

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL



DECRETO EJECUTIVO No. 39
De 11 de Mayo de 2018

Que aprueba la Revisión y Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico, adscrito al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, y su reglamento general

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
En uso de sus facultades constitucionales y legales,

CONSIDERANDO:

Que al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial le corresponde por mandato de la Ley 61 de 23 de octubre de 2009 y la Ley 6 de 1 de febrero de 2006, elaborar los planes de ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y de vivienda a nivel nacional y regional, con la participación de organismos y entidades competentes en la materia; así como las normas y procedimientos técnicos respectivos;

Que mediante el Decreto Ejecutivo No.205 de 28 de diciembre de 2000, se aprobó el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico, adscrito a la Dirección General de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda (hoy Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, a través del Viceministerio de Ordenamiento Territorial), y su reglamento general;

Que el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico (Panamá) y del Atlántico (Colón), cuenta con diecinueve (19) años de haberse elaborado y, actualmente, se encuentra desactualizado y requería con urgencia de una revisión para los próximos quince (15) años (2035), adicionales al horizonte establecido por el Plan Metropolitano; con el fin de lograr un instrumento técnico, normativo, político y administrativo para la gestión del territorio y fortalecer en el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, la capacidad de planificar y ordenar el territorio como Autoridad Urbanística Nacional;

Que se han presentado diversos problemas ambientales, vinculados estrechamente al manejo de las cuencas hidrográficas, a los desastres naturales, tales como: intensas lluvias que causan inundaciones, deslaves, deslizamientos de tierra, al igual que largos períodos secos, por la escasez de lluvias, ocasionando la falta de agua en nuestras fuentes hídricas; los cuales revelan la vulnerabilidad que se tiene al cambio climático, sin contar con lineamientos estratégicos actualizados de desarrollo sostenible de estas áreas metropolitanas;

Que por las razones antes plasmadas, se requiere la revisión y actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas de Pacífico (Panamá) y del Atlántico (Colón), que establece planes de desarrollo integral y participativo, para afrontar el crecimiento urbano al año 2035; los cuales visualizan lo que ocurrirá en los centros urbanos, en donde el Gobierno tendrá que invertir miles de millones de balboas en nuevas infraestructuras y adecuación de las actuales viviendas y edificios públicos, equipamientos comunitarios y manejo de riesgos y desastres naturales y a los efectos del cambio climático;

Que en el proceso de revisión y actualización del Plan Metropolitano, se efectuaron sendos talleres con la participación de diferentes entidades del Estado, como autoridades locales y de la Empresa Privada, tales como: el Ministerio de Obras Públicas, la Autoridad Nacional del Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente), Juntas Comunales, Autoridades Municipales, Cuerpo de Bomberos, Ministerio de Economía y Finanzas, Instituto de Acueducto y Alcantarillados Nacionales, Ministerio de Desarrollo Social, Secretaría de Metas de la Presidencia, Consejo Nacional de la Empresa Privada, Cámara Panameña de la Construcción, Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura, Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa, entre otras;

Que en cumplimiento con la Ley 6 de 22 de enero de 2002 y la Ley 6 de 1 de febrero de 2006, se cumplió con el proceso de participación ciudadana, en las diferentes subregiones que conforman el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico y las mismas se efectuaron los días 23, 25 y 27 de marzo del año 2015, en las diferentes subregiones que componen el Área Metropolitana, según consta en el expediente; mediante fotos y recortes del anuncio en el periódico, durante tres (3) días consecutivos, y lista de asistencia de los participantes;

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Apruébese la “Revisión y Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico (Panamá) y del Atlántico (Colón)”, conocido también como “Plan Metropolitano”, adscrito al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial; así como el reglamento general que a la letra dice así:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETIVOS, METAS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1: Los objetivos generales de la “Revisión y Actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico (Panamá) y del Atlántico (Colón)”, son los siguientes:

1. Lograr un instrumento técnico, normativo, político y administrativo actualizado, para la gestión del territorio, que le sirva a las Autoridades Urbanísticas Locales, como una guía para el desarrollo de sus Planes de Ordenamiento Territorial.
2. Fortalecer al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, como la Autoridad Urbanística Nacional, en los aspectos relacionados con el ordenamiento territorial, urbanismo y otros instrumentos de gestión del territorio.
3. Coordinar las acciones e inversiones tanto públicas como privadas, que incidan en la actividad del ordenamiento territorial.
4. Desarrollar lineamientos estratégicos relacionados con el mercado y la gestión de la tierra urbana y rural dentro de la Región Metropolitana del Pacífico y del Atlántico.



ARTÍCULO 2: Las metas generales que debe cumplir el Plan Metropolitano son:

1. Facilitar la coordinación entre el sector público y el privado, en materia de inversión de infraestructura (vialidad, energía, telecomunicaciones, saneamiento, agua potable, servicios), para facilitar el objetivo del plan.
2. Facilitar la coordinación entre el sector público y el privado, en materia de inversiones de equipamiento urbano (salud, educación, recreación y mejoramiento o adecuación de infraestructura), para promover el desarrollo en áreas centrales deterioradas.
3. Apoyar la conservación, protección, restauración y uso sostenible de los recursos físicos (agua, suelo, aire) y biológicos (flora, fauna, ecosistema) de la región metropolitana.
4. Frente al desarrollo fragmentado y disperso que prevalece en las áreas metropolitanas, se propone emigrar hacia un desarrollo sostenible, compacto de zonas o nodos concentrados.
5. Contener la expansión urbana, densificando moderadamente las áreas abastecidas por infraestructuras, transporte, servicios, creando más espacios públicos, apoyados en un sistema de transporte masivo, adecuándolo a las nuevas densidades.
6. Definir un modelo de ciudad cuyo crecimiento futuro propicie una mejor calidad de vida para los habitantes (servicios comunitarios, suministro de infraestructuras, obtención de empleos y la obtención de una vivienda digna para la mayor cantidad de la población del Área Metropolitana).
7. Evitar, a toda costa, ocupaciones en áreas vulnerables propensas a riesgos de inundaciones, deslizamientos y proyectándonos al cambio climático.
8. Integrar el sistema vial existente con las nuevas soluciones de transporte (sistema metro, sistema metrobús), proponiendo nuevas opciones viales que ayudarán a mejorar y fortalecer la creación de puntos de desarrollo nodal.

ARTÍCULO 3: Para efectos de la aplicación y reglamentación del presente Decreto, los términos que a continuación se expresan, tendrán el significado siguiente:

1. **Accesibilidad:** Superación de barreras arquitectónicas o urbanísticas, que permite el uso de los espacios a las personas con discapacidad.
2. **Acción urbanística:** es la parcelación, urbanización y edificación de inmuebles. Cada una de estas acciones comprende procedimientos de gestión y formas de ejecución, en concordancia con los establecidos en el plan local y en las normas urbanísticas.
3. **Afloramiento:** Fenómeno oceanográfico que consiste en el desplazamiento de agua proveniente de 75-100 metros de profundidad hacia la superficie, la cual es más fría y rica en oxígeno y nutrientes.
4. **Aforo vehicular:** Conteo de vehículo, ya sea en una intersección o al borde de la vía, y que discrimina los vehículos por tipo y/o movimiento (izquierda, recto, derecha).

Albedo: es el porcentaje de radiación que cualquier superficie refleja respecto a la radiación que incide sobre la misma.



