



REPÚBLICA DE PANAMÁ
MINISTERIO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

RESOLUCIÓN No. 733-2026
(de 19 de agosto de 2026)

"Por la cual se aprueba la revisión y actualización de la reglamentación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá, aprobada mediante Resolución No. 623-2013 de 22 de octubre de 2013, y revisada y actualizada mediante Resolución No. 530-2018 de 10 de septiembre de 2018, la cual incluye la extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita, y cuyo Anexo Gráfico de Zonificación fue corregido mediante Resolución No. 442-2019 de 24 de junio de 2019"

EL MINISTRO DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
En uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo con la Ley 6 de 1 de febrero de 2006, que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones, establece que el Ministerio de Vivienda, hoy Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, es la máxima autoridad urbanística nacional;

Que la Ley 61 de 23 de octubre de 2009, que reorganiza el Ministerio de Vivienda y crea el Viceministerio de Ordenamiento Territorial, establece que será función de este ministerio, determinar y dirigir la política habitacional y de ordenamiento territorial para el desarrollo urbano, así como el establecimiento de normas de zonificación realizando las consultas pertinentes;

Que el artículo 1 de la Ley 57 de 30 de septiembre de 1946, declara como obras de "utilidad pública" la apertura y construcción de calles y de vías de toda clase en el territorio nacional, así como los terrenos necesarios para dichas obras y todas las demás obras análogas para el servicio público; entre éstas, las vías férreas, cuya aplicación encaja perfectamente en aquellos casos de la construcción, operación y mantenimiento del Metro de Panamá;

Que el Decreto Ejecutivo No. 1 de 7 de enero de 2010, establece y delimita el área del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Sistema del Metro de Panamá, y dicta otras disposiciones; posteriormente mediante Resolución No. 623-2013 de 22 de octubre de 2013, se establece la Reglamentación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá, la cual fue revisada y actualizada por la Resolución No. 530-2018 de 10 de septiembre de 2018, que incluye la extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita, y cuyo Anexo Gráfico de Zonificación fue corregido mediante Resolución No. 442-2019 de 24 de junio de 2019;

Que a través de la Ley 109 de 25 de noviembre de 2013, se dicta el marco regulatorio relativo al Sistema Metro de Panamá, en materia de transporte de personas y determina que Metro de Panamá, S.A., es una sociedad anónima con autonomía, autoridad, representatividad, capacidad técnico-administrativa y que las normas contenidas en dicha Ley son de orden público y de interés social, así como de carácter general, y servirán de marco para los reglamentos que al respecto se expidan; de manera que el Sistema Metro de Panamá brinde un servicio continuo, eficiente y seguro, dentro del horario comercial que se fije, por ser considerado un servicio público de transporte. En consecuencia, las obras de infraestructura, equipamientos e instalaciones, así como su operación, mantenimiento, explotación y la prestación de los demás servicios, son declarados de orden público, de uso y utilidad pública y de interés social;

Que en atención a la declaratoria citada en líneas anteriores, todas las entidades públicas o privadas, organismos e instituciones involucradas en el desarrollo del



[Handwritten signature]

Resolución No. 533-2026
(de 19 de agosto de 2026)
Página No. 2 de 6

Sistema Metro de Panamá, en cualquiera de sus fases o líneas o cuya competencia deba ser desarrollada en coordinación con las labores del citado sistema, deberán coadyuvar en la ejecución de los objetivos, actividades y tareas desarrolladas por la Ley, sus reglamentos, los convenios y acuerdos celebrados con motivo de ésta; Que el día 26 de febrero de 2026, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial recibió por parte de la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) del Ministerio de Obras Públicas, solicitud formal para modificar el Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta, aprobado mediante la Resolución No. 530-2018 de 10 de septiembre de 2018, la cual revisa y actualiza la Resolución No. 623-2013 de 22 de octubre de 2013;

Que la modificación solicitada consiste en la actualización de códigos de zona o usos de suelo y del Documento Gráfico de Zonificación en el sector de Curundu, corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, específicamente sobre tres (3) folios reales, a saber: (i) folio real No. 146144, código de ubicación 8720, cuyo propietario es La Nación, administrada y custodiada por la Unidad Administrativa de Bienes Revertidos (UABR) del Ministerio de Economía y Finanzas; (ii) folio real No. 30483865, código de ubicación 8720, cuyo propietario es la Autoridad de Aeronáutica Civil, y (iii) folio real No. 30498646, código de ubicación 8720, cuyo propietario es el Sistema Estatal de Radio y Televisión (SERTV);

Que el artículo quinto de la Resolución No. 530-2018 de 10 de septiembre de 2018, establece que "todas las reglamentaciones de este documento deberán ser revisadas y evaluadas por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, cada cinco (5) años a partir de su vigencia", y en virtud de la solicitud que hace la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) del Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial se avoca a dicha revisión y actualización, con el propósito de adecuar sus disposiciones a las necesidades actuales de planificación urbana, fortaleciendo el marco normativo aplicable al área de influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá mediante la incorporación de criterios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT);

Que el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) promueve la concentración de usos mixtos en áreas con acceso a sistemas de transporte masivo, priorizando la movilidad peatonal, el uso del transporte público, la conectividad urbana y el aprovechamiento eficiente del suelo;

Que dicha adecuación normativa responde a la necesidad de optimizar los recursos públicos y promover la revitalización de un sector con rezagos históricos en infraestructura, favoreciendo la consolidación de equipamientos institucionales, la reducción de los costos asociados al arrendamiento de inmuebles para entidades públicas y la puesta en valor de terrenos estatales estratégicamente localizados;

Que, como resultado de dicha revisión, se identificó la conveniencia de incorporar nuevos códigos de zonificación para el área de influencia de la Estación Albrook de la Línea 1 y de la futura Línea 3, nodo estratégico de movilidad con alto potencial para la implementación de los principios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), los cuales incorporan adecuaciones normativas dirigidas a la movilidad sostenible y al aprovechamiento eficiente del suelo, entre ellas: la evolución de los suelos de equipamiento urbano hacia usos mixtos institucionales con comercio complementario en planta baja; el establecimiento de densidades residenciales mínimas que promuevan la densificación en el entorno de las estaciones; la racionalización de la dotación de estacionamientos vehiculares mediante límites máximos diferenciados según la proximidad a las estaciones; la exigencia de infraestructura para el estacionamiento de bicicletas; la provisión de espacio público techado en la planta baja de las edificaciones, galerías peatonales techadas de uso público; y estándares de permeabilidad visual en las fachadas de planta baja, orientados a garantizar fachadas activas y la continuidad del espacio peatonal;



[Handwritten signature]

Resolución No. 333 -2026
(de 19 de agosto de 2026)
Página No.3 de 6



Que la presente modificación al Plan Parcial se circunscribe específicamente al sector de los Macrolotes ubicados en el corregimiento de Ancón, limitando su alcance a los folios reales de propiedad estatal antes citados;

Que la propuesta presentada por la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) Ministerio de Obras Públicas requiere por parte del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial la revisión, actualización y modificación de los Mosaicos No.2 y 3 del Documento Gráfico de Servidumbres Viales y Líneas de Construcción del corregimiento de Ancón, aprobado mediante la Resolución No.327-2011 de 8 de julio de 2011, a fin de mejorar la conectividad vial del sector de los Macrolotes;

Que el proyecto "Distrito Metropolitano", presentado por la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) del Ministerio de Obras Públicas, constituye una de las iniciativas estatales que podrán desarrollarse bajo el marco urbanístico establecido mediante la presente modificación, y tiene por objeto optimizar los recursos del Estado mediante la centralización de entidades gubernamentales en un conjunto de servicios públicos, reduciendo los gastos de arrendamiento en instalaciones privadas y promoviendo el aprovechamiento de terrenos estatales subutilizados, contribuyendo al fortalecimiento de la gestión pública y a la revitalización del sector;

Que dicho proyecto resulta compatible con los criterios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) incorporados mediante la presente modificación, al integrar usos mixtos, un sistema de transporte intermodal articulado con la Estación Albrook de la Línea 1 y la futura Línea 3 del Metro de Panamá, y espacios públicos de conectividad peatonal;

Que mediante Nota MPSA-PLA-68-2026 de 1 de abril de 2026, sustentada en el Informe Técnico No. 039-2026-L3, Metro de Panamá, S.A., otorgó la No Objeción a la modificación del Plan Parcial, verificando que el polígono objeto de evaluación, ubicado sobre la avenida Ascanio Villalaz en el corregimiento de Ancón, se encuentra en su totalidad dentro del Polígono de Influencia de la Línea 1; opinión que acompañó observaciones técnicas dirigidas a fortalecer la coherencia de la propuesta con los principios de movilidad sostenible e integración de los usos del suelo con el transporte masivo (en materia de gestión flexible y compartida de los estacionamientos, de efectividad de las galerías peatonales y la permeabilidad de las fachadas, y de mayor mixtura y proximidad de los usos residenciales a la estación), las cuales fueron valoradas e incorporadas, en lo pertinente al ámbito normativo;

Que en cumplimiento de las disposiciones de la Ley 6 de 22 de enero de 2002, la Ley 6 de 1 de febrero de 2006 y el Decreto Ejecutivo No.23 de 16 de mayo de 2007, modificado por el Decreto Ejecutivo No.782 de 22 de diciembre de 2010; se utilizó la modalidad de Participación Directa en Instancias Institucionales, por lo cual se publicó aviso de convocatoria por tres (3) días consecutivos, en un periódico de circulación nacional los días 29 y 30 de junio y 1 de julio de 2026, adicional en los estrados de la institución se fijó aviso de convocatoria el día 1 de julio de 2026 por un término de seis (6) días hábiles y se desfijó el día 8 de julio de 2026 a las 12:17 p.m., con la finalidad de informar a todo ciudadano que mostrara interés en conocer la propuesta de modificación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaita presentada por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial; y a su vez, para recibir observaciones, recomendaciones, o mostrar su aceptación a la propuesta; la cual se llevó a cabo en la galera del Ministerio de Obras Públicas, División Área Canalera, contiguo a la Estación de Metro de Albrook, el día 7 de julio de 2026, contando con la asistencia de representantes de asociaciones de residentes de Ancón, Metro de Panamá, la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) del Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Seguridad Pública, La Prensa, entre otros asistentes interesados;



Resolución No. 733 -2026
(de 19 de agosto de 2026)
Página No. 4 de 6



Que, con fundamento en lo anteriormente expuesto,

RESUELVE:

PRIMERO: Aprobar la **REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL POLÍGONO DE INFLUENCIA DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE PANAMÁ Y SU EXTENSIÓN HASTA VILLA ZAÍTA**, así como del mosaico 6D (cartillas 3 y 4) de su respectivo Documento Gráfico de Zonificación, como se muestra en el anexo adjunto, el cual forma parte integral de la presente Resolución.

SEGUNDO: Aprobar la **REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS MOSAICOS NO. 2 Y 3 DEL DOCUMENTO GRÁFICO DE SERVIDUMBRES VIALES Y LÍNEAS DE CONSTRUCCIÓN DEL CORREGIMIENTO DE ANCÓN**, aprobado mediante la Resolución No. 327-2011 de 8 de julio de 2011, por la cual se adoptó el Documento Actualizado Plano Oficial de Servidumbres Viales y Líneas de Construcción de la Ciudad de Panamá Primera Fase, conforme al anexo adjunto, el cual forma parte integral de la presente Resolución. La actualización comprende las siguientes servidumbres viales y líneas de construcción:

NOMBRE DE VÍA	CATEGORÍA DE VÍA	SERVIDUMBRE	LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN (a partir de línea de propiedad)
Avenida Panamá	Principal	25.00 m	5.00 m
Avenida Níspero y Corotú (separador central)	Principal	25.00 m	5.00 m
Calle Espavé y Calle Guayacán (ciclorruta)	Principal	22.50 m	5.00 m
Avenida Cuipo	Principal	20.00 m	5.00 m
Calle Espavé, Calle Cedro y Calle Guayacán (ciclorruta)	Colectora	17.50 m	5.00 m
Calle Algarrobo, Espavé, Guayacán y Laurel	Colectora	15.00 m	5.00 m
Avenida Estación Metro	Especial	78.00 m	5.00 m

PARÁGRAFO: El proyecto denominado “Distrito Metropolitano” deberá garantizar el acceso vial, legal y funcional a todos los folios reales que lo conforman. Ningún folio real podrá quedar cautivo, asegurando que la totalidad de los folios reales cuenten con conexión directa a la red de accesos viales.

TERCERO: Ordenar la creación e incorporación de nuevos códigos de zona de uso mixto bajo el enfoque del modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), los cuales complementan el Plan Parcial de la Línea 1 del Metro y están diseñados para maximizar la eficiencia del nodo intermodal de Albrook, específicamente el sector de los Macrolotes previamente citados, priorizando la movilidad peatonal y la mixtura de usos institucionales, comerciales y residenciales.

CUARTO: Será competencia del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial la evaluación de compatibilidad de los proyectos, así como la expedición de las certificaciones de uso de suelo y zonificación, y de servidumbres viales y líneas de construcción, que se requieran dentro del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta.



Resolución No. 233-2026
(de 19 de agosto de 2026)
Página No. 5 de 6



QUINTO: Todo proyecto deberá contar con la **NO OBJECCIÓN** por parte de Metro de Panamá, S.A., a fin de determinar su compatibilidad con el referido proyecto que se propone.

SEXTO: Las alturas máximas de las edificaciones que se desarrollen al amparo de los nuevos códigos de zona de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) deberán verificarse, en la etapa de anteproyecto, contra los límites aeronáuticos determinados por la Autoridad Aeronáutica Civil, sin perjuicio de que el promotor deba tramitar ante dicha entidad la Evaluación Aeronáutica formal, previo al inicio de cualquier actividad constructiva.

SÉPTIMO: Tanto la aprobación por parte del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y la **NO OBJECCIÓN** de Metro de Panamá, S.A., se otorgarán a los proyectos urbanísticos que cumplan con lo dispuesto en la Revisión y Actualización de la Reglamentación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta.

OCTAVO: La sociedad denominada Metro de Panamá, S.A., coordinará con todas las entidades públicas que, en virtud de sus funciones, estén relacionadas con el desarrollo de obras en el eje ferroviario, los procesos, trámites y cualesquiera otras acciones que se requieran para tales efectos.

NOVENO: Que el Documento Gráfico de Zonificación de la presente resolución del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta será el instrumento de aplicación dentro del referido polígono, y formará parte integral del Documento Gráfico de Zonificación del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial.

DÉCIMO: Forman parte integral de la presente Resolución el documento de Revisión y Actualización de la Reglamentación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta, así como sus anexos: Anexo 1, "Disposiciones Técnicas Generales"; Anexo 2, "Disposiciones Técnicas Especiales para el Área del Distrito Metropolitano"; Anexo 3, "Documento Gráfico de Zonificación"; y Anexo 4, "Documento Gráfico de Servidumbres Viales y Líneas de Construcción".

DÉCIMO PRIMERO: En cada estación del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta, se mantendrá la regulación establecida en la normativa vigente para espacios de estacionamientos en los códigos de zona residenciales existentes, en un radio de 400 metros a la redonda, medidos a partir del centro de cada estación.

Será opcional la provisión de estacionamientos, o de máximo un (1) espacio por cada dos (2) unidades de vivienda, dentro de un radio de 400 metros medidos desde el centro de cada estación, para los nuevos códigos residenciales orientados al transporte (DOT-MRU1, DOT-MRU2 y DOT-MRU3); fuera de dicho radio, el máximo será de un (1) espacio por unidad de vivienda, con el fin de desestimular el uso del vehículo particular y reducir la saturación vial en el sector. Adicionalmente, se autoriza en todo el polígono del Distrito Metropolitano la gestión compartida de estacionamientos entre lotes de distintos usos, para un aprovechamiento eficiente del suelo y la infraestructura durante las 24 horas del día.

DÉCIMO SEGUNDO: El Distrito Metropolitano tendrá sus condiciones específicas de manejo, contenidas en el Anexo 2 que forma parte integral de esta Resolución; además, todo proyecto o anteproyecto ubicado dentro de su polígono deberá solicitar la No Objeción de la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP) del Ministerio de Obras Públicas, además de la No Objeción de Metro de Panamá, S.A., previo a la aprobación por parte de las autoridades competentes (Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Autoridad Aeronáutica Civil, Dirección de Obras y Construcciones Municipales, Ministerio de Ambiente, Benemérito Cuerpo



Resolución No. 733 -2026
(de 19 de agosto de 20 26)
Página No.6 de 6



de Bomberos de la República de Panamá, Sistema Nacional de Protección Civil y demás instituciones con competencia en la materia).

DÉCIMO TERCERO: La presente Resolución comenzará a regir a partir de su promulgación en Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley 6 de 22 de enero de 2002, Ley 6 de 1 de febrero de 2006, Ley 61 de 23 de octubre de 2009, Decreto Ejecutivo No.23 de 16 de mayo de 2007, Decreto Ejecutivo No.782 de 22 de diciembre de 2010, Decreto Ejecutivo No.98 de 28 de marzo de 2014, Resolución No.44A-13 de 8 de febrero de 2013, Resolución No.623-2013 de 22 de octubre de 2013, Resolución No.214A-2015 de 22 de abril de 2015, Resolución No.404-2016 de 11 de agosto de 2016, Resolución No.530 de 10 de septiembre de 2018, Resolución No.33-2019 de 21 de enero de 2019, Resolución No.442-2019 de 24 de junio de 2019.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

ARQ. FRANK OSORIO A.
Viceministro de Ordenamiento Territorial

ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL

SECRETARÍA GENERAL
MINISTERIO DE VIVIENDA Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL
Fecha: 24-08-2026

JAIME A. JOVANÉ C.
Ministro



Revisión y Actualización de la reglamentación del
**Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del
Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro**
de Panamá y su extensión hasta Villa Zaíta



2026

Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial

Viceministerio de Ordenamiento Territorial

Dirección de Investigación Territorial

Apoyo Técnico:

Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial

Dirección Nacional de Control y Orientación del Desarrollo



Agosto 2026

Contenido

INTRODUCCIÓN.....1

GLOSARIO DE TÉRMINOS.....1

JUSTIFICACIÓN.....2

ADECUACIONES NORMATIVAS ESPECÍFICAS.....3

OBJETIVOS.....5

NORMAS DE APLICACIÓN GENERAL CON ENFOQUE DE DOT.....6

ANEXO 1 _DISPOSICIONES TÉCNICAS GENERALES.....48

ANEXO 2 _DISPOSICIONES TÉCNICAS ESPECIALES PARA EL ÁREA DEL DISTRITO METROPOLITANO.....51

Guía de Diseño Urbano y Arquitectónico para el Proyecto de DISTRITO METROPOLITANO.....53

ANEXO 3 _DOCUMENTO GRÁFICO DE ZONIFICACIÓN.....63

ANEXO 4 _DOCUMENTO GRÁFICO DE SERVIDUMBRES VIALES Y LINEAS DE CONSTRUCCIÓN...65



INTRODUCCIÓN

El Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MVIOT), en ejercicio de sus facultades legales, procede a la modificación del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá, aprobado mediante la Resolución No. 530-2018, incorporando ajustes técnicos a la normativa urbanística para un sector específico ubicado en el entorno de la Estación Albrook. Esta modificación tiene por objeto fortalecer el marco regulatorio mediante la incorporación de criterios de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), promoviendo un uso del suelo más eficiente, la integración entre el sistema de transporte masivo y el desarrollo urbano, y la consolidación de un modelo de ciudad más compacto, sostenible e integrado. En este contexto, la actualización normativa permitirá el desarrollo de iniciativas estratégicas que promuevan un desarrollo compacto y orientado al transporte público.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **Adosamiento:** Disposición constructiva mediante la cual una edificación se ubica total o parcialmente sobre uno o más linderos del lote, compartiendo o aproximando sus muros al límite de propiedad, conforme a las condiciones establecidas por la regulación urbanística vigente.
- **Altura:** Distancia vertical medida desde el nivel de referencia establecido por la normativa aplicable hasta el punto más alto permitido de una edificación, excluyendo o incluyendo ciertos elementos técnicos según lo dispongan las regulaciones urbanísticas y de construcción vigentes.
- **Área Comercial:** Todo espacio cerrado destinado a la confección, transformación, almacenamiento, venta, compra o distribución de bienes y servicios, incluyendo los accesos directos a los mismos.
- **Área cerrada:** Todo espacio contenido por estructuras verticales permanentes, en al menos ¾ partes de sus costados.

- **Área de ocupación:** Es la porción de lote sobre la cual se puede asentar la edificación, que necesariamente se tenga que incluir el estacionamiento.
- **Área libre de lote:** Superficie del terreno que debe permanecer sin construcción, según lo requerido por la regulación aplicable.
- **Área verde libre:** Área destinada a la siembra de vegetación arbórea, arbustiva o herbácea, su superficie debe ser siempre suave.
- **Azotea:** Cubierta superior de una edificación que puede ser utilizable o técnica, según las disposiciones de diseño.
- **Ciudad Jardín:** Modelo de desarrollo urbano caracterizado por la integración equilibrada entre edificaciones, áreas verdes y espacios públicos, orientado a mantener baja o moderada densidad constructiva, abundante vegetación, amplios retiros, permeabilidad visual y ambiental, y una relación armónica entre el entorno natural y el desarrollo urbano. Este modelo busca preservar la calidad paisajística, ambiental y residencial de las comunidades de la Región Interoceánica.
- **Desarrollo Orientado al Transporte (DOT):** Modelo de planificación urbana que permite mejorar las condiciones de accesibilidad y proximidad al sistema de transporte público, a través de intervenciones integrales que propicien el desarrollo inmobiliario bajo criterios de mixtura de usos y densificación, complementadas con la adecuación del espacio público para priorizar la movilidad activa y el encuentro ciudadano, así como la ubicación de equipamientos estratégicos dentro del área de influencia del sistema de transporte.
- **Densidad neta de población:** Relación entre la superficie de un lote o área urbanizable y la cantidad de personas que habitarán dentro de él.
- **Espacio abierto:** Espacio al aire libre o parcialmente techado, que permite una interrelación entre el entorno natural o artificial y las personas, estableciéndose en el mismo relaciones sociales y culturales entre ellos y dicho entorno.
- **Frente de lote:** Distancia en metros lineales que puede tener el frente de un lote. El fondo y la forma del lote lo determina la topografía y la superficie de lote.
- **Galería:** Espacio cubierto y abierto destinado a circulación peatonal, generalmente ubicado en el frente de la edificación.



- **Intensidad:** Se define por la relación entre los espacios llenos y vacíos, entre el volumen del espacio abierto y el cerrado. Cuando el espacio abierto es predominante con respecto a las edificaciones, estamos hablando de una baja intensidad; en cambio cuando las edificaciones ocupan mayor volumen que el espacio abierto, estamos hablando de alta intensidad.
- **Línea de construcción (LC):** Distancia dada desde el eje o centro de la servidumbre vial hasta el punto de donde se permite la colocación de estructuras permanentes.
- **Macrolotes:** Unidad de terreno de gran extensión que constituye un área de planificación o desarrollo integral y que puede ser subdividida en uno o varios lotes, parcelas o proyectos independientes, conforme a los parámetros urbanísticos y de ordenamiento territorial aplicables.
- **Mezajine:** Piso o entripiso parcial ubicado dentro de un espacio de doble altura, integrado funcionalmente al nivel inferior y sin ocupar la totalidad de la planta del edificio.
- **Polígono:** Área geográfica delimitada por una serie de líneas y vértices que definen un perímetro específico para fines de planificación, regulación, gestión territorial o aplicación de normas urbanísticas.
- **Retiro frontal:** Distancia desde la línea de propiedad hasta la estructura permanente permitida más cercana, referida al lindero frontal del lote. Dentro del retiro frontal no se permite proyecciones de losas.
- **Retiro lateral:** Distancia desde la línea de propiedad hasta la estructura permanente permitida más cercana, referida a los linderos laterales del lote. Dentro del retiro lateral no se permite proyecciones de losas.
- **Retiro posterior:** Distancia desde la línea de propiedad hasta la estructura permanente permitida más cercana, referida al lindero posterior del lote. Dentro del retiro posterior no se permite proyecciones de losas.
- **Servicio institucional:** Es el conjunto de servicios que se prestan a la comunidad en materia educativa, religioso, salud, administrativa y seguridad.

