial

Como se mencionó anteriormente, el principal uso de la carretera Panamericana es comercial, siguiendo esto y en busca de mejorar la experiencia de las personas, así como integrar lo privado y lo público, se implementará un paseo comercial desde la plaza de Gracia hasta el supermercado Rey de Vista Alegre, ya que, actualmente este es el recorrido con mayor concentración comercial.

Se continuaría con la misma dinámica de las personas en cuanto espacios comerciales en la planta baja del recorrido seleccionado, sin embargo, se proporcionará el espacio necesario para que el peatón tenga un recorrido agradable por medio de: aceras, dinamismo entre los comercios y el espacio público mediante una cafetería o restaurante y su mobiliario, esto en busca de mejorar el espacio comercial y el espacio público, así como su interacción con el usuario. Se implementarán Kioscos que permitan a pequeños comerciantes y emprendedores contar con un espacio en esta concurrida vía.

4.2 Plan Maestro

Luego de analizar los datos obtenidos mediante el análisis de sitio, se presenta una propuesta enfocada en brindar al área de estudio revitalizaciones mediante intervenciones en la servidumbre que brinden a los usuarios: espacios de encuentro, así como, recorridos amenos y seguros. Se proponen aceras amplias y como método alternativo de transporte se implementará una ciclovía que conecte puntos de interés, espacios públicos (nuevos y existentes) con el transporte público.

Siguiendo el principal uso de la Carretera Panamericana se propone un paseo comercial que complemente las intervenciones en la servidumbre de esta vía. Para contrarrestar la segregación de usos y entendiendo la importancia de la Carretera Panamericana se implementarán usos Mixtos. Se proponen espacios públicos para contrarrestar el déficit de estos dentro del área de estudio y distrito en general, al mismo tiempo se da valor a los vacíos urbanos.

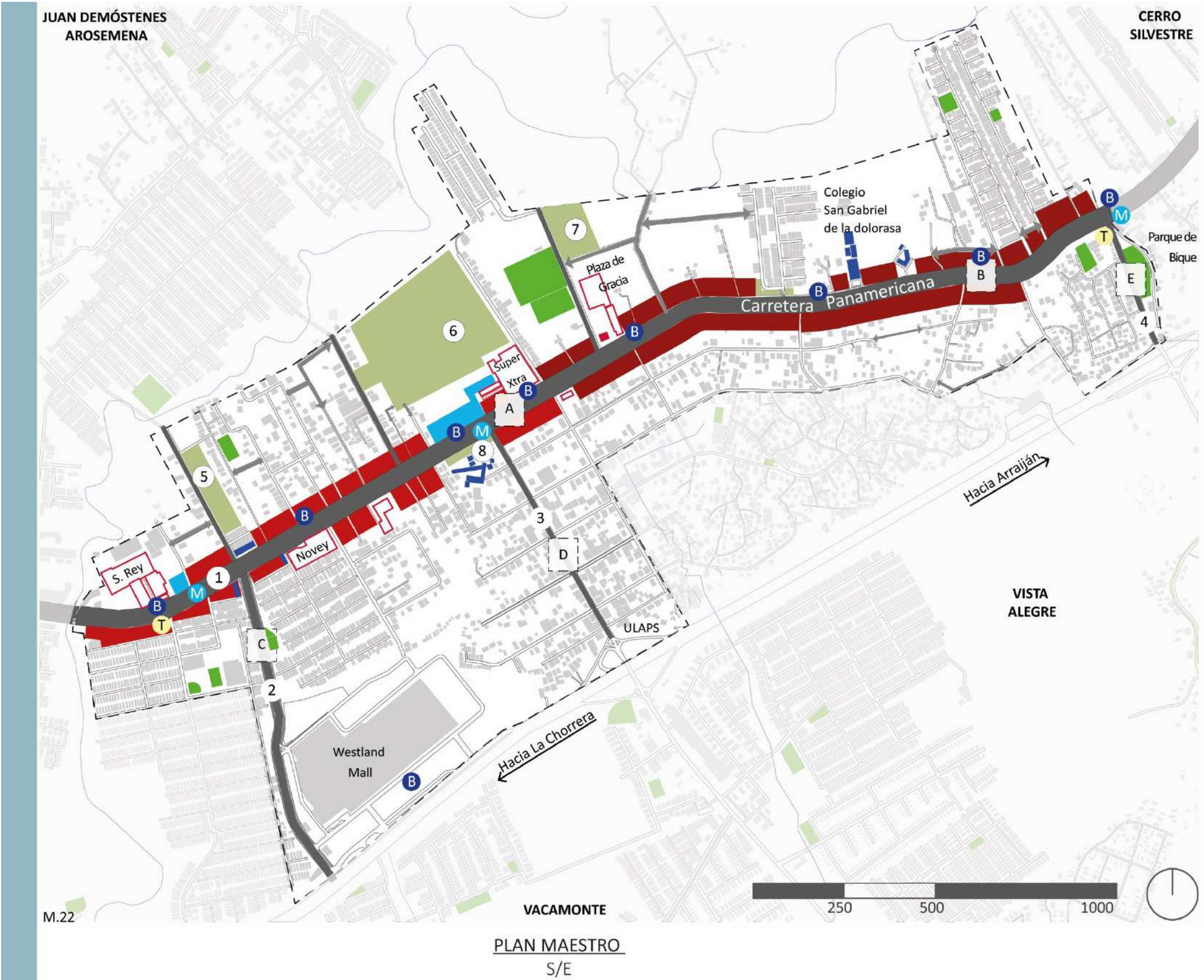
Se propone conectar vías colgadas a la carretera Panamericana. Se trata de calles perpendiculares a la Carretera Panamericana, cuyo único acceso y salida es mediante esta importante vía.

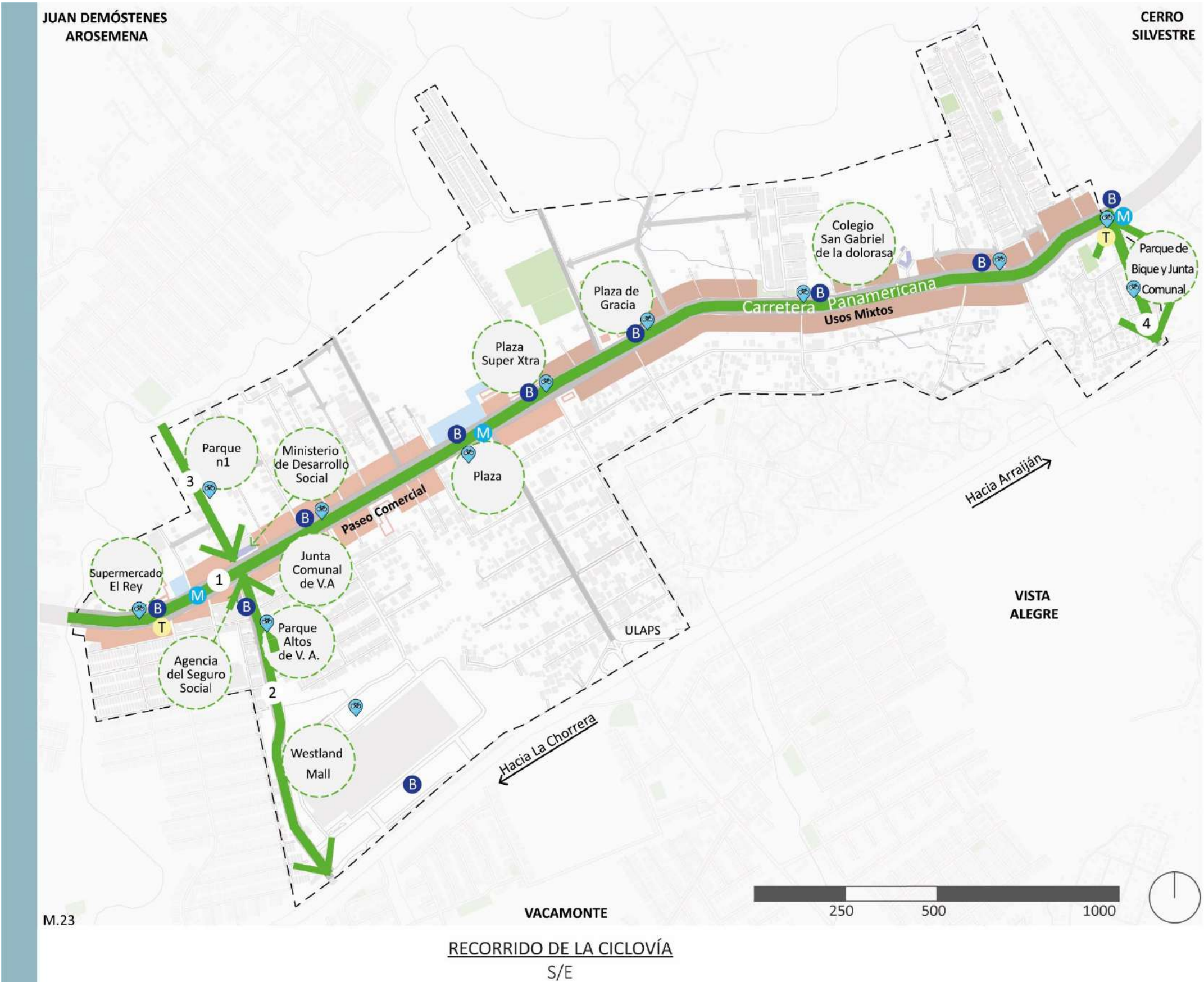
De manera resumida, la propuesta comprende:

- Recuperación y diversificación de servidumbres
- Paseo Comercial en la Carretera Panamericana
- Implementación de usos Mixtos en la Carretera Panamericana
- Nuevos parques



Mapa 22. Plan Maestro. Elaboración propia.





Mapa 23. Recorrido de ciclovía. Elaboración propia.

Recorrido de la ciclovía

- LEYENDA**
- Recorrido de la ciclovía**
- VÍAS DE RECORRIDO**
- ① Carretera Panamericana
 - ② Vía hacia Westland Mall
 - ③ Calle hacia Westland Mall
 - ④ Vía hacia Bique
- Puntos de interés o concurridos**
- TRANSPORTE PÚBLICO**
- (se establecerán estacionamientos próximos a ellos)
 - B Paradas de buses
 - M Futuras estaciones del Metro
 - T Piqueras de taxis

4.3 Ampliación de Intervenciones

4.3.1 Recuperación y diversificación de servidumbres

Las calles representan un gran porcentaje de propiedad pública, es por ello, que las secciones de todas las vías deben ser distribuidas de manera equitativa entre las necesidades y actividades de todos los usuarios. Las secciones propuestas toman en cuenta a quienes se desplazan a pie, en bicicleta, a los usuarios del transporte público, a quienes disfrutan de los espacios públicos, a las personas que brindan servicios, a quienes tienen negocios y a los conductores. Cada propuesta responde a los perfiles y necesidades de cada vía.

Vías de intervención:

- A. Carretera Panamericana – Tramo de Paseo Comercial
- B. Carretera Panamericana – Usos Mixtos
- C. Vía hacia Westland Mall
- D. Vía hacia Vacamonte
- E. Vía hacia Bique

