



CONSEJO MUNICIPAL DE PANAMÁ
Panamá, R. P.



ACUERDO N°316

De 13 de octubre de 2026

Por medio del cual se aprueba la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público y se dictan otras disposiciones.

EL CONSEJO MUNICIPAL DE PANAMÁ
En uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 233 de la Constitución Política de la República de Panamá, reconoce que el Municipio es la organización política autónoma de la comunidad, con gobierno propio, democrático y autónomo, al que le corresponde ordenar el desarrollo de su territorio y promover el mejoramiento social y cultural de sus habitantes;

Que el Artículo 5 de la Ley No.6 de 1 de febrero de 2006, define el espacio público como el Conjunto de inmuebles y elementos arquitectónicos y naturales públicos, destinados por su naturaleza, uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas;

Que el numeral 1 del Artículo 69 de la Ley No.106 de 8 de octubre de 1973, indica que los bienes de uso público, las calles, avenidas, parques y plazas, paseos, caminos, puentes, fuentes y arbolados constituyen el Patrimonio Municipal;

Que el Artículo 333 del Código Civil, establece que son bienes de uso público en los municipios los caminos vecinales, las plazas, calles, puentes y aguas públicas, los paseos y las obras públicas de servicio general sufragadas por los propios municipios, y en este sentido, las aceras, por formar parte integrante de las calles, tienen igualmente la condición de bienes de uso público;

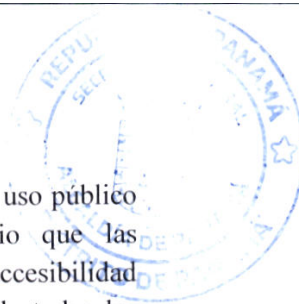
Que el Decreto Ejecutivo No.23 de 16 de mayo de 2007, que reglamenta la Ley No.6 de 2006, señala que serán consideradas servidumbres municipales las áreas de uso público, tales como aceras, isletas centrales de vías, avenidas y calles, áreas verdes o espacios libres adyacentes a las rodaduras de calles, así como áreas recreativas y de esparcimiento;

Que, de conformidad con las disposiciones legales precitadas, se desprende que las calles, avenidas, aceras, isletas, áreas verdes, espacios libres adyacentes a las vías y demás elementos que integran el espacio público vial constituyen bienes de uso público municipales;

Que, en ese sentido, el Artículo 27 de la Ley No. 6 de 2006, indica que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular, por lo cual corresponde al Municipio velar por la integridad de los bienes de uso público municipales y procurar que estos sean destinados efectivamente al uso común;

Que además del deber de garantizar la destinación de los bienes de uso público al uso común, corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias para asegurar que dichos bienes sean accesibles y utilizables por las personas con discapacidad en condiciones de igualdad y sin discriminación;

 1



Que, en atención al deber de garantizar el acceso y utilización de los bienes de uso público en condiciones de igualdad, seguridad y accesibilidad, resulta necesario que las intervenciones que incidan sobre dichos espacios se ajusten a criterios de accesibilidad universal que permitan garantizar la movilidad y el desplazamiento seguro de todas las personas;

Que la Ley No.42 de 27 de agosto de 1999, por la cual se establece la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad, modificada por la Ley 15 de 31 de mayo de 2016, declara de interés social el garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos, deberes y libertades fundamentales de las personas con discapacidad y sus familias, mediante la adopción de medidas de inclusión e integración, acción afirmativa y ajustes razonables, en igualdad de condiciones y calidad de vida, eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad;

Que el Artículo 32 de Ley No. 42 de 1999, establece para los Municipios la obligación de modificar las normas de construcción, urbanísticas y arquitectónicas, a fin de que estas contemplen las condiciones a las que deberán ajustarse los proyectos de construcción, con el propósito de garantizar la movilidad universal de personas con discapacidad;

Que, de igual manera, el Artículo 34 de la Ley No. 42 de 1999, señala que las autoridades municipales, deberán fijar plazos para la adecuación de los espacios de uso público existentes;

Que el Decreto Ejecutivo No.88 de 12 de noviembre de 2002, que reglamenta la Ley No.42 de 1999, establece en sus Artículos 25 y 30 lineamientos para que las edificaciones y los espacios de uso público sean accesibles y practicables para las personas con discapacidad y movilidad reducida, indicando en su Anexo No. 2-A el requerimiento de aceras de un metro con cincuenta centímetros (1.50 m), a fin de permitir la doble circulación y el giro de trescientos sesenta grados (360°) de una persona usuaria de silla de ruedas;

Que los Artículos 1316 y 1317 del Código Administrativo, establecen disposiciones relativas a la construcción y atención de las aceras, correspondiendo a los propietarios de los inmuebles a los que estas acceden su construcción, en el espacio comprendido entre la línea de construcción y el cordón de la calle, de conformidad con las anchuras determinadas por la Municipalidades; y facultando, a su vez, a los Consejos Municipales para establecer un gravamen sobre la propiedad inmueble urbana cuando la carencia o el mal estado de las aceras, por negligencia u oposición del propietario para construirlas o repararlas, obligue a las autoridades municipales a ejecutar las obras necesarias, en beneficio del ornato de la ciudad y de la seguridad del tránsito público;

Que el presente Acuerdo se reviste de un interés social, en tanto tiene por objeto establecer disposiciones orientadas al cumplimiento de las obligaciones de accesibilidad y adecuación de los espacios de uso público para las personas con movilidad reducida; toda vez que, es notorio que las condiciones de las aceras en el Distrito de Panamá, muchas de las cuales se encuentra en estado de inexistencia, a nivel de calle, con daños y ocupados por obstáculos o bienes privados no garantizan la movilidad universal o la destinación de este al uso común;

Que, en virtud de lo anterior, el Artículo 29 de la Ley No.6 de 2006, autoriza la reglamentación de los usos de las franjas de retiro mínimo de las edificaciones sobre las vías, por ser esta propiedad privada sujeta a convertirse en espacio público;

Que ha sido una práctica común establecer limitaciones al igual que obligaciones a los propietarios en cuanto a las edificaciones y actividades que se pueden ejecutar sobre los retiros mínimos, como fue el caso con los Artículos 13, 13-A y 13-B del Decreto Ejecutivo



No.23 de 2007, ahora derogados, y el Artículo Tercero de la Resolución No.684-2015 de 22 de octubre de 2015 del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial;

Que las condiciones actuales del espacio público en el Distrito de Panamá evidencian deficiencias recurrentes relacionadas con la discontinuidad de las aceras, cambios de nivel, ocupación de las áreas destinadas a la circulación peatonal, ausencia de condiciones adecuadas de accesibilidad, ubicación de elementos que obstaculizan el paso y afectaciones derivadas de obras, lo que hace necesario establecer criterios técnicos uniformes para orientar su diseño, intervención y adecuación;

Que, en consecuencia, se hace necesario la elaboración de la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público por parte de la Dirección de Planificación Urbana, con el propósito de establecer criterios técnicos y lineamientos uniformes para la planificación, diseño, revisión, ejecución y mantenimiento de las intervenciones que inciden sobre el espacio público del Distrito de Panamá;

Que el Artículo 5 de la Ley No.74 de 13 de noviembre de 2017, indica que las vías públicas que se construyan a partir de su entrada en vigencia deberán incluir la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial las calzadas, separadores, andenes, zonas verdes y demás elementos que lo conforman, conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio y su Plan de Movilidad Sostenible;

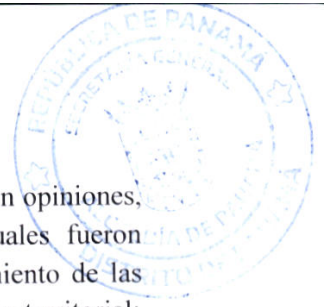
Que la Ley 42 de 1999 y sus modificaciones, permite a los Municipios, en el ámbito de sus competencias, establecer normas de desarrollo urbano orientadas a garantizar condiciones de accesibilidad y adecuación de los espacios de uso público; por lo que corresponde a los Municipios, en el marco de sus instrumentos de ordenamiento territorial y movilidad sostenible, establecer los perfiles viales aplicables dentro de su jurisdicción, los cuales deberán ser observados por las autoridades competentes en materia de revisión y aprobación de planos viales, incluyendo al Ministerio de Obras Públicas y a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, conforme al ámbito de sus respectivas competencias;

Que el Municipio de Panamá, en uso de las competencias otorgadas por el Artículo 8 de la Ley No.6 de 2006, aprobó el Acuerdo Municipal No.61 de 30 de marzo de 2021, que adopta el Plan Local de Ordenamiento Territorial del Municipio de Panamá, el cual hace referencia en su Artículo 78 a la responsabilidad del Municipio de aprobar lineamientos para las aceras dentro del distrito;

Que las aceras, parques, plazas y demás espacios públicos están destinados al mejoramiento del tránsito peatonal, la seguridad vial, la instalación de infraestructura para utilidades públicas, el esparcimiento de los ciudadanos y el ornato;

Que, por lo antes expuesto, se propone una Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público que desarrolle los aspectos que el Plan Local de Ordenamiento Territorial, expresamente remite a regulación en su Artículo 78, a fin de establecer los lineamientos para las aceras dentro del distrito de Panamá, procurando condiciones uniformes de funcionalidad, seguridad, accesibilidad universal, movilidad peatonal e integración urbana dentro del Distrito de Panamá;

Que se llevó a cabo un proceso de participación ciudadana mediante la modalidad de consulta pública, para lo cual se emitió el correspondiente Aviso de Convocatoria, fijado el 20 de enero de 2026, a las 8:00 a.m., y desfijado el 3 de febrero de 2026, en cumplimiento del procedimiento establecido en la Ley No.6 de 1 de febrero de 2006, la Ley No.6 de 22 de enero de 2002 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;



Que, durante el período habilitado para la participación ciudadana, se recibieron opiniones, propuestas y sugerencias de ciudadanos y organizaciones sociales, las cuales fueron consideradas dentro del proceso de elaboración de la propuesta, en cumplimiento de las disposiciones que regulan la participación ciudadana en materia de ordenamiento territorial; Que de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 18 de la Ley No.6 de 2006, corresponde a la Junta de Planificación Municipal, participar en la elaboración, ejecución y modificación de los planes de ordenamiento territorial;

Que aunando lo anterior, el numeral 1 del Artículo 10 del Acuerdo N°79 de 27 de abril de 2021, indica que es función de la Junta de Planificación Municipal participar como entidad consultiva en los procesos de elaboración, ejecución y modificación de los planes locales y parciales de Ordenamiento Territorial, así como participar en los procesos de consulta;

Que en consecuencia la Junta de Planificación Municipal, analizó la presente Guía y las observaciones resultantes de la Consulta Pública, en Reunión Ordinaria No.029-2025, No.009-2026, No.010-2026, Reunión Extraordinaria No.003-2026 y Reunión No.011-2026;

Que los resultados de la Consulta Pública, así como los comentarios de la Junta de Planificación Municipal, fueron consignados en el Informe Técnico-Legal de Participación No.DPU-002-2026 e incorporados a la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público;

Que en la Reunión No.011-2026, la Junta de Planificación elevó observaciones a la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público y las sometió a votación de conformidad con lo establecido en los Artículos 29 y 30 del Acuerdo N°79 de 27 de abril de 2021, emitiendo voto favorable para enviar la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público al Consejo Municipal, previo a la ejecución de modificaciones en cuanto al diseño de puertas cocheras y los efectos temporales de las medidas contenidas en la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público;

Que habiéndose realizado las modificaciones recomendadas por la Junta de Planificación Municipal en la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público, la misma se eleva al Consejo Municipal para su estudio;

Que la adecuación del espacio público por parte de privados, en cumplimiento de la obligación establecida en el Código Administrativo, aliviará una importante carga económica al Municipio en relación con proyectos de adecuaciones y recuperación de aceras y espacios públicos;

Que durante años, la adecuación integral de las aceras y demás elementos destinados a la movilidad peatonal ha constituido una tarea pendiente en el distrito de Panamá, evidenciándose en distintos sectores condiciones de discontinuidad, obstáculos, diferencias de nivel, dimensiones insuficientes y otras barreras que dificultan el tránsito seguro, continuo y accesible de las personas, situación que afecta de manera particular a las personas con discapacidad, adultos mayores, niños, personas con movilidad reducida y en general, a todos los ciudadanos que utilizan diariamente el espacio público para desplazarse, acceder a sus lugares de trabajo, educación, servicios y demás actividades de la vida cotidiana;

Que la recuperación y adecuación de las aceras constituye, por tanto, no solamente una necesidad de ordenamiento y mejoramiento de la infraestructura urbana, sino también una responsabilidad de carácter social y de equidad urbana, en cuanto procura que las condiciones físicas de la ciudad no se conviertan en barreras para el ejercicio pleno del derecho de las personas a transitar y disfrutar del espacio público y que, en este sentido, comenzar a atender de manera integral una tarea que durante años ha permanecido pendiente representa un paso necesario para avanzar hacia una ciudad más accesible, segura, inclusiva y digna para todos sus habitantes;

Que el Municipio de Panamá ha venido desarrollando proyectos e iniciativas dirigidos a la recuperación, mejoramiento y puesta en valor del espacio público, y que la adopción de la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público permitirá fortalecer y dar continuidad a estos esfuerzos, mediante el establecimiento de criterios técnicos uniformes que orienten progresivamente las adecuaciones necesarias para recuperar la continuidad y funcionalidad de las aceras y consolidar una visión de ciudad en la que caminar de manera segura, accesible y digna constituya una condición esencial del espacio urbano, convirtiendo la recuperación del espacio peatonal en una acción tangible de transformación urbana y beneficio colectivo;

Que con la finalidad de facilitar la ejecución de las adecuaciones contenidas en la Guía de Diseño Urbano, que son de interés del Municipio de Panamá, se estima pertinente otorgar una excepción a las tasas requeridas para la intervención del espacio público, la cual no generará un egreso del Tesoro Municipal; toda vez que, la disminución de los ingresos provenientes de las tasas de construcción será inferior a los gastos que asumiría el Municipio por la ejecución de obras de recuperación de aceras;

Que el numeral 8 del Artículo 17 de la Ley No. 106 de 1973, establece que los Consejos Municipales tendrán competencia exclusiva para establecer impuestos municipales, contribuciones, derechos y tasas, de conformidad con las leyes, para atender los gastos de administración, servicios e inversiones municipales y el numeral 27 le otorga competencia para ejercer las funciones de control y fiscalización de la gestión municipal;

Que los numerales 7 y 9 del Artículo 17 de la Ley No.106 de 1973, indican que corresponde a los Consejos Municipales disponer de los bienes y derechos del Municipio, así como reglamentar el uso de éstos;

Que, por las consideraciones expuestas, es deber del Municipio velar por la integridad de sus aceras, isletas centrales de vías, avenidas y calles, áreas verdes o espacios libres adyacentes a las rodaduras de calles, a fin de proteger su integridad y su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular;

Que el Artículo 14 de la Ley 106 de 8 de octubre de 1973, establece que los Consejos Municipales regularán la vida jurídica de los Municipios por medio de Acuerdos que tienen fuerza de Ley dentro del respectivo Distrito.

A C U E R D A:

Capítulo 1

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1 (Aprobación): APROBAR y ADOPTAR la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público (**GDU-EP**) para el distrito de Panamá, Anexo 1 del presente Acuerdo, como instrumento técnico y normativo que establece los lineamientos, criterios y especificaciones aplicables al diseño urbano, arquitectónico y técnico del espacio público, en el marco de las disposiciones establecidas en el Plan Local de Ordenamiento Territorial (**PLOT**), aprobado mediante Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021 y sus modificaciones, adiciones y normas reglamentarias vigentes, como parte de una visión de ciudad orientada a garantizar a todas las personas el derecho a transitar y disfrutar del espacio público en condiciones de igualdad, seguridad, autonomía y dignidad, contribuyendo a la recuperación de las aceras como espacios esenciales para la vida urbana y la integración social.



ARTÍCULO 2 (Objeto): La **GDU-EP** tiene como objeto fortalecer la calidad del entorno construido mediante la aplicación de principios técnicos, normativos y contextuales, promoviendo la integración social, la accesibilidad universal, la identidad local y la eficiencia ambiental.

En desarrollo de las competencias municipales y de conformidad con la Ley 42 de 27 de agosto de 1999 y sus modificaciones, la GDU-EP incorpora criterios destinados a garantizar la accesibilidad universal en los espacios públicos del distrito de Panamá.

ARTÍCULO 3 (Alcance): La **GDU-EP** para el distrito de Panamá establece los lineamientos para la configuración de la imagen urbana dentro del distrito de Panamá, mediante disposiciones normativas y gráficas orientadas a facilitar la interpretación y aplicación de criterios de diseño urbano.

Su alcance comprende los criterios aplicables a fachadas, elementos del perfil vial y demás componentes que inciden en la conformación del espacio público, con el propósito de orientar los procesos de renovación y mejoramiento de la imagen urbana bajo criterios de accesibilidad, atractivo visual, seguridad, integridad, urbanidad, inclusión, sostenibilidad y fortalecimiento del desarrollo económico local.

ARTÍCULO 4 (Aplicación): La **GDU-EP** es aplicable a suelos con una clasificación de suelo urbano (1) y suelo urbanizable (2), como fue determinado en el PLOT y su normativa complementaria. Lo anterior es indistinto a los códigos de uso de suelos previos al PLOT usados para la aprobación de proyectos en el distrito. Igualmente, será aplicable a las áreas de circulación peatonal que tengan naturaleza de espacio público o que, conforme a las normas urbanísticas aplicables, deban cumplir condiciones de accesibilidad y continuidad con el espacio público en propiedades bajo régimen de Propiedad Horizontal.

La **GDU-EP** es igualmente aplicable sobre las siguientes Zonas de Ordenamiento Territorial (ZOTs), sin perjuicio de las normas especiales, nacionales, sectoriales, patrimoniales, ambientales o de ordenamiento territorial que resulten aplicables:

1. Plan Parcial Polígono de Influencia de la Línea 1 del Metro de Panamá.
2. Plan Parcial Polígono de Influencia de la Línea 2 del Metro de Panamá.
3. Normas Especiales para La Cresta.
4. Normas Especiales para El Carmen.
5. Normas Especiales para Costa del Este.
6. ZOTs declaradas por el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial mediante Esquemas de Ordenamiento Territorial.

La **GDU-EP** no es aplicable sobre las siguientes ZOTs:

1. Plan Especial del Conjunto Monumental Histórico del Casco Antiguo.
2. Plan Especial del Conjunto Monumental y Zona de Amortiguamiento Panamá Viejo.
3. Zonas del Plan General de la Ley 21 de 21 de julio de 1997.

Se exceptúa de su aplicación a las edificaciones, remodelaciones o proyectos cuyos planos contemplen, propongan o mantengan registrada, como actividad alguna de las siguientes, siempre que dicha actividad se encuentre debidamente establecida como vocación o uso permitido en el PLOT:

1. Logístico e industrias: industria mecanizada, automatizada y manufactura; almacenamiento y embalaje de productos no contaminantes; almacenamiento o expendio de sustancias tóxicas y peligrosas.
2. Comercial: centrales de abasto y bodegas de acopio.
3. Terciario de servicios: centros de convenciones.

4. Transporte: embarcaderos e instalaciones complementarias; aeródromos e instalaciones complementarias; gasolineras e instalaciones complementarias; terminales de transporte terrestre e instalaciones complementarias.

La anterior excepción no será aplicable cuando la edificación, remodelación o proyecto cuyos planos contemplen, propongan o mantengan registrada las anteriores actividades se encuentre combinado con cualquier otra actividad no contemplada en la lista que antecede.

La exclusión prevista en este artículo no exime del cumplimiento de las disposiciones nacionales y municipales relativas a accesibilidad universal, seguridad, espacio público, protección ambiental, movilidad y demás normas de obligatorio cumplimiento

ARTÍCULO 5 (Vinculación): La **GDU-EP** y el presente Acuerdo son Normas de Desarrollo Urbano y es vinculante para la Administración Pública y para los particulares, los cuales están obligados a su cumplimiento.

ARTÍCULO 6 (Interpretación): La **GDU-EP** y el presente Acuerdo de adopción se interpretarán de conformidad con su contenido y con sujeción a los siguientes criterios: los Criterios Aplicables establecidos en la **GDU-EP**; el objeto del PLOT; y la finalidad y los principios rectores de dicho instrumento.

En materia de ancho mínimo de aceras, será aplicable la disposición que establezca el mayor ancho mínimo exigible, ya sea que esta se encuentre contenida en la **GDU-EP**, en el presente Acuerdo de adopción, en el PLOT o en otra norma aplicable. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la prevalencia de las normas de superior jerarquía cuando estas contengan una disposición expresa incompatible con dicha exigencia.

Lo anterior se aplicará sin perjuicio de las excepciones, condiciones, limitaciones y reglas especiales previstas en el presente Acuerdo para la aplicación de sus propias disposiciones.

En caso de contradicción en otras materias reguladas dentro de la **GDU-EP** y el presente Acuerdo y demás normas vigentes, prevalecerá la norma de superior jerarquía y, entre normas de igual jerarquía, la disposición especial sobre la general, garantizando en todo caso las condiciones mínimas de accesibilidad y seguridad.

ARTÍCULO 7 (Aprobación de Proyectos): Toda acción urbanística, entendida como la parcelación, urbanización y edificación de inmuebles, así como toda intervención en el espacio público, deberá acogerse a las consideraciones y normas de la **GDU-EP**, sin perjuicio del cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquiera que lo modifique, complemente, subrogue o reemplace.

La existencia previa de elementos, condiciones, ocupaciones, desniveles, accesos, rampas, acabados, infraestructuras, estructuras o cualquier otra intervención en el espacio público no exime al vinculado a este acuerdo de la acción urbanística o intervención del espacio público de adecuar dicho espacio a las disposiciones del presente Acuerdo y de la **GDU-EP**, aun cuando estos hayan sido señalados en los planos como “existentes” o hayan sido ejecutados con anterioridad.

Cuando se solicite la aprobación de una acción urbanística o intervención del espacio público relacionada con un inmueble existente, la adecuación del espacio público deberá realizarse como parte integral del proyecto, independientemente de los plazos generales de adecuación que se establecen en el Artículo 13, sin perjuicio del plazo de transición indicado en el Artículo 53.

ARTÍCULO 8 (Verificación de Cumplimiento): Intégrese a la Dirección de Planificación Urbana al proceso de revisión de planos de la Dirección de Obras y Construcciones, a fin de verificar que las acciones urbanísticas propuestas se ajusten a los lineamientos establecidos en la **GDU-EP** y el presente Acuerdo de adopción. A este fin, constará en el sistema que a bien se determine el Visto Bueno de la Dirección de Planificación Urbana.

Una vez validado el cumplimiento de los lineamientos establecidos en la **GDU-EP** y en el presente Acuerdo, y emitido el acto administrativo de aprobación de planos previsto en el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o en la norma que lo modifique, complementé, subrogue o reemplace, cualquier modificación de la obra que se aparte de los planos aprobados, así como la falta de conclusión de las obras o proyectos en los términos en que fueron aprobados, será sancionada de conformidad con lo establecido en la Ley No.6 de 1 de febrero de 2006, el Decreto Ejecutivo No.23 de 16 de mayo de 2007 y el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o en las normas que los modifiquen, complementen, subroguen o reemplacen.

ARTÍCULO 9 (Determinación del Inicio de la Acera en Ausencia de Cordón): Cuando no exista cordón, el ancho de la acera se medirá a partir del límite de la superficie destinada a la circulación vehicular.

Cuando dicho límite no pueda identificarse claramente, se tomará como punto de referencia, en el siguiente orden:

1. El elemento físico existente que delimite o separe la circulación vehicular del espacio peatonal; o
2. El límite establecido en el diseño vial, plano o documento técnico aprobado por la autoridad competente.

ARTÍCULO 10 (Franjas de Retiro Mínimo): Cuando las condiciones existentes de la servidumbre vial no permitan generar los anchos mínimos de acera establecidos en la **GDU-EP**, el vinculado deberá utilizar el espacio necesario de la franja de retiro mínimo exigido para las edificaciones sobre las vías, a fin de generar la anchura de acera requerida y garantizar la movilidad universal, la cual reviste interés social de conformidad con la Ley No.42 de 27 de agosto de 1999.

La utilización de la franja de retiro mínimo prevista en este artículo se realizará únicamente cuando dicha franja constituya una obligación urbanística aplicable al inmueble, en la medida que sea necesaria para alcanzar el ancho mínimo exigible, sin que ello implique transferencia de dominio, expropiación, constitución de servidumbre adicional ni adquisición de derechos reales por parte del Municipio.

ARTÍCULO 11 (Excepción a la Norma): Queda expresamente prohibido otorgar, autorizar, reconocer o conceder excepciones, tolerancias o cualquier otro mecanismo que implique apartarse de las normas, parámetros o disposiciones contenidas en la **GDU-EP** y en el presente Acuerdo de adopción, mediante cualquier procedimiento, trámite o actuación administrativa, cualquiera sea su denominación o naturaleza.

Lo anterior no es aplicable para los lineamientos que cuentan con un proceso de excepción o tolerancia contenido en el presente Acuerdo.

No obstante, cuando un elemento de infraestructura de servicios públicos, instalado sin intervención ni responsabilidad del propietario colindante y cuya remoción, reubicación o adecuación no dependa de este, se encuentre ubicado en el espacio público o dentro de los retiros mínimos e impida materialmente el cumplimiento íntegro de los lineamientos establecidos en la **GDU-EP** y en el presente Acuerdo, no serán imputables al propietario los



incumplimientos que resulten directa e inevitablemente de la ubicación, configuración o dimensiones de dicho elemento.

Esta circunstancia no eximirá al propietario de ejecutar las adecuaciones necesarias para cumplir con los demás lineamientos aplicables en el resto del área intervenida, ni permitirá extender la tolerancia más allá de la afectación estrictamente ocasionada por el elemento existente.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa prestadora del servicio público, o de la entidad responsable de la instalación, administración o mantenimiento de la infraestructura, de ejecutar, a su costo y dentro del ámbito de sus competencias, las obras de remoción, reubicación, adecuación, reparación o restitución que resulten necesarias para subsanar las afectaciones que le sean imputables y garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable.

ARTÍCULO 12 (Mantenimiento y Limpieza): Una vez ejecutadas las adecuaciones o construido los elementos del espacio público con base a la **GDU-EP**, el propietario tendrá la obligación de realizar las labores de mantenimiento y limpieza de estos elementos.

Se reconoce lo establecido en el Decreto Alcaldicio No.001-2018 de 11 de enero de 2018, en especial lo relativo a la obligación de velar por el cuidado de las aceras, los cordones y el mobiliario urbano colindantes con la propiedad, así como las medidas coercitivas contenidas en dicho Decreto, sin perjuicio de la facultad del alcalde para modificar esta reglamentación.

Capítulo 2

Aplicación Temporal y Adecuaciones

ARTÍCULO 13 (Aplicación Temporal): Las disposiciones de la presente Guía serán aplicables a toda solicitud, trámite, proyecto, obra, intervención o actuación urbana que sea presentada con posterioridad a su entrada en vigencia, sin perjuicio del plazo de transición indicado en el Artículo 53.

Las edificaciones, fachadas, elementos del perfil vial, ocupaciones, instalaciones o intervenciones existentes a la entrada en vigencia de la presente Guía deberán adecuarse progresivamente a sus disposiciones y normativas. A este fin, se otorga un plazo de adecuación establecido en los Artículos que proceden, atendiendo a la complejidad de la adecuación, el impacto urbano generado y la protección del interés público.

Entiéndase que las normativas de la Guía que no se encuentran listadas en los Artículos que proceden solo serán aplicable de tratarse de edificaciones nuevas.

Sin perjuicio de lo anterior, las disposiciones relacionadas con accesibilidad universal, seguridad peatonal, libre circulación, eliminación de obstáculos en el espacio público, continuidad de aceras y protección de la integridad física de los usuarios serán de aplicación prioritaria, por tratarse de condiciones mínimas para el uso seguro, inclusivo y funcional del espacio público. A este fin, los anteriores supuestos se describen de forma enunciativa y no taxativa en el Artículo 16 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 14 (Permisos Previos, autorizaciones y situaciones de uso preexistentes): Los permisos, autorizaciones o actos administrativos emitidos con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Acuerdo que se refieran al uso, ocupación, intervención o aprovechamiento del espacio público no confieren, por sí mismos, propiedad, posesión privada, derecho real, uso exclusivo ni derecho adquirido a la permanencia indefinida de la ocupación o intervención autorizada.



La existencia de tales actos administrativos tampoco impedirá que la Administración adopte las medidas necesarias para garantizar la integridad, seguridad, accesibilidad, continuidad, libre circulación y destinación del espacio público al uso común, de conformidad con la legislación vigente y mediante el procedimiento administrativo correspondiente.

A fin de salvaguardar la destinación del espacio público al uso común y su prevalencia sobre el interés particular, la existencia de permisos, autorizaciones o actos administrativos de uso de espacio público emitido previo a la entrada en vigencia del presente acuerdo no exime al vinculado del cumplimiento de las normas aquí establecidas.

ARTÍCULO 15 (Aprobación de Planos): Para la ejecución de las adecuaciones que tratan este Capítulo, será necesario la presentación y aprobación de los planos pertinentes ante la Dirección de Obras y Construcciones, de acuerdo con los lineamientos y procedimientos contenidos en el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique.

Las adecuaciones antes descritas deberán ejecutarse de conformidad a las especificaciones técnicas, únicamente en cuanto a métodos constructivos, vigentes establecidas por el Ministerio de Obras Públicas. A modo indicativo, se cumplirá con las resistencias mínimas a la compresión, espesor mínimo, compactación del terreno, entre otros. En los tramos destinados a accesos vehiculares, serán aplicables las especificaciones técnicas establecidas por el Ministerio de Obras Públicas para pavimentos de concreto tipo Portland en vías secundarias, en sustitución de las especificaciones constructivas correspondientes a las aceras.

La anterior remisión a las especificaciones técnicas en cuanto a métodos constructivos del Ministerio de Obras Públicas no sustituye las condiciones establecidas en la **GDU-EP** y su Acuerdo de adopción.

Sección Primera Aplicación Prioritaria

ARTÍCULO 16 (Adecuaciones Prioritarias): Las disposiciones contenidas en este artículo tienen carácter de orden público en cuanto se dirigen a garantizar condiciones mínimas de accesibilidad universal, seguridad peatonal, libre circulación, salubridad, integridad del espacio público, eliminación de obstáculos en el espacio público, continuidad de aceras y protección de la integridad física de los usuarios, los vinculados al presente Acuerdo adecuarán sus inmuebles para sesenta (60) días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo;

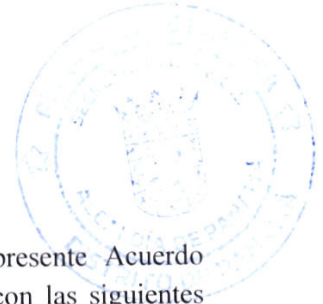
- **(A1)** Todo propietario está obligado a proveer la acera mínima establecida.
- **(A1)** Cualquier elemento que se encuentre en la acera y que interrumpa el paso peatonal tiene que ser demolido conforme al procedimiento administrativo correspondiente.
- **(A2)** No se permite realizar cambios en el material ni en los patrones o superficies en las aceras existentes.
- **(A2)** Se prohíbe la instalación de azulejos, mosaiquillos, cerámicas, porcelanatos u otro material sin propiedades antideslizantes (coeficiente de fricción dinámica (DCOF) no menor a 0,60 en condiciones húmedas) en la acera pública. En los casos en los cuales el propietario quiera realizar la instalación de un acabado en la acera, deberá presentar una solicitud escrita, la cual será evaluada por la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



- **(A3)** El encuentro entre la rampa y la superficie de vialidad tendrá que ser igual a 0 cm. Únicamente en casos debidamente justificados por condiciones topográficas o de escurrimiento pluvial se permitirá un desnivel máximo de 1 cm, el cual deberá contar con terminación redondeada y libre de aristas.
- **(A3)** Todos los vados peatonales tendrán que contar con una superficie antideslizante, sin excepción.
- **(A3)** Se prohíbe el uso de pinturas y de cualquier símbolo representativo en la superficie de los vados peatonales.
- **(B2)** El ancho máximo de la sección de la rampa vehicular ubicada entre la acera será de 0.45 m, medidos horizontalmente desde el borde exterior de la acera hasta el punto de encuentro con el nivel de la calle.
- **(B2)** No se permite que las rampas viertan el agua directamente sobre la acera, ni que generen acumulaciones, escorrentías o encharcamientos que comprometan la seguridad peatonal. El propietario deberá instalar un drenaje entre la línea de propiedad y la rampa.
- **(B5)** Ningún elemento de la puerta cochera (puertas, rampas, columnas) podrá invadir el área de la acera.
- **(E2)** No se permite instalar puertas u otros elementos que obstruyan la circulación peatonal.
- **(E3)** No se permite que ningún soporte o elemento estructural invada la acera.
- **(E4)** Queda prohibida la colocación de elementos estructurales (columnas) para los cobertizos sobre zona de circulación peatonal.
- **(E5)** No se permitirá la instalación de salidas de drenaje que descarguen directamente hacia la servidumbre pública. Queda expresamente prohibido que las aguas residuales, pluviales o de mantenimiento caigan sobre aceras, pasos peatonales o cualquier superficie destinada al tránsito público, ya que esto compromete la seguridad, accesibilidad y salubridad del entorno urbano.
- **(E5)** En los casos que los drenajes dirijan las aguas hacia la acera o en servidumbre pública, el propietario será responsable de su demolición o reubicación inmediata, cumpliendo con la normativa vigente y garantizando el libre tránsito.
- **(E7)** Se prohíbe que la puerta de la tinaquera se abra hacia la acera o cualquier área del espacio público.
- **(E7)** Ningún elemento de la tinaquera podrá obstruir la circulación peatonal ni vehicular, asegurando la accesibilidad y seguridad en la vía pública.
- **(F1)** Las aberturas en superficies de piso no deberán permitir el paso de una esfera de diámetro mayor a ½ pulgada (13 mm).
- **(F6)** Se prohíbe la colocación de tanques sobre aceras, zonas de infraestructura, áreas verdes o servidumbre pública.
- **(G4)** Se prohíbe la instalación de grama artificial en fachadas o frentes que den hacia la calle, asegurando la coherencia estética y ecológica del espacio público. Cuando se detecte el desprendimiento de elementos de una fachada, se procederá a su eliminación.

Cuando una situación existente represente un incumplimiento de las normativas anteriormente listadas, la autoridad competente podrá ordenar las medidas necesarias para eliminar o mitigar dicho riesgo, previo cumplimiento del procedimiento administrativo establecido en el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique.

Sección Segunda
Aplicación a Corto Plazo



ARTÍCULO 17 (Adecuaciones a Corto Plazo): Los vinculados al presente Acuerdo adecuarán sus inmuebles y el espacio público colindante para cumplir con las siguientes normativas contenidas en la **GDU-EP**, contando con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del mismo:

- **(A3)** La pendiente de los vados será de 5% (máximo 8%), garantizando condiciones seguras, cómodas y accesibles para todos los usuarios.
- **(B5)** La puerta cochera (entrada de carros) se ubicará a una distancia mínima de 2.00 metros medida desde la línea de propiedad. El espacio comprendido entre la línea de propiedad y la puerta cochera se mantendrá como una franja de protección de 2.00 metros de ancho como mínimo, conformada exclusivamente por un área verde destinada a vegetación natural.
- **(B5)** Ningún elemento de la puerta cochera (puertas, rampas, columnas) podrá invadir el área de la acera.
- **(G4)** Queda prohibido el uso de vegetación artificial en aceras o espacios públicos, incluyendo grama sintética, árboles plásticos, arbustos artificiales u otros elementos similares.
- **(E7)** Las tinaqueras se ubicarán completamente dentro de la línea de propiedad, garantizando que ningún componente sobresalga hacia el espacio público.

El plazo establecido en este artículo constituye exclusivamente un período para la ejecución de la adecuación exigida y no implica reconocimiento, convalidación o legitimación de la situación física preexistente ni constituye derecho adquirido a su permanencia.

Sección Tercera
Aplicación a Largo Plazo

ARTÍCULO 18 (Adecuaciones a Largo Plazo): Los vinculados al presente Acuerdo adecuarán sus inmuebles y el espacio público colindante para cumplir con las siguientes normativas contenidas en la **GDU-EP**, contando con un plazo de dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia del mismo:

- **(A1)** Quedan prohibidos los escalones, cambios de nivel o cualquier elemento que interrumpa la circulación peatonal.
- **(A1)** Es obligación mantener la acera continua y alineada con el cordón de la vialidad, garantizando la continuidad del recorrido peatonal a lo largo de todo el frente del lote. No se permitirá el retranqueo, desplazamiento o interrupción de la acera hacia el interior del lote, debiendo mantenerse siempre en alineación con la acera existente y colindantes.
- **(A3)** Las diferencias de nivel en las aceras serán resueltas exclusivamente mediante vados peatonales.
- **(A3)** Es de obligatorio cumplimiento la instalación de pavimentos podotáctiles de prevención en la parte superior del vado, con cambio de textura y color contrastante, para la orientación de personas con discapacidad visual. Este pavimento será de un ancho mínimo de 0.40 m y máximo de 0.80 m, y tendrá que ser colocado en la franja de aproximación inmediata al cruce o intersección.
- **(B1)** No se permite modificar el nivel de la acera para la construcción de accesos vehiculares. Es obligación mantener el nivel continuo y constante a lo largo de todo su recorrido, debiendo resolverse los accesos vehiculares mediante rampas vehiculares ubicadas fuera de la zona peatonal, sin afectar la continuidad, accesibilidad y seguridad del tránsito peatonal.