- **Superficie dura o impermeable:** Toda superficie construida con materiales impermeables como hormigón, capa asfáltica, baldosas, adoquines o piedras, que impidan la absorción del agua dentro del terreno.
- **Superficie suave o permeable:** Toda superficie construida con tierra, vegetación, grava, arena o adoquines perforados, que faciliten la absorción del agua dentro del terreno.
- **Superficie total:** Es la menor o mayor superficie permitida por polígono, manzana o lote.
- **Uso Complementario:** Actividad secundaria permitida dentro de una zona que apoya o complementa el uso principal.
- **Uso Mixto:** Combinación de diferentes usos compatibles, como comercial, residencial e institucional, dentro de una misma zona o proyecto.
- **Uso Permitido:** Actividad expresamente autorizada por la normativa de zonificación.
- **Uso Prohibido:** Actividad que no puede desarrollarse dentro de la zona regulada.
- **Vivienda multifamiliar:** Uso residencial destinado al alojamiento permanente de múltiples familias en una misma edificación o conjunto residencial, con áreas y servicios comunes compartidos.

JUSTIFICACIÓN



La adecuación normativa se justifica en la necesidad de optimizar el uso de los recursos del Estado y revitalizar un sector con rezagos históricos en infraestructura y servicios. Basado en un enfoque de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), este ajuste permitirá:

- **Eficiencia Administrativa:** Reducir los gastos recurrentes del Estado por concepto de arrendamiento mediante la creación de espacios institucionales modernos.
- **Valorización:** Revitalizar terrenos estatales estratégicamente ubicados junto al nodo de transporte masivo más importante del país.
- **Revitalización Urbana:** Impulsar el desarrollo social, económico e institucional del área metropolitana a través de una densificación planificada y la mejora de la movilidad urbana.

La presente actualización no reemplaza ni sustituye los códigos urbanísticos preexistentes establecidos en el Plan Parcial original. Por el contrario, esta medida tiene como único propósito adicionar nuevos códigos a la cartera de códigos actual del plan, ampliando las opciones de zonificación y planificación disponibles para el desarrollo estratégico de este polígono sin afectar los derechos y normativas ya vigentes.

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (DOT)

El Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea del Metro se establece como una herramienta técnica y normativa fundamental para la planificación urbana contemporánea. Su propósito no solo es regular el uso del suelo, sino estructurar los corredores urbanos como ejes potenciadores, ordenadores y articuladores del sistema de movilidad masiva. Bajo este marco legal y técnico, se incentiva la redensificación y la diversificación de usos mixtos dentro de la trama urbana, permitiendo que múltiples actividades converjan en un mismo espacio para maximizar la eficiencia de la infraestructura pública.

La incorporación de comercio y usos mixtos en niveles clave (Planta Baja, Primer Alto y Azotea) se sustenta técnicamente bajo los siguientes planes de habitabilidad, sostenibilidad y viabilidad urbana:

- a. **Activación Urbana y Seguridad Ciudadana:** La diversificación de usos garantiza un flujo continuo de personas, generando vida en la calle durante un horario extendido. Arquitectónicamente, esto promueve el concepto de vigilancia natural (los "ojos en la calle"), donde las fachadas activas y comerciales mitigan los puntos ciegos, reduciendo drásticamente la percepción de inseguridad y propiciando un entorno peatonal confortable y seguro.
- b. **Mejor Integración con el Entorno:** Al evitar los muros ciegos o las fachadas inactivas — comunes en los edificios institucionales tradicionales —, el diseño arquitectónico invita a entrar. Esto disminuye la fricción visual y social entre la escala institucional y la vida

cotidiana del vecindario, logrando que el edificio actúe como un nodo integrador y no como una barrera.

- c. **Generación de Ingresos Complementarios y Viabilidad Financiera:** Desde la perspectiva económica, la renta de locales comerciales en estos niveles estratégicos aporta ingresos estables y diversificados. En el caso de proyectos públicos o institucionales, estos fondos pueden subsidiar los costos operativos y de mantenimiento del propio inmueble, garantizando su sostenibilidad financiera a largo plazo.
- d. **Servicios Convenientes para Usuarios y Comunidad:** La concentración de comercios de proximidad (cafeterías, papelerías, servicios bancarios, farmacias y tiendas de conveniencia) facilita el acceso inmediato a insumos básicos. Esto no solo mejora la experiencia diaria de los funcionarios, residentes y visitantes, sino que reduce los desplazamientos innecesarios fuera del sector.
- e. **Fomento de la Movilidad Sostenible:** En plena coherencia con los lineamientos DOT, la presencia de comercio y servicios a escala humana desincentiva el uso del automóvil particular y disminuye la dependencia del mismo. Al resolver las necesidades cotidianas a distancias caminables, se estimula la movilidad peatonal y el uso de transportes alternativos (como la bicicleta), aliviando la presión sobre la red vial y los espacios de estacionamiento.
- f. **Economía y Plusvalía:** Dinamiza el entorno mediante la generación de empleo local y la atracción de inversión complementaria, lo que eleva el valor urbano de la zona y mejora la imagen pública e institucional del proyecto.
- g. **Diseño Urbano Activo:** Consolida calles más atractivas, seguras e iluminadas gracias al dinamismo de las fachadas comerciales.
- h. **Resiliencia y Cohesión Social:** Ofrece espacios con flexibilidad para adaptarse a futuras demandas urbanas sin grandes reformas, al tiempo que construye comunidad al crear puntos de encuentro que fomentan la interacción social entre los usuarios.

ADECUACIONES NORMATIVAS ESPECÍFICAS



inmediato de las estaciones, asegura la masa crítica poblacional necesaria para sostener la operación del sistema Metro y dinamizar el comercio de planta baja, y orienta la inversión privada hacia una densificación ordenada y compacta del corredor.

9. **Máximo de Estacionamientos por Vivienda:** Se sustituye el paradigma tradicional de exigir un mínimo de estacionamientos por un esquema de topes máximos en los códigos residenciales, diferenciado según la proximidad a las estaciones. Para los lotes ubicados fuera del radio de cuatrocientos metros (400 m) de una estación de Metro se permite un máximo de un (1) espacio por unidad de vivienda; dentro de dicho radio la provisión es opcional o limitada a un máximo de un (1) espacio por cada dos (2) unidades de vivienda. Esta adecuación reduce la dependencia del vehículo particular, libera suelo y capital que de otro modo se destinaría a infraestructura de estacionamiento para reorientarlos hacia la producción de vivienda, alivia la presión sobre la red vial y refuerza el uso del transporte masivo como modo principal de movilidad en el corredor. La disposición se complementa con la desvinculación comercial del estacionamiento respecto de la unidad de vivienda y con la posibilidad de estacionamientos compartidos entre macrolotes.

- h. **Requisito de Espacios para Bicicletas:** Se incorpora como requisito obligatorio la provisión de estacionamientos para bicicletas en los desarrollos sujetos a los códigos DOT, con un estándar mínimo de un (1) espacio por cada cuatro (4) unidades de vivienda en los códigos residenciales. Estos espacios deberán ser cubiertos, contar con iluminación adecuada y disponer de anclaje fijo que permita asegurar el cuadro y al menos una rueda de la bicicleta, ubicándose de forma accesible desde la entrada principal de la edificación o desde la acera, sin obstruir el flujo peatonal. Este requisito promueve la movilidad activa y los modos no motorizados, fortalece la conectividad de "última milla" con el sistema Metro y contribuye, junto con las medidas anteriores, a la reducción de la presión sobre la red vial y los espacios de estacionamiento vehicular.

OBJETIVOS

GENERAL

Fortalecer el marco normativo del Plan Parcial de Ordenamiento Territorial del Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá mediante la incorporación de nuevos códigos de zonificación y disposiciones urbanísticas para un sector estratégico del entorno de la Estación Albrook, promoviendo un modelo de desarrollo orientado al transporte que favorezca un uso eficiente del suelo, la movilidad sostenible y la consolidación de usos mixtos compatibles con los objetivos del Plan Parcial.

ESPECÍFICOS

- Incorporar nuevos códigos de zonificación y parámetros urbanísticos que permitan implementar los principios del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en el sector objeto de la modificación.
- Promover un desarrollo urbano compacto y de usos mixtos que fortalezca la integración entre el sistema de transporte masivo, el espacio público y las actividades residenciales, comerciales, institucionales y de servicios.
- Establecer disposiciones urbanísticas que mejoren la conectividad peatonal, la accesibilidad universal y la calidad del espacio público, mediante la incorporación de elementos como galerías techadas, corredores peatonales y demás infraestructura urbana asociada.
- Optimizar el aprovechamiento urbanístico de los terrenos comprendidos dentro del ámbito de la modificación, en concordancia con las características físicas y de movilidad del entorno de la Estación Albrook.
- Proporcionar un marco regulatorio que facilite el desarrollo de inversiones públicas y privadas compatibles con los principios del Desarrollo Orientado al Transporte y con los objetivos del Plan Parcial.



**NORMAS DE APLICACIÓN GENERAL CON ENFOQUE DE
DOT**

**Modificación del Plan Parcial de Ordenamiento
Territorial de la Línea 1 del Metro de Panamá**



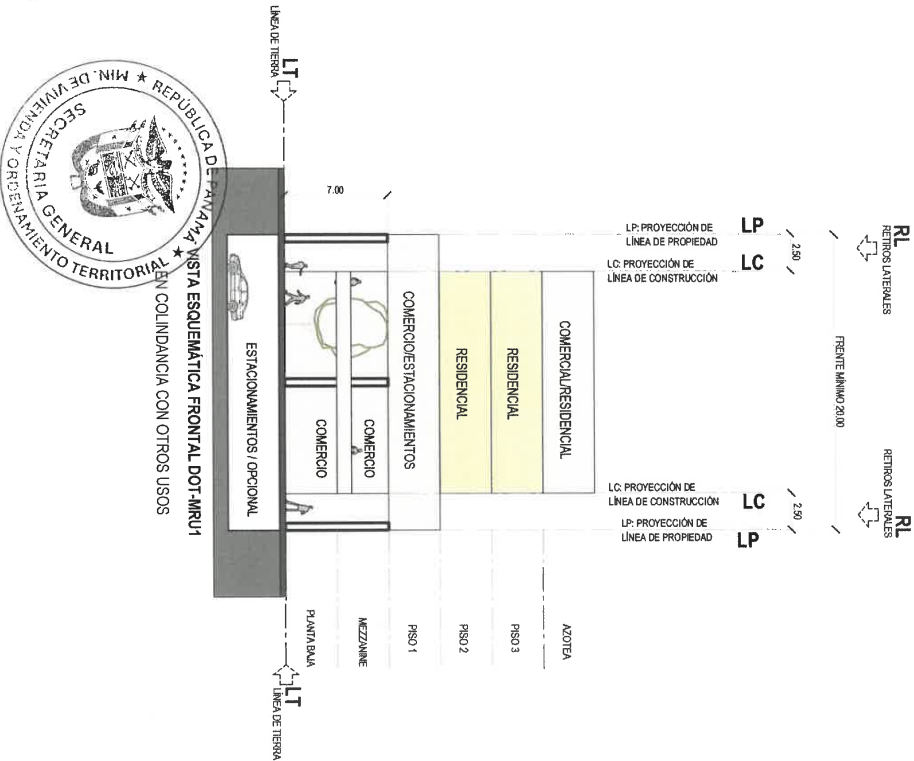
NORMA RESIDENCIAL

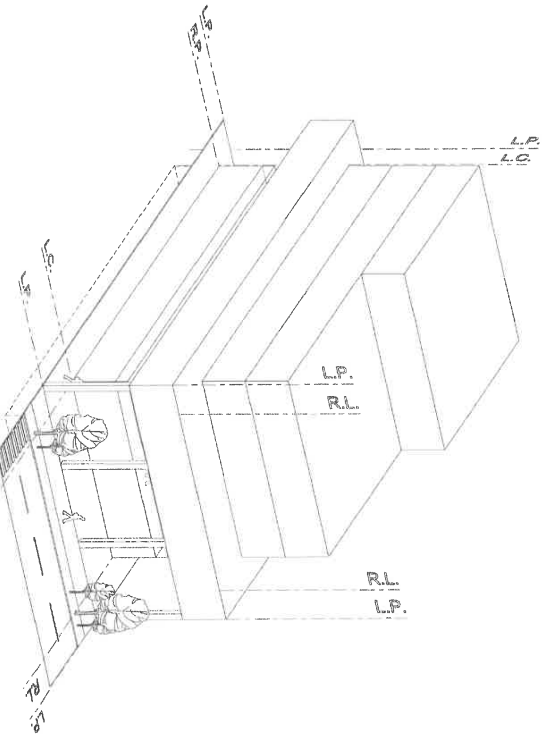
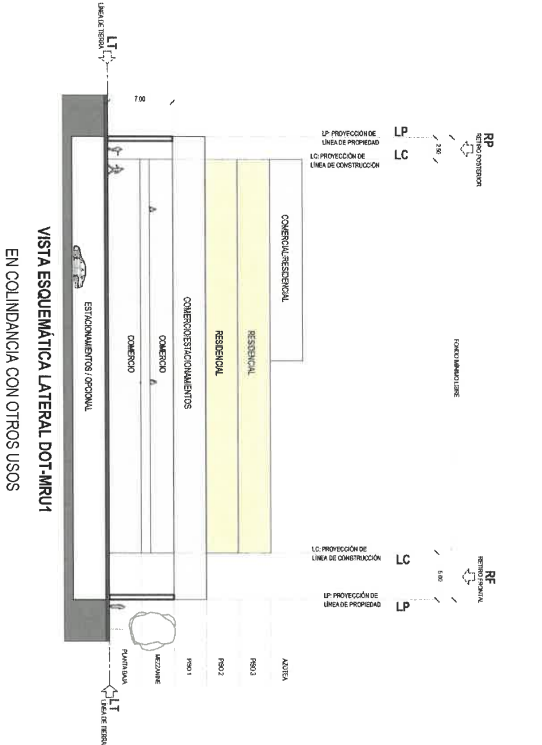
CÓDIGO DE ZONA	DENSIDAD (personas/ha)		ÁREA MÍNIMA DEL LOTE (m²)
	Mínima	Máxima	
DOT-MRU1	400	600	800
DOT-MRU2	600	1,000	1,000
DOT-MRU3	1,000	1,500	1,200



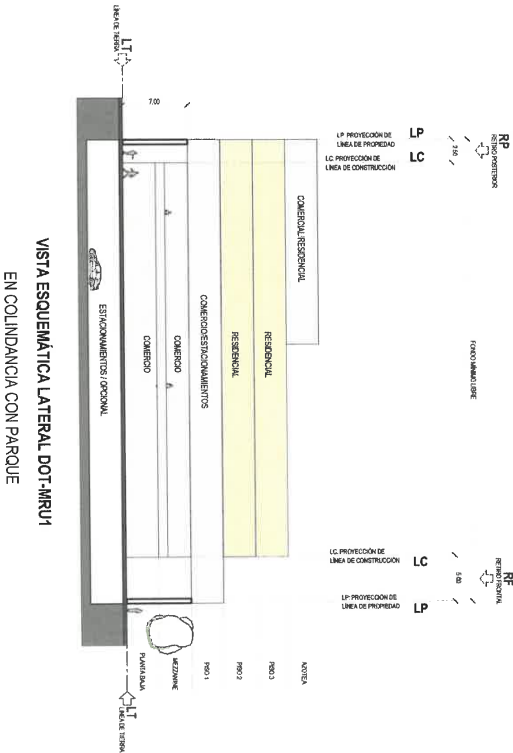
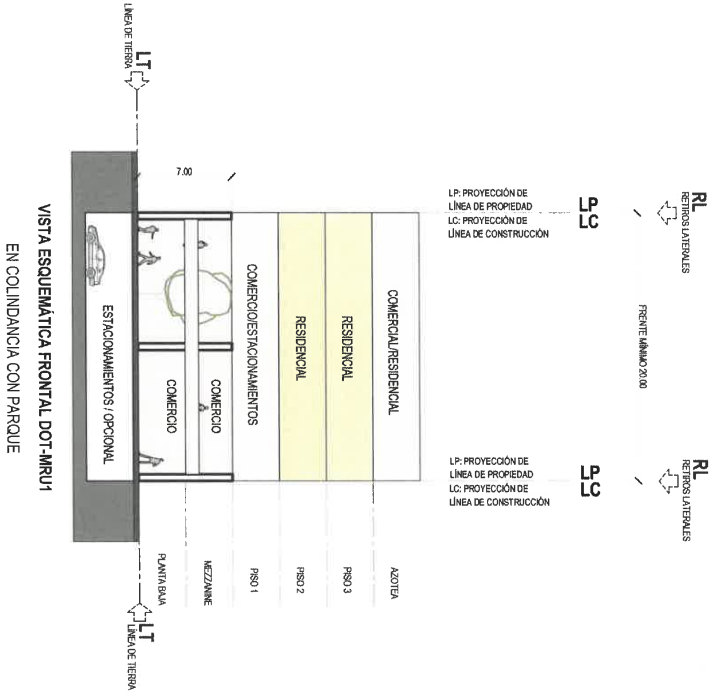
Código de zona	DOT-MRU1	Mixto Residencial Urbano de Baja Densidad
Descripción	Zona residencial multifamiliar de baja densidad orientada al transporte, con comercio obligatorio en planta baja que active el espacio público peatonal.	
Usos Permitidos	Edificio Multifamiliar combinado con uso comercial (DOT-MCU1) en PB+M. El uso comercial en Niv. 1 y Azólea es opcional.	
Usos Prohibidos	Referir a las normas complementarias DOT-MCU1 para restricciones aplicables.	
REGULACION PREEDIAL		
Densidad Neta	Mínima	400 personas / Hectárea
	Máxima	600 personas / Hectárea
Área Mínima del Lote	800 m ²	
Frente Mínimo de Lote	20.00 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezanine (M) + tres (3) pisos + Azólea	
Área de Ocupación Máxima	PB+M: 100% una vez aplicada LC y retiros. Máx. 80% área cerrada construida, mín. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1: EstacionamientoComercial: 100%; Niv. 2-3: la que resulte de LC y retiros. Azólea: 50%.	
Área Libre de Lote	Lo que resulte de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB+M: 5.00 m mínimo (galerías). Niv. 1: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 2-3 + Azólea: 5.00 m.	
Lateral (L)	Colindancia total con parque. Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB+M: 2.50 m a ambos lados. Niv. 1: Adosado con pared ciega; Niv. 2-3 + Azólea: 2.50 m.	
Posterior (P)	Con parque — PB+M: 2.50 m; Niv. 1-3 + Azólea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB+M: 2.50 m; Niv. 1: Adosado; Niv. 2-3 + Azólea: 2.50 m.	
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB+Mezanine. Adosado a LP en Nivel 1 Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m Posterior mín.: 2.50 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior. Con otros usos: Frontal mín.: 5.00 m	
Espacios de Estacionamientos		
Residencial	Aplicarán a lotes ubicados total o parcialmente dentro de un radio de 400 m desde el centro de cada estación del metro. Dentro de 400 m de estación Metro Opcional o máximo 1 espacio por cada 2 unidades de vivienda. Fuera de 400 m de estación Metro Máximo 1 espacio por unidad de vivienda.	
	Se permiten estacionamientos compartidos entre macrolots.	
Comercial	Opcional o referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Especiales	Bicicletas 1 espacio por cada 4 unidades de vivienda. Carga eléctrica Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente.	
	Personas con discapacidad o movilidad reducida Referir a normativa SENADIS y/u otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales		
Todo proyecto emarcado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.		

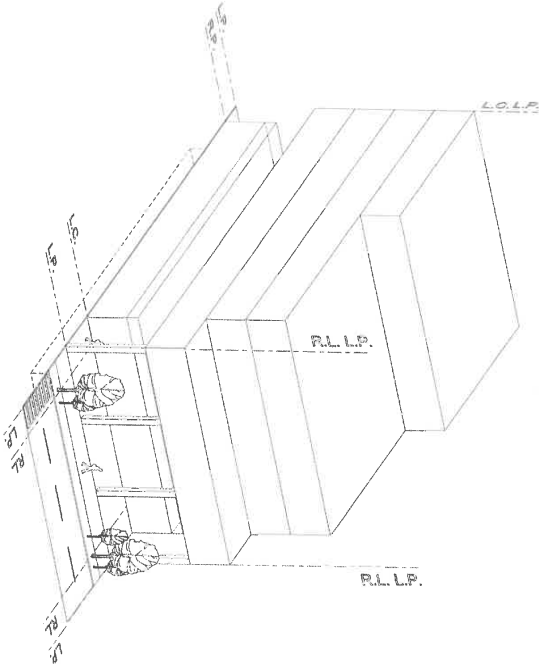
Pág. 8





ESQUEMA 3D - DOT-MRU1
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS





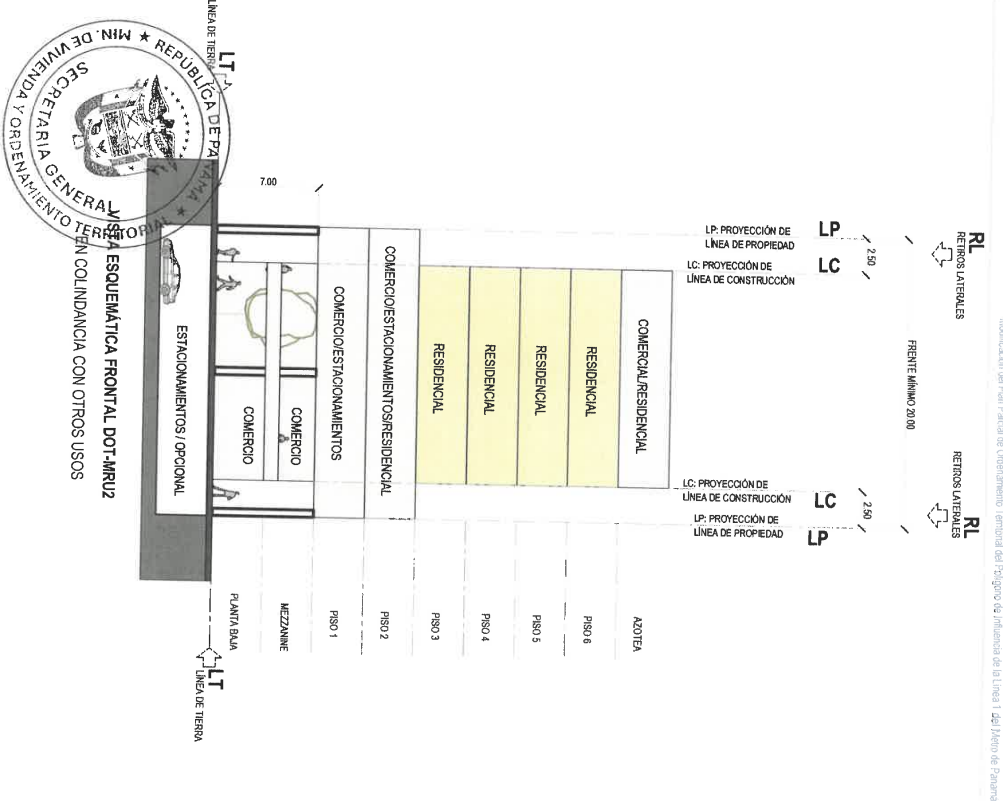
ESQUEMA 3D - DOT-MRU1
EN COLINDANCIA CON PARQUE