6. **Ancho de rodadura:** El ancho, usualmente entre los bordes interiores de las cunetas a ambos lados de la vía, designada específicamente para el paso de vehículos.
7. **Áreas de tratamiento especial:** zonas que requieren de estudios más detallados para asegurar que el carácter y la función del desarrollo futuro sean compatibles con el resto del área del Plan Metropolitano.
8. **Área Metropolitana:** es una unidad integrada económica y socialmente con un núcleo reconocido de gran volumen de población. Es el resultado de la extensión de la unidad político – administrativo de la ciudad central sobre los municipios vecinos con los cuales llega a establecer una relación muy estrecha.
9. **Área de deficiencia pronunciada:** Lugares donde los desechos sólidos se acumulan por la falta de servicio o por disposición inapropiada.
10. **Área de influencia:** Espacio urbano que rodea a una zona histórica, monumento o conjunto monumental que puede afectar o ser afectado por esta y que, por lo tanto, sus alturas y usos están controlados, con el fin de preservar las calidades y características del sector, espacio urbano o inmueble circundante.
11. **Área protegida:** Área geográfica terrestre, costera, marina o lacustre, declarada legalmente, para satisfacer objetivos de conservación, recreación, investigación de los recursos naturales y culturales.
12. **Barreras al comercio:** Obstáculos que establecen los Gobiernos a la entrada y salida de bienes y servicios en el intercambio comercial entre los países.
13. **Biogás:** El gas producido por la descomposición bacteriana de los desechos sólidos.
14. **Cambio climático:** Variación estadística en el estado medio del clima o en su variabilidad, que persiste durante un período prolongado (normalmente decenios o incluso más). El cambio climático se puede deber a procesos naturales internos o bien a cambios persistentes antropogénicos en la composición atmosférica, asociado a emisiones de gases de efecto invernadero, tales como el dióxido de carbono (CO₂) y el metano).
15. **Capa/barrera impermeable:** Sección inferior de un relleno sanitario, la cual evita la percolación de lixiviados al subsuelo. Esta capa puede ser de arcilla compactada, geo-sintéticos o ambos.
16. **Capacidad de adaptación:** Capacidad de un sistema para ajustarse al cambio climático (incluida la variabilidad climática y los cambios extremos) a fin de prevenir y mitigar los potenciales efectos.
17. **Centro histórico:** Zona antigua de un poblado, que se delimita, con el propósito de preservar, mediante normas urbanas especiales, sus monumentos, valores arquitectónicos, artísticos y su estructura urbana.
18. **Centroide:** El punto específico dentro de la zona origen-destino, desde donde se asume que salen o se dirigen todos los viajes.
19. **Conjunto monumental histórico:** Agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad condicionada por una estructura física representativa, indivisible, de valor arqueológico, histórico, científico o social reconocido.



20. **Conservación:** Es la acción que propicia la permanencia en su estado actual de un inmueble, conjunto monumental o zona histórica, previniendo los cambios y deterioros, utilizando los materiales tradicionales, asignándole una función útil, sin alterar su naturaleza ni su categoría estética arquitectónica.
21. **Crisis coyuntural:** Situación económica de un país en que se presenta un estancamiento económico producido por factores momentáneos externos al sistema económico.
22. **Corredor Transístmico:** área especial de preocupación crítica en la que toda consideración sobre el manejo de la misma, tendrá como fin primario rehabilitar y proteger el medio natural, específicamente el recurso hídrico con el cual opera el Canal de Panamá y se abastece el consumo de la población metropolitana.
23. **DBO5:** Demanda bioquímica de oxígeno en una muestra de agua. Es una prueba para medir la cantidad de oxígeno utilizada por bacterias y otros microorganismos, mientras, estabilizan materia orgánica que está descomponiéndose, durante un período de cinco días.
24. **Déficit de vivienda:** Es el conjunto de la población en materia habitacional, existentes en un momento y en un territorio determinado.
25. **Densidad:** Relación entre el número de habitantes o viviendas por unidad de superficie.
26. **Desarrollo diferido:** Área que en los planes se identifica como de condiciones morfológicas adecuadas, pero que no cuenta con infraestructura física ni si social circundante a las zonas urbanizables o edificables de la ciudad para el desarrollo futuro.
27. **Desarrollo prioritario:** Área que en los planes se identifica por estar servida de infraestructura básica y condiciones morfológicas adecuadas, aptas para un desarrollo inmediato.
28. **Desechos peligrosos:** Aquellos identificados como tales por la Ley 21 de 6 de diciembre de 1990, por la cual se aprueba el Convenio de Basilea sobre el control transfronterizo de los desechos peligrosos y su eliminación.
29. **Desechos sólidos:** Aquellos desechos no líquidos o gaseosos que no poseen valor (según sus generadores) y, por consiguiente, son descartados.
30. **Desempleo abierto:** Es la desocupación, tomando en cuenta las nuevas personas que se incorporan al mercado de trabajo por primera vez más los que han quedado cesados.
31. **Deterioro urbano:** Decadencia físico-ambiental con repercusiones económicas, sociales y políticas, que se presenta en las construcciones, instalaciones y espacios urbanos, bien sea por uso excesivo o inconveniente de estos, falta de acciones de mantenimiento y conservación o por obsolescencia, ya sea de la ciudad en su conjunto o de ciertas áreas de la ciudad, de acuerdo con la dinámica de cambios de los núcleos urbanos.
32. **Dispersión urbana:** son los territorios urbanos de expansión, que suelen estar ocupados por viviendas unifamiliares. La baja densidad de población es una medida de la dispersión. También se le domina derrame urbano.
33. **DQO:** Demanda química de oxígeno en una muestra de agua.



34. **Ecosistema:** Una entidad ecológica que consiste en los componentes físicos y químicos de un ambiente, más la flora y fauna asociadas con dicho ambiente y sus relaciones funcionales.
35. **Eficiencia energética:** Es el conjunto de acciones que permiten optimizar la relación entre la cantidad de energía consumida y los servicios obtenidos, como el transporte urbano.
36. **Eficiencia hídrica:** Es el conjunto de sistemas, equipos, acciones y hábitos dirigidos a orientar el consumo de agua, con el objetivo de reducir las pérdidas en la distribución y reducir el consumo innecesario de agua.
37. **Equipamiento urbano:** Conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo o bien aquellos en los que se proporciona a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.
38. **Emisiones de CO2:** Emisiones de dióxido de carbono son las que provienen de la quema de combustibles fósiles, sean estos combustibles sólidos, líquidos, gaseosos y de la quema de gas.
39. **Espacio público:** Conjunto de inmuebles y elementos arquitectónicos y naturales públicos destinados por su naturaleza, uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas.
40. **Esquema de Ordenamiento Territorial:** Esquema que fija las condiciones básicas de desarrollo en términos de definir el territorio en suelo urbano y rural, la vialidad, los servicios públicos y las normas urbanísticas para obras de parcelación, urbanización y edificación.
41. **Estación de Transferencia:** Terminales centralmente ubicadas donde los camiones pueden descargar sus desechos y así regresar rápidamente a la labor de recolección, mientras que otros camiones más grandes transportan los desechos de varios camiones recolectores al sitio de disposición final.
42. **Estructura Urbana:** se fundamenta en la consolidación de un sistema multimodal de desarrollo donde se concentra espacialmente empleos y servicios, complementados por áreas de usos residencial existentes y futuros, e integrado por sistemas de infraestructura, transporte y espacios abiertos.
43. **Huerto urbano:** Espacio dedicado al cultivo de especies hortícolas (tomate, pimiento, cebolla, hierbas culinarias, etc.), ubicado dentro del tejido urbano.
44. **Macrozonificación:** es un instrumento de control intrasectorial. Con este sistema se identifican usos de suelo apropiados en escala de áreas y no en lotes individuales. Refleja la política de las cuales se derivan las metas y los objetivos del Plan Metropolitano. Este instrumento suministra a la autoridad planificadora una orientación y un contexto, al momento de tomar decisiones con el uso de parcelas individuales de terreno.
45. **Movilidad urbana:** Este concepto, a diferencia del término “transporte urbano”, no se ocupa únicamente del sistema vial o del tránsito motorizado, sino que vincula el tránsito vehicular con la dinámica del peatón.



