

LA DINÁMICA DEL ESPACIO URBANO EN PANAMÁ. VARIABILIDAD, CRECIMIENTO O DESARROLLO CAUSAS Y CONSECUENCIAS

Mario Julio de León Q.

Universidad de Panamá. Panamá

jsalazardeleon@yahoo.com

<https://0000-0002-9933-550X>

Resumen

La presentación de la dinámica del espacio urbano en Panamá, se inicia con una caracterización geográfica del país y el dar a conocer las obras que a través del tiempo se han realizado y además traen como consecuencia importantes migraciones. Se destaca, por lo tanto, la movilidad demográfica en distintas direcciones e intensidades, y aquellas procedentes de diversos países. Se pone de relieve la concentración de la población y de las actividades económicas y la centralización del poder de decisiones que presenta el área metropolitana y la Ciudad de Panamá, en particular, como centro de atracción por su función de ciudad de tránsito y su gran desarrollo económico. Los centros urbanos en sus orígenes eran el resultado de una planificación, posteriormente su crecimiento ha sido desordenado sin planificación u ordenamiento en el uso del suelo. Otro aspecto es el surgimiento de asentamientos espontáneos, ligados a dificultades sociales y económicas, son los bolsones de pobreza. Consideramos importante presentar el crecimiento urbano en Panamá en cinco etapas desarrolladas a lo largo de los siglos XX y XXI (2022). Para este trabajo hemos investigado los documentos que estudian el tema en distintos períodos. En consecuencia, presentamos los estudios urbanos denominados: Plan, Planes Maestros, Plan de Desarrollo y otros análisis efectuados por instituciones y por profesionales estudiosos del medio urbano. Igualmente se destaca la gestión del desarrollo urbano en Panamá, y sus características. Se presentan los aspectos vinculados a la pobreza urbana y los problemas que afectan a los centros urbanos, presentando distintas dimensiones en base al desarrollo de estos. En gran medida, el crecimiento desordenado y fragmentado de las ciudades, obedece en general, a la ausencia y a la no aplicación de la planificación del espacio urbano.

Palabras clave: gentrificación urbana, ruralización de la pobreza, zonificación urbana, movilidad urbana, urbanización de la pobreza.

Abstract

The dissertation on “the dynamics of the Panamanian Urban Space”, starts with the geographic characterization of the country and by accounting the works that have been done through time. It highlights the demographic mobility in different directions and densities, and those that came from different countries. It outstands the consolidation and centralizations shown by the metropolitan area and particularly, Panama City, as the center of attraction, due to its function as a transit city and its great economic development is highlighted. Originally, the urban centers were the result of planning, but later their growth has been disorderly without land use planning or management. Another aspect is the sprout of spontaneous settlements, tied up to social and economic difficulties, the so-called pockets of poverty. We consider that it is important to present the urban growth in Panama in five stages developed throughout two centuries, XX and XXI (2022). For the present document I have documented the information that studied the theme in various periods of time. Therefore we present the urban studies called: Plan, Master Plans, Development Plan and other analyses performed by institutions and distinguished professionals of the urban environment. Likewise the Panamanian urban development, and its characteristics are outlined. Issues related to aspects related to the urban poverty and the problems that affect urban centers are presented with different dimensions, based on their development.

Mostly the disorderly and fragmented increased of the cities, obeys generally, to the lack and no implementation of a planning of the urban space.

Keywords: urban gentrification, ruralization of poverty, urban zoning, urban mobility, urbanization of poverty.

Introducción

El crecimiento de los centros urbanos en el país, si bien han sido una consecuencia en gran parte de la movilidad poblacional, ya se al interior de las provincias dirigidas hacia su capital, también se han dirigido en gran medida y tradicionalmente, hacia la capital del país, debido al mayor desarrollo social, económico y político que presenta. Ha jugado un papel importante la función de tránsito y multimodal. Ella presenta

tradicionalmente, la mayor generación de empleos, comercios, empresas, industrias, servicios y sobre todo es sede del Gobierno central.

El crecimiento de la mancha urbana no ha sido encausado en forma ordenada, en base a una planificación del espacio y a un ordenamiento en cuanto a los usos del suelo. Sin embargo, se han llevado a cabo a través de los años distintos estudios acerca del desarrollo de los centros urbanos, con una proyección a mediano y a largo plazo (10 y 20 años). A la gran mayoría no se les dio el seguimiento adecuado y la expansión de la mancha urbana ha respondido a la disponibilidad de la tierra y al sector inmobiliario.

No se puede estudiar el desarrollo de las ciudades, sean estas medianas como las capitales de provincias o grandes como Colón y Panamá, sin considerar el fenómeno de la movilidad poblacional. Esto influye en la expansión horizontal de la mancha urbana y en el crecimiento vertical en el caso de la ciudad capital. Lo anterior tiene sus consecuencias en el alza del precio de la tierra, de los materiales de construcción, infraestructuras del agua, electricidad, red vial, escuelas, salud y transporte, al igual que en calidad de vida y en el bienestar social.

El crecimiento urbano desordenado también se puede observar en la provincia de Panamá Oeste, en particular en Arraiján y en La Chorrera. En esta región, la movilidad poblacional se produjo desde el interior del país (Azüero, Veraguas y Chiriquí) hacia esta región (rural-urbana). También se registró la movilidad desde la ciudad de Panamá (urbano-urbano).

Lo que ha desempeñado un factor importante, ha sido la accesibilidad. La red vial nacional está constituida por la carretera Interamericana, que es la columna vertebral del país, desarrollada de este a oeste y su ramal principal que es la carretera nacional en Azüero. Todas las ciudades están vinculadas a la red vial. En el caso de la ciudad de Colón, como esta es la ciudad terminal en el eje transistmico (Panamá-Colón), es la región de tránsito, *hub* portuario, aéreo, logístico, es la posición geográfica que le da valor al territorio nacional en su conectividad.

El crecimiento urbano mayor se produce en el eje transistmico Panamá-Colón, Panamá Oeste y Panamá Este. Sí bien, el país durante el periodo de 2000 a 2015, el crecimiento alcanzó el 11%, ello comenzó a descender hasta llegar finales del año 2019. Durante los años 2020 y 2021, cuando se produce el COVID-19, todas las actividades igual que la población, permanecieron encerradas hasta 2022, cuando, la economía comienza a recuperarse, vislumbrándose un crecimiento del 4% para 2023 (Banco Mundial). Todas actividades se ven afectadas a saber la construcción la cual tenía una participación muy importante en el crecimiento urbano. Las ciudades se vieron fuertemente afectadas en lo social, económicamente,

en la salud y la educación, que pasó a ser virtual con grandes diferencias en su accesibilidad. Los empleos pasaron a ser trabajos en casa. En la actualidad, los centros urbanos continúan con los mismos problemas (2022): el desempleo (11%), el desarrollo del sector informal (50%), el precarismo (asentamientos informales/espontáneos), crecimiento urbano en áreas semiurbanas, contaminación, congestión vial, aguas servidas y ruidos.