- **(B2)** Las rampas vehiculares iniciarán obligatoriamente desde la línea de construcción del lote correspondiente. Queda prohibida cualquier extensión, proyección o inicio de rampa fuera de dicha línea.
- **(B2)** El ancho máximo de la sección de la rampa vehicular ubicada entre la acera será de 0.45 m, medidos horizontalmente desde el borde exterior de la acera hasta el punto de encuentro con el nivel de la calle.
- **(B2)** No se permite que las rampas viertan el agua directamente sobre la acera, ni que generen acumulaciones, escorrentías o encharcamientos que comprometan la seguridad peatonal. El propietario deberá instalar un drenaje entre la línea de propiedad y la rampa.
- **(F1)** La instalación de siamesas está prohibida sobre aceras o zonas peatonales, debiendo ubicarse exclusivamente dentro de la línea de propiedad.
- **(F4)** Los postes de alumbrado, telecomunicaciones o señalización serán ubicados exclusivamente dentro de la zona de infraestructura de la acera. Queda terminantemente prohibida su instalación en el área de circulación peatonal.
- **(F4)** Los pedestales eléctricos, de telecomunicaciones o de control se instalarán dentro de la zona de infraestructura, garantizando que no interfieran con el flujo peatonal ni obstruyan accesos, rampas o alcorques.
- **(F5)** Queda prohibida, en cualquier circunstancia, la instalación de transformadores y generadores eléctricos sobre la acera.

El plazo establecido en este artículo constituye exclusivamente un período para la ejecución de la adecuación exigida y no implica reconocimiento, convalidación o legitimación de la situación física preexistente ni constituye derecho adquirido a su permanencia.

Sección Cuarta

Prestadores de Servicios Públicos

ARTÍCULO 19 (Adecuaciones por Prestadores de Servicios Públicos): Las empresas prestadoras de servicios públicos o las entidades responsables de la instalación, administración o mantenimiento de infraestructura urbana ubicada en el espacio público deberán ejecutar, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, las obras de remoción, reubicación, adecuación, reparación o restitución que resulten necesarias para ajustar dicho espacio a las disposiciones establecidas en la **GDU-EP** y en el presente Acuerdo de adopción, dentro de los plazos previamente establecidos.

No obstante, los plazos de adecuación previstos en este Capítulo serán aplicables únicamente cuando no exista otra norma que establezca un plazo distinto para la renovación, sustitución o adecuación de la infraestructura a su cargo.

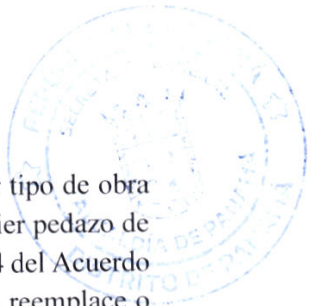
Capítulo 3

Procedimientos

Sección Primera

Remoción de elementos que obstruyan zona peatonal

ARTÍCULO 20 (Obstrucción): Se considerará obstrucción cualquier elemento fijo, semifijo o temporal ubicado dentro del espacio de la acera que reduzca o interrumpa el ancho libre mínimo de circulación peatonal, afecte la accesibilidad universal o represente riesgo para la seguridad de los peatones.



El supuesto que antecede se entenderá como la infracción de edificar cualquier tipo de obra sobre servidumbre, área destinada al uso público, área verde, parques, o cualquier pedazo de tierra que no sea parte de la propiedad de la finca, contemplado en el Artículo 204 del Acuerdo Municipal No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique, indistinto a si la finca se encuentre en construcción o no. La anterior infracción será acreditada a la persona natural o jurídica que, de conformidad con la obligación legal que le corresponda, resulte responsable de realizar las adecuaciones ordenadas, atendiendo al origen del elemento que obstruya o afecte el paso peatonal; cuando este sea producto de una actuación del propietario o de quien haya ostentado la propiedad de la finca, la responsabilidad recaerá en quien ostente el derecho de propiedad al momento de la exigibilidad de las adecuaciones ordenadas; cuando la obstrucción sea atribuible a una institución, empresa prestadora de servicios públicos u otra persona natural o jurídica distinta del propietario, la responsabilidad corresponderá a quien legalmente tenga a su cargo la ejecución, instalación, mantenimiento, retiro o reubicación del elemento que constituya la infracción.

Lo anterior es indistinto a la existencia de planos aprobados que en su momento hayan autorizado los elementos que constituyen obstrucciones, tal como se establece en el Artículo 16 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 21 (Ancho libre mínimo): Las aceras deberán mantener un ancho libre continuo no menor de 1.80 metros, medido entre obstáculos, mobiliario urbano, elementos constructivos o cualquier objeto existente dentro del espacio público.

En situaciones consolidadas donde las condiciones físicas lo limiten, podrá admitirse excepcionalmente un ancho libre mínimo de 1.50 metros, siempre que se garantice la continuidad del recorrido accesible.

ARTÍCULO 22 (Inspección Técnica): La determinación de obstrucción al ancho libre mínimo de circulación peatonal se dará mediando el Procedimiento Técnico Legal establecido en el Artículo 205 del Acuerdo Municipal No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique.

ARTÍCULO 23 Se otorga un plazo de cinco (5) días hábiles desde la recepción de la boleta de inspección para que el propietario, presente los planos correspondientes para ejecutar las adecuaciones necesarias para liberar la obstrucción que trata el Artículo 16 del presente Acuerdo. Una vez aprobado el plano correspondiente, el propietario contará con un término de un (1) mes calendario para ejecutar las adecuaciones autorizadas en el mismo.

El término señalado podrá ser prorrogado por una única vez, por un período adicional de un (1) mes calendario, siempre que el propietario presente solicitud debidamente sustentada con al menos cinco (5) días hábiles de anticipación al vencimiento del plazo original, indicando las razones que justifican la necesidad de la prórroga. La falta de respuesta de la autoridad competente antes del vencimiento del término original se entenderá como aprobación de la prórroga solicitada.

Dentro de dichos plazos, el vinculado deberá comunicar a la Dirección de Obras y Construcciones la ejecución de las adecuaciones correspondientes, a fin de que esta verifique la subsanación de la presunta infracción. De validarse por parte de la Dirección de Obras y Construcciones la corrección total de las posibles infracciones dentro del plazo establecido, se ordenará el cierre del proceso sancionatorio, sin imposición de sanción, dejando constancia de la subsanación voluntaria en el expediente administrativo.

ARTÍCULO 24 (Riesgo Inmediato): Si el informe técnico de inspección, elaborado con observancia de los contenidos previstos en el numeral 3 del Artículo 205 del Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique, determina



que la obstrucción al ancho libre mínimo de circulación peatonal presenta un riesgo inmediato a la seguridad del peatón, obligue al peatón a invadir la calle o afecte condiciones de accesibilidad universal, se ordenará, mediante proveído, la remoción o demolición inmediata de la obstrucción, según corresponda.

ARTÍCULO 25 (Restitución del Espacio Público): De determinarse la existencia de una obstrucción al ancho libre mínimo de circulación peatonal conforme al procedimiento contenido en el Artículo 22 de este Acuerdo, adicional a las sanciones y medidas de suspensión y demolición que correspondan, la resolución sancionatoria obligará al propietario restaurar el espacio público colindante a su finca de forma que, como mínimo, cumpla con todas las normativas aplicables indicadas en el Artículo 17 y Artículo 18 del presente Acuerdo en un plazo de seis (6) meses contados desde la ejecutoriedad de la resolución.

El plazo especial de seis (6) meses previstos en este artículo será exigible únicamente cuando se haya emitido resolución sancionatoria que determine la existencia de una obstrucción al ancho libre mínimo de circulación peatonal, con independencia de cualquier otro plazo general establecido en los Artículos 17 y 18 del presente Acuerdo. Una vez emitida dicha resolución sancionatoria, la falta de mención expresa, parcial o total, de las adecuaciones requeridas no limitará ni extinguirá la obligación del propietario de restituir el espacio público colindante a su finca conforme a las normas técnicas aplicables, ni impedirá a la autoridad municipal exigir su cumplimiento.

Sección Segunda

Solicitud de Incorporación de Acabado en la Acera

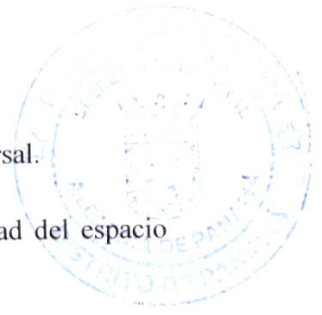
ARTÍCULO 26 (Solicitud de Incorporación de Acabado en la Acera): El propietario interesado en incorporar un acabado superficial en las aceras colindantes con su finca presentará solicitud de incorporación de acabado en la acera ante la Dirección de Planificación Urbana, contando esta unidad administrativa con un plazo de quince (15) días hábiles desde la presentación correcta de la solicitud para resolver la misma.

ARTÍCULO 27 (Requisitos de la Solicitud): La solicitud de incorporación de acabado en la acera cumplirá los siguientes requisitos:

1. Memorial o nota dirigida al Director de Planificación Urbana que contenga los generales del propietario, como lo es su nombre, su residencia o local en que pueda ser localizado, número de teléfono y correo electrónico
2. Copia de cédula del propietario o propietarios; o certificado de Registro Público de Personería Jurídica en caso de que el propietario es una persona jurídica.
3. Certificado de Registro Público de propiedad de la finca que colinde con la acera a intervenir.
4. Ubicación de la finca y descripción de la intervención propuesta.
5. Croquis que describa la obra a ejecutarse en donde se indique lo siguiente:
 - a. Localización de la acera a intervenir;
 - b. Dimensiones y relación con el acceso peatonal.
6. Registro fotográfico de la situación actual y de las aceras del entorno.
7. Especificación técnica del material propuesto, incluyendo ficha técnica que certifique propiedades antideslizantes con coeficientes dinámico de fricción (DCOF) ≥ 0.60 en condiciones húmedas.
8. Detalle constructivo del acabado y sistema de colocación.

ARTÍCULO 28 (Criterio para la evaluación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana evaluará la solicitud de incorporación de acabado en la acera verificando, adicional al cumplimiento de los requisitos de forma descritos en el Artículo que antecede, lo siguiente:

1. Cumplimiento de criterios de seguridad peatonal y accesibilidad universal.
2. Continuidad del ancho libre de circulación peatonal.
3. Compatibilidad con los lineamientos de imagen urbana y uniformidad del espacio público.
4. Durabilidad y mantenimiento del material propuesto.



ARTÍCULO 29 (Aprobación o negación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana, con base a la evaluación que antecede, determinará mediante resolución motivada si se aprueba, aprueba con condiciones o se niega el permiso de incorporación de acabado en la acera. Las condiciones a la aprobación únicamente podrán guardar relación con los criterios de evaluación contenidos en el Artículo que antecede.

Contra esta resolución se podrá interponer recurso de reconsideración dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la notificación de la resolución original.

ARTÍCULO 30 (Permiso de Incorporación de Acabado en la Acera): El permiso de incorporación de acabado en la acera no implica transferencia de propiedad, uso exclusivo, ni derecho alguno sobre el espacio público. La acera mantendrá en todo momento su carácter de bien de uso público y la Alcaldía de Panamá podrá intervenir, modificar, retirar o reemplazar el acabado autorizado cuando así lo requieran obras públicas, criterios de interés general, mantenimiento urbano o adecuaciones normativas, sin que ello genere derecho a compensación o indemnización a favor del propietario.

La Dirección de Planificación Urbana podrá revocar el permiso de incorporación de acabado en la acera por los mismos motivos indicados anteriormente mediante resolución motivada, con base al informe técnico de inspección, en el que se acrediten las circunstancias que justifican su adopción y se establezca el plazo para la adecuación de la acera a las disposiciones generales aplicables.

Igualmente, el permiso de incorporación de acabado en la acera no corresponde a una autorización de intervención del espacio público, siendo obligatorio la presentación de los planos correspondientes, según determine el Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquiera que lo modifique, complemente, subrogue o reemplace.

ARTÍCULO 31 (Mantenimiento de Acabado): El propietario será responsable del mantenimiento del acabado instalado y deberá garantizar que este conserve condiciones adecuadas de seguridad y accesibilidad. En caso de deterioro o riesgo para los peatones, la Alcaldía podrá exigir su reparación y reposición, de acuerdo al Procedimiento Técnico Legal establecido en el Artículo 205 del Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique.

Sección Tercera

Solicitud de Excepción de Ancho de Accesos Vehiculares

ARTÍCULO 32 (Solicitud de Excepción de Ancho de Accesos Vehiculares): El propietario podrá solicitar la excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares establecidos ante la Dirección de Planificación Urbana, contando con treinta (30) días hábiles desde la presentación correcta de la solicitud para resolver la misma.

ARTÍCULO 33 (Requisitos de la Solicitud): La solicitud de excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares cumplirá los siguientes requisitos:

1. Memorial o nota dirigida al Director de Planificación Urbana que contenga los generales del propietario, como lo es su nombre, su residencia o local en que pueda ser localizado, número de teléfono y correo electrónico. Este memorial o nota igualmente incluirá:
 - 1.1. Descripción del Proyecto:
 - 1.1.1. Ubicación de la finca;
 - 1.1.2. Descripción de la intervención (uso) propuesta; y,
 - 1.1.3. Cantidad y tipo de accesos vehiculares requeridos;
 - 1.2. Condiciones Físicas del Lote:
 - 1.2.1. Dimensiones del terreno (frente, fondo y área total);
 - 1.2.2. Topografía existente;
 - 1.2.3. Identificación de elementos condicionantes que limiten o influyan en la solución propuesta para el acceso vehicular, incluyendo, como mínimo, lo siguiente:
 - 1.2.3.1. Servidumbres;
 - 1.2.3.2. Retiros obligatorios;
 - 1.2.3.3. Infraestructura existente;
 - 1.2.3.4. Árboles o elementos urbanos; y,
 - 1.2.3.5. Pendientes o desniveles.
 - 1.2.4. Limitaciones geométricas que impiden cumplir el ancho reglamentario;
 - 1.3. Análisis de operación vehicular que demuestre la necesidad funcional de mayor ancho. Esto incluirá:
 - 1.3.1. Tipo de vehículos que utilizarán el acceso (livianos, servicio, emergencia, carga, etc.);
 - 1.3.2. Frecuencia estimada de ingreso y salida;
 - 1.3.3. Sentido de circulación propuesto;
 - 1.3.4. Radios de giro y maniobrabilidad (con diagramas o barridos vehiculares);
 - 1.4. Análisis y proyección del impacto en la vía pública del entorno urbano inmediato a un radio de 500 metros. Esto incluirá la relación del acceso con:
 - 1.4.1. Flujo vehicular existente;
 - 1.4.2. Intersecciones cercanas;
 - 1.4.3. Paradas de transportes público;
 - 1.4.4. Cruces peatonales;
 - 1.4.5. Relación con accesos de lotes colindantes;
 - 1.4.6. Medidas de control y seguridad propuestas, en atención al impacto generado sobre la vía pública por la solicitud presentada, el solicitante deberá presentar las correspondientes medidas de control y seguridad vial que garanticen la adecuada operación del acceso, tales como: control de ingreso y salida, señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad, diseño de vado peatonal accesible, separación clara entre el área peatonal y la vehicular, entre otras;
 - 1.5. Análisis del cumplimiento del interés público. A este fin el solicitante demostrará que la excepción:
 - 1.5.1. No compromete la seguridad vial ni peatonal;
 - 1.5.2. Mantiene la accesibilidad universal;
 - 1.5.3. No genera afectaciones negativas al espacio público;
 - 1.5.4. Mejora o mantiene la funcionalidad urbana del entorno.
2. Copia de cédula del propietario o propietarios; o certificado de Registro Público de Personería Jurídica en caso de que el propietario es una persona jurídica.
3. Certificado de Registro Público de propiedad de la finca que colinde con el acceso a intervenir.
4. Plano de Ubicación.
5. Planta arquitectónica con accesos, indicando radios de giro, maniobras y relación con la acera, de acuerdo a los requisitos de diseño contenidos en el Artículo que procede.

6. Secciones del acceso, de acuerdo a los requisitos de diseño contenidos en el Artículo que procede.
7. Barridos vehiculares (AutoTURN u otro análisis).
8. Registro fotográfico del sitio donde se propone la excepción.



ARTÍCULO 34 (Requisitos de diseño de la propuesta): Toda propuesta de acceso vehicular sometida al régimen de excepción regulado en la presente Sección deberá cumplir con los requisitos de diseño establecidos en este artículo, siendo:

1. Ancho mínimo de acera. El ancho libre mínimo del cruce peatonal será de 1.80 metros. Cuando la normativa aplicable o la zonificación vigente establezca un ancho mínimo de acera mayor, prevalecerá este último.
2. Nivel de la acera. No se permitirá modificar ni disminuir el nivel de la acera. El cruce vehicular deberá resolverse a nivel de acera, garantizando la continuidad del itinerario peatonal. No se permitirán vados peatonales como solución para salvar desniveles.
3. Colocación de bolardos. Será obligatoria la instalación de bolardos a ambos lados del acceso vehicular, de conformidad con los parámetros y lineamientos establecidos en la normativa D-1 de la **GDU-EP**, relativa a bolardos.
4. Franja podotáctil de alerta. En ambos extremos del acceso vehicular deberá colocarse una franja podotáctil de alerta, conforme a los parámetros y lineamientos de accesibilidad universal establecidos por la autoridad competente, con el propósito de advertir a las personas con discapacidad visual sobre la presencia del cruce vehicular.
5. Rampa vehicular. El acceso vehicular deberá contemplar una rampa con un ancho máximo de 0.45 metros, destinada exclusivamente a resolver la transición entre la calzada y el acceso vehicular.
6. Conservación de los cordones viales. Deberán conservarse los cordones de la vialidad. Únicamente se permitirán las modificaciones estrictamente necesarias para la conformación del acceso vehicular autorizado.

El cumplimiento de lo anterior deberá acreditarse tanto en la documentación técnica que acompañe la solicitud de excepción como en los planos que se sometan posteriormente a aprobación, cuando la excepción haya sido otorgada.

ARTÍCULO 35 (Criterio para la evaluación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana evaluará la solicitud de excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares verificando, adicional al cumplimiento de los requisitos de forma descritos en el Artículo que antecede, lo siguiente:

1. Intensidad de tráfico generado por el uso de la finca/construcción;
2. Clasificación y jerarquía de la vía;
3. Volumen peatonal existente;
4. Seguridad vial y visibilidad de aproximación; y,
5. Impacto sobre la continuidad urbana y accesibilidad universal.

ARTÍCULO 36 (Aprobación o negación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana, con base a la evaluación que anteceder, determinará mediante resolución motivada si se aprueba, aprueba con condiciones o se niega la excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares.

La resolución indicará: la norma específica exceptuada; la magnitud exacta de la excepción; su plazo, si procede; las condiciones impuestas; las medidas de mitigación; las consecuencias del incumplimiento. Las condiciones a la aprobación únicamente podrán guardar relación con los criterios de evaluación contenidos en el Artículo que antecede.

Contra esta resolución se podrá interponer recurso de reconsideración dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la notificación de la resolución original.

ARTÍCULO 37 (Excepción a los Anchos Máximos de Accesos Vehiculares): La excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares no implica transferencia de propiedad, uso exclusivo, ni derecho alguno sobre el espacio público. La acera mantendrá en todo momento su carácter de bien de uso público y la Alcaldía de Panamá podrá intervenir, modificar o retirar la excepción autorizada cuando así lo requieran obras públicas, criterios de interés general, mantenimiento urbano o adecuaciones normativas, o desaparición de las condiciones de hecho y derecho que motivaron su otorgamiento, sin que ello genere derecho a compensación o indemnización a favor del propietario. La excepción constituye una medida de carácter excepcional, no genera precedente administrativo y no podrá ser utilizada como fundamento para solicitudes posteriores de naturaleza similar.

La Dirección de Planificación Urbana podrá revocar la excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares por los mismos motivos indicados anteriormente. La revocatoria de la excepción deberá efectuarse mediante resolución motivada, con base al informe técnico de inspección, en la que se acrediten las circunstancias que justifican su adopción y se establezca el plazo para la adecuación del acceso vehicular a las disposiciones generales aplicables.

Igualmente, la excepción a los anchos máximos de accesos vehiculares no corresponde a una autorización de intervención del espacio público, siendo obligatorio la presentación de los planos correspondientes, según determine el Acuerdo No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquiera que lo modifique, complemente, subrogue o reemplace.

Sección Cuarta

Solicitudes Relacionadas a Infraestructura Verde

ARTÍCULO 38 (Protección de Árboles Urbanos): Cuando existan árboles consolidados o de valor ambiental ubicados dentro o adyacentes al espacio destinado para la acera, se priorizará su conservación y protección, evitando su tala o afectación al sistema radicular como consecuencia de la ampliación del espacio peatonal.

Para los efectos de la presente Guía, se entenderá que un árbol es consolidado o de valor ambiental cuando, de conformidad con los criterios técnicos y la normativa vigente emitida por el Ministerio de Ambiente, presente características que justifiquen su conservación por su madurez, porte, estado fitosanitario, valor ecológico, paisajístico, histórico, cultural o por los servicios ecosistémicos que presta.

ARTÍCULO 39 (Solicitud de Reducción del Ancho Libre Mínimo): De presentarse el supuesto establecido en el artículo que antecede, de manera excepcional, se podrá autorizarse una reducción del ancho libre mínimo de la acera, solo en el caso de adecuaciones, siempre que:

1. Se garantice la circulación libre continua de la zona peatonal.
2. La reducción se limita únicamente al tramo necesario para preservar el árbol, retomándose el ancho libre mínimo establecido en la **GDU-EP** y el presente Acuerdo de Adopción, una vez superada el área de protección del árbol.
3. La adecuación de la acera contará con una propuesta de implementación de soluciones de diseño que protejan el sistema radicular y se genere un alcorque de protección para el árbol.
4. Se eviten intervenciones que comprometan la estabilidad, salud o expectativa de vida del árbol.

ARTÍCULO 40 (Requisitos de la Solicitud): La solicitud de reducción del ancho libre mínimo de acera para la protección de árboles consolidados o de valor ambiental cumplirá los siguientes requisitos:

1. Memorial o nota dirigida al Director de Planificación Urbana que contenga los generales del propietario, como lo es su nombre, su residencia o local en que pueda ser localizado, número de teléfono y correo electrónico. Este memorial o nota igualmente incluirá justificación de que se trata de un árbol consolidado o de valor ambiental.
2. Copia de cédula del propietario o propietarios; o certificado de Registro Público de Personería Jurídica en caso de que el propietario es una persona jurídica.
3. Certificado de Registro Público de propiedad de la finca que colinde con la acera a intervenir.
4. Croquis donde se indique lo siguiente:
 - a. Localización de la propiedad, en el que se identifique la finca objeto de la solicitud, la línea de propiedad, la línea de construcción, los linderos, la vía pública adyacente;
 - b. Ubicación del árbol objeto de la excepción;
 - c. El levantamiento de la condición existente, indicando las dimensiones de la acera, vialidad, cordón y demás elementos presentes en el área;
5. Registro fotográfico de los árboles consolidados o de valor ambiental.
6. (Voluntario) Registro gráfico complementario, incluyendo esquemas, secciones y cualquier otro documento técnico que permita evaluar adecuadamente la solicitud.\
7. (Voluntario) Respuesta a consulta hecha al Ministerio de Ambiente donde se detalle su criterio de si el arbolado presenta las condiciones de consolidación o de valor ambiental.

ARTÍCULO 41 (Aprobación o negación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana, con base a la evaluación que anteceder, determinará mediante resolución motivada si se aprueba o se niega la autorización de reducción del ancho libre mínimo de la acera para la protección de árboles consolidados o de valor ambiental.

Contra esta resolución se podrá interponer recurso de reconsideración dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la notificación de la resolución original.

ARTÍCULO 42 (Autorización de Reducción del Ancho Libre Mínimo de la Acera para la Protección de Árboles): La autorización de reducción del ancho libre mínimo de la acera para la protección de árboles consolidados o de valor ambiental no implica transferencia de propiedad, uso exclusivo, ni derecho alguno sobre el espacio público. La acera mantendrá en todo momento su carácter de bien de uso público y la Alcaldía de Panamá podrá intervenir, modificar o retirar la excepción autorizada cuando así lo requieran obras públicas, criterios de interés general, mantenimiento urbano o adecuaciones normativas, o desaparición de las condiciones de hecho y derecho que motivaron su otorgamiento, sin que ello genere derecho a compensación o indemnización a favor del propietario.

La Dirección de Planificación Urbana podrá revocar la autorización de reducción del ancho libre mínimo de la acera para la protección de árboles consolidados o de valor ambiental por los mismos motivos indicados anteriormente. La revocatoria de la autorización deberá efectuarse mediante resolución motivada, con base al informe técnico de inspección, en la que se acrediten las circunstancias que justifican su adopción y se establezca el plazo para la adecuación de la acera a las disposiciones generales aplicables.

Igualmente, la autorización de reducción del ancho libre mínimo de la acera para la protección de árboles consolidados o de valor ambiental no corresponde a una autorización de intervención del espacio público, siendo obligatorio la presentación de los planos

correspondientes, según determine el Acuerdo No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquiera que lo modifique, complemente, subrogue o reemplace.

Las disposiciones de este artículo serán aplicables exclusivamente a la adecuación de aceras y demás situaciones físicas existentes. No procederá la autorización de reducción del ancho libre mínimo de la acera en proyectos de nuevas edificaciones, los cuales deberán cumplir íntegramente con las dimensiones, características y demás condiciones aplicables a las aceras establecidas para el uso de suelo correspondiente en el PLOT y en las demás normas urbanísticas aplicables.

Sección Quinta

Solicitud de Validación de Sistema de Apertura de Puertas

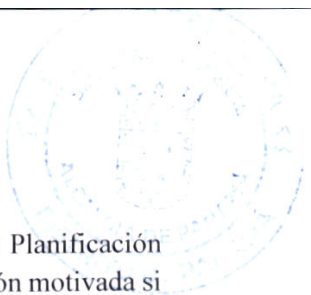
ARTÍCULO 43 (Solicitud de Validación de Sistema de Apertura de Puertas): El propietario interesado en incorporar una tipología de apertura de puertas, distinta a la permitida por la Norma E-2 de la **GDU-EP** presentará solicitud de validación de sistema de apertura de puertas ante la Dirección de Planificación Urbana, contando esta unidad administrativa con un plazo de quince (15) días hábiles desde la presentación correcta de la solicitud para resolver la misma.

ARTÍCULO 44 (Requisitos de la Solicitud): La solicitud de validación de sistema de apertura de puertas cumplirá los siguientes requisitos:

1. Memorial o nota dirigida al Director de Planificación Urbana que contenga los generales del propietario, como lo es su nombre, su residencia o local en que pueda ser localizado, número de teléfono y correo electrónico. Este memorial o nota igualmente incluirá:
 - a. Descripción de la propuesta, indicando el tipo de sistema de apertura, funcionamiento y características técnicas del mecanismo;
 - b. Justificación de imposibilidad técnica o condicionantes del lote, que impidan la implementación de sistemas de apertura hacia el interior o corredizos;
 - c. Medidas de control y seguridad propuestas, destinadas a prevenir riesgos para peatones y vehículos;
2. Copia de cédula del propietario o propietarios; o certificado de Registro Público de Personería Jurídica en caso de que el propietario es una persona jurídica.
3. Certificado de Registro Público de propiedad de la finca que colinde con la acera a intervenir.
4. Croquis que describa la obra a ejecutarse en donde se indique lo siguiente:
 - a. Localización de la acera colindante a la apertura;
 - b. ubicación del acceso;
 - c. radios de apertura;
 - d. áreas de barrido; y,
 - e. relación con la acera y la vía pública.
5. (Voluntario) Registro gráfico complementario, incluyendo esquemas, secciones y cualquier otro documento técnico que permita evaluar adecuadamente la solicitud.

ARTÍCULO 45 (Criterio para la evaluación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana evaluará la solicitud de validación de sistema de apertura de puertas verificando, adicional al cumplimiento de los requisitos de forma descritos en el Artículo que antecede, lo siguiente:

1. Cumplimiento de criterios de seguridad peatonal y accesibilidad universal;
2. Continuidad del ancho libre de circulación peatonal; y,
3. Compatibilidad con los lineamientos de imagen urbana y uniformidad del espacio público.



ARTÍCULO 46 (Aprobación o negación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana, con base a la evaluación que anteceder, determinará mediante resolución motivada si se aprueba, aprueba con condiciones o se niega el sistema de apertura de puertas. Las condiciones a la aprobación únicamente podrán guardar relación con los criterios de evaluación contenidos en el Artículo que antecede.

Contra esta resolución se podrá interponer recurso de reconsideración dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a la notificación de la resolución original.

ARTÍCULO 47 (Validación de Sistema de Apertura de Puertas): La resolución que valida el sistema de aperturas de puertas no implica transferencia de propiedad, uso exclusivo, ni derecho alguno sobre el espacio público. La acera mantendrá en todo momento su carácter de bien de uso público y la Alcaldía de Panamá podrá intervenir, modificar, retirar o reemplazar el acabado autorizado cuando así lo requieran obras públicas, criterios de interés general, mantenimiento urbano o adecuaciones normativas, sin que ello genere derecho a compensación o indemnización a favor del propietario.

La Dirección de Planificación Urbana podrá revocar la validación del sistema de aperturas de puertas por los mismos motivos indicados anteriormente. La revocatoria de la validación del sistema de aperturas de puertas deberá efectuarse mediante resolución motivada, con base al informe técnico de inspección, en la que se acrediten las circunstancias que justifican su adopción y se establezca el plazo para la adecuación del sistema de apertura de puertas a las disposiciones generales aplicables.

Igualmente, la validación de sistema de apertura de puertas no corresponde a una autorización de intervención del espacio público, siendo obligatorio la presentación de los planos correspondientes, según determine el Acuerdo No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquiera que lo modifique, complemente, subrogue o reemplace. Igualmente, los trabajos a efectuarse serán conforme a las especificaciones autorizadas, quedando prohibida cualquier modificación sin aprobación previa.

Sección Sexta

Propuesta de Cambios a las Vías

ARTÍCULO 48 (Propuesta de Modificación del Perfil Vial): Los propietarios de inmuebles ubicados en una misma cuadra o frente de vía podrán presentar conjuntamente una propuesta de modificación del perfil vial existente y, previa aprobación de las autoridades competentes, ejecutar las obras autorizadas para destinar parte del espacio de circulación o estacionamiento vehicular a garantizar la continuidad y el ancho libre mínimo de las aceras.

El Alcalde reglamentará, mediante Decreto Alcaldicio, mecanismos que faciliten la participación entre propietarios para poder preparar las propuestas que tratan este Artículo. Se recomienda incorporar a este reglamento:

1. Lineamientos para determinar unidades de adecuación vial, siendo estas las unidades mínimas asociativas de una cuadra o frente vial que permita la presentación de propuestas de modificación de perfil vial.
2. Guías simplificadas que faciliten a los propietarios presentar sus propuestas.
3. Acompañamiento para los proponentes por parte de la Dirección de Planificación Urbana.



ARTÍCULO 49 (Prórroga a Adecuaciones): De presentarse la propuesta que antecede, en seguimiento de los procedimientos y lineamientos establecidos en el Decreto Alcaldicio previamente mencionado, se otorgará una prórroga de un (1) año, contada a partir del vencimiento del plazo de adecuación que resulte aplicable, adicional al plazo máximo establecido para el periodo de adecuación contenido en el Capítulo 2 del presente Acuerdo de Adopción.

Capítulo 4

Modificaciones a Acuerdos Municipales

ARTÍCULO 50 (Adición – Obras Menores): Se modifica el Artículo 119 del Acuerdo Municipal No.110 de 22 de abril de 2025 para que él mismo se lea de la siguiente manera:

ARTÍCULO 119: Se consideran dentro de la categoría de Permiso Digital para Obras Menores las remodelaciones internas o externas a residencias, en cualquiera de sus modalidades; a locales comerciales existentes; la colocación de contenedores y estructuras móviles; las intervenciones sobre servidumbres viales destinadas a la construcción, reconstrucción, rehabilitación o adecuación de aceras, siempre que se hagan conforme a las Fichas de Tipologías de Aceras de la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público; y cercas, que involucren los siguientes trabajos:

En residencias: aceras, cercas, acabados, cielo raso, pisos, fachadas, cambio de cubiertas de techo, estructura de techo, pavimentos sobre tierra, paredes livianas, cambio de puertas y ventanas y adiciones que no superen los cien (100) metros cuadrados.

En locales comerciales (existentes y con permiso de ocupación): cambio de cielo raso, cambio y/o instalación de lámparas o tomacorrientes, revestimiento de pisos y paredes, cambio de puertas y ventanas, mobiliario, paredes livianas y trabajos en paredes de bloque, conforme a la normativa aplicable.

En contenedores y estructuras móviles: sala de ventas, apartamento modelo (siempre que el proyecto que se va a comercializar cuente con anteproyecto aprobado) y oficina temporal de obra. Esto aplica para estructuras que no estén conectadas a la red de infraestructura.

En intervenciones sobre servidumbres viales destinadas a la construcción, reconstrucción, rehabilitación o adecuación de aceras: aceras, rampas, bolardos, franjas podotáctiles, cordones, acabados y demás elementos que formen parte del espacio peatonal, siempre que las intervenciones no impliquen modificaciones a la geometría de la vía ni a las redes de infraestructura de servicios públicos, salvo las adecuaciones expresamente autorizadas por la entidad competente.

En el caso de instalaciones de camiones de comida, el permiso se tramitará siempre que se cuente con la aprobación previa del Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá referente al sistema de gas.

Para los casos de remoción de capa vegetal (limpieza superficial), se permitirá un área no mayor de mil (1,000) metros cuadrados, con un espesor máximo de diez (10) centímetros.

Se excluyen de la modalidad de Permiso Digital para Obras Menores las remodelaciones de edificios que involucren cambios estructurales o

intervenciones en los sistemas húmedo contra incendio, eléctrico, hidrosanitario o mecánico.

Igualmente, se excluyen de la modalidad de Permiso Digital para Obras Menores las intervenciones sobre servidumbres viales destinadas a la construcción, reconstrucción, rehabilitación o adecuación de aceras que impliquen modificaciones a la geometría de la vía o a las redes de infraestructura de servicios públicos.

ARTÍCULO 51 (Adición): Se adiciona un acápite al numeral 3 del Artículo 204 del Acuerdo N°110 de 22 de abril de 2025, así:

- Artículo 204. ...
- r. Incumplir las obligaciones de adecuación establecidas en la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público y/o el Acuerdo que la adopta.

ARTÍCULO 52 (Modificación de Anexo): Se adiciona un numeral al ANEXO VII TABLA DE CÁLCULO DE MULTAS del Acuerdo Municipal No. 110 de 22 de abril de 2025 para que sea el 31, bajo la categoría de Faltas Generales, así:

31	☐ Faltas Generales	Incumplir las obligaciones de adecuación establecidas en la Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público y/o el Acuerdo que la adopta.	B/. 5,000	-	Se sumarán todas las infracciones	Puede Acarrear Suspensión
----	---	---	--------------	---	-----------------------------------	---------------------------

Capítulo 5

Disposiciones Transitorias

ARTÍCULO 53 (Régimen transitorio y situaciones preexistentes): Se mantienen los efectos jurídicos de los anteproyectos, planos, permisos de construcción, permisos de ocupación, autorización y demás actos administrativos expedidos por el Municipio de Panamá con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Acuerdo, sin perjuicio del cumplimiento de los plazos de adecuación establecidos.

Igualmente, durante un período de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, los nuevos anteproyectos, planos, permisos de construcción, permisos de ocupación, autorización y demás actos administrativos que contemplen intervenciones sobre el espacio público, así como aquellos que, a la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, se encuentren en trámite podrán tramitarse conforme a los lineamientos aplicables con anterioridad a dicha fecha, salvo respecto de los lineamientos detallados en el Artículo 16. En estos casos, no serán aplicables los plazos de adecuación establecidos en el precitado artículo, por lo que la intervención deberá ajustarse, desde su ejecución, a los lineamientos allí previstos.

Vencido el plazo que antecede, toda intervención del espacio público deberá ajustarse a los contenidos del Acuerdo y de la GDU-EP.

ARTÍCULO 54 (Integración de DPU): Se otorga un plazo de dos (2) meses para dar cumplimiento a la orden contenida en el Artículo 8.