46. **Parque agrario:** Espacio dedicado a actividades eminentemente agropecuarias, usualmente periurbano, que es preservado por sus valores ambientales, culturales y productivos. Y que además, por las ventajas de su proximidad urbana, deben ser conservados, ya que contribuyen a la seguridad alimentaria de los ciudadanos y a la sostenibilidad alimentaria, gracias a su cercanía a los sitios de consumo, reduce el transporte de alimentos, y consecuentemente las emisiones de gases efecto invernadero (cambio climático).
47. **Parque periurbano:** Son espacios con cierto nivel de naturaleza, sin llegar hacer espacios de alto valor ecológico, cercanos a los centros urbanos, que atienden necesidades recreativas de la población. Usualmente las actividades que se desarrollan en ellos son tales como senderismo, acampada, avistamiento de aves, educación ambiental, entre otras actividades similares.
48. **Parque forestal urbano:** Espacio verde urbano, caracterizado por la presencia de una densa arborización, sea esta natural o creada por el hombre. Este espacio genera hábitat para especies de fauna y conforma además un lugar para actividades recreativas para la comunidad.

TÍTULO II

METAS, ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS DE DESARROLLO

CAPÍTULO I

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

ARTÍCULO 4: Las políticas y estrategias, que orientan el desarrollo de la Revisión y Actualización del Plan Metropolitano, están enumeradas en las siguientes metas:

1. **TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA:** Propiciar una estructura urbana, sostenible que permita:
- Un alto grado de accesibilidad entre los sitios de trabajo y las zonas residenciales tanto futuras como actuales, así mismo para los servicios comunitarios (salud, educación, recreación, comunicación y electrificación y servicios institucionales).
 - La instalación de los sistemas de transporte masivo (líneas de metro), en Panama Este y las proyecciones de la línea 2 al Este y la línea 3 hacia Panamá Oeste, deberán ser puntuales en la ejecución de este Plan.
 - Construcciones de terminales interurbanas de buses, establecer circuitos de rutas locales de transporte público, construcción de paradas apropiadas, aceras y ciclo vías continuas, disponibilidad de terrenos vacantes para la actividad de estructuras para estacionamientos cercanos a la estaciones del metro.
2. **PLANIFICACIÓN URBANA SOSTENIBLE Y MEDIO AMBIENTE:**
- Reorientar el modelo de crecimiento urbano actual, reduciendo el crecimiento urbano sin control en el área metropolitana, evitando la ocupación innecesaria del suelo, y promoviendo la compactación de la mancha urbana ya existente.



- Contención del crecimiento urbano, descentralizando y creando nodos de desarrollo.
- Eficiencia energética en los tejidos urbanos. Esto además de reducir el consumo energético, paralelamente se reducen las emisiones de CO₂, entre otras sustancias nocivas al medio ambiente.
- Permeabilidad del territorio y el mantenimiento de la conectividad de los sistemas ecológicos, contribuyendo a mejorar la biodiversidad del territorio, incluyendo los espacios propiamente urbanos del área metropolitana.
- Restringir o regular el desarrollo urbano en áreas de alta sensibilidad ambiental o que presenten limitaciones estructurales físicas.
- Las áreas protegidas se deben visualizar de forma integrada y no como parques aislados, ya que se requiere una continuidad y conexión de los espacios naturales para preservar la permeabilidad ecológica y proteger la biodiversidad.

3. COORDINACIÓN PÚBLICA – PRIVADA:

- El sector público deberá promover, guiar y controlar la oferta del mercado de vivienda para que sea accesible a todos los niveles de ingresos, en especial los de bajos ingresos, mediante el apoyo al sector privado en el aprovechamiento de incentivos fiscales.
- Promover una estructura urbana que permita facilitar una estrecha coordinación entre el sector público y el sector privado, en materia de inversiones en infraestructura y equipamiento comunitario.

4. DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA: Promover una estructura urbana que permita:

- Facilitar la dotación de servicios básicos, al menor costo posible, para la población en general, en especial, para los sectores de bajos ingresos.
- Establecer políticas gubernamentales de desarrollo urbano y vivienda, para poder determinar las prioridades en la urbanización de terrenos para la expansión de las ciudades, promoviendo el aumento de densidades poblacionales en el suelo urbano existente.
- Sobre la base del desarrollo sostenible, se tiene como estrategia la reducción de viviendas, evitando el viviendismo.

5. COSTO – EFICIENCIA: Promover una estructura urbana que permita:

- Facilitar el máximo aprovechamiento de los sistemas de infraestructura existentes y las áreas urbanas que cuenten con los servicios básicos, optimizando la estructura urbana actual, a través de un desarrollo urbano sostenible, minimizando la inversión pública.
- Compactar la mancha urbana, reduciendo gastos públicos en infraestructura, incluyendo agua potable, colectoras de agua servidas, mejoras en el sistema de recolección de los desechos sólidos.



- Proporcionar instalaciones de capacidad adecuada para cumplir con las demandas actuales y futuras, poniendo mayor interés en la implementación de generadoras de energías renovables y amigables con el medio ambiente.
 - Planearse, de forma integrada, los usos de suelo y del transporte con el objeto de favorecer la accesibilidad y reducir la movilidad, y en general, la demanda de transporte. Esto no es más que obtener una Movilidad Urbana Sostenible.
6. **COORDINACIÓN LEGISLATIVA:** Promover una estructura que permita:
- Prestar apoyo a otros planes, políticas y programas de desarrollo a nivel nacional, regional y local de entidades provisorias de servicios, los municipios u otras organizaciones, según sea apropiado.
7. **FACILIDAD DE IMPLEMENTACIÓN:** Promover una estructura urbana que permita:
- Reorganizar la estructura del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial para focalizar la implementación del Plan Metropolitano, manteniendo una estrecha coordinación interinstitucional.
 - Las Autoridades Urbanísticas deberán enfocar sus prioridades no solamente en mecanismos de carácter jurídico para la elaboración de los planes, también debe apoyarse en mecanismos y recursos técnicos, financieros y organizativos; tomando en cuenta a los profesionales con experiencia que tienen estas autoridades e introducir recursos humano que de acuerdo con la propuesta del plan sean requeridos.
 - Admitir los cambios en la tasa de crecimiento poblacional o del producto interno bruto proyectados, sin que se invaliden los fundamentos del Plan.

TÍTULO III

CAPÍTULO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTICULO 5: El Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico define, como su ámbito de aplicación, todos los corregimientos del distrito de Panamá, distrito de San Miguelito, Arraiján, La Chorrera, los corregimientos de Villa Carmen y Villa Rosario en el distrito de Capipe, la Cabecera del distrito y Las Margaritas en el distrito de Chepo y los corregimientos de Barrio Norte y Barrio Sur, Cativá, Sabanitas y, parcialmente, los de Cristóbal y Puerto Pilón en el distrito de Colón.