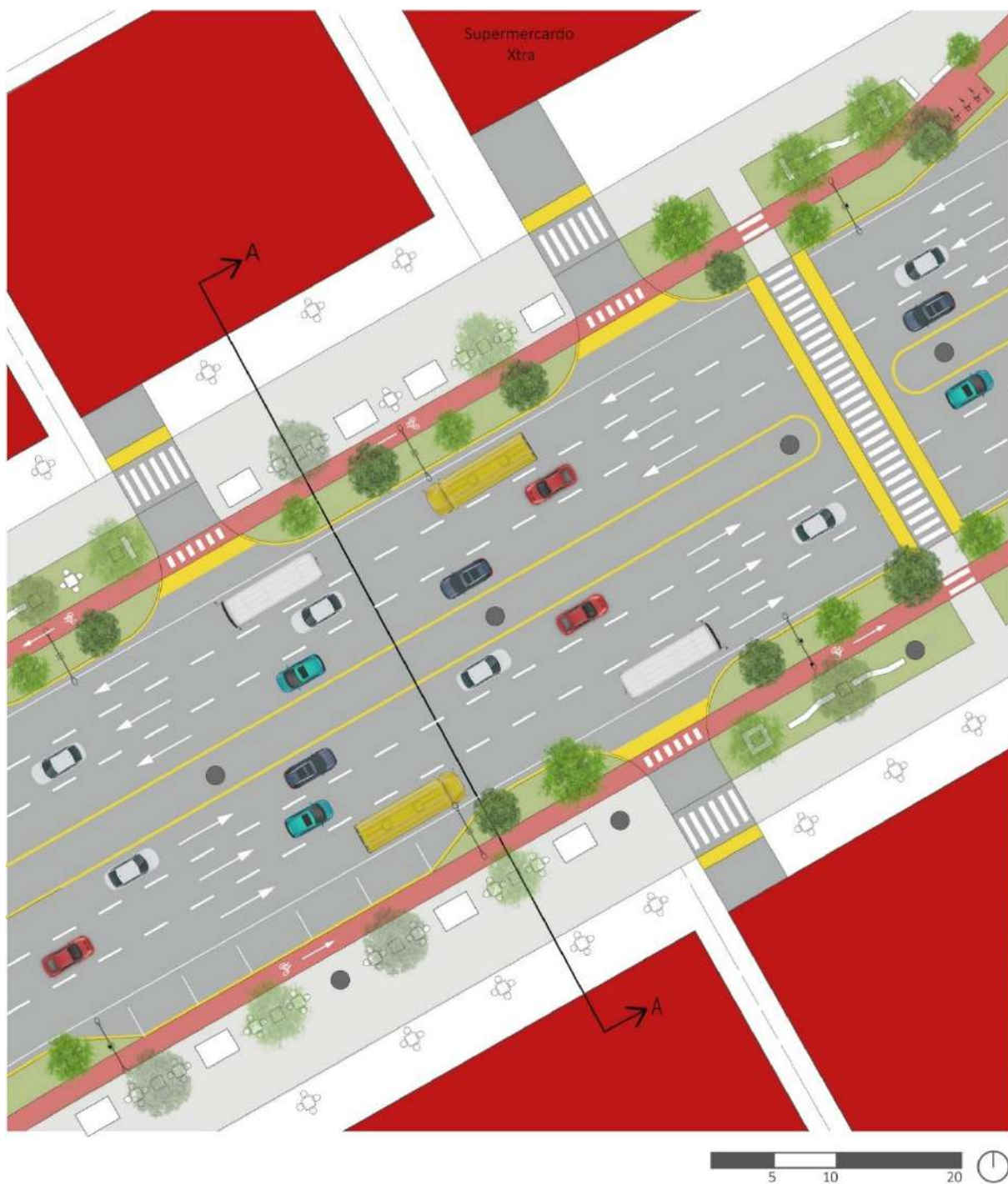
A continuación, se muestran las propuestas y ampliaciones de cada vía de intervención para una mejor comprensión.

A. Carretera Panamericana – Paseo Comercial

Propuesta:

- Recuperar la servidumbre total de la Carretera Panamericana, para diversificar la movilidad, ya que, hoy día la misma se encuentra centrada en el vehículo.
- Implementar aceras amplias para que los peatones tengan un espacio agradable y seguro al momento de recorrer los comercios.
- Se propone una franja en donde se incluirá: arborización que brinde sombra y belleza. Módulos para locales comerciales complementados con mobiliario, para otorgar al usuario puntos de compras, encuentro y descanso.
- Se propone una ciclovía que brinde una manera alternativa de transporte. Se incluirán estacionamientos para bicicletas en las paradas de buses, estaciones del metro y la plaza propuesta frente al Centro Educativo Básico General Roberto Francisco Chiari, para incentivar su uso dentro del tramo.
- Se proponen pompeyanos para mantener un recorrido peatonal continuo. Estos serán señalizados y complementados con semáforos.
- Cada cierto tramo se proponen estacionamientos en el área verde para ser utilizados por los locales comerciales.
- En la rodadura se mantienen dos carriles para cada sentido y se agrega un carril para uso exclusivo de buses del transporte público.
- Se implementarán bahías de buses.
- Se propone el uso de bares, cafés, cafeterías o restaurantes en los locales de planta baja, para activar el espacio público a diversas horas del día, fuera de horarios laborales.
- La intervención comprende un tramo de 1555.35 m.

Ampliación A



PLANTA PASEO COMERCIAL
ESC. 1:500

Ilustración 37. Planta paseo comercial. Elaboración propia

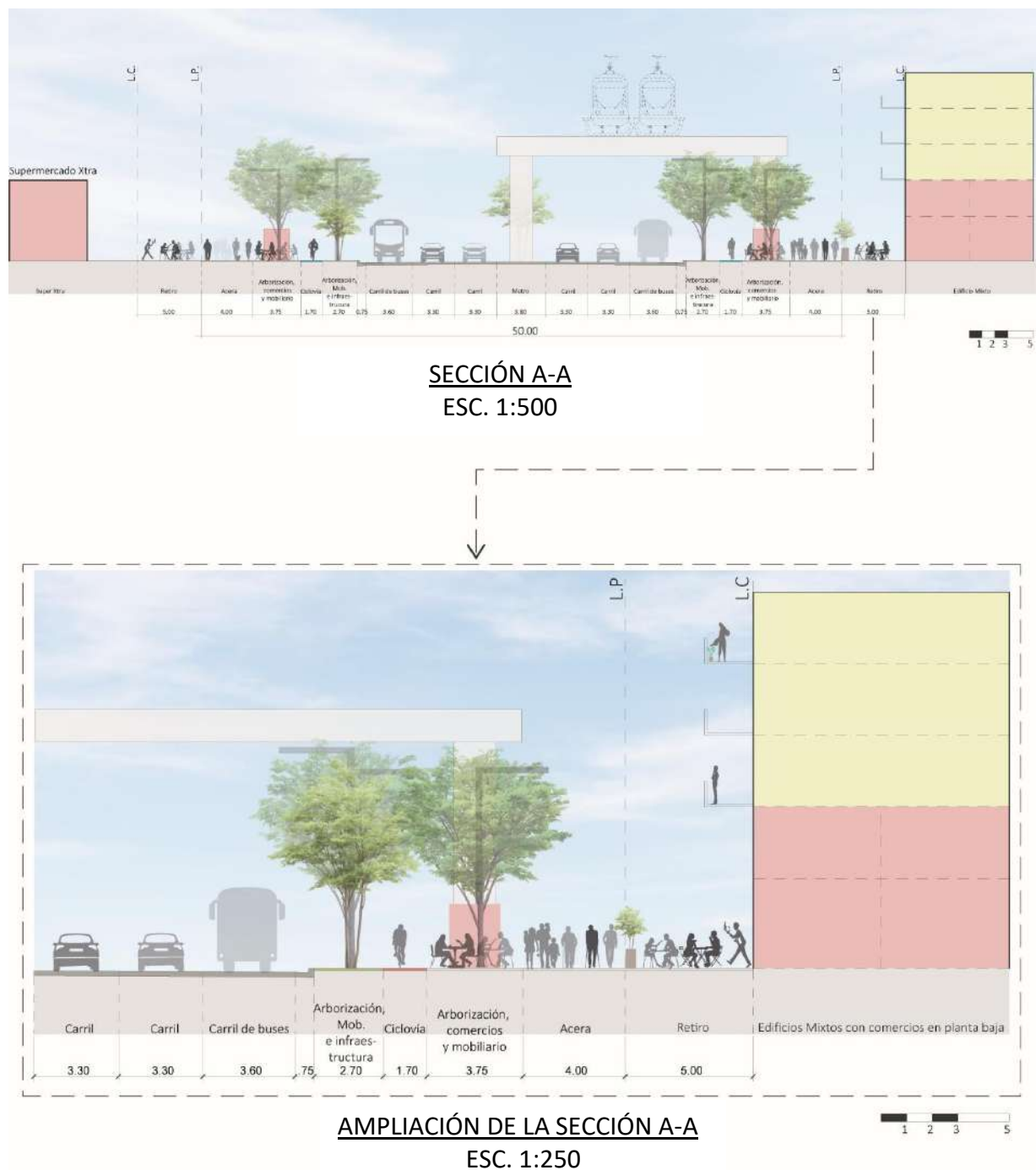
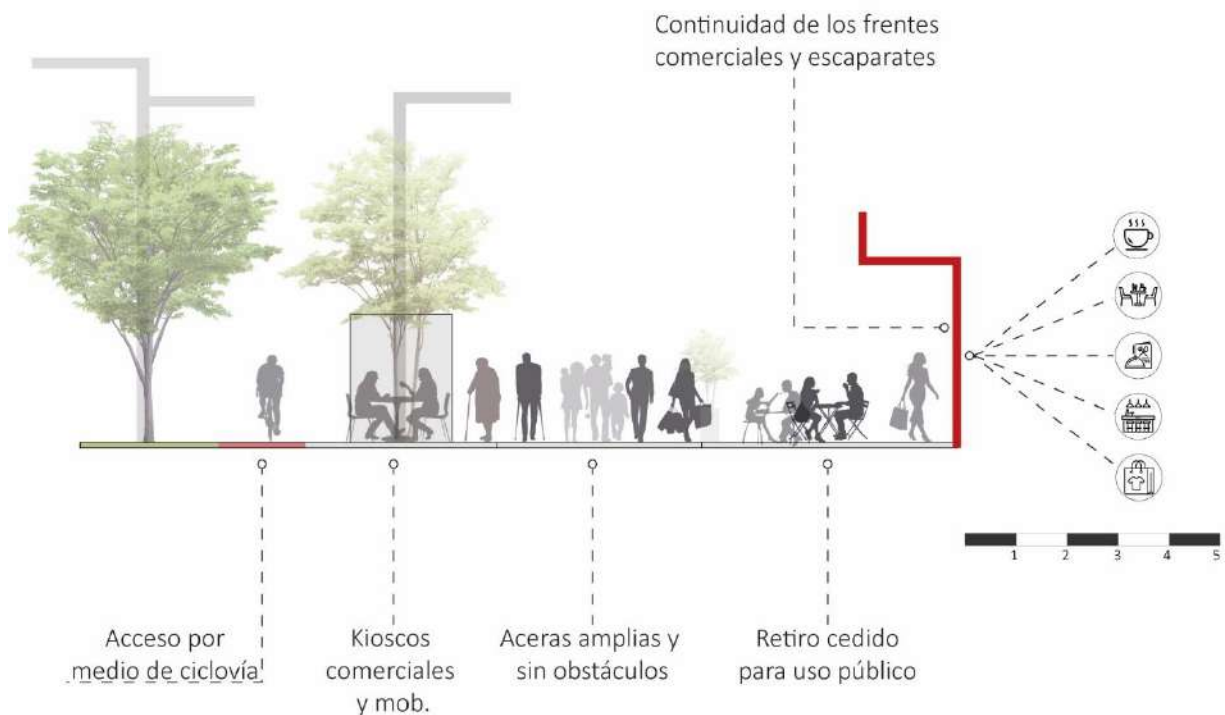


Ilustración 38. Sección y ampliación A-A. Elaboración propia.

La línea de construcción de la Carretera Panamericana permite construir a partir de la línea de propiedad, sin embargo, se recomienda retirarse 5 m detrás de la línea de propiedad. En este

espacio se colocará mobiliario que complemente a los locales comerciales o permita el uso público de este espacio.

Ilustración 39. Esquema típico del paseo comercial. Elaboración propia.



ESQUEMA TÍPICO DEL PASEO COMERCIAL

Los locales comerciales en planta baja deben ser activadores del espacio público. Se recomienda el establecimiento de restaurantes, cafés o bares. Se propone ceder 5m al espacio público en donde los locales podrán colocar mobiliario. Con este modelo se busca crear una relación armoniosa entre el espacio público y el espacio privado, que estos se complementen. Que la persona que llega al comercio pueda disfrutar y permanecer en el espacio público y quien llega por estar en el espacio público o por recorrer la ciclovía se motive a comprar.

Con este esquema se deja a un lado la tipología actual de comercios en la Carretera Panamericana, en donde las plazas cuentan con los estacionamientos frente a sus fachadas, incluso invaden el espacio público a tal punto de convertir estos lugares en sitios difíciles de transitar peatonalmente. Por el contrario, se proponen comercios cuya fachada busque estar en contacto con el posible comprador.

Vistas



Ilustración 40. Vista de kioscos comerciales y su entorno.



Ilustración 41. Vista de Relación espacio público y comercios. Elaboración propia.

B. Carretera Panamericana – Usos Mixtos

Propuesta:

- Recuperar la servidumbre total de la Carretera Panamericana e implementar una sección que incluya diversas maneras de movilidad.
- Implementar aceras amplias para que los peatones tengan un espacio agradable y seguro.
- Se propone una franja en donde se incluirá: arborización y mobiliario urbano para crear espacios de encuentro y descanso para los usuarios.
- Como alternativa de transporte se propone una ciclovía. Se incluirán estacionamientos para bicicletas en las paradas de buses y estaciones del metro, para incentivar su uso dentro del tramo e impulsar el uso del transporte público mediante su conexión con la ciclovía.
- Cada cierto tramo se proponen estacionamientos en el área verde.
- Se proponen pompeyanos para mantener un recorrido peatonal continuo. Estos serán señalizados y complementados con semáforos.
- Se mantienen dos carriles para automóviles particulares y se agrega un carril para uso exclusivo de buses del transporte público.
- Se implementarán bahías para buses.
- Se propone uso mixto frente a esta importante vía, para aprovechar la ubicación y valor de estos terrenos. Implementar el uso de diversas actividades en un mismo lugar para contar con movimiento de usuarios en diferentes horas del día.
- La línea de construcción de la Carretera Panamericana permite construir desde la línea de propiedad, sin embargo, se recomienda retirarse 5 m.
- La intervención comprende 1667.15 m.