El presente estudio abarca los documentos que a lo largo del siglo XX y en lo que va del siglo XXI, se han ocupado, en gran medida, del estudio de los aspectos urbanos del país. El desarrollo del país, lo presento en etapas o periodos que se extienden hasta el presente ello en base a aspectos sobresalientes. En el análisis urbano, hemos considerado importante incluir las instituciones que tienen que ver con la gestión del desarrollo urbano y su problemática. Al final, consideramos necesario presentar una lista de los problemas más importantes que están afectando a las ciudades, y en consecuencia a su población. Por lo tanto, es necesario tomar medidas encaminadas al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Es importante el considerar que, en la visión de la capital del país, se presentan tres caras de la ciudad: el área revertida, todavía no totalmente integrada al espacio urbano; el paisaje urbano dominado por los rascacielos, y la ciudad tradicional con los barrios de pobreza y degradados. Lo rural pierde población y lo urbano aumenta. Además, la población disminuye en los barrios centrales de la ciudad de Panamá y aumenta hacia su periferia y Panamá Oeste.

Metodología

Para el estudio del fenómeno urbano en su dinámica y en su evolución, me he basado en primera instancia, en los documentos elaborados por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIPPE-1973) elaborados en la década de los años 70 y 80. Con anterioridad se destacan los estudios de asesorías y de consultorías realizados por el Banco de Urbanización y Rehabilitación (BUR-1944), el Instituto de Vivienda y Urbanismo (IVU-1958), el Ministerio de Vivienda (MIVI-1973) y el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT-1990). Posterior a dichas fechas, están las publicaciones de investigaciones acerca de lo urbano realizadas en diferentes países y plasmadas en diversas publicaciones.

Se utilizaron algunos estudios llevados a cabo por mi persona y publicados en Panamá y en otros países (Alemania, Guatemala y Costa Rica). En el primer caso, está la revista *Tierra y Hombre* del Departamento de Geografía, de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá.

También están las consultas efectuadas a los planes maestros y al *Atlas Geográfico Nacional de Panamá*. Lo anterior, nos llevó a determinar las causas y consecuencias del fenómeno urbano y el rol institucional en el ámbito urbano.

Características físicas del espacio territorial

El territorio nacional presenta poca extensión en relación con otros países de la región (75,517 km²). Sin embargo, presenta un mar territorial con una gran amplitud (319,823.8 km²), a longitud de las costas son importantes, en el Pacífico es de 1,700.6 km y de 1,287.7 km en el Caribe. También es importante considerar la existencia de 1,023 islas, islotes y cayos en el Caribe (281.8 km²) y de 495 en el Pacífico (1,207.8 km²).

En el caso de Panamá, su posición geográfica estratégica y favorable a las comunicaciones, la han caracterizado como un territorio de gran conectividad tanto aérea, como marítima, terrestre y logística. Su posición geográfica es ventajosa, Panamá presenta una posición matemática que la ubica en las bajas latitudes en el hemisferio norte, en la Zona Intertropical, entre los 7° 12 ' 07.8" norte y 9° 38 ' 46.2" norte (Instituto Geográfico Nacional, 2016, p. 1).

En consecuencia, el territorio nacional se localiza en la zona Intertropical con el predominio de un clima con temperaturas generalmente altas y con un régimen lluvioso superior a los 2,000 mm anuales (Ami-Clima Tropical de Sabanas). Se localiza en el hemisferio occidental a los 77° 09 ' 24" y a los 83° 03 ' 07" de longitud oeste.

Desde el punto de vista regional, presenta una posición central con fácil acceso al mar Caribe y al océano Pacífico. Presenta una estrechez territorial siendo su desarrollo en sentido de los paralelos del oeste a este. El desarrollo de importantes proyectos dio lugar a una gran inmigración procedente de diversos lugares: Asia, Europa y América Latina. Esto se produjo en primera instancia, con la construcción del Ferrocarril Transístmico (1880-1885), del Canal de Panamá (1903-1914), el desarrollo de la Zona Libre de Colón (1950), la ampliación del Canal de Panamá (2000) la carretera Interamericana, aeropuertos, puertos marítimos y recientemente el desarrollo de actividades de logísticas (parques de logísticas).

La movilidad de la población presenta diversas direcciones. En primer lugar, a nivel interno del país, el flujo es tipo rural-urbano, rural-rural, urbano-rural y urbano-urbano. También se registra a lo interno de las provincias y de estas hacia la ciudad de Panamá, cómo el espacio rural pierde población y el urbano aumenta su población, en las últimas décadas su población ha disminuido en los barrios centrales como San Felipe, Marañón, Santa Ana,

Calidonia y Bella Vista, y aumenta hacia las afueras de la ciudad (periferia) como Juan Díaz, Tocumen, Pedregal, Panamá Norte, y en particular, hacia Panamá Oeste. En las últimas décadas se ha venido registrando un flujo procedente de diversos países: República Dominicana, Nicaragua, El Salvador, Colombia, Venezuela y de países europeos. Esta movilidad poblacional se ve afectada por la pandemia del COVID-19, registrándose una emigración de nicaragüenses hacia su país de origen por la pérdida de sus empleos.

Otro fenómeno registrado en los últimos años (2019-2023) ha sido la migración a través del Istmo de Panamá con dirección hacia Estados Unidos de Norteamérica. Algunos por razones económicas, otros por razones políticas y sociales. Entre ellos están haitianos, cubanos, africanos, colombianos y venezolanos, a la fecha han pasado más de 180,000 migrantes y durante el año 2022 se han registrado hasta agosto 90,000 siendo los venezolanos el 80%.

La ciudad de Panamá y su área metropolitana concentran más del 50% de la población del país, además la provincia de Panamá ha concentrado un 80% de la población urbana metropolitana, siendo la tasa de población urbana del 4.0%. La provincia de Panamá, Panamá Oeste y Colón, comprenden más del 60% de la población nacional. Es una migración excesiva y acelerada de la población en torno a las actividades de la economía transitista, lo cual ocasiona problemas ambientales y desequilibrios regionales.

Existen un alto componente femenino en la migración rural-urbana y urbana-urbana lo que se pone en evidencia con el bajo índice de masculinidad registrada al 2010 (censo de población) de 94.5 en la capital y alto índice de feminidad (108.6). Además, representan un 40% de la fuerza laboral femenina urbana.

Las tasas de envejecimiento y las de dependencia, son altas en los barrios centrales de la capital (antiguos centros residenciales y comerciales) y un incremento en la periferia de la ciudad con población joven. Esta dinámica demográfica se observa en la provincia de Panamá Oeste (conurbación Arraiján-La Chorrera) la que es receptora de migrantes rurales y urbanos, presentan densidades superiores a los 800 habitantes por kilómetro cuadrado.

Las migraciones han dado lugar a bolsones de pobreza urbana (asentamientos espontáneos) cuyas condiciones de vida y niveles de bienestar son deficientes: casas de un solo cuarto, sin servicios básicos individuales o comunitarios y de materiales perecederos, ocupan los márgenes de las quebradas y laderas de colinas, lo que se traduce en riesgo de derrumbes y de inundaciones.