CAPÍTULO II

DELIMITACIÓN DE LAS SUBREGIONES

ARTÍCULO 6: Mantener dentro del ámbito del área metropolitana, las subregiones siguientes: Subregion Pacífico Este, Subregión Pacífico Oeste y Subregión Atlántico y Corredor Transistmico.

ARTÍCULO 7: Mantener la sectorización del Plan Metropolitano, como un instrumento que facilite los procesos de planificación sostenible y manejo del crecimiento, las cuales se describen a continuación:

SUBREGIÓN PACÍFICO ESTE:

La sectorización de la Subregión Pacífico Este del Área Metropolitana de Panamá, incluye las áreas urbanas del corregimiento de Ancón y las de los distritos de Panamá y San Miguelito. Los sectores que se identifican dentro de esta sectorización son las siguientes:

Sector No.1 Casco Urbano: corregimiento de San Felipe, El Chorrillo, Santa Ana, Calidonia y Curundu.

Sector No.2 Bella Vista y San Francisco Sur: corregimiento de Bella Vista, urbanización Punta Paitilla y Punta Pacífica.

Sector No.3 San Francisco Norte: corregimiento de San Francisco (parcial).

Sector No.4 Bethania y Pueblo Nuevo: corregimiento de Bethania y Pueblo Nuevo completos, Amelia Denis de Icaza, Ancón y Curundu, parcialmente.

Sector No.5 Río Abajo – Parque Lefevre: corregimientos de Río Abajo y Parque Lefevre completos.

Sector No.6 Protección Ambiental (Sitio Ramsar Bahía de Panamá): corregimientos de Juan Díaz y Tocumen, parcialmente.

Sector No.7 Juan Díaz: corregimiento de Juan Díaz, parcialmente.

Sector No.8 Tocumen – Pacora Este: corregimientos de Tocumen y Pacora, parcialmente.

Sector No.9 Pacora: corregimientos de Pacora (parcial), sectores de Utivé, La Mesa de San Martín y Cerro Azul

Sector No.10 Pedregal: corregimiento de Pedregal, completo.

Sector No.11 José Domingo Espinar: corregimiento José Domingo Espinar, completo.

Sector No.12 San Miguelito: distrito de San Miguelito, parcialmente, más un sector del corregimiento de Las Cumbres.

Sector No.13 Las Cumbres Sur: corregimiento de Las Cumbres, parcialmente.

Sector No.14 Las Cumbres Norte: corregimiento de Las Cumbres, parcialmente.

Sector No.15 Chilibre: corregimiento de Chilibre, parcialmente.

Sector No.16 Ancón Norte: corregimiento de Ancón, parcialmente.



Sector No.17 Ancón Sur: corregimiento de Ancón, parcialmente.

Sector No.18 Protección Ambiental: corregimiento de Ancón, parcialmente.

SUBREGIÓN PACÍFICO OESTE:

La sectorización del lado Oeste del Área Metropolitana de Panamá, cubre las áreas urbanas de la sección Oeste del corregimiento de Ancón, el distrito de Arraiján, el distrito de La Chorrera, distrito de Capira (parcialmente), los sectores que cubre son:

Sector No.1 Horoko – Panamá Pacífico: áreas urbanas de Howard, Rodman, Kobe y el área poblada de Veracruz.

Sector No.2 Arraiján: corregimientos de Arraiján, Burunga, Cerro Silvestre y Juan Demóstenes Arosemena.

Sector No.3 Vista Alegre: corregimientos de Nuevo Arraiján y Vista Alegre, así como los lugares poblados a lo largo de las carreteras a Vacamonte y Panamericana, incluyendo las áreas de futuro crecimiento establecidas en este Plan.

Sector No.4 La Chorrera: localidades urbanas de La Chorrera, Barrio Balboa, El Coco, Guadalupe, Feuillet. Puerto Caimito y Playa Leona.

Sector No.5 Capira: Capira, Villa Carmen y Villa Rosario.

Sector No.6 Cerro Galera: corregimientos de Arraiján Cabecera y Veracruz.

ARTÍCULO 8: La sectorización del Área Atlántica se define así:

SUBREGIÓN ATLÁNTICO Y CORREDOR TRANSÍSTMICO:

Sector No.1 Ciudad de Colón: corregimientos de Barrio Norte y Barrio Sur y parte de Cristóbal.

Sector No.2 Cristóbal: corregimiento de Cristóbal, que incluye las comunidades de Arco Iris, Margarita, Telfers, Espinar, Davis, Cuatro Altos, Villa del Caribe, Coco Solo, La Feria, Los Lagos, Gatún.

Sector No.3 San Lorenzo: Comprende todo el sector occidental del área del Canal en el Atlántico, donde sobresalen las instalaciones del Fuerte Sherman, de la entrada de la Bahía de Limón y una vasta zona boscosa en ambas riberas del río Chagres, hasta su desembocadura, donde se encuentra el antiguo fuerte colonial de San Lorenzo.

Sector No.4 Periferia: lo conforman los poblados de Cativá, Sabanitas y Puerto Pilón.

Sector No.5 Corredor Transístmico: abarca los corregimientos situados dentro de la cuenca hidrográfica del Canal, Limón, Nueva Providencia, Buena Vista, San Juan y Santa Rosa.

ARTÍCULO 9: La Microzonificación es un instrumento de planificación, control y regulación urbana, relacionado con el logro de los objetivos de desarrollo urbano, que refleja las políticas urbanas planteadas a nivel de cada sector de planificación. Las distintas zonas de usos de suelo incluido en este sistema, sólo generalizan la intensidad de las actividades en las categorías residenciales (baja, mediana y alta densidad), mixto urbano y vecinal.



ARTÍCULO 10: Las categorías de usos de suelo de la actualización del Plan Metropolitano es mantener las establecidas en el Plan Metropolitano original y las podemos definir de las siguientes formas:

1. **Residencial:** comprende las actividades estrictamente residenciales; admitiendo actividades complementarias para el esparcimiento de la población, como lo son las áreas verdes, parques vecinales y todas aquellas que establezca el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

Las zonas residenciales se clasifican de acuerdo con la densidad, en las siguientes categorías:

- **Residencial de Baja Densidad:** desde 50 Hab/ha, hasta 300 Hab/ha.
 - **Residencial de Mediana Densidad:** desde 301 Hab/ha, hasta 600 Hab/ha.
 - **Residencial de Alta Densidad:** desde 601 Hab/ha, hasta 1,500 Hab/ha.
2. **Residencial Combinado:** comprende las actividades predominantemente residenciales y otros usos complementarios como comercios, servicios, industrias livianas no molestas, actividades institucionales, áreas verdes y parques. Esta categoría se aplica a cada una de las subcategorías residenciales del artículo anterior así:
 - **Residencial de Baja Densidad Combinado:** las actividades no residenciales, estarán sujetas a la reglamentación oficial de la Autoridad Urbanística Nacional y/o Locales.
 - **Residencial de Mediana Densidad Combinado:** las actividades no residenciales a lo interno de estas zonas, estarán sujetas a reglamentación oficial por parte de la Autoridad Urbanística Nacional y/o Local, y sólo podrán ser de carácter vecinal o barrial. Cuando se trate de viviendas tipo apartamento, las actividades complementarias sólo se admitirán en la planta baja de las edificaciones y no en parcelas aisladas destinadas específicamente a tales fines.
 - **Residencial de Alta Densidad Combinado:** dentro del perímetro de estas zonas, las actividades complementarias sólo se admitirán en la planta baja de las edificaciones y no en parcelas aisladas destinadas específicamente a tales fines.
 3. **Mixto:** en las zonas bajo esta categoría se admiten actividades relacionadas con la generación de empleos, comprenden el conjunto de actividades heterogéneas tales como comercios, servicios, industrias no molestas ni contaminantes, institucionales e incluso residenciales de mediana y alta densidad, ya sean aisladas o combinadas en un mismo sector.