Ampliación B



Ilustración 42. Planta de Usos Mixtos. Elaboración propia.

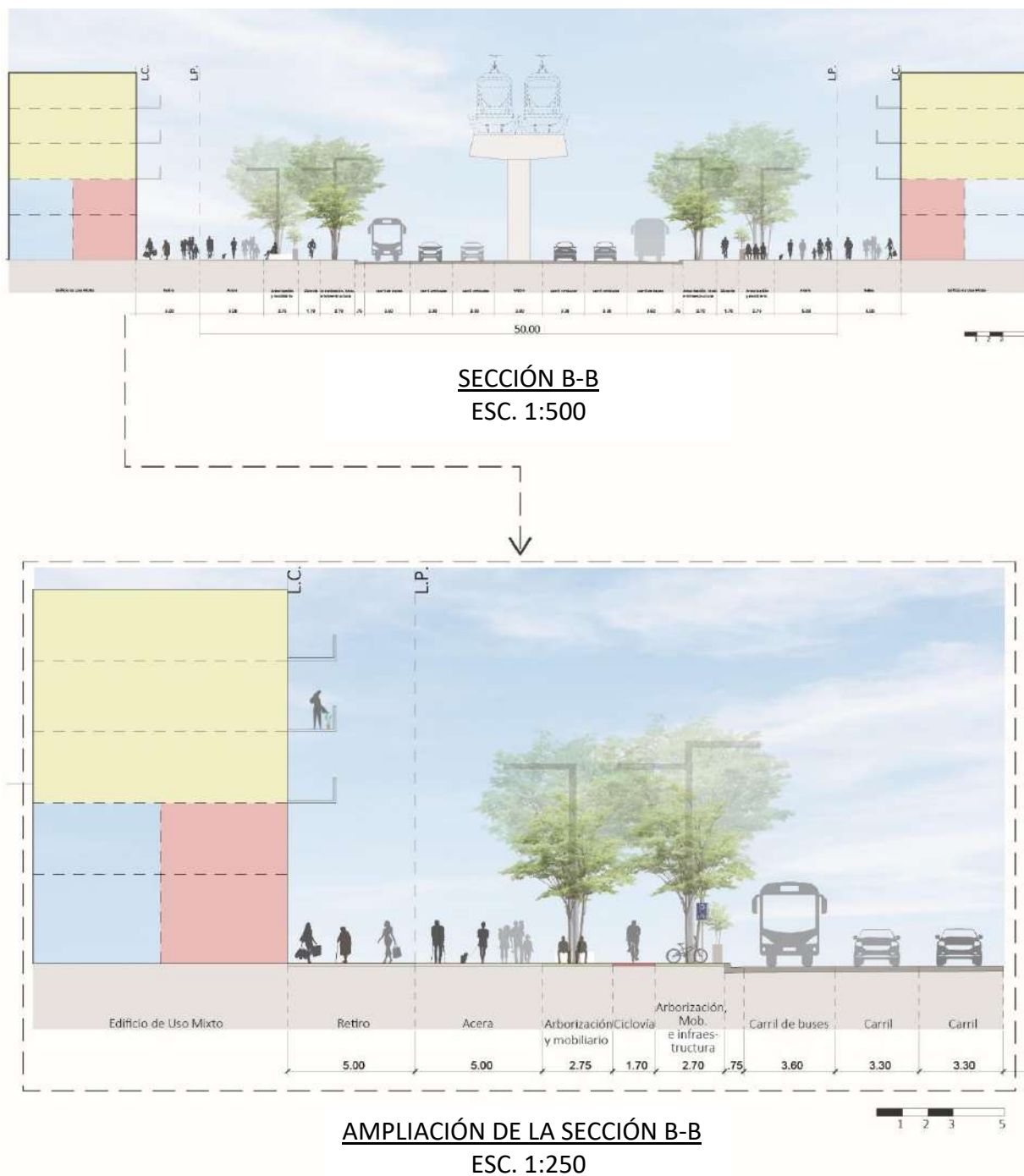


Ilustración 43. Sección y ampliación A-A. Elaboración propia.

Propuesta de zonificación desarrollada

Usos propuestos	
Residencial	Multifamiliar
Comercial	Comercio urbano, servicios especializados y almacenes de venta
Terciario o servicios	Oficinas, bancos, restaurantes, bares, cafeterías, hoteles y servicio al turismo.
Institucional	Oficinas del gobierno, oficinas de administración, estaciones de policías y bomberos.
Educativo	Guarderías, Centros de Atención Integral a la Primera Infancia (CAIPI)
Cultural	Bibliotecas, centro comunitario, galerías y museos
Terreno	
Área mínima	800 m ²
Frente mínimo	20 m
Fondo	libre
Ocupación	80% del lote o según retiros
Densidad mínima	200 hab./ ha
Retiros	
Frontal	5 m
Lateral	2.5 m
Posterior	Según calle o primeros dos pisos con pared ciega hacia el vecino. A partir del piso 3, 3.00m
Altura	
Altura mínima de pb.	3.50 m
Altura máxima de edificación	Pb +5 altos
Estacionamientos	
Unidad de vivienda	0.5
Comercio	1 por cada 90 m

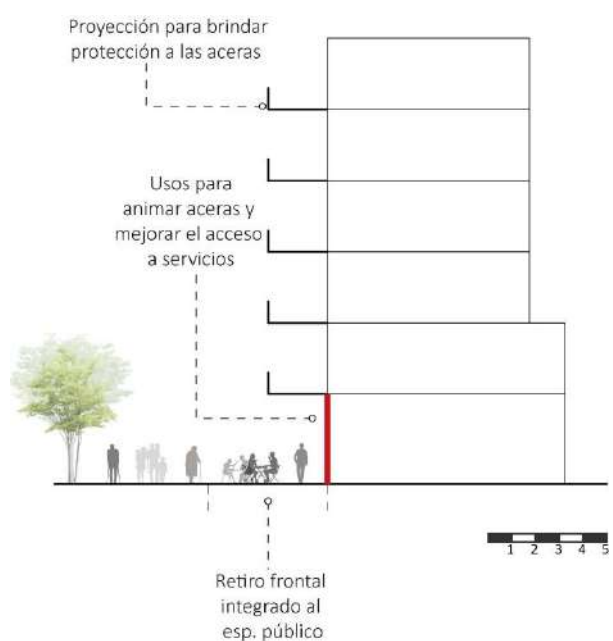


Tabla 7. Propuesta de zonificación

Vistas



Ilustración 44. Vista general de la Intervención. Elaboración propia.



Ilustración 45. Vista de la ciclovía, área verde y aceras. Elaboración propia.

C. Vía hacia Westland Mall

Propuesta:

- Recuperar la servidumbre total de la Vía hacia Westland Mall.
- Implementar aceras amplias para que los peatones cuenten con un recorrido agradable y seguro.
- Se implementa una franja en donde se incluirá: arborización y mobiliario urbano para crear espacios de encuentro y descanso para los usuarios.
- Para conectar espacios públicos, espacios de interés e implementar otras alternativas de transporte se propone una ciclovía, cuyo recorrido conecta con la ciclovía propuesta para la Carretera Panamericana. Se incluirán estacionamientos para bicicletas en el parque Altos de Vista Alegre y se apuesta a la inclusión y colaboración de la empresa privada, para de esta manera colocar estacionamientos de bicicletas en los estacionamientos de Westland Mall.
- Se proponen pompeyanos para mantener un recorrido peatonal continuo. Estos serán señalizados y complementados con semáforos.
- Para la conexión de las intervenciones con su contexto inmediato, se propone una rampa de cuatro tramos con una pendiente de 8% para acceder al parque Altos de Vista Alegre, ya que este, se encuentra a un nivel superior de la Vía hacia Westland Mall.
- Se propone una isleta central en la cual se incluirá arborización, iluminación y dos rampas que permitan la conectividad peatonal, ya que, esta vía se presenta en diversos niveles.
- Para acceder a la Barriada Residencial Vista Alegre se propone una rampa que permite un recorrido cómodo para el peatón de un nivel a otro.
- Se mantienen dos carriles vehiculares para cada sentido.
- La propuesta comprende una longitud de 890.75 m.

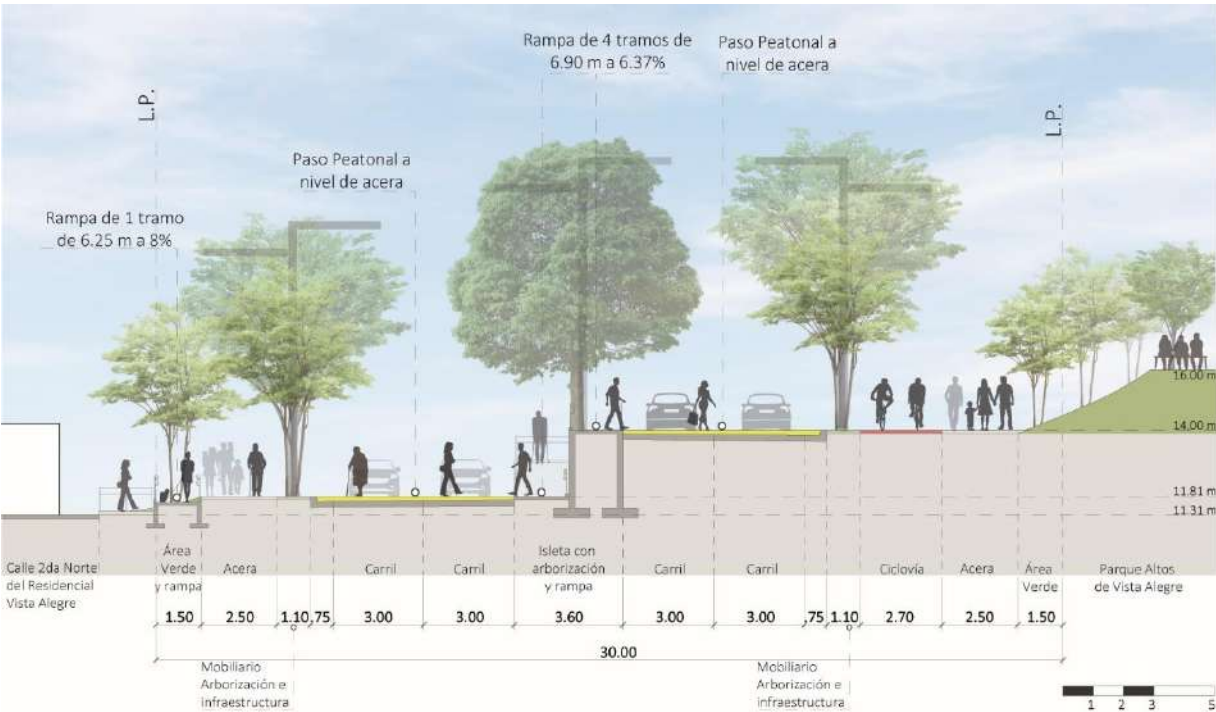
Ampliación C



PLANTA VÍA HACIA WESTLAND MALL
ESC. 1:500

Ilustración 46. Planta Vía hacia Westland Mall. Elaboración propia.

Ilustración 47. Sección C-C. Elaboración propia.



SECCIÓN C-C

Vistas



Ilustración 48. Vista de ciclovia y estacionamientos de bicicletas; área verde y mobiliario y aceras. Elaboración propia.



Ilustración 49. Vista de la rampa como comunicación con el Residencial Vista Alegre. Elaboración propia



Ilustración 50. Vista General de la intervención. Elaboración propia.

D. Vía hacia Vacamonte

Propuesta:

- Liberar la servidumbre de estacionamientos existentes, para así recuperar la servidumbre total de esta vía e implementar una sección que brinde un espacio organizado que tome en cuenta a los diversos usuarios de esta vía.
- Implementar aceras para que los peatones tengan un recorrido agradable y seguro.
- Se propone una franja en donde se incluirá: arborización y mobiliario urbano para crear espacios de encuentro y descanso para los usuarios.
- Tomando en cuenta que al aplicar la servidumbre total de esta vía se eliminarán estacionamientos en algunos comercios existentes, cada cierto tramo se proponen estacionamientos en el área verde para ser utilizados por los usuarios de los locales comerciales.
- Se proponen acuerdos entre el sector privado y el sector público para que los retiros (en los comercios) sean de uso público, complementando los espacios con mobiliario urbano.
- Se proponen pompeyanos para mantener un recorrido peatonal continuo. Estos serán señalizados y complementados con semáforos.
- Se mantienen un carril vehicular para cada sentido.
- La propuesta comprende 656.65 m.