El cumplimiento de dicha orden se comunicará mediante la fijación, en los estrados de la Dirección de Obras y Construcciones, de un comunicado que indicará la fecha a partir de la cual la Dirección de Planificación Urbana quedará integrada al proceso ordinario de revisión de planos, a través de las plataformas tecnológicas que se habiliten para tal fin.

ARTÍCULO 55 (Visto Bueno Transitorio): Mientras no se haya dado la integración que trata el Artículo 8 y cumplido el proceso de comunicación contenido en el Artículo 54, se deberá ejecutar el proceso de Visto Bueno que describe la Sección Primera del presente Capítulo.

Sección Primera
Visto Bueno de Cumplimiento de la Guía

ARTÍCULO 56 (Solicitud de Visto Bueno): Para obtener Visto Bueno del cumplimiento de la **GDU-EP** por parte de la Dirección de Planificación Urbana presentará solicitud de Visto Bueno de Cumplimiento de la Guía, contando esta unidad administrativa con un plazo de quince (15) días hábiles desde la presentación correcta de la solicitud para resolver la misma.

ARTÍCULO 57 (Requisitos de la Solicitud): La solicitud de Visto Bueno de Cumplimiento de la Guía cumplirá los siguientes requisitos:

1. Memorial o nota dirigida al Director de Planificación Urbana que contenga la siguiente información:
 - 1.1. Datos personales (nombre y cédula) del interesado, que debe ser el profesional idóneo encargado debidamente inscrito en JTIA. Igualmente se incluirá su residencia o local en que pueda ser localizado, número de teléfono y correo electrónico.
 - 1.2. Datos del registro de la propiedad (finca, tomo, folio o equivalente), con su dirección y el nombre de su propietario, correspondiente al bien inmueble colindante con la servidumbre vial o espacio público sobre el cual se propone la intervención.
 - 1.3. Ubicación del proyecto.
 - 1.4. La descripción de los trabajos a realizar.
2. Croquis que describa la obra a ejecutarse en donde se indique lo siguiente:
 - 2.1. Localización de la propiedad, incluyendo línea de propiedad, línea de construcción, retiros existentes, colindantes, uso de suelo asignado, línea de centro de calle y la servidumbre.
 - 2.2. Área existente y a reformar indicando los trabajos a realizar, sus dimensiones y metraje.
3. Copia de cédula del propietario o propietarios; o certificado de Registro Público de Personería Jurídica en caso de que el propietario es una persona jurídica.
4. Certificado de Registro Público de propiedad de la finca que colinde con la acera a intervenir.
5. En caso de que el solicitante sea una empresa constructora deberá presentar copia digitalizada en formato PDF o similar de la resolución de la JTIA vigente.

ARTÍCULO 58 (Criterio para la evaluación de la solicitud): La Dirección de Planificación Urbana evaluará la solicitud de Visto Bueno de Cumplimiento de la Guía cumplirá verificando, adicional al cumplimiento de los requisitos de forma descritos en el Artículo que antecede, su cumplimiento con la **GDU-EP**.

La anterior revisión se dará sin perjuicios de los matices y transiciones establecidos en el Capítulo 2 y el Artículo 53.

ARTÍCULO 59 (Aprobación o Negación de la Solicitud): La Dirección de Planificación Urbana, con base en la evaluación que antecede, emitirá una nota de Visto Bueno cuando la propuesta presentada cumpla con lo establecido en la **GDU-EP**.

El Visto Bueno emitido por la Dirección de Planificación Urbana se limitará a la propuesta y documentación técnica evaluada. Cualquier modificación que altere el diseño, dimensiones, ubicación o demás aspectos objeto de evaluación requerirá la obtención de un nuevo Visto Bueno.

En caso de no otorgarse el Visto Bueno, la Dirección de Planificación Urbana emitirá una nota de subsanación, indicando los aspectos que deberán corregirse para que la propuesta se ajuste a dicha Guía. El solicitante podrá presentar un croquis corregido o cualquier otro documento que forme parte de la solicitud, con el fin de atender las observaciones formuladas por la Dirección de Planificación Urbana.

Capítulo 6

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 60 (Prohibición de Símbolos): Queda prohibida la colocación, instalación, fijación, pintura, estampado o incorporación de sellos, logos, lemas, marcas de gestión, nombres, firmas, colores distintivos, imágenes, frases o cualquier otro símbolo o información alusiva a un período de gobierno, administración pública, autoridad, funcionario o gestión institucional determinada en el espacio público del distrito de Panamá.

ARTÍCULO 61 (Excepción): Se otorga una excepción a los contribuyentes del pago de tasas contenido en el Artículo 1, Numeral 2.3, TABLAS TRIBUTARIAS, Tabla No.79 del Acuerdo No.40 de 19 de abril de 2011, modificado, referente al cobro de la Tasa de Permiso de Construcción, únicamente para obras de adecuación del espacio público detalladas en las secciones del Capítulo 2 del presente Acuerdo de Adopción.

La determinación de cuales obras corresponden a obras de adecuaciones del espacio público se hará en la etapa del proceso de revisión de planos determinado en el Acuerdo Municipal No.110 de 22 de abril de 2025, o cualquier norma que lo subrogue, reemplace o modifique, y requerirá validación de la Dirección de Planificación Urbana.

La excepción prevista en este artículo será aplicable a las solicitudes y trámites presentados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo y no dará lugar a devolución, compensación o reconocimiento de sumas pagadas con anterioridad a dicha fecha.

ARTÍCULO 62 (Excepción a la Norma de Estacionamiento para situaciones preexistentes): Cuando la ejecución de las adecuaciones del espacio público requeridas para dar cumplimiento a la GDU-EP implique la pérdida total o parcial de espacios de estacionamiento previamente autorizados conforme a la normativa vigente al momento de la aprobación del proyecto o del otorgamiento del permiso de ocupación, dichos espacios se mantendrán computados para efectos del cumplimiento de la dotación mínima de estacionamientos aplicable al desarrollo para efectos del cumplimiento de las exigencias mínimas de estacionamientos establecidas por la normativa que resultó aplicable al desarrollo.

Lo dispuesto en el presente artículo únicamente será aplicable cuando la pérdida de los espacios de estacionamiento sea consecuencia directa de las adecuaciones del espacio público requeridas por la presente reglamentación y no de modificaciones voluntarias realizadas por el propietario o por cualquier otra causa distinta.

La presente disposición no autoriza la creación de nuevos espacios de estacionamiento que contravengan la normativa vigente ni exime del cumplimiento de las demás obligaciones urbanísticas aplicables.

ARTÍCULO 63 (Actualización del Manual): La Dirección de Planificación Urbana realizará una revisión técnica anual de la GDU-EP y elaborará, cuando corresponda, un informe técnico que proponga su actualización, modificación o complementación. Toda modificación de carácter normativo deberá ser sometida a consideración y aprobación del Consejo Municipal mediante el procedimiento correspondiente.





Cuando existan inconsistencias de carácter editorial, gráfico, cartográfico o aclaratorio en la GDU-EP, corresponderá a la Dirección de Planificación Urbana, mediante resolución motivada, efectuar las correcciones o precisiones necesarias, siempre que estas no impliquen la modificación de derechos, obligaciones o parámetros técnicos establecidos en la GDU-EP o su Acuerdo de Adopción.

ARTÍCULO 64 (Remisión): Enviar copia de este Acuerdo, así como su Anexo, al Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial y a la Dirección de Obras y Construcciones, así como a cualquier otra entidad que en una u otra forma intervenga el espacio público.

ARTÍCULO 65 (Reglamentación): El Alcalde podrá reglamentar, mediante Decreto Alcaldicio, los aspectos operativos, procedimentales y de coordinación administrativa necesarios para la ejecución del presente Acuerdo, sin modificar, adicionar, suspender o exceptuar sus disposiciones sustantivas ni las contenidas en la **GDU-EP**. Cualquier modificación de carácter normativo deberá ser aprobada mediante Acuerdo Municipal.

ARTÍCULO 66 (Modificación, Adición y Derogación): El presente Acuerdo modifica el Artículo 119, adiciona un acápite al numeral 3 del Artículo 204 y adiciona el numeral 31 al Anexo VII, denominado «Tabla de Cálculo de Multas», del Acuerdo Municipal No.110 de 22 de abril de 2025.

ARTÍCULO 67 (Vigencia): El presente Acuerdo comenzará a regir a partir de su promulgación.

Dado en la ciudad de Panamá, a los trece (13) días del mes de octubre del año dos mil veintiséis (2026).

EL PRESIDENTE,


H.C. DORINDO VEGA M.

LA VICEPRESIDENTA,


H.C. KIRA PONCE B.

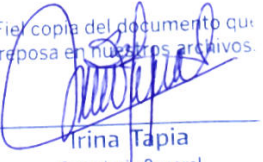
EL SECRETARIO GENERAL,


MANUEL JIMÉNEZ MEDINA

mco. -

Acuerdo No.316
Del 13 de octubre de 2026

ALCALDÍA DEL DISTRITO DE PANAMÁ
Panamá, 22 de octubre de 2026

Fiel copia del documento que
reposa en nuestros archivos.

Irina Tapia
Secretaria General
23/10/2026

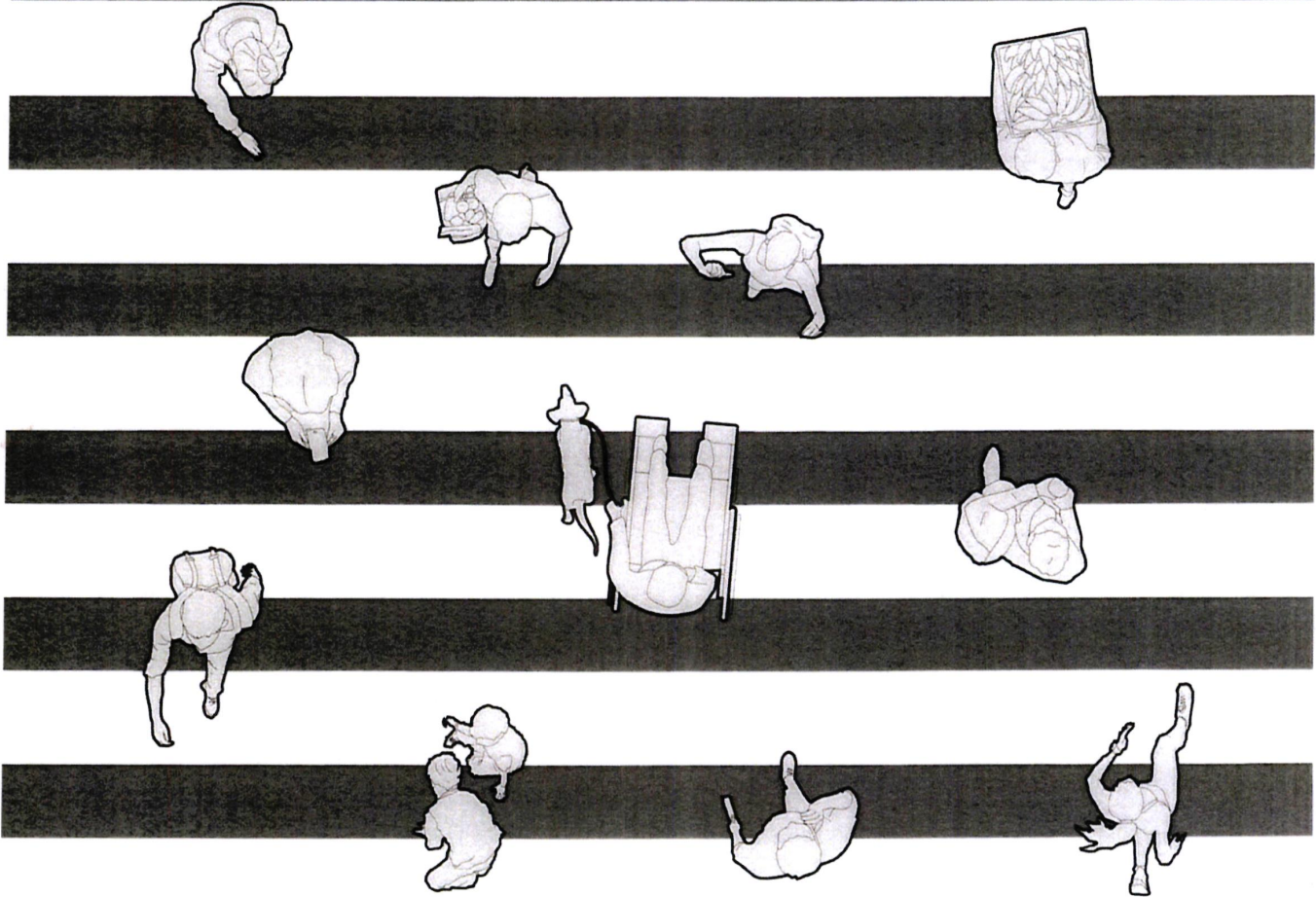
Sancionado:
EL ALCALDE


MAYER MIZRACHI M.

Ejecútese y Cúmplase:
SECRETARIA GENERAL


IRINA TAPIA

GUÍA 01.



Guía de Diseño Urbano para el
Espacio Público

Distrito de Panamá

Versión 01.

DPU



ALCALDE DEL DISTRITO DE PANAMÁ
Mayer Miztachi Matalon

Guía de Diseño Urbano para el Espacio Público

Distrito de Panamá

Version 01

DIRECTOR DE LA DPU

Arq David Arturo Tapia

EQUIPO DE TRABAJO

Jose Isturain
Araby Castillo
Diego Beck Gonzalez
Hermodio Harris Arias
Amarilis Ulloa Espino
Juan Carlos Garcia
Aladrea Arauz
Irene Moran
Melanie Forja
Carlos Guerra
Stephany Vasquez
Eustodio Cornejo
Monica Solis

PASANTES

Monique Rivas
Ambar Santacruz
Vidalys Rivera
Dennis Lezcano

ENTIDADES COLABORADORAS

SENADIS
MIVOT
MOP
ATTI
SPIA
Universidad de Panama - FACUP

AGRADECIMIENTOS

Junta de Planificación Municipal del Distrito de Panama
Arq. Fernando Aranda
Arq. Celestino Guillas
Licdo Carlos Ayuso
Arq. Frank Osorio
Arq. Gary Amberth
Arq. Glennia Rodriguez
Ing. Edgar Perquin
Ing. Alfredo Guacanal



ÍNDICE

01. Introducción

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

02. Antecedentes

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

03. Normativas

- A | Aceras
 - A-1 Continuidad
 - A-2 Superficie
 - A-3 Vados Peatonales
 - A-4 Veredas Calle
- B | Vialidad
 - B-1 Accesos
 - B-2 Rampas Vehiculares
 - B-3 Cruce Peatonal - a nivel de Calle
 - B-4 Cruce Peatonal - a nivel de Acera
 - B-5 Puerta Cochera
 - B-6 Carril de Incorporación / Aceleración
 - B-7 Extensión de Acera
- C | Estacionamientos
 - C-1 Sobre la Vía
 - C-2 Motocicletas
 - C-3 Vehículos Eléctricos
 - C-4 Área de Estacionamiento
 - C-5 Carga y Descarga
- D | Elementos Urbanos
 - D-1 Bancos
 - D-2 Bancos
 - D-3 Iluminación Peatonal
 - D-4 Basureros
 - D-5 Bicicletas
 - D-6 Kioscos
 - D-7 Parklets
- E | Frente de Edificación
 - E-1 Relación Visual
 - E-2 Libro Circulación
 - E-3 Balcones
 - E-4 Cobertizos
 - E-5 Gestión de Drenajes
 - E-6 Amojangos
 - E-7 Tinajueras
 - E-8 Garitas
- F | Instalaciones Urbanas
 - F-1 Saneamiento
 - F-2 Ductos y Rejillas
 - F-3 Elementos de Condensación
 - F-4 Postes y Perifoneos
 - F-5 Transformadores Eléctricos
 - F-6 Tanque de Gas
- G | Infraestructura Verde y Azul
 - G-1 Alcorques
 - G-2 Arbustos
 - G-3 Jardines de Lluvia
 - G-4 Vegetación Artificial
- H | Proyectos en Construcción
 - H-1 Mantenimiento de Aceras
 - H-2 Acera Complementaria
 - H-3 Manejo de Drenajes
 - H-4 Cobertizo de Protección
 - H-5 Almacenamiento de Materiales

04. Sustento Técnico

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

05. Anexos

- A1 | Glosario de Términos
- A2 | Tipologías de Señalización
 - A | Estacionamientos sobre Vía
 - B | Estacionamientos para Vehículos Eléctricos
 - C | Estacionamientos de Carga y Descarga
 - D | Estacionamientos de Motocicletas
- A3 | Fichas de Tipologías de Aceras
- A4 | Lineamientos Arquitectónicos para Kioscos
- A5 | Procedimientos





Fig. 01: Avenida Central, San José, Panamá
Fuente: Dirección de Planificación Urbana, DPU, Asamblea Municipal, octubre de 2013.

Introducción

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

A través de principios técnicos, normativos y contextuales, se busca fortalecer la calidad del entorno construido, promoviendo la integración social, la movilidad universal, la identidad local y la sostenibilidad ambiental. La presente guía está dirigida a profesionales, autoridades locales y actores comunitarios involucrados en procesos de transformación urbana, ofreciendo lineamientos prácticos que faciliten la toma de decisiones coherentes con las dinámicas del territorio.

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

Marco Jurídico y Normativo

Nivel Nacional

- Ley No. 6 del 1 de febrero del 2006, que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones.
- Decreto Ejecutivo No. 150 del 6 de junio de 2020 que deroga el Decreto Ejecutivo No. 36 del 31 de agosto de 1998 y actualiza el Reglamento Nacional de Urbanizaciones, lotificaciones y parcelaciones, de aplicación en todo el territorio de la República de Panamá.
- Decreto Ejecutivo No. 23 del 16 de mayo de 2007, por el cual se reglamenta la Ley No. 6 del 1 de febrero de 2006 que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones.
- Ley No. 23 del 23 de junio de 2007, que crea la Secretaría Nacional de Discapacidad.
- Ley No. 42 del 27 de agosto de 1999, por la cual se establece la regulación de comunidades para las personas con discapacidad.
- Código Administrativo.
- Ley No. 74 del 3 de noviembre de 2017, sobre movilidad de ciclismo en la República de Panamá.

Nivel Municipal

- Acuerdo No. 24 del 19 de enero de 2016, por medio del cual se regula el uso de las aceras y otros espacios públicos dentro del distrito de Panamá.
- Acuerdo No. 23 del 19 de enero de 2016, por el cual se regula el uso de aceras, parques, plazas, espacios públicos y otras áreas de uso público en el Conjunto Monumental Histórico del Casco Antiguo de la ciudad de Panamá.
- Acuerdo No. 61 del 30 de marzo de 2021, por el cual se aprueba el primer plan local de ordenamiento territorial (POL1) del distrito de Panamá.
- Acuerdo No. 79 del 27 de mayo de 2021, por el cual se aprueba el Reglamento Interno del la Junta de Planificación Municipal del distrito de Panamá.
- Acuerdo No. 76 del 2 de abril de 2019, por medio del cual se establece el Sistema de Nomenclatura y Numeración del distrito de Panamá, y se dicta otras disposiciones.
- Decreto No. 008-2018 del 15 de marzo de 2018, que adopta el manual para la disposición de mobiliario urbano de publicidad e información.
- Acuerdo No. 91 del 19 de abril de 2016, por medio del cual se dictan medidas sobre los recursos forestales y el arbolado público.



Alcance

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

¿Por qué es importante?

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

¿Para quién es esta guía?

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

Aplica a Suelos Urbanos 1 y 2 definidos en el P.L.O.T. Distrital de Panamá.

Excepciones de aplicación:

- Logístico e Industrias, (Industria mecanizada, automatizada y manufactura - Almacenamiento y empaque de productos no contaminantes - Almacenamiento o expendio de sustancias tóxicas y peligrosas).
- Comercial (Centrales de abasto y bodegas de acopio).
- Termino de servicios (Centro de convenciones).
- Transporte (Embarcaderos e instalaciones complementarias - Aeródromos e instalaciones complementarias - Gasolineras e instalaciones complementarias - Terminal de Transporte terrestre e instalaciones complementarias)



Fig. 02 Fotografía Nueva Sim (2020). - Parque Británico Portat, Ciudad Panamá

"La imagen urbana es el resultado de un proceso interactivo entre el observador y su entorno, donde la ciudad no es solo un lugar físico, sino también un conjunto de valores, recuerdos y significados." *Wolff Luyckx, la imagen de la Ciudad (1983)*



DPU | MUPA

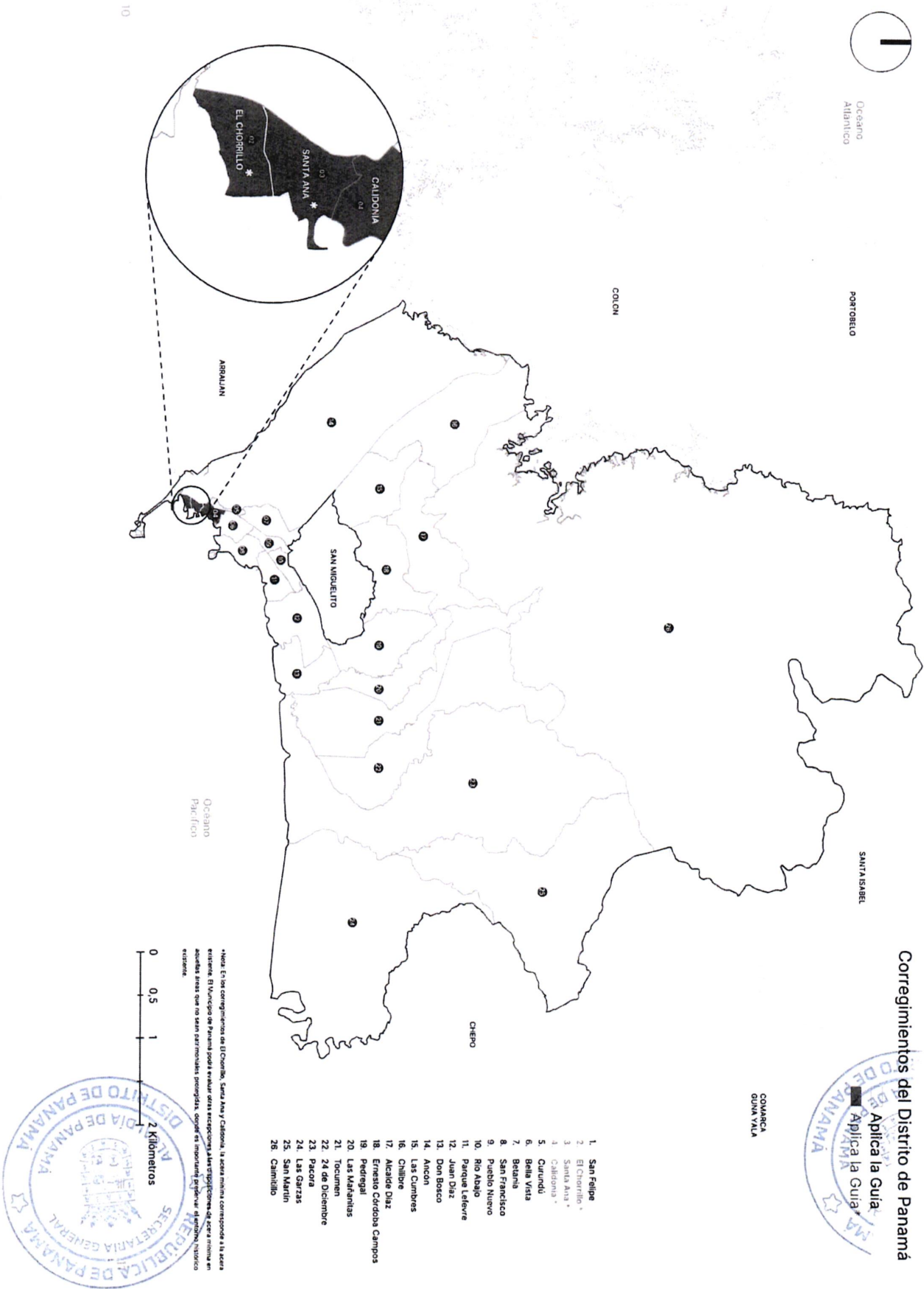




Imagen de la Avenida 5 en Panamá | Archivo digitalizado por el ICAEP, 2026

02.

Antecedentes

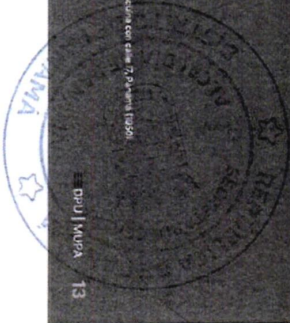
La ciudad de Panamá ha experimentado varios cambios en su crecimiento urbano que han influido en la calidad de vida de sus habitantes. Uno de los principales factores ha sido el acelerado crecimiento del sector inmobiliario, desde inicios de los 90, que puso en evidencia diversas problemáticas urbanas, donde el crecimiento acelerado ha por delante de la planificación urbana.

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

Esta posición se refuerza con lo dispuesto en el plan de acción "Panamá Metropolitano: Sostenible, Humano y Global" elaborado a través de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES-BID).

En ese sentido, y acatando las competencias conferidas a los municipios, como autoridades urbanísticas locales con la aprobación de la Ley No. 6 de 2008, "Que reglamenta el ordenamiento territorial para el desarrollo urbano y dicta otras disposiciones" se inicia una serie de acciones para la revitalización de la ciudad de Panamá, priorizando el espacio público como elemento principal para el futuro del área metropolitana de Panamá.

Fig. 02 Avenida Central, estudio con el ICAEP, Panamá 1920



ICAEP | MUNA 13

Espacio Público

Ordenar

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

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

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

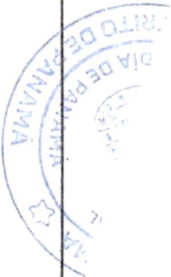
Importancia

Las intervenciones sobre el espacio público deberán responder a un enfoque integral, la guía para el Diseño Urbano para el Espacio Público del distrito de Panamá otorga de coherencia urbana, arquitectónica y paisajística a estas franjas de uso común, denominadas sendas urbanas. En ese sentido, ha sido necesario fortalecer la normativa local, extendiendo el alcance de esta, a toda la jurisdicción del distrito, al amparo de las facultades del Municipio, como autoridad urbanística local.

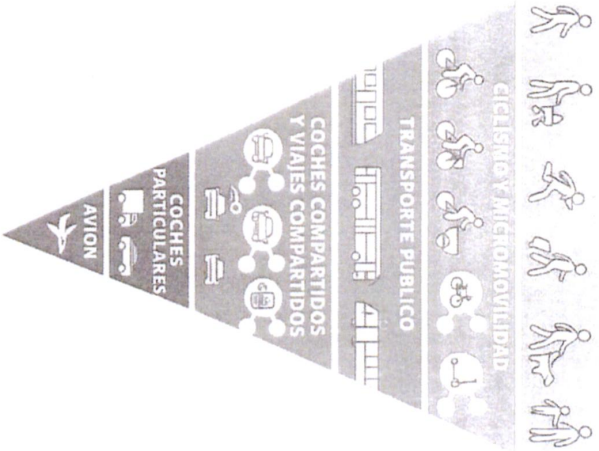
La guía para el Diseño Urbano para el Espacio Público del distrito de Panamá, además de ser un documento que reglamenta el diseño urbano, establece criterios y normas urbanas que deben ser acatadas en el proceso de obtención de los permisos que debe extender el Municipio a favor de aquellos que hagan intervencón sobre el espacio público, incluyendo las intervenciones sobre franjas de retiro mínimo.



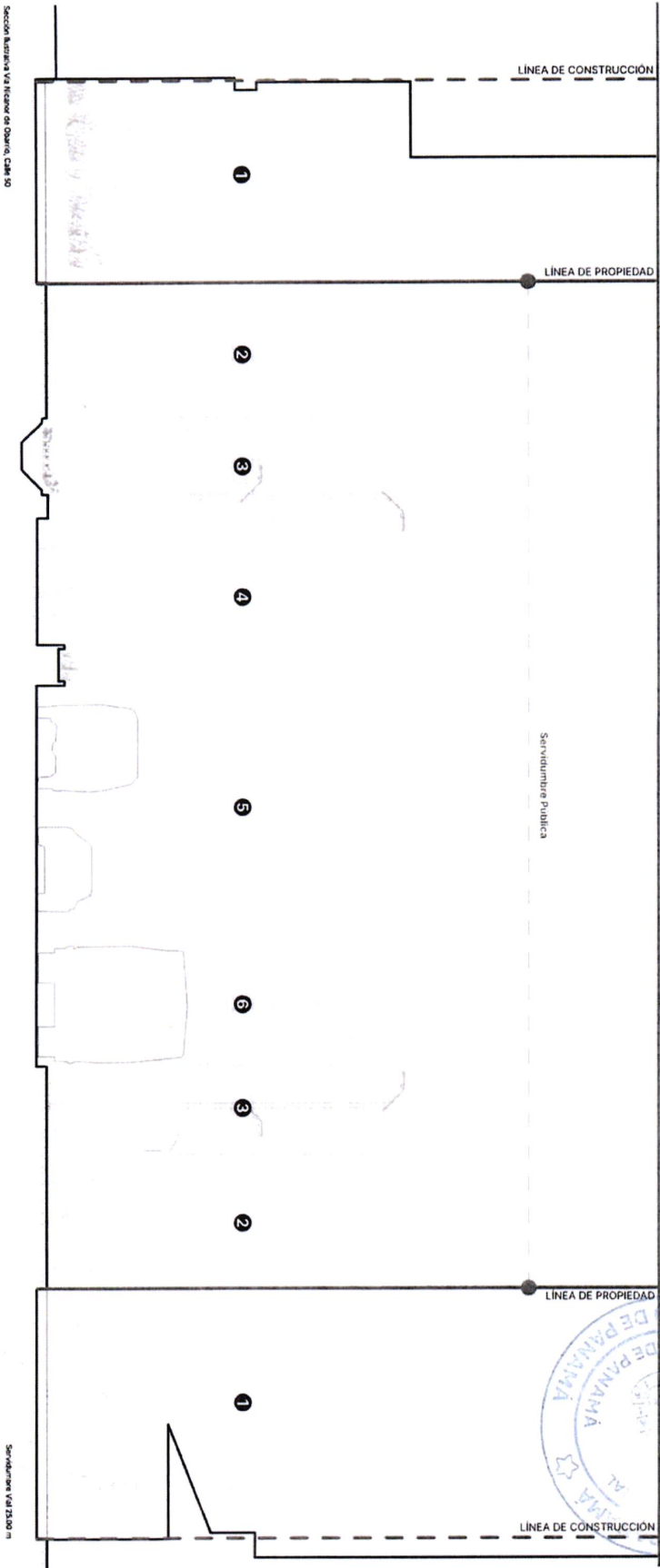
Fig. 04. Vía Espedal, Baha Vista, Panamá, Fuente: MAPA - ONU octubre 2023



PIRÁMIDE DE MOVILIDAD



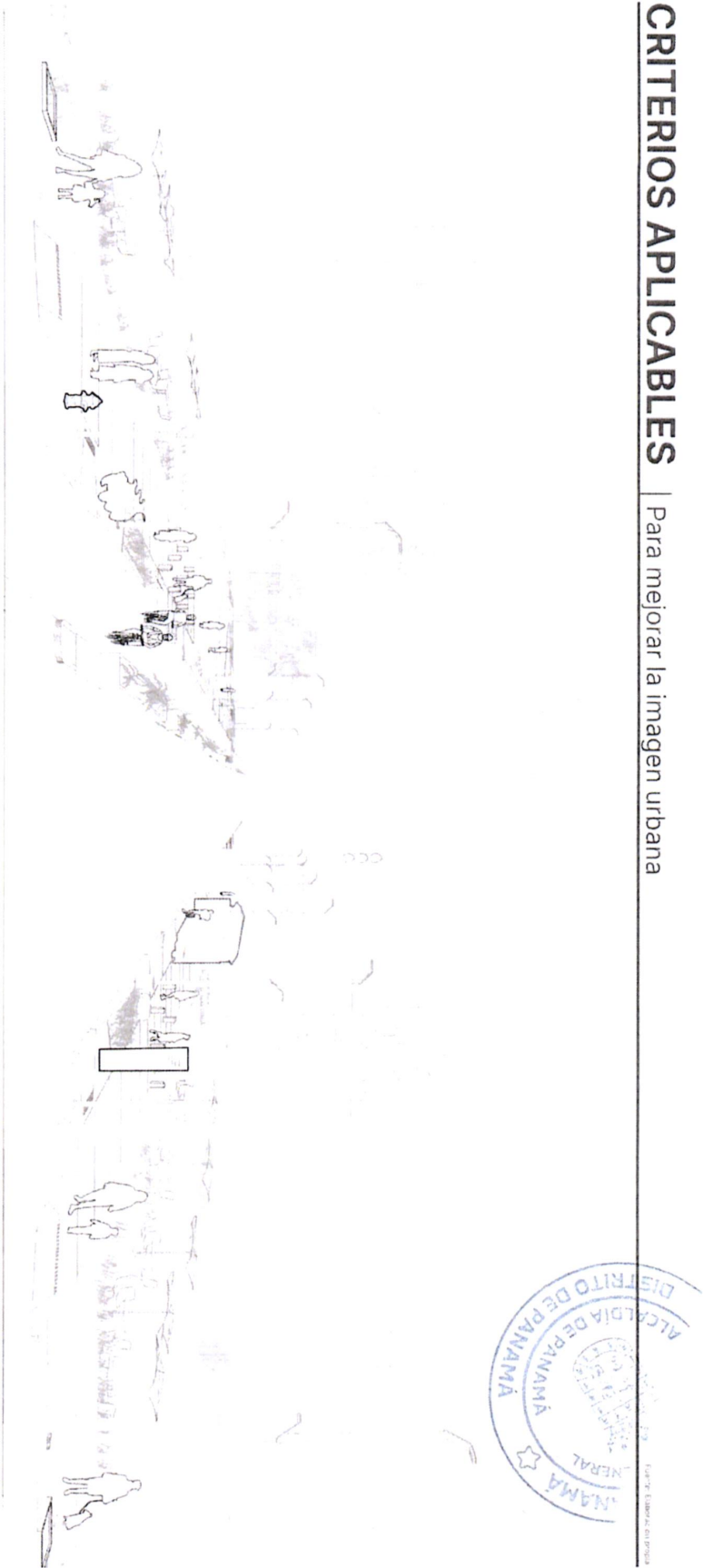
COMPONENTES | Del espacio público



- 1 Zona de Fachada**
Es la sección que corresponde al resto de construcción y que funciona como una extensión del edificio, en donde pueden existir arbolados, terrazas en el caso de restaurantes, y/o mobiliario urbano. Funciona como la transición entre el espacio público y el espacio privado ayudando a mantener siempre activa la fachada hacia la calle.
- 2 Zona Peatonal**
Esta línea y continua destinada exclusivamente al tránsito de peatones. Debe estar libre de obstáculos (postes, señalización, mobiliario). Su ancho depende del tipo de espacio de peatones, en zonas urbanas densas suele ser mínimo 1.50 - 2.00 m. Es la sección principal de la servidumbre pública, y se encuentra entre la zona del mobiliario urbano y la zona de movilidad alternativa. Esta zona debe estar libre de obstáculos para garantizar la movilidad peatonal en condiciones accesibles de manera segura y cómoda.
- 3 Zona de Infraestructura**
Es la sección que se encuentra entre el canal de calle y la zona peatonal. Suelen estar destinadas para colocar mobiliario urbano (bancos, quioscos, bicicletas, parrillas, etc.), elementos de servicio público (postes de señalización, elementos de tránsito o iluminación) y elementos "muebles" (parques, artísticos, plantas ornamentales, etc.).
- 4 Zona de Movilidad Alternativa**
Sección destinada para la implementación de carriles destinados para modos de transporte no motorizados (bicicleta, entre otros). Son espacios que brindan seguridad a los ciclistas, al separarlos del tráfico motorizado, reducen emisiones contaminantes, promueven la actividad física y ofrecen una alternativa para desplazarse dentro de la ciudad. Asimismo, mejoran la conectividad entre barrios y servicios, fomentando ciudades más equitativas, saludables y activas.
- 5 Zona de Tránsito Vehicular**
Esta área está destinada exclusivamente para el tránsito vehicular.
- 6 Canal Prioritario Transporte Público**
En los casos en donde aplica, se propone diseñar un canal exclusivo para el transporte público (taxis, bicicletas, entre otros) para mejorar la eficiencia, seguridad y accesibilidad de las personas al sistema vial, permitiendo que los sistemas de transporte público operen sin interferencias del tráfico vehicular, reduciendo los tiempos de viaje y haciendo más eficiente el uso del transporte público en la ciudad.