El fenómeno de la pobreza y pobreza extrema, no son exclusivos de las ciudades de Panamá y de Colón, como también están presentes en las ciudades medianas (entre 50,000 y 100,000 habitantes). Ligado a ello está el desempleo y la economía informal. Las causas pueden ser económicas, como sociales y políticas. Están vinculados a la desnutrición, deficiencia en la educación (deserción escolar) es menos intensa en el medio urbano en relación con el espacio rural. A pesar del desarrollo de programas realizados por el estado para combatir el fenómeno, el mismo seguirá presente en las próximas décadas.

Las etapas de desarrollo urbano y las políticas de fortalecimiento urbano

El desarrollo urbano del país tiene un rol importante en las transformaciones de carácter social y económico, principalmente los registrados en las últimas décadas (2000-2022).

La mayor parte de la Población Económica Activa (PEA), labora en los sectores secundarios y terciarios vinculados al espacio urbano. Por otro lado, existen grandes disparidades entre las regiones del país, entre el espacio urbano y el espacio rural: concentración y centralización social, como económica e institucional. Se puede señalar la presencia de una disparidad regional o un desarrollo diferenciado del espacio, tomando en consideración al desarrollo económico, social y urbano (planes y programas). Considerando lo anterior se pueden distinguir diversas fases o etapas en el desarrollo urbano del país.

1. Esta primera etapa abarca el período anterior al año 1950. Se destaca el subsector de servicios secundarios: infraestructura social, el sector vial dirigido hacia la integración del país, el desarrollo artesanal, las industrias livianas y las transnacionales en la industria del aceite de coco, tomate, bananeras, cacao, cañaverales y otras. Se expanden los servicios en las ciudades de Panamá y de Colón, tiene lugar un gran crecimiento poblacional (72.3%) pasó de 467,459 habitantes (1930) a 805,285 habitantes (1950) y se crea la Zona libre de Colón. En 1940 el 33.8% de la población se concentraba en 21 centros urbanos.
2. Esta segunda etapa se extiende desde 1950 a 1970. Algunos centros urbanos van a registrar un gran crecimiento demográfico, económico, social y la mancha urbana crece: David, Chitré, Santiago, La Chorrera y Aguadulce. La base económica está constituida por plantaciones agrícolas, el comercio y los servicios.

La población del país aumenta de 805,285 habitantes a 1,428,082 habitantes con un aumento del 77.3%. En el año 1958 el país llega a 1,000,000 habitantes.

Durante este período se produce una gran movilidad poblacional, presentándose varias modalidades: rural-rural, rural-urbano-y urbano-urbano. Las causas suelen ser principalmente sociales y económicas. Como consecuencia, los centros urbanos consolidan sus áreas de influencia a escala regional y la ciudad de Panamá a escala nacional. Lo anterior produce más crecimiento, lo que a su vez genera más disparidades, desequilibrios y desigualdades territoriales. Entre las causas están la localización de las empresas e industrias, ello en función de las materias primas, de la mano de obra y el mercado de consumo. Lo anterior genera una mayor concentración de estas en determinados espacios y un mayor crecimiento poblacional.

Se consolidan los principales espacios urbanos: Colón y Panamá. Se registran centros urbanos con un rápido crecimiento: Arraiján y La Chorrera. Durante este período, el espacio de San Miguelito (1972) es un receptor de migrantes que se ubican en la periferia de la ciudad de Panamá, y que son procedentes de las provincias de Los Santos, Veraguas y Chiriquí principalmente. Inicialmente, existían 5 fincas que son ocupadas por los inmigrantes, se le consideró un distrito especial y luego un distrito con cinco corregimientos, hoy en día posee nueve corregimientos.

3. En la etapa que se extiende de 1970 a 1990 se produce un crecimiento en ciudades relativamente importantes y un decrecimiento de la ciudad de Colón debido al progresivo deterioro de la infraestructura social y económica. Se produce un desarrollo de las infraestructuras en las ciudades de Chitré y Santiago. Se presenta en el país un crecimiento urbano-industrial local y para la exportación. Se desarrolla el centro financiero internacional y se fortalece la zona libre de Colón. Se realizan importantes obras de infraestructura y de equipamiento, se fomenta el desarrollo de empresas estatales agroindustriales en la provincia de Chiriquí (Ingenio La Victoria-Alanje), Veraguas (Ingenio La Victoria), Herrera (Ingenio Las Cabras), Coclé y Panamá (Felipillo).

Se acentúan las migraciones internas hacia el área metropolitana de la ciudad de Panamá, produciéndose una gran concentración poblacional y económica. La producción urbana va a generar más del 75% del PIB nacional y el 70% la producción industrial. Durante este periodo el 43% de la población del país vive en centros

urbanos que poseen más de 10,000 habitantes. Durante esta etapa el 96% de los poblados tienen menos de 500 habitantes y concentran el 32% de la población total de Panamá. El fenómeno de la metropolización se acentúa lo que afecta el desarrollo del resto del país. La población crece en un 48% y la urbana en un 3.0% (de 1970 a 1980) lo que significa un descenso en relación con el período anterior (4.7%). Se registran 46 centros urbanos que concentran el 49.5 % de la población nacional.

La función de tránsito genera actividades que se concentran en la región metropolitana, lo que acentúa los equilibrios existentes entre la región metropolitana y el resto del país. Durante este período el 50% de la población del país se va a localizar en los espacios urbanos ubicados en las proximidades del área metropolitana, principalmente en el triángulo económico de Panamá-Colón-La Chorrera.

Las poblaciones urbanas localizadas en las áreas rurales solo concentran el 11% de la población del país. La población rural presenta una gran dispersión y se trata de pequeñas localidades con menos de 100 habitantes cada una. Representan el 80% de los lugares poblados del país y agrupan el 15% de la población nacional.

Ante esta realidad y considerando lo importante que es la localización de las infraestructuras y de los equipamientos sociales, surge la política de fomentar la concentración en centros urbanos que presentan dinámica poblacional y económica, con actividades industriales, comerciales y de servicios. El objetivo es la creación de polos de crecimiento, lo que traería como consecuencia un mayor equilibrio en la distribución geográfica de las actividades entre las distintas regiones. Esto daría lugar a una disminución de los desequilibrios regionales, ya que existiría una mayor y mejor cobertura de los servicios sociales, comerciales y económicos en general. Lo anterior se traduce en una descentralización del desarrollo urbano hacia ciudades secundarias lo que fortalecería las áreas de producción rural como un medio para desacelerar la migración campo-ciudad, pero que al mismo tiempo tiendan hacia la metropolización del desarrollo urbano.

Lo anterior, exige un mayor apoyo a las provincias del denominado interior del país, a los municipios, a los centros urbanos, a la población y a las comunidades localizadas en sus hinterland. Estas políticas de descentralización del desarrollo implican una descentralización en la toma de decisiones por parte de las

entidades sectoriales regionales y municipales, sobre todo en las instancias municipal y local. Uno de los proyectos realizados bajo este enfoque estratégico, consistió en el programa URBE-AID, con una inversión de 25 millones de dólares.