Las zonas de usos mixtos se clasifican en dos subcategorías, según la intensidad y coberturas de las actividades involucradas.

- **Mixto Vecinal (M1):** zonas relacionadas con las actividades generadoras de empleos, cuyas demandas de servicios cubren un mercado a nivel vecinal o barrial, admitiendo dentro de sus usos las actividades residenciales de baja y mediana densidad.
- **Mixto Urbano (M2):** zonas relacionadas con las actividades generadoras de empleos cuya oferta de bienes y servicios cubren un mercado que trasciende el nivel local y alcanza el nivel interurbano. Admiten dentro de sus usos las actividades residenciales de alta densidad.



4. Institucional (In): comprenden actividades que brindan un servicio a la comunidad, ya sea estatal municipal, autónoma o semiautónoma, ONG, servicios de atención a la salud, escolares, culturales, gubernamentales o administrativos, de seguridad y otros,
5. Industrial (I): se refiere a actividades dedicadas al procesamiento o transformación de materia prima para la elaboración de productos materiales, incluyendo procesos tales como manufactura, refinamiento y ensamblaje.
6. Transporte: zonas destinadas edificaciones utilizadas en la transportación y movilización de personas y mercancías, tanto por vía terrestre, como ferroviarias, portuaria o marítima y aérea. También comprende la transferencia de comunicaciones (televisión, radio, telefonía, entre otros).
7. Recreacional y Áreas Verdes: áreas destinadas para la recreación formal, informal, activa y pasiva que se desarrolle en espacios libres: campos recreacionales, arboledas, parques de diversión, ferias, senderos, merenderos naturales y otros.

Esta categoría comprende las siguientes subcategorías:

- Áreas Protegidas
 - Áreas Verdes Urbanas
 - Parques
 - Operación del Canal: Se refiere a las tierras y aguas, así como a las instalaciones requeridas para la operación del Canal de Panamá y demás actividades conexas, necesarias para la seguridad y protección de la vía acuática.
8. Áreas Especiales: zonas que requieren de estudios más detallados para asegurar que el carácter y la función de su desarrollo futuro sean compatibles con el resto del área urbana.

CAPÍTULO III

ÁREAS ESPECIALES

ARTÍCULO 11: Para realizar los estudios de las áreas especiales se deben desarrollar los siguientes criterios:

1. Áreas que están bajo presión de desarrollo inminente.
2. Áreas que son críticas para el cumplimiento oportuno de las estrategias de desarrollo metropolitano establecidas en el Plan Metropolitano.
3. Áreas que son disfuncionales y que requieren de mejoras inmediatas en términos de inversión pública en infraestructura.
4. Áreas sujetas a serios problemas ambientales que requieren de acción inmediata.

ARTÍCULO 12: Las áreas especiales que ameritan un tratamiento especial y por separado dentro del Plan de desarrollo urbano local metropolitano y que dispondrán de planes y normas especiales son las siguientes:



Áreas Históricas

- Casco Antiguo de la ciudad de Panamá
- Panamá Viejo
- Casco Antiguo de la ciudad de Colón, incluyendo Barrio Norte y Barrio Sur
- Fuerte de San Lorenzo
- Áreas Recreativas del Lago Gatún
- Barrio Balboa y Barrio Colón en La Chorrera
- Área de Farfán en Arraiján
- Área Turística de Playa Leona en La Chorrera

El Litoral

Las fronteras literales de las ciudades de Panamá y Colón, los lagos y el Canal.

Nodos

- Tocumen
- Belisario Porras
- Colón Centro
- Ancón – Albrook, Clayton, Balboa
- Ancón – Corredor Norte
- Howard

Áreas Protegidas y Otros Espacios Abiertos

- Cintas Costeras
- Parques Naturales y Nacionales
- Bosques de Protección

Áreas Especiales Funcionales

- Aeropuerto de Tocumen y su entorno
- Centro de La Chorrera
- Área de Industria Pesada
- Zona Libre de Colón

Áreas de Valor Arquitectónico

- Bella Vista
- La Exposición

ARTÍCULO 13: Se mantiene el Área de Preocupación Crítica de la Cuenca Hidrográfica del Canal, cuyo objetivo es la ordenación, creación, defensa o mejoramiento de un sector particular dentro de los Planes Regionales y Metropolitano.

ARTÍCULO 14: En los casos de invasión de las áreas a que se refiere el artículo anterior, el Estado no procederá al pago de indemnización a ninguna persona natural o jurídica, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones que establezcan las leyes y demás regulaciones.

Tanto la Autoridad Urbanística Nacional como Local velarán por el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.



CAPÍTULO IV

ESTRUCTURA NODAL

ARTÍCULO 15: Los nodos de desarrollo son sitios ya sean nuevos o existentes, en donde se ubicarán actividades de generación de empleos y servicios que puedan ser potencialmente atraídos a sitios específicos. Los nodos poseerán áreas residenciales circundantes con radios aproximadamente de 5 kilómetros.

ARTÍCULO 16: Sobre la base del artículo anterior, el Estado promoverá el sistema de nodos múltiples, a fin de desarrollar nuevas actividades generadoras de empleos y servicios que puedan ser potencialmente atraídos a sitios específicos y crear polos de atracción competitivos, con respecto a la zona central existente.

ARTÍCULO 17: Con el propósito de lograr un mayor aprovechamiento de las actuales tendencias descentralizadas en lo que respecta a la población y el empleo, para la concentración de actividades en la zona central y de reagrupar el empleo en nodos de actividades que, contrarresten la atracción de la zona central, se proponen los siguientes nodos:

Nodos Subregión Pacífico Este

- Tocumen (Tocumen, 24 de Diciembre, Las Mañanitas y Pacora)
- Centro (Calidonia, Bella Vista, San Francisco y Betania)
- Milla 8
- Juan Díaz
- Pacora Logístico
- Pedregal
- Chepo Agropecuario

Nodos Subregión Pacífico Oeste

- Panamá Pacífico
- Centro Administrativo
- Industrial
- Arraiján
- Vista Alegre
- La Chorrera Centro
- Vacamonte
- Veracruz
- Puerto Caimito
- Playa Leona
- Villa Rosario

Nodo Subregión Atlántico y Corredor Transístmico

- Ciudad de Colón
- Cativá
- Sabanitas
- Cristóbal



ARTÍCULO 18: La Autoridad Urbanística Nacional y la Local deberán constituir reservas públicas de suelos urbanos con el fin de promover el desarrollo ordenado del sistema de nodos múltiples.

A tal efecto, dichas autoridades constituirán reservas públicas de suelos urbanos, bien sea mediante terrenos baldíos, ejidos propios o aquellos que se adquieran de conformidad con las leyes correspondientes.

La Autoridad Urbanística Nacional establecerá, mediante reglamento, las normas de organización, adquisición y funcionamiento de las reservas públicas de suelos urbanos.

SECCIÓN I

SISTEMAS DE ENLACE

ARTÍCULO 19: Los sistemas de enlace cumplen un papel fundamental en el desarrollo urbano multinodal: permitiendo la integración y accesibilidad de los centros de empleo y servicio con las áreas residenciales en el radio de influencia de cada nodo y ofrece los elementos básicos para la función y coordinación de las comunidades.