CRITERIOS APLICABLES | Para mejorar la imagen urbana



Sección: Pasaje lateral y a la altura de la obra, Calle 30

Diversidad y Equidad

Todo diseño debe integrar y armonizar los diferentes usos de suelo de la zona y ambientes urbanos, procurando que las personas tengan acceso y proximidad a los servicios, en cercanía a la vivienda con relación con el lugar en que desarrollan su vida cotidiana. El diseño debe considerar la integración e inclusión social, ajustando el espacio, de manera que el mismo pueda contribuir en mejorar relaciones sociales, sin discriminación por razón de género, nivel socio-económico, grupo étnico, nacionalidad o capacidad física.

Sentido de Comunidad y Seguridad

El diseño urbano debe generar ambientes y espacios seguros, cómodos y atractivos para la vida en comunidad. Debe prever entornos que faciliten la seguridad y la prevención de la criminalidad, mediante diseños que integren como la movilidad, iluminación, espacios públicos, áreas verdes, libre y otros que permitan ampliar la percepción de seguridad y disminuir la sensación de inseguridad.

Calle Completa

El diseño debe proveer condiciones de uso integrado que permita la plena accesibilidad a los diferentes tipos de usuarios, no obstante, estableciendo un orden de prioridad a partir de los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público. A su vez, garantizar la movilidad de todos los usuarios, considerando condiciones, priorizando en su orden a los niños, mujeres embarazadas, personas con discapacidad y personas de la tercera edad y otros sectores que por razón de sus condiciones especiales requieran ser atendidos en nivel.

Desarrollo Sostenible

Se debe procurar la utilización eficiente de los recursos mediante el uso de tecnologías eficientes, que permitan el ahorro de energía, materiales que prolonguen la vida útil de las infraestructuras. El diseño sostenible está asociado al desempeño de las construcciones, considerando las formas y métodos de construcción, manejo de agua, paisaje, y la calidad del ambiente interior.

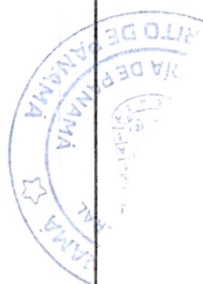
Escala Humana

El diseño debe ponderar al ser humano, en el que la escala de diseño en cuanto a la proporcionalidad de las construcciones, texturas, ambiente, servicios que tengan como fundamento los requerimientos de bienestar, comodidad física y psicológica de la persona. El diseño no debe competir con creces lo que está al alcance del promedio de las personas.

¿CÓMO LEER LA GUÍA?

Portada

Capítulos



¿CÓMO LEER LA GUÍA? | Normativas específicas

Codificación
y sustitución
del elemento

○

Imagen
referencia
de malas
prácticas

Normativa

Imagen
referencia
de buenas
prácticas

Diagrama
de malas
prácticas

○

Codificación
y sustitución
del elemento

Imagen
referencia
de malas
prácticas

Normativa

Imagen
referencia
de buenas
prácticas

Diagrama
de buenas
prácticas

Diagrama
de buenas
prácticas

Diagrama
de malas
prácticas



03.

Normativas para el Diseño Urbano

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

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

Fig. 03. Guía Normativa de Diseño Urbano, Párrafo 1.0.01, Panamá, Panamá, 2026. - CPD, noviembre 2025.

CPD | MUPA

25



A | ACERA

Las aceras son el elemento principal y más importante del espacio público. Es la pieza que conecta las calles con los peatones. Se encuentra comprendida entre la línea de propiedad y el cordón o borde de rodadura en ambos lados de la calle. No obstante, la acera podrá permear dentro de la línea de construcción de un predio.

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

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

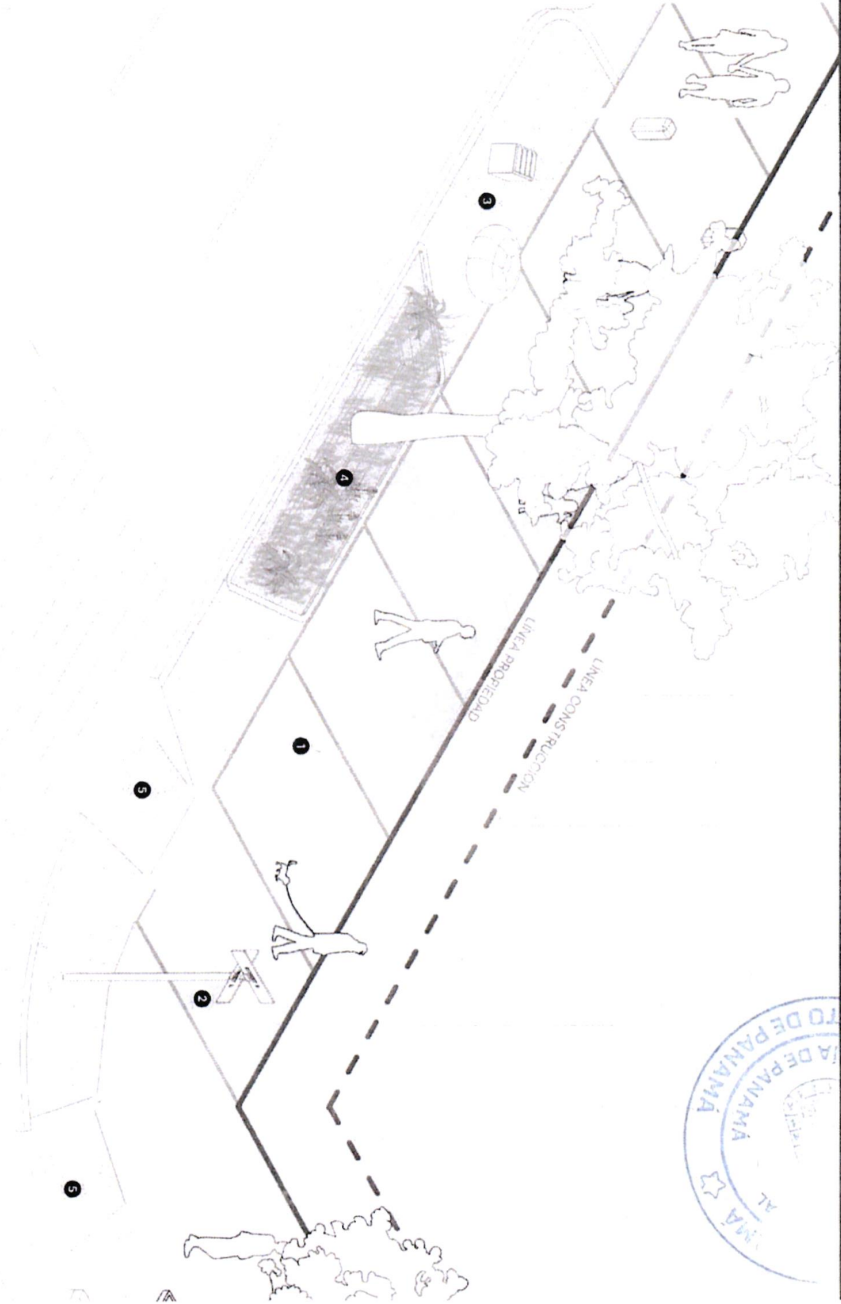


Fig. 06 Sidewalk Pedestrian Streets and Secondary — SLA, Sitewong, Chonburi

A-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 El ancho mínimo de las aceras será de 1,80 m, excepcionalmente podrá reducirse a 1,50 m cuando la sección incorpore arbolado urbano, priorizando su integración por sus beneficios ambientales y de confort.
- 2 Las aceras deberán garantizar una altura libre de obstáculos no menor de 2,40 m, medida desde el nivel de la superficie de rodadura peatonal hasta cualquier elemento sobresaliente, a fin de asegurar la circulación segura y continua de los peatones.
- 3 El mobiliario urbano se ubicará fuera del área destinada a la circulación peatonal, de modo que no genere obstrucciones ni afecte la accesibilidad, la seguridad o la continuidad del tránsito peatonal.
- 4 Toda acera deberá contar con arbolado dispuesto de manera regular y continua, el cual tendrá que ser capaz de generar sombra efectiva sobre el recorrido peatonal.
- 5 El diseño y la ejecución de las aceras tendrá que cumplir con los principios de accesibilidad universal, garantizando recorridos continuos, seguros y libres de obstáculos para todas las personas.



* La acera mínima estándar, de conformidad con el presente documento, se publicará en la Gaceta Oficial de la República de Panamá, en el caso de que se requiera, en un futuro, para la ejecución de obras de infraestructura urbana.



A-1 | Continuidad

Normativa

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

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

Todo propietario está obligado a proveer la acera mínima establecida, releyendo la edificación la distancia necesaria para ello. En las áreas de uso mixto, si el propietario retrasa el edificio más allá de lo exigido por la línea de construcción o el ancho de acera mínima, el espacio entre la acera y la fachada frontal del edificio será dedicado a jardines, terrazas, plazas o puertas cocheras de uso público o privado. Este espacio no podrá usarse como estacionamiento.

Es obligación mantener la acera continua y alineada con el cordón de la vialidad, garantizando la continuidad del recorrido peatonal a lo largo de todo el frente del lote. No se permitirá el retroanqueo, desplazamiento o interrupción de la acera hacia el interior del lote, debiendo mantenerse siempre en alineación con la acera existente y colindantes. Cualquier elemento que se encuentre en la acera y que interrumpa el paso peatonal tiene que ser demolido conforme al procedimiento administrativo correspondiente.

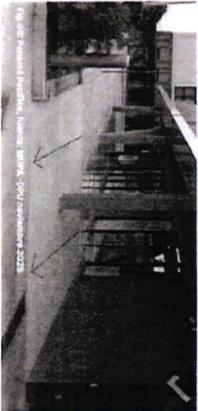
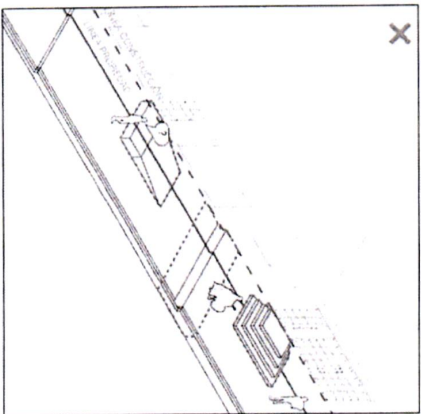
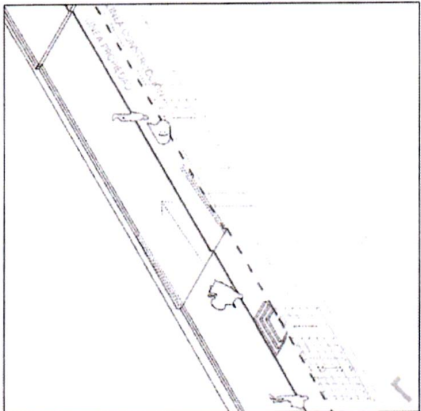


Fig. 10: Fotografía de una acera con una junta de dilatación que sobresale y crea un obstáculo para la circulación peatonal.

Fig. 11: Fotografía de una acera con una junta de dilatación que sobresale y crea un obstáculo para la circulación peatonal.

Fig. 12: Diagrama de una acera que muestra la alineación correcta con el cordón de la vialidad, evitando interrupciones.

A-2 | Superficies

Normativa

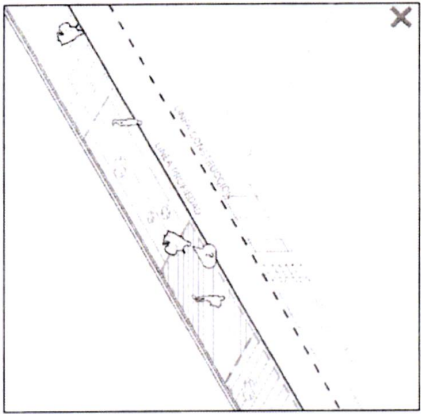
No se permite realizar cambios en el material ni en los patrones o superficies en las aceras existentes.

La pendiente transversal de las aceras será menor a igual a 2%.

Toda reparación o intervención realizada en las aceras, será ejecutada sobre la totalidad del frente comprendido entre juntas, quedando prohibida la realización de parches que comprometan la uniformidad y durabilidad de la superficie.

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

Se prohíbe la instalación de azulejos, mosaicos, cerámicas, porcelanatos u otro material sin propiedades antideslizantes (coeficiente de fricción dinámica (COF) no menor a 0.60 en condiciones húmedas) en la acera pública. En los casos en los cuales el propietario quiera realizar la instalación de un acabado en la acera, deberá presentar una solicitud escrita, la cual será resuelta por la Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.



A-3 | Vados Peatonales

Normativa

Las diferencias de nivel en las aceras serán resueltas exclusivamente mediante vados peatonales.⁶

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

La pendiente de los vados será de 5% (máximo 8%), garantizando condiciones seguras, cómodas y accesibles para todos los usuarios.⁶

El encuentro entre la rampa y la superficie de vialidad tendrá que ser igual a 0 cm. Únicamente en casos debidamente justificados por condiciones topográficas o de escurrimiento pluvial se permitirá un desnivel máximo de 1 cm, el cual deberá contar con terminación redondeada y libre de aristas.⁶

Todos los vados peatonales tendrán que contar con una superficie antideslizante, sin excepción.

Es de obligatorio cumplimiento la instalación de pavimentos podotáctiles de prevención en la parte superior del vado, con cambio de textura y color contrastante para la orientación de personas con discapacidad visual. Este pavimento será de un ancho mínimo de 0.40 m y máximo de 0.80 m, y tendrá que ser colocado en la franja de aproximación inmediata al cruce o intersección.⁶



Fig. 16. Vista de una vereda con un vado peatonal instalado en una zona de estacionamiento.



Fig. 17. Vista de un vado peatonal en una zona de tránsito, mostrando la franja de aproximación y la superficie antideslizante.

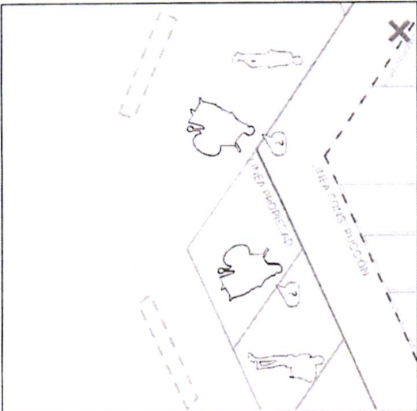


Fig. 18. Vista de un vado peatonal en una zona de tránsito, mostrando la franja de aproximación y la superficie antideslizante.

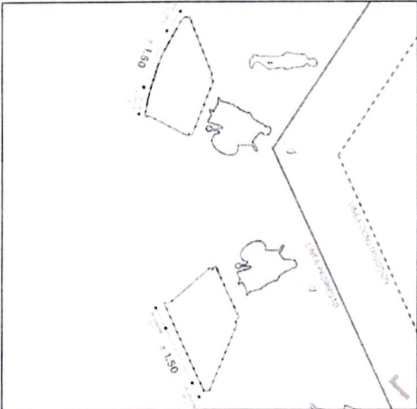


Fig. 19. Vista de un vado peatonal en una zona de tránsito, mostrando la franja de aproximación y la superficie antideslizante.

A-4 | Vereda Calle

¿Qué son y para qué sirven?

Superficies peatonales diseñadas para mantener su función principal de circulación peatonal, pero que cuentan con especificaciones estructurales que les permiten soportar de manera ocasional el paso o estacionamiento de vehículos ligeros.⁶ Las veredas-calle constituyen una excepción, aplicable únicamente en zonas rurales con condiciones preexistentes.

Normativa

Las veredas calle se construirán con materiales de alta resistencia, tales como concreto reforzado, capaces de soportar cargas vehiculares ocasionales sin comprometer su integridad estructural.⁶

La franja central tendrá que incorporar pavimentos permeables, tales como piedra, suelta, concreto permeable, grama o bloques tipo "grama block", con el fin de facilitar la infiltración de aguas pluviales.⁶

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

Por lo menos uno de los tirantes laterales destinados al tránsito peatonal, será de un ancho mínimo de 1.50 m, asegurando condiciones de accesibilidad universal.⁶

La separación entre centros de tiras de rodadura será de 1.65 m; medida entre los ejes laterales correspondientes a las huellas de las ruedas del vehículo.

Cuando la edificación no colide directamente con la acera y exista espacio disponible, esta se destinará para una franja permeable en los bordes laterales de la vereda.

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

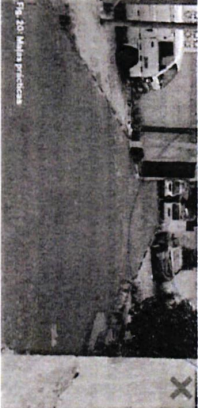


Fig. 20. Vista de una vereda calle con un vado peatonal instalado en una zona de tránsito, mostrando la transición entre la acera y la vía.

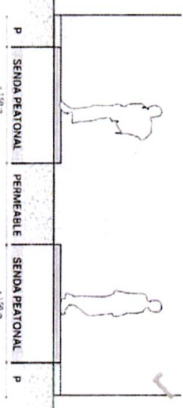


Fig. 21. Sección transversal de una vereda calle, mostrando la franja de aproximación, la superficie antideslizante y la franja de tránsito peatonal.

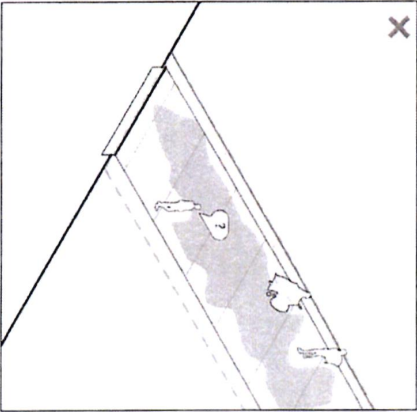


Fig. 22. Vista de un vado peatonal en una zona de tránsito, mostrando la franja de aproximación y la superficie antideslizante.



Fig. 23. Vista de un vado peatonal en una zona de tránsito, mostrando la franja de aproximación y la superficie antideslizante.

B | VIALIDAD

En esta sección, hablaremos sobre otro elemento importante del espacio público, la calle. Es fundamental que exista una armonía e integración clara entre la calle y la acera, siempre dándole prioridad al peatón por encima del auto.

De igual forma es importante resaltar que la imagen urbana de nuestras calles y barrios no se vea degradada por lo autos como actor principal en el espacio público.

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

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

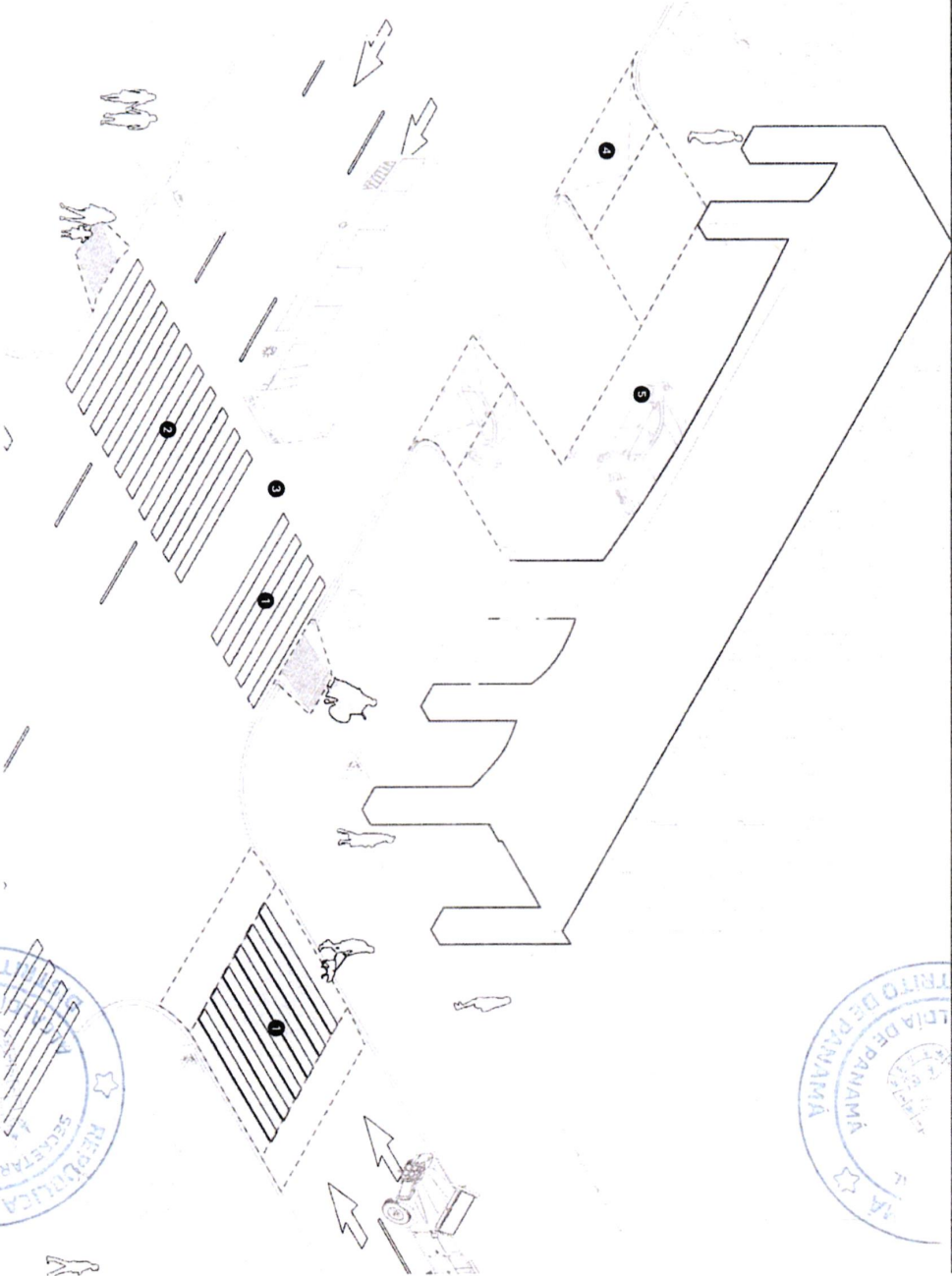


Fig. 34. Bus de Waypark, Paris, Francia

B-9 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 El cruce peatonal a nivel de acera se ubicará preferentemente en intersecciones con alto flujo peatonal o donde se priorice la continuidad del recorrido del peatón. El diseño conservará el nivel de la acera, garantizando la accesibilidad universal, la eliminación de barreras y la prioridad peatonal frente al tránsito vehicular, o se resolverá mediante la incorporación de un vado peatonal.
- 2 El cruce peatonal a nivel de calle será diseñado de manera que asegure la visibilidad, seguridad y confort de los peatones, manteniendo pendientes suaves y rampas alineadas con el recorrido natural de paso.
- 3 Los refugios peatonales se tendrán que incorporar a en cruces peatonales amplios. Su diseño ofrecerá protección, visibilidad y espacio suficiente para el resguardo seguro, sin interferir con la circulación vehicular ni reducir la accesibilidad del cruce.
- 4 Los accesos vehiculares serán diseñados bajo el principio de continuidad peatonal, manteniendo la elevación, textura y materiales de la acera sobre la franja de acceso. No se permite la generación de desniveles ni interrupciones en la circulación peatonal, asegurando accesibilidad universal y prioridad del peatón frente al vehículo.
- 5 Las puertas cocheras se integrarán al diseño de la acera sin interrumpir su continuidad ni reducir el ancho libre de paso.



B-1 | Accesos

Normativa

Los lotes con un frente menor a 18,00 metros podrán disponer únicamente de un (1) acceso vehicular.³³
En todos los casos, la disposición de los accesos asegurará una adecuada separación entre ellos, sin comprometer las condiciones de seguridad vial, visibilidad ni el adecuado funcionamiento de la vía pública.
Se establecerá como ancho máximo de los accesos vehiculares 3,50 m para circulación en un solo sentido y 6,00 m para accesos de dos carriles, independientemente del uso del lote.
Entre los accesos o salidas sucesivas, correspondientes a diferentes lotes, deberá existir un refugio peatonal de una longitud mínima de 2,00 m, en el sentido de la circulación peatonal.
No se permite modificar el nivel de la acera para la construcción de accesos vehiculares. Es obligación mantener el nivel continuo y constante a lo largo de todo su recorrido, debiendo resolverse los accesos vehiculares mediante rampas vehiculares ubicadas fuera de la zona peatonal, sin afectar la continuidad, accesibilidad y seguridad del tránsito peatonal.
Toda solicitud de exención deberá acompañarse de la justificación técnica correspondiente y someterse a la aprobación de la Dirección de Planificación Urbana de la Alcaldía de Panamá.

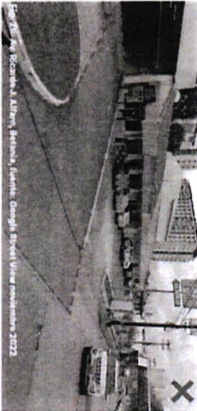
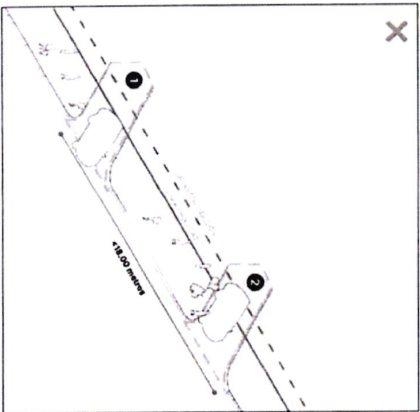
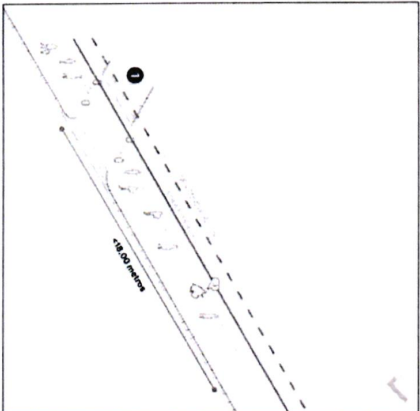


Fig. 26: Ejemplo de acceso vehicular incorrecto

Fig. 26: Ejemplo de acceso vehicular correcto

3.4

B-2 | Rampas Vehiculares

Normativa

Las rampas vehiculares iniciarán obligatoriamente desde la línea de construcción del lote correspondiente. Queda prohibida cualquier extensión, proyección o inicio de rampa fuera de dicha línea.
El ancho máximo de la sección de la rampa vehicular ubicada entre la acera será de 0,45 m, medidos horizontalmente desde el borde exterior de la acera hasta el punto de encamiento con el nivel de la calle.
No se permite que las rampas viertan el agua directamente sobre la acera, ni que generen acumulaciones, escorrentías o encharcamientos que comprometan la seguridad peatonal. El propietario deberá instalar un drenaje entre la línea de propiedad y la rampa.

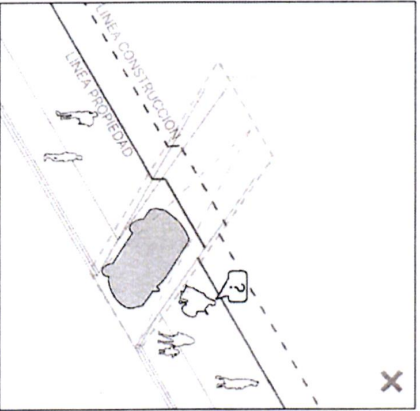


Fig. 27: Ejemplo de rampa vehicular incorrecta

Fig. 27: Ejemplo de rampa vehicular correcta

3.5



B-3 | Cruce Peatonal - A nivel de calle

Normativa

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

El ancho mínimo de los cruces peatonales será de 3.00 m, siendo recomendable una franja de 4.00-6.00 m según la intensidad del flujo peatonal.

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

En vías que dispongan de más de dos (2) carriles por sentido de circulación, será obligatoria la incorporación de refugios peatonales intermedios, con una longitud mínima de 1.50 m.

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



Normativa

El cruce peatonal a nivel de acera (tipo pompyany) será de un ancho equivalente al del cruce peatonal proyectado, con un mínimo de 3.00m, siendo recomendable un rango entre 4.00 y 6.00m para garantizar la comodidad y seguridad del tránsito peatonal.

La longitud mínima de la plataforma central será de una longitud mínima de 3.00 m de superficie nivelada, destinada a ofrecer un espacio seguro de espera y cruce.

La altura del cruce tendrá que coincidir con el nivel de la acera contigua. Se incorporarán franjas podotáctiles en los extremos del cruce, conforme a las normas de accesibilidad universal.

Será obligatorio que el cruce peatonal garantice la adecuada evacuación del agua de lluvia, asegurando el escurrimiento superficial hacia los puntos de drenaje y evitando la formación de encharcamientos.

Todo cruce peatonal a nivel de acera, incorporará señalización horizontal mediante marcas viales tipo cebra, así como señalización vertical de advertencia al conductor sobre la presencia del paso peatonal elevado.

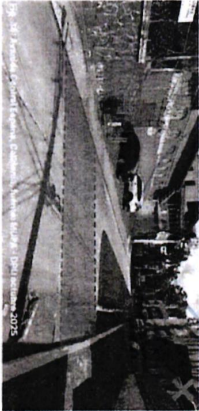
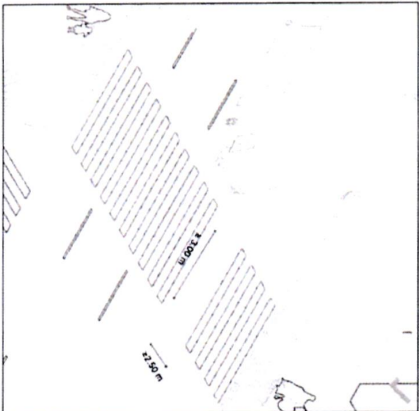


Fig. 3-1: Vista aérea de un cruce peatonal a nivel de calle con una franja de 4.00m de ancho.

Fig. 3-2: Vista aérea de un cruce peatonal a nivel de calle con una franja de 4.00m de ancho.

Fig. 4-1: Vista aérea de un cruce peatonal a nivel de acera con una plataforma central de 3.00m de longitud.

Fig. 4-2: Vista aérea de un cruce peatonal a nivel de acera con una plataforma central de 3.00m de longitud.



B-5 | Puerta Cochera

Normativa

La puerta cochera (acceso vehicular) se ubicará a una distancia mínima de 2,00 metros medido desde la línea de propiedad. El espacio comprendido entre la línea de propiedad y la puerta cochera se mantendrá como una franja de protección de 2,00 metros de ancho como mínimo, conformada exclusivamente por un área verde destinada a vegetación natural. Ningún elemento de la puerta cochera (puertas, rampas, columnas) podrá invadir el área de la acera.

La acera siempre mantendrá un acabado uniforme, resistente y antideslizante en la franja peatonal, independiente del uso vehicular. En caso de techos o elementos sobresalientes, la altura mínima libre será de 2,40 m desde el nivel acera.

Las extensiones mediante techos o elementos sobresalientes tendrán que garantizar una altura libre mínima de 2,40 m, medida desde el nivel de la acera, y no podrán exceder el límite de la servidumbre pública.

Todo caso donde la servidumbre pública se está utilizando como puerta cochera, el propietario del inmueble tendrá que realizar las adecuaciones para liberar el espacio público que deben garantizar, como mínimo: (i) la continuidad y accesibilidad de la acera; (ii) la eliminación de desvíos, rampas o elementos fijos no autorizados en la servidumbre pública; (iii) la restitución de acabados y materiales del espacio público; y (iv) el cumplimiento de los anchos, pendientes y criterios normativos vigentes.



Fig. 46. Puerta Cochera Incorrecta. Fuente: MUPA - 2022



Fig. 47. Puerta Cochera Correcta. Fuente: MUPA - 2022

B-6 | Carril Incorporación / Aceleración

Normativa

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

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

En estos casos, no se permitirá la reducción del ancho de la acera, por lo que se deberá garantizar un ancho mínimo de 2,50 m para la acera incluyendo un ancho mínimo de 0,75 m para la zona de infraestructura.

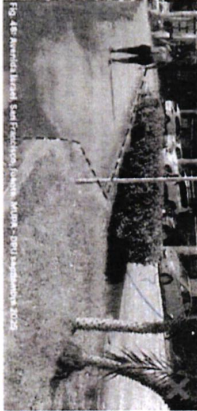


Fig. 46. Vía Arterial Incorrecta. Fuente: MUPA - 2022



Fig. 47. Vía Arterial Correcta. Fuente: MUPA - 2022

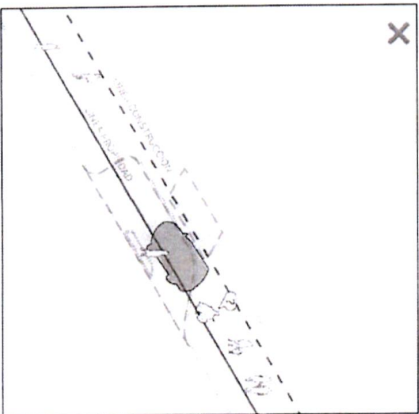


Fig. 46. Puerta Cochera Incorrecta. Fuente: MUPA - 2022



Fig. 47. Puerta Cochera Correcta. Fuente: MUPA - 2022

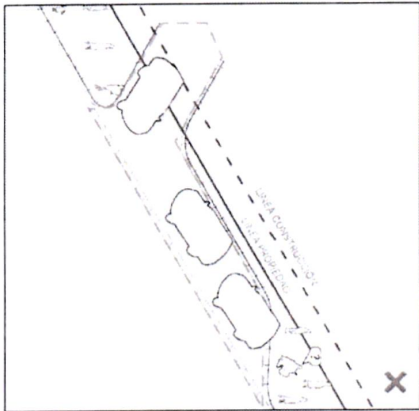


Fig. 46. Vía Arterial Incorrecta. Fuente: MUPA - 2022



Fig. 47. Vía Arterial Correcta. Fuente: MUPA - 2022



B-7	Extensiones de Acera
------------	----------------------

¿Qué son y para qué sirven?

“Estas extensiones permiten incorporar mobiliario urbano, vegetación y otros elementos que enriquecen el aspecto público, físicamente la vía...”

Normative

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

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

Estas intervenciones se ubicarán preferentemente en esquinas o alto flujo peatonal, cruces señalizados, zonas escolares, comerciales o de transporte público, así como en calles con exceso de velocidad o secciones vehiculares anchas. La Alcaldía en su Plan de Movilidad Sostenible, podrá delimitar, de forma específica, las anteriores.

Las implantaciones tendrán que cumplir con dimensiones mínimas tales como: una proyección máxima equivalente al ancho de un carril de estacionamiento, comprendida entre 2,00 m y 2,50 m, una longitud mínima de 6,00 m y la obligación de garantizar un ancho libre de al menos 3,50 m para la circulación vehicular.

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



Figure 1. The effect of the concentration of the monomer on the polymerization of α -methylstyrene in the presence of $\text{Cu}(\text{NO}_3)_2 \cdot 3\text{H}_2\text{O}$ and $\text{K}_2\text{S}_2\text{O}_8$ at 50°C .

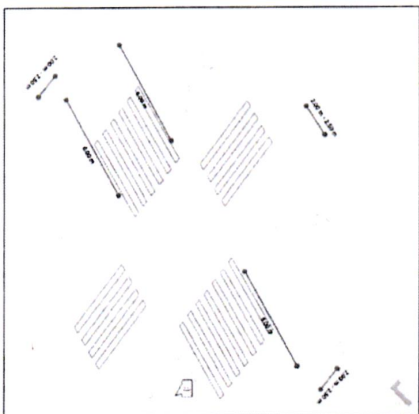
[illegible]

Fig. 60 East Austin, Texas, *Escherichia coli* serotype O157:H7. <http://patch.com/pollu-dotted-cub-extension>



Fig. 5T. *At. juno* Arosamena, California, fuente: MUPA - OCU noviembre 2025

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

C | ESTACIONAMIENTOS

En esta sección se enfoca en los estacionamientos dentro del entorno urbano, ya que son espacios destinados al resguardo temporal de vehículos motorizados.

Su presencia y distribución influyen directamente en la movilidad, el diseño del espacio público y el uso del suelo.

Una planificación adecuada de los estacionamientos permite facilitar el acceso a zonas de alta demanda, reducir la congestión vehicular y promover una movilidad más equilibrada. Por el contrario, su acceso puede incentivar el uso del automóvil, generar conflictos con modos de transporte sostenibles y restar espacio a usos urbanos más inclusivos como áreas verdes o equipamientos comunitarios. Por estas razones, los estacionamientos no deben entenderse como elementos neutros, sino como componentes estratégicos del sistema urbano que requieren regulación, diseño contextual y gestión integrada con las políticas de movilidad y desarrollo urbano sostenible.