Presentaba distintos componentes: la construcción de las terminales de transporte terrestre (David y Santiago), acueductos (Puerto Armuelles), alcantarillados (Aguadulce), casa de la cultura (Las Tablas y David), agroindustrias, asesorías, capacitación, parques industriales (David y Chitré), la elaboración de Planes Maestros para los centros urbanos de crecimiento y servicios. Esta clasificación fue el resultado de los estudios realizados para este programa. Se establecieron dos categorías: los centros urbanos de crecimiento comprendían a David y a Chitré-los Santos (conurbación). Los de servicios abarcan a Santiago, Aguadulce, Penonomé, Las Tablas, La Concepción y Puerto Armuelles.

Los primeros son ciudades cuyas dinámicas poblacionales y económicas les permite generar e impulsar el desarrollo en su área de influencia (hinterland), en general a nivel provincial. Presentan todos los niveles de las funciones urbanas, desde las más sencillas o básicas hasta las especializadas o sofisticadas. En cambio, los centros urbanos de servicios corresponden a aquellas ciudades de menor dinámica demográfica y económica, ejercen una influencia territorial menor, impulsan escasamente el desarrollo y su función principal es la prestación de servicios a su limitada área de influencia.

Durante este periodo se planteó la descentralización de los gobiernos locales, sobre la base del Régimen Municipal, de las leyes de los gobiernos locales y del rol que estos juegan en el territorio nacional, regional y local. Durante el período que se extiende de 1980 a 1990, el número de localidades urbanas se incrementa a 60 abarcando el 53.7% de la población del país. Esta etapa comprende un periodo de crisis política, económica, social y de gobernabilidad que culminó con la invasión al país por los Estados Unidos de Norteamérica (1989-1990).

4. Una cuarta etapa se produce de 1990 a 2010. A partir de 1991, la economía, que en el período anterior presenta un decrecimiento; empieza a recuperarse. La construcción va a registrar un gran auge a nivel nacional, con el desarrollo de barriadas y edificios. La mancha urbana de la ciudad de Panamá presenta un gran crecimiento espacial horizontal y vertical, al igual que algunas ciudades secundarias como Santiago y David.

Se produce una expansión hacia el norte y al este de la ciudad de Panamá. Se produce la reservación de las áreas y bienes de la antigua Zona del Canal (tratados Torrijos Carter del 7 de septiembre de 1977), lo que constituye una oportunidad para un mejor crecimiento espacial e integral de la ciudad de Panamá. Sin embargo, el área revertida da la impresión de ser otra ciudad. La mancha urbana continúa su expansión hacia el norte y este de la ciudad. Se confecciona el Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico (Dames y Moore y el MIVI 1997). La tasa de crecimiento urbano nacional es del 3.2%. Se desarrolla la red vial con la construcción de los corredores Norte y Sur, la cinta costera, la autopista Panamá Colón, se ensancha la carretera Interamericana, se expanden los centros urbanos. Se desarrollan los puertos marítimos en Panamá y Colón.

De 1992 a 2000 los lugares urbanos van a sumar 106 con el 64.3% de la población de país. Se produce un *boom* inmobiliario, se dinamiza el sector de la construcción se construyen nuevas barriadas destacándose las de interés social bajo diferentes modalidades. Se desarrollan diferentes proyectos: Punta Pacífica, Costa del Este y los centros comerciales El Dorado, Multiplaza, Albrook Mall y Multicentro, y se construyen nuevos hoteles. La infraestructura vial se fortalece con la construcción de la vía y puente Centenario, la prolongación del corredor sur y se realizan mejoras en el aeropuerto de Tocumen.

Se realizan renovaciones a las viviendas urbanas deterioradas con el objeto de mejorar las condiciones de vida y de bienestar social de la población pobre. Se desarrolla una política dirigida a combatir la pobreza y en particular la pobreza extrema, tanto rural como urbana. La primera registraba un 36% y la segunda un 29%. Para 1990 la ciudad de Panamá abarca el 36.6% de la población del país.

5. La quinta etapa comprende el período de 2010 a 2022. Más de 120 lugares urbanos abarcan el 65% de la población del país. En el país se produce un crecimiento económico del 11%, el cual constituye uno de los más elevados a nivel mundial. Se observa un gran crecimiento del sector de la construcción con una participación superior al 10% del PIB del nacional. Se desarrollan los puertos marítimos en Panamá y Colón, se construyen altos edificios a lo largo de la avenida Balboa, calle 50, Condado del Rey, San Francisco, Bella Vista, Obarrio, Punta Pacífica, Paitilla y Ricardo J. Alfaro. Se desarrolla la terminal multimodal de Albrook, el Metro (Línea 1 y 2), iniciándose la Línea 3, se comienza la construcción de

la terminal número 2 del aeropuerto de Tocumen, la ampliación del Canal de Panamá, los centros comerciales en el interior del país (David, Santiago, Chitré, Penonomé y en Panamá Oeste).

El país se convierte en un centro de conectividad de América (*hub* aéreo, marítimo y terrestre) y se desarrollan los parques logísticos. Este periodo también se va a caracterizar por el decrecimiento económico que se va a extender hasta el año 2022. Es una consecuencia de la influencia de los problemas internacionales: la pandemia del COVID-19 se hace presente con sus variantes, más recientemente la del mono (símica), la guerra de Rusia y Ucrania y sus consecuencias en el alza del petróleo, el gas y el trigo. Durante este periodo se produce el cierre de las escuelas, comercio y negocios desde inicios de 2020 hasta 2022. Se produce una tasa de desempleo del 22%, el sector informal se expande en las ciudades abarcando más del 60% de la PEA, el sector de la construcción y el agropecuario se ven afectados. Durante el primer semestre del año 2022 la economía comienza a desarrollarse con la apertura de las escuelas, comercios, industrias y otras actividades. La tasa actual de desocupación es del 9%. Se produce una huelga por un mes con demandas sociales y económicas.

El desarrollo urbano se produce con un crecimiento horizontal y vertical, así la ciudad de Panamá presenta numerosos rascacielos, destacándose por ellos en América Latina. Se incorporan tierras de la periferia a las manchas urbanas en las ciudades del interior, en Panamá y en Colón, el desarrollo urbano está en función de la disponibilidad de las tierras. Lo anterior está vinculado a los costos en general. Ello repercute en el transporte urbano en la red vial, en la dotación de servicios básicos y en la calidad de vida de la población. Se hace urgente la aplicación de políticas urbanas dirigidas hacia el ordenamiento en el uso del suelo y a un mejoramiento de los niveles de bienestar social de la población.

Para los próximos años según el Banco Mundial, el crecimiento económico será del 6.3%. Para el año 2022 y 2023 se continuará con la construcción de la Línea 3 del Metro, el cuarto puente sobre el Canal o un túnel, entra en pleno desarrollo la terminal dos del aeropuerto de Tocumen, y la extensión del Metro hasta el aeropuerto y la extensión de la Línea 1 hasta Villa Zaita. Lo anterior, tendrá gran impacto en la economía urbana y en la calidad de vida de la población. La mancha urbana continuará su expansión en forma horizontal y vertical, el crecimiento urbano será desarticulado, desordenado y no integrado. Continuará la existencia de las tres ciudades en una (la de la antigua Zona del

Canal) hoy denominada área revertida y no integrada al espacio urbano, la de los rascacielos y la de los barrios deteriorados y de pobreza.