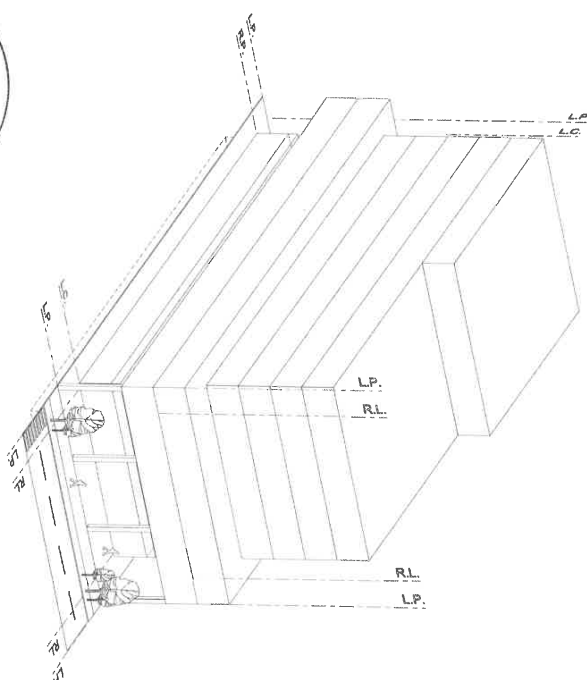
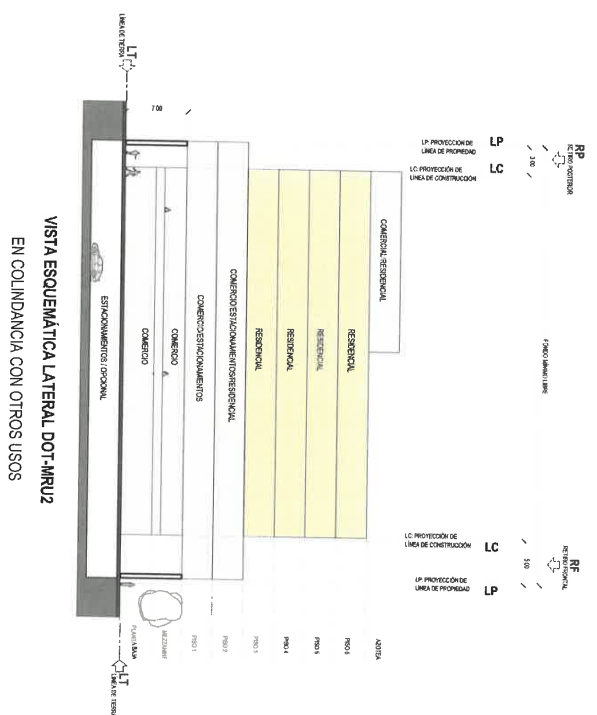


Código de zona	DOT-MR12	Mito Residencial Urbano de Mediana Densidad
Descripción	Zona residencial multifamiliar de mediana densidad orientada al transporte, con comercio obligatorio en planta baja que active el espacio público peatonal.	
Usos Permitidos	Edificio Multifamiliar combinado con uso comercial (DOT-MCU1 o DOT-MCU2) obligatorio en PB-M y opcional en Niv. 1 y 2 y Azotea.	
Usos Prohibidos	Referir a las normas complementarias DOT-MCU1 o DOT-MCU2 para restricciones aplicables.	
REGULACION PRELAL		
Densidad Neta	Mínima	600 personas / Hectárea
	Máxima	1,000 personas / Hectárea
Área Mínima del Lote	1,000 m²	
Frente Mínimo de Lote	20.00 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezzanine (M) + Seis (6) pisos + Azotea	
Área de Ocupación Máxima	PB-M: 100% una vez aplicada LC y retiros. Max. 60% área cerrada construida, mín. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1 y 2: Estacionamientos/Comercial: 100%; Niv. 2 Residencial: La que resulte de LC y retiros. Niv. 3-6: La que resulte de LC y retiros. Azotea: 50%	
Área Libre de Lote	Lo que resulte de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-M: 5.00 m mínimo (galerías). Niv. 1-2: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 3-6+Azotea: 5.00 m. Colindancia total con parque: Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB-M: 2.50 m a ambos lados. Niv. 1 y 2 Estacionamientos/Comercial: Adosado con pared ciega. Niv. 2 Residencial: 2.50 m. Niv. 3-6 + Azotea: 2.50 m.	
Lateral (L)		
Posterior (P)	Con parque — PB-M: 3.00 m. Niv. 1-6+Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB-M: 3.00 m. Niv. 1 y 2 Estacionamientos/Comercial: Adosado con pared ciega. Niv. 2 Residencial: 3.00 m. Niv. 3-6+Azotea: 3.00 m.	
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB+Mezzanine. Adosado a LP en Nivel 1. Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m Posterior mín.: 3.00 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior. Con otros usos: Frontal mín.: 3.00 m	
Estados de Estacionamientos		
Residencial	Aplicarán a lotes ubicados total o parcialmente dentro de un radio de 400 m desde el centro de cada estación del metro. Dentro de 400 m de estación Metro: Opcional o máximo 1 espacio por cada 2 unidades de vivienda. Fuera de 400 m de estación Metro: Máximo 1 espacio por unidad de vivienda. Se permitirán estacionamientos compartidos entre maridotes. Opcional o referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Comercial	Opcional o referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Especiales	Bicicletas: Mín. 1 por cada 4 unidades de vivienda. Carga eléctrica: Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Personas con discapacidad o movilidad reducida: Referir a normativa SENADIS y/o otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales		

Todo proyecto empujado en este código está sujeto a las Disposiciones, Termas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.

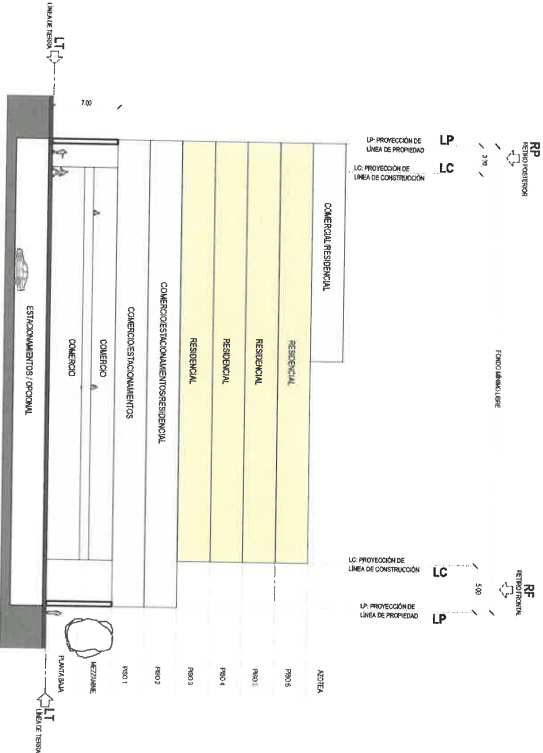
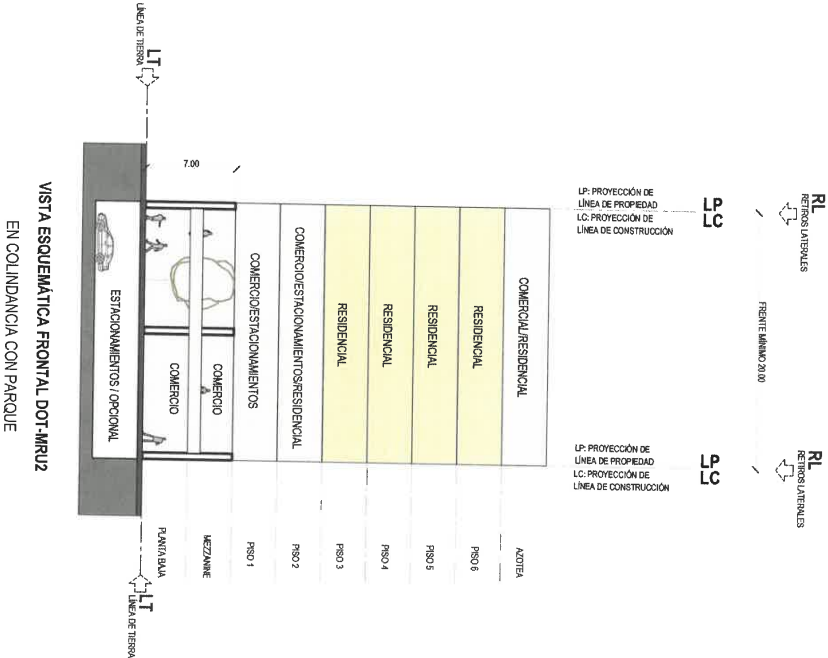
Pág. 12



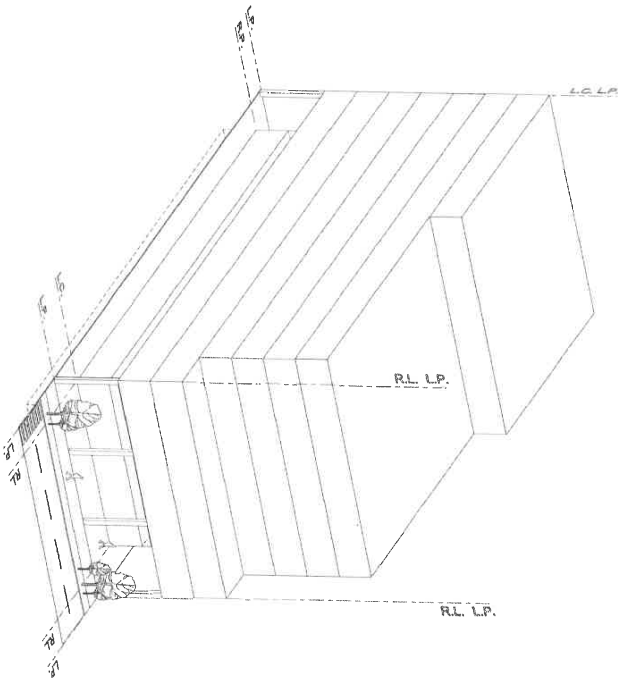


ESQUEMA 3D - DOT-MRU2
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS



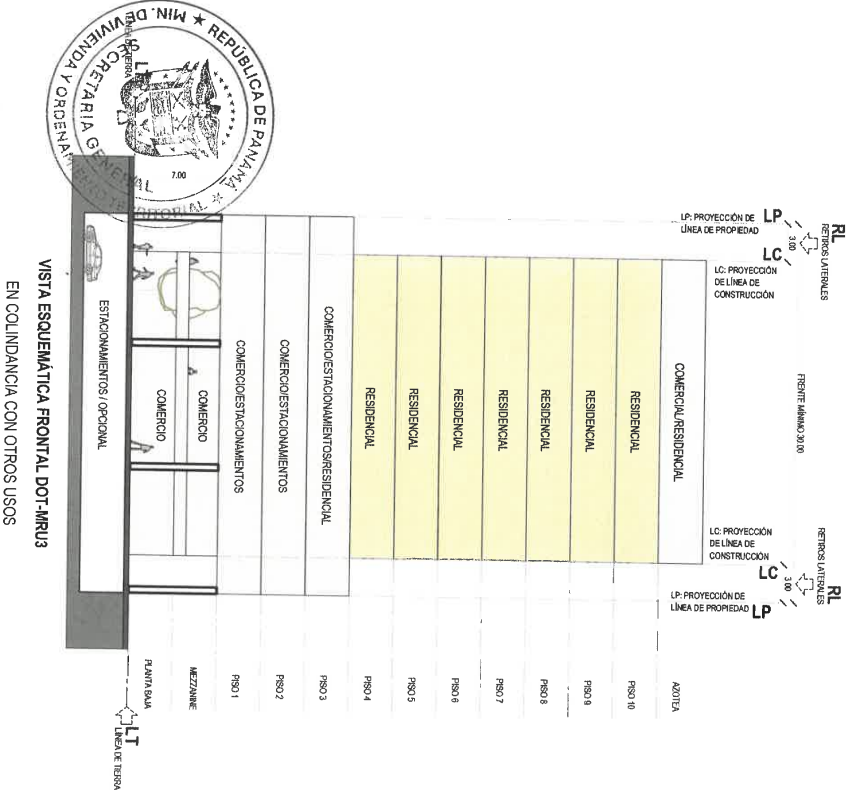


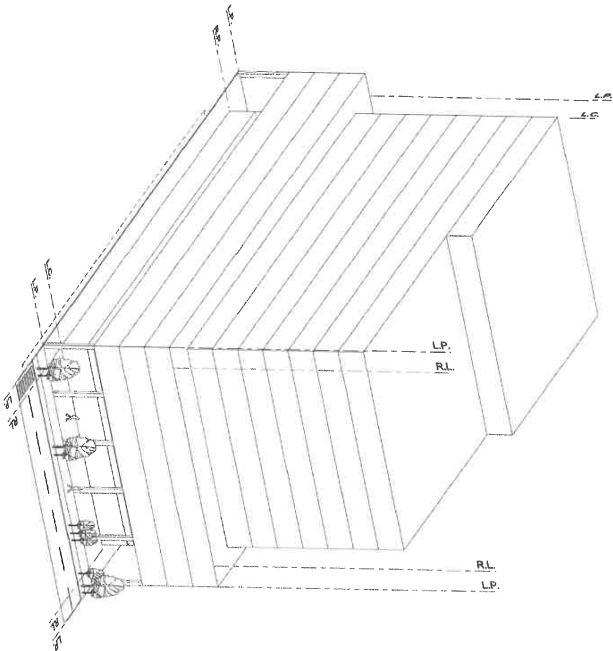
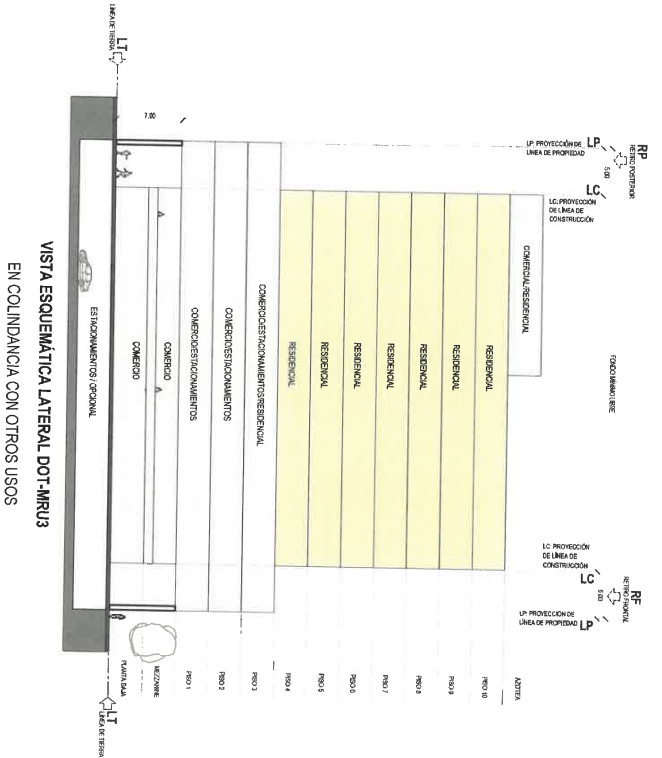
ESQUEMA 3D - DOT-MRU2
EN COINCIDENCIA CON PARQUE

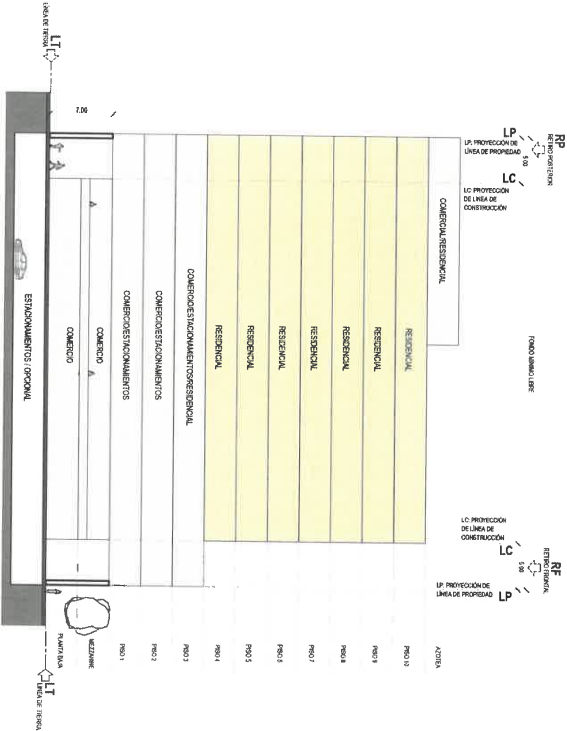
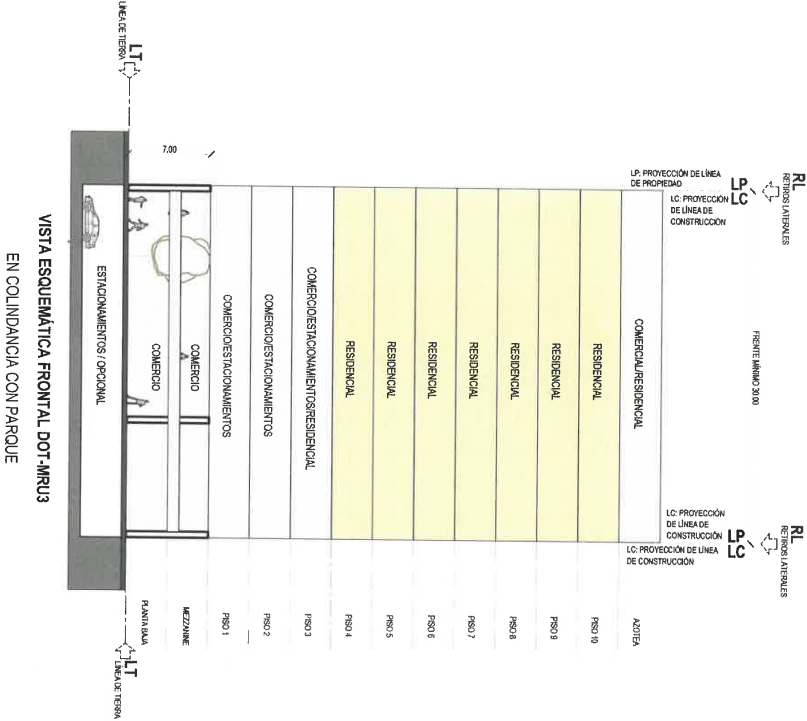


Código de zona	DOT-MRU3	Mixto Residencial Urbano de Alta Densidad
Descripción	Zona residencial multifamiliar de alta densidad orientada al transporte, que integra vivienda y comercio obligatorio en edificios de uso mixto, maximizando la densidad urbana en torno a estaciones de transporte masivo.	
Usos Permitidos	Edificio Multifamiliar combinado con uso comercial (DOT-MCU2 o DOT-MCU3) obligatorio en PB-M. El uso comercial en Niv. 1-3 y en Azotea es opcional.	
Usos Prohibidos	Referir a las normas complementarias DOT-MCU2 o DOT-MCU3 para restricciones aplicables.	
REGULACIÓN PRELAL		
Densidad Neta	Mínima	1,000 personas / Hectárea
	Máxima	1,500 personas / Hectárea
Área Mínima del Lote	1,200 m²	
Frente Mínimo de Lote	30.00 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezzanine (M) + Diez (10) pisos + Azotea	
Área de Ocupación Máxima	PB-M: 100% una vez aplicada LC y retiros. Max. 60% área cerrada construida; min. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1-3 Estacionamientos/Comercial: 100%. Niv. 2-3 Residencial; la que resulte de LC y retiros. Niv. 4-10; la que resulte de LC y retiros. Azotea: 30%.	
Área Libre de Lote	Lo que resulte de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-M: 5.00 m mínimo (galerías). Niv. 1-3; Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 4-10+Azotea: 5.00 m. Colindancia total con parque: Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB-M: 3.00 m a ambos lados o 6.00 m adosado en uno de sus lados con pared ciega; Niv. 1-3 Estacionamientos/Comercial; Adosado; Niv. 2-3 Residencial: 3.00 m; Niv. 4-10+Azotea: 3.00 m.	
Lateral (L)	Con parque — PB-M: 5.00 m; Niv. 1-3+Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB-M: 5.00 m; Niv. 1-3 Estacionamientos/Comercial; Adosado; Niv. 2-3 Residencial: 5.00 m; Niv. 4-10+Azotea: 5.00 m.	
Posterior (P)		
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB+Mezzanine. Adosado a LP en Nivel 1 Con Parque: Frontal min.: 5.00 m Posterior min.: 5.00 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior. Con otros usos: Frontal min.: 5.00 m	
Espacios de Estacionamientos		
Residencial:	Aplicarán a lotes ubicados total o parcialmente dentro de un radio de 400 m desde el centro de cada estación del metro. Dentro de 400 m de estación Metro Opcional o máximo 1 espacio por cada 2 unidades de vivienda. Fuera de 400 m de estación Metro Máximo 1 espacio por unidad de vivienda. Se permiten estacionamientos compartidos entre manzanas. Opcional o referente a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Comercial	Bicicletas Min. 1 por cada 4 unidades de vivienda	
Especiales	Carga eléctrica Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Personas con discapacidad o movilidad reducida Referir a normativa SENADIS y/o otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales	Todo proyecto emarcado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.	

Modificación del Plan Parcelal de Ordenamiento Territorial del Polígono de influencia de la línea 1 del Metro de Panamá





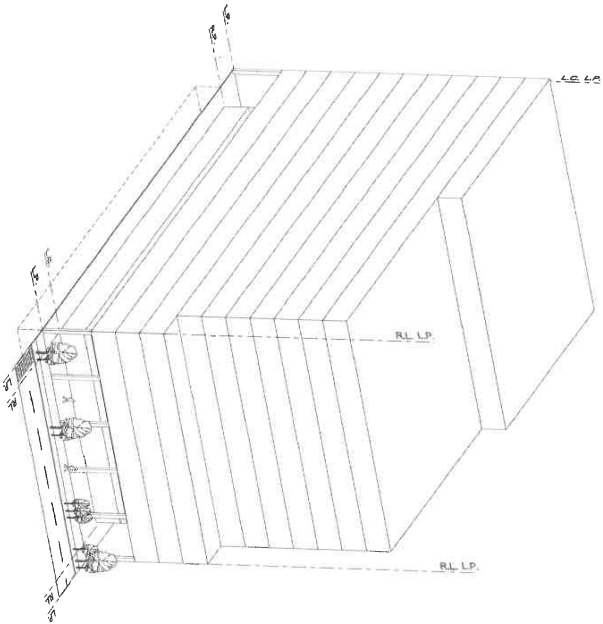


Pág. 18



CON PASO FIRME
FIRMA AUTOGRAFADA
FIRMA AUTOGRAFADA
FIRMA AUTOGRAFADA

Modificación del Plan Parcela de Ordenamiento Territorial del Programa de Infraestructura de la Línea 1 del Metro de Panamá



ESQUEMA 3D - DOT-MRU3
EN COLINDANCIA CON PARQUE



NORMA

COMERCIAL

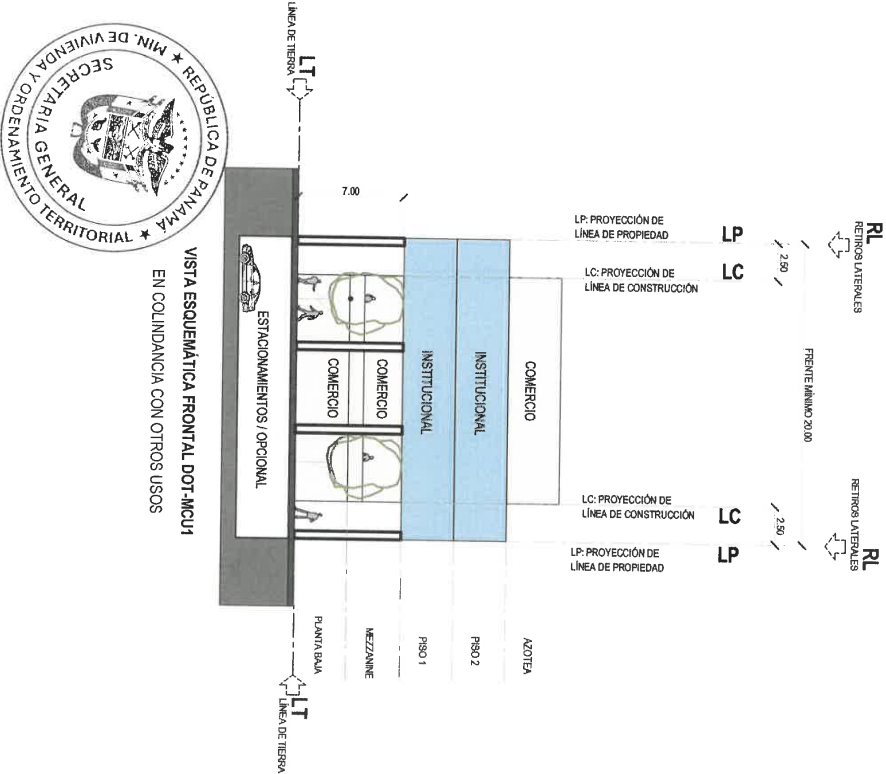
CLASIFICACIÓN				
CÓDIGO DE ZONA	INTENSIDAD	ÁREA MÍNIMA DEL LOTE (m²)	USO COMBINADO Comercial + Residencial o Institucional	USO COMBINADO Comercial + Residencial o Institucional ÁREA MÍNIMA DEL LOTE (m²)
DOT-MCU1	Baja	200	DOT-MIU1	800
DOT-MCU2	Mediana	1,500	DOT-MRU2	1,000
			DOT-MIU2	1,500
			DOT-MIU3	2,000
DOT-MCU3	Alta	2,000	DOT-MRU3	1,200