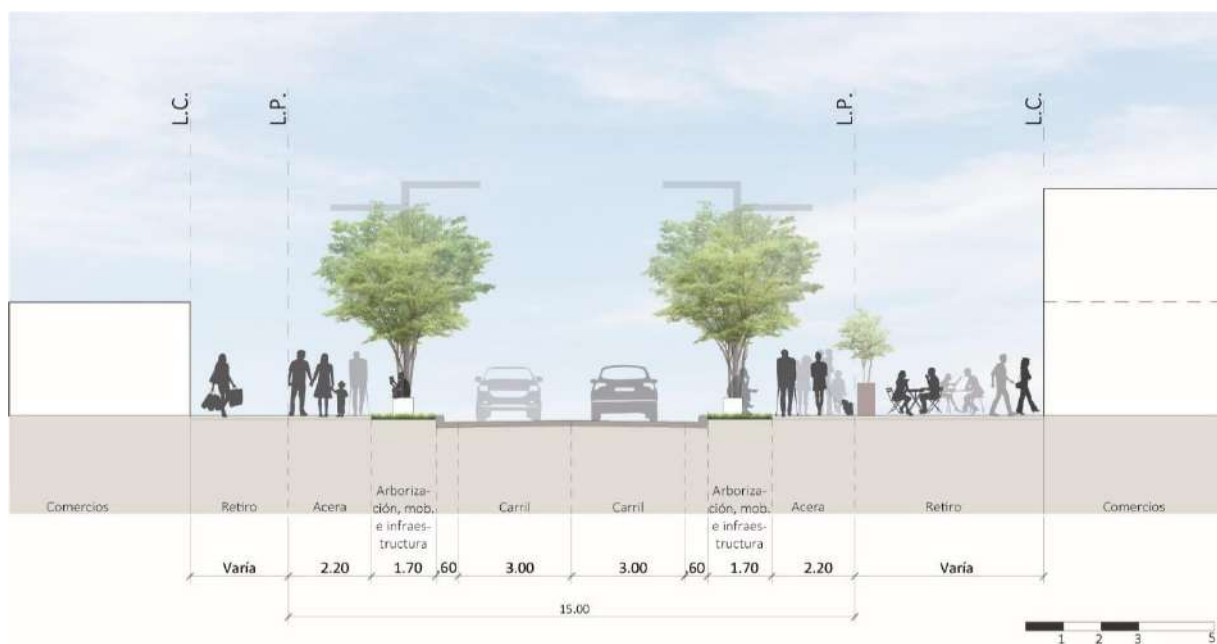
Ampliación D



PLANTA VÍA HACIA VACAMONTE
ESC. 1:500

Ilustración 51. Planta vía hacia Vacamonte. Elaboración propia.

Ilustración 52. Sección D-D. Elaboración propia.



SECCIÓN D-D

NOTA

Esta sección será utilizada para la vía que da acceso al parque N 2 y al parque N 3.

Vistas



Ilustración 53. Vista de aceras, área verde y mobiliario. Elaboración propia.



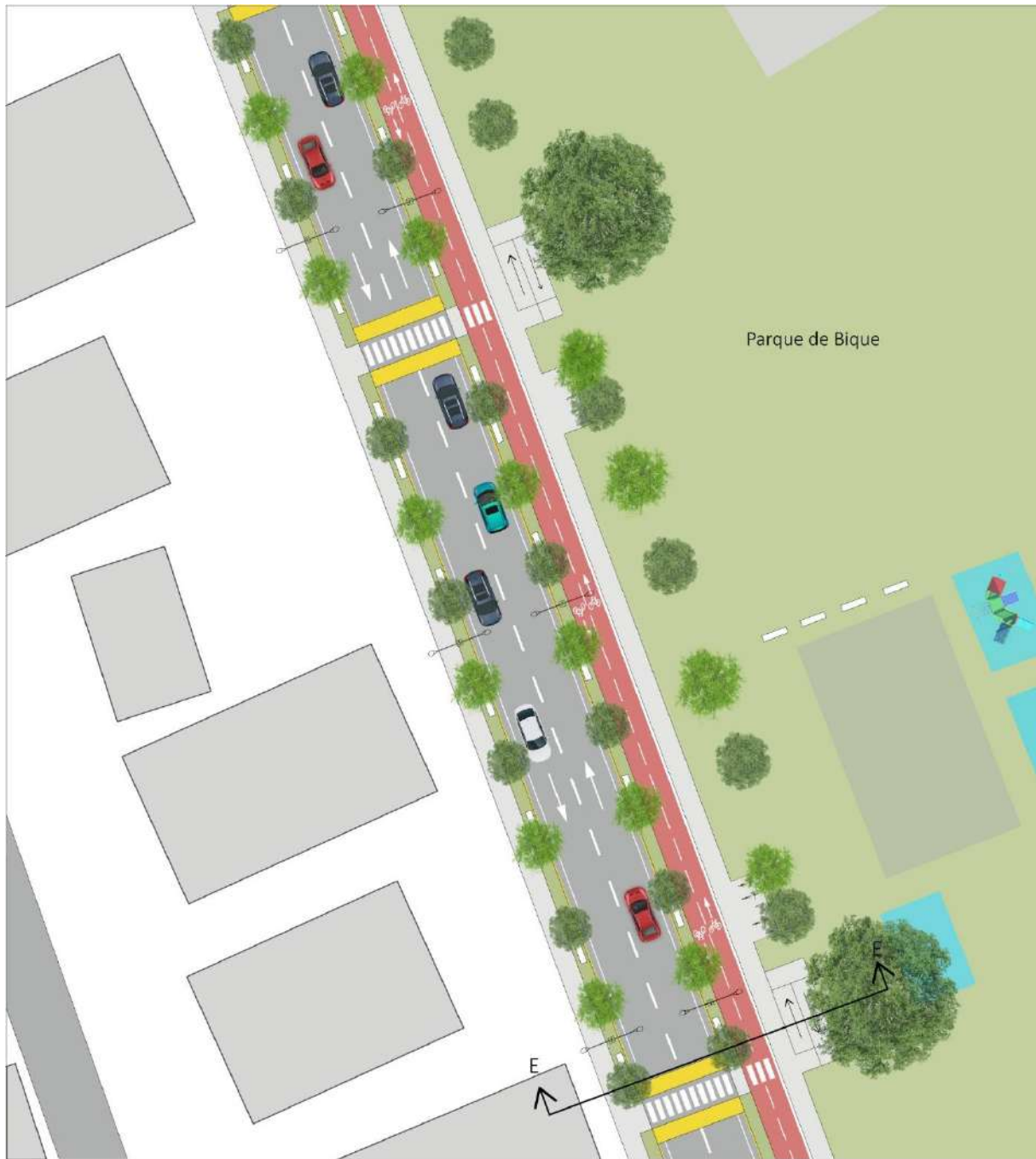
Ilustración 54. Vista de cruces peatonales, aceras, área verde, estacionamientos y mobiliario. Elaboración propia.

E. Vía hacia Bique

Propuesta

- Recuperar la servidumbre total de la vía e implementar una sección que incluya diversas maneras de movilidad.
- Implementar aceras para que los peatones tengan un recorrido agradable y seguro.
- Se propone una franja en donde se incluirá: arborización y mobiliario urbano para crear espacios de encuentro y descanso para los usuarios.
- Como alternativa de transporte se propone una ciclovía, brindando así otra manera de llegar al parque de Bique. Se incluirán estacionamientos en este parque y al final de esta vía, para así incentivar su uso dentro del tramo e impulsar el uso del transporte público mediante la conexión de la ciclovía con la parada de buses de Bique y la estación Altos de Cáceres.
- Se proponen pompeyanos para mantener un recorrido peatonal continuo. Estos serán señalizados y complementados con semáforos.
- Se proponen dos rampas para acceder al parque de Bique, ya que este se encuentra a un nivel superior de la vía.
- Se mantienen un carril vehicular para cada sentido.
- La revitalización de esta vía comprende 396.75 m.

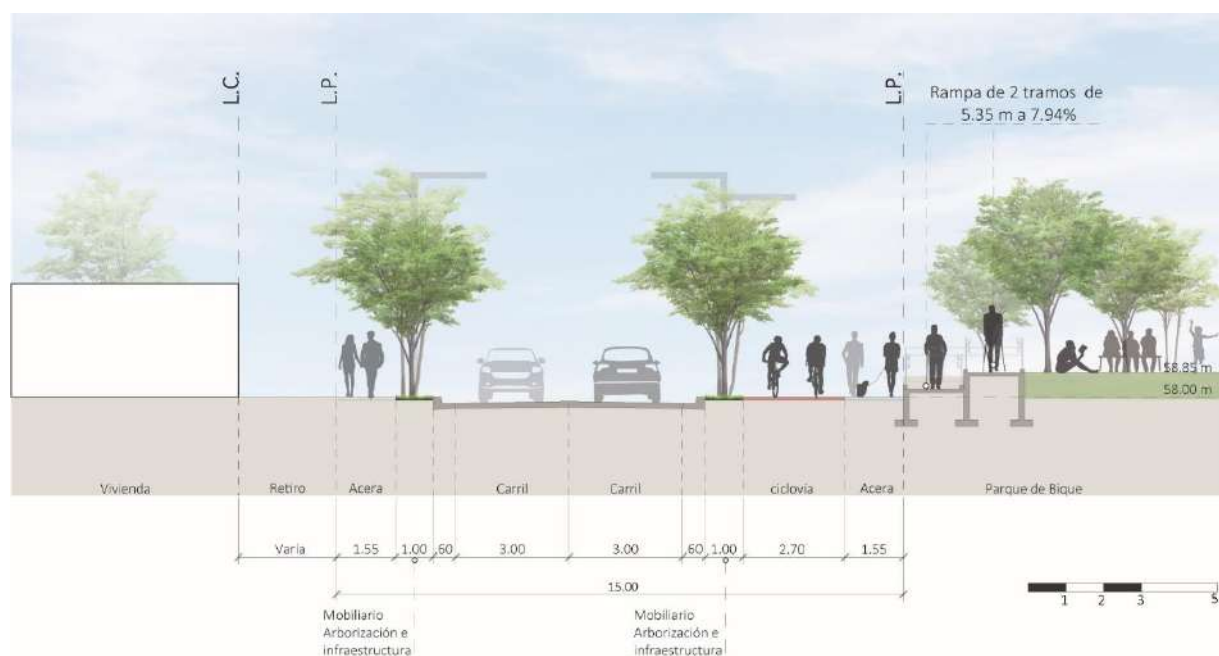
Ampliación E



PLANTA VÍA HACIA BIQUE
ESC. 1:500

Ilustración 55. Planta Vía hacia Bique. Elaboración propia.

Ilustración 56. Sección E-E. Elaboración propia.



SECCIÓN E-E

NOTA

Esta sección será utilizada para la vía de acceso al parque N 1.

Vistas



Ilustración 57. Vista general de la intervención. Elaboración propia.



Ilustración 58. Vista de ciclovía, acera, y rampa para acceder al parque de Bique. Elaboración propia.

Observar

LEER

Escuchar

DESCANSAR

MEDITAR

Admirar

REFLEXIONAR

Correr

EJERCITAR

Saltar

JUGAR

ENTRENAR

Gaminar

Pedalear

Actividades pasivas y activas

4.4 Nuevos Espacios Públicos

Los nuevos espacios públicos se plantean como espacios de intercambio social, esparcimiento y conexión con su entorno.

Se trata de tres parques y una plaza que representan 133858.21 m² de nuevos espacios públicos. A través de ellos se brindan espacios de interacción, actividad, distracción y descanso; estos fomentarán la vida pública.

Son espacios en los cuales se podrán desarrollar actividades comerciales como ferias de emprendedores, mercado pop-up, lugares de comida y demás.

Las amenidades que tienen los parques fueron establecidas con base en los resultados de las encuestas mostradas en el capítulo anterior.



Parque 1



PLANTA PARQUE 1

ESC. 1:500

LEYENDA

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| ① Estacionamientos | ⑤ Máquinas de ejercicios |
| ② Cancha multifuncional | ⑥ Área de juegos |
| ③ Chorros de agua | ⑦ Estacionamientos de bicicletas |
| ④ Plaza y zona de food trucks | |

Ilustración 59. Planta parque 1. Elaboración propia.

El parque 1 comprende un área de 13361.83 m².

Para la calle de acceso a este parque se plantea la sección E-E. Se puede acceder a él mediante el circuito de ciclovía. También, se propone un acceso peatonal desde una acera que está en el lado derecho paralela a la vía de acceso al parque.

Vista



Ilustración 60. Vista de área de juegos, máquinas de ejercicio y pérgolas. Elaboración propia.