Los planes de desarrollo y estudios urbanos

El país, a lo largo de estos períodos, ha sido objeto de diversos estudios urbanos a través de distintas instituciones (BUR, IVU, MIVI, MIPPE, MIVIOT, los municipios y universidades). Entre los estudios se destacan los siguientes:

Plan Brunner (enero 1941). Elaborado por el Dr. Karl H. Brunner, se le considera el primer estudio decidido y organizado para planificar los aspectos urbanos de la ciudad capital. Tiene por título Informe sobre el Desarrollo Urbano y el Plan Regulador de la Ciudad de Panamá. Presenta recomendaciones para mejorar el tránsito, de renovación urbana en las áreas de Santa Ana y Calidonia, las comunicaciones urbanas, áreas de ensanche urbano, la vivienda popular y recomendaciones para las nuevas urbanizaciones (Instituto de Vivienda y Urbanismo, MIVI, 1968, p. 19 -21). Plan Williams (octubre 1944). El arquitecto David R. Williams elaboró un informe con soluciones viales para la ciudad de Panamá. Presenta un plan de ordenamiento y saneamiento para las cuencas de los ríos Curundú y Matasnillo y un programa de planeamiento para la ciudad capital.

El Banco de Urbanización y Rehabilitación (BUR). Creado mediante decreto ley número 54 de 22 de agosto de 1944, se esfuerza por solucionar el gran problema de la vivienda de inquilinato. Realiza trabajos analíticos conducentes a la preparación de un plano regulador, desarrollo de proyectos de vivienda (Juan Díaz y Betania) y un reglamento de urbanizaciones.

Ángel Rubio (1950). Su obra *La Ciudad de Panamá* (1950), presenta un análisis histórico del desarrollo urbano de 1915 a 1939, señalando la ausencia de una planificación urbana. Indica que la preocupación del ordenado crecimiento se inicia con Karl Brunner (1940) con el informe y el plano regulador, se continúa con la creación del BUR en 1944 dirigido a la solución de la vivienda popular, la urbanización de las áreas urbanas y suburbanas y la rehabilitación de sectores. Destaca la urbanización de Betania, el aeropuerto de Tocumen y el nuevo hipódromo. Informe de Luis Vera. En 1955 recomienda la creación de una Junta Nacional de Planificación asesora del ejecutivo y con funciones de planificación

urbana, regional y nacional, planes regionales, planes reguladores o normativos urbanos. Esto consiste en un reglamento de urbanizaciones y un código de vivienda. Además, recomendaba la necesidad de establecer las regiones de planificación y fijando prioridades.

La Junta de Planificación. El 2 de diciembre de 1959 se crea la Junta de Planificación Municipal de Panamá, con funciones para orientar y regular el desarrollo del distrito de Panamá. Reemplazó a la Junta del Plano Regulador (BUR).

El Plan Villegas. En 1961 el ingeniero George Villegas presentó recomendaciones para el ordenamiento vial y el transporte público para la ciudad de Panamá. Planteó la necesidad de una vía de circunvalación lo que posteriormente fue construida (Ricardo J. Alfaro) propuso la jerarquización de las vías (arterias principales, avenidas, colectoras y calles locales). Presenta un plan general de vías para la ciudad de Panamá.

El Instituto de Vivienda y Urbanismo (IVU)

Creado en 1958 con sus atribuciones en los aspectos de investigación, rehabilitación, vivienda, planificación, urbanización y de inversión y manejo. Se destacó en el campo del planteamiento urbano de la ciudad de Panamá. En el período que se extiende de 1960 a 1966 se le da mayor énfasis a la planificación y al desarrollo de proyectos de vivienda.

Plan Panamá. En febrero de 1968 un grupo de consultores presenta un informe al IVU, recomendando la integración de la entonces Zona del Canal a la ciudad de Panamá. Recomendó el establecimiento de una entidad planificadora para el área metropolitana. Se presentan los aspectos relativos al esquema de usos del suelo, estudio del área, los estudios anteriores, proyectos y actualizaciones del uso de la tierra.

Plan de Ordenamiento Espacial de la Región Metropolitana (1976), conocido como POERM, fue elaborado por un equipo interdisciplinario. Se recomendaba la creación de un sistema urbano para la región metropolitana constituido por 16 centros poblados. La necesidad de elaborar planes de desarrollo urbano, el desarrollo de un plan vial.

En la década de los años 70 y 80 el entonces Ministerio de Planificación y Política Económica (MIPPE-1973) que posteriormente se convierte en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF-1990) a través de la Dirección de Planificación y Coordinación Regional, elaboró una serie de estudios de los principales centros urbanos del país.

Plan Maestro: Centro de Crecimiento Chitré-Los Santos (junio 1979). Constituyó la base para el desarrollo del proyecto URBE-AID. (MIPPE-Dirección de Planificación y Coordinación Regional). Ambos centros urbanos constituyen una conurbación. El documento presenta un marco general regional y las propuestas.

Plan Maestro Centro de Crecimiento David (diciembre de 1979) URBE-AID.

El documento presenta el marco general el marco local y las propuestas.

Plan Maestro Centro de Servicios: Penonomé (agosto 1980). URBE-AID.

Presenta un marco general, un marco local y las propuestas. Se presentan dos etapas, la de diagnóstico o radiografía y la propuesta de desarrollo a 20 años.

Plan Normativo: normas de desarrollo urbano para la ciudad de Chitré elaborada por el Ministerio de Vivienda (julio 1980), presenta las propuestas espaciales del Plan Maestro Chitré, Los Santos, las disposiciones existentes sobre los diferentes usos urbanos, el plan normativo, la clasificación de las vías y la administración del reglamento.

Diagnóstico sobre el distrito de La Chorrera (marzo 1980) elaborado por el MIPPE. Presenta una colección de mapas sobre la organización espacial, población, estructura urbana e infraestructura.

Plan Maestro: Centro de Servicios: Santiago (junio 1980). Elaborado por el MIPPE-MIVI, presenta un análisis de la situación existente, (diagnostico) y la propuesta preliminar. Proyecto URBE-AID.

Plan Maestro Centro de Servicios: Puerto Armuelles (junio 1980). Presenta las premisas, las conclusiones, el expediente urbano, diagnóstico y propuesta. MIPPE-MIVI. Proyecto URBE-AID.

Plan Maestro: Centro de Servicios: La Concepción (enero 1981) MIPPE-MIVI. Proyecto URBE-AID. Presenta el marco general, el marco local y las propuestas.

Plan Maestro: Centro de Servicios: Soná (mayo 1982). Elaborado por el MIPPE. Presenta el marco general, el marco local, la propuesta y la asesoría técnica municipal.

Plan Maestro: Centro de Servicios: Las Tablas (junio 1984). Elaborado por el MIPPE. Presenta el marco general del área de estudio, el marco local y la propuesta. Proyecto URBE-AID.

Evaluación del Proyecto URBE-AID (MIPPE diciembre 1984). Sistema de Centros urbanos Integrados. Presenta los antecedentes generales, descripción, situación e impacto de los componentes, la coordinación de proyecto (MIPPE-AID), las perspectivas de los proyectos integrados de desarrollo urbano.