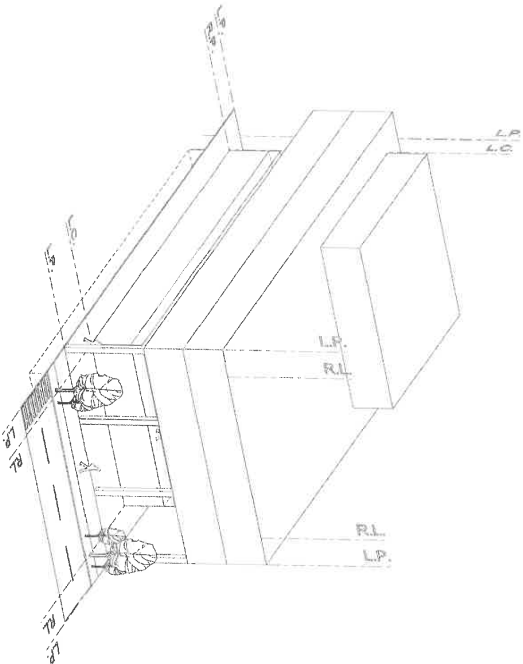
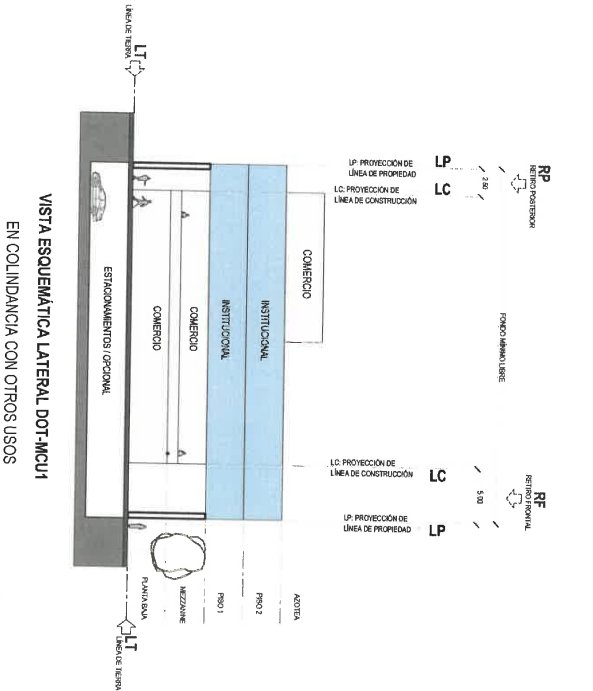


Código de zona	DOT-MCU1	Mixto Comercial Urbano de Baja Intensidad
Descripción	Zona comercial de pequeña escala orientada al transporte, que combina comercio cotidiano de proximidad con usos institucionales complementarios, garantizando planta baja activa y espacio público peatonal.	
Usos Permitidos	Abasto: Mini súper, mercado, abarrocería, heladería, verdulería, panadería, refaccionaría, farmacia. Especialidades: Comercio independiente, Café internet, consultorios médicos, laboratorio médico, librería, zapatería, grabados, impresiones, estudio fotográfico, gimnasio, floristería, agencia de viajes, óptica, modistería, sestería, modelismo, actividades "pop-up", museos, galerías. Centros de Comercio: Comercio independiente, cafetería, restaurante, comercio al por menor en general, tienda de artículos deportivos, tienda musical. Los usos institucionales complementarios serán opcionales y aplicarán conforme a la norma DOT-MU1, limitados a los Niv. 1 y 2.	
Usos Prohibidos	Cisterna de abasto, depósito de productos no perecederos, gasolinera, bodega, pitor de baile, cantina, talleres de vehículos a motor, lava autos, chapinería y pintura, venta de repuestos de autos, mecánica en general.	
REGULACIÓN PREDIAL		
Área Mínima del Lote	Comercial	200 m²
	Comercial + Institucional	1,000 m²
Frente Mínimo de Lote	Comercial	20.00 metros
	Comercial + Institucional	Lo que aplique según norma DOT-MU1
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezanine (M) + Dos (2) pisos + Azotea	
Distribución de usos	Comercial + Institucional	
Área de Ocupación Máxima	PB-MI: 100% una vez aplicada LC y retiros. Máx. 60% área cerrada construida, mín. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1-2: 100%. Azotea: 50%.	
Área Libre de Lote	La que resulta de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-MI: 5.00 m mínimo a partir de LP (galerías). Niv. 1-2: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Azotea: 5.00 m. Colindancia total con parque. Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB-MI: 2.50 m a ambos lados. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Azotea: 2.50 m.	
Lateral (L)	Con parque — PB-MI: 2.50 m (Galería Techada). Niv. 1-2 y Azotea. Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB-MI: 2.50 m; Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Azotea: 2.50 m.	
Posterior (P)	Galerías (Retiro Techado)	
	Galerías de circulación peatonal en PB-Mezanine. Adosado a LP en Nivel 1. Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m; Posterior mín.: 2.50 m obligatorio (línea techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior.	
Espacios de Estacionamientos	Comercial	
	Residencial o Institucional	
Especiales	Opcional o referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015. Los que apliquen según norma DOT-MU1.	
	Bicicletas	
	Motocicleta	
	Carga eléctrica	
	Personas con discapacidad o movilidad reducida	
Disposiciones Especiales	Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Referir a normativa SENADIS y/o otra entidad competente.	

Todo proyecto emanado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.

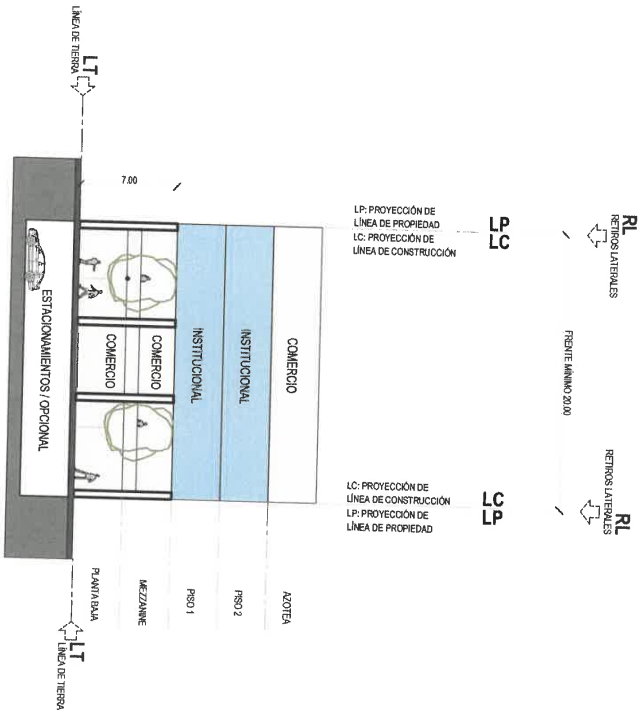
Pág. 21



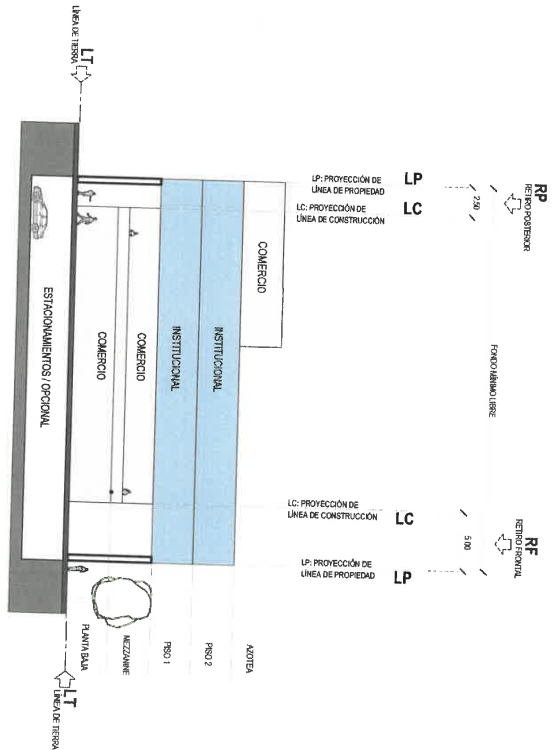


Pág. 22



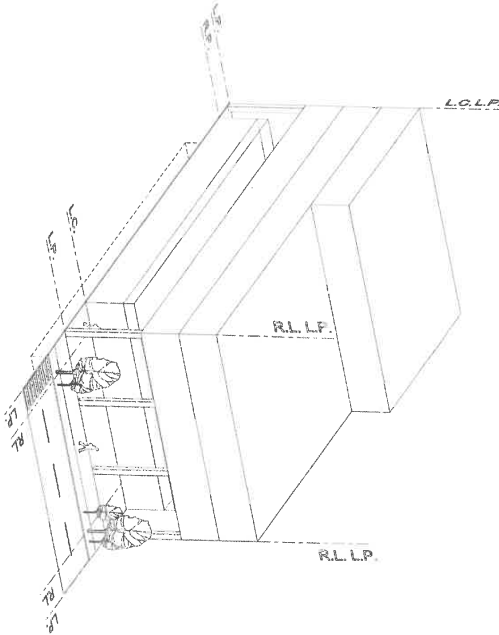


VISTA ESQUEMÁTICA FRONTAL DOT-MCU1
EN COLINDANCIA CON PARQUE



VISTA ESQUEMÁTICA LATERAL DOT-MCU1
EN COLINDANCIA CON PARQUE



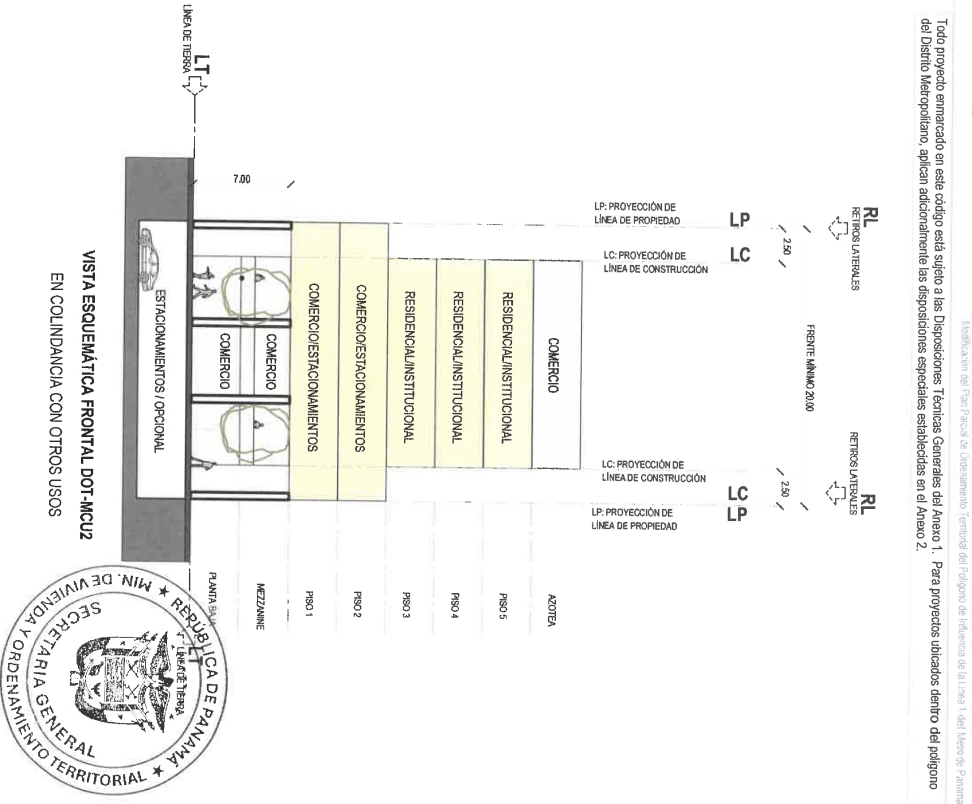


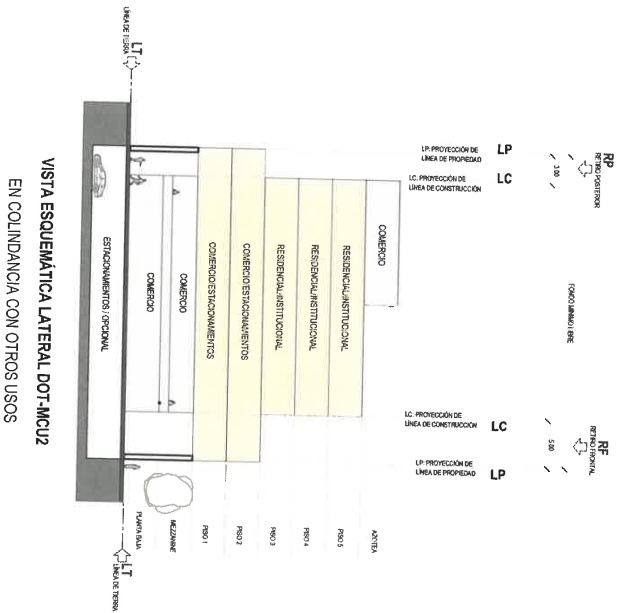
ESQUEMA 3D - DOT-MCU1
EN COLINDANCIA CON PARQUE



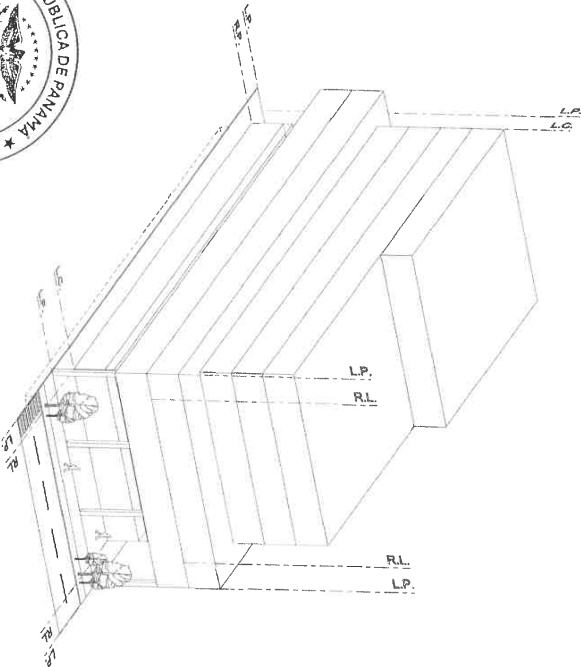
Código de zona	DOT-MC02	Mixto Comercial Urbano de Mediana Intensidad
Descripción	Zona comercial de mediana escala que articula comercio diversificado, servicios especializados y hospedaje con usos residenciales o institucionales complementarios, en torno a ejes de transporte masivo.	
Usos Permitidos	Abitar: Minihogar, mercado, abarrotería, panadería, floristería, verdulería, Productos básicos y especialidades: Restaurantes, bares, refrigeración, cafetería, hornearía, video tienda, disco tienda, artículos para oficina, grabados, impresiones, servicios de fotografía, gimnasio, cable internet, modistería, sastretería, lavandería, tintorería, joyería, artículos de pesca, tienda de belleza, sala de estética, reparador de calzados, zapatería, joyería, bisutería, boutique, casa de empeño, casa de cambio, opticas, farmacia, consultorios, laboratorios médicos, centro de capacitación, venta de electrodomésticos, autos, motocicletas, bicicletas, herramientas, repuestos, joyería, agencia de viajes, Hospedaje público, Actividades hoteleras. Comercio Oficina, Banca, Cooperativa y allies, local comercial y retail comercial. Los usos complementarios serán otorgados e institucionales serán opcionales y aplicarán conforme a las normas DOT-MR02, DOT-MU02 y DOT-MU03, respectivamente, para cada tipo de uso, y estarán limitados a los Niv. 3-5.	
Usos Prohibidos	Cadena de abasto, depósito de productos no perecederos, gasolinera, lodgería, lotón de baile, cantina, talleres de vehículos a motor, lava autos, chapistería y pintura, venta de repuestos de autos, mecánica en general.	
REGULACIÓN PREDIAL		
Área Mínima del Lote	Comercial	1,500 m ²
	Comercial + Residencial o Institucional	Lo que aplique según norma DOT-MR02, DOT-MU02 o DOT-MU03, según corresponda
Frente Mínimo de Lote	Comercial	20.00 metros
	Comercial + Residencial o Institucional	Lo que aplique según norma DOT-MR02, DOT-MU02 o DOT-MU03, según corresponda
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezcanite (M) + Cinco (5) pisos + Azotea	
Distribución de usos	Comercial + Residencial o Institucional	Comercial: PB-MI + Azotea Comercial/Estacionamientos: Niv. 1-2 Residencial/institucional: Niv. 3-5
Área de Ocupación Máxima	PB-MI: 100% una vez aplicada LC y retiros. Máx. 80% área cerrada construida mín. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1-2 Estacionamientos/Comercial: 100% Niv. 3-5: la que resulte de LC y retiros. Azotea: 50%.	
Área Libre de Lote	La que resulte de aplicar los retiros.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-MI: 5.00 m mínimo (galerías). Niv. 1-2: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 3-5-Azotea: 5 m.	
Lateral (L)	Cintada total con parque. Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos: — PB-MI: 2.50 m a ambos lados o 5.00 m adosado en uno con pared ciega. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Niv. 3-5-Azotea: 2.50 m.	
Posterior (P)	Con parque — PB-MI: 3.00 m (Galería Techada). Niv. 1-5-Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos: — PB-MI: 3.00 m. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Niv. 3-5-Azotea: 3.00 m.	
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB-Mezcanite. Adosado a LP en Nivel 1 Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m Posterior mín.: 3.00 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior.	
Espacios de Estacionamientos	Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m Posterior mín.: 3.00 m	
Comercial	Opcional o referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Residencial o Institucional	Los que apliquen según norma DOT-MR02, DOT-MU02 y DOT-MU03.	
Especiales	Bicicletas 1 espacio por cada 500 m ² .	
	Motocicleta 1 espacio por cada 500 m ² .	
	Vehículos eléctricos 1 espacio por cada 500 m ² .	
	Personas con discapacidad o movilidad reducida Referir a normativa SENADIS y/u otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales		

Fig. 25

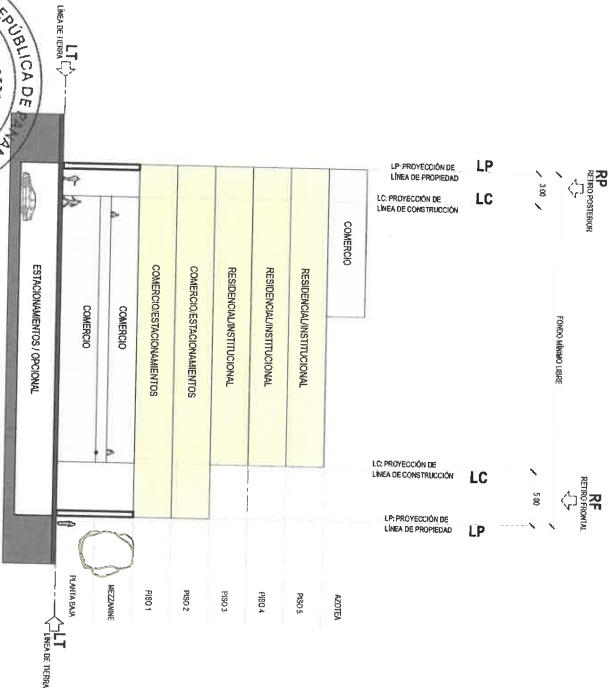
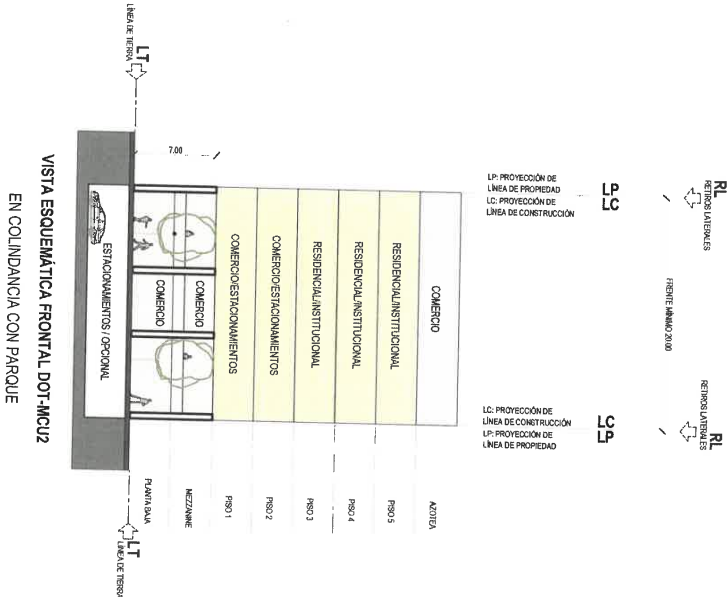




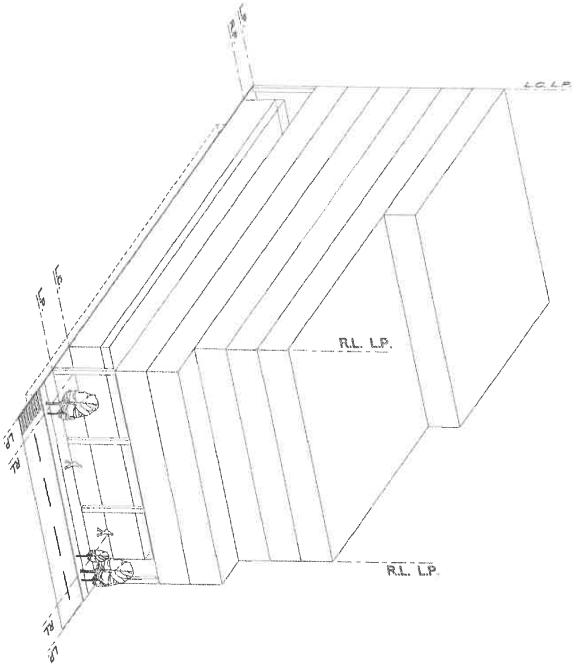
ESQUEMA 3D - DOT-MCU2
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS



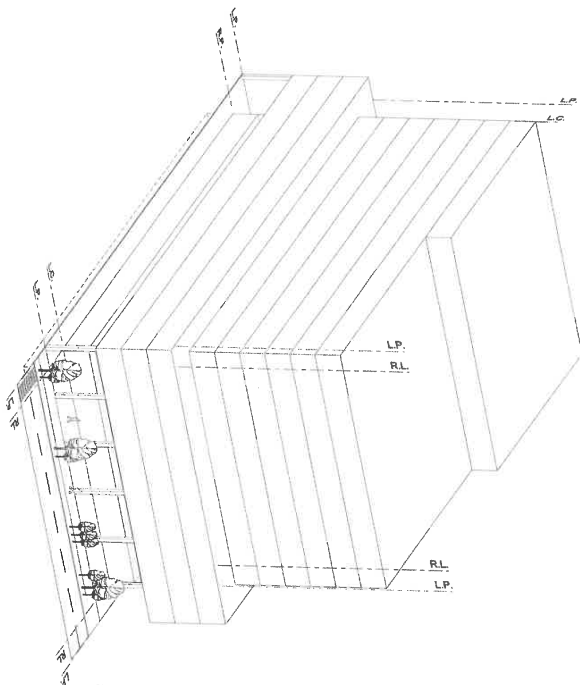
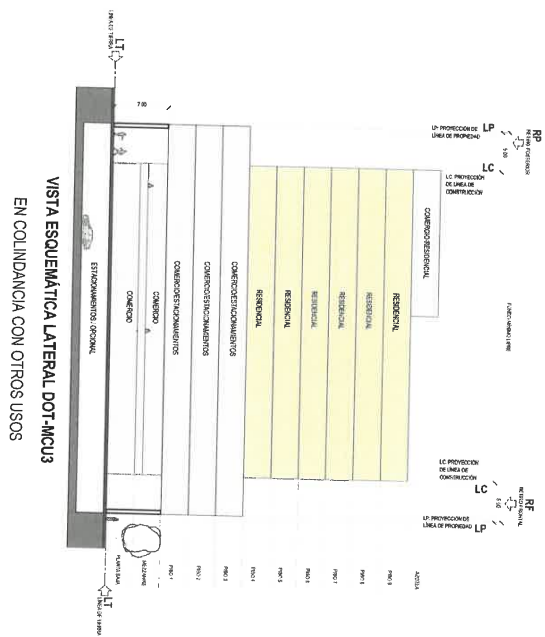
Notificación del Plan Parcel de Ordenamiento Territorial de Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá



ESQUEMA 3D - DOT-MCUIZ
EN COLINDANCIA CON PARQUE

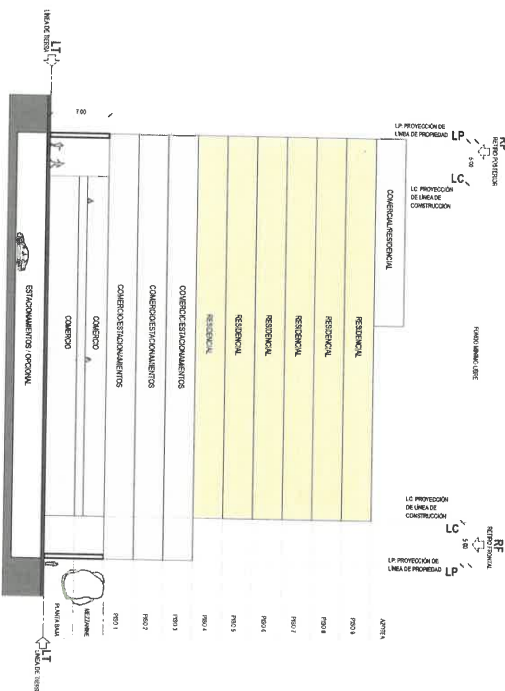


[illegible]

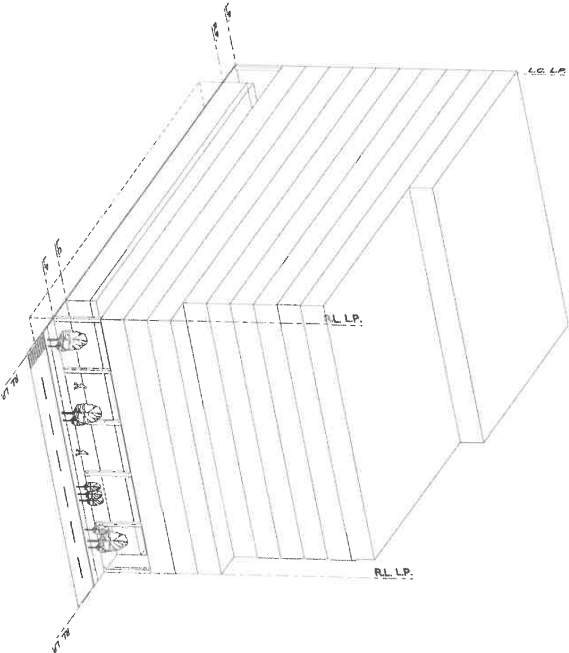


ESQUEMA 3D - DOT-MCU3
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS





ESQUEMA 3D - DOT-MCU3
EN COINCIDENCIA CON PARQUE



NORMA
INSTITUCIONAL

CLASIFICACIÓN		
CÓDIGO DE ZONA	INTENSIDAD	ÁREA MÍNIMA DEL LOTE (m²)
DOT-MIU1	Baja	800
DOT-MIU2	Mediana	1,500
DOT-MIU3	Alta	2,000



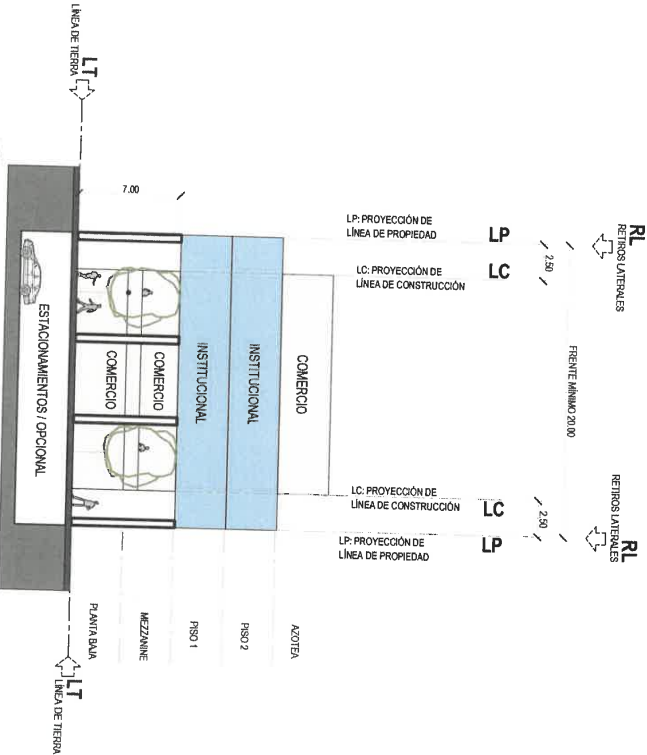
Código de zona	DOT-MU1	Mixto Institucional Urbano de Baja Intensidad
Descripción	Zona institucional de pequeña escala orientada al transporte, que combina servicios de salud, educación, seguridad y cultura con comercio complementario de baja intensidad en planta baja y/o azotea.	
Usos Permitidos	Salud (Servicio de atención primaria, asistencia de animales y similares), Asistencial (Guardería, orfanato, albergue y similares), Educativo (Parvularios, enseñanza básica y similares), Seguridad y Administración Pública (Puestos de policía comunitarios, administrativos y similares, correjuela), Soc. y Social (Oficina general de atención al cliente de servicios y trámites públicos y similares), Cultural (Teatros, exposiciones, museos, centros culturales y similares). Los usos comerciales complementarios serán obligatorios en Planta Baja y Mezzanine y opcionales en Azotea. Y aplicarán conforme a la norma DOT-MUCU.	
Usos Prohibidos	Edificio de estacionamientos.	
REGULACIÓN PRECIPAL		
Área Mínima del Lote	800 m²	
Frente Mínimo de Lote	20 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezzanine (M) + Dos (2) pisos + Azotea	
Distribución de usos	Institucional + Comercial	Comercial: PB con Mezzanine y Azotea Institucional: Niv. 1-2
Área de Ocupación Máxima	PB-M: 100% una vez aplicada LC y retiros. Máx. 60% área cerrada construida, mín. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1-2: 100%. Azotea: 50%.	
Área Libre de Lote	La que resulte de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-M: 5.00 m mínimos a partir de LP (galerías). Retiro ≥ 10.00 m bonificación. Niv. 1-2: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Azotea: 5 m.	
Lateral (L)	Colindancia total con parque. Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB-M: 2.50 m a ambos lados. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Azotea: 2.50 m.	
Posterior (P)	Con parque — PB-M: 2.50 m (Galería Techada). Niv. 1-2 y Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB-M: 2.50 m. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Azotea: 2.50 m.	
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB+Mezzanine. Adosado a LP en Nivel 1. Con Parque: Frontal mín.: 5.00 m Posterior mín.: 2.50 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior.	
Espacios de Estacionamientos	Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente, Resolución 684-2015.	
Institucional/ Comercio	Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente, Resolución 684-2015.	
Especiales	Bicicletas: 15 unidades mínimas. Motocicleta: 20 unidades mínimas. Vehículos eléctricos: 1 por cada 500 m² de construcción. Personas con discapacidad o movilidad reducida: Referir a normativa SENMDS y/u otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales		

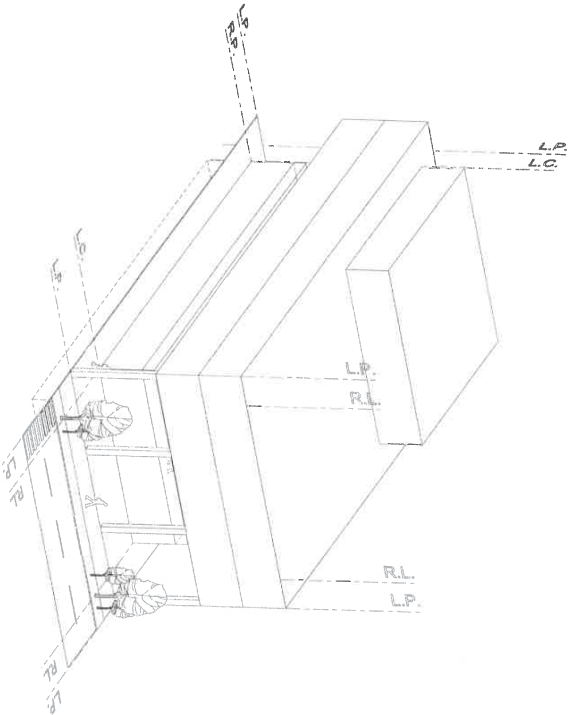
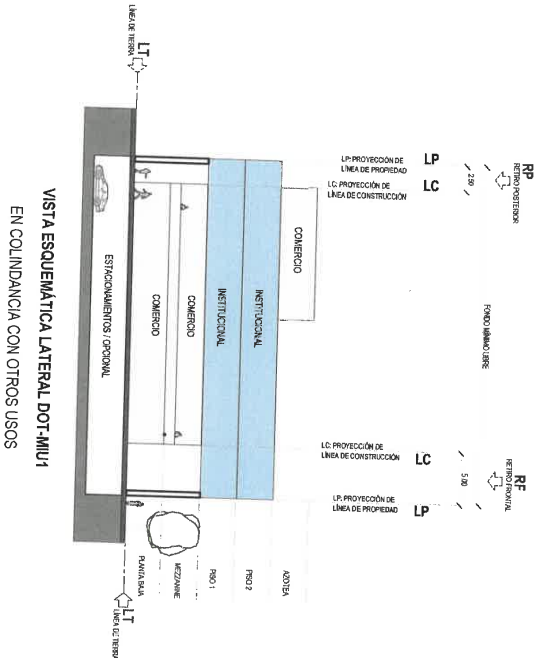
Todo proyecto enmarcado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2. Para la bonificación por retiros, refiérase a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1.

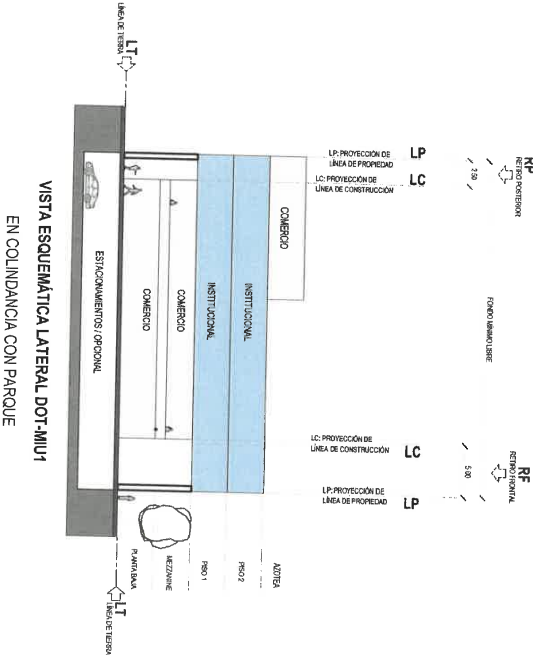
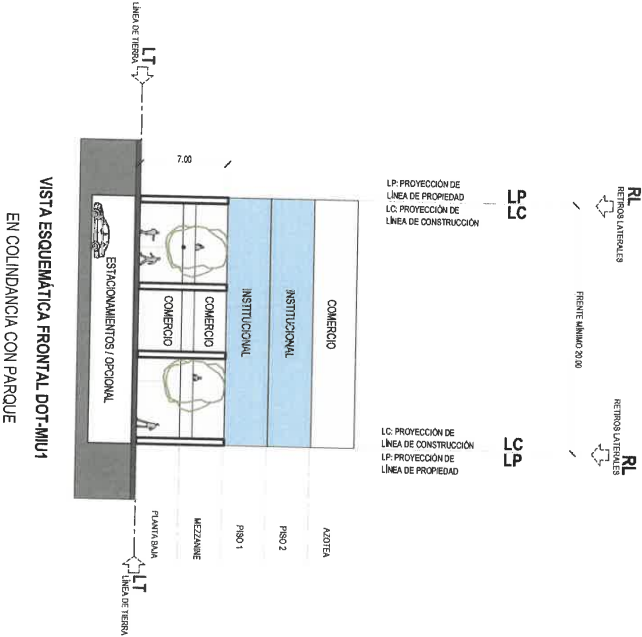
Todo proyecto enmarcado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2. Para la bonificación por retiros, referirse a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1.

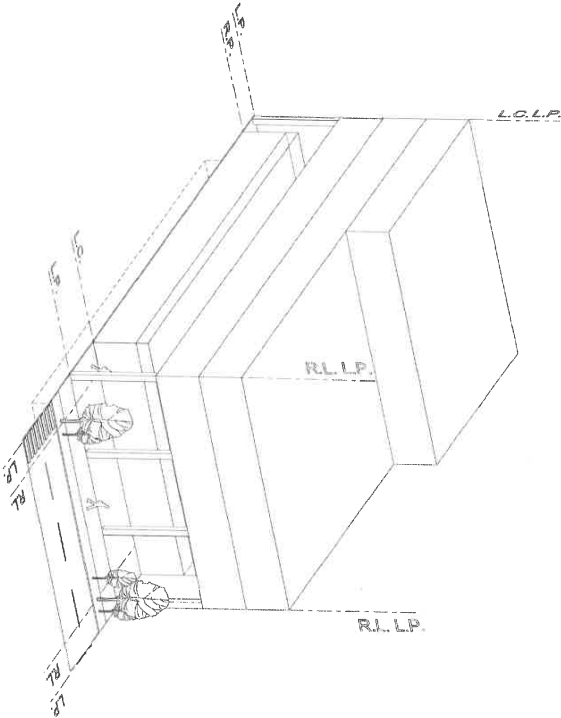


VISTA ESQUEMÁTICA FRONTAL DOT-MU1
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS





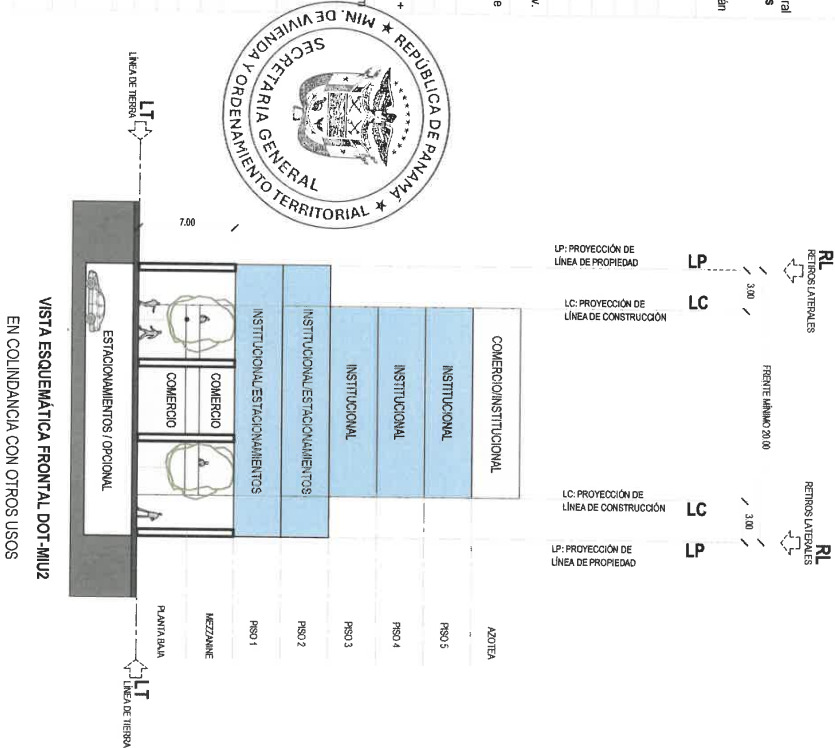




ESQUEMA 3D - DOT-MU1
EN COLINDANCIA CON PARQUE

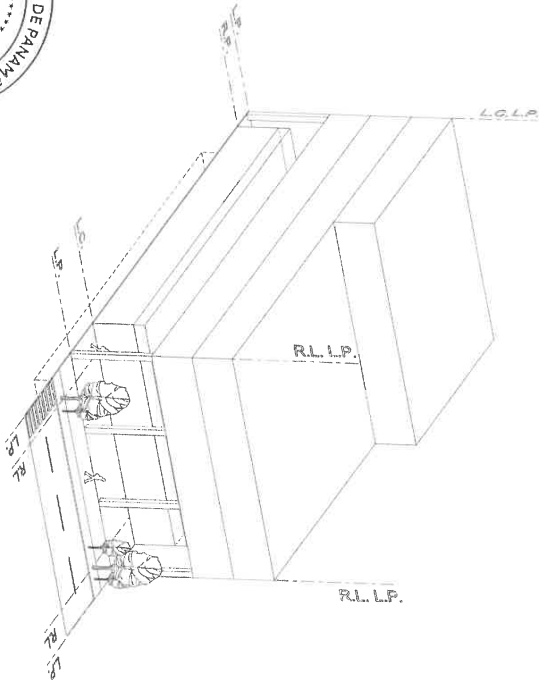
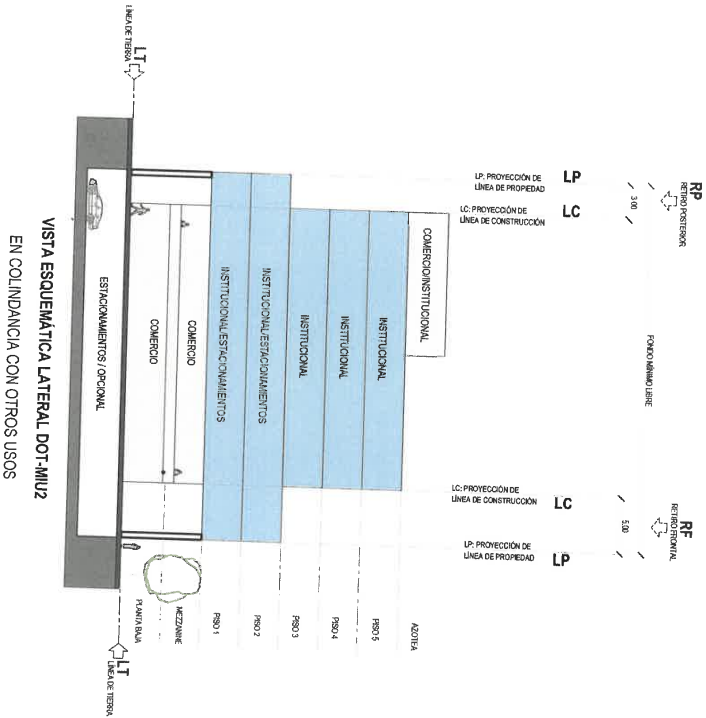


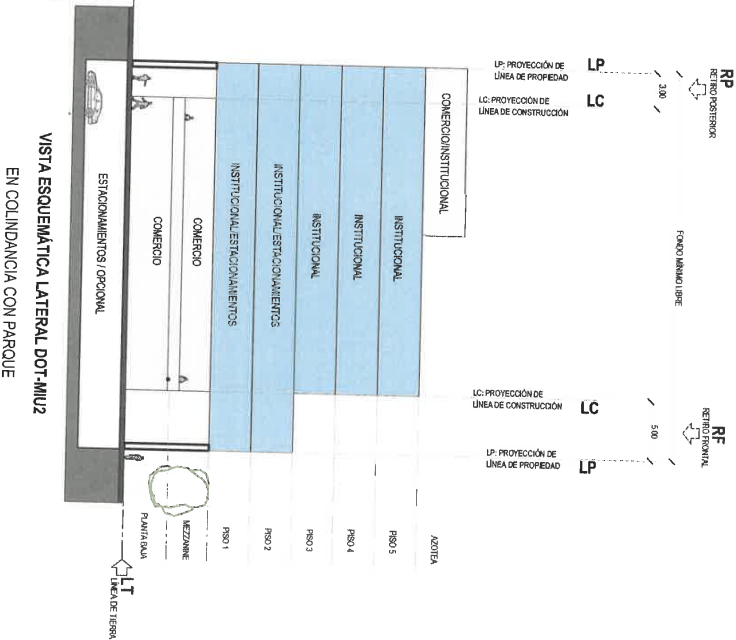
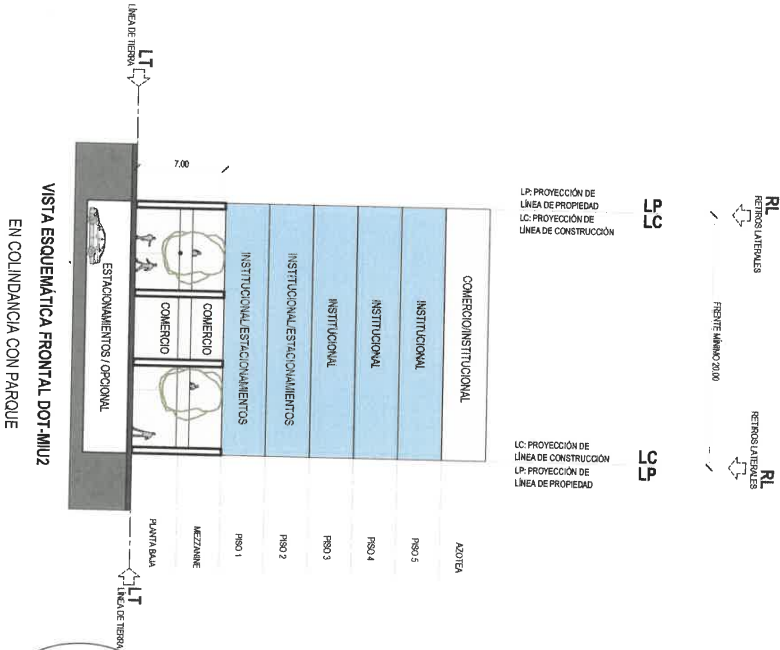
Código de zona	DOT-MU2	Mito Institucional Urbano de Mediana Intensidad
Descripción	Zona institucional de mediana escala con mezcla de dotaciones de salud, educación, seguridad y cultura, complementada con comercio activo en planta baja, fomentando la accesibilidad peatonal al transporte masivo.	
Usos Permitidos	Salud (Políclínico, consultas médicas especializadas, asistencia animal y similares), Asistencial (CAP), guardería, oratorio, albergue, asilos y similares), Educativo (Centros de enseñanza, institutos, a nivel vocacional y/o superior, bibliotecas, y similares), Seguridad y Administración Pública (Puestos policivos, academias, administrativos y similares), Religioso (Casa de oración, capilla, enseñanza dirigida, instituto y similares), Servicio Social (Oficina general de atención al cliente de servicios públicos y similares), Cultural (Teatros, museos, exposiciones, y similares), Edificios de Estacionamientos, aplicando las normas establecidas en el código mito comercial urbano de mediana intensidad, DOT-MC02. Los usos comerciales complementarios serán obligatorios en Planta Baja y Mezzanine y opcionales en Azotea, y aplicarán conforme a la norma DOT-MC02.	
Usos Prohibidos	Central de abastos, bodega de acopio (mayoristas), centros penitenciarios, cementerios y otras dotaciones de gran impacto, usos orientados a medicina, arreglo y reparación de transporte motorizados, o similares.	
REGULACIÓN PREDIAL		
Área Mínima del Lote	1,500 m²	
Frente Mínimo de Lote	20 metros	
Altura Máxima	Libre	
Distribución de usos	Planta Baja (PB) con Mezzanine (M) + Chico (5) usos + Azotea. Institucional + Comercial 1-2 Institucional: Niv. 3-5 y Azotea	
Área de Ocupación Máxima	PB-M: 100% una vez aplicada LC y retiros. Max. 60% área cerrada construida, min. 40% techada de acceso público que resulte después de descontar retiros. Niv. 1-2: Estacionamientos/Institucional: 100%. Niv. 3-5: la que resulte de LC y retiros. Azotea: 50%.	
Área Libre de Lote	Lo que resulta de aplicar los retiros de acuerdo a la colindancia.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PB-M: 5.00 m mínimo a partir de LP (galería techada). Niv. 1-2: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 3-5 + Azotea: 5 m.	
Lateral (L)	Colindancia total con parque. Adosado con fachada ventilada o abierta, todos los niveles. Con otros usos - PB-M: 3.00 m a ambos lados o 6.00 m adosado en uno con pared ciega. Niv. 1-2: Adosado con pared ciega. Niv. 3-5 + Azotea: 3.00 m	
Posterior (P)	Con parque - PB-M: 3.00 m (Galería Techada). Niv. 1-5: Adosado con fachada abierta. Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos - PB-M: 3.00 m. Niv. 1-5 + Azotea: 3.00 m.	
Galerías (Retiro Techado)	Galerías de circulación peatonal en PB-Mezzanine. Adosado a LP en Nivel 1. Con Parque: Frontal min.: 5.00 m Posterior min.: 3.00 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque, galerías deberán ser frontal y posterior.	
Espacios de Estacionamientos	Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente. Resolución 684-2015.	
Institucional/ Comercio		
Especiales	Bicicletas: 1 espacio por cada 500 m² de construcción. Motocicleta: 1 espacio por cada 500 m² de construcción. Carga eléctrica: 2 por cada nivel de estacionamiento. Personas con discapacidad o movilidad reducida: Referir a normativa SENADIS y/u otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales		
Todo proyecto emanado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.		