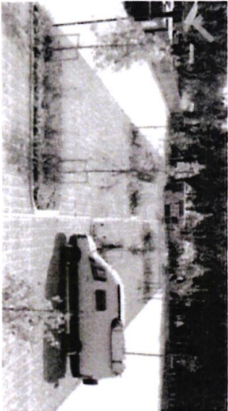


Fig. 34. TTE - Ombudsman Hohenheimstrasse von Hohenheim-LE

C-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

1. Dispuestos paralelamente a la vía, se ubicarán en zonas de baja velocidad y buena visibilidad. Se mantendrán libres de obstrucciones, respetando distancias mínimas respecto a rampas, pasos peatonales, accesos, hitos y mobiliario urbano, y facilitar maniobras seguras sin invadir el flujo peatonal.
2. Las motocicletas se organizarán en módulos compactos. Su ubicación debe ser visible, cercana a accesos principales, pero sin interferir con rampas ni aceras.
3. Los lotes de estacionamientos se diseñarán como espacios funcionales y seguros, capaces de atender distintas tipologías vehiculares y flujos peatonales. Tendrán que integrar los lotes con el entorno mediante fachadas vivas, mobiliario urbano y criterios de diseño paisajístico.
4. El área de estacionamientos nunca se ubicará en el frente del lote, con el fin de mantener la continuidad del frente urbano y priorizar el uso peatonal y paisajístico del espacio público.



C-1 | Sobre la Vía

Normativa

Los aspectos de estacionamiento tendrán dimensiones mínimas de 2,20 a 2,50 m de ancho por 5,50 m de largo.

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

Los estacionamientos sobre vía tienen que estar señalizados con pintura, si se ubican en esquinas contar con espacios en ángulo (vireas) en sus extremos que delimiten las bahías y faciliten la maniobra de estacionamiento y si están consecutivos utilizar "T" de demarcación.

Ver Anexo A2-A: Estacionamiento sobre vía

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

No se permite su ubicación lateral a árboles, postes, hidrantes, bolardos, ni mobiliario, que estén a una distancia menor a 0,80 mts, cuando dicha proximidad limite o impida la apertura total de las puertas vehiculares y el uso adecuado del espacio.

Se mantendrá pendiente menor o igual a 2% para evitar acumulación de agua y facilitar maniobras.



Foto 1: Estacionamiento sobre la vía, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025



Foto 2: Estacionamiento sobre la vía, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025

C-2 | Motocicletas

Normativa

Sus dimensiones deben ser ancho de 1,50 metros y largo de 2,00, es requerida área libre mínimo 2,00 metros frente a cada estacionamiento.

Señalización horizontal con pintura resistente al tránsito, incluyendo pictograma de motocicleta. Ver Anexo A2-B: Estacionamiento motocicleta

Delimitación clara entre módulos mediante líneas visibles o separadores físicos.

Es obligatorio la señalización vertical complementaria en zonas de alta rotación o uso compartido.

Se instalarán bolardos, topes o elementos de contención para evitar invasión por vehículos mayores.



Foto 3: Estacionamiento para motocicletas, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025



Foto 4: Estacionamiento para motocicletas, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025

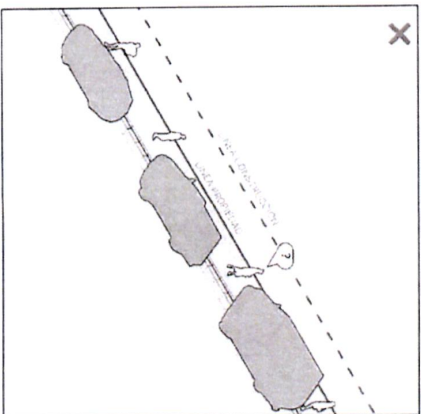


Foto 5: Estacionamiento sobre la vía, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025

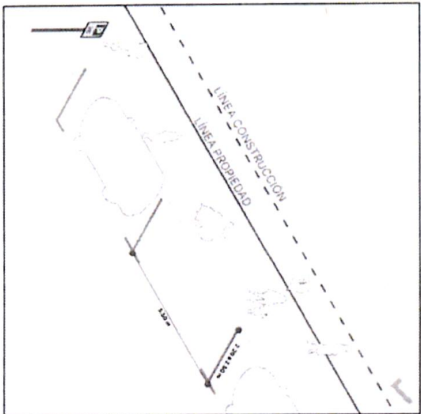


Foto 6: Estacionamiento sobre la vía, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025

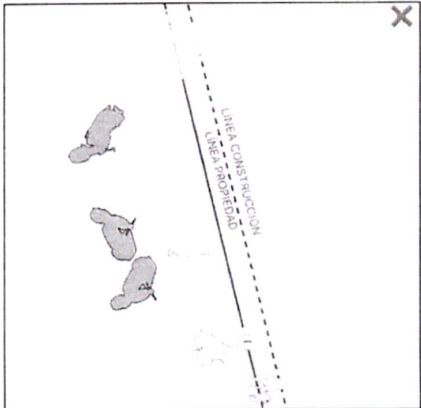


Foto 7: Estacionamiento para motocicletas, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025

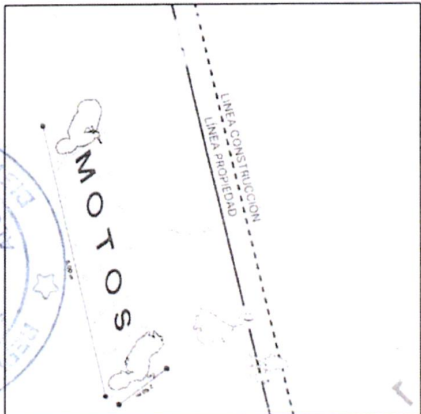
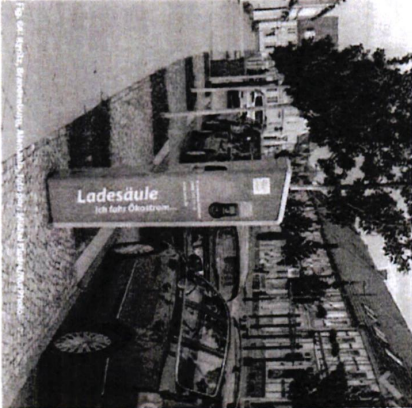
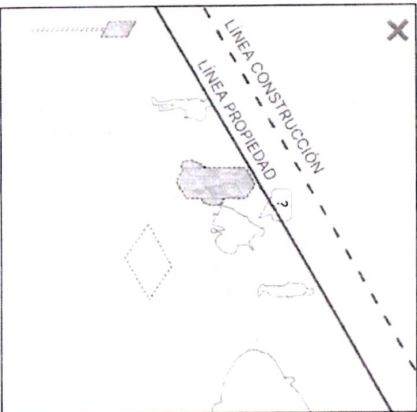
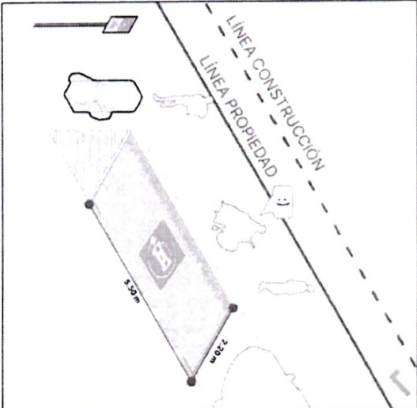


Foto 8: Estacionamiento para motocicletas, zona peatonal, zona de estacionamiento 2025



C-3 Vehículos Eléctricos

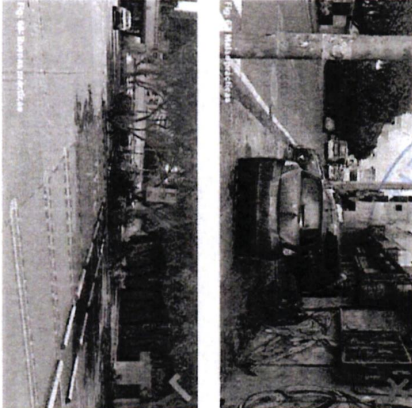
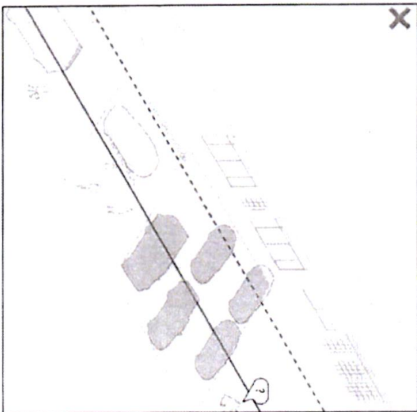
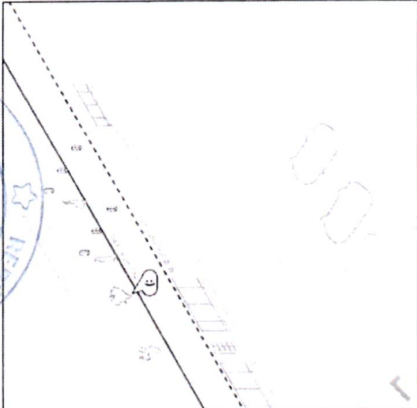
Normativa
Se tiene que delimitar la zona perimetral del punto de carga, no se permite pintura de superficie completa del estacionamiento.
Ver Anexo A-2 al Reglamento de Vehículos Eléctricos.
Es obligatorio colocar señal visible que indique "uso exclusivo para carga eléctrica".
En ningún caso se permitirá que dichos equipos invadan las aceras ni interfieran con el flujo peatonal.
Los cables y conectores deberán disponerse de forma segura, sin generar obstáculos ni riesgos de tropiezo.
Se tiene que garantizar un paso peatonal libre, continuo y seguro alrededor del espacio de carga, conforme a las normas de accesibilidad universal y diseño urbano inclusivo.



46

C-4 Áreas de Estacionamiento

Normativa
Quedan prohibidos los estacionamientos que se sitúen directamente de la calle en cualquiera de sus formas. Se exceptúan aquí que dan acceso a una residencia.
Quedan prohibidos los estacionamientos colocados en la parte frontal del lote. En lotes de esquina se considerará la parte frontal el lado más largo del lote. En caso tal que sean de la misma dimensión solo se permite en un lado del lote.
Dentro de cada lote se colocarán los estacionamientos superficiales en la parte posterior y lateral del mismo.
Se permitirá la ubicación de estacionamientos en el lateral de la edificación, siempre que no ocupen más 40% del área total del lote. Asimismo, la fachada orientada hacia el espacio público tendrá que mantenerse visualmente protegida mediante una franja de amortiguamiento con un ancho mínimo de 2.00 metros, conformada por tratamiento paisajístico.
De ser necesaria una mayor cantidad de estacionamientos, los mismos tendrán que ser resueltos dentro de la edificación, ya sea en altura o mediante sótanos.
En los casos de propiedades existentes, si se comprueba que los vehículos se encuentran fuera de la línea de propiedad, que se han realizado modificaciones a los anteojardines para convertirlas en estacionamientos y/o que se han efectuado modificaciones a los planos aprobados, el propietario deberá realizar las adecuaciones necesarias para restaurar la condición inicial.



47



C-5 | Carga y Descarga

Normativa

Se ubicarán en zonas que no interfiera con la circulación peatonal y en vías donde se permitan estacionamientos en paralelo.

La distancia mínima de intersecciones vías y pasos de peatones será de 6.00 m.

No se permite la obstrucción de aceras, ciclovías, paradas de autobús, ni vías de acceso. ⁷¹

Las dimensiones del área de carga y descarga serán de 2.50 m de ancho y de 8.00 a 12.00 metros largo. ⁷¹

Es obligatoria la instalación de señalética horizontal y vertical.

La señalización incluye información sobre el horario de vigencia para las operaciones, la longitud máxima permitida del vehículo y el tiempo máximo de estada para cada camión.

Ver anexo A-2-C (Estacionamiento carga y descarga)

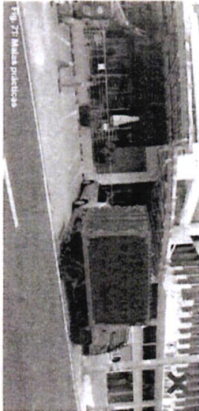
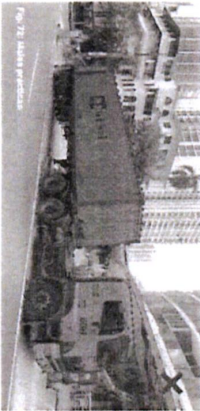
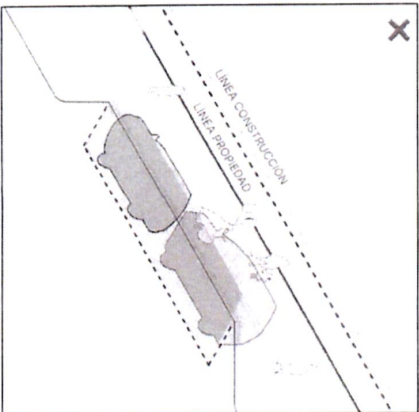


Fig. 70: Diagrama gráfico de la correcta ubicación y uso del área.

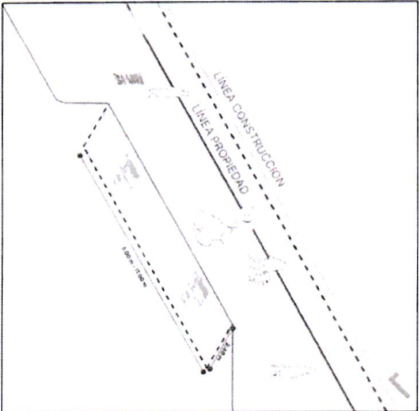


Fig. 71: Diagrama gráfico de la correcta ubicación y uso del área.

48



"Las calles bien diseñadas priorizan a los peatones y fortalecen la vida urbana, la equidad social y la prosperidad".
Unleashing 2013: Streets at Night: Stories and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

OPU | MUPA 49

D | ELEMENTOS URBANOS

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

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

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

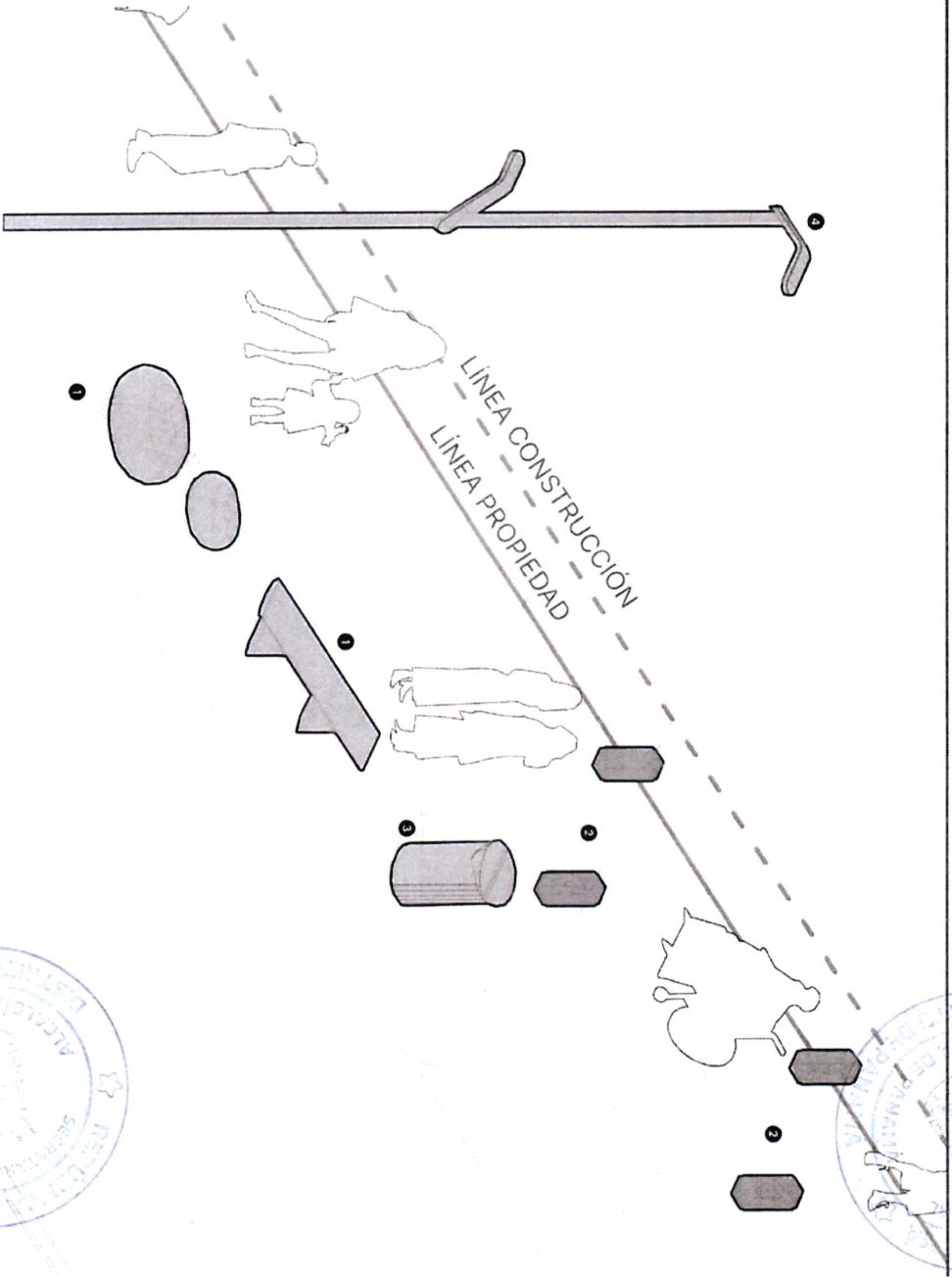


Fig. 75. Bal River Park, Santo Domingo, Ecuador. Escala Urbana

D-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Las bancas se ubicarán a lo largo de las aceras o espacios peatonales de manera que faciliten el descanso sin obstruir la circulación.
- 2 Los bolardos se instalarán para proteger el área peatonal del ingreso vehicular no autorizado, sin reducir el ancho libre de circulación. Su colocación debe ser uniforme, visible y resistente.
- 3 Los basureros serán instalados en zonas de permanencia, paradas de transporte, plazas, parques y corredores peatonales, sin interferir con rutas accesibles ni obstaculizar la circulación peatonal.
- 4 La distancia mínima entre el borde del basurero y el límite de la zona peatonal continua será de 1,50 m.
- 5 La iluminación peatonal tiene que garantizar la visibilidad y seguridad durante las horas nocturnas, manteniendo uniformidad lumínica y evitando deslumbramientos. Los postes y luminarias deben colocarse fuera del ancho libre de la acera.



D-1 | Bolardos

Normativa

La separación entre bolardos máxima será de 1,50 m, con el fin de impedir el paso de vehículos sin bloquear el tránsito de peatones.

La altura deberá oscilar entre 0,75 y 0,90 m desde el nivel de la acera.

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

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

Se autoriza al Alcalde a reglamentar mediante decreto las especificaciones de los bolardos.

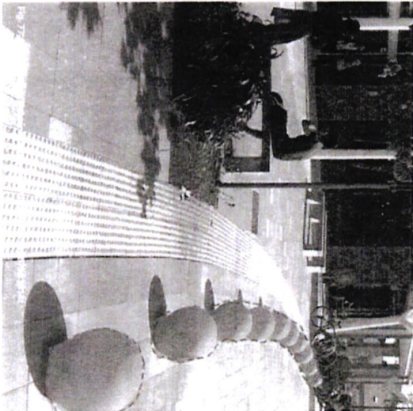
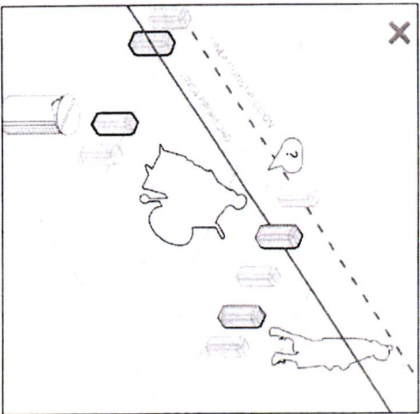


Fig. 76. Separación entre bolardos incorrecta. (Fig. 76)

52

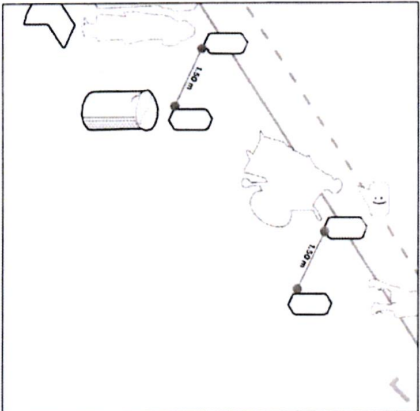


Fig. 77. Separación entre bolardos correcta. (Fig. 77)

D-2 | Bancas

Normativa

Las bancas no podrán ubicarse en zonas que interfieran con circulación peatonal.¹⁸

En aceras con anchos menores a 1,50 m no se podrán colocar bancas.

Para garantizar accesibilidad universal, cada banca tendrá que contar con un espacio libre horizontal pavimentado de al menos 0,90 m por 1,20 m, destinado a la ubicación de sillas de ruedas, cochecitos de niños o dispositivos de ayuda técnica.

La distancia mínima desde la vialidad de la calle hasta la banca será de 1,20 m.

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



Fig. 80. Calle República de Uruguay, Barrio Viejo, Distrito Miraflores, DPU noviembre 2023

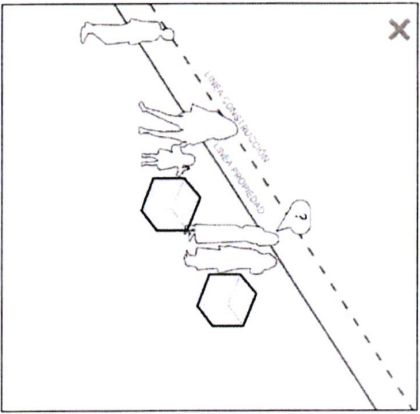
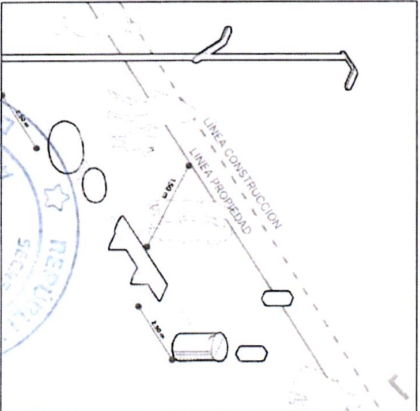
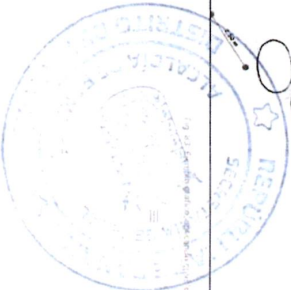


Fig. 81. Ubicación incorrecta de la banca. (Fig. 81)



53



D-3 | Iluminación Peatonal

Normativa

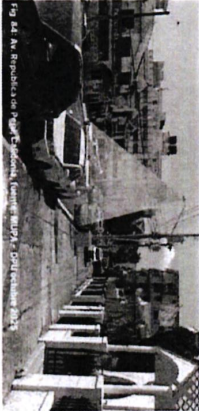
Las luminarias se instalarán de manera que no existan obstáculos que interfieran con el haz de luz, evitando la generación de sombras indeseadas. La altura de las luminarias será de entre 3.50 y 5.00 m, según el ancho de la acera y el tipo de vía, mientras que la distancia entre postes será variable según la potencia y tipo de luminaria.

Las luminarias se ubicarán dentro de la zona de infraestructura, sin interferir con rutas peatonales, accesos, rampas ni mobiliario urbano.

Se recomienda el uso de tecnología LED con temperatura de color entre 3000K y 4000K para garantizar confort visual.

Los niveles de iluminación en espacios exteriores se adecuarán al tipo de uso y la intensidad de actividad. Las áreas de actividad peatonal, tales como plazas, y áreas de estancia, se establecen niveles de iluminación entre 20 y 30 lux, a fin de garantizar condiciones adecuadas de visibilidad, confort y seguridad. Por su parte, las aceras y vías residenciales de menor jerarquía deberán disponer de niveles de iluminación entre 5 y 10 lux, suficientes para la orientación y desplazamiento seguro de los peatones. El cumplimiento de estos niveles deberá ser verificado mediante estudios lumínicos.

Los materiales utilizados serán resistentes a la intemperie, al vandalismo y de fácil mantenimiento.



Fotografía de una luminaria instalada correctamente dentro de la zona de infraestructura.



Fotografía de una luminaria instalada incorrectamente, interfiriendo con el espacio peatonal.

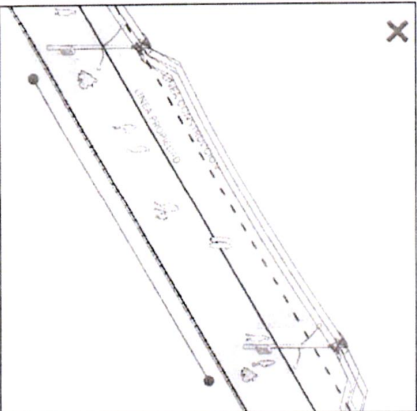


Diagrama de una calle que muestra la correcta ubicación de una luminaria dentro de la zona de infraestructura.



Diagrama de una calle que muestra la incorrecta ubicación de una luminaria, interfiriendo con el espacio peatonal.

54

D-4 | Papeleras

Normativa

Las papeleras se instalarán en la franja de infraestructura.

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

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

No será ubicadas frente a alcotques, bancos, rampas ni elementos que impidan su uso o mantenimiento.

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



Fotografía de una papelera instalada correctamente en la franja de infraestructura, con pictogramas claros y visibles.



Fotografía de una papelera instalada incorrectamente, interfiriendo con el espacio peatonal.

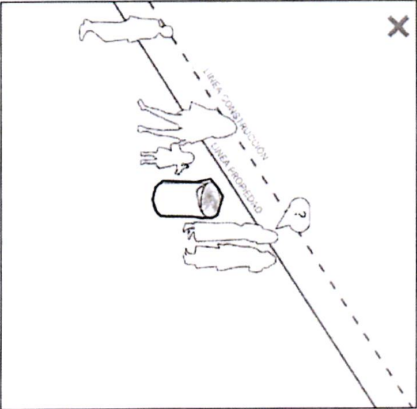


Diagrama de una calle que muestra la correcta ubicación de una papelera en la franja de infraestructura, sin interferir con el espacio peatonal.

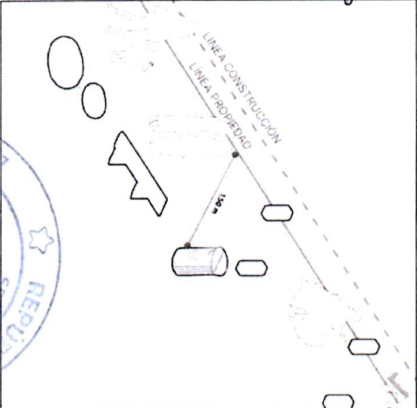


Diagrama de una calle que muestra la incorrecta ubicación de una papelera, interfiriendo con el espacio peatonal.

55



D-5 | Bicicletas

Normativa

Los estacionamientos de bicicletas se ubicarán ubicarse en la zona de infraestructura o en la zona de fachadas.

No se permite que interfieran con rutas peatonales, rampas, accesos ni zonas de circulación.

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

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

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

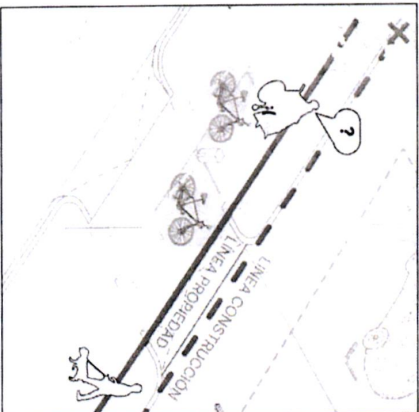
Los criterios establecidos para la bicicleta también aplican a los patinetes eléctricos y a otros dispositivos pertenecientes a los sistemas de movilidad activa.



Fot. de Bicicletas, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Bicicletas, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Bicicletas, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Bicicletas, Autor: El Periódico.com, 2023

D-6 | Kioscos

Normativa

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

Se prohíbe el uso de aceras para la prolongación de los establecimientos comerciales, sin autorización establecida en el Acuerdo No. 24 del 2026 lo cualquiera que lo reemplaza. Esto incluye: Colocar estructuras fijas o permanentes, instalar toldos, paraguas, mesas, sillas, escaleras o cualquier otra estructura que dificulte la libre circulación por las aceras.

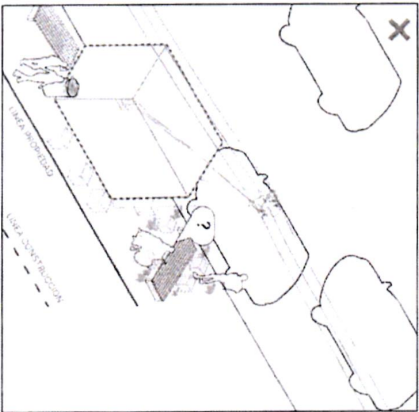
Podrán ubicarse en plazas, parques o espacios de transición entre usos residenciales y comerciales, siguiendo los parámetros establecidos en Anexo A41 Lineamientos Arquitectónicos para Kioscos.



Fot. de Kioscos, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Kioscos, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Kioscos, Autor: El Periódico.com, 2023



Fot. de Kioscos, Autor: El Periódico.com, 2023



D-7 | Parklets

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

Normativa

Por lo general, un parklet ocupa uno o dos espacios de estacionamiento y presenta una configuración rectangular. Su longitud no suele ser menor a 6.00 m y su ancho no menor a 2.80 m, dimensiones que pueden variar según el contexto urbano y la disponibilidad del espacio.

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

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

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

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

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

Mientras no exista normativa especial para su autorización, la misma se considerará un Uso del Espacio Público para Estacionamiento, como es regulado en el Acuerdo No. 24 de 19 de enero de 2016 o la norma que la reemplace.

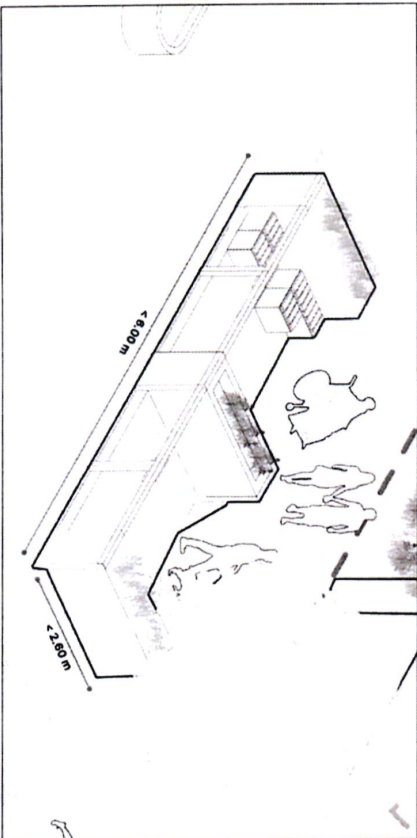


Fig. 101. Ejemplo de parklet en un espacio público urbano.

Una ciudad tecnológica se caracteriza por proveer una infraestructura inteligente con el fin de comunicar, conectar, facilitar y proporcionar una mejor experiencia a la vida diaria de los habitantes, por ejemplo, la gestión de los recursos y servicios urbanos de la ciudad. Una meta nacional es transformar a Bogotá en una ciudad inteligente, por lo que es necesario que la tecnología, people, and processes, integre sosteniblemente. Véase: F. A. Pardo, 2019.



E | FRENTE DE EDIFICACIONES

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

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

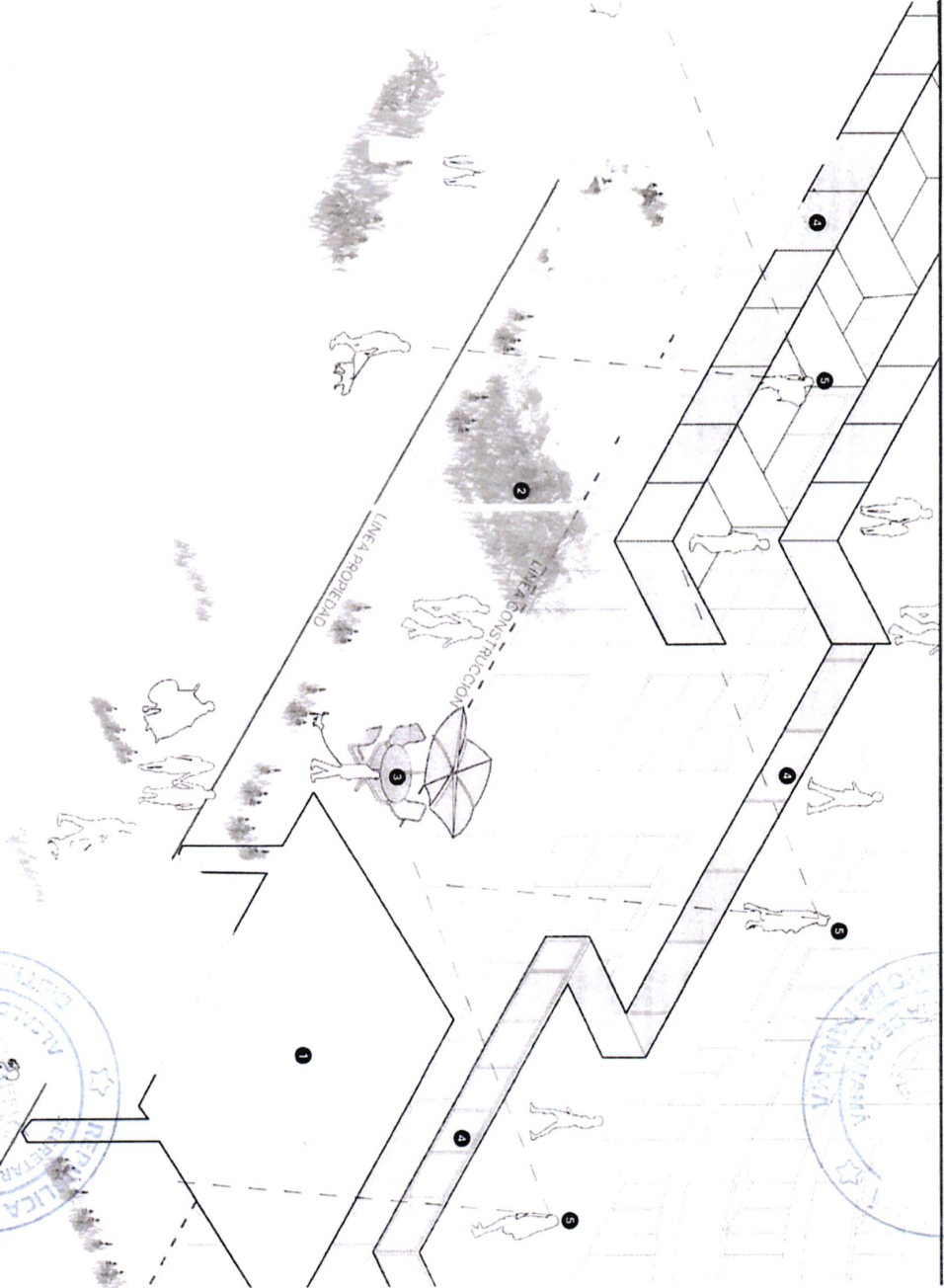
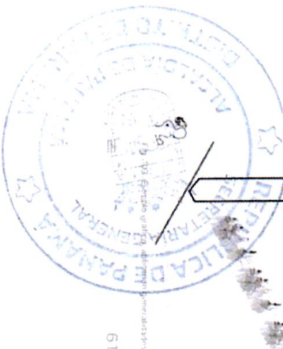


Fig. 020 The Wharf, Southwest Waterfront, Washington DC - Estados Unidos

E-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

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



E-1 | Relación Visual

Normativa
Toda edificación asociada a uso comercial, residencial y/o mixto tendrá que generar mayor transparencia entre el edificio y el espacio público para evitar la sensación de inseguridad hacia el peatón.^{10, 11, 12} Quedan prohibidos los muros ciegos hacia la calle.

En la fachada de planta baja se permitirá un máximo de 30% de muro ciego, debiendo garantizarse un mínimo de 70% de transparencia.¹³ Para efectos de la presente guía, la transparencia se medirá como el porcentaje de superficie visible y permeable visualmente respecto al total de la fachada hacia el espacio público, a nivel de planta baja.

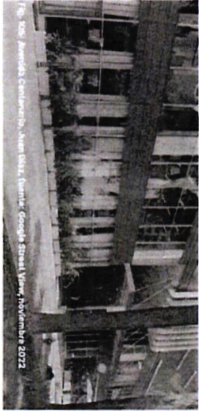
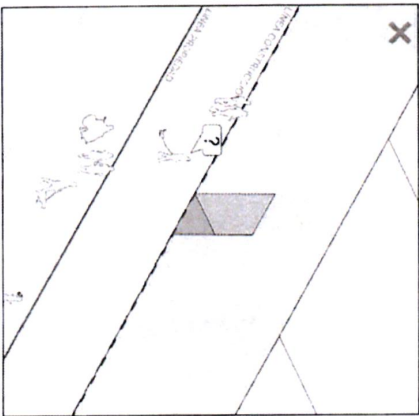
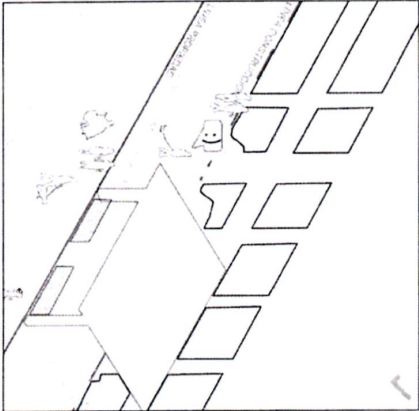


Fig. 101. Ejemplo de mala relación visual.