Los componentes de los Sistemas de Enlace para el área metropolitana se integran por un sistema de espacios abiertos, infraestructura, transporte, sistema de equipamiento comunitario y protección ambiental.

Transporte

ARTÍCULO 20: El sistema de movilidad urbana sostenible crea una serie de políticas de movilidad, en donde se busque soluciones no sólo para el transporte motorizado sino también para peatones, ciclista, personas con algún impedimento para moverse, accesibilidad del transporte público a aquellas actividades que requieran más desplazamientos, así como incrementar en estos sitios las densidades edificatorias.

Las políticas de transporte y vialidad están orientadas a promover la estructura de desarrollo urbana identificada como es Escenario Óptimo, el cual considera la compactación de la mancha urbana de modo que las actividades residenciales, comerciales, industriales y de servicio se concentren en las zonas que cuentan con mejor dotación de infraestructura y áreas previamente intervenidas minimizando la expansión de la ciudad.

Sistemas de Espacios Abiertos

ARTÍCULO 21: Mantener la estrategia hacia los espacios abiertos, de establecer una red continua que integre y consolide la diversidad de ambientes, que vayan desde lo más naturales y protegidos hasta lo público y urbano, que contienen, filtran, enmarcan, conducen y permitan el acceso a las aguas que cursan por las Áreas Metropolitanas. Por tal motivo se quiere impedir la formación de barreras generadas por los espacios urbanos. Esto conlleva la creación de corredores verdes continuos que conecten los espacios naturales. En los espacios verdes urbanos se debe introducir la estrategia de crear hábitat que mantengan la continuidad ecológica a través de la mancha urbana.

Otro aspecto que debe ser actualizado es ordenar el espacio abierto desde una perspectiva de las funciones de sostenibilidad que pueda brindar al área metropolitana, a través de su contribución a la reducción de riesgos ambientales como las inundaciones, como prevención al cambio climático, y como espacios en donde generar equipamientos urbanos asociados al reciclaje y la recogida selectiva de residuos.



Esta estrategia manda a que exista una estrecha coordinación entre los diversos organismos que actualmente presiden sobre la creación, el manejo y el mantenimiento de las áreas verdes y de los recursos hídricos, especialmente entre el Ministerio de Ambiente, la Autoridad de Turismo de Panamá y de las Direcciones Municipales de Ornato y Medio Ambiente.

Infraestructura

ARTÍCULO 22: En el sistema de infraestructura se contempla una serie de inversiones necesarias para lograr mejores vías de comunicación, drenajes pluviales, instalaciones básicas de agua potable, adecuaciones de tuberías, alcantarillado sanitario, electrificación, telecomunicaciones, residuos sólidos, de las cuales depende la vitalidad y crecimiento sostenible de nuestras comunidades.

ARTÍCULO 23: Para el Plan de Desarrollo Metropolitano, en cuanto a infraestructura se refiere se tendrá como soporte las siguientes políticas:

Políticas Generales

- Desarrollar un ambicioso programa de planificación que ha de tener, como cabecera, el Plan Nacional de Integración, Ordenamiento y Desarrollo Socio-Territorial y Ambiental.
- Asegurar, por medio de fondos y controles gubernamentales apropiados, que la infraestructura sea proporcionada simultáneamente con el desarrollo. En general, asignar responsabilidades de atrasos en la infraestructura existente (en el momento de adoptar el Plan) a las entidades públicas responsables de la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura para cumplir con las demandas del nuevo crecimiento.
- Establecer incentivos para una planificación y diseño de calidad, cuando estos esfuerzos aumenten la calidad de vida de los nuevos residentes y de las comunidades existentes.

ARTÍCULO 24: Con el fin de fortalecer la implementación gradual y fluida del Plan Metropolitano en infraestructura, deben darse las siguientes políticas:

Políticas Particulares

- **Política Nacional de Vivienda y Ordenamiento Territorial:** Con la reorganización del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, la Ley 61 de 2009 faculta a esta institución para establecer, coordinar y ejecutar la política nacional de vivienda y ordenamiento territorial, por lo que el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial deberá, dentro de sus tareas a corto tiempo, elaborar la política Nacional de Ordenamiento Territorial.
- **Políticas del Sistema de Acueducto:** Proporcionar un sistema de abastecimiento, tratamiento y distribución de agua potable apropiado, confiable, seguro, eficiente, económico y ambientalmente responsable, que cumpla con las demandas actuales y futuras de la población de las áreas metropolitanas.
- **Políticas del Sistema de Aguas Residuales:** Proporcionar un sistema de recolección, tratamiento y vertido de aguas residuales apropiado, confiable, seguro, eficiente, económico y ambientalmente responsable, que cumpla con las demandas de población actuales y futuras, de las áreas metropolitanas.



- **Políticas del Sistema de Drenajes Pluviales:** la meta incluye la intención de reducir el potencial de inundaciones, exigiendo la construcción de sistemas de drenaje de las lluvias en los nuevos desarrollos, implantando los mismos lugares desarrollados que carezcan de ellos y tomando las medidas y controles necesarios en las cuencas de los cursos de agua principales que atraviesan las ciudades del área en estudio.
- **Políticas de Desechos Sólidos:** Proporcionar manejo y disposición segura, sanitaria, eficiente, económica y ambientalmente sustentable que asegure la salud y seguridad pública para las demandas actuales y futuras en las áreas metropolitanas. En este sector, las metas y objetivos destacan el deseo de establecer estándares para la recolección y disposición de desechos a nivel metropolitano y la necesidad de establecer programas efectivos de reciclaje y educación pública como medida inmediata para mitigar el impacto de los desechos sólidos en las diferentes áreas de desarrollo urbano.
- **Políticas de Electrificación:** Proporcionar instalaciones de capacidad adecuada para cumplir con las demandas actuales y futuras, poniendo mayor interés en la implementación de generadores de energías renovables y amigables con el medio ambiente.
- **Políticas de Telecomunicaciones:** Ampliar las ofertas de sistemas de telefonía y telecomunicaciones modernas y elevar a su más alto nivel estos servicios haciéndolos competitivos, de esta forma apoyar el desarrollo integral de nuestro país, en el ámbito nacional e internacional, en concordancia con las exigencias comerciales y tecnológicas de la globalización.

ARTÍCULO 25: El papel de la planificación es básico en función de las medidas para potenciar la movilidad peatonal y bicicletas. Pero además propone utilizar el sistema masivo de transporte como un componente de planificación para propiciar el desarrollo de los futuros centros de actividades o nodos, es decir localizar en los puntos accesibilidad al transporte público aquellas actividades que requieran más desplazamientos (servicios públicos, comercios), así incrementar en estos puntos las densidades a edificar y construir, trayendo consigo un alto grado de accesibilidad entre los sitios de trabajo y las zonas residenciales tanto futuras como las actuales.

Debe planearse de forma integrada los usos de suelo y el transporte con el objeto de favorecer la accesibilidad y reducir la movilidad obligada, y en general, la demanda de transporte. Esto no es más que obtener una Movilidad Urbana Sostenible.

ARTÍCULO 26: Aun cuando se ha iniciado alternativas de transporte masivo como lo es la Línea 1 del Metro, ésta se debe integrar progresivamente con el sistema del Metrobus, con el fin de ir formando una sola red de movilización de usuarios. Al implementar las Líneas 2 y 3 del Metro esta red podrá ser ampliada hacia los sectores Este y Oeste. Sin embargo, para que este sistema multimodal funcione en los sectores Este y Oeste, es necesario el mejoramiento del sistema de buses complementarios; además, se requiere la construcción de las terminales y centros de transferencias.