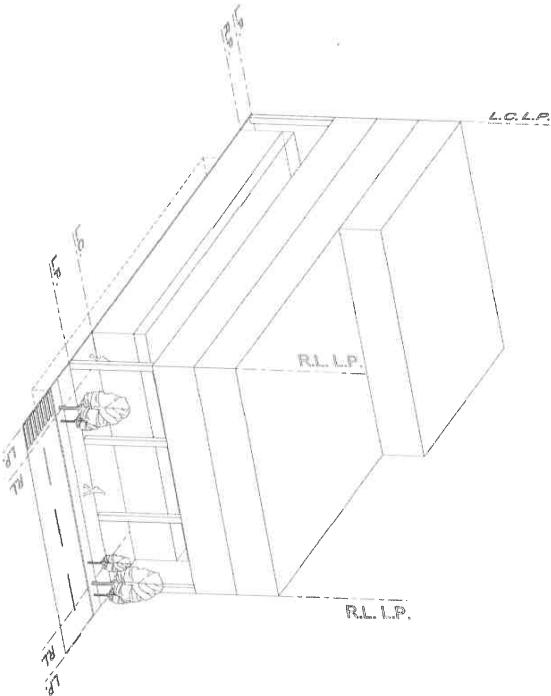
GOBIERNO DE PANAMA
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Modificación del Plan Parcela de Ordenamiento Territorial del Distrito de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá



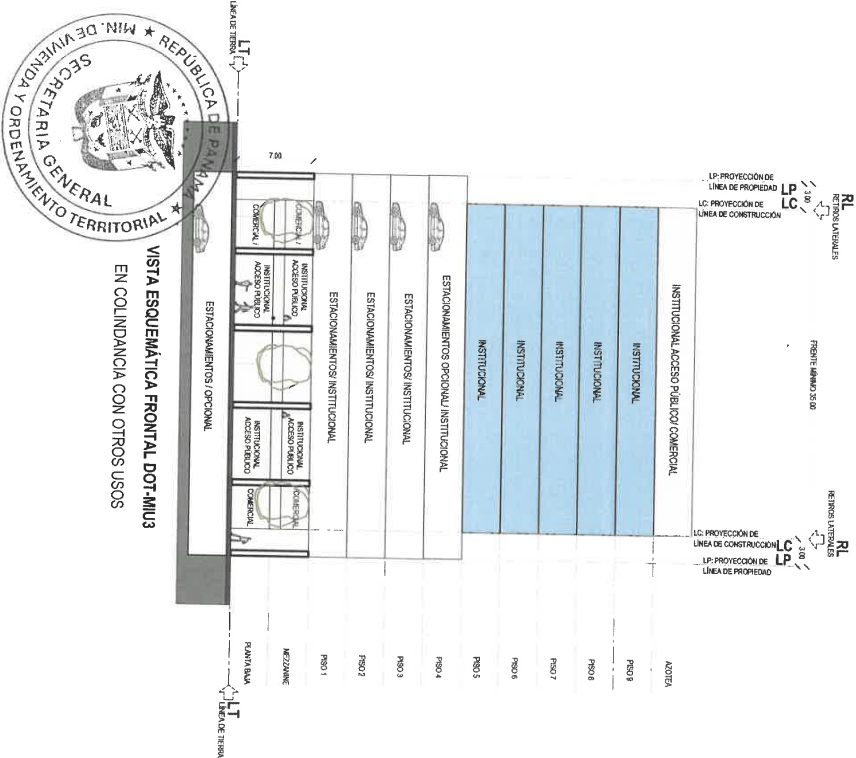


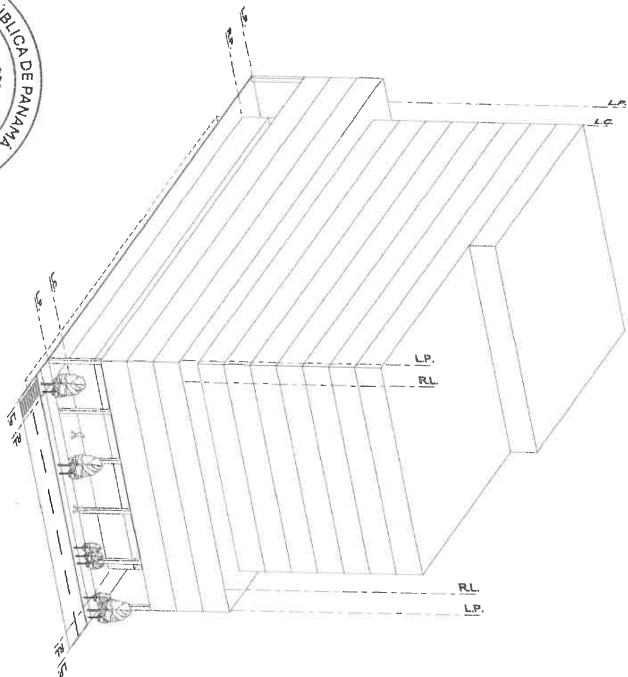
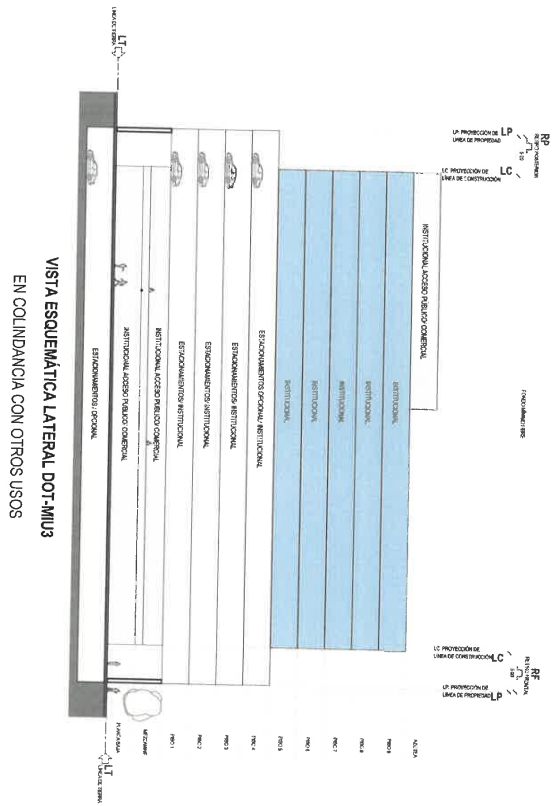
ESQUEMA 3D - DOT-MU2
EN COLINDANCIA CON PARQUE



Código de zona	DOT-MU3	Mixto Institucional Urbano de Alta Intensidad
Descripción	Zona institucional de gran escala que concentra equipamientos de alta intensidad —hospitales, universidades, sedes gubernamentales— con planta baja de atención al ciudadano y/o comercio activo, y azotea habilitada para usos institucionales o comerciales de acceso público.	
Usos Permitidos	Salud (Hospital general y/o especializado, clínicas, asistencia animal y similares), Asistencia (CAPI, Guarderías y similares), Educativo (Ciclo completo de enseñanza, universidad, instituto de enseñanza superior, biblioteca, instituto, laboratorios, tecnología, superior, centro de investigación, y similares), Seguridad y Administración Pública (Edificios gubernamentales, oficinas diplomáticas o de organismos o de cooperación internacional, estadados policiales), Servicio Social (oficina general de atención a trámites y clientes de servicios públicos, gestores gubernamentales, servicios públicos, atención social, y similares), Cultural (auditorio, exposiciones, museos, centros culturales, centros de convenciones, y similares), Edificios de Estacionamiento , aplicando las normas establecidas en el código mixto comercial urbano de mediana intensidad DOT-MC12. Los usos comerciales complementarios serán opcionales y aplicarán conforme a la norma DOT-MC12, limitados a la Planta Baja con Mezanine y Azotea.	
Usos Prohibidos	Central de buses, bodega de acopio (mayoristas), centros penitenciarios, comederos, usos orientados a medicina, arreglo y reparación de transporte motorizados, venta de autos, o similares.	
REGULACIÓN PREDIAL		
Área Mínima del Lote	2,000 m²	
Frente Mínimo de Lote	35 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezanine (M) + Nueve (9) pisos + Azotea	
Distribución de usos	Institucional + Comercial	Comercial / Institucional de acceso público; PB con Mezanine y Azotea Estacionamientos / Institucional; Niv. 1-4, Institucional; Niv. 5-9, ...
Área de Ocupación Máxima	PS-MI: 100% una vez aplicada LC y reitros. Max. 60% área corrida construida, min. 40% echada de acceso público que resulte después de descontar reitros. Niv. 1-4 Estacionamientos / Institucional; 100% Niv. 5-9 la que resulte de LC y reitros. Azotea: 50%.	
Área Libre de Lote	Lo que resulte de aplicar los reitros.	
Reitros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	PS-MI: 5.00 m mínimo a partir de LP (galerías). Niv. 1-3: Adosado a LP con fachada ventilada o abierta. Niv. 4-9-Azotea: 5 m.	
Lateral (L)	Colindancia total con parque: Adosado con fachada abierta, todos los niveles. Con otros usos — PB-MI: 3.00 m a ambos lados o 6.00 m adosado en uno con pared ciega. Niv. 1-3: Adosado con pared ciega; Niv. 4-9-Azotea: 3.00 m.	
Posterior (P)	Con Parque — PB-MI: 5.00 m (Galería Techada); Niv. 1-3-Azotea: Adosado con fachada abierta. Con otros usos — PB-MI: 5.00 m; Niv. 1-3: Adosado con pared ciega; Niv. 4-9-Azotea: 5.00 m.	
Galerías (Reitro Techada)	Galerías de circulación peatonal en PB-Mezanine. Adosado a LP en Nivel 1. Con Parque: Frontal min.: 5.00 m Posterior min.: 5.00 m obligatorio (área techada de uso público). En colindancia posterior con parque galerías deberán ser frontal y posterior.	
Espacios de Estacionamientos		
Institucional/ Comercio	Referir a las disposiciones técnicas de la normativa vigente, Resolución 884-2015.	
Especiales	Bicicletas 1 espacio por cada 500 m² de construcción. Motocicleta 1 espacio por cada 500 m² de construcción. Carga eléctrica 2 por cada nivel de estacionamiento. Personas con discapacidad o movilidad reducida Referir a normativa SENADIS y/u otra entidad competente.	
Disposiciones Especiales	Todo proyecto enmarcado en este código está sujeto a las Disposiciones Técnicas Generales del Anexo 1. Para proyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, aplican adicionalmente las disposiciones especiales establecidas en el Anexo 2.	

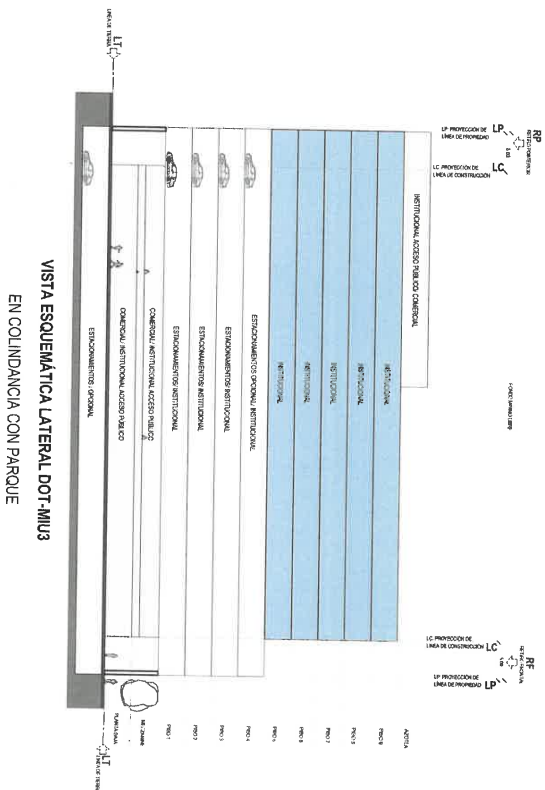
Pág. 42

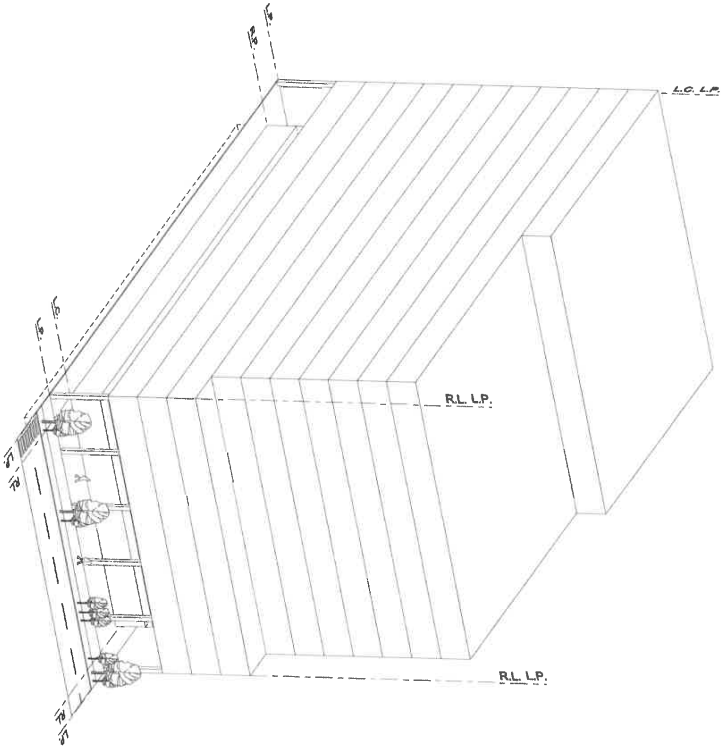




ESQUEMA 3D – DOT-MIUS
EN COLINDANCIA CON OTROS USOS







ESQUEMA 3D - DOT-MU3
EN COLINDANCIA CON PARQUE



NORMA

PARQUES, PLAZAS y ÁREAS VERDES

CLASIFICACIÓN		
CÓDIGO DE ZONA	DEFINICIÓN	ÁREA MÍNIMA DEL LOTE (m²)
DOT-PRU	Parque Recreativo Urbano	3,000



Código de zona	DOT PRU	Parque Recreativo Urbano
Descripción	Espacio público abierto destinado a actividades recreativas, culturales y deportivas, complementado con dotaciones institucionales y comercio de baja intensidad, que articula con un entorno DOT.	
Usos Permitidos	Emplazamiento de estructuras: club deportivo comunitario, sala multiusos, anfiteatro, gimnasio, casa cultural, feria comunitaria, museo y teatro al aire libre, gazebo, kiosco, puesto público, sanitarios, refugio de solilluvia, mantenimiento, canchas deportivas multiusos, y similares. Construido con rubro Institucional Urbano de Baja Intensidad + Mixto Comercial Urbano de Baja Intensidad (DOT-MIU y DOT-MCU). Accesibilidad: aceras, veredas peatonales, ciclovías y/o similares. Mobiliario Urbano: asientos, bancas, juegos infantiles, fuentes de agua, basureros, caseta telefónica, y similares.	
REGULACIÓN PREDIAL		
Área Mínima del Lote	3,000 m²	
Frente Mínimo de Lote	30.00 metros	
Fondo Mínimo de Lote	Libre	
Altura Máxima	PB con Mezzanine (M) + Dos (2) pisos + Azotea	
Superficie Dura o Impermeable	Hasta el 60% del área del lote de terreno, una vez aplicada la línea de construcción y los rellenos.	
Superficie suave o Permeable	Mínimo el 40% del área del lote de terreno, una vez aplicada la línea de construcción y los rellenos.	
Retiros Mínimos		
Línea de Construcción (LC)	La establecida o 5.00 metros mínimo a partir de la línea de propiedad. O la que aplique de acuerdo a la norma complementaria aplicada	
Lateral (L)	10.00 metros a partir de la Línea de Propiedad para el emplazamiento de estructuras.	
Posterior (P)	10.00 metros a partir de la Línea de Propiedad para el emplazamiento de estructuras.	
Espacios de Estacionamientos		
Especiales	Servicios	Referir a las Disposiciones Técnicas en la normativa vigente.
	Personas con discapacidad o movilidad reducida	Referir a normativa SENADIS y/o otra entidad competente.
Disposiciones Especiales		
Cuando coexista con áreas residenciales, deberá constituir un perímetro de amojamamiento (mínimo 3.50 m), abanzado con especies nativas. Todas las habilitaciones para la realización de las actividades propias de un parque recreativo urbano deberán cumplir con las regulaciones establecidas por las autoridades correspondientes en la materia. Dentro del 60% de la superficie dura o impermeable, se permite un máximo de 35% de áreas de construcción cerrada. Los usos complementarios permitidos son: Actividades institucionales de baja intensidad y comercio de baja intensidad.		



Modificación del Plan Fiscal de Ordenamiento Territorial del Pajón de Influencia de la línea 1 del Metro de Panamá

ANEXO 1
DISPOSICIONES TÉCNICAS
GENERALES



DISPOSICIONES TÉCNICAS GENERALES
NORMATIVA DOT

Las presentes disposiciones técnicas son de carácter general y aplican a todos los códigos de zona DOT. Complementan las disposiciones específicas de cada ficha. En caso de discrepancia entre estas disposiciones y las fichas de los códigos DOT, prevalecerán estas últimas.

1. DISPOSICIONES GENERALES

- a) Se mantendrá el frente y superficie de bise de las fincas constituidas previo a la entrada en vigencia de esta normativa. No se permitirán segregaciones posteriores que no cumplan con los parámetros establecidos en cada código DOT.
- b) Las actividades comerciales solicitadas que no estén contenidas en los listados de usos permitidos de cada ficha serán analizadas por el MIVOT.
- c) Todas las actividades deberán cumplir con las regulaciones establecidas por las autoridades correspondientes en la materia.
- d) Los equipos mecánicos (acondicionadores de aire, extractores, chimeneas y similares) no deberán proyectarse fuera de la línea de propiedad y deberán ubicarse a una altura mínima de 2.30 m desde la parte inferior del aparato. No se permitirá que dreñen directamente sobre la acera o la galería techada.

2. ESTACIONAMIENTOS

- a) Ubicación: En línea con los principios de DOT, los estacionamientos vehiculares deberán ubicarse en la parte posterior, subterránea o integrada dentro de la edificación. No se permiten estacionamientos en el retiro frontal ni entre la fachada principal y la línea de propiedad.
- b) Las bahías de estacionamientos, zonas de ascenso y descenso, y carga y descarga se localizarán después de la línea de construcción, asegurando la continuidad de las galerías peatonales techadas.
- c) Los estacionamientos para vehículos eléctricos y para personas con discapacidad o movilidad reducida computarán dentro del total exigido por la normativa vigente.
- d) Estacionamiento desvinculado (códigos MRU y MCU con uso residencial complementario): Los espacios de estacionamiento residencial deberán ofrecerse y comercializarse de forma independiente a la unidad de vivienda, de manera que compradores e inquilinos puedan adquirirlos o arrendarlos por separado.
- e) Se permitirá la implementación de estacionamientos compartidos entre lotes.
- f) Estacionamientos de bicicletas: Los espacios deberán ser cubiertos, contar con iluminación adecuada y disponer de anclaje fijo para asegurar el cuadro y al menos una rueda de la bicicleta. Su ubicación deberá ser accesible desde la entrada principal del edificio o desde la acera, sin obstruir el flujo peatonal.

3. RETIROS, ADOSAMIENTOS Y GALERÍAS

- a) El retiro frontal (anclajento) en PB+M no podrá utilizarse para estacionamiento vehicular. Se proveerán elementos fijos como voladizos, jardines, maceteros o mobiliario urbano para garantizar su uso exclusivamente peatonal. Se permitirá porte cocheras y accesos vehiculares siempre que no generen desvíos o pendientes que afecten el flujo peatonal continuo.
- b) En casos de adosamiento lateral y/o posterior, las paredes hacia el vecino deberán estar debidamente acabadas (trazo, pintura u otro acabado liso).
- c) En zonas comerciales colindantes con áreas residenciales, no se permitirá en ninguno de sus retiros la instalación de transformadores, tanques de gas, ni elementos que generen emisores de calor, ruido u otras molestias.
- d) Las galerías techadas deberán mantener una continuidad ininterrumpida a lo largo de la fachada que garantice el libre tránsito peatonal, y deberán contar con pavimentos antideslizantes, y estar libres de cualquier equipo mecánico, servidumbres de servicios técnicos, o elemento fijo o estructura provisional que interrumpa dicha continuidad.

4. ALTURAS

- a) Cuando un lote esté localizado dentro de un área de influencia de Aeronáutica Civil, la altura máxima permitida será la establecida por dicha entidad, en sustitución de la altura señalada en la ficha del código de zona correspondiente, previa certificación técnica de la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).

5. SISTEMA DE BONIFICACIÓN

- Los desarrollos enmarcados en los códigos DOT-MCU2 y DOT-MCU3 que incorporen uso residencial multifamiliar en pisos superiores, conforme a las normas DOT-MRU2 y DOT-MRU3 respectivamente, podrán acceder a una bonificación de un (1) piso adicional, siempre que el uso residencial represente un mínimo del 20% del área construida total del proyecto. El uso residencial deberá ubicarse en los pisos superiores conforme a la distribución mixta establecida en cada ficha, y las unidades deberán cumplir con todos los parámetros de la norma DOT-MRU correspondiente. La altura resultante con bonificación no podrá exceder PB+M+6 pisos+Azotea en DOT-MCU2, ni PB+M+10 pisos+Azotea en DOT-MCU3.
- Con el propósito de incentivar la generación de espacios libres, mejorar la transición entre el espacio público y la edificación, y mejorar la calidad del entorno urbano, se establece una bonificación en la ocupación máxima permitida de la azotea para los proyectos con código DOT-MU1 que dispongan retiro frontal (línea de construcción) igual o superior a diez (10) metros. Esta bonificación se calculará de manera progresiva conforme a la siguiente tabla.

Retiro desde la línea de construcción (Frontal)	Ocupación máxima permitida en la azotea*
Mayor de 10.00 m	50%
10.00 m	54%
11.00 m	58%
12.00 m	62%
13.00 m	66%
14.00 m o más	70%
* La ocupación máxima de la azotea se calculará sobre el área edificable resultante después de descontar los retiros establecidos en la normativa.	

6. ACTIVACIÓN DE FACHADA Y ESPACIO PÚBLICO

- a) Permeabilidad visual: En PB+M con frente a vía o parque, un mínimo del 40% de la longitud de fachada deberá ser visualmente permeable (ventanas, vitrinas, accesos u otros elementos transparentes). No se permiten muros ciegos continuos superiores a 6 metros lineales.
- b) Planta baja activa: La PB+M deberá destinarse a usos activos de acceso público (comercio, servicios o institucional) en los códigos MCU y MRU. En códigos MU donde los requerimientos de seguridad o funcionamiento lo justifiquen, se admite la fachada activa con transparencia mínima del 40% en sustitución del requisito de acceso público abierto.
- c) Las aceras deberán mantener un nivel continuo dentro del espacio público. El diseño deberá contemplar medidas que compensen diferencias de altura con los lotes adyacentes, evitando escalones o rampas con pendientes superiores a los que permite la norma vigente.
- d) Las aceras deberán mantener una continuidad ininterrumpida a lo largo de la fachada para garantizar el libre tránsito peatonal, asegurando un recorrido libre de barreras arquitectónicas. Asimismo, deberán contar con pavimentos antideslizantes y mantenerse libremente accesibles para personas con discapacidad. No se permitirán estructuras de servicios técnicos, así como de cualquier elemento fijo o estructura provisional que obstruya la circulación.

7. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL



- a) Todo desarrollo deberá cumplir con los diseños de accesibilidad universal conforme a la normativa vigente en materia de discapacidad (SENADIS) y otras entidades competentes;
- b) Los establecimientos para personas con discapacidad y movilidad reducida se regirán por la normativa SENADIS vigente y deberán proveerse en la cantidad y con las características establecidas por dicha entidad.

8. SOTANOS

- a) Se permitirá la ubicación de actividad comercial en el primer nivel de sótano, contiguo a la planta baja, así como espacios de estacionamiento, ya sea en forma combinada o independiente;
- b) Los sótanos de estacionamiento podrán ocupar el 100% del área del lote, sujeto a las regulaciones técnicas estructurales y de drenaje correspondientes.

9. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PRIMER AVANCE

- a) El diseño de cada desarrollo deberá garantizar conexión peatonal directa y cómoda hacia las estaciones del sistema de transporte masivo más cercanas, mediante aceras continuas, galerías techadas y ciclovías donde aplique;
- b) Las ciclovías y senderos peatonales deberán integrarse al sistema de espacios públicos.

10. FRANJAS DE AMORTIGUAMIENTO

Los usos residenciales que colinden con infraestructuras del Metro están sujetos a condiciones de ruido que pueden afectar el confort habitacional de los residentes. En consecuencia, los usos con zonificación residencial deberán incorporar medidas de mitigación acústica —tales como barreras acústicas, plantillas vegetales, aislamiento en las edificaciones y/o franjas de amortiguamiento o vetos adicionales— que garanticen niveles adecuados de habitabilidad.

11. COMPETENCIAS INSTITUCIONALES COMPLEMENTARIAS

La implementación exitosa de la normativa DOT requiere el compromiso coordinado de las siguientes instituciones:

MIVOT: Aprobación de planos de anteproyecto, autorización de usos no contemplados en los listados normativos y supervisión del cumplimiento de la normativa DOT.

MPSA: Participar en las adecuaciones urbanísticas del polígono y coordinar con el municipio la autorización de aceras, plazas y bosques de galería de los ríos. Coordinar con la ATTT y Mi Bus la integración de rutas complementarias, y continuar de uso de suelo dentro del polígono.

Municipio: Abogado urbano, aceras, ciclovías y conectividad peatonal en el entorno de las estaciones. Recuperar senderos en ocupación indebida en coordinación con el MIVOT y el MOP; realizar el desarrollo de buñeros y mantenimiento candeleros en puentes peatonales, medianeras y senderos. Ejecutar programas de mejoramiento, mantenimiento y construcción de aceras y ciclorutas, e instalar mobiliario urbano de calidad (paradas de bus, bancas, basureros).

MOP: Adecuación y mantenimiento de redes de drenaje pluvial, diseño, construcción y mantenimiento de vías y señalización vial. Coordinar con la ATTT la mejora de cruces peatonales en las principales intersecciones de vías a lo largo del polígono. Establecer líneas de seguridad (veltras), rampas, semáforos peatonales, aceras y demás consideraciones según la normativa vigente en la materia. Normar espacios específicos para pasajeros de autobuses y taxis, evitando el colapso de las vías principales. Recuperar las senderos en ocupación indebida (estacionamientos, construcciones, etc.) en coordinación con MIVOT y el municipio que corresponda. Revisar, a través de la UOP, solicitudes de No Objeción a todos los proyectos o anteproyectos ubicados dentro del polígono del Distrito Metropolitano, y emitir concepto.

ATTT: Control de estacionamientos ilegales en aceras y senderos; instalación de semáforos peatonales y señalización de pasos deebra en el entorno de las estaciones. Coordinar con el MOP el programa de carriles dedicados y zonas pagas para el Metro Bus. Unificar postes de iluminación, señalización, semáforos y cámaras en coordinación con ASEP y la Policía Nacional.

Mi Bus: Instalación de zonas pagas y optimización de rutas para su interconexión con el Sistema Metro.

ASEP: Exigir a proveedores de electricidad y telecomunicaciones la reubicación de transformadores y artefactos ubicados sobre aceras y senderos, y controlar del nivel de seguridad y estabilidad de voltaje requerido ante la demanda del Metro.

IDAM: Reubicación de hidrantes que interfieran con el paso peatonal. Estudio prospectivo de demanda de agua potable y alcantarillado sanitario, y programa continuo de mejoras, monitoreo y mantenimiento de la red sanitaria.

MINSA: Instalación y mantenimiento de infraestructura de saneamiento, verificando su capacidad suficiente para la demanda del proyecto. Control sanitario de las descargas y disposición de aguas residuales.



Modificación del Plan Fiscal de Ordenamiento Territorial del Distrito de Miraflores de la Jirilla, del Metro de Panamá

ANEXO 2

DISPOSICIONES TÉCNICAS
ESPECIALES PARA EL ÁREA
DEL DISTRITO
METROPOLITANO



ANEXO 2
DISPOSICIONES TÉCNICAS ESPECIALES PARA EL ÁREA DEL DISTRITO METROPOLITANO

Las presentes disposiciones técnicas son de carácter especial y aplican al área de actuación del proyecto de Distrito Metropolitano.

1. PROHIBICIONES ADICIONALES

a) Para el Distrito Metropolitano, adicional a los usos prohibidos de los nuevos códigos de la norma, quedan prohibidos los siguientes usos: **DOT-MCU1**: Verdujería, consultorios médicos, laboratorios médicos, zapaterías; **DOT-MCU3**: Hospitales, guardería, orfanatos, albergues y similares, parvularios, servicios de atención primaria, asistencia animal y similares, corrección; **DOT-MU3**: Educación primaria, educación media, hospitales, albergues, refugios de animales, instituciones religiosas o de culto, grandes centros deportivos especializados, canchas, polideportivos, estadios y piscinas.

2. GUÍA DE DISEÑO URBANO Y ARQUITECTÓNICO

La Guía de Diseño Urbano y Arquitectónico para el Proyecto Distrito Metropolitano que se presenta a continuación, complementa las disposiciones técnicas precedentes con criterios de diseño urbano, arquitectónico y de sostenibilidad aplicables al polígono del Distrito Metropolitano y forman parte de este anexo.

En caso de discrepancia entre dicha Guía y las disposiciones normativas de los códigos DOT, prevalecerán estas últimas por constituir la norma de zonificación vigente.





Guía de Diseño Urbano y Arquitectónico para el Proyecto de DISTRITO METROPOLITANO

INTRODUCCIÓN

Esta guía establece lineamientos específicos para el diseño de edificios y estructuras dentro del proyecto **DISTRITO METROPOLITANO**, con una combinación de usos institucionales en los niveles superiores y comerciales/espacios públicos en la planta baja, y usos residenciales en polígonos independientes que aseguran la sostenibilidad social y económica del proyecto. Los siguientes lineamientos se establecen a fin de garantizar soluciones urbanas y arquitectónicas de alta calidad que respondan a las necesidades específicas de este nuevo espacio de la ciudad.

VISIÓN Y PROPÓSITO URBANO

La visión del proyecto es establecer un nuevo distrito urbano que funcione como un centro neurálgico de actividad, un centro de convergencia y operación para los sectores público y privado, buscando ser un entorno inclusivo y resiliente ante el cambio climático.

El proyecto de **DISTRITO METROPOLITANO** busca establecer un nuevo estándar para el desarrollo urbano en Panamá, poniendo el contexto histórico, cultural y ambiental de la zona.

Esta Guía establece los lineamientos fundamentales para la planificación, diseño e implementación de proyectos dentro del *Master Plan*.

1. LINEAMIENTOS URBANOS

El esquema urbano propuesto busca **integrar espacial y funcionalmente** todos los componentes del proyecto, a través de espacios públicos y privados que fomenten la **conexión paisajística y social**, tanto en el desarrollo de cada macrobloque como en vías con características ambientales especiales.

Con el fin de cumplir estas premisas, todas las edificaciones nuevas y/o existentes deberán **garantizar una relación directa y complementaria entre el espacio público y las áreas verdes con el espacio privado**.

A. Integración Urbana y Contexto

- **Conexión con el Entorno:**
Diseñar edificios que se integren armónicamente con el tejido urbano propuesto en el Esquema de Ordenamiento Territorial, y Master Plan del proyecto, respetando la escala, materiales y dinámicas del sector.
- **Garantizar la continuidad del espacio público:**
Mediante la creación de transiciones suaves entre el edificio y sus alrededores, mediante la relación directa de la planta libre en planta baja y Mezanine, y el uso comercial, con la aplicación de materiales y conexiones que tengan como prioridad la movilidad peatonal.
- **Seguridad y Visibilidad:**
Asegurar la transparencia visual en la planta baja para que promueva la seguridad pasiva. Los diseños deben permitir la visibilidad desde y hacia el interior de los espacios comerciales y públicos, evitando zonas ciegas o poco iluminadas.
- **Adaptación a las condiciones naturales, del terreno:**
Es fundamental adaptarse sensiblemente a la topografía existente y preservar la vegetación madura.

- La **configuración volumétrica** de los edificios debe responder al contexto natural y urbano, creando un ambiente tipo "campus" o "parque urbano".

- Las edificaciones deben articularse entre sí, obviando las paredes ciegas para evitar el "Efecto Murala", manteniendo una alta porosidad visual y física, especialmente frente a las vías principales y espacios públicos, como el parque central, y/o las plazas y áreas verdes de servidumbres hídricas o de las líneas del metro.

B. Complementariedad de Usos y Vitalidad Urbana

El proyecto ha sido diseñado implementando una combinación dinámica de usos, priorizando edificios institucionales/gubernamentales, complementados con vivienda, hotelería/turismo, servicios esenciales y comercio urbano y vecinal.

- **Bordes Activos y Permeabilidad:**
Se debe fomentar la creación de espacios públicos de alta calidad y usos mixtos que generen dinamismo. La planta baja debe ser un foco de actividad y conectar con los servicios o equipamientos que rodean el parque cuencan con comercio y generar vitalidad en el espacio.
- **Porosidad en Planta Baja:**
Se exige un alto grado de permeabilidad a nivel del suelo mediante pasajes peatonales, espacios abiertos y vestíbulos transparentes, en concepto de la configuración de la





UNIDAD COORDINADORA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA
GOBIERNO DE GUAYAMA Y ARQUITECTO PARA EL PROYECTO DEL METRO METROPOLITANO
VERSIÓN ACTUALIZADA AL 13 JULIO 2026

del proyecto en planta baja, es decir, que este diseño no debe ser hermético ni cerrado, sino que permita **flujo visual y físico** entre el espacio público y el interior del edificio, integrando conexiones peatonales accesibles, seguras y visualmente atractivas. En los nuevos edificios, el diseño debe asegurar que en la Planta Baja + Mezanín, exista un **máximo del 60% de ocupación para comercio y permitiendo un 40% de espacio libre (espacio público techado)** para garantizar la permeabilidad urbana.

C. Sistema de Espacios Públicos y Zonas Verdes

Se propone una red de parques y zonas verdes mediante distintas escalas:

- **Parque Distrital:**
Espacio verde de gran escala, integrado al entorno natural existente, incluyendo cuerpos de agua y el cañón del río Curundu. Constituye el espacio Central principal del proyecto, el cual está configurado a lo largo del eje longitudinal del proyecto.
- **Plaza Cívica Central / Parque Urbano:**
Espacio representativo de gran escala para eventos, integrado a centros cívicos, de atención social, culturales, gastronómicos y recreativos y a la nueva estación del Metro, que, de manera complementaria con el futuro mercado y lugar gastronómico, cultural y turístico, se convertirán en el espacio cultural principal por excelencia del proyecto.
- **Plaza de Transporte:**
Áreas de recepción y distribución asociadas al área inmediata a la estación de metro y nodos de transporte, con protección climática.
- **Parques de Barrio y Parques Locales / de Bolsillo:**
Espacios intermedios integrados al desarrollo de cada Macrolote.
- **Corredores Verdes:**
Ejes lineales ajardinados con senderos peatonales, ciclovías y drenaje sostenible.

D. Circulación y Movilidad Urbana

Se otorga un enfoque prioritario a la movilidad sostenible, con excelente conectividad al transporte público y una red integral de vías peatonales y ciclovías.

- **Flujo Pevalonal Eficiente:**
Se deben diseñar recorridos peatonales amplios y directos, promoviendo el flujo de personas entre macrolotes, preferiblemente techado debido a la presencia del metro. Esto incluye Pasos Pevatonales Principales con hileras de árboles para la sombra y Pasarelas Cubiertas que protejan de la lluvia. Adicional, garantizar el cruce/circulación libre de los peatones de un edificio a otro.
- **Accesibilidad Universal:**



Pág. 54

La red peatonal debe incluir la accesibilidad universal en rampas, pavimentos antiderrapantes, señalización táctil y pendientes adecuadas (máximo 6%). Los cruces con vías vehiculares deben priorizar la seguridad peatonal.

• **Circulación Vehicular:**

Se requiere una solución que divida el flujo de vehículos en diferentes accesos, evitando la confluencia en puntos comunes para un desajuste rápido y seguro, y se debe evitar los giros a la izquierda. Los accesos a estacionamientos de los macrolotes colindantes con las vías perimetrales (Ascario Villalaz, Omar Torrijos) deben ubicarse sobre dichas vías para mantener el tráfico de alto impacto fuera de las vías internas del proyecto.

• **Conectividad Ciclista:**

Se debe incluir una Red de Ciclovías, senderos compartidos y calles pacificadas (máximo 30 km/h), vías urbanas diseñadas para reducir la velocidad del tráfico, priorizar la movilidad peatonal y ciclista, y mejorar la seguridad y calidad del espacio público. La circulación vehicular interna debe tener una separación clara e independiente de la circulación peatonal.

E. Estacionamientos:

La propuesta urbana busca la reducción de plazas masivas de estacionamientos, priorizando la gestión compartida e infraestructura para electromovilidad.

- **Estacionamientos especiales:**
Deben incluirse espacios para bicicletas, escúter, motos y estaciones de carga para vehículos eléctricos, conforme a lo establecido en la norma correspondiente. Adicionalmente, se deberá cumplir con lo establecido por SENADIS, en relación al diseño de estacionamientos para personas con movilidad reducida.
- **Gestión de accesos y logística vehicular:**
Si bien las vías Ascario Villalaz y Omar Torrijos constituyen los ejes perimetrales del proyecto, el diseño de los accesos a los macrolotes debe orientarse a minimizar el impacto del tráfico sobre estas arterias. Para ello, se deben implementar soluciones de circulación interna que permitan gestionar de manera autónoma las operaciones de flotas institucionales, así como las actividades de carga y descarga de comercios. Esto evitará el congestionamiento de las vías principales, preservando al mismo tiempo la prioridad peatonal y la calidad del espacio público en la vía perimetral del parque.
- **Zonas de Descenso/Ascenso de Pasajeros y Logística:**
Para evitar el congestionamiento de los espacios públicos y de las arterias principales, las edificaciones deben integrar dentro de los límites de sus macrolotes **bañías de detención temporal** (conocidas popularmente por su término en inglés como zonas "drop-off") para el transporte selectivo. Asimismo, los espacios destinados a la carga y descarga deberán resolverse a través de las vías de servicio en la mallla vehicular interna de los macrolotes o del Distrito.



- **Edificios de Estacionamientos:**
En el caso de aquellos edificios cuyo uso principal es de estacionamientos, se debe asegurar el uso comercial en PB+1 y el acceso público a las terrazas ("Roof top") para usos comerciales y/o culturales

II. COMPONENTES ARQUITECTÓNICOS

A. Funcionalidad y Eficiencia Espacial

Los edificios deben ser prácticos, adaptables y cómodos.

- **Zonificación y Separación de Usos:**
Es necesaria una clara separación funcional entre los usos comerciales/públicos y los usos institucionales, lo que puede lograrse mediante accesos y sistemas de circulación diferenciados. Por seguridad, debe evitarse la mezcla de flujos de personas de los niveles superiores con los de la planta baja.
- **Versatilidad:**
El diseño debe contemplar la adaptabilidad a futuros cambios de uso o necesidades. Esto incluye la flexibilidad y versatilidad de los espacios de estacionamientos permitiendo que, a futuro, estas áreas sean reutilizables y convertirse en áreas de oficinas, o comercio y adicional en los edificios de usos exclusivo de estacionamiento, en espacios culturales o de vivienda en el momento que baje la demanda de estacionamientos por el uso del metro.

- **Dimensionamiento:**
El diseño de los espacios debe considerar tanto las condiciones reales de uso como las proyecciones de ocupación del proyecto, incluyendo personal operativo y usuarios/visitantes. Esto permite garantizar funcionalidad, confort y eficiencia espacial, asegurando que cada área responda adecuadamente a su demanda sin exceder las necesidades del programa; es decir, sin incurrir en sobredimensionamientos que desvirtuen el valor del territorio.

B. Forma, Masificación y Fachadas

La configuración visual y estructural debe ser armoniosa con el entorno.

- **Configuración Volumétrica:**
Es fundamental que el diseñador incorpore en su propuesta variedad de formas y volúmenes, fragmentando grandes masas y utilizando retiros para crear interés visual. Debe haber una graduación de alturas, con edificios más altos rodeados por áreas sensibles/naturales y mayor altura en nodos centrales.
- **Integración con el Paisaje:**



Pág. 55

Todo proyecto debe incluir paisajismo vertical y/u horizontal para difuminar los límites entre arquitectura y naturaleza, extendiendo la vegetación a terrazas y cubiertas, con propuestas que garanticen bajo mantenimiento y cuidado, que puedan prevalecer en el tiempo.

- **Diseño de Fachadas:**

Las fachadas deben reflejar un diseño atemporal y sostenible (amigable y resiliente con el entorno y el clima). Las elevaciones que dan a vías principales, que bordean el parque, o plazas públicas recibirán tratamiento prioritario (Jerarquía de Fachadas).

- **Fachadas de Estacionamientos:**

En los niveles y/o edificios de estacionamientos, las fachadas deben, asegurar un mínimo de 60% de permeabilidad para garantizar la iluminación y ventilación natural. En el caso de que las fachadas estén localizadas hacia el parque central, plazas, espacios verdes, y/o áreas peatonales se deben contemplar opciones de fachadas verdes que complementen el espacio público, manteniendo el principio de diseño paisajista resiliente y sostenible, con vegetación de bajo mantenimiento y cuidado, con el objetivo de su prevalencia en el tiempo.

- **Transparencia:**

Las plantas bajas deben mantener un alto grado de transparencia (mínimo 40%) localizando, usos comerciales o públicos, promoviendo la relación interior-exterior.

- **Retiros:** Las áreas de retiro deben estar ajardinadas con vegetación autóctona. Se valorarán positivamente los retiros escalonados en altura para reducir el impacto visual y mejorar la luz natural.

- Adicionalmente, todo predio o lote con zonificación DOT que colinde con áreas externas al polígono del Distrito Metropolitano deberá establecer una franja de amortiguamiento vegetal con especies nativas, compuesta por arbolado, arbustos, o una combinación de ambos según las dimensiones disponibles del retiro.

C. Circulación Vertical y Accesibilidad

- Dentro del edificio, se debe prever un número adecuado de ascensores y escaleras para soportar el flujo en horas pico.
- Los accesos y núcleos de circulación deben ser diferenciados para usos institucionales y comerciales o residenciales y comerciales según sea el caso, para evitar congestión.
- Las circulaciones verticales, - escaleras mecánicas, ascensores - deben ser suficientes, visibles y accesibles.

D. Calidad de Espacios Interiores



Con el fin de maximizar el confort y el bienestar de los ocupantes, se establecen los siguientes lineamientos:

- **Iluminación y vistas**
Las edificaciones deben maximizar la entrada de luz natural, reduciendo la dependencia de iluminación artificial. Se deberán incorporar vistas agradables hacia el exterior, priorizando áreas verdes o paisajísticas, con el fin de mejorar la calidad del ambiente interior y el bienestar psicológico de los usuarios.
- **Confort acústico y calidad del aire**
Se deben implementar soluciones para el aislamiento y la absorción acústica en espacios interiores, garantizando niveles adecuados de confort sonoro. Los materiales empleados deberán ser de **baja emisión de compuestos orgánicos volátiles (COVs)**, con el fin de preservar la calidad del aire interior. Las edificaciones deben contar con sistemas de **ventilación natural y/o mecánica eficiente**, que aseguren la renovación de aire y la eliminación de contaminantes.

E. Seguridad y Resiliencia Estructural

La seguridad debe ser un elemento prioritario e integrado en el diseño.

- **Sistemas de Seguridad:** Implementar sistemas robustos de control de acceso para niveles institucionales diferenciados. Diseñar vías de evacuación claras y suficientes.
- **Preparación ante Desastres:** Garantizar la resiliencia del edificio ante eventos climáticos extremos, como vientos fuertes, lluvias prolongadas, inundaciones, o sismos, entre otros, aplicando normativas de construcción locales y buenas prácticas de ingeniería

F. Materialidad y Durabilidad

Se recomienda utilizar materiales duraderos, de bajo mantenimiento, favoreciendo aquellos de producción local y bajo impacto ambiental.

Es crucial seleccionar materiales robustos, adecuados para el clima tropical de Panamá. Se debe prever la existencia de materiales para mantenimiento o adaptabilidad del diseño.

Nota: Es indispensable indicar que todos los componentes del diseño deben formar parte integral del edificio y no considerarlos como elementos accesorios, para asegurar la eliminación y/o disminución de los mismos durante un proceso constructivo y/o ejecución de obra.

III. COMPONENTES ELECTROMECÁNICOS, HIDRÁULICA Y SISTEMAS ESPECIALES



UNIDAD EJECUTORA DEL PROYECTO DEL DISTRITO METROPOLITANO
GUÍA DE DISEÑO (DISEÑO Y ARQUITECTO) PARA EL PROYECTO DEL DISTRITO METROPOLITANO.
Versión Actualizada al 13 Julio 2026

Con el propósito de garantizar la confiabilidad, seguridad, resiliencia y sostenibilidad energética del Proyecto Distrito Metropolitano, todos los desarrollos deberán considerar los siguientes lineamientos:

A. Infraestructura subterránea

Toda la infraestructura eléctrica primaria y secundaria deberá desarrollarse mediante sistemas subterráneos, incluyendo redes de media tensión, baja tensión, telecomunicaciones y sistemas especiales.

No se permitirá la instalación permanente de redes aéreas dentro del desarrollo, salvo condiciones excepcionales debidamente justificadas y aprobadas por la Unidad Gestora y Administradora del Proyecto.

B. Redes de media tensión

Los desarrollos deberán integrarse al sistema troncal de distribución eléctrica definido en el Master Plan.

Las redes de media tensión deberán diseñarse considerando criterios de redundancia, continuidad operativa y facilidad de mantenimiento.

Se deberá contemplar capacidad disponible para futuras expansiones mediante reservas de ductos, cámaras y espacios para nuevos alimentadores.

C. Subestación eléctrica

El desarrollo deberá evaluar sus requerimientos de demanda eléctrica y determinar la necesidad de contar con una subestación eléctrica exclusiva o compartida, de acuerdo con las características y demanda del proyecto.

La subestación eléctrica deberá ubicarse en un área accesible para operación y mantenimiento, sin afectar la calidad del espacio público ni la movilidad peatonal.

El diseño deberá considerar condiciones adecuadas de seguridad, ventilación, accesibilidad, protección contra inundaciones y capacidad para futuras ampliaciones.

D. Respaldo energético

Las edificaciones que alberguen funciones críticas deberán contemplar sistemas de generación de emergencia y transferencia automática.

Los sistemas de respaldo deberán garantizar la continuidad operativa de las cargas esenciales de seguridad humana, telecomunicaciones, control y operación.

E. Eficiencia Energética



Todos los proyectos deberán incorporar estrategias activas y pasivas orientadas a la reducción del consumo energético y la disminución de emisiones de carbono tales como:

- Iluminación Eficiente
- Energía Solar Fotovoltaica
- Gestión y Monitoreo Energético
- Calidad de Energía

F. Infraestructura de telecomunicaciones

Toda la infraestructura de telecomunicaciones deberá desarrollarse mediante canalizaciones independientes de los sistemas eléctricos de potencia.