Plan Maestro Centro de Servicios: Volcán (mayo 1986). Elaborado por el MIPPE-MIVI. Comprende un marco general, uno local y la propuesta.

En estos estudios se presenta una etapa de diagnóstico o radiografía y la propuesta de desarrollo a 20 años. Existe en el presente un documento con un plan de desarrollo para la ciudad de David y otro para la ciudad de Boquete. Los municipios en los últimos años han procedido a la creación de departamentos de planificación. Existe un Instituto de planificación (2021 -2022) adscrito al MEF, además el MIVIOT debe impulsar la creación de los estudios urbanos.

Ángel Rubio (enero 1947). Elaboró un *Esquema para un análisis de geografía urbana de la primitiva ciudad de Panamá*. Panamá La Vieja 1519-1671. (BUR). Presenta los factores de la posición regional, factores de emplazamiento topográfico, etapas funcionales en la vida de la ciudad, esquema de Geografía Urbana de Panamá La Vieja, caminos de enlace con el interior y el crecimiento demográfico y de vivienda.

Marco físico para los Lineamientos del Desarrollo Urbano de la Ciudad de Colón (MIPPE enero de 1979). Presenta los objetivos y las hipótesis para el desarrollo de Colón, características físicas y políticas, administrativas, la problemática del desarrollo, tendencias del desarrollo urbano, la zonificación y el sistema de control del desarrollo urbano, posibilidades y potencialidades del desarrollo urbano, lineamientos para el desarrollo urbano de Colón y marco físico para el desarrollo urbano de la ciudad.

Marco Físico para los Lineamientos del Desarrollo Urbano de la Ciudad de Panamá. (MIPPE, 1979). Presenta los objetivos y las hipótesis para el desarrollo de la ciudad de Panamá, los aspectos

físicos, políticos, administrativos, la problemática del desarrollo, tendencias del desarrollo urbano, la zonificación y el sistema del control de desarrollo urbano, las posibilidades y potencialidades del desarrollo urbano y el marco físico para el desarrollo urbano de Panamá.

Westerman, George W. (mayo 1955). *La vivienda urbana de Panamá y algunos de sus problemas*. Presenta la situación de la vivienda, crecimiento y densidad de la población, necesidades planeamiento, un apéndice con temas sobre la junta de inquilinato, tendencias que se observan en la Zona del Canal y las viviendas para obreros.

Diagnóstico de las Áreas Urbanas marginadas de la región metropolitana. Caso especial: ciudad de Panamá (MIPPE-octubre 1984). Presenta la característica global de la pobreza en el área metropolitana, características particulares de las áreas escogidas y la propuesta.

Proyecto Stampa (1985). En 1985 la firma japonesa Jaica elabora un estudio y propuesta vial para el área metropolitana.

Víctor Mizrachi (1986). *Desarrollo urbano de la ciudad de Santiago como centro de servicios y su importancia regional*. Programa: *Desarrollo polarizado del sistema urbano y política de descentralización en Panamá*. Programa Universidad de Hamburgo y Panamá. Presenta un diagnóstico, análisis de los problemas relevantes y propuestas del desarrollo.

Propuesta para el Desarrollo de San Carlos (MIPPE diciembre 1986). Presenta las características del distrito, aspectos demográficos actividades económicas, infraestructura física y social. Aspectos generales del municipio e inventario de proyectos.

Informe Ejecutivo del Plan de Desarrollo para San Miguelito (MIPPE febrero 1990). Presenta la situación actual, formulación, del plan, la propuesta, el plan de inversiones, programación del plan y el resultado del plan.

De León Mario J. (1990). *Estrategia para fomentar el desarrollo de centros secundarios*. Medidas de planificación y problemas de realización. En desarrollo polarizado y política de descentralización en América Central. El caso de Panamá. Universidad de Hamburgo. Wayasbak-Alemania. Presenta la visión histórica del desarrollo urbano y las políticas para las ciudades secundarias, políticas globales para el desarrollo regional, políticas regionales de alcance nacional, políticas de fortalecimiento de los centros urbanos,

evaluación de las políticas, problemas de implementación y propuestas.

Plan de Desarrollo Integral de la Subregión del Canal (1991). El Instituto de Estudios Nacionales (IDEN) de la Universidad de Panamá, establecía los estudios necesarios para un plan de desarrollo de la subregión del canal: medio ambiente, infraestructura socioeconómica, proyectos para el uso de bienes y servicios revertidos. Su extensión y los distritos que comprendía.

Mena, García del C. (abril 1997). *La ciudad de Panamá en el siglo XVIII*. Trazado urbano y técnica constructiva. Presenta planos de la ciudad de Panamá hacia 1672, 1673 y 1763. Ciudad fortificada o el ideograma urbano, el trazado urbano: centro, barrios y periferia, el arrabal de Santa Ana, el valor aproximado de la construcción de una vivienda prototipo en la ciudad de Panamá en 1937.

Dames & Moore, MIVI y otros. (2 de diciembre de 1997). Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico. Consta de VII volúmenes. Abarca el resumen ejecutivo, el contexto de la planificación, plan de desarrollo urbano, el plan de acción local, propuesta de desarrollo institucional, plan de inversiones y diseño del sistema de información geográfico (SIG).

Además de los estudios mencionados, el MIVI ha llevado a cabo un plan de ordenamiento físico para el centro urbano de Guararé, Parita, Soná, un plan orientador del Valle de Antón, un plan normativo de Bocas del Toro y actualizaciones del plan normativo de Chitré, La Villa de Los Santos y el de Aguadulce-Pocrí.

Existe un plan de ordenamiento territorial para el distrito de David que data del 2016. Entre los años 2011 y 2019 la huella urbana creció en 967 hectáreas. Se indica que lo que era "periferia décadas atrás, ahora se ha urbanizado de una forma no tan ordenada como antes "(Ohiggins, A. 3/9/22, *La Prensa* P2-A).

Son importantes los estudios urbanos realizados por estudiantes de la Maestría de Geografía. Los principales centros urbanos del país fueron creados en base a un tablero de ajedrez una plaza central con una iglesia los edificios administrativos y el comercio. Las calles eran paralelas y se cortaban en ángulos rectos. La vida giraba en torno al núcleo o centro urbano. Ello se puede observar en la ciudad de Panamá (Casco Antiguo), Colón (Isla de Manzanillo), David (centro urbano), Las Tablas, Penonomé y otras ciudades. Muchas de las ciudades se desarrollaron en base a las vías de comunicación terrestre (Interamericana, nacional y regional).

A partir del centro urbano, las ciudades han desarrollado su mancha urbana hacia la periferia sin una planificación integral, por el contrario, es un crecimiento desordenado fragmentado y rápido con un déficit de conectividad, existe un deterioro del hábitat tanto en las áreas centrales como en la periferia en términos generales, el núcleo urbano ha cambiado de lugar a medida que la ciudad crece.