ARTÍCULO 27: En coordinación con las políticas y el Plan Metropolitano se desarrollarán las normas y documentos oficiales de control, que permitan guiar la ejecución de los proyectos y acciones planificadas.



El concepto de Sistema Multimodal de Transporte también abarca el tema de la accesibilidad del sistema de transporte a todas las áreas de interés. Por tal motivo, para sectores como el área de Colón, se hace necesario primeramente mejorar las vías de acceso a las periferias del Sector (Sistema de transporte público alimentador) y, a su vez, introducir un nuevo sistema de buses troncales. Es necesario crear accesibilidad para luego introducir el sistema multimodal a los sectores que se quiere formen parte de toda la red de conexión de transporte.

ARTÍCULO 28: El Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, conjuntamente con las Autoridades Competentes, establecerá los mecanismos de coordinación adecuados, con el fin de garantizar el avance del plan de inversiones de infraestructura y transporte en sus componentes de financiamiento público y privado.

Sistema de Equipamiento Comunitario

ARTÍCULO 29: El Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, a través del Viceministerio de Ordenamiento Territorial, elaborará las normas relacionadas con el equipamiento comunitario teniendo como referencia los siguientes criterios:

- Una escuela primaria por cada 4,000 a 5,000 habitantes y una escuela media por cada 10,000 a 15,000 habitantes; en casos especiales podrán considerarse hasta 20,000 habitantes.
- Para las instalaciones hospitalarias, se utilizará la norma de 3 camas por cada 1,000 habitantes y un (1) centro de salud por cada 20,000 a 30,000 habitantes.
- Para instalaciones recreativas, la norma será de un (1) estadio por cada 200,000 habitantes; un (1) gimnasio por cada 35,000 habitantes, una (1) piscina por cada 40,000 habitantes y un (1) campo deportivo por cada 30,000 habitantes.
- Para las instalaciones culturales, se utilizará una escuela de educación artística por cada 50,000 habitantes, un (1) museo por cada 150,000 habitantes, un (1) teatro - auditorio por cada 150,000 habitantes y una (1) biblioteca por cada 15,000 habitantes.

ARTÍCULO 30: Para el manejo de las normas del sistema de equipamiento comunitario en las áreas metropolitanas, se aplicarán los siguientes criterios:

1. La escuela primaria estará íntimamente relacionada con el corregimiento y los requerimientos de su población.
2. La escuela media ofrecerá el servicio a uno o varios corregimientos, en atención a que la misma tiene una mayor cobertura de población que la escuela primaria.
3. Los hospitales y centros de salud atenderán las demandas de varios corregimientos o todo el distrito.
4. La norma para estadios debe establecer los requerimientos a nivel de uno o varios distritos.
5. Los gimnasios, piscinas y campos deportivos serán considerados a nivel de uno (1) o varios corregimientos. Los mismos criterios se aplicarán a las facilidades culturales.



PARÁGRAFO: Al hacer los agrupamientos de corregimientos o distritos, a fin de analizar sus requerimientos, se considerarán la proximidad y relación existentes entre los mismos. Al proponer la ubicación de una determinada facilidad, se tendrán en cuenta las propuestas sobre nodos y centros de empleo que se hacen en cada uno de los escenarios, de manera que la dotación de los servicios de equipamiento comunitario apoye la estructura urbana propuesta.

CAPÍTULO V

PROTECCIÓN AMBIENTAL

ARTÍCULO 31: El medio ambiente físico y biológico puede ofrecer oportunidades e imponer limitaciones al desarrollo urbano. El objetivo principal de la evaluación de las condiciones existentes del medio ambiente es el de establecer un marco referencial para el desarrollo de políticas y lineamientos de restauración, protección y control ambiental para alimentar el proceso de planificación del desarrollo urbano, lo cual es uno de los objetivos de la actualización del Plan Metropolitano.

Siguiendo los principios y lineamientos de la política nacional del ambiente, los instrumentos de planificación del desarrollo urbano metropolitano se orientarán a atender los aspectos ambientales siguientes:

- Planificación Ambiental
- Contaminación Hídrica y Manejo de Residuos Sólidos
- Prevención de Riesgos
- Contaminación del Aire
- Contaminación por Ruido
- Falta de Medidas de Mitigación
- Pérdidas de Márgenes de Ríos y Bosques de Galería
- Carencia y Debilidad en Gestión Ambiental

ARTÍCULO 32: Las acciones prioritarias en protección ambiental se dirigirán a:

- Contaminación Hídrica y Manejo de residuos sólidos.
- Contaminación del aire.
- Saneamiento básico, prevención de riesgos y planificación, gestión ambiental.
- Programa de prevención y adaptación al cambio climático.
- Programas y normas para la eficiencia en el consumo de recursos naturales en usos urbanos.
- Control de los niveles de ruidos.



- Coordinación con el Ministerio de Salud, Sistema Nacional de Protección Civil y las Autoridades Urbanísticas Locales en el control de las acciones de saneamiento básico en la zona metropolitana, así como en la prevención de desastres.
- Realizar modificaciones a la Ley de Urbanismo para la inclusión de criterios de sostenibilidad.
- Reforestación, conservación de recursos naturales y turismo en áreas naturales.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

ARTÍCULO 33: Forman parte integral de la presente actualización del Plan Metropolitano, y reposarán en la Dirección de Ordenamiento Territorial del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial; como de acceso público para los interesados, los siguientes documentos:

Informe 1: Análisis y Evaluación de la Situación Existente en el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico.

Informe 2: Volumen 1, Diagnóstico Estratégico de las Condiciones Existentes
Volumen 2, Diagnóstico Estratégico de las Condiciones Existentes
Volumen 3, Diagnóstico Estratégico de las Condiciones Existentes

Informe 3: Escenarios de Desarrollo a Nivel Metropolitano

Informe 4: Volumen 1, Formulación del Plan Metropolitano
Volumen 2, Formulación del Plan Metropolitano

- Propuesta de Desarrollo Legal – Institucional
- Programa de Inversiones
- Resumen Ejecutivo
- Informe de Observaciones Técnicas (2 Tomos)
- Informe de Talleres con Actores Institucionales (2 Tomos)
- Actas de Reuniones de Divulgación de la Revisión y Actualización del Plan Metropolitano

ARTÍCULO 34: El Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial es la Autoridad Urbanística a nivel nacional y le corresponde orientar y capacitar a los Municipios, en el marco de sus capacidades técnicas y financieras, para que de forma ordenada, asuman gradualmente una participación creciente en todas las tareas relacionadas con el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano.



ARTÍCULO 35: Los Planes de Ordenamiento Territorial continuarán vigentes hasta la promulgación de los planes e instrumentos normativos que habrán de sustituirlos.

ARTÍCULO 36: Cuando no existieren planes de sectorización o local, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial suministrará a los Municipios, los instrumentos de planificación necesarios hasta tanto cuenten con el personal idóneo y los recursos financieros.

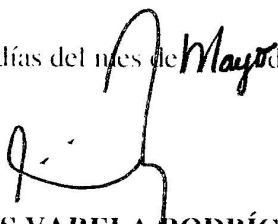
ARTÍCULO 37: El Decreto Ejecutivo No. 205 de 28 de diciembre de 2000, servirá de guía y referencia para la presente actualización

ARTÍCULO SEGUNDO: El presente Decreto Ejecutivo regirá a partir de su promulgación.