Se deberá prever capacidad de crecimiento futuro para múltiples operadores y tecnologías emergentes.

G. Movilidad Eléctrica

Con el objetivo de promover la transición hacia sistemas de transporte sostenibles, los proyectos deberán incorporar infraestructura para movilidad eléctrica tales como estaciones de carga para vehículos eléctricos en estacionamientos públicos y privados de conformidad con la normativa nacional vigente aplicable.

IV. SEÑALÉTICA, PUBLICIDAD EXTERIOR E IMAGEN URBANA

A. Lineamientos de diseño

Línea gráfica institucional sobria, contemporánea, modular y resistente, se prohíben diseños improvisados o saturados.

Paleta cromática institucional: tonos oscuros neutros, blanco cálido, azul metropolitano, verde urbano, grises técnicos y acentos dorados o metálicos sobrios. El color de marcas privadas no puede dominar la lectura del soporte.

Tipografía sans serif, legible y de alto contraste; pictogramas universales y homólogos (paseo, transporte público, bicicleta, etc.).

Materiales durables y resistentes al clima, corrosión y vandalismo (aluminio, acero inoxidable, galvanizado, vidrio laminado, policarbonato antivandálico, LED regulado, etc.).

B. Ubicación, accesibilidad e iluminación



E. Fachadas comerciales y Cerramientos de obra

Ningún elemento puede reducir el paso libre peatonal, invadir rampas, bloquear cruces o interferir con drenajes, arbolado o señales oficiales.

Debe incorporarse accesibilidad universal: rutas accesibles, contraste, altura de lectura, QR accesible e información sonora o digital cuando proceda.

Iluminación eficiente y no encandilante; pantallas digitales con regulación automática de brillo, modo nocturno y sin sonido exterior.

C. Régimen de publicidad exterior

La publicidad exterior es excepcional, regulada y subordinada al interés público. Se organiza en tres tipos: pública (mensajes oficiales), privada (marcas y comercios) y concesionada (explotada por operador autorizado mediante contrato o licitación).

- Proporción de contenido en soportes mixtos: 70% información pública / movilidad / cultura y 30% publicidad privada regulada, como referencia general.
- En zonas cívicas o sensibles, la proporción puede llegar a 90-100% de contenido público, con patrocinio discreto o sin publicidad comercial.
- Prohibiciones: publicidad sonora permanente, publicidad sobre señales de tránsito, afiches en postes o árboles, publicidad partidaria permanente en espacios institucionales y banners plásticos permanentes.
- Todo contenido debe respetar la ley, la dignidad humana, la protección de menores y la neutralidad de los espacios cívicos.

D. Tótems, MUPis y Pantallas Digitales

Los tótems son infraestructura de orientación e información; no pueden concebirse como vallas publicitarias aisladas. Tipos: bienvenida, orientación peatonal, movilidad DOT, cultural/comunitario, digital, patrocinado y de emergencia.

La publicidad en tótems solo ocupa áreas secundarias predefinidas; nunca la cabecera institucional, el mapa principal ni la información de seguridad o movilidad.

Los MUPis deben ser homologados, modulares y ubicados sin afectar el paso peatonal ni la visibilidad vial.

Las pantallas digitales requieren sensores de brillo, modo nocturno, ausencia de sonido y responsabilidad prioritaria para mensajes de emergencia.



Cada local tiene derecho a un rótulo principal proporcional y legible, integrado a la arquitectura, sin cubrir ventanas, balcones ni elementos patrimoniales. Elementos adicionales (menús, vinilos, toldos, caballetes) requieren aprobación cuando son visibles desde el espacio público y pueden retirarse si afectan el paso peatonal o la uniformidad visual. Los cerramientos de obra deben ser limpios, homologados y con imagen aprobada (nombre del proyecto, responsable, permisos y "rótulo" autorizador); pueden incluir publicidad limitada dentro de un diseño integral y por el plazo de obra.

V. COMPONENTES CLIMÁTICOS Y BIOCLIMÁTICOS

Diseño Bioclimático Adaptado al Trópico

Con el propósito de garantizar edificaciones eficientes, confortables y adaptadas a las condiciones del clima tropical de Panamá, se establecen los siguientes criterios, como principios rectores de diseño bioclimático para el proyecto de DISTRITO METROPOLITANO:

- A. Orientación y Asoleamiento.

 - Analizar la trayectoria solar para maximizar la luz natural y minimizar la ganancia de calor.
 - Las edificaciones deben orientarse de manera que se optimice la captación de vientos predominantes y se reduzca la incidencia directa del sol en fachadas expuestas o en su defecto localizar las fachadas cortas en los costados con más exposición a la radiación solar.
 - **Protección Solar:** Incorporación de elementos como aleros, lamas ("louver"), celosías y pantallas (quebra soles) que generen sombra y reduzcan la ganancia térmica sin comprometer la iluminación natural y la ventilación.
 - Se reitera la importancia de realizar un análisis de diseño bioclimático profundo del proyecto para que la incorporación de estos elementos sea parte integral del diseño, y que estos no sean elementos accesorios prescindibles.
- B. Ventilación natural.

 - En el diseño de las edificaciones, se debe priorizar la incorporación de ventilación natural cruzada siempre que las características del proyecto lo permitan. El objetivo es promover el flujo natural del aire en los espacios habitables maximizar las áreas que favorezcan la climatización artificial. Esto incluye el diseño de aberturas estratégicamente ubicadas que permitan un flujo de aire adecuado.
- C. Materiales y envolventes.

 - Se debe asegurar un mínimo de **70% de ventilación natural y cruzada** en los estacionamientos.
 - Todos los espacios en los cuales se proponga la dependencia total de un sistema de climatización artificial deben igualmente contemplar aberturas o ventanas que mantengan la ventilación natural eventual en casos excepcionales como: trabajos de otros.
- D. Integración con el paisaje

 - El diseño de las edificaciones deberá articularse con elementos naturales del entorno (árboles, vegetación y cuerpos de agua) como estrategia de confort climático.
 - Se promoverá la incorporación de cubiertas y fachadas verdes como recurso de aislamiento térmico y adaptación al trópico. Las mismas serán no obliteradas siempre y cuando las propuestas consideren la incorporación de vegetación duradera y resiliente al bajo mantenimiento y cuidado.
 - Espacios Exteriores: Inclusión de balcones y terrazas cubiertas que extiendan las áreas habitables y fomenten la vida al aire libre.





UNIDAD COORDINADORA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA
DISEÑO ARQUITECTÓNICO PARA EL SECTOR PÚBLICO
VERSIÓN 01, ELABORADA EN EL AÑO 2026

Cuando el proyecto incluya envoltorio de vidrio en sus fachadas, se debe optimizar el diseño utilizando vidrios de alto rendimiento (baja emisividad) acompañado de elementos que generen sombras.

• **Materiales:**

Indicar materiales con alta inercia térmica que regulen la temperatura, reflejándose a materiales capaces de resistir cambios rápidos de temperatura. Es decir, cuanto mayor es la inercia térmica, más lentamente se calienta o se enfría un material, ayudando a mantener estable la temperatura interior de un espacio.

• **Energía Activa:**

Integrar sistemas fotovoltaicos (Energía Solar Activa/Recursos Naturales Renovables) con diseño coherente, incluyendo provisión para almacenamiento de baterías. En fachadas y/o cubiertas.

F. **Gestión Hídrica y Drenaje Sostenible**

Por las condiciones actuales de la zona de curundú, así como al interior del polígono del proyecto, se debe incorporar el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible (SUDS), con el objetivo de gestionar el agua pluvial de manera eficiente, reduciendo el riesgo de inundaciones, protegiendo la calidad del agua y promoviendo la integración ambiental en el espacio urbano.

- Se deberán implementar soluciones que favorezcan la **infiltración, retención y reutilización** del agua de lluvia. Ejemplos: Jardines de lluvia, Pavimentos permeables, Bioswales o zanjas vegetadas, humedales artificiales, Cubiertas verdes y techos ajardinados (siempre y cuando sean propuestas resilientes, de bajo mantenimiento y cuidado).

- Se promueve el diseño de **infraestructura verde integrada al paisaje** que permita la absorción natural del agua y la disminución de escorrentía superficial.

- **Conectividad y mantenimiento:** Los sistemas SUDS deberán integrarse con la red de espacios públicos y áreas verdes, fomentando la funcionalidad ecológica y la estética urbana.

- Se deben establecer planes de **mantenimiento periódico**, garantizando el correcto funcionamiento de todas las estructuras de drenaje sostenible.

- **Cumplimiento ambiental:** Los proyectos deberán cumplir con los estándares locales y nacionales de gestión de aguas pluviales y calidad ambiental, promoviendo la reducción de contaminantes y la protección de cuerpos de agua receptores.

- **Recolección y Reutilización:** Considerar la recolección de aguas pluviales para usos no potables (riego y similares). Las cubiertas deben contribuir al ciclo hidrológico

mediante captación, retención temporal, filtración natural y reutilización de agua de lluvia.

- **Eficiencia:** Utilizar accesorios de bajo consumo de agua en sanitarios y grifos.

G. **Vegetación y Paisajismo**

El paisajismo de los proyectos debe promover la integración con el entorno natural, optimizando el uso de la vegetación existente y fomentando la biodiversidad local. Las propuestas deben ser enfocadas en utilización de vegetación resiliente y de bajo mantenimiento y cuidado, tomando en cuenta las realidades climáticas del territorio: sol fuerte durante el verano, lluvias intensas durante el invierno y alto porcentaje de humedad en ambas estaciones.

- **Especies vegetales:**

Se debe priorizar el uso de especies vegetales autóctonas, de bajo mantenimiento y alto valor ecológico. La selección de especies deberá considerar la eficiencia en el uso de agua y la capacidad de adaptación al clima local.

- **Integración paisajística y ecológica:**

La vegetación nativa deberá integrarse al diseño del paisaje urbano, contribuyendo a la reducción de la demanda de riego y mejorando la calidad ambiental del proyecto. Se deben respetar las condiciones topográficas y ecológicas existentes, evitando la alteración de hábitats naturales maduros. Se debe preservar la vegetación madura existente (árboles con 25-cms de diámetro en el tronco a una altura de 1 metro), evitando alteraciones significativas que comprometan el ecosistema local.

- **Conservación y mantenimiento:**

Los proyectos deberán incluir planes de conservación y mantenimiento sostenible de la vegetación, garantizando la continuidad de la producción vegetal y la funcionalidad ecológica de los espacios. Se fomentará el uso de **recursos locales y técnicas de bajo impacto**, incluyendo compostaje, captación de agua de lluvia y manejo orgánico de suelos.

Nota: Es indispensable indicar que todos los componentes del diseño deben formar parte integral del edificio y no considerarlos como elementos accesorios, para así evitar la eliminación y/o disminución de los mismos durante un proceso constructivo de ejecución de obra.

VI. **USO EFICIENTE DEL SUELO**

A. **Principios Generales**

El suelo urbano constituye un recurso limitado y de alto valor estratégico para el desarrollo de la ciudad. Su utilización deberá orientarse hacia actividades que maximicen el beneficio



colectivo, fomenten la densidad adecuada y garanticen la sostenibilidad ambiental, social y económica.

B. Criterios de Exclusión

En esta zona se establece la restricción de proyectos a cielo abierto o de un solo nivel, dado que se trata de un suelo urbano de alto valor y disponibilidad limitada. Esta medida busca asegurar un aprovechamiento responsable del territorio, evitando prácticas que reduzcan su potencial de desarrollo y afecten la calidad del espacio público. La intención es promover edificaciones que optimicen el uso del suelo, favorezcan la densificación en altura dentro de lo permitido por la normativa, y contribuyan a una ciudad más compacta, eficiente y sostenible.

C. Estacionamientos

- Los estacionamientos deberán integrarse en edificaciones de uso mixto, subterráneos o en estructuras verticales.
- Se promueve la reducción de espacios destinados a estacionamiento, incentivando el uso de transporte público, movilidad activa (peatonal y ciclovías) y sistemas de transporte compartido.
- Los proyectos deberán destinar un porcentaje mínimo de su superficie a espacios públicos, áreas verdes o equipamientos comunitarios.

D. Ordenamiento y Control

La Unidad Gestora y Administradora del Proyecto velará por el cumplimiento de estas disposiciones. Se fomentará la participación ciudadana en la evaluación de proyectos para garantizar que el uso del suelo responda a las necesidades colectivas.

E. Valorización del Suelo

La inversión en infraestructura pública (vías, transporte masivo, servicios básicos, equipamientos comunitarios) genera un incremento significativo en el valor del suelo urbano. Este aumento constituye un beneficio colectivo que debe ser aprovechado mediante un uso eficiente del territorio.

F. Impacto en el Desarrollo Urbano

- La valorización del suelo obliga a destinarlo a proyectos de mayor densidad y mixtura de usos, evitando actividades de baja rentabilidad.
- Los desarrollos deberán priorizar la integración usos mixtos como vivienda, comercio y servicios y espacios públicos, garantizando un equilibrio entre la rentabilidad privada y el beneficio comunitario.



Revisión de Diseño:

- Esta Unidad será la encargada de gestionar el desarrollo continuo del proyecto.
- Desde la creación de la presente guía, la Unidad Gestora y Administradora del Proyecto será la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP).

Coordinación Interinstitucional:

Se creará y establecerá una Unidad Gestora y Administradora del Proyecto para coordinar entre las diferentes instituciones involucradas, facilitando la comunicación y toma de decisiones.

Los parámetros son de obligatorio cumplimiento, pero se permitirá flexibilidad para propuestas innovadoras que demuestren un cumplimiento excepcional de los principios generales.

Esta guía se aplicará a todos los desarrollos dentro del distrito, tanto públicos como privados.

Aplicación de la Guía:

Cabe resaltar que este documento fue desarrollado por profesionales de la arquitectura, urbanismo y paisajismo, y sus principales características fueron homologadas en talleres de diseño con profesionales externos a la Unidad Gestora y Administradora, en múltiples de experiencia y enfoques, aportando ideas, objetivos e innovadoras en diferentes ramas especializadas de la profesión de arquitectura e ingeniería.

El Master Plan propone un esquema urbano no convencional en el ámbito institucional, con la inserción de buenas prácticas urbanas y arquitectónicas aplicadas en todo el mundo, por lo que se desea promover un pensamiento resiliente y creativo en la aplicación de cada rubro solicitado en la presente guía.

La inserción de buenas prácticas urbanas y arquitectónicas aplicadas en todo el mundo, por lo que se desea promover un pensamiento resiliente y creativo en la aplicación de cada rubro solicitado en la presente guía.

VII. IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA GUÍA

El éxito y sostenibilidad del proyecto en el tiempo, depende de la aplicación y cumplimiento de los principios rectores de esta guía. Es indispensable que tanto el diseñador y dueño del lote a desarrollar, o cualquier usuario de este documento, comprenda la integridad y totalidad del proyecto como una ciudad o distrito cuidadosamente analizado y elaborado, para que así exista una claridad y entendimiento global de su integración y pertenencia al Master Plan Urbano diseñado para el DISTRITO METROPOLITANO. Es decir, cada desarrollo es parte integral del proyecto y a su vez una pieza clave para que la propuesta urbana diseñada funcione eficaz y eficientemente.



Se establecerá un **Panel de Revisión de Diseño dentro de la Unidad Gestora y Administradora del proyecto**, compuesto por profesionales idóneos los cuales se encargarán de evaluar las propuestas en diferentes etapas de desarrollo, garantizando el cumplimiento de la guía y la calidad integral del Master Plan.

Proceso de Aprobación:

- Todo proyecto o anteproyecto ubicado dentro de su polígono deberá solicitar la No Objeción de la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública, además de la No Objeción de Metro de Panamá, S.A, previo a la aprobación por parte de las autoridades competentes (MIVOT, Autoridad Aeronáutica Civil, Dirección de Obras y Construcciones Municipales, Ministerio de Ambiente, Cuerpo de Bomberos, SINAPROC y demás instituciones con competencia en la materia).
- Para aquellos proyectos que no cuenten con la No Objeción, se indicará bajo el dictamen de **“Con Observaciones”**, para lo cual se requerirán y solicitarán reuniones de homologación con el usuario/diseñador/ dueño del proyecto para lograr que la propuesta cumpla con los principios rectores de la guía.

Documento Vivo:

Esta guía podrá ser revisada por la Unidad Coordinadora de Infraestructura Pública (UCIP), en su calidad de Unidad Gestora y Administradora del Proyecto, al concluirse cada fase de implementación del Distrito Metropolitano o cuando surjan lecciones aprendidas, nuevas tecnologías o mejores prácticas relevantes. Las actualizaciones que modifiquen parámetros vinculantes de las Normas de Aplicación General con Enfoque de DOT o los Anexos 1 y 2 requerirán aprobación previa del MIVOT mediante Resolución modificatoria del Plan Parcial.

Nota:

Se considera como **parte integral de este documento el listado verificador que se presenta a continuación.**

VIII. Listado Verificador

I. Lineamientos Urbanos

Aspecto a verificar	Realizado (S/No/NA)	Explicación del Proyecto
Integración Urbana y Contexto		
Conexión con el entorno		
Continuidad del Espacio Público		
Seguridad y Visibilidad		
Adaptación a las condiciones naturales del terreno		
Configuración Volumétrica		
Articulación entre edificios		
Complementariedad de Usos y Vitalidad Urbana		



II. Componentes arquitectónicos

Bordes activos y permeabilidad		
Porosidad en Planta Baja		
Circulación y Movilidad Urbana		
Flujo Peatonal Eficiente		
Accesibilidad Universal		
Circulación Vehicular		
Conectividad Ciclista		
Estacionamientos		
Estacionamientos especiales		
Prioridad de acceso vehicular a las edificaciones		
Zonas de descenso/ascento de pasajeros		
Infraestructura y Servicios Subterráneos		
Infraestructura y Servicios Subterráneos		

UNIDAD COORDINADORA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA
SALA DE DISEÑO, DISEÑO Y ARQUITECTÓNICO PARA EL PROYECTO DISTRITO METROPOLITANO,
VERSIÓN ACTUALIZADA AL 13 JULIO 2026

Aspecto a verificar	Realizado (S/No/NA)	Explicación del Proyecto
Funcionalidad y Eficiencia Espacial		
Zonificación y separación de usos		
Versatilidad		
Dimensionamiento		
Forma, Masificación y Fachadas		
Configuración Volumétrica		
Integración del Paisaje		
Diseño de Fachadas		
Fachadas de Estacionamiento		
Transparencias		
Retiros		
Circulación Vertical y Accesibilidad		
Número adecuado de ascensores y escaleras		
Usos diferenciados		
Circulación vertical visible y accesible		
Calidad de espacios interiores		
Iluminación y vistas		
Confort Acústico y calidad del aire		
Seguridad y Resiliencia Estructural		
Sistemas de Seguridad		
Preparación ante desastres		
Materiaidad y Durabilidad		
Materiaidad y Durabilidad		

Aspecto a verificar	Realizado (S/No/NA)	Explicación del Proyecto
Componentes Climáticos y Bioclimáticos		
Análisis de trayectoria solar		
Orientación y Asolamiento		



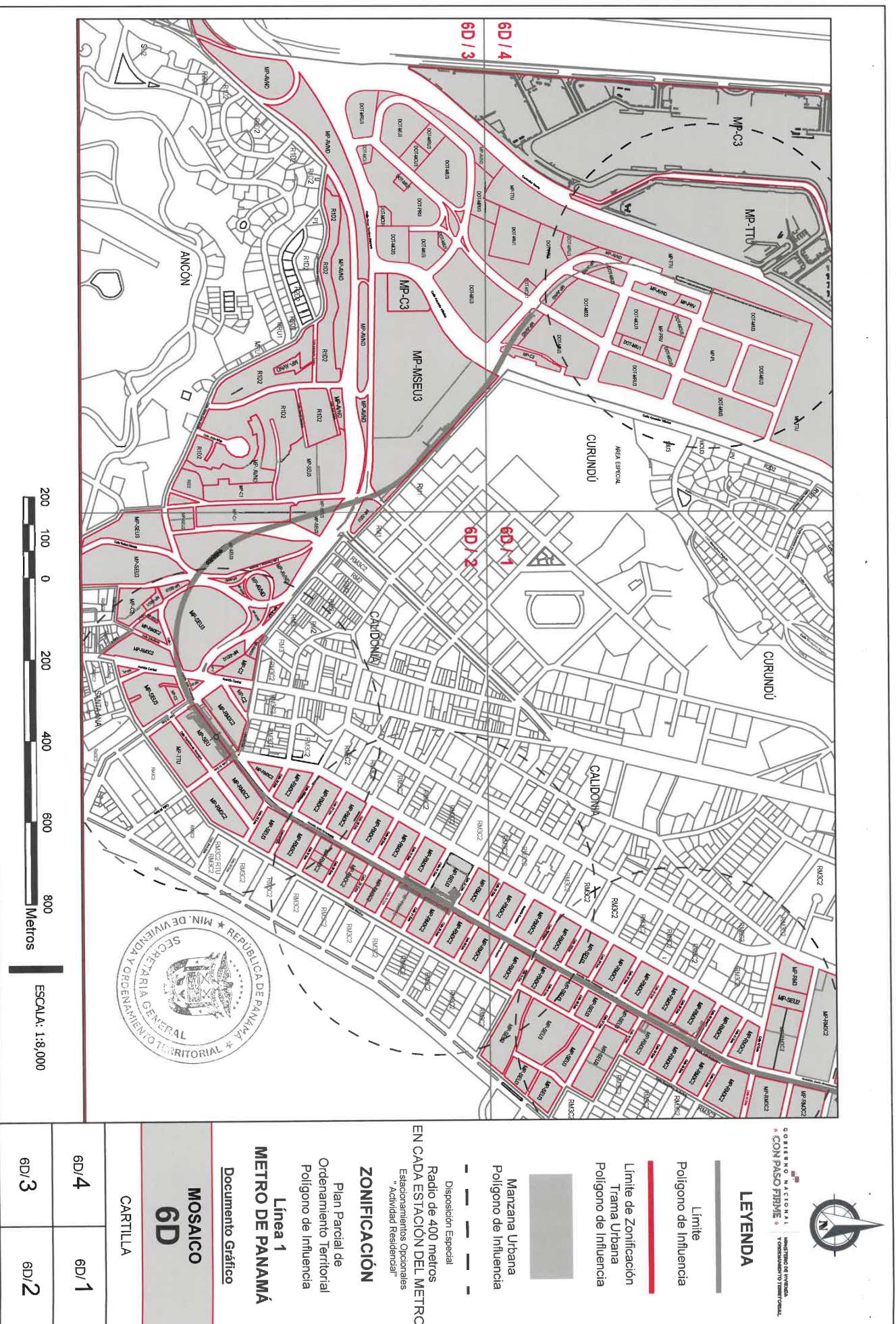
UNIDAD COORDINADORA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y ARQUITECTONICA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL
VERÓNICA GUERRERO DE LA ROSA

Orientación de los edificios (vientos predominantes)		
Orientación de los edificios (incidencia directa del sol)		
Protección Solar		
Ventilación Natural		
Ventilación natural cruzada		
Colocación de elementos de diseño		
Pasillos internos con ventilación natural		
Ventilación natural cruzada del 70% en los estacionamientos		
Ventilación natural eventual		
Materiales Envolventes		
Comportamiento térmico (inercia térmica) de los materiales		
Calidad de los envolventes		
Integración con el Paisaje		
Articulación con elementos naturales del entorno		
Espacios exteriores		
Eficiencia Energética Pasiva		
Envolvente		
Materiales		
Energía Activa		
Gestión Hídrica y Drenaje Sostenible		
Sistema Urbano de Drenaje Sostenible (SUDS)		
Conectividad y Mantenimiento		
Plan de Mantenimiento		
Cumplimiento Ambiental		
Recolección y Reutilización		
Eficiencia		
Especies vegetales		
Vegetación y Paisajismo		
Integración Paisajística y ecológica		
Conservación y mantenimiento		



ANEXO 3
DOCUMENTO GRÁFICO DE
ZONIFICACIÓN





ANEXO 4
DOCUMENTO GRÁFICO DE
SERVIDUMBRES VIALES Y
LÍNEAS DE CONSTRUCCIÓN

Pág. 65