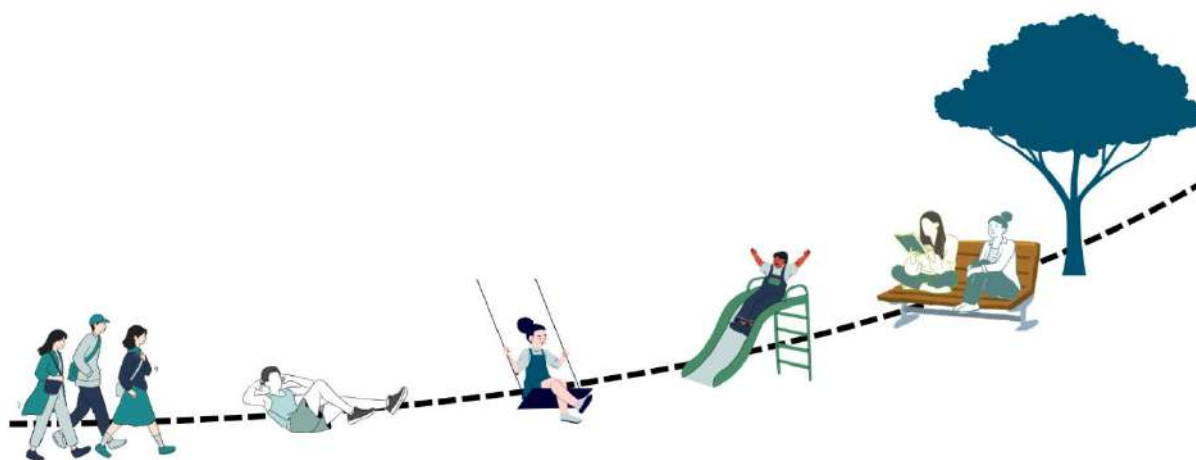


Ilustración 61. Actividades pasivas y activas de estas zonas. Elaboración propia.

Parque 2



PLANTA PARQUE 2
ESC. 1:300

LEYENDA

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| ① Área de food trucks | ⑤ Máquinas de ejercicio |
| ② Áreas de picnic | ⑥ Cancha multifuncional |
| ③ Plaza para actividades | ⑦ Sendero |
| ④ Estacionamientos | ⑧ Áreas de juegos |

Ilustración 62. Planta Parque 2. Elaboración propia.

El parque 2 comprende un área de 101711.49 m².

El parque conecta de manera peatonal a la calle Omega y la calle Ernesto Moreno. Se trata de dos vías conectadas a la Carretera Panamericana que hoy día no tienen ninguna conexión entre

sí. Se plantean aceras hacia una plaza de estacionamientos propuesta por la línea 3 del metro de Panamá. Y la extensión de dos aceras existentes para que conecten con el parque.

En la calle Omega se encuentra La Universidad Cristiana de Panamá y el Centro Bilingüe Vista Alegre, por lo que hoy día es común ver autos estacionados sobre la servidumbre, estos interrumpen la libre circulación. Es por ello, que se propone la Sección D-D para esta vía, ya que implementa estacionamientos en el área verde.

Vista



Ilustración 63. Vista de área de picnic y área de food trucks. Elaboración propia.

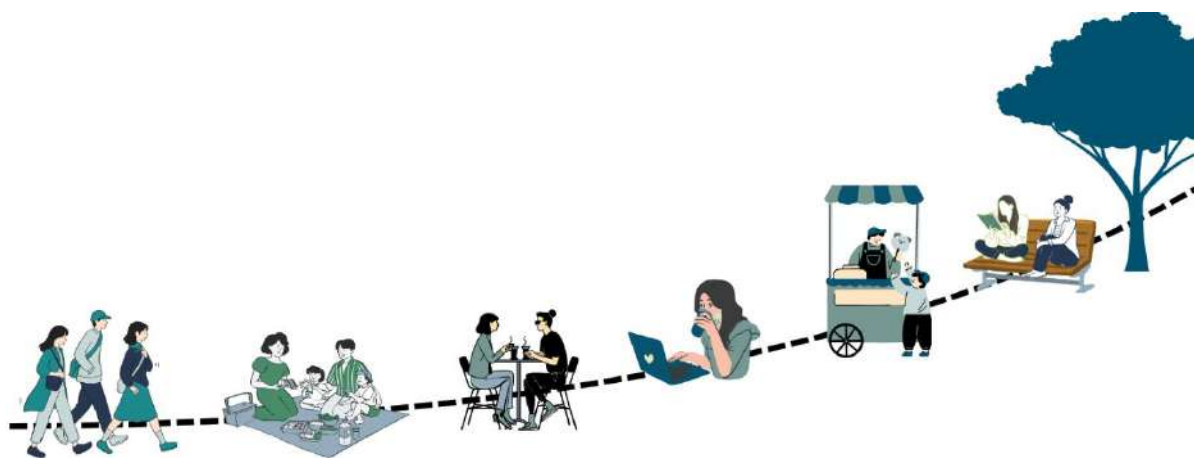


Ilustración 64. Actividades activas y pasivas del área de picnic y área de food trucks. Elaboración propia.

Parque 3



PLANTA PARQUE 3
ESC. 1:1500

LEYENDA

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ① Parque de mascotas | ④ Área de juegos |
| ② Auditorio al aire libre | ⑤ Plaza de emprendedores |
| ③ Máquinas de ejercicios | ⑥ Estacionamientos |

Ilustración 65. Planta parque N°3. Elaboración propia.

El parque 3 cuenta con un área de 15660.39 m².

En la calle de acceso al parque N°3 se encuentran el campo de Beisbol y Cancha de Fútbol Misty, en ellos suelen practicar escuelas de deportes infantiles, estos espacios no cuentan con estacionamientos, por lo cual, es común ver autos estacionados sobre la servidumbre. Es por ello, que para esta calle se plantea la Sección D-D que cuenta con estacionamientos en el área

verde. Al encontrarse frente a espacios deportivos se puede consolidar un nodo recreativo formado por los espacios públicos existentes y el nuevo parque.

Vista

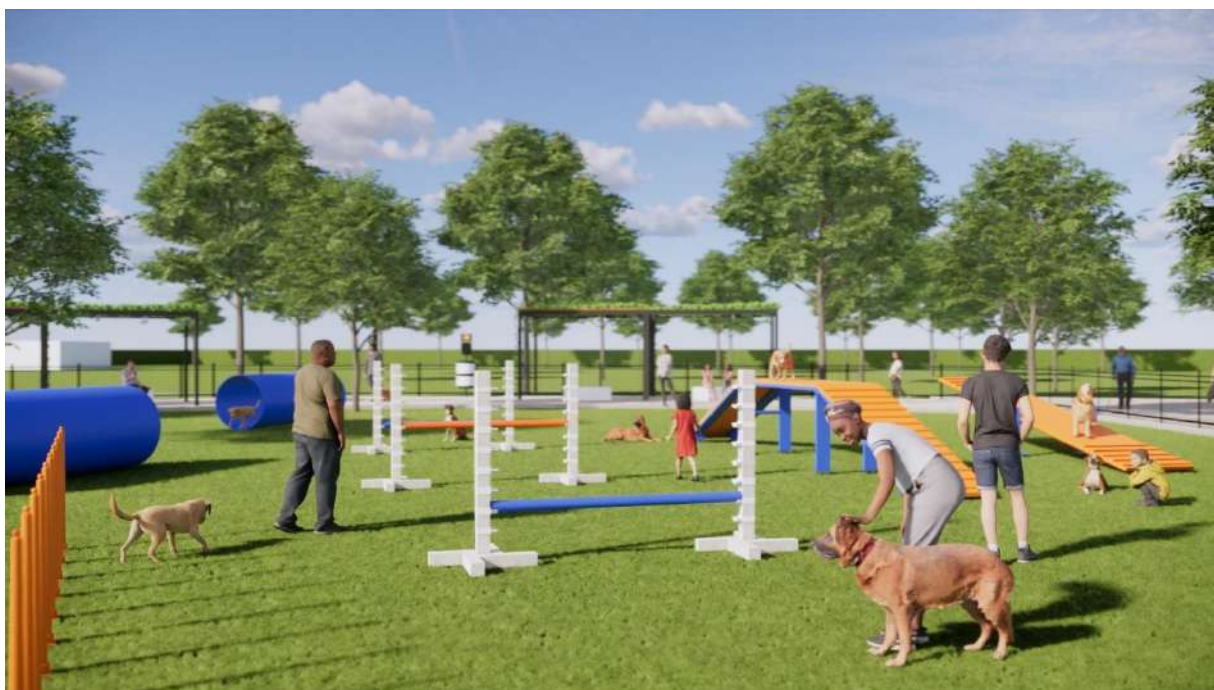


Ilustración 66. Vista de parque para perros. Elaboración propia.



Ilustración 67. Actividades activas y pasivas del parque de perros. Elaboración propia.

Plaza



PLANTA PLAZA
ESC. 1:1000



LEYENDA

- ① Estacionamiento de bicicletas
- ② Área de juegos

- ③ Área de emprendedores
- ④ Área de estar

Ilustración 68. Planta de plaza. Elaboración propia.

La plaza comprende un área de 3124.50 m².

Se encuentra situada frente a la carretera Panamericana en el paseo comercial, es un lugar totalmente accesible, peatonalmente, por medio de ciclovía, cuenta con una parada de buses y una futura estación del metro cercana. Es un espacio de encuentro rodeado de lugares comerciales, una Institución educativa, el Colegio Francisco Roberto Chiari; esto permite un contexto urbano de diversos usos a distancias caminables.

Vista



Ilustración 69. Vista de feria de emprendedores.

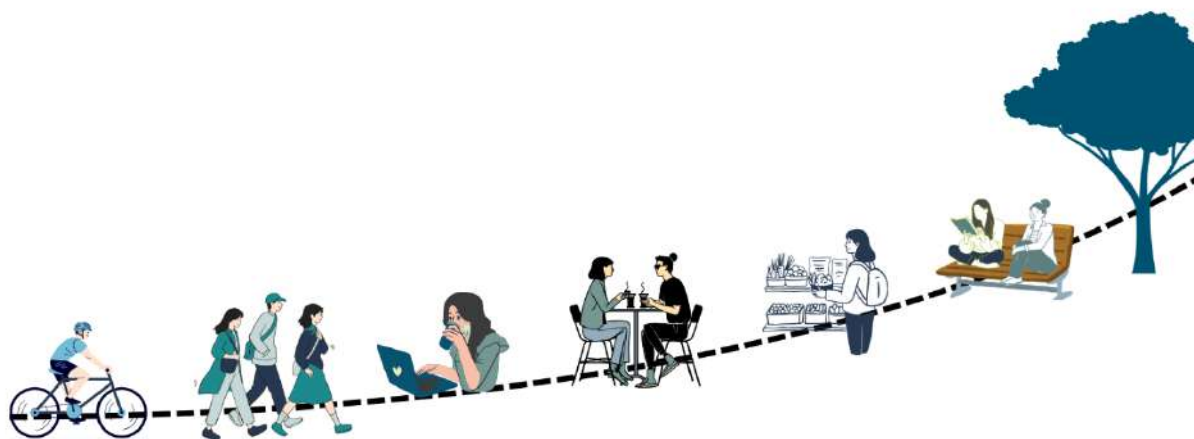


Ilustración 70. Actividades activas y pasivas de estas zonas. Elaboración propia.

4.5 Vegetación Urbana

Vegetación propuesta para aceras, plazas y parques.



Helecho Japonés

Nombre científico: *Filicium decipiens*

Forma: Normalmente es simétrico y proporcional.

Altura ejemplar: 8 m a 10 m

Altura en maceta: 4 m a 5 m

Utilizado en: aceras estrechas, parques y plaza.



Paraíso sombrilla

Nombre científico: *Melia azedarach*

Forma: De copa voluptuosa

Altura ejemplar: de 8 m a 15 m

Utilizado en: aceras amplias, parques y plaza.



Tipa Blanca

Nombre científico: *Tipuana Tipu*

Forma: extendida

Altura ejemplar: de 10 m a 12 m

Utilizado en: Isletas anchas, parques y plaza.



Jaracanda

Nombre científico: *Jaracanda mimosifolia*

Forma: de copa extendida

Altura ejemplar: hasta 10m o 12 m

Utilizado en: parques.

4.6 Mobiliario Urbano

A continuación, se presenta la selección de mobiliario urbano para la propuesta. Estos forman parte esencial en el diseño de los espacios públicos.



Bancas de hormigón



Luminarias Bali



Basureros



Bolardos de acero



Rack para bicicletas



Kioscos

4.7 Materiales propuestos para espacios públicos.



Hormigón permeable

Utilizado para la ciclovía.



Bloques de concreto

Utilizados para las aceras, parques y plazas.



Adoquines

Utilizado para los parques y plaza.



Piso de caucho

Utilizado en los parques y plazas para las áreas de juegos y máquinas de ejercicios.

5 Capítulo 5 Estudio de costos aproximados

El análisis muestra los costos directos de cada vía intervenida y los nuevos parques. Luego, se presentan los gastos indirectos del proyecto para así obtener un aproximado del costo total del mismo.