Fig. 102. Ejemplo de buena relación visual.

E-2 | Libre Circulación

Normativa
No se permite instalar puertas u otros elementos que obstruyan la circulación peatonal.¹⁴

El sistema de apertura solo se permite hacia adentro o sistema corredizas. Cualquier otra propuesta de apertura deberá ser sometida a aprobación de Dirección de Planificación Urbana (DPU) de la Alcaldía de Panamá.

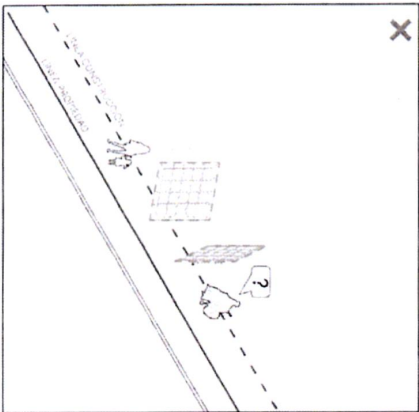
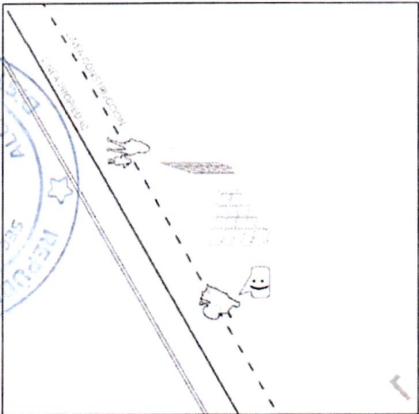


Fig. 103. Ejemplo de mala libre circulación.

Fig. 104. Ejemplo de buena libre circulación.



E-3 | Balcones

Normativa

Los edificios podrán proyectar balcones o terrazas abiertas y habitables sobre la acera en los niveles superiores, a partir del primer nivel posterior a la base del edificio. Dichas proyecciones no podrán sobrepasar la línea de propiedad ni exceder los 3.00 m de vano.

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

Queda prohibido el cerramiento de balcones para generar fachadas sólidas.



Fig. 153. Balcón sobresaliente sobre la acera. Fuente: Decreto 1074 de 2015.



Fig. 154. Balcón con cerramiento de vidrio sobresaliente sobre la acera. Fuente: Decreto 1074 de 2015.

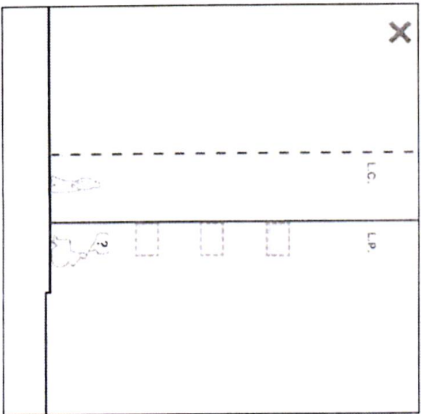


Fig. 155. Diagrama que muestra la línea de propiedad.

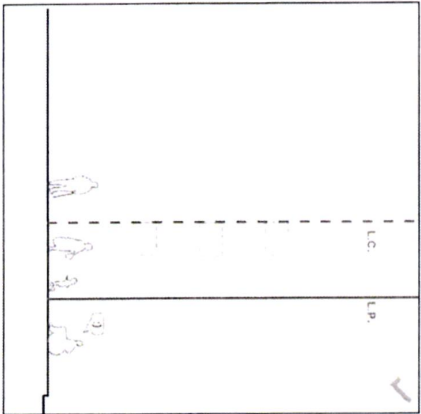


Fig. 156. Diagrama que muestra la línea de construcción.

E-4 | Cobertizos

Normativa

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

Queda prohibida la colocación de elementos estructurales (columnas) para los cobertizos sobre zona de circulación peatonal.

Los elementos sobresalientes de los cobertizos garantizarán una altura libre mínima de 2.40m, medida desde el nivel de la acera, y no podrán exceder el límite de la rodadura de la calle.



Fig. 157. Cobertizo que sobrepasa la línea de propiedad. Fuente: Decreto 1074 de 2015.



Fig. 158. Cobertizo que sobrepasa la línea de propiedad. Fuente: Decreto 1074 de 2015.

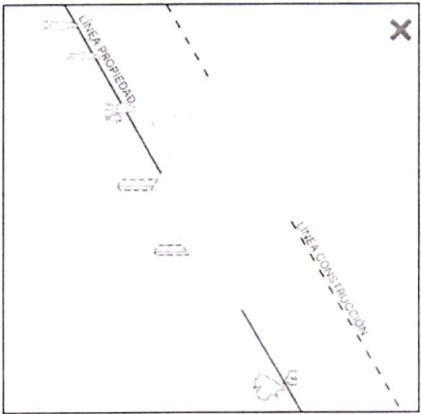


Fig. 159. Diagrama que muestra la línea de propiedad.

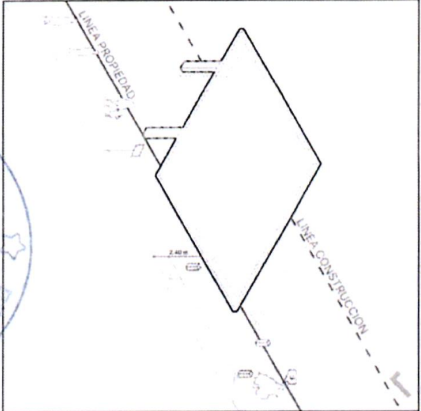
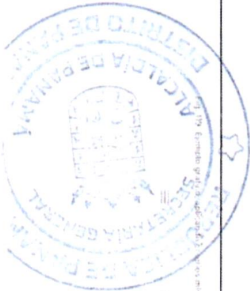


Fig. 160. Diagrama que muestra la línea de construcción.



E-5 | Gestión de Drenajes

Normativa

Todo sistema de drenaje se conectará al sistema pluvial para evitar afectaciones al tránsito peatonal.

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

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

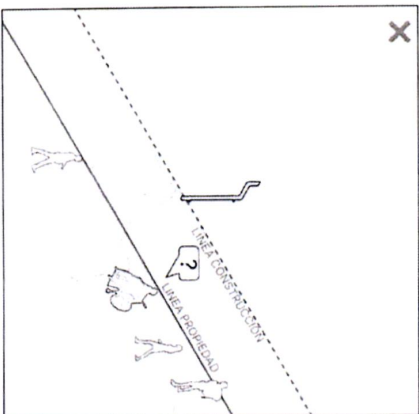
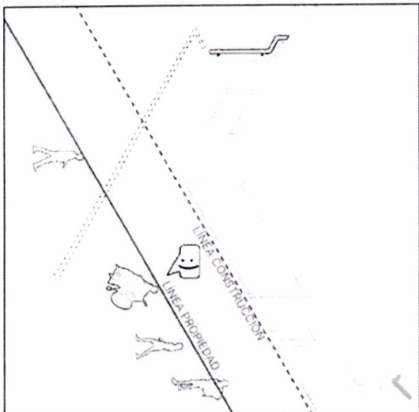


Fig. 154. Estructura de drenaje en acera.

Fig. 155. Estructura de drenaje en acera.

E-6 | Antejardines

Normativa

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

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

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

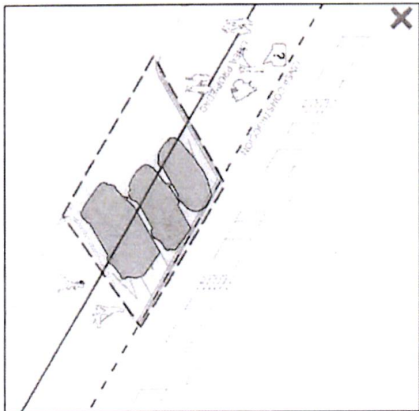


Fig. 158. Estructura de drenaje en acera.

Fig. 159. Estructura de drenaje en acera.



E-7 | Tinaqueras

Normativa

Las tinaqueras se ubicarán completamente dentro de la línea de propiedad, garantizando que ningún componente sobresalga hacia el espacio público. Se prohíbe que la puerta de la tinaquera se abra hacia la acera o cualquier área del espacio público.

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

Se mantendrá una zona de amortiguamiento mínima de 0,60 m entre la tinaquera y el espacio público (zona peatonal) para permitir seguridad, ventilación y mantenimiento.

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

En los casos en que la tinaquera se encuentre instalada sobre la acera o en servidumbre pública, el propietario será responsable de su demolición o reubicación conforme al procedimiento administrativo correspondiente.



Fig. 126. Calle Ricardo Arce, Páez, Vial, Puente, MIP, - DPU, noviembre 2023.



Fig. 127. Calle Ricardo Arce, Páez, Vial, Puente, MIP, - DPU, noviembre 2023.

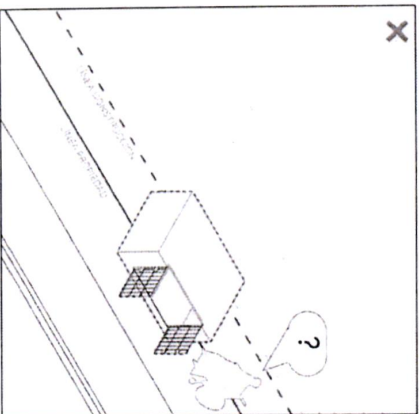


Fig. 128. Diagrama gráfico de tinaqueras instaladas correctamente.

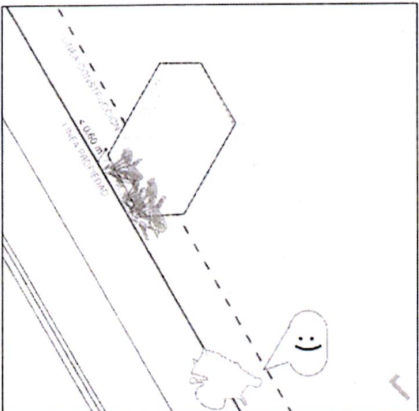


Fig. 129. Diagrama gráfico de tinaqueras instaladas correctamente.

E-8 | Garitas y controles de acceso

Normativa

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

La distancia mínima entre la garita y los elementos de control será de 5,00 metros medidos desde el punto de acceso correspondiente al cordón de la vialidad, garantizando un espacio adecuado para las maniobras vehiculares y la seguridad tanto de peatones como de vehículos.



Fig. 132. Avenida Licenciero de Guzmán, Páez, Vial, Puente, DPU, febrero 2024.



Fig. 133. Calle Ricardo Arce, Páez, Vial, Puente, DPU, febrero 2024.

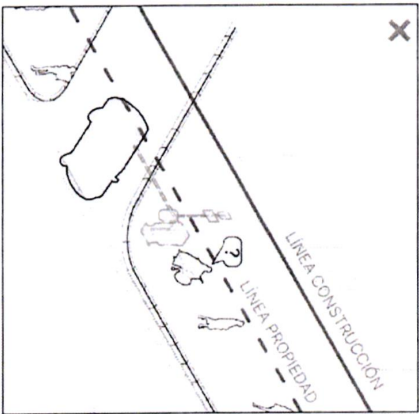


Fig. 134. Diagrama gráfico de garitas instaladas correctamente.



Fig. 135. Diagrama gráfico de garitas instaladas correctamente.

F | INSTALACIONES URBANAS

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

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

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

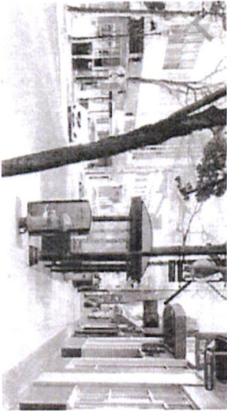
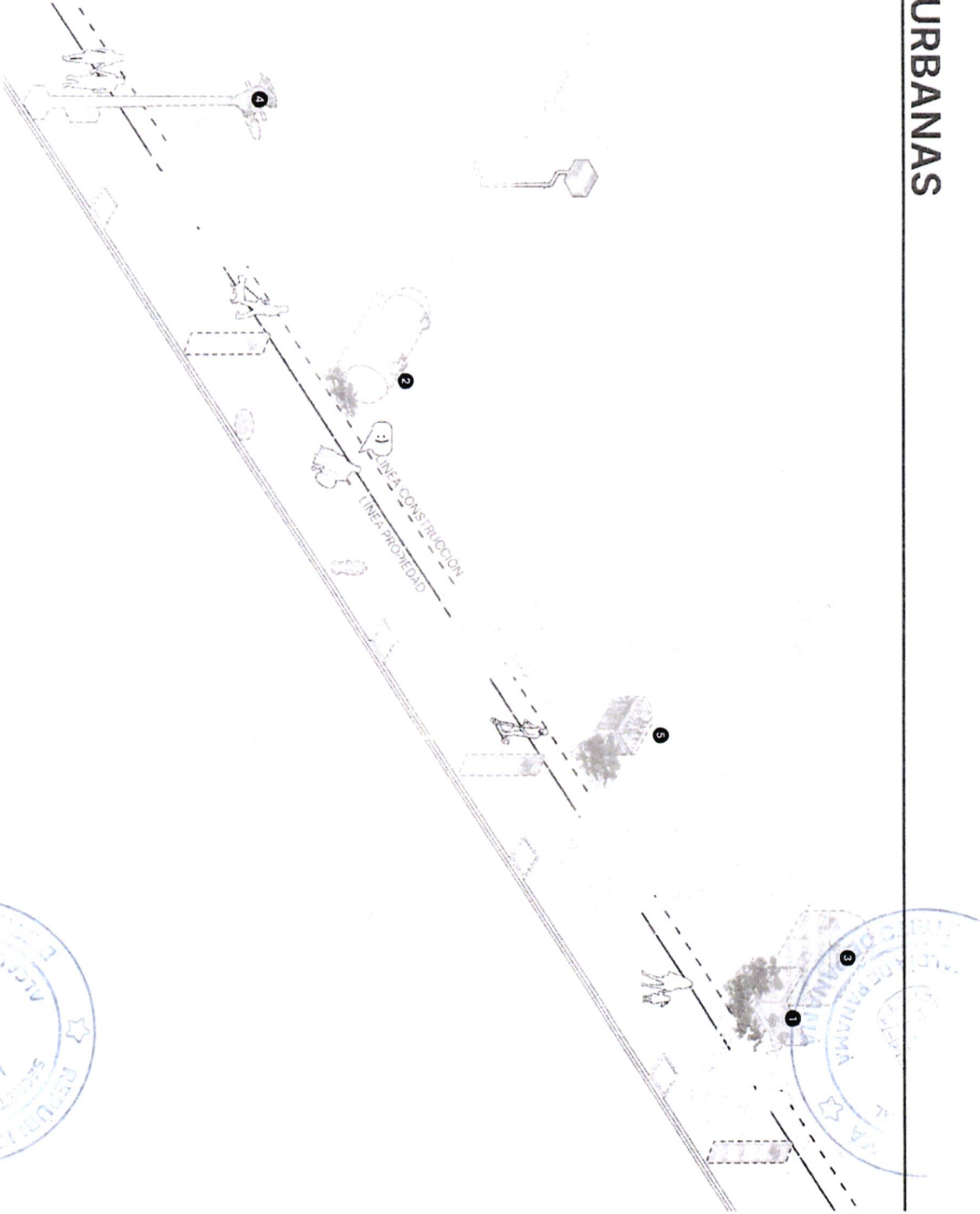


Fig. 136-006-010 Ave. W. Vancouver, BC

F-0 | Generalidades
Criterios mínimos de cumplimiento

- 1 Las siembras son parte de la infraestructura de seguridad y protección urbana, se ubicarán estratégicamente para acceso rápido en caso de emergencia, sin interferir con la circulación peatonal ni vehicular.
- 2 Los tanques de gas se ubicarán fuera de zonas de alta circulación y esquinas de lotes, garantizando seguridad ante fugas o impactos. Su diseño priorizará resguardo, accesibilidad para mantenimiento y emergencias, y compatibilidad estética con el entorno, evitando conflictos con la funcionalidad del espacio público y la percepción visual de la calle.
- 3 Las plantas eléctricas se integran al entorno urbano de manera segura, funcional y estética, minimizando su impacto visual y sonoro. Se ubicarán garantizando acceso seguro para operación y mantenimiento, evitando interferencias con la circulación peatonal y vehicular.
- 4 Postes y pedestales serán coherentes con la escala urbana y la seguridad peatonal, evitando obstáculos en las vías de circulación y promoviendo orden visual en el paisaje urbano.
- 5 Los transformadores serán concebidos como infraestructura discretamente integrada al entorno urbano, minimizando impactos visuales y garantizando la seguridad del público. Se será obligatorio mimetizar mediante muros o cercas vegetales, cercas o mobiliario urbano.



F-1 | Siamesas

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



Fig. 116: Calle Ricardo Ariza, Bello (2015).



Fig. 118: Avenida Simón Bolívar, B. Viala, (reconstrucción 2014 actualizada 2025).

F-2 | Ductos y Rejillas

Normativa
Queda prohibida la instalación de ductos, ventiladores y rejillas técnicas sobre la acera. Estos deberán disponerse dentro de la línea de propiedad o en áreas técnicas expresamente autorizadas.
Cuando se ubiquen dentro de la línea de propiedad en áreas de circulación peatonal, y cuenten con barras o rejas, estas deberán orientarse perpendicularmente al sentido del flujo peatonal, a fin de no interferir con la movilidad segura.
Las aberturas en superficies de piso no deberán permitir el paso de una esfera de diámetro mayor a 1/4 pulgada (13 mm).
Cuando se ubiquen en la vialidad, se diseñará para soportar cargas vehiculares. Esta disposición aplica igualmente a las parrillas de drenaje.



Fig. 117: Avenida Bolívar, Candelaria, (reconstrucción 2014 - actualización 2025).



Fig. 119: Avenida Bolívar, Candelaria, (reconstrucción 2014 - actualización 2025).

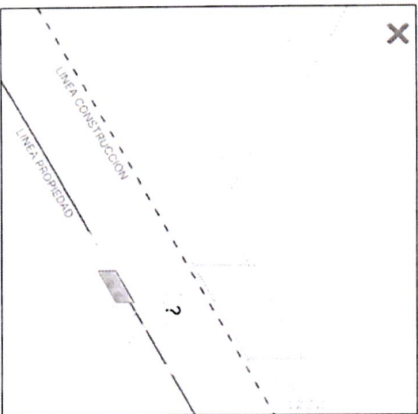


Fig. 109: Instalación de siamesa en acera, no autorizada por norma.

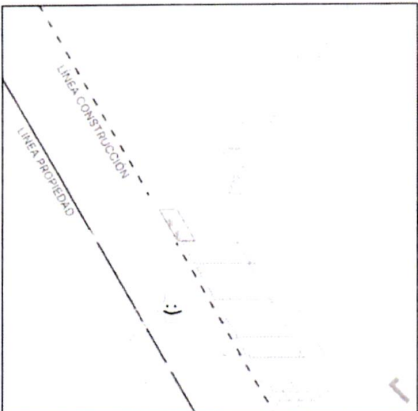


Fig. 111: Instalación de siamesa en línea de propiedad, autorizada por norma.

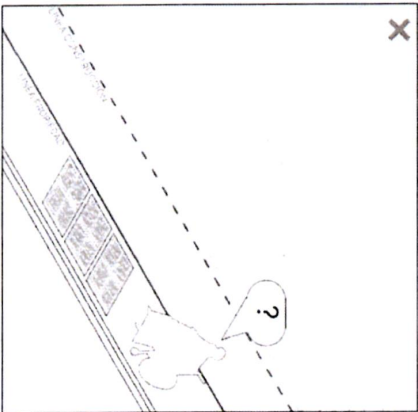


Fig. 113: Grate de drenaje en acera, no autorizada por norma.

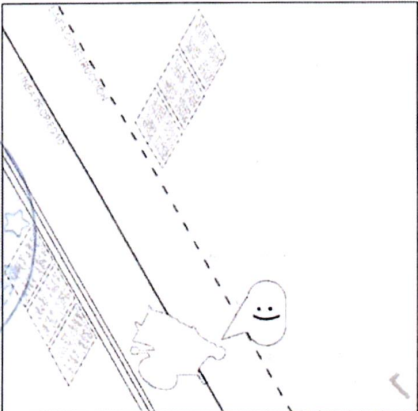


Fig. 115: Grate de drenaje en línea de propiedad, autorizada por norma.



F-3 | Elementos de Condensación

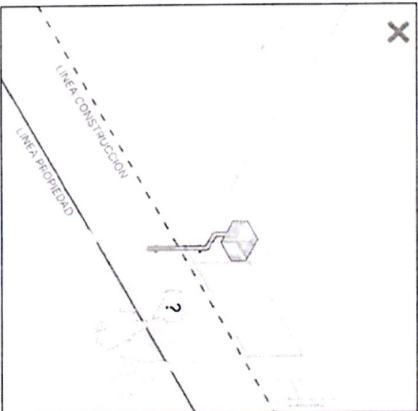
Normativa
Todo sistema de drenaje pluvial o de condensación proveniente de equipos de climatización se conectará al sistema pluvial, evitando así afectaciones al tránsito peatonal.
Quedan prohibida la instalación de máquinas de condensación en la planta baja de la fachada hacia la calle.



Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

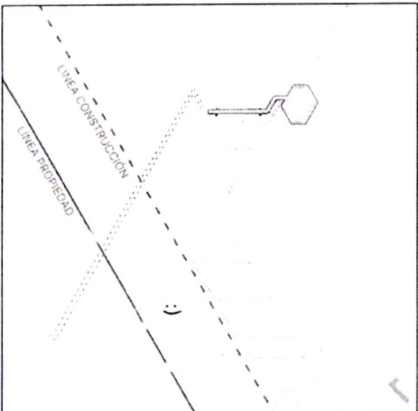


Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025



Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

74



Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

F-4 | Postes y Pedestales

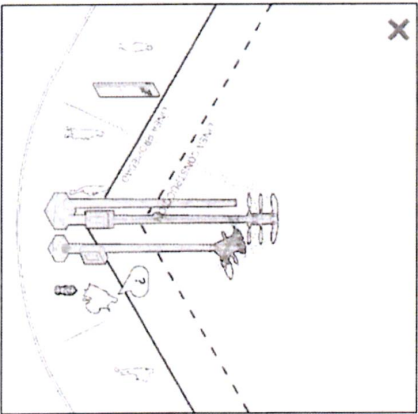
Normativa
Los postes de alumbrado, telecomunicaciones o señalización serán ubicados exclusivamente dentro de la zona de infraestructura de la acera. Queda terminantemente prohibida su instalación en el área de circulación peatonal.
Se mantendrá una distancia mínima de 1,50 m respecto a rampas, accesos peatonales, mobiliario urbano y elementos de ornamentación lúdica, evitando interferencias que comprometan la accesibilidad universal.
Los pedestales eléctricos, de telecomunicaciones o de control se instalarán dentro de la zona de infraestructura, garantizando que no interfieran con el flujo peatonal ni obstruyan accesos, rampas o alcotones.



Fotografía de un poste de alumbrado, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

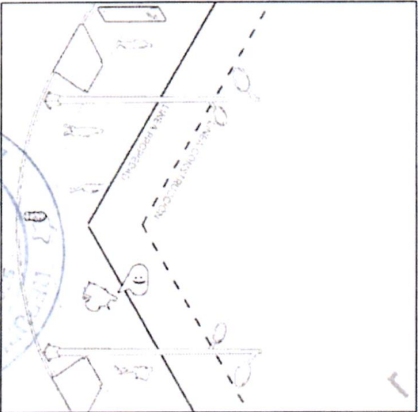


Fotografía de un poste de alumbrado, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

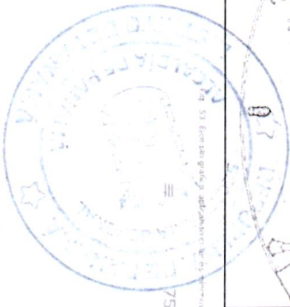


Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025

75



Fotografía de fachada, Calles de Bogotá, Colombia. Fuente: MUPB, POPUR 2025



F-5 Transformadores Eléctricos

Normativa

Queda prohibida, en cualquier circunstancia, la instalación de transformadores y generadores eléctricos sobre la acera.

Se permitirá la instalación de transformadores soterrados en zonas de infraestructura y en la vialidad, siempre que su emplazamiento no interfiera con la circulación peatonal ni comprometa las condiciones de seguridad. En caso de incorporarse rejillas o elementos metálicos a nivel de pavimento, estos deberán disponerse perpendicularmente al sentido del flujo peatonal, con el fin de evitar afectaciones a la movilidad y garantizar condiciones adecuadas de tránsito.

Al instalarse dentro de la línea de propiedad, en espacios privados o áreas técnicas autorizadas, se tendrá que respetar el ancho mínimo de acera y se incorporará una franja de amortiguamiento con un ancho mínimo de 0,60 metros, conformada mediante tratamiento paisajístico. En todos los casos, se deberá garantizar que no se interfiera con la circulación peatonal.

No se permite que la ventilación de gases, humos o aceites hacia zona peatonal.

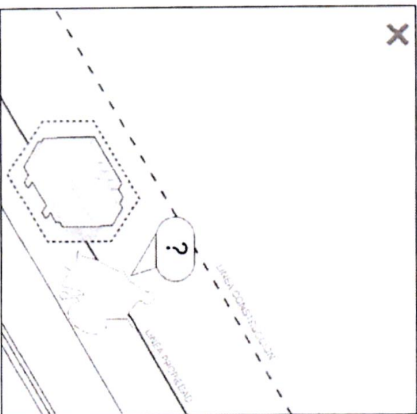
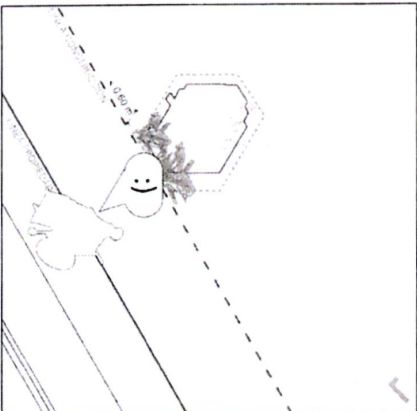


Fig. 5-1. Instalación de transformadores eléctricos en la vialidad.

Fig. 5-2. Instalación de transformadores eléctricos en la vialidad.

76

F-6 Tanques de Gas

Normativa

Las futuras instalaciones de tanques de gas, su instalación se realizará exclusivamente dentro de la línea de propiedad, en espacios privados o áreas técnicas autorizadas, siempre que se respete el ancho mínimo de acera y se incorpore una franja de amortiguamiento con un ancho mínimo de 0,60 metros, destinada exclusiva a vegetación natural. En todos los casos, se deberá garantizar que no se interfiera con la circulación peatonal.

Se prohíbe la colocación de tanques sobre aceras, zonas de infraestructura, áreas verdes o servidumbre pública.

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

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

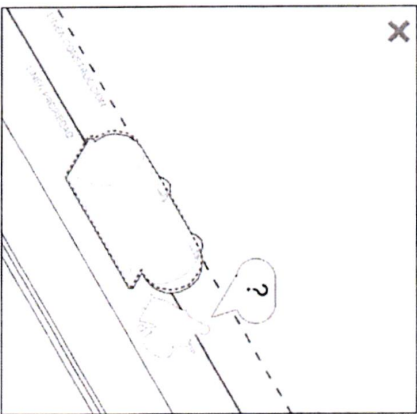
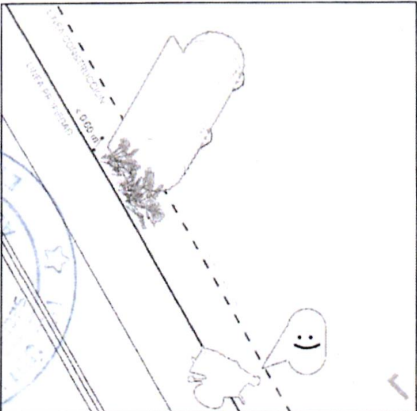


Fig. 6-1. Instalación de tanques de gas en la vialidad.

Fig. 6-2. Instalación de tanques de gas en la vialidad.



G | INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

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

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

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



Fig. 182. Barrio garden, Innovative Cities, Thomas Weller/

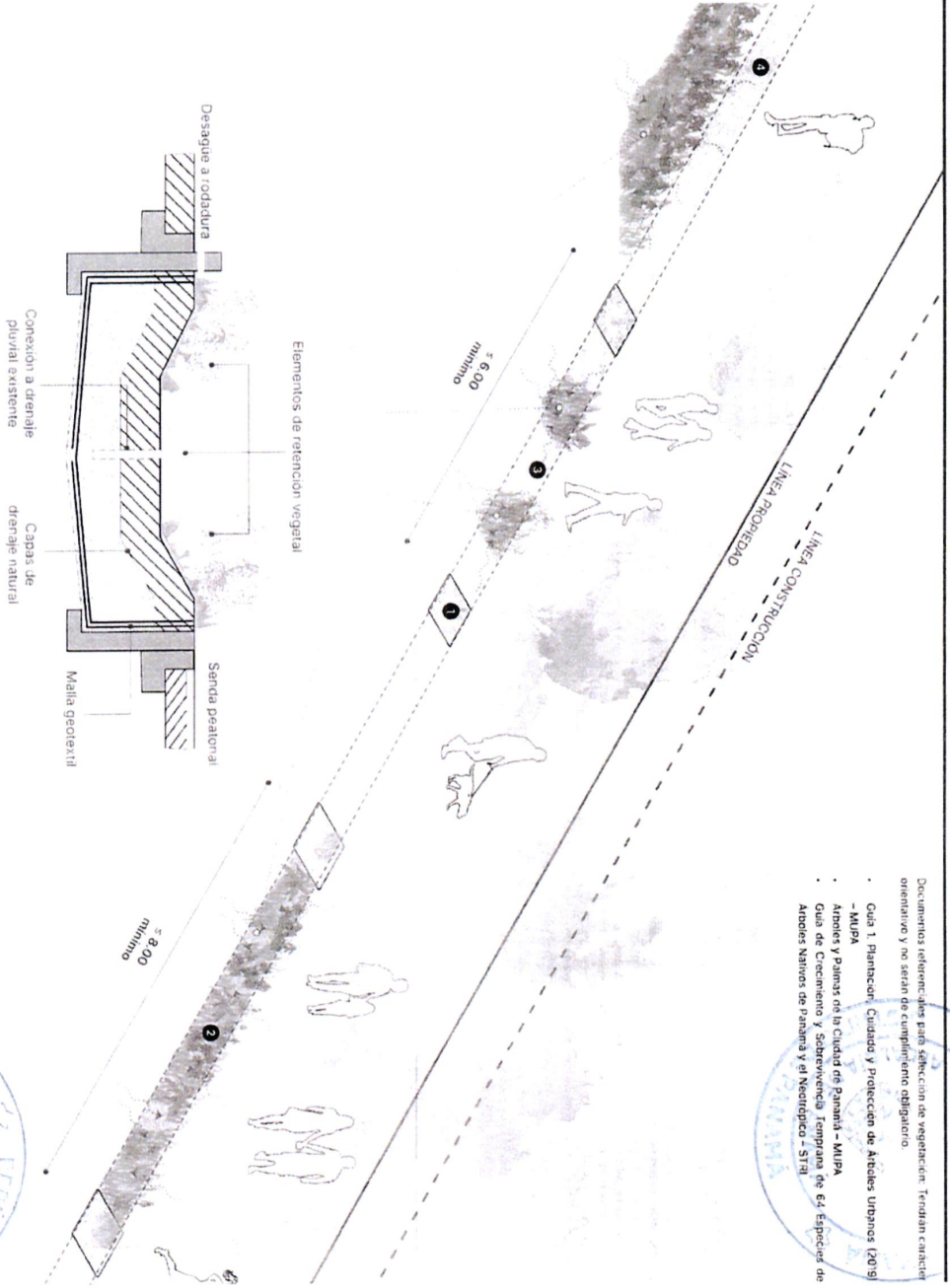
G-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

Los alcotiques dejan de ser simples contenedores para el arbolado y se transforman en microecosistemas funcionales que dialogan con el entorno urbano. Su concepción debe responder a una lógica viva y permeable, donde el suelo, el agua y la vegetación actúan como un sistema interdependiente que nutre tanto al árbol como al paisaje urbano.

Los jardines de lluvia y las cubiertas extensas amplían este principio a escala de calle, convirtiendo el espacio público en un tejido capaz de absorber, filtrar y devolver el agua al subsuelo, al tiempo que genera belleza, biodiversidad y confort ambiental.

La vegetación, protagonista de este sistema, debe elegirse con criterios de resiliencia y pertenencia ecológica: especies nativas o naturalizadas, adaptadas a la variabilidad hídrica y con capacidad de sobrevivir a ciclos alternos de saturación y sequía. Así, cada elemento vegetal se convierte en un mediador entre la infraestructura y la vida, entre el clima y la ciudad.



G-1 | Alcorques y áreas verdes

Normativa

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

Los alcorques y áreas verdes garantizarán condiciones óptimas para el desarrollo de la vegetación y la gestión del agua. Se considerarán dimensiones suficientes, suelos permeables con capas que faciliten drenaje, aireación y crecimiento radicular.

- Barreras radicales: Se incorporarán cuando sea necesario para dirigir las raíces y proteger pavimentos e infraestructura.
- Funcionalidad y conectividad: Los alcorques deben captar agua de lluvia, reducir escorrentías, proteger los árboles de impactos urbanos, conectarse con otras áreas verdes y permitir mantenimiento seguro y eficiente.



Fig. 2. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.



Fig. 3. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.

G-2 | Arbustos

Normativa

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

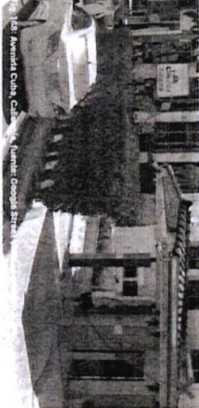


Fig. 4. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.



Fig. 5. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.

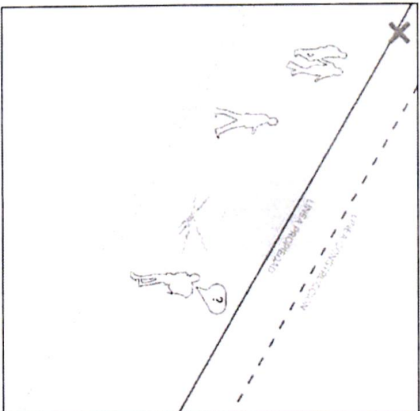


Fig. 6. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.

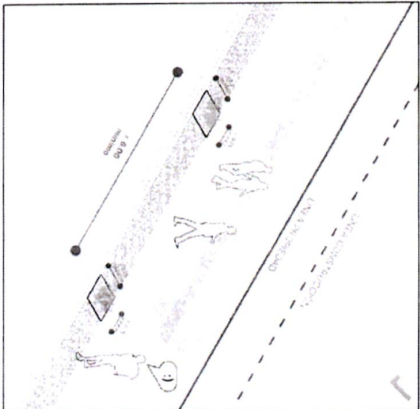


Fig. 7. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.

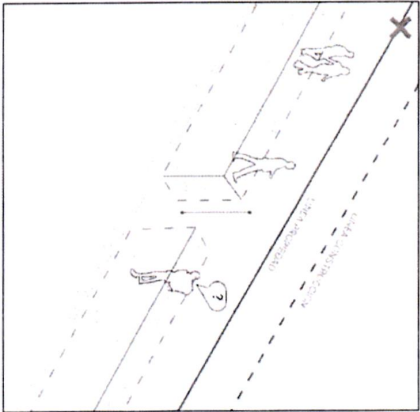


Fig. 8. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.

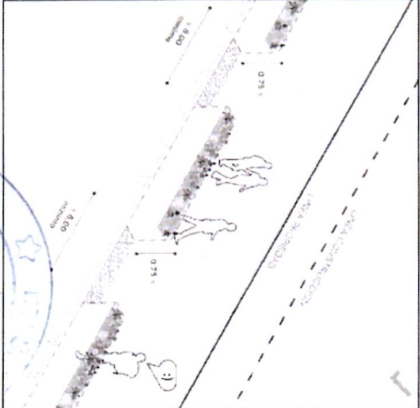


Fig. 9. Área Verde y Zona de Alcorques. Fuente: DPU - Alcaldía de Panamá.



G-3 | Jardines de Lluvia

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

Normativa
Deberán ubicarse específicamente en la zona de infraestructura, respetando un mínimo de 150 m de ancho libre de paso peatonal.

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

Toda vegetación utilizada en jardines de lluvia deberá ser nativa o adaptada al clima local y no deberá obstaculizar la visibilidad ni el tránsito peatonal.
El diseño de jardines de lluvia deberá coordinarse con los planos de infraestructura subterránea, evitando interferencias con infraestructura de servicios públicos.