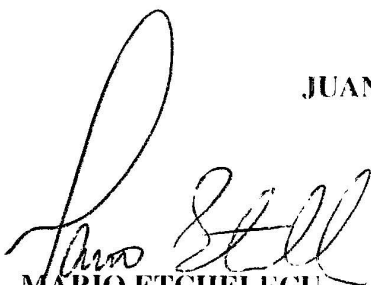
FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley 61 de 23 de octubre de 2009, Ley 6 de 1 de febrero de 2006, el Decreto Ejecutivo No.23 de 16 de mayo de 2007 y el Decreto Ejecutivo No.205 de 28 de diciembre de 2000.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en la ciudad de Panamá, a los **11** días del mes de **Mayo** de dos mil dieciocho (2018).



JUAN CARLOS VARELA RODRÍGUEZ
Presidente de la República



MARIO ETCHÉLECU
Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial





REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
VICEMINISTERIO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

RESOLUCIÓN No. 266 -2018
(De 10 de Mayo de 2018)

“Por la cual se aprueba la desafectación de un tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca 66135 con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí.”

EL MINISTRO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES,

CONSIDERANDO :

Que es competencia del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, de conformidad al numeral 19 del artículo 2 de la ley 61 del 23 de octubre de 2009, levantar, regular, y dirigir los planos reguladores, lotificaciones, zonificaciones, urbanizaciones, mapas oficiales, líneas de construcción y todos los demás asuntos que requieran la planificación de las ciudades, con la cooperación de los municipios y otras entidades públicas;

Que formalmente fue presentado a la Dirección de Ordenamiento Territorial de este ministerio, para su revisión y aprobación, la desafectación de un tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca 66135, con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí;

Que el licenciado Karl Copriz Rosas como apoderado especial de la sociedad Servicios y Transportes Oriente S.A., propietario de la finca No.66135 con código de ubicación 4501, solicitó la desafectación de un tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca 66135 con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí;

Que el tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca No.66135 con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí, fue aprobada a través del Plan Normativo de David;

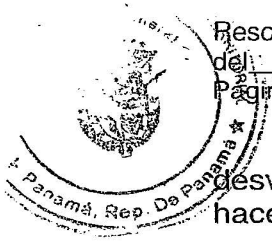
Que la desafectación de la servidumbre, no dejará lotes cautivos ya que son del mismo propietario las cuales serán unificadas con la finca No.66135 propiedad de la sociedad Servicios y Transportes del Oriente S.A., al ser desafectada la servidumbre;

Que el tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca No.66135 con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí no está físicamente construida;

Que mediante nota No.037-2018 SGO del 10 de abril de 2018, el Instituto Nacional de Acueductos y Alcantarillados Nacionales, certificó que no existe ninguna tubería en servicio en la finca No.66135 propiedad de la sociedad Servicios y Transportes Oriente S.A., dado que se dieron los trabajos de

med.

[Handwritten signature]



Resolución No. 266-2018
del 10 de Mayo de 2018
Página No. 2

desviación e interconexión los días 7 y 8 de abril del 2018, por lo que se puede hacer efectivo el trámite solicitado;

Que Gas Natural Fenosa en su nota CM-1014-17 del 6 de septiembre de 2017, indicó que según contrato de concesión a través de la Ley 6 del 3 de febrero de 1997, otorgado a la Empresa (Gas Natural Fenosa) por la Autoridad de los Servicios Públicos (ASEP) en su capítulo V, clausula 18 indica que:

“Las personas y autoridades competentes ubicadas dentro de la Zona de Concesión podrán solicitar al Concesionario la remoción o traslado de instalaciones localizadas en lugares de dominio público, para lo cual deberán fundamentar las razones de tal petición. Si las mismas fuesen razonables y no afectasen derechos de otros clientes y/o personas de la zona de concesión o el nivel de calidad de la prestación del servicio público de electricidad, el concesionario deberá atender dichas solicitudes.

Todos los gastos de remoción, retiro, traslado o modificación de cables e instalaciones estarán a cargo de la autoridad, personas o empresas que hayan solicitado la realización de los trabajos.....”

Que el alcalde del Municipio de David como vendedor y máxima autoridad del disitrito de David en su nota de Oficio No. DSA-oct-162-2017 del 23 de octubre de 2017, señaló que no tiene ninguna objeción de que el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial como máxima Autoridad Urbanística a nivel Nacional, realice la desafectación del calle 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca No.66135;

Que se cumplió con el proceso de participación ciudadana, en atención a lo dispuesto en la Ley 6 de 22 de enero de 2002, la Ley 6 de 1 de febrero de 2006 y el Decreto Ejecutivo No.782 de 22 de diciembre de 2010, utilizando la modalidad de consulta pública, a fin de garantizar la participación ciudadana, por lo que se fijó por el término de diez (10) días hábiles, el aviso de convocatoria, en el mural informativo de la institución, sin que dentro del término establecido se recibiera objeción alguna por parte de la ciudadanía;

Que el Informe Técnico No.20 del 19 de abril de 2018, elaborado en el Departamento de Planificación Vial de la Dirección de Ordenamiento Territorial de este ministerio, concluyó que es viable la desafectación solicitada;

Que con fundamento en lo anteriormente expuesto,

RESUELVE :

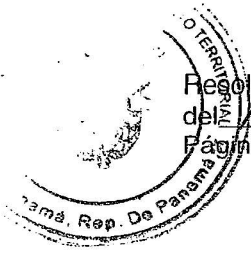
PRIMERO: Aprobar la desafectación de un tramo de la avenida 10 Oeste entre las calles J Norte y K Norte que atraviesa la finca 66135 con código de ubicación 4501, ubicada en el corregimiento y distrito de David, provincia de Chiriquí.

Parágrafo:

Esta aprobación queda sujeta, a que la sociedad Servicios y Transportes Oriente S.A., propietario de la finca No.66135 con código de ubicación 4501, realice la unificación de las fincas No.11510, Tomo 1034, Folio 470 y la Finca No.10822, Tomo 982, Folio 50.

SEGUNDO: Deberá respetar la servidumbre de 50.00 metros de la Vía Panamericana cumpliendo así las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.

TERCERO: Enviar copia autenticada de esta Resolución a todas las entidades que participan de manera coordinada en la aplicación de las normas de Ordenamiento Territorial.



Resolución No. 266-2018
del 10 de Mayo de 2018
Página No. 3

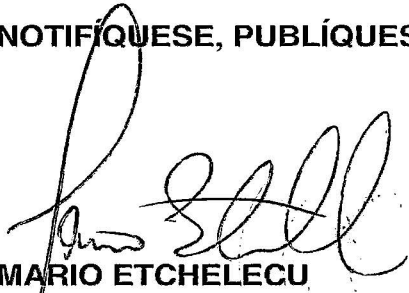
CUARTO: Esta Resolución se encuentra sujeta a la veracidad de los documentos aportados por el solicitante.

QUINTO: Esta Resolución, entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

SEXTO: Contra esta Resolución, cabe el Recurso de Reconsideración, dentro del término de cinco (5) días hábiles a partir de su notificación.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley 61 de 23 de octubre de 2009; Ley 6 de 22 de enero de 2002; Ley 6 de 1 de febrero de 2006 y Decreto Ejecutivo No. 782 de 22 de diciembre de 2010.

NOTIFIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,


MARIO ETCHELECU
Ministro


JUAN MANUEL VÁSQUEZ G.
Viceministro de Ordenamiento Territorial