Carretera Panamericana - Paseo Comercial Recorrido: 1555.35 ml			Rodadura (m²) Espacio Público (m²)		39972.50 37795.01	
Costos directos						
Costos preliminares						
Descripción		Unidad	Cantidad	C/U		Total
Demolición de pavimento		m2	35773.1	B/.	7.98	B/. 285,468.94
Demolición de aceras		m2	1555.35	B/.	7.98	B/. 12,411.69
Demolición de cordón cuneta		ml	3110.7	B/.	12.11	B/. 37,670.58
Remoción de señalización vertical		unidad	16	B/.	33.36	B/. 533.76
Total						B/. 336,084.97
Pavimentación y áreas verdes						
Material selecto de 0.20 m		m3	7994.50	B/.	31.28	B/. 250,067.93
Capa Base de 0.15 m		m3	5995.87	B/.	31.15	B/. 186,771.48
Pavimento de hormigón 0.20 m		m2	39972.50	B/.	61.83	B/. 2,471,499.37
Cordón cuneta de 0.75		m	3110.70	B/.	57.30	B/. 178,243.11
Pompeyanos		m2	784.08	B/.	47.77	B/. 37,455.50
Franja reflectante continua blanca		km	1.37235	B/.	1,765.00	B/. 2,422.20
Franjas reflectantes segmentadas blancas		km	6.0918	B/.	1,600.00	B/. 9,746.88
Señales informativas		unidad	30	B/.	225.00	B/. 6,750.00
Ciclovía		m2	5288.19	B/.	93.66	B/. 495,291.88
Aceras		m2	18664.20	B/.	95.55	B/. 1,783,364.31
Áreas verdes		m2	13842.62	B/.	155.00	B/. 2,145,605.33
Total						B/. 7,567,217.98
Mobiliario y equipamiento urbano						
Banca de hormigón		Unidad	100	B/.	3,327.00	B/. 332,700.00
Banca rectangular de hormigón		Unidad	16	B/.	740.00	B/. 11,840.00
Rack para bicicleta		Unidad	90	B/.	61.00	B/. 5,490.00
Basureros		Unidad	30	B/.	467.00	B/. 14,010.00
Bolardos de acero		Unidad	294	B/.	224.00	B/. 65,856.00
Semáforo vehicular / peatonal		Unidad	8	B/.	2,500.00	B/. 20,000.00
Luminarias		Unidad	160	B/.	540.00	B/. 86,400.00
Parada de bus		Unidad	4	B/.	7,500.00	B/. 30,000.00
Total						B/. 566,296.00
Total						B/. 8,469,598.95
Costos por m2						B/. 108.91

Tabla 8. Costos aproximados de la Carretera Panamericana - Paseo comercial.

Carretera Panamericana - Usos Mixtos Recorrido: 1667.15 ml				Rodadura (m ²)	42845.76
				Espacio Público (m ²)	40511.75
Costos directos					
Costos preliminares					
Descripción	Unidad	Cantidad	C/U	Total	
Demolición de pavimento	m2	38344.5	B/.	7.98	B/. 305,988.71
Demolición de aceras	m2	1667.15	B/.	7.98	B/. 13,303.86
Demolición de cordón cuneta	ml	3334.3	B/.	12.11	B/. 40,378.37
Remoción de señalización vertical	unidad	18	B/.	33.36	B/. 600.48
Total				B/.	360,271.42
Pavimentación y áreas verdes					
Material selecto de 0.20 m	m3	8569.15	B/.	31.28	B/. 268,043.04
Capa Base de 0.15 m	m3	6426.86	B/.	31.15	B/. 200,196.79
Pavimento de hormigón 0.20 m	m2	42845.76	B/.	61.83	B/. 2,649,153.03
Cordón cuneta de 0.75	m	3334.30	B/.	57.30	B/. 191,055.39
Pompeyanos	m2	784.08	B/.	47.77	B/. 37,455.50
Franja reflectante continua blanca	km	3.3343	B/.	1,765.00	B/. 5,885.04
Franjas reflectantes segmentadas blancas	km	6.539	B/.	1,600.00	B/. 10,462.40
Señales informativas	unidad	30	B/.	225.00	B/. 6,750.00
Ciclovía	m2	5668.31	B/.	93.66	B/. 530,893.91
Aceras	m2	20005.80	B/.	95.55	B/. 1,911,554.19
Áreas verdes	m2	14837.64	B/.	155.00	B/. 2,299,833.43
Total				B/.	8,111,282.73
Mobiliario y equipamiento urbano					
Banca de hormigón	Unidad	10	B/.	3,327.00	B/. 33,270.00
Banca rectangular de hormigón	Unidad	340	B/.	740.00	B/. 251,600.00
Rack para bicicleta	Unidad	72	B/.	61.00	B/. 4,392.00
Basureros	Unidad	30	B/.	467.00	B/. 14,010.00
Bolardos de acero	Unidad	684	B/.	224.00	B/. 153,216.00
Semáforo vehicular / peatonal	Unidad	8	B/.	2,500.00	B/. 20,000.00
Luminarias	Unidad	170	B/.	540.00	B/. 91,800.00
Parada de bus	Unidad	4	B/.	7,500.00	B/. 30,000.00
Total				B/.	598,288.00
				Total	B/. 9,069,842.15
				Costos por m2	B/. 108.81

Tabla 9. Costos aproximados de la Carretera Panamericana - Usos Mixtos.

Vía hacia Westland Mall Recorrido: 890.75 ml				Rodadura (m²) Espacio Público (m²)		12025.13 14697.38
Costos directos						
Costos preliminares						
Descripción	Unidad	Cantidad	C/U	Total		
Demolición de pavimento	m2	12114.2	B/.	7.98	B/.	96,671.32
Demolición de aceras	m2	1781.5	B/.	7.98	B/.	14,216.37
Demolición de cordón cuneta	ml	1781.5	B/.	12.11	B/.	21,573.97
Remoción de señalización vertical	unidad	6	B/.	33.36	B/.	200.16
				Total	B/.	132,661.81
Pavimentación y áreas verdes						
Material selecto de 0.20 m	m3	2405.03	B/.	31.28	B/.	75,229.18
Capa Base de 0.15 m	m3	1803.77	B/.	31.15	B/.	56,187.40
Pavimento de hormigón 0.20 m	m2	12025.13	B/.	61.83	B/.	743,513.48
Cordón cuneta de 0.75	m	1781.50	B/.	57.30	B/.	102,079.95
Pompeyanos	m2	264.60	B/.	47.77	B/.	12,639.94
Franja reflectante continua blanca	km	1.7815	B/.	1,765.00	B/.	3,144.35
Franjas reflectantes segmentadas blancas	km	1.7423	B/.	1,600.00	B/.	2,787.68
Señales informativas	unidad	12	B/.	225.00	B/.	2,700.00
Ciclovía	m2	2405.03	B/.	93.66	B/.	225,254.64
Aceras	m2	4453.75	B/.	95.55	B/.	425,555.81
Áreas verdes	m2	7838.60	B/.	155.00	B/.	1,214,983.00
				Total	B/.	2,864,075.43
Mobiliario y equipamiento urbano						
Banca rectangular de hormigón	Unidad	200	B/.	740.00	B/.	148,000.00
Rack para bicicleta	Unidad	20	B/.	61.00	B/.	1,220.00
Basureros	Unidad	10	B/.	467.00	B/.	4,670.00
Semáforo vehicular / peatonal	Unidad	4	B/.	2,500.00	B/.	10,000.00
Luminarias	Unidad	74	B/.	540.00	B/.	39,960.00
Parada de bus	Unidad	1	B/.	7,500.00	B/.	7,500.00
Rampas	m2	204.31	B/.	395.55	B/.	80,814.82
				Total	B/.	292,164.82
				Total	B/.	3,288,902.06
				Costos por m2	B/.	123.08

Tabla 10. Costos directos de la Vía hacia Westland Mall

Vía hacia Vacamonte Recorrido: 656.65 ml			Rodadura (m²)		4727.88	
			Espacio Público (m²)		5121.87	
Costos directos						
Costos preliminares						
Descripción	Unidad	Cantidad	C/U	Total		
Demolición de pavimento	m2	5253.2	B/.	7.98	B/.	41,920.54
Demolición de aceras	m2	656.65	B/.	7.98	B/.	5,240.07
Demolición de cuneta	ml	656.65	B/.	12.11	B/.	7,952.03
Remoción de señalización vertical	unidad	3	B/.	33.36	B/.	100.08
				Total	B/.	55,212.71
Pavimentación y áreas verdes						
Material selecto de 0.20 m	m3	945.58	B/.	31.28	B/.	29,577.62
Capa Base de 0.15 m	m3	709.18	B/.	31.15	B/.	22,091.02
Pavimento de hormigón 0.20 m	m2	4727.88	B/.	61.83	B/.	292,324.82
Cordón cuneta de 0.60 m	m	1313.30	B/.	57.30	B/.	75,252.09
Pompeyanos	m2	211.68	B/.	47.77	B/.	10,111.95
Franja reflectante continua blanca	km	1.2349	B/.	1,765.00	B/.	2,179.60
Franjas reflectantes segmentadas blancas	km	0.61745	B/.	1,600.00	B/.	987.92
Señales informativas	unidad	12	B/.	225.00	B/.	2,700.00
Aceras	m2	2889.26	B/.	95.55	B/.	276,068.79
Áreas verdes	m2	2232.61	B/.	155.00	B/.	346,054.55
				Total	B/.	1,057,348.36
Mobiliario y equipamiento urbano						
Banca rectangular de hormigón	Unidad	116	B/.	740.00	B/.	85,840.00
Basureros	Unidad	10	B/.	467.00	B/.	4,670.00
Bolardos de acero	Unidad	128	B/.	224.00	B/.	28,672.00
Semáforo vehicular / peatonal	Unidad	6	B/.	2,500.00	B/.	15,000.00
Luminarias	Unidad	26	B/.	540.00	B/.	14,040.00
				Total	B/.	148,222.00
				Total	B/.	1,260,783.08
				Costos por m2	B/.	128.00

Tabla 11. Costos directos de la Vía hacia Vacamonte.

Vía hacia Bique Recorrido: 396.75 ml				Rodadura (m²)		2856.60	
				Espacio Público (m²)		3094.65	
Costos directos							
Costos preliminares							
Descripción	Unidad	Cantidad	C/U	Total			
Demolición de pavimento	m2	2975.63	B/.	7.98	B/.	23,745.49	
Demolición de aceras	m2	396.75	B/.	7.98	B/.	3,166.07	
Demolición de cuneta	ml	396.75	B/.	12.11	B/.	4,804.64	
Remoción de señalización vertical	unidad	4	B/.	33.36	B/.	133.44	
				Total	B/.	31,849.64	
Pavimentación y áreas verdes							
Material selecto de 0.20 m	m3	571.32	B/.	31.28	B/.	17,870.89	
Capa Base de 0.15 m	m3	428.49	B/.	31.15	B/.	13,347.46	
Pavimento de hormigón 0.20 m	m2	2856.60	B/.	61.83	B/.	176,623.58	
Cordón cuneta de 0.60 m	m	793.50	B/.	57.30	B/.	45,467.55	
Pompeyanos	m2	176.40	B/.	47.77	B/.	8,426.63	
Franja reflectante continua blanca	km	0.7445	B/.	1,765.00	B/.	1,314.04	
Franjas reflectantes segmentadas blancas	km	0.37225	B/.	1,600.00	B/.	595.60	
Señales informativas	unidad	12	B/.	225.00	B/.	2,700.00	
Ciclovía	m2	1071.23	B/.	93.66	B/.	100,330.93	
Aceras	m2	1229.93	B/.	95.55	B/.	117,519.33	
Áreas verdes	m2	1229.93	B/.	155.00	B/.	190,638.38	
				Total	B/.	674,834.39	
Mobiliario y equipamiento urbano							
Banca rectangular de hormigón	Unidad	80	B/.	740.00	B/.	59,200.00	
Rack para bicicleta	Unidad	20	B/.	61.00	B/.	1,220.00	
Basureros	Unidad	10	B/.	467.00	B/.	4,670.00	
Semáforo vehicular / peatonal	Unidad	4	B/.	2,500.00	B/.	10,000.00	
Luminarias	Unidad	20	B/.	540.00	B/.	10,800.00	
Rampas de acceso a parque	m2	53.5	B/.	395.55	B/.	21,161.93	
Total				B/.			107,051.93
				Total	B/.	813,735.95	
				Costos por m2	B/.	136.73	

Tabla 12. Costos directos de la Vía hacia Bique.