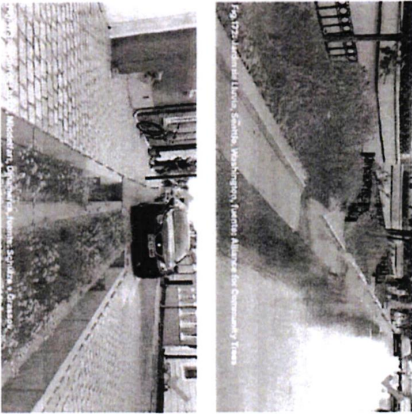
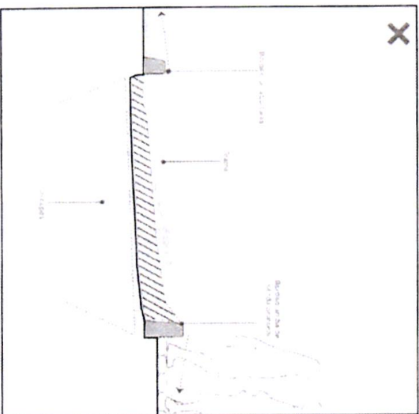
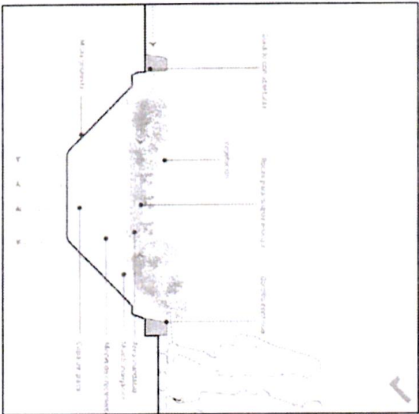


Fig. 123. Jardín de lluvia con vegetación nativa y sustrato filtrante

Fig. 124. Jardín de lluvia con vegetación adaptada y sustrato filtrante

G-4 | Vegetación Artificial

Normativa
Queda prohibido el uso de vegetación artificial en aceras o espacios públicos, incluyendo grama sintética, árboles plásticos, arbustos artificiales u otros elementos similares.²⁸

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

Se prohíbe la instalación de grama artificial en lanchadas o frentes que den hacia la calle, asegurando la coherencia estética y ecológica del espacio público.²⁹

La selección de especies deberá responder a criterios funcionales, ecológicos y paisajísticos, contribuyendo a la calidad y resiliencia del espacio público. Se priorizarán plantas que aporten sombra, regulación térmica, mejora de la calidad del aire, gestión del agua pluvial, biodiversidad urbana y valor estético.

Se tendrán que priorizar especies nativas por su valor ecológico y adaptación local. Podrán incorporarse especies no nativas adaptadas, siempre que no sean invasoras, tengan buen desempeño urbano y no limiten el uso progresivo de nativas.

Se favorecerán árboles y arbustos con raíces profundas que eviten daños a aceras e infraestructura, manteniendo sombra y confort para los usuarios.

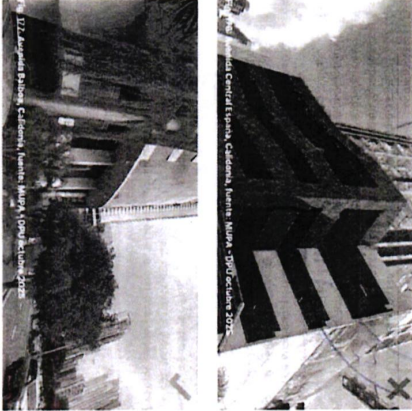
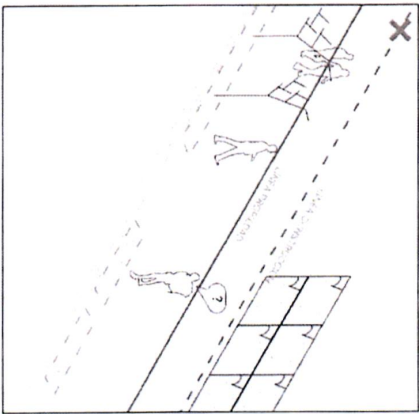
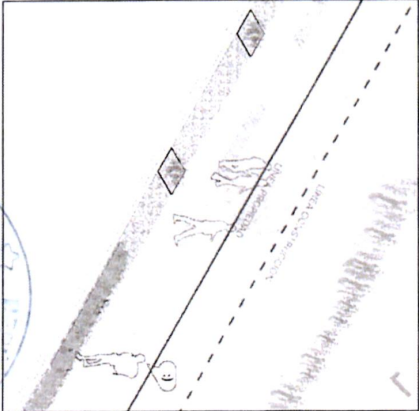


Fig. 125. Acera con grama sintética

Fig. 126. Acera con grama sintética

Fig. 123. Jardín de lluvia con vegetación nativa y sustrato filtrante

Fig. 124. Jardín de lluvia con vegetación adaptada y sustrato filtrante



H | PROYECTOS EN CONSTRUCCIÓN

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

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

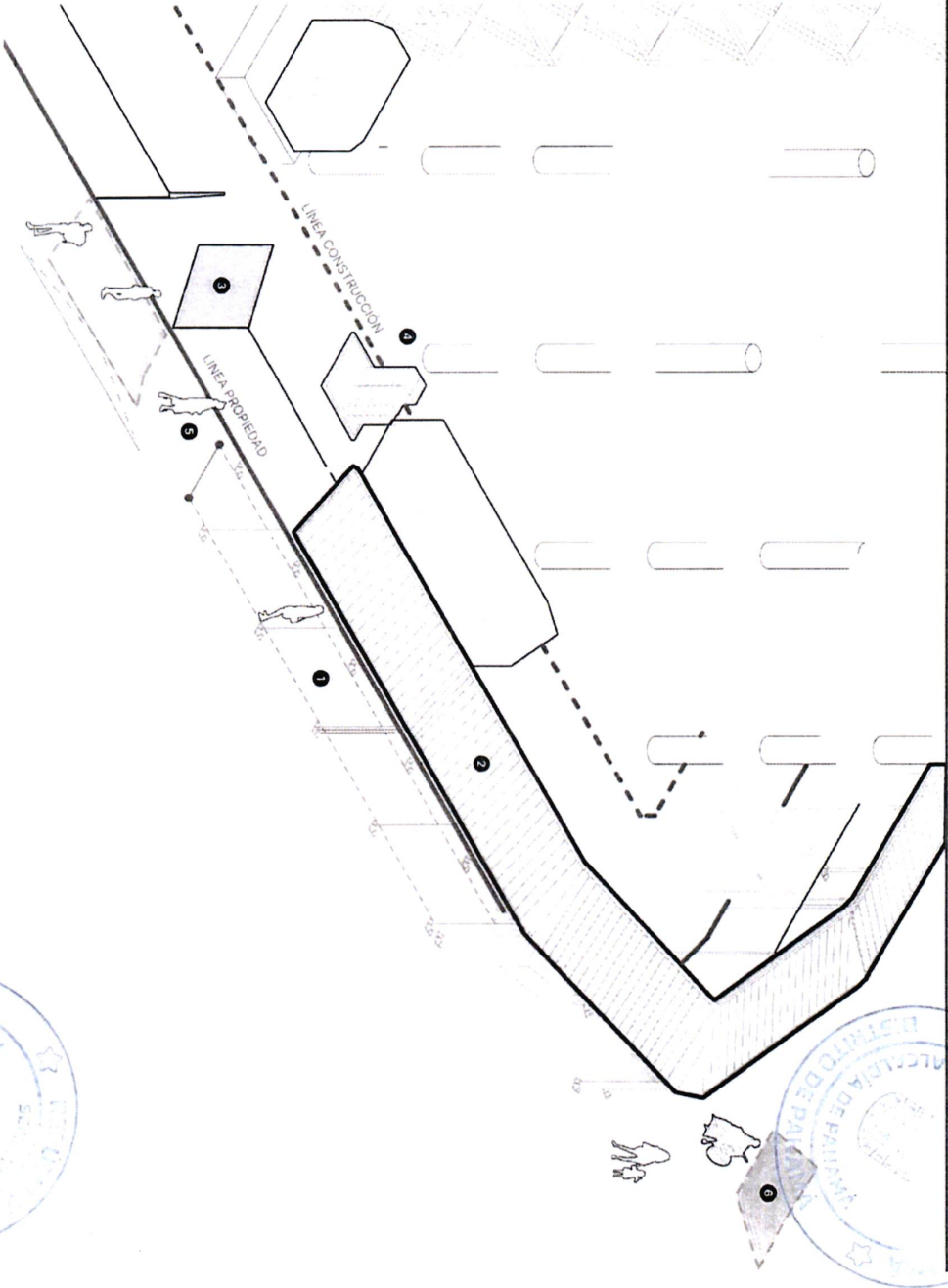


Fig. 100. Señalización, Ombú, Tronco, Líneas Troncos

H-0 | Generalidades

Criterios mínimos de cumplimiento

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



H-1 | Mantenimiento de Aceras

Normativa
Cualquier deterioro causado a la acera por el proceso constructivo será reparado de forma inmediata.
Durante la ejecución de la obra, se instalarán alcornoques o protecciones para árboles existentes.
En cruces peatonales, tanto en esquinas como en puntos intermedios, se construirán rampas de accesibilidad que garanticen la continuidad del recorrido peatonal con las calles y propiedades adyacentes

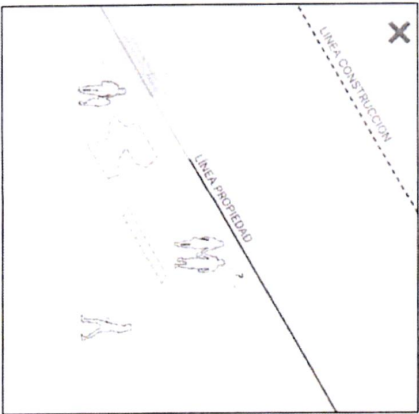


Fig. 186. Diagrama de la acera para el mantenimiento de la acera.

86

H-2 | Acera Complementaria

Normativa
En caso de que no sea posible cumplir con mínimo de 1,50 m, se presentarán sustentos técnicos que justifiquen la reducción ante la autoridad competente.
Si la obra interrumpe la circulación peatonal, se habilitará una acera alternativa con una zona caminable mínima de 1,50 m, debidamente señalizada y protegida.
Cuando las actividades de construcción ocupen o interfieran con la acera pública, el propietario será responsable de habilitar una acera provisional que garantice la seguridad, accesibilidad y protección de los peatones mediante barreras tipo jersey o dispositivos similares.

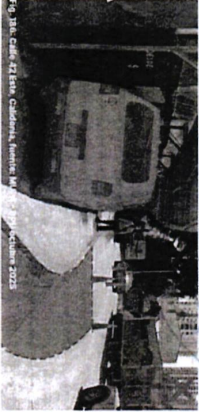
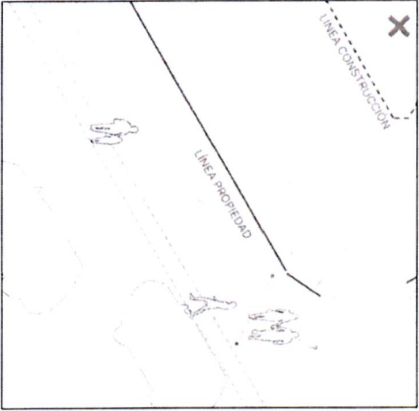


Fig. 187. Diagrama de la acera para el mantenimiento de la acera.

87



H-3 | Manejo de Drenajes

Normativa
La infraestructura de drenaje que recibe aguas provenientes de la obra se mantendrá limpia para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.
Se prohíbe, sin limitarse a, la descarga al sistema de drenaje pluvial de desechos de construcción, lodos, aguas no tratadas y residuos provenientes de concretas. En ningún caso estos deberán ingresar al sistema pluvial.

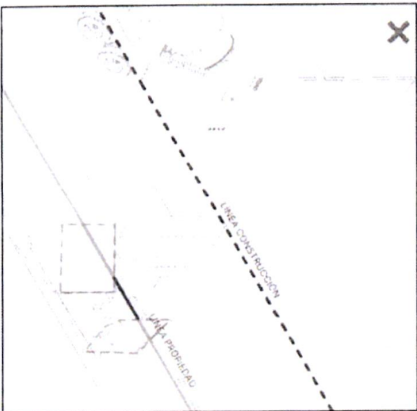
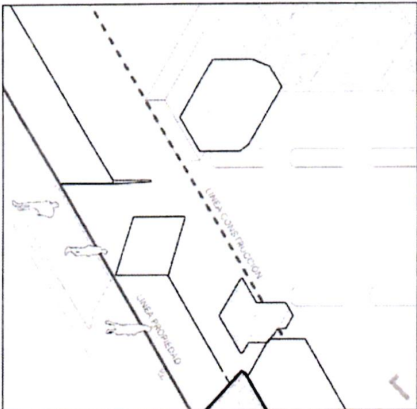


Fig. 104. Ejemplo de drenaje para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.

Fig. 105. Ejemplo de drenaje para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.

H-4 | Cobertizo de Protección

Normativa
En edificaciones que cuenten con cobertizo de protección, los elementos de soporte garantizarán una zona libre mínima de 1,50 m de ancho y de 2,40 m de alto.

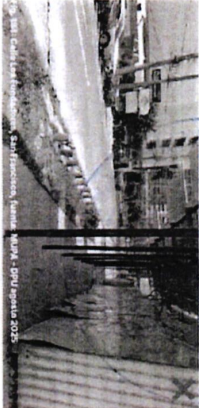
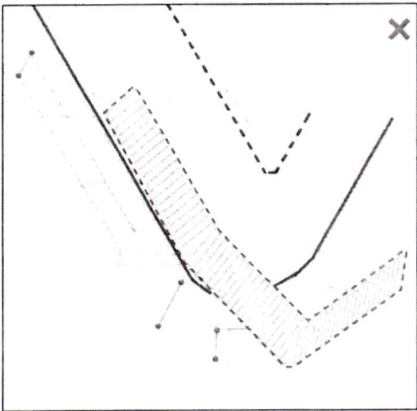
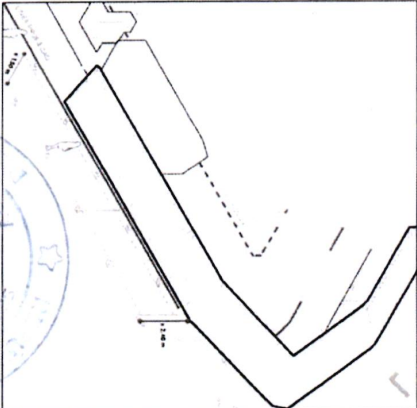


Fig. 106. Ejemplo de cobertizo de protección para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.

Fig. 107. Ejemplo de cobertizo de protección para evitar acumulaciones en aceras, rampas o zonas de paso.



H-5 | Almacenamiento Materiales

Normativa

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

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



Fig. 104. Almacén de materiales, Ciudad de Panamá, Panamá, 2015.

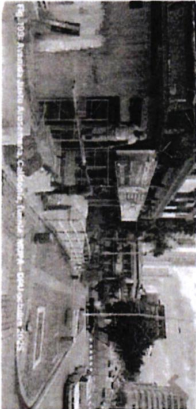


Fig. 105. Almacén de materiales, Ciudad de Panamá, Panamá, 2015.

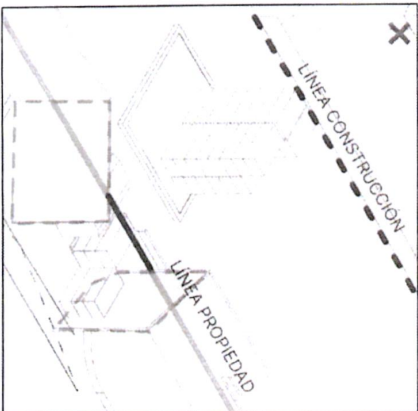


Fig. 106. Línea de construcción y línea de propiedad.

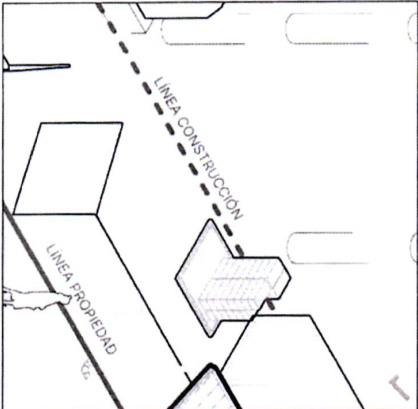
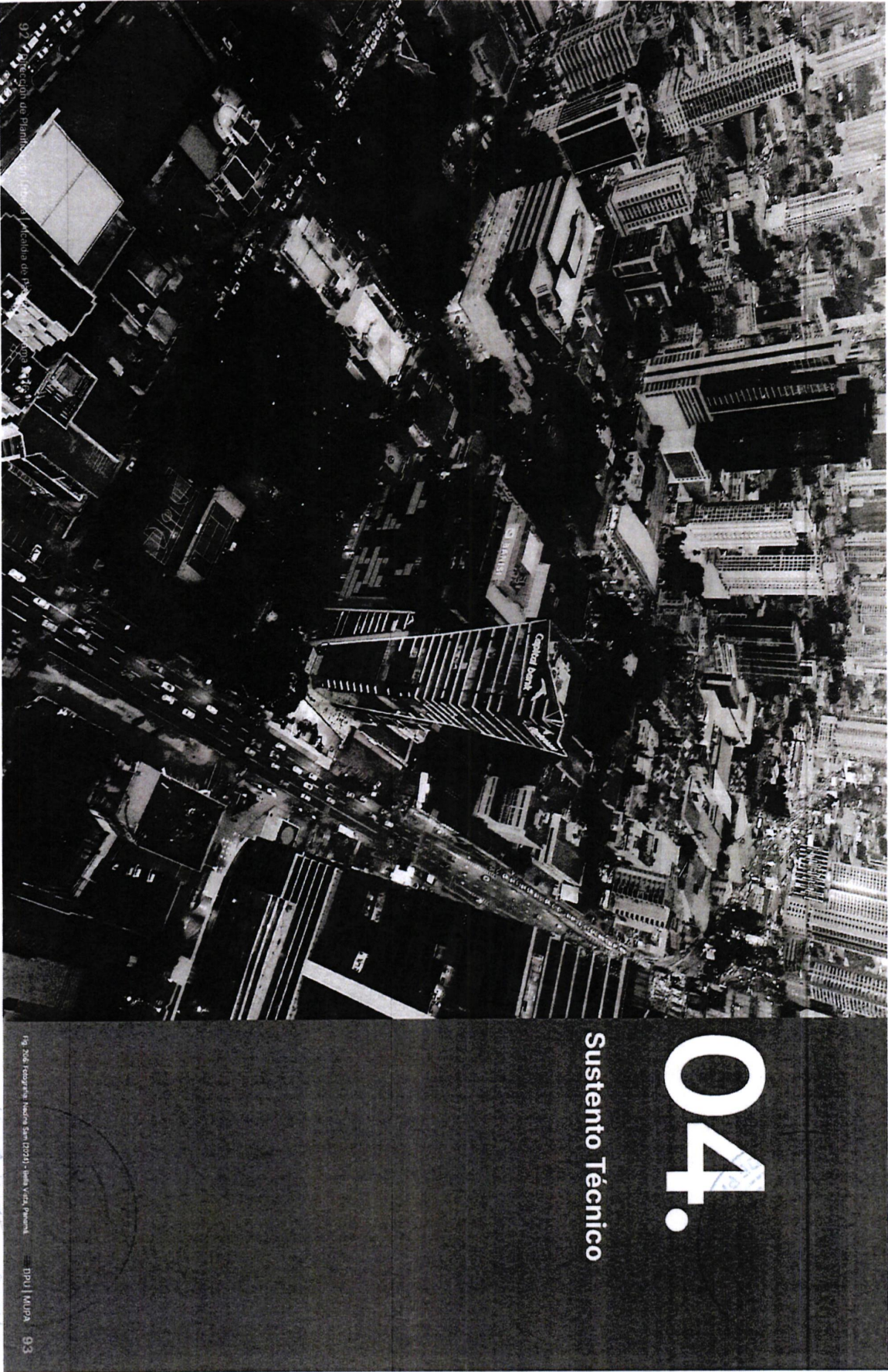


Fig. 107. Línea de construcción y línea de propiedad.

La planificación urbana debe considerar cómo diferentes personas experimentan la ciudad según su género, edad y condición social.

Jane Jacobs





Marco Documental

A | Aceras

- 1 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 76.
- 2 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 17. Condiciones de estacionamientos y accesos. Artículo 77.
- 3 Plan Local de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Anexo 3, Tomo 2, Acuerdo Municipal No. 61 de 30 de marzo de 2021. Municipio de Panamá.
- 4 Acuerdo No.148 (de 1 de diciembre de 2006). Por el cual se derogan los Acuerdos No. 58 del 15 de junio de 1993 y el No. 17-4 de 18 de enero de 2005 y se dictan otras disposiciones relacionadas con el libre y seguro tránsito peatonal por las aceras y los predios donde se realizan obras de construcción.
- 5 The Council of North America. (2022). American National Standard Test Method for Measuring Dynamic Coefficient of Friction of Hard Surface Flooding Materials (ANSI A326.3–2021). The Council of North America.
- 6 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 76.
- 7 Decreto Ejecutivo No.88 del 12 de noviembre del 2002, por el cual se reglamenta la Ley N°42 del 27 de agosto del 1999, en su artículo 34 no establece que las rampas deben pintarse o señalizarse.
- 8 Secretaría Nacional de Discapacidad. (2023). Manual de Acceso (4.ª ed.). Secretaría Nacional de Discapacidad.
- 9 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 16. Condiciones de acera. Artículo 76.
- 10 Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura. (2015). Reglamento Estructural de Panamá (REP-2014). Resolución No. J11A-187-2015, Gaceta Oficial No. 23927-4 de 14 de diciembre de 2015. Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura.
- 11 Hernández-Crespo, C., Fernández-González, M., Martín-Morente, M., & Andrés-Domínguez, I. (2019). Influence of rainfall intensity and pollution build-up levels on water quality and quantity response of permeable pavements. Science of the Total Environment, 694, 303-313. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2019.05.271>
- 12 Secretaría Nacional de Discapacidad. (2023). Manual de Acceso (4.ª ed.). Secretaría Nacional de Discapacidad.

B | Vialidad

- 13 City of Miami (s.f.). Miami 21: Zoning Code City of Miami Planning Department. <https://www.miamiz1.org/>
- 14 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 17. Condiciones de estacionamientos y accesos. Artículo 77.
- 15 Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2014). Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (MCDUCT). Secretaría de Integración Económica Centroamericana. <https://www.aieca.int/recursos/manual-centroamericano-dispositivos-uniformes-control-transito/>
- 16 Acuerdo No.76 de 2 de abril de 2016, por medio del cual se establece el Sistema de Nomenclatura y Numeración Urbana del Distrito de Panamá y se dictan otras disposiciones. Definiciones del Artículo 4.
- 17 National Association of City Transportation Officials. (2013). Urban Street Design Guide. Island Press.
- 18 American Association of State Highway and Transportation Officials. (2018). A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (7th ed.).
- 19 Ley No.24 de 2017, sobre movilidad de ciclismo en la Republica de Panamá. Artículo 3.

C | Estacionamientos

- 20 National Association of City Transportation Officials. (2013). Urban Street Design Guide. Island Press.
- 21 American Association of State Highway and Transportation Officials. (2018). A Policy on Geometric Design of Highways and Streets (7th ed.). American Association of State Highway and Transportation Officials.
- 22 National Association of City Transportation Officials. (2013). Urban Street Design Guide. Island Press.
- 23 International Electrotechnical Commission. (2017). IEC 61851-1:2017. Electric vehicle conductive charging system—Part 1: General requirements (3.ª ed.). International Electrotechnical Commission.
- 24 Acuerdo No.24. De 19 de enero de 2016. Por medio del cual se regula el uso de aceras y otros espacios públicos dentro del Distrito de Panamá.
- 25 Programa Transporte Sustentable de GIZ México. (2023). Guía técnica Diseño de banías de carga y descarga. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

D | Elementos Urbanos

- 26 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 19. Condiciones de mobiliario urbano. Artículo 79.
- 27 International Commission on Illumination. (1993). CIE 115:1993. Recommendations for the Lighting of Roads for Motor and Pedestrian Traffic. International Commission on Illumination.
- 28 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 19. Condiciones de mobiliario urbano. Artículo 79.
- 29 Acuerdo N.º 24 de 19 de enero de 2016, por el cual se regula el uso de aceras y otros espacios públicos dentro del distrito de Panamá.
- 30 National Association of City Transportation Officials. (2013). Urban Street Design Guide. Island Press.
- 31 Global Designing Cities Initiative. (2016). Global Street Design Guide. Island Press. Global Street Design Guide.

E | Frente de Edificaciones

- 32 Global Designing Cities Initiative. (2016). Global Street Design Guide. Island Press. Global Street Design Guide.
- 33 International Organization for Standardization. (2021). ISO 22341:2021 Security and resilience—Protective security—Guidelines for crime prevention through environmental design (CPTED). <https://www.iso.org>
- 34 C40 Cities Climate Leadership Group. (2020). Streets for People: How cities can deliver clean, healthy and people-first streets. C40 Cities Climate Leadership Group. <https://www.c40.org>
- 35 Secretaría Nacional de Discapacidad. (2023). Manual de Acceso (4.ª ed.). Secretaría Nacional de Discapacidad.

F | Instalaciones Urbanas

- 36 International Organization for Standardization. (2019). ISO 23599:2019. Assistive products for blind and vision-impaired persons—Tactile walking surface indicators. International Organization for Standardization.
- 37 Dirección General de Normas y Tecnología Industrial. (2003). Reglamento Técnico DNTN-COPANT 72-1-2002. Criterios para el diseño de puentes, Sistema de conexión para anclajes de 25 lb. Componentes del sistema. Ministerio de Comercio e Industrias. Resolución No. 051 de 29 de enero de 2003.

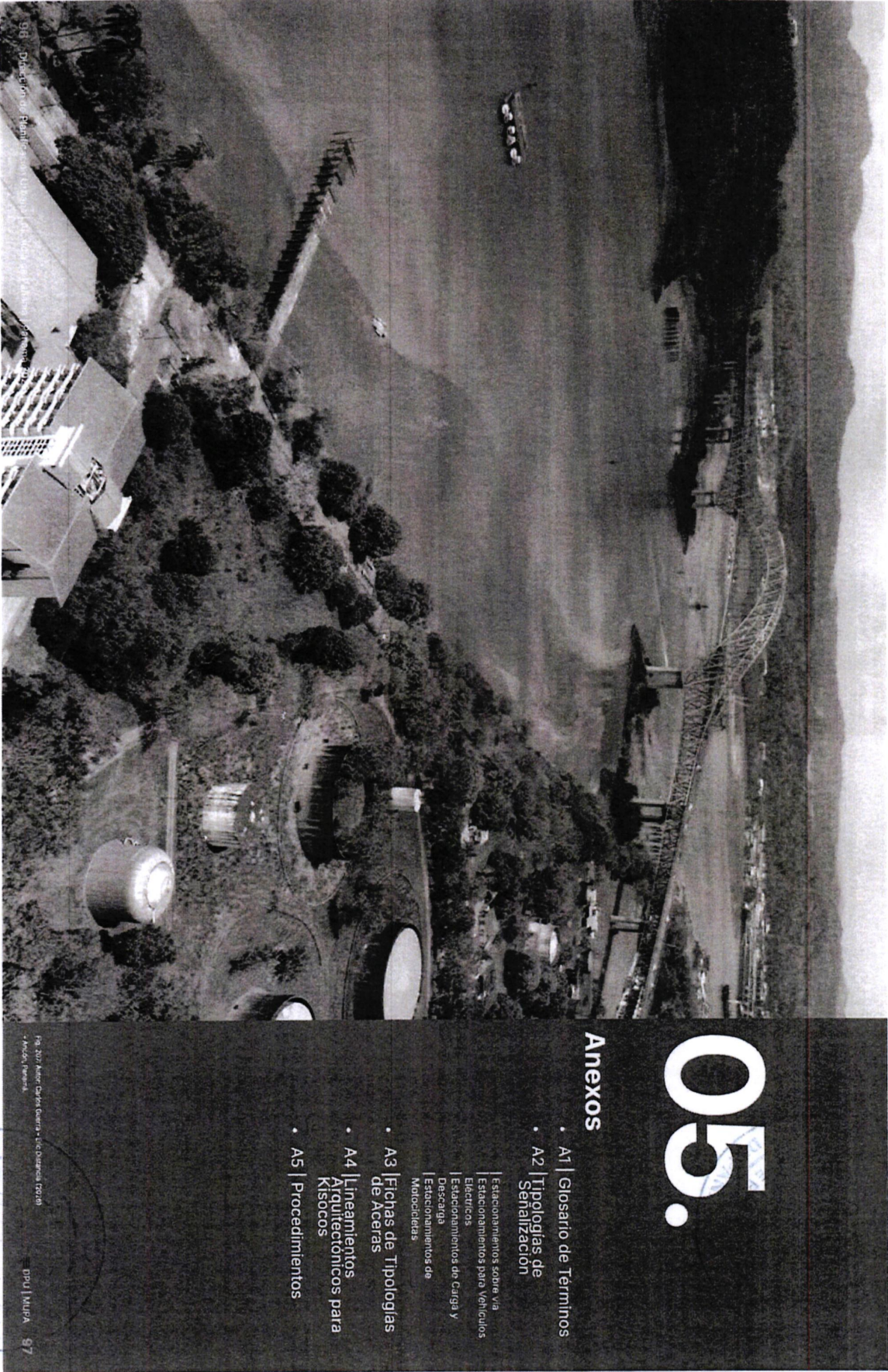
G | Infraestructura verde y azul

- 38 Simpson, T. J., et al. (2021). Artificial lawns exhibit increased runoff and decreased infiltration.
- 39 New Jersey Department of Environmental Protection, Division of Science and Research. (2022). Synthetic turf impacts on storm water and flood resilience, and potential for heat island and heat-stress effects: Technical memorandum. New Jersey Department of Environmental Protection.

H | Proyectos en Construcción

- 40 Acuerdo No.61 de 30 de marzo de 2021. Por lo cual se aprueba el primer Plan de Ordenamiento Territorial (PLOT) del Distrito de Panamá, Capítulo 17. Condiciones de estacionamientos y accesos. Artículo 76.
- 41 Acuerdo No.148 (de 1 de diciembre de 2006). Por el cual se derogan los Acuerdos No. 58 del 15 de junio de 1993 y el No. 17-4 de 18 de enero de 2005 y se dictan otras disposiciones relacionadas con el libre y seguro tránsito peatonal por las aceras y los predios donde se realizan obras de construcción.





05.

Anexos

- A1 | Glosario de Términos
- A2 | Tipologías de Señalización
 - | Estacionamientos sobre vía
 - | Estacionamientos para Vehículos Eléctricos
 - | Estacionamientos de Carga y Descarga
 - | Estacionamientos de Motocicletas
- A3 | Fichas de Tipologías de Aceras
- A4 | Lineamientos Arquitectónicos para Kisocos
- A5 | Procedimientos

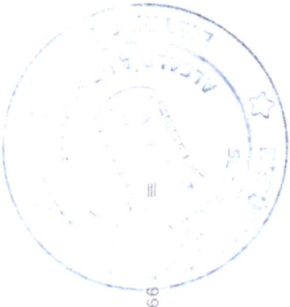
Fis. 2023 Álvaro Chaparro Guerra • Lic. Osvaldo Pardo
- Archivo Personal -

ppu | MUPA 87



A1 | Glosario de Términos

A	C	E	L
<ul style="list-style-type: none">• Accesibilidad: Superación de barreras arquitectónicas o urbanísticas, que permite el uso de los espacios a las personas con discapacidad. (Ley No. 6-2006)• Acera: Es el área a través de la cual se llega a un bien, edificación u otro lugar, que permite la comunicación peatonal o vehicular. (MIVOT Decreto No. 50-2020)• Acera complementaria: Se entiende por acera complementaria el espacio peatonal abierto, continuo y seguro que debe habilitarse de manera temporal cuando, por motivo de obras de construcción, la acera existentes se vea total o parcialmente inhabilitada.• Acera: Parte de la vía pública destinada a la circulación de peatones. Se caracteriza por un espacio más elevado a uno o ambos lados de la vía pública.• Alcorque: Aquello que se hace en un pavimento al pie de un árbol para permitir el riego y abono de este. (Acuerdo No. 61-2021)• Antejardín: es un retiro frontal obligatorio entre la línea de propiedad y la edificación, destinado principalmente a área libre, verde y de transición entre el espacio público (calle/acera) y el inmueble.	<ul style="list-style-type: none">• Calle: Vía pública de una ciudad o de un poblado, construida preferentemente para la circulación de vehículos. (MIVOT Decreto No. 150-2020)• Calzada o rodadura: Es la superficie de rodamiento de vehículos en una vía pública o privada. (MIVOT Decreto No.150-2020)• Carri. Exclusivo Transporte Público: es un carri de circulación vial reservado de forma preferente o exclusiva para autobuses y otros vehículos de transporte colectivo, con el objetivo de mejorar la velocidad, confiabilidad y eficiencia del servicio, priorizando el movimiento de personas sobre el de vehículos privados. (MACO-Urban Street Design Guide)• Carri: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. Reglamento de Tránsito de la República de Panamá Decreto No. 640-2006)• Cobertura: es una extensión de la fachada de la edificación, generalmente abierta y de estructura ligera, diseñada para cubrir y proteger personas, vehículos u objetos de la lluvia, el sol u otras condiciones climáticas.• Cruce Peatonal amplio: Se considerará cruce peatonal amplio aquel que atraviese cuatro (4) o más carriles de circulación vehicular, contabilizados en uno o ambos sentidos.• Cruce Peatonal - a nivel de acera: Cruce peatonal diseñado de manera que la superficie de paso del peatón se mantiene al mismo nivel de la acera, elevándose respecto a la calzada vehicular.• Cruce Peatonal - a nivel de calle: Cruce peatonal ubicado al mismo nivel de la calzada vehicular, donde el peatón desciende desde la acera mediante rampas para realizar el cruce, debidamente demarcado y señalizado, manteniendo la prioridad peatonal.	<ul style="list-style-type: none">• Espacio público: Conjunto de inmuebles y elementos arquitectónicos y naturales públicos, destinados por su naturaleza, uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas. (Ley No. 6-2006). Se divide en zonas verdes (incluye parques, plazas y jardines) y aceras adyacentes a las vialidades. (Acuerdo No. 61-2021)• Equipamiento público: toda instalación, espacio o edificio ubicado sobre una parcela de propiedad pública, que se dedica a ofrecer servicios comunitarios a la población, tales como educación, salud, recreación, cultura, esparcimiento, administración pública, infraestructura, estacionamientos o seguridad. (Acuerdo No. 61-2021)• Extensiones de Acera: Intervención de diseño urbano que amplía la acera hacia la calzada en los puntos de cruce peatonal o zonas de estacionamiento. Su objetivo principal es reducir la distancia de cruce para los peatones, mejorar la visibilidad mutua entre conductores y transeúntes, y calmar el tráfico al estrechar visual y físicamente la vía.	<ul style="list-style-type: none">• Línea de construcción: el retiro desde la línea de propiedad frontal que el propietario de un lote debe guardar para su edificación, prestablecido por las entidades gubernamentales idóneas en función a las dimensiones de (alta servidumbre(s) vial(es) que calinda(n) con ellos) frente(s) del lote. (Acuerdo No. 61-2021)• Línea de propiedad: Es aquella que delimita un bien inmueble y representa el permiso de dicho bien. (MIVOT Decreto No. 36-1988)• Lote: es el área determinada por líneas definidas, cuyo terreno ha sido destinado de las propiedades vecinas y donado de los servicios públicos [...] y con acceso directo a una o más vías públicas, senderos, áreas de uso público o comunal. (MIVOT Decreto No. 150-2020)
B	D	F	P
<ul style="list-style-type: none">• Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y la acera, destinada al estacionamiento de vehículos. Reglamento de Tránsito de la República de Panamá - Decreto No. 640-2006)• Bolardos: Elementos verticales de protección y control utilizados en el espacio público para delimitar áreas, restringir el acceso vehicular y proteger a peatones y ciclistas, sin impedir la circulación peatonal. (MACO-Urban Street Design Guide)	<ul style="list-style-type: none">• Diseño Urbano: Proceso técnico artístico integrado a la planeación urbana que tiene como objetivo el ordenamiento del espacio urbano en todas sus escalas, en respuesta a la necesidad de adecuar esta a la realidad psicosocial, física, económica e histórica de la localidad de que se trata. Reglamento de Tránsito de la República de Panamá - Decreto No. 640-2006)	<ul style="list-style-type: none">• Frente de las edificaciones: es el espacio de conexión entre la fachada con el entorno urbano, especialmente con la acera y la vía pública. Este sector incluye la fachada visible, el acceso peatonal y cualquier elemento que se ubique entre la línea de propiedad y la línea de construcción.• Frente del lote: Es la medida de la longitud de su línea de demarcación, paralela a la vía. (MIVOT Decreto No. 150-2020)	<ul style="list-style-type: none">• Parque(s): son espacios originalmente destinados al estacionamiento vehicular que se transforman en extensiones de la acera. Representan una herramienta de activación del espacio público, al recuperar superficie para el peatón mediante estructuras modulares, temporales y reversibles. (MACO-Urban Street Design Guide)• Pendiente: es la inclinación o grado de inclinación de una superficie respecto a la horizontal, es decir, cuánto sube o baja un terreno, calle, rampa o acera en una determinada distancia.• Pendiente transversal: La pendiente transversal es la inclinación lateral de la acera, es decir, la diferencia de altura entre el borde cercano a la fachada y el borde cercano a la calle (cordon).• Esta pendiente se diseña para facilitar el drenaje del agua de lluvia hacia la calzada o el sistema de alcantarillado, evitando que el agua se acumule en la superficie peatonal.
	J	T	
	<ul style="list-style-type: none">• Jardín de lluvia: Sistemas paisajísticos diseñados para captar, filtrar y retener el agua de lluvia en áreas urbanas. Están compuestos por vegetación, sustratos filtrantes y capas de drenaje que permiten la infiltración y depuración natural del escurrimiento superficial. Sirven para reducir inundaciones, mejorar la calidad del agua y recargar acuíferos, integrando funcionalidad ecológica con estética urbana.	<ul style="list-style-type: none">• Transparencia: condición de la fachada que permite la relación visual directa entre el interior de la edificación y el espacio público mediante elementos permeables a la vista, tales como vitrinas, ventanas, accesos o cerramientos acristalados, con el fin de favorecer la vigilancia natural, la actividad urbana y la percepción de seguridad del peatón.	