Es el caso de la ciudad de Panamá, cuyo centro comercial, económico, se localizaba en la avenida Central (desde las 5 de Mayo hasta el Casco Antiguo), posteriormente se desplazó a lo largo de la vía España (Calidonia hasta Obarrio), luego por la vía Ricardo J. Alfaro, calle 50 y surgen los centros comerciales (*malls*): El Dorado, Albrook Mall, Multicentro, Centenial, Los Andes, Los Pueblos, Metro Mall, y Soho Mall. Esto se repite en las ciudades del interior (La Chorrera, David, Santiago, Chitré y Penonomé).

En la actualidad, el área metropolitana presenta una serie de dificultades de orden social, económico y de gobernanza. Existen sectores urbanos cuya función ha cambiado: el Casco Antiguo que era principalmente residencial, cambió a administrativo, comercial y turístico, además un alto porcentaje de la población de origen extranjero. Presenta una alta valorización de la tierra y de la vivienda. Otra de las características ha sido la construcción de altos edificios y de nuevas barriadas. Estos se ubican en la periferia y además están las construcciones de centros comerciales, el Metro (Línea 3 y extensiones de la Línea 2 a Tocumen y la Línea 1 hasta Villa Zaita) la terminal número dos del aeropuerto de Tocumen.

Cabe recordar que Arraiján pasó de 61,619 habitantes en 1990 a 219,350 en 2010. El número de viviendas que era de 14,095 pasó a 57,158, debido a su cercanía a la ciudad de Panamá y por la existencia de tierras al relativo bajo costo. La provincia de Panamá Oeste es la antesala de la ciudad de Panamá, posee 500,000 habitantes. Ello ha creado problemas de desplazamiento, los servicios son deficientes (agua, luz, recolección de la basura,) inseguridad, delincuencia, salud y otros).

La gestión de desarrollo urbano

Si bien en un principio (1973 en adelante), el MIPPE disponía de facultades para la planificación del desarrollo regional y urbano, también el MIVI poseía facultades y funciones en materia de desarrollo urbano, ambas instituciones contaban con competencias en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Se practica el principio de zonificación, señala las superficies que en cada urbanización deben destinarse para cada uso. A nivel local es el municipio el encargado de que se cumplan las pautas del desarrollo urbano. Se labora en un inicio con el MIVI y luego con el MIVIOT, en lo relativo al ordenamiento físico de las áreas urbanas, zonificación y uso del suelo. Cabe recordar que los municipios urbanos tienen una Junta de Planificación. Existen instituciones y organismos vinculados al desarrollo urbano: MICI, Contraloría General de la República, Ministerio de Gobierno y Justicia, MIVIOT, Instituto Panameño de Desarrollo Municipal, Mi Ambiente, Asociación de Municipios de Panamá, Ministerio de Gobierno y otros.

A pesar del apoyo que proporcionan las instituciones, no existe una instancia coordinadora del desarrollo urbano. Existe la ausencia de una autoridad urbanística e independiente (autoridades desarrollo urbano) y de una autoridad metropolitana independiente y autónoma. Estas autoridades se ocuparían de resolver los problemas urbanísticos del crecimiento desordenado y su impacto social y ambiental (caso de San Francisco, Punta de Paitilla y otros sectores urbanos).

Estas unidades estarían administrando un Plan Nacional de Ordenamiento Territorial. En 1996 y 1997 la empresa DAMES & MOORE diseñó el Plan Metropolitano destinado a desarrollar urbanísticamente la ciudad de Panamá, el cual se proyectó a realizarse en 25 años (1995-2020). No han sido cumplidos a cabalidad y continúa afectándose la calidad de vida de la población por los problemas existentes. El resto de los centros urbanos del país presentan los mismos problemas que la capital del país. (David, Santiago, Chitré y Penonomé), relativos a transporte, abastecimiento de agua, red vial urbana, congestionamiento, bolsones de pobreza y otros.

Problemas que afectan el espacio urbano de la ciudad de Panamá del interior del país

1. Congestionamiento vehicular debido a la existencia de más de 1,000,000 de autos en el país. Se han realizado algunas soluciones parciales como el Metro Bus y el Metro.

2. La débil política de tierras urbanas, esto dificulta el adecuado desarrollo físico-espacial de los centros urbanos y el uso de suelo.
3. El desarrollo de las barriadas de emergencia en la periferia y en los sectores deprimidos.
4. El deterioro de la vivienda en los barrios del centro antiguo de la ciudad (Panamá).
5. La contaminación de ríos y quebradas (Matasnillo, Juan Díaz, Tocumen, Río Abajo, Tapia y otros).
6. Las aguas residuales, para ello se ha venido desarrollando el proyecto de saneamiento de Panamá.
7. Los residuos sólidos, en casi todo el país el servicio es deficiente y la disposición final es a cielo abierto.
8. La contaminación atmosférica causada en gran parte por el número de automóviles existentes en la ciudad.
9. El ruido, las vallas y el cableado con los postes de electricidad que producen afectaciones auditivas y visuales.
10. La infraestructura vial urbana, presenta un deterioro por falta de mantenimiento y no es integral.
11. La seguridad de la población es afectada por los robos, hurtos, asesinatos, estafas y secuestros.
12. La seguridad social y económica no ha crecido al mismo ritmo ni velocidad, la población del país a 2022 era de 4,278,724. La tasa de crecimiento 1.84% (2000-2010).
13. El precarismo y los asentamientos informales en la periferia y los sectores internos del espacio urbano.
14. El hacinamiento en los barrios populares y en los multifamiliares.
15. El deficiente abastecimiento de agua potable.
16. El sistema de alcantarillado ya colapsó por su antigüedad y deficiente mantenimiento, lo anterior es la causa de las inundaciones que se producen en las vías (vía Argentina, avenida Cuba, avenida Nacional, Ricardo J. Alfaro).
17. La urbanización de la pobreza causada por la movilidad de la población (rural- urbano).
18. La gentrificación de la población urbana ubicada en algunos barrios.

Existe un envejecimiento general de la población, el índice de masculinidad es de 76 años y el sexo femenino es de 78 años (Instituto Nacional de Estadística y Censos-INEC). América Latina presenta el envejecimiento más rápido en el mundo, así a 2025 será el 30% de la población con más de 60 años y al 2050 será el 60 % de la población mundial.

Los asentamientos informales son una consecuencia de las invasiones de tierras privadas y estatales. Se caracterizan por la desorganización espacial como son viviendas construidas con materiales perecederos y carentes de infraestructuras básicas sociales.

Las invasiones se han producido desde la década de los años 40, como Boca La Caja, constituye el primer asentamiento informal. En la década de los 60 surgió San Miguelito; posteriormente San Sebastián, Brooklincito, Viejo Veranillo. El fenómeno también se va a producir en las ciudades de David, Chitré, Santiago, Arraiján y La Chorrera. El fenómeno se produce también entre los años 1984 y 1987. En la década de los años 90 se producen nuevas invasiones: áreas revertidas de Arraiján, La Chorrera, San Miguelito, en la provincia de Colón y en el interior del país. Entre las causas de este fenómeno, están la migración interna, que tiene por objetivo la búsqueda de empleo, así como mejores condiciones de vida y la búsqueda de una vivienda. En el caso de la ciudad de Panamá, también se ha producido una migración de áreas centrales hacia la periferia, por lo tanto, en algunos barrios disminuye y aumenta en otros la población.