Costos directos de Parques y Plaza						
Parque 1		Área (m²)			13361.83	
Descripción	Unidad	Área	Costo por m2			Total
Parque 1	m2	13361.83	B/.	312.51	B/.	4,175,672.27
Calle de acceso	m2	6347.25	B/.	120.26	B/.	763,349.59
				Total	B/.	4,939,021.86
Parque 2		Área (m²)			101711.49	
Parque 2	m2	101711.49	B/.	291.82	B/.	29,680,940.66
Calle de acceso	m2	6144	B/.	155.57	B/.	955,794.49
				Total	B/.	30,636,735.14
Parque 3		Área (m²)			15660.39	
Parque 3	m2	15660.39	B/.	394.03	B/.	6,170,591.22
Calle de acceso	m2	6383.25	B/.	154.60	B/.	986,877.31
				Total	B/.	7,157,468.53
Plaza		Área (m²)			3124.5	
Plaza	m2	3124.50	B/.	379.17	B/.	1,184,702.06
				Total	B/.	1,184,702.06
				Total	B/.	43,917,927.59
Total de Costos directos					B/.	66,820,789.78

Tabla 13. Costos directos de Parques y Total de Costos directos.

Costos Indirectos			
Descripción	% de costo directo	Costo total	
Anteproyecto	5.00%	B/.	3,341,039.49
Estudio de impacto ambiental	1.00%	B/.	668,207.90
Estudio de suelo	1.00%	B/.	668,207.90
Desarrollo de planos	5.00%	B/.	3,341,039.49
Permisos municipales	2.00%	B/.	1,336,415.80
Administración	12.00%	B/.	8,018,494.77
Inspecciones	3.00%	B/.	2,004,623.69
Mobiliario y equipos	10.00%	B/.	6,682,078.98
imprevistos	7.00%	B/.	4,677,455.28
Bonos de garantía	1.00%	B/.	668,207.90
Total		B/.	31,405,771.20
Resumen de Costos			
Costos directos		B/.	66,820,789.78
Costos indirectos		B/.	31,405,771.20
sub total		B/.	98,226,560.97
impuesto 7%		B/.	6,875,859.27
Costo Total		B/.	105,102,420.24

Tabla 14. Costos Indirectos y Resumen de Costos.

Conclusiones

A través de este trabajo de grado, la teoría, mapas e imágenes muestran un contexto urbano degradado para la zona de estudio. Es por ello, que mediante la lectura del contexto se consideró necesario y urgente una propuesta de revitalización de los espacios públicos. Los puntos de interés fueron las vías con mayor flujo peatonal y vehicular, puntos altamente concurridos y los vacíos urbanos.

Esta propuesta se plantea para articular importantes cambios urbanos, mediante estrategias encaminadas a la potenciación de los lugares existentes, diversificación de la movilidad en las vías más concurridas, transformar espacios “residuales” de un crecimiento desordenado en espacios públicos y la adecuación del espacio para el uso público.

La implementación de esta propuesta también ayudará a contrarrestar el desequilibrio actual de usos de suelos frente a la Carretera Panamericana mediante la implementación de usos mixtos, facilitando el acceso de diversas actividades a distancias caminables.

Es importante crear conciencia sobre los espacios públicos y su impacto, tanto, en las personas como en las actividades próximas a estos espacios. Entender que las transformaciones en el espacio público y creación del espacio público van a impactar, de manera positiva, al comercio que está cerca de él y que estas revitalizaciones propuestas llevadas a la realidad mejorarán la calidad de la vida urbana.

Para establecer propuestas que rescaten y mejoren la realidad del entorno en el cual las personas realizan sus actividades, es necesario analizar la manera en que se ha desarrollado el distrito y comprender la realidad que este desarrollo desequilibrado y desordenado ha ocasionado. Entender que los usos exclusivos separan las actividades, lo que obliga a las personas a realizar largos recorridos y comprender el valor de lo colectivo, dejando a un lado los intereses personales. Para ejecutar cambios es necesario crear planes que involucren a todos.

Recomendaciones

Las revitalizaciones urbanas son de gran importancia para la mejora de espacios existentes.

Para el desarrollo de este tipo de propuestas dentro del distrito se propone lo siguiente:

- La creación de un plan de ordenamiento territorial para el distrito de Arraiján, con el objetivo de frenar el crecimiento desordenado que se ha desarrollado hasta el momento.
- La renovación de los sistemas de agua potable y electricidad tomando en cuenta que los actuales fueron establecidos para una cantidad menor de residentes a la de hoy día.
- Es importante crear conciencia mediante capacitaciones sobre el impacto que tienen los espacios públicos en la calidad de vida de las personas y los beneficios que estos proporcionan a su entorno inmediato.
- Replicar este modelo de revitalización en otros puntos del distrito para mejorar el contexto urbano en el que las personas llevan su día a día.
- Involucrar a las empresas privadas en este tipo de proyecto, creando incentivos fiscales que los motiven a participar de las mejoras en el distrito.
- Crear y aplicar planes de mantenimientos para los espacios públicos.
- Con el fin de obtener recursos económicos para el mantenimiento de los espacios públicos se recomienda: alquilar espacios en las plazas a negocios privados, por ejemplo, food trucks, mercados pup up y desarrollo de actividades privadas. Incorporar actividades como talleres, torneos y demás, que permitan cobrar a los usuarios cierta cantidad de dinero por el uso del espacio.
- Involucrar a la población en el proyecto, hacerlos parte del proceso mediante la participación ciudadana, capacitaciones y oportunidades laborales, ya que estos ejercicios permiten brindar voz a los ciudadanos para expresar sus necesidades e ideas, al mismo tiempo les brinda sentido de pertenencia al ser parte del proyecto.
- Implementar políticas de financiamiento efectivas que permitan la construcción del proyecto.

Bibliografía

Alcaldía de Panamá. (2021). *Plan Local de Ordenamiento Territorial_ PLOT del Distrito de Panamá*. <http://plandistritalpanama.com/wp-content/uploads/2021/3/2-ANEXO-3-TOMO-1-PLOT-marzo-2021.pdf>

Alcaldía de Panamá. (s.f.). *Guía de diseño urbano, ciudad de Panamá*. https://issuu.com/dpupanama/docs/190515_gdu

Álvarez, M., Molina, S., Elosegí, U., Rodríguez, B., & Ramírez, V. (2016). *Estudio de Crecimiento urbano*. https://dpu.mupa.gob.pa/wp-content/uploads/2017/6/Informe_Final_CE3_14012016.pdf

Arraiján, aniversario 159 como distrito. (s.f.). <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/140912/159-arraijan-distrito-aniversario>

Arraiján en la provincia de Panamá Oeste - Municipio y distrito de Panamá. (s.f.). <https://www.distrito.com.pa/distrito-arraijan.html#admindata>

Arraiján: historia y desarrollo. (s.f.). <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/190829/arraijan-historia-desarrollo>

Avendaño. M. (2018). *Usos mixtos trascienden a la época y superan la moda*. Revista Inversión Inmobiliaria. <https://www.inversioninmobiliariacr.com/es/mercado-inmobiliario/2015-10-16-17-34-23/item/1680-usos-mixtos-trascienden-a-la-epoca-y-superan-la-moda#:~:text=Los%20usos%20mixtos%20son%20pr%C3%A1cticamente,espacios%20de%20entretimiento%20y%20estacionamientos>

Borja, J. (2011). La urbanización contra la ciudad: la crisis del espacio público. En *VIENTO SUR, VIENTO SUR: Vol. Número 116* (p. 39). https://cdn.vientosur.info/VScompletos/Vs116_Borja_EspacioPublico.pdf

Cabrera, M. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad*. Redalyc.org, <https://www.redalyc.org/pdf/5350/535055524003.pdf>

Diagnóstico integral de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP). (2022). <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2022/8/Producto-1-Diagnostico-Integral.pdf>

Diagnóstico y análisis urbanístico del área de influencia de la línea 3 del Metro de Panamá. (2017). Metro De Panamá. <https://www.elmetrodepanama.com/wp-content/uploads/2017/9/INFORME-3-Diagnostico-Estrategico.pdf>

Dziekonsky, M., Rodríguez, M. J., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (2015). Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias. En *Revista Austral De Ciencias Sociales* (Vól. 28, pp. 29–46). <http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n28/art2.pdf>

El Distrito de Arraiján Viajenda Panamá. (s.f.). <https://panama.viajenda.com/articulo/el-distrito-de-arraijan>

Escuela, P. V. (8 de octubre, 2020). La historia del distrito de Arraiján. *Panamá Vieja Escuela*. <https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/>

Escuela, P. V. (8 de octubre, 2020). La historia del distrito de Arraiján. *Panamá Vieja Escuela*. <https://www.panamaviejaescuela.com/la-historia-del-distrito-de-arraijan/>

Gordón, C. A. (26 de junio, 2020). *Arraiján: la huella de una expansión urbana desordenada.* [https://www.laestrella.com.pa/nacional/200626/arraijan-huella-expansion-urbana-desordenada#:~:text=Pac%C3%ADfico%20\(2007\).-,Durante%20la%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada%2C%20la%20expansi%C3%B3n%20urbana%20en%20Arraij%C3%A1n%20ha,surgimiento%20de%20nuevas%20problem%C3%A1ticas%20como](https://www.laestrella.com.pa/nacional/200626/arraijan-huella-expansion-urbana-desordenada#:~:text=Pac%C3%ADfico%20(2007).-,Durante%20la%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada%2C%20la%20expansi%C3%B3n%20urbana%20en%20Arraij%C3%A1n%20ha,surgimiento%20de%20nuevas%20problem%C3%A1ticas%20como)

Gordón, C. A. (26 de junio, 2020). *Arraiján: la huella de una expansión urbana desordenada.* [https://www.laestrella.com.pa/nacional/200626/arraijan-huella-expansion-urbana-desordenada#:~:text=Pac%C3%ADfico%20\(2007\).-,Durante%20la%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada%2C%20la%20expansi%C3%B3n%20urbana%20en%20Arraij%C3%A1n%20ha,surgimiento%20de%20nuevas%20problem%C3%A1ticas%20como](https://www.laestrella.com.pa/nacional/200626/arraijan-huella-expansion-urbana-desordenada#:~:text=Pac%C3%ADfico%20(2007).-,Durante%20la%20%C3%BAltima%20d%C3%A9cada%2C%20la%20expansi%C3%B3n%20urbana%20en%20Arraij%C3%A1n%20ha,surgimiento%20de%20nuevas%20problem%C3%A1ticas%20como)

Herrera, R. (s.f.) *La importancia de los espacios públicos.* Urbanistas. Lat. <https://urbanistas.lat/la-importancia-de-los-espacios-publicos/>

Lñíguez, A. (7 de agosto, 2024). *Del Libertador: la primera calle compartida de la Ciudad de Buenos Aires*. ArchDaily En español. <https://www.archdaily.cl/cl/973679/del-libertador-la-primera-calle-compartida-de-la-ciudad-de-buenos-aires>

LA CIUDAD DE PANAMÁ Evolución de su Expansión Territorial 1960-1980. (1983). <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/elpaisquesomos2.pdf>

Letón, A. (14 de abril, 2024). *Movilidad sostenible: La importancia de los locales comerciales*. ecomovilidad.net. <https://ecomovilidad.net/global/movilidad-sostenible-la-importancia-de-los-locales-comerciales/>

Martínez, C. (2014). *Los beneficios de tener buenos lugares en las ciudades según PPS*. Plataforma Urbana. <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/11/06/los-beneficios-de-tener-buenos-lugares-en-las-ciudades-segun-pps/>

Martínez, J. E. (2020). *El espacio público como elemento articulador*. <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/bebd5229-738d-472a-a8b1-a67ff3ce9363/content>

Mataix González, C. & Obra Social Caja Madrid. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. En ARGUMENTOS PARA LA CULTURA. TF Artes Gráficas. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>

MGP MAR DEL PLATA BATÁN. (s.f.). *Calles para la gente*. <https://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2015/07/presentacion-calles-para-la-gente-calle-g%C3%BCemes-mar-del-plata.pdf>

MGP Mar del Plata Batán. (2015). *Espacios Urbanos Públicos. Paisaje, Cultura y Comunidad*. https://www.palermo.edu/Archivos_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio_urbano.pdf

Morales, M. (21 de abril, 2022). *Los desarrollos de uso mixto en la ciudad de Panamá*. Revista Inversión Inmobiliaria. <https://www.inversioninmobiliariacr.com/es/mercado-inmobiliario/2015-10-16-17-34-23/item/372-los-desarrollos-de-uso-mixto-en-la-ciudad-de-panama#:~:text=En%20el%20sentido%20m%C3%A1s%20amplio, donde%20las%20actividades%20est%C3%A1n%20funcionalmente>

- Movilidad Urbana*. (s.f.). ESMARTCITY. <https://www.esmartcity.es/movilidad-urbana>
- OFICINA DE INFORMACIÓN DIPLOMÁTICA. (2024). *FICHA PAÍS PANAMÁ*. https://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/PANAMA_FICHA%20PAIS.pdf
- ONU HABITAT. (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales*. https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Urban%20Planning%20for%20City%20Leaders_Spanish.pdf
- Pascual A. y Peña J. (2012). Espacios abiertos de uso público. *Arquitectura y Urbanismo*, vol.33 (no.1). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982012000100003
- Perrozzi, A. (6 de junio, 2023). *Calles Completas: repensando la movilidad urbana de forma integrada*. Transecto. <https://transecto.com/2020/06/calles-completas-repensando-la-movilidad-urbana-de-forma-integrada/>
- Prensa.com. (19 de febrero, 2017). Panamá Oeste, cada vez más pujante. *La Prensa Panamá*. https://www.prensa.com/impresa/economia/Panama-Oeste-vez-pujante_0_4693030681.html
- Richter, A. (26 de abril, 2022). *La importancia de los espacios públicos en la pospandemia*. Ciudades Sostenibles. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/espacios-publicos-covid-ciudades-recuperacion/>
- Sánchez, I. (2018). *Ante Proyecto de tesis: Análisis morfométrico, hidrométrico y socioeconómico de la cuenca del Río Caimito*. https://up-rid.up.ac.pa/1753/1/israel_sanchez.pdf
- Slon, N. (21 de abril, 2022). *Usos mixtos trascienden a la época y superan la moda*. Revista Inversión Inmobiliaria. <https://www.inversioninmobiliariacr.com/es/mercado-inmobiliario/2015-10-16-17-34-23/item/1680-usos-mixtos-trascienden-a-la-epoca-y-superan-la-moda#:~:text=Los%20usos%20mixtos%20son%20pr%C3%A1cticamente,espacios%20de%20entretenimiento%20y%20estacionamientos.>
- Tella, G. (6 de noviembre, 2012). *El papel de las calles comerciales: Criterios y estrategias para su gestión*. Plataforma Urbana.