A1 | Glosario de Términos

U

- **Urbanismo:** Disciplina aplicada a la planificación de las ciudades y al desarrollo urbano para garantizar la organización del medio, la vida del hombre y de las sociedades localizadas en el territorio. (Acuerdo No. 61-2021).

V

- **Vado:** Parte de la acera o vereda que está rebajada al nivel de la calzada para facilitar el acceso de vehículos a los garajes o locales situados en la planta baja de los edificios, así como también a los peatones y ciclistas.
- **Vereda calle:** Superficies peatonales diseñadas para mantener su función principal de circulación peatonal, pero que cuentan con especificaciones estructurales que les permiten soportar de manera ocasional el paso o estacionamiento de vehículos ligeros.
- **Vía pública:** Zona o terreno de uso público destinado para el tránsito libre de vehículos, peatones y/o animales, sin más limitaciones que las establecidas por el presente Reglamento de Tránsito de la República de Panamá - (Decreto No. 640-2006)
- **Validad:** Comprende todas las vías de comunicación destinadas a facilitar el movimiento de las personas por calles, ciclovías, trayectos peatonales.

Z

- **Zona Circulación Pateonal:** Área libre y continua destinada exclusivamente al tránsito de peatones.
- **Zona de Fachada:** Es la sección que corresponde al relleno de construcción y que funciona como una extensión del edificio en donde puede existir anejadines, terrazas en el caso de restaurantes, y/o mobiliario urbano. Funciona como la transición entre el espacio público y el espacio privado, ayudando a mantener siempre activa la fachada hacia la calle.
- **Zona de Infraestructura:** Es la sección que se encuentra entre el cordón de calle y la zona peatonal. Sirve como espacio para colocar mobiliario urbano (bancas, quioscos, bicicletas, etc.), elementos de servicio público (postes de señalización, elementos de tránsito e iluminación) y elementos naturales (árboles, arbustos, plantas ornamentales, etc.).
- **Zona de Movilidad Alternativa:** Sección exclusiva para la implementación de carriles de medios de transporte no motorizado (bicicletas, entre otros).
- **Zona de Tránsito Vehicular:** Área diseñada exclusivamente para el tránsito vehicular.



A2 | Tipología de Señalización

A | Estacionamientos sobre vía



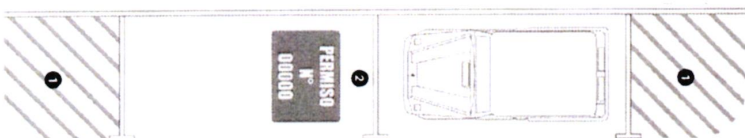
- [illegible]



Fig. 202. *Perognathus subversus* vertical pair in flight.
 (distance between birds is 100 cm)
 Length: 40 × 90 cm. $\gamma = 40^\circ$, $\beta = 45^\circ$.



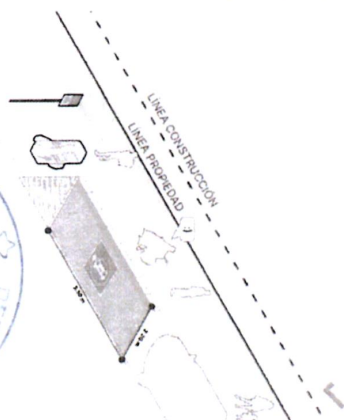
Sig. Nod. *Mycoglossa robustica* *recondita* para nacer
el día de San Juan.
Tamaño: 60 x 40 cm.

Fig. 2008. *Euphorbia* sp. (left), and *Senecio* sp. (right).

B | Estacionamientos para Vehículos Eléctricos



Fig. 7. The diagram of vertical caudal fin in a male *gadom-gadom* perch. The vertical caudal fin is a small, triangular fin, located at the posterior end of the body. The diagram shows the fin's shape and its position relative to the body.



0214-1801/95/0005-0000\$05.00/0

[illegible]

A2 | Tipología de Señalización

C | Estacionamientos de Carga y Descarga



Fig. 211. *Phragmites australis* v. *orientalis* prava odzračna oblika. Osnovni erodirani površina y desno od glavnog erodiranih površina. Duga v 600.400 m.

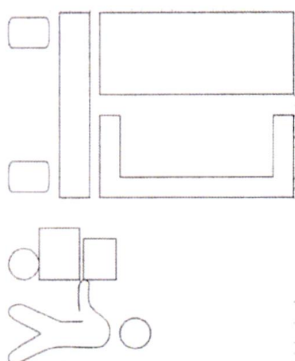
[illegible]

Fig. 217. COVERED, 26.7 AND 25.1 cm DIA. A 200 PSI PRESSURE 2200-
2000 PSI WEIGHTS FOR CLOSURE OF THE COVER

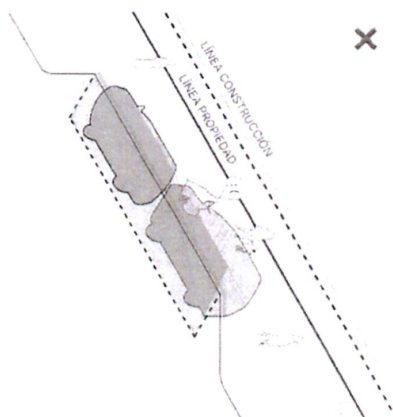
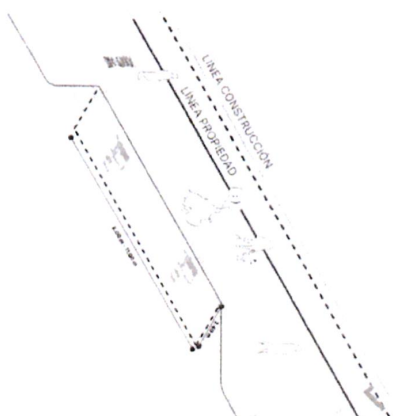
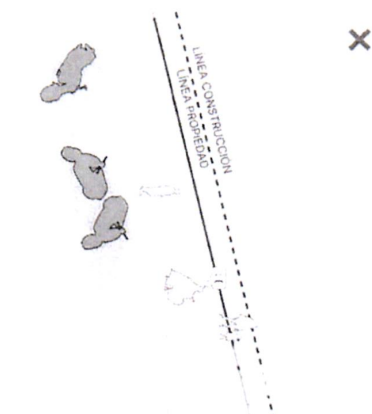


Fig. 2. δ vs. α for $\beta = 0.1$ and $\gamma = 0.1$. The curves are calculated for $\alpha = 0.1, 0.2, 0.3, 0.4, 0.5, 0.6, 0.7, 0.8, 0.9, 1.0$. The curves are labeled with the value of α at the right end of the curve.

[illegible]

For the first time, we have shown that the *in vitro* and *in vivo* effects of the



Fig. 210. P. C. COULSON and P. A. MURPHY. *Gamma-ray spectra of various materials*. London: Butterworths, 1960. 128 pp. 10s. 6d.



Figs 217. COLEMAN, N.Z.2. Muttonbush A. aff. *B. m. parva* var. *subglabra* n. sp. (Muttonbush A. aff. *B. m. parva* var. *subglabra* n. sp.)

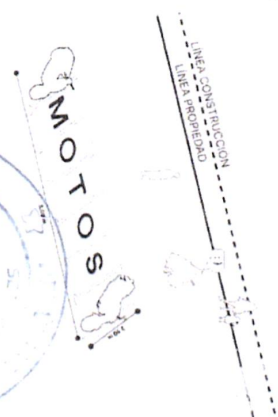


Fig. 2.19 C-fibre afferents in rat spinal cord. The afferent pathway is shown in white.

A3 | Fichas de Tipologías de Aceras

Zona Peatonal

Zona de Infraestructura

Nota: El ancho de ACERA debe ser medio desde el filo del cordón existente hasta cumplir con la ficha normativa de configuración o categorización vial vigente asignada al tipo, literales o para posterior de la propiedad. Considerando que las fichas mencionan desde mínimo, se encierra mediante esta especie y se se encierra la relación entre el ancho público - Privado.

La zona peatonal podrá extenderse hacia la zona de "fachada", considerando que las líneas de veros mínimos, aunque son de propiedad privada, pueden destinarse al uso público por razones de interés del Estado mediante los procedimientos normativos establecidos.

A3.1 Acera de 5.00 m Opción con Alcorques
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 3.80 m - 4.40 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho alcórcos dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

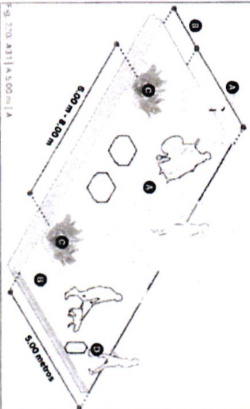


Fig. 270 A3.1 | A 5.00 m | A

A3.2 Acera de 5.00 m Opción con Franjas Verdes y Permeables
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 3.80 m - 4.40 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho jardines de lluvia dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

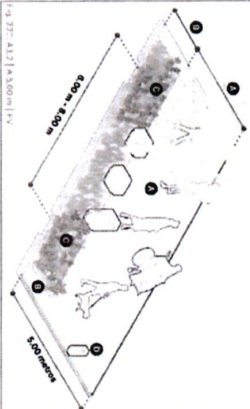


Fig. 271 A3.2 | A 5.00 m | P.V.

A3.3 Acera de 4.00 m Opción con Alcorques
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 2.80 m - 3.40 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho alcórcos dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

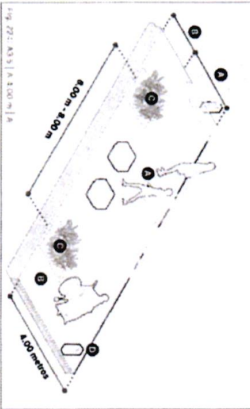


Fig. 272 A3.3 | A 4.00 m | B

A3.6 Acera de 4.00 m Opción con Franjas Verdes y Permeables
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 2.80 m - 3.40 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho jardines de lluvia dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

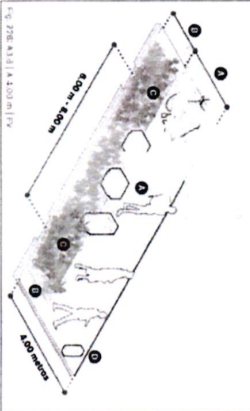


Fig. 276 A3.6 | A 4.00 m | P.V.

A3.3 Acera de 4.50 m Opción con Alcorques
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 3.30 m - 4.00 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho alcórcos dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

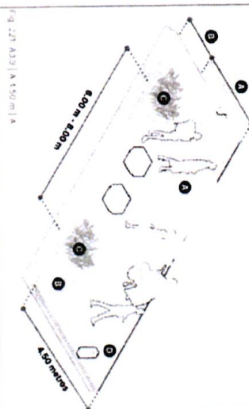


Fig. 279 A3.3 | A 4.50 m | A

A3.4 Acera de 4.50 m Opción con Franjas Verdes y Permeables
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 3.30 m - 4.00 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho jardines de lluvia dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

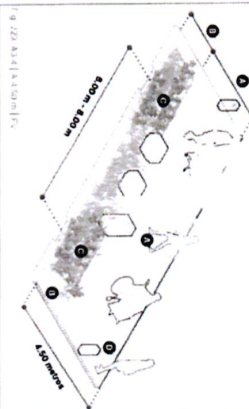


Fig. 280 A3.4 | A 4.50 m | P.V.

A3.7 Acera de 3.50 m Opción con Alcorques
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 2.40 m - 3.00 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso A. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.
3 Ancho alcórcos dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.

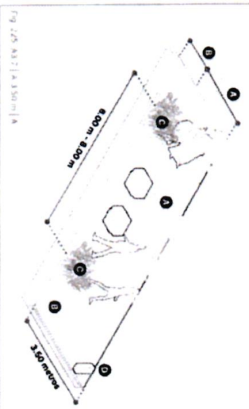


Fig. 281 A3.7 | A 3.50 m | A

A3.8 Acera de 3.50 m Opción con Franjas Verdes y Permeables
Criterios mínimos de cumplimiento
1 Zona Peatonal entre 2.40 m - 3.00 m.
2 Zona de Infraestructura restante de ancho establecido en inciso E. Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso E.
3 Ancho jardines de lluvia dependiendo de ancho establecido en inciso B.
4 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.
5 Bolidos separados 1.50 m de centro a centro.



Fig. 282 A3.8 | A 3.50 m | P.V.

Nota: El ancho de ACERA debe ser medio entre el de la calzada existente hasta cumplir con la tasa normal de confort o categorización, así vigila, asignada al tema, quedará o para pasar de la propiedad. Conocer que se debe mencionar sobre el tema, se entienda que este espacio se usará en la medida de lo posible.

Zona Peatonal	
Zona de Infraestructura	
A3.9 Acera de 3.00 m Opción con Alcorques	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 2.00 m - 2.40 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho alcorques dependiendo de ancho establecido en inciso B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	
6 Bolidos separados 150 m de centro a centro.	

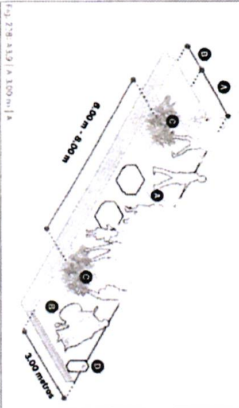


Fig. 278 A3.9 | A 3.00 m | A

A3.10 Acera de 3.00 m Opción con Franjas Verdes y Permeables	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 2.00 m - 2.40 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	
6 Bolidos separados 150 m de centro a centro.	

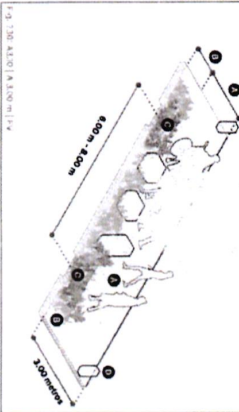


Fig. 279 A3.10 | A 3.00 m | A

A3.11 Acera de 2.00 m Opción con Alcorques	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 1.50 m - 1.65 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho alcorques dependiendo de ancho establecido en inciso B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	

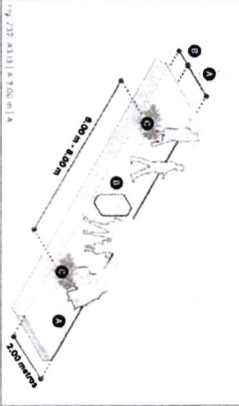


Fig. 280 A3.11 | A 2.00 m | A

A3.12 Acera de 2.00 m Opción con Franjas Verdes y Permeables	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 1.50 m - 1.65 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	

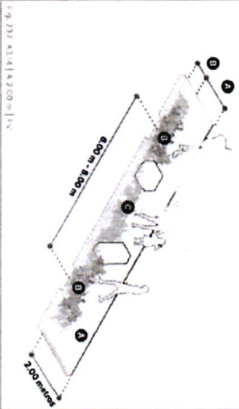


Fig. 281 A3.12 | A 2.00 m | A

La zona peatonal podrá extenderse hasta la zona de fachada, considerando que las franjas de verde mínimo, aunque son de propiedad privada, pueden destinarse a uso público por razones de interés del espacio urbano en procedimientos normados establecidos.

A3.11 Acera de 2.50 m Opción con Alcorques	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 1.80 m - 2.00 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho alcorques dependiendo de ancho establecido en inciso B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	

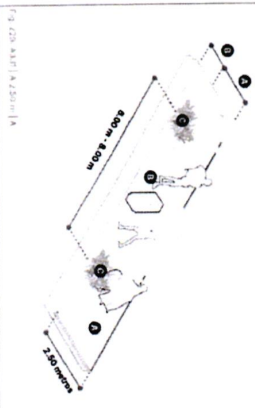


Fig. 278 A3.11 | A 2.50 m | A

A3.12 Acera de 2.50 m Opción con Franjas Verdes y Permeables	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 1.80 m - 2.00 m.	
2 Zona de infraestructura restante de ancho establecido en inciso A.	
3 Se deben incluir elementos divisorios, cumpliendo con inciso A.	
4 Ancho jardines de lluvia dependiendo de ancho establecido en inciso B.	
5 Largo variable según elementos existentes o mobiliario urbano.	

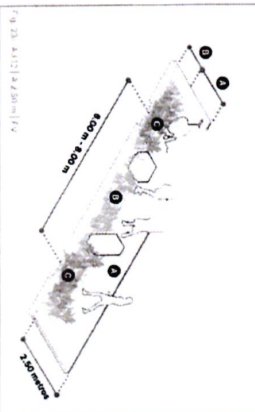


Fig. 279 A3.12 | A 2.50 m | A

A3.13 Acera de 1.80 m	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal entre 1.50 m - 1.65 m.	
2 Zona de infraestructura entre 0.15 m - 0.30 m.	
3 La zona de infraestructura puede ser transformada en franja de área verde, cumpliendo con lo establecido en el inciso A.	
4 Separados entre 0.15 m - 0.30 m de diámetro.	
5 Separados a 150 m mínimo de centro a centro.	

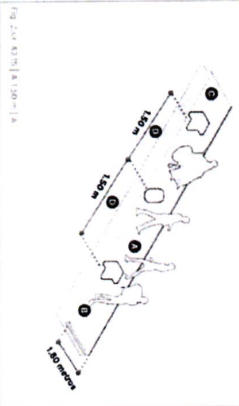


Fig. 280 A3.13 | A 1.80 m | A

A3.14 Acera Mínima para estacionamientos fuera de zona vehicular	
Criterios mínimos de cumplimiento	
1 Zona Peatonal mínima 2.00 m.	
2 Zona de infraestructura mínima 0.60 m.	
3 La zona de infraestructura debe ser transformada en franja de área verde con jardines de lluvia o concreto permeable.	
4 Estacionamientos sobre lava (Autos, Motocicletas, Camión y Descarga): Ancho (2.20 m - 2.50 m) x Largo (5.00 m - 5.50 m o 10.00 m)	
5 La extensión debe ser con lava verde o concreto permeable.	
6 Ancho de extensión área verde o permeable según establecido en inciso D.	
7 Distancia longitudinal entre extensiones: entre 10.00 m - 12.50 m	
8 Nota: En caso de no cumplir con cualquiera de los requisitos en inciso A y B, NO se permite el uso de la zona.	
9 Nota: En caso de no cumplir con cualquiera de los requisitos en inciso A y B, NO se permite el uso de la zona.	



Fig. 281 A3.14 | A 1.80 m | A



A4 | Lineamientos Arquitectónicos para Kioscos

Cumpliendo la necesidad de revitalizar el espacio público, el peatón quiere permanecer, la comunidad quiere salir y hacer uso del espacio. Mediante la compra y venta de productos de emprendedores locales, el dinero circula dentro de la comunidad, creando un efecto multiplicador.

Con el objetivo de estandarizar las buenas prácticas, mediante los siguientes lineamientos arquitectónicos, que van acorde con la identidad del comercio ambulante característico de la ciudad, se generan modelos típicos que están alineados con todos los elementos de diseño urbano descritos en el resto de la guía.

Estos criterios sirven de aplicación en aceras o espacios públicos reducidos, manteniendo una escala adecuada y sin generar obstrucciones al tránsito peatonal, incluso con la versatilidad de ser aplicados en plazas, parques o espacios públicos amplios.

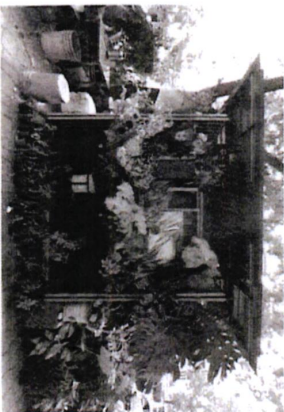
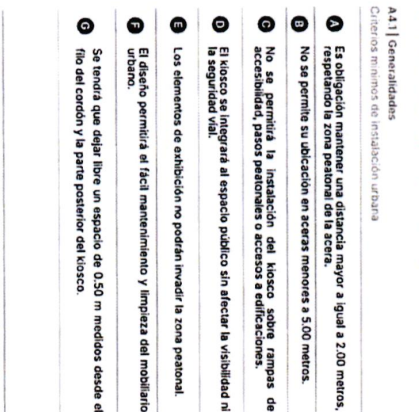


Fig. 238. Kiosco en Tierras Caldas y Avenidas, Barrio Arica, Bogotá

A.4.1 | Generalidades

Criterios mínimos de instalación urbana

- A Es obligación mantener una distancia mayor a igual a 2,00 metros, respetando la zona peatonal de la acera.
- B No se permite su ubicación en aceras menores a 5,00 metros.
- C No se permitirá la instalación del kiosco sobre rampas de accesibilidad, pasos peatonales o accesos a edificaciones.
- D El kiosco se integrará al espacio público sin afectar la visibilidad ni la seguridad vial.
- E Los elementos de exhibición no podrán invadir la zona peatonal.
- F El diseño permitirá el fácil mantenimiento y limpieza del mobiliario urbano.
- G Se tendrá que dejar libre un espacio de 0,50 m medidos desde el filo del cordón y la parte posterior del kiosco.



110

A.4.2 | Especificaciones

Criterios técnicos mínimos de cumplimiento

Elemento	Especificaciones técnicas
1 Cubierta	Cubierta con pendiente para la recolección de aguas lluvias y otros
2 Cerramientos	Paneles metálicos abatibles o persianas enrollables con candado
3 Ventilación	Aperturas superiores o laterales para permitir la ventilación cruzada
4 Iluminación	Iluminación LED integrada
5 Área de Exhibición	Paneles abatibles y vitrina frontal para exposición de productos
6 Área de Trabajo	Superficie interior de trabajo
7 Almacenamiento	Estanterías o compartimientos internos

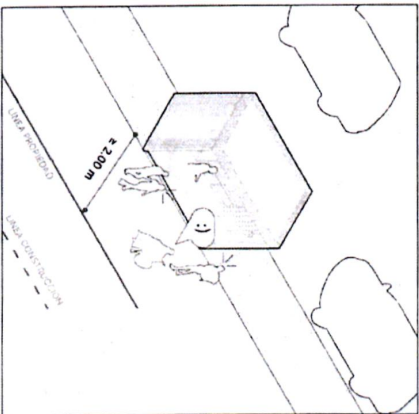


Fig. 237. Limpieza pública, modelo de kiosco propuesto, 2020

Fig. 244. Prototipo de kiosco 1
Visto Visto
Cerrado

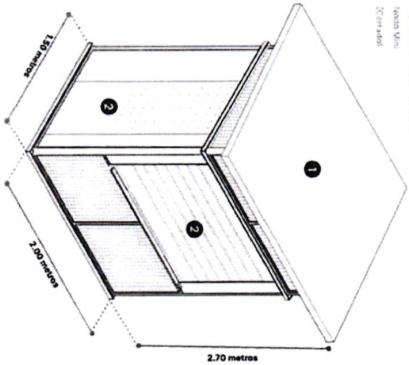


Fig. 245. Prototipo de kiosco 1
Visto Visto
Abierto

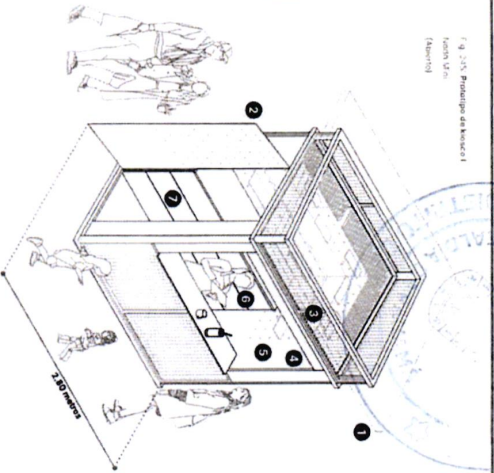


Fig. 246. Prototipo de kiosco 2
Visto Visto
Cerrado

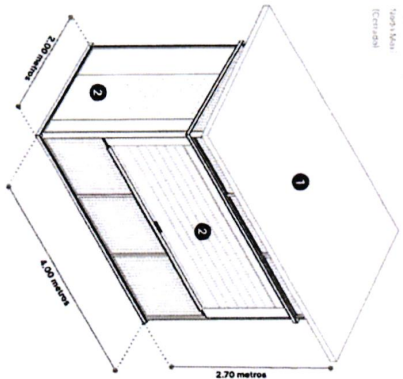
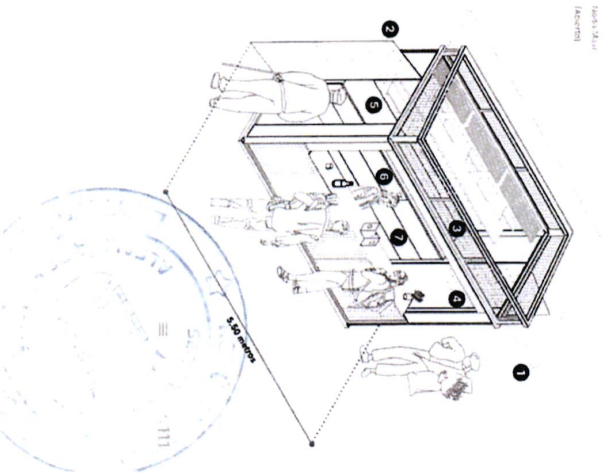


Fig. 247. Prototipo de kiosco 2
Visto Visto
Abierto



A4 | Lineamientos Arquitectónicos para Kioskos

A4.3 | Materiales

Criterios técnicos mínimos de cumplimiento		
Elemento	Especificaciones técnicas	Criterio técnico
Estructura Exterior	Perfiles y tubos metálicos galvanizados	Proporciona estabilidad estructural, resistencia a corrosión y alto tráfico.
Cerramientos Exteriores	Laminas de acero galvanizado con aislación térmica o panel sandwich	Materiales resistentes que eviten la pérdida de humedad y permiten mantener el confort térmico dentro del kiosco.
Carpintería	Papeles de MDF Hidrófugo o paneles metálicos	Permite organizar el espacio y la instalación de elementos de exhibición.
Piso	Estructura metálica, estructura antideslizante	Mejora la seguridad del operador evitando resbalones.
Acabado	Pintura automotriz, tono mate o texturizado de panel. Los colores deben ser aprobados por la Alcaldía de Panamá	Permite una integración estética con el entorno urbano.

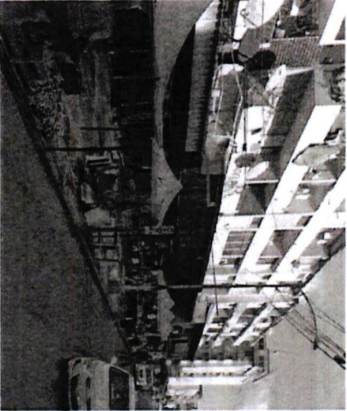


Fig. 246. ACTUALIDAD - Avenida General España, Ciudad de Panamá, Panamá

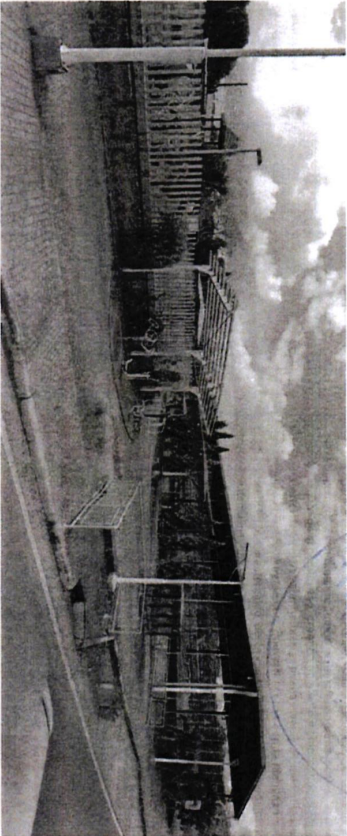


Fig. 247. ACTUALIDAD - Parque Vía María, Tocumen, Ciudad de Panamá, Panamá

3 CIRCULACIÓN PEATONAL LIBRE 5 ACCESIBILIDAD

4 INTEGRACIÓN A ESPACIO PÚBLICO 6 ELEMENTOS DE EXHIBICIÓN 7 FÁCIL MANTENIMIENTO

A4.4 | Criterios técnicos

Criterios técnicos mínimos de cumplimiento

Elemento	Criterio Técnico
1 Cubierta	Protege al usuario y a los productos expuestos a una condición importante en climas tropicales.
2 Cerramientos	Permite asegurar el kiosco fuera del horario de operación y proteger la mercancía y equipos.
3 Ventilación	Reduce la acumulación de calor en el interior y mejora el confort térmico del operador.
4 Iluminación	Proporciona visibilidad adecuada para el trabajo con bajo consumo energético y menor mantenimiento.
5 Área de Exhibición	Permite mostrar mercancía sin invadir el espacio público ni la vía peatonal.
6 Área de Trabajo	Facilita la preparación y manejo de productos o mercancías dentro del kiosco.
7 Almacenamiento	Permite mantener ordenados los insumos y productos, mejorando la operación del comerciante.

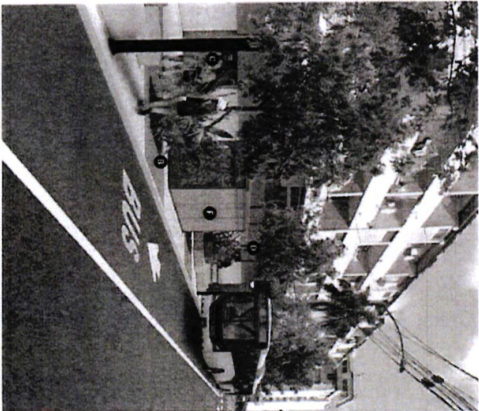


Fig. 248. Criterio pedonal, ubicación kiosco ubicada sobre la Avenida España, Ciudad de Panamá, Panamá

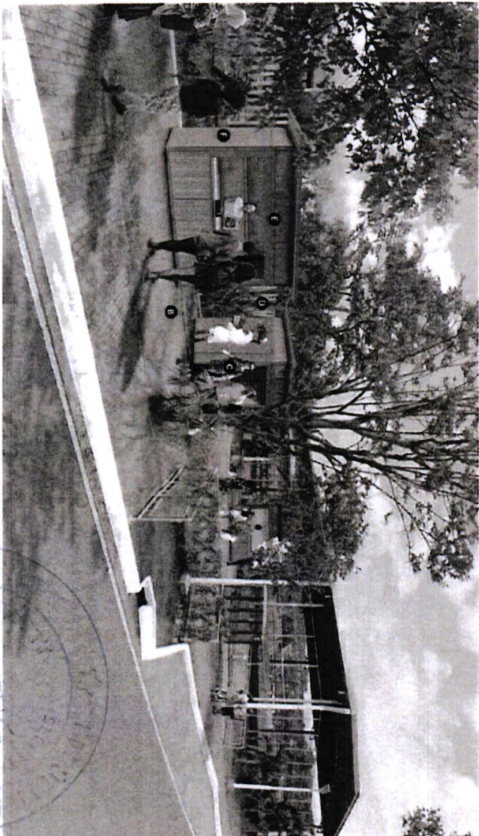


Fig. 249. Criterio público, el kiosco provee a la vía pública y la vía peatonal, Tocumen, Ciudad de Panamá, Panamá



A5 | Procedimientos

Disposiciones Generales

Los requerimientos de estacionamientos, puertas cocheras, anchos y cantidad de accesos vehiculares dispuestos en esta Guía serán obligatorios para la presentación y aprobación de proyectos nuevos.

Quedan exceptuados de la aplicación inmediata de estos requerimientos los estacionamientos, puertas cocheras y accesos vehiculares de edificaciones existentes, siempre que dichos elementos hayan sido construidos conforme a normativas previas aplicables.

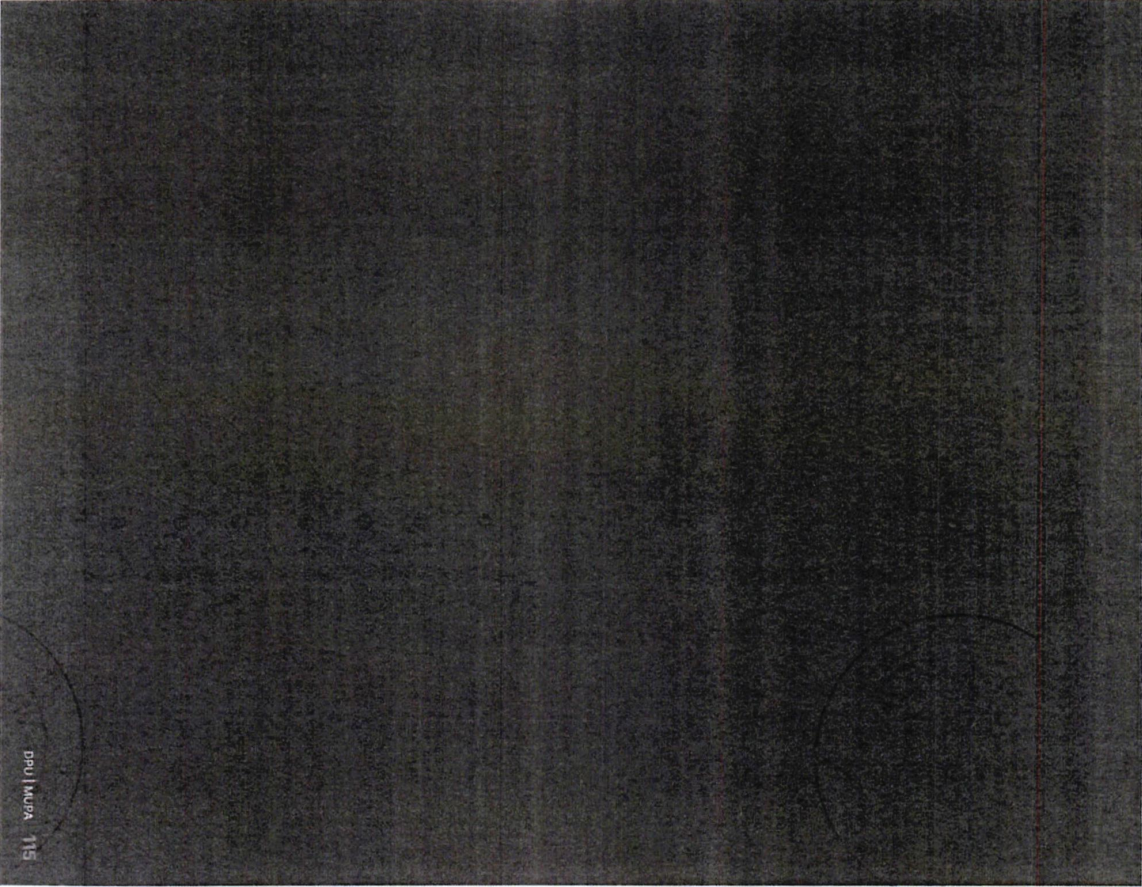
No obstante, en los casos en que los estacionamientos, puertas cocheras o accesos vehiculares, y/u otro elemento existente sobrepase la línea de propiedad, se mantiene la obligación de seguir las disposiciones establecidas en la presente Guía y, en su conjunto.

A | Metodología para la remoción de elementos que obstruyan zona peatonal

B | Metodología solicitud de acabado en la acera

C | Solicitud de excepción de ancho de accesos vehiculares

D | Solicitud de validación del sistema de apertura de puertas





118. Dirección de Planificación Urbana | Alcaldía de Panamá | Agosto 1976.

119. Alcaldía de Panamá | Agosto 1976 | Fotografía tomada en la ciudad de Panamá.

DPU | 118