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/11/06/el-papel-de-las-calles-comerciales-criterios-y-estrategias-para-su-gestion/>

Usos Mixtos (s.f.). Real Estate Market & Lifestyle.

<https://realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/usos-mixtos/11702-usos-mixtos>

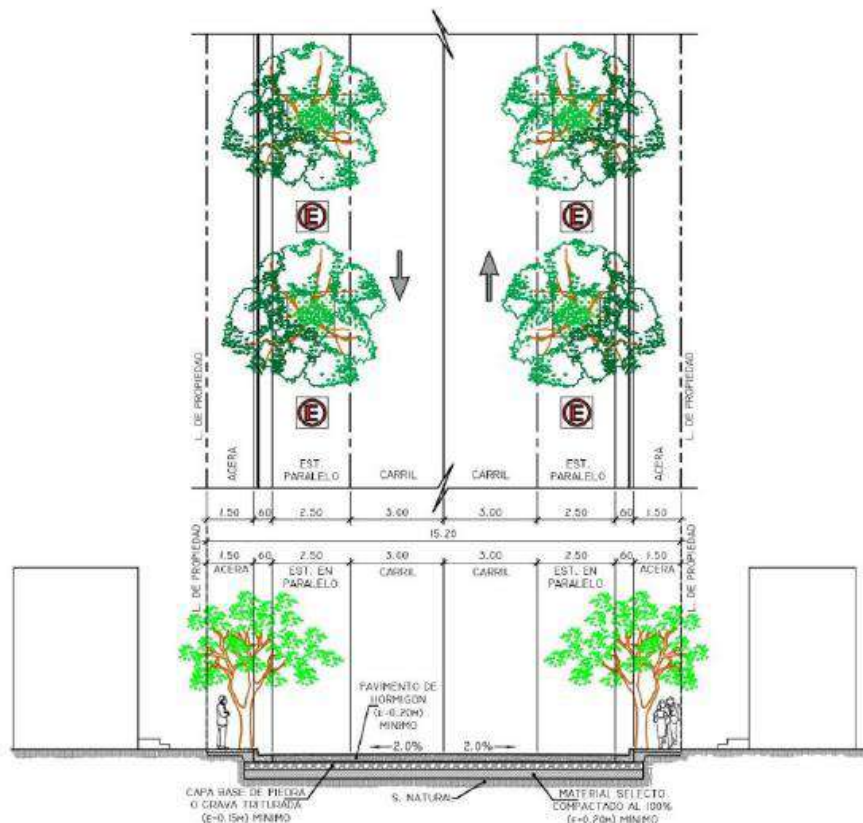
Valera, J. (30 de junio, 2015). *Fundación del Distrito de Arraiján (12 de septiembre de 1855); Historia*. <https://www.lhistoria.com/panama/distrito-de-arraijan>

Woolley, H. (2005). *Espacios Abiertos Urbanos*. Taylor & Francis e-Library. [https://vdoc-
pub.translate.goog/documents/urban-open-spaces-
1vu9rrr353d8? x tr sl=auto& x tr tl=es& x tr hl=es& x tr pto=nui](https://vdoc.pub.translate.goog/documents/urban-open-spaces-1vu9rrr353d8? x tr sl=auto& x tr tl=es& x tr hl=es& x tr pto=nui)

Anexos

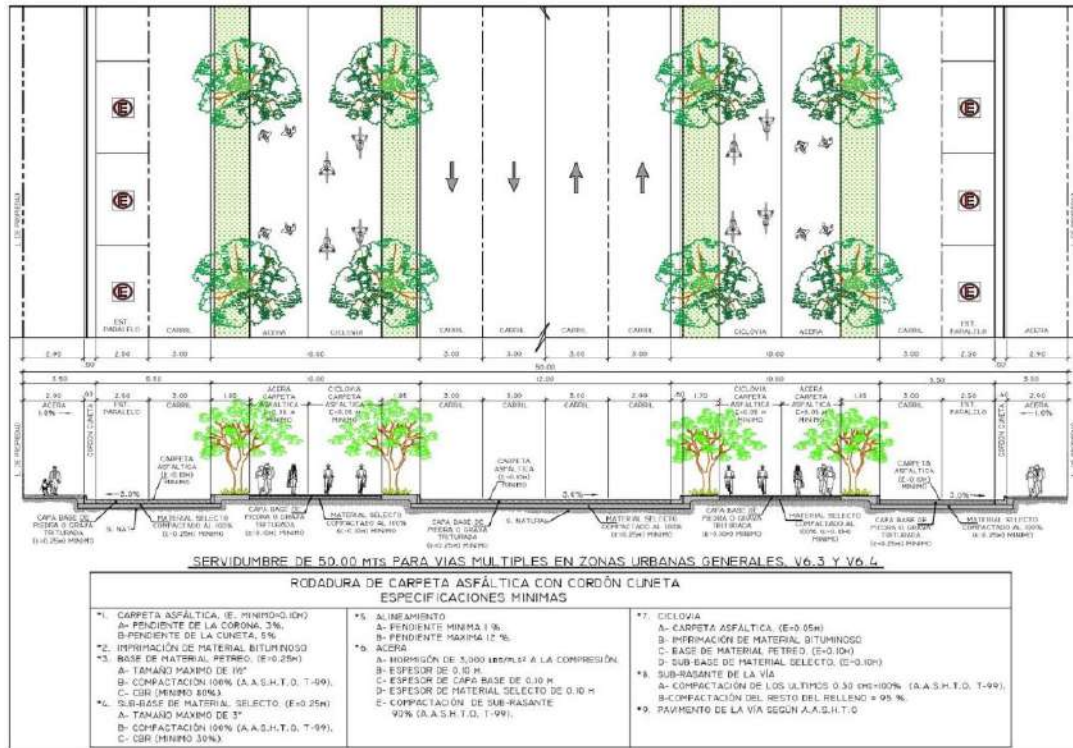
Anexo 1

Resolución N° 067 del lunes 12 de abril de 2021 en su sección V.6. Detalle A- Secciones y especificaciones mínimas para uso en servidumbres y tipo de pavimento en desarrollos urbanos y sub-urbanos, en zonas distintas a urbanizaciones.



**SERVIDUMBRE DE 15.20 MTS PARA VÍAS COLECTORAS LOCALES V6.1, V6.2 Y V6.3
(COLOCAR ARBOLES ENTRE 2 @ 3 ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTOS)**

RODADURA DE HORMIGÓN CON CORDÓN CUNETA ESPECIFICACIONES MINIMAS	
*1. PAVIMENTO DE HORMIGÓN PORTLAND A- ESPESOR DE 0.20M. B- MODULO DE RUPTURA 650 LBS/PULG²; EN FLEXIÓN A LOS 28 DIAS. C- PENDIENTE DE LA CORONA, 2%. D- PENDIENTE DE LA CUNETA, 5%. *2. BASE A- ESPESOR DE CAPA BASE DE 0.15 M B- COMPACTACIÓN 100% (A.A.S.H.T.O. T-99) C- CBR (MINIMO 80%). *3. SUB-BASE A- ESPESOR DE MATERIAL SELECTO DE 0.20M B- TAMAÑO MAXIMO DE 3" C- COMPACTACIÓN 100% (A.A.S.H.T.O. T-99). D- CBR (MINIMO 30%).	*4. ALINEAMIENTO A- PENDIENTE MINIMA 0.5 %. B- PENDIENTE MAXIMA 16 %. *5. ACERA A- HORMIGÓN DE 3,000 LBS/PULG² A LA COMPRESIÓN. B- ESPESOR DE 0.10 M. C- COMPACTACIÓN DE SUB-RASANTE 90% (A.A.S.H.T.O. T-99). *6. SUB-RASANTE DE LA VÍA A- COMPACTACIÓN DE LOS ULTIMOS 0.30 cms=100% (A.A.S.H.T.O. T-99). B- COMPACTACIÓN DEL RESTO DEL RELLENO = 95 %.



Anexo 2

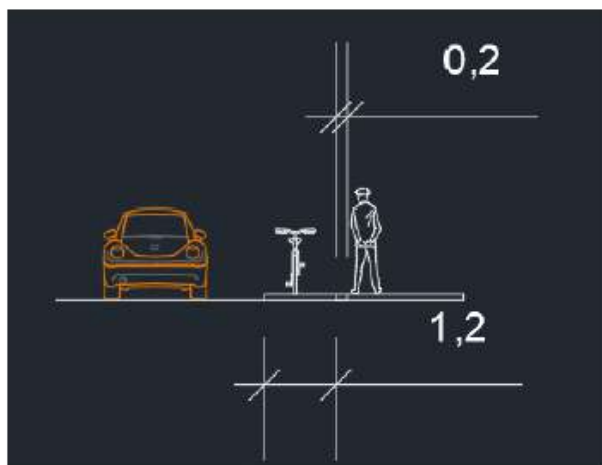
Resolución N° 067 del lunes 12 de abril de 2021 en su sección V6.5: CICLOVÍAS Y CICLO RUTAS

Tipologías de vías ciclo viables

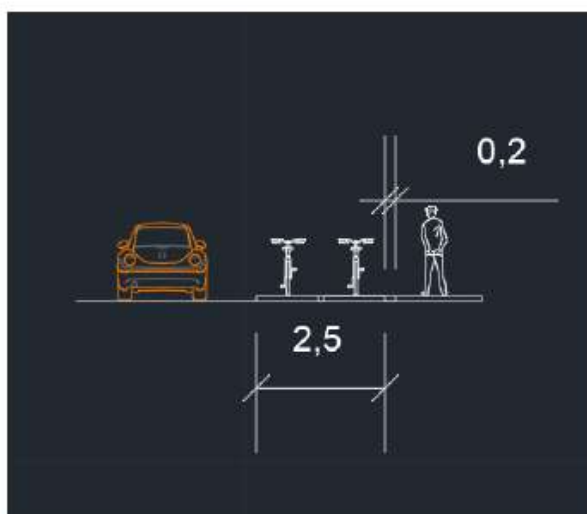
Ciclovía o ciclo ruta unidireccional	Mínimo 1.30 Recomendada 1.50 Máximo 1.80
Ciclovía o ciclo ruta bidireccional	Mínimo 2.60 Recomendada 3.00 Máximo 3.20
Ciclo ruta con dispositivo separador Obligatorio vías con velocidad de diseño desde 30 km/h	Ancho de carril unidireccional incluyendo dispositivo separador 1.70 Ancho de ciclo ruta bidireccional incluyendo línea divisoria entre carriles bici 3.10
Ciclo ruta sin dispositivo separador Obligatorio vías con velocidad de diseño hasta 30 km/h	Solo se permite ciclovías unidireccionales Ancho de carril unidireccional 1.20 m
Ciclovía en acera	Separado a 0.20 m de la acera Ancho de ciclovía unidireccional 1.20 Ancho de ciclovía bidireccional incluyendo línea divisora de carriles bici 2.50



Sección transversal de ciclovía en acera unidireccional



Sección transversal de ciclovía en acera bidireccional



Anexo 3

Mercados Pup Up

Los mercados pup up representan una forma de comercio minorista temporal, que permite a las personas exhibir sus productos en espacios concurridos. También, es una estrategia publicitaria eficaz que puede ayudar a las marcas a conectar con sus clientes y dar salida a productos estacionales.



Ilustración 71. Mercados Pup up © Gemma Marchena

Los mercados pop up por lo general, son restaurantes, tiendas, pequeños emprendimientos o eventos que, por ser temporales, ofrecen una experiencia única e irrepetible.