A través del tiempo, los gobiernos han desarrollado diversos programas dirigidos a ~~solucionar~~ la problemática: programas piso techo, unidad básica, préstamos con intereses blandos, la construcción de edificios en Colón (alto de Los Lagos), Santiago (San Antonio), Panamá (Curundú, Viejo Veranillo y otros). A pesar de las soluciones proporcionadas por el MIVI y MIVIOT, el problema continúa, ya que existe un déficit de 120,000 viviendas a nivel nacional. Actualmente, se ha venido desarrollando un programa denominado "mejoramiento del barrio, llevado a cabo por el municipio capital y el MIVIOT (El Chorrillo y Santa Ana) con la finalidad de mejorar las condiciones de vida y disminuir la marginalidad urbana.

Resultados

Al analizar el desarrollo urbano experimentado por el área metropolitana de la ciudad de Panamá, detectamos la existencia de elementos y factores que han jugado un papel importante a través del siglo XX en su segunda mitad y en lo que va del siglo XXI. Si bien la dinámica de la mancha urbana se expresa por una concentración y una centralización y no únicamente de la población (más del 50% de la población del país) también en los aspectos sociales, económicos, industriales, administrativos y en la toma de decisiones ya que es el centro de las instancias gubernamentales (sede del Órgano Legislativo, Ejecutivo y Judicial). ~~Lo anterior~~ explica el rol que juega el área

a nivel nacional y posee el triángulo de desarrollo. La capital de las provincias desempeña una función semejante a la ciudad de Panamá, aunque en un rango o dimensión acorde a su nivel. La movilidad poblacional ha jugado un papel importante en la caracterización urbana del país, al igual que la inmigración internacional. El crecimiento urbano, se caracteriza por su expresión horizontal y en el caso de la ciudad de Panamá por su crecimiento vertical. Se han identificado una serie de problemas presentes en todos los espacios urbanos del país, aunque con diferentes intensidades (sociales, económicos, administrativos y de infraestructura).

La dinámica que presentaba el país y cada una de las ciudades, durante el período que se extiende del año 2000 al 2015, se va a ir acentuando un descenso en el crecimiento y que se va a acentuar con la presencia de la pandemia COVID-19 (finales del año 2019). Fueron más de dos años en que todo estuvo cerrado (comercios, industrias, empresas y la escuelas). El desempleo hizo crisis (más del 20%) y se desarrolló el sector informal de la economía. A partir del inicio del segundo semestre del año 2022, la economía comienza a recuperarse. Existe la pobreza urbana que comprende el 23% de los pobres del país. La pobreza afecta en gran medida a la población menor de 15 años y con edades superiores a 60 años. Al 2021 (INEC) el 36.3% corresponde a la población con empleo informal y al 63.7% de la población ocupada. El 19.7% de la población es pobreza extrema (MEF) y el 34.8% es pobreza general.

La pobreza urbana genera violencia familiar, delincuencia, déficit habitacional, acceso a los servicios básicos (agua, salud, electricidad y se acentúa la deserción escolar). En los últimos años (2021-2022) la pobreza ha disminuido al 26% y 19% respectivamente. Cabe resaltar que el 60% de la población del país se concentra en áreas urbanas y territorios cercanos al área canalera (INEC). Su principal causa es la migración. La concentración y la centralización en las áreas metropolitanas de Panamá da lugar a la presencia de diversos problemas de congestionamiento, problemas en el transporte urbano, la ausencia de una política de tierras urbanas que dificulta el adecuado desarrollo físico espacial de los centros urbanos, a pesar de la existencia de instrumentos normativos que regulan y controlan su uso.

Los esfuerzos más importantes realizados en el campo de la planificación en materia de desarrollo urbano se realizaron en los espacios urbanos del interior del país, (1979-1985), para su fortalecimiento y así disminuir la corriente migratoria dirigida hacia la región metropolitana: programa de desarrollo de sistemas urbanos integrados (proyecto URBE-AID).

Conclusiones

El análisis del fenómeno urbano en Panamá, considerando el aspecto cualitativo y cuantitativo que han sido en gran medida estudiados a través del tiempo, me ha permitido identificar las características que presenta la dinámica de la mancha urbana. Ha jugado un papel importante la

movilidad de la población que presenta diversas intensidades y direcciones de manera significativa se manifiesta en el área metropolitana de la ciudad de Panamá, en capitales de las provincias (David, Santiago, Chitré, Penonomé, La Chorrera y Colón). Estos corresponden a los centros urbanos que poseen una mayor dinámica poblacional y económica.

También ha estado presente la migración internacional (nicaragüenses, venezolanos, colombianos, cubanos y haitianos principalmente).

La posición geográfica y el Canal de Panamá han influido en el crecimiento urbano y económico del país. Este crecimiento se ve afectado por la pandemia del COVID-19 y sus variantes (2020-2021 y durante el primer semestre de 2022). A partir del segundo semestre del año 2022 es cuando empiezan a recuperarse las actividades económicas y sociales (aplicación de las cuatro vacunas anticovid). Otro elemento que incide en el crecimiento urbano ha sido el surgimiento y crecimiento de los asentamientos espontáneos en terrenos estatales y particulares.

En lo concerniente al desempleo, el cual durante el período de la pandemia registraba el 22%, se ha reducido a finales del año 2022 al 9% y en la juventud al 18.5%.

Ha jugado un papel importante en los centros urbanos, su ubicación en relación con la accesibilidad. En base a los estudios que se han realizado, se ha podido determinar la ausencia de la planificación y del ordenamiento en el uso del suelo. Además, no ha existido la voluntad de realizarlo. Todo ello está vinculado al crecimiento desordenado y fragmentado de los espacios urbanos y que han dado lugar a la problemática socioeconómica (educación, hacinamiento, aguas servidas, basura, etc.).

En lo concerniente a la ciudad de Panamá y en base al censo de población, mientras el centro urbano pierde población y cambia sus funciones, su periferia aumenta en su población (Panamá norte, Panamá este y Panamá Oeste). También influye en la dinámica urbana los cambios que se producen en las densidades (MIVIOT).

Vinculado al anterior, está el crecimiento vertical de la ciudad de Panamá, que en algunos sectores de la ciudad ha creado problemas como son: el desabastecimiento de agua, congestión vehicular, las aguas servidas, ruido, los desechos sólidos, etc.)

Se señala que a partir del segundo semestre de 2022 la economía mejorará, lo que dará lugar a una disminución del desempleo, una reducción del sector informal y por lo tanto un mejoramiento de la calidad de vida y del bienestar social de la población panameña. Según el Banco Mundial para el año 2022 Panamá presentará un 6.3% de crecimiento.

Bibliografía

Cartechini, A, (2019). "Panamá, el rostro de una ciudad cambiante," en *La Estrella de Panamá*, 27 de septiembre de 2019, crónica de la semana, 9A.

Dames and Moore, (1997). *Plan de desarrollo urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y del Atlántico*, Panamá.

De Ameglio, M, (17/2/2005). "La pobreza en Panamá", en *El Faro*, 4 al 17 de febrero de 2015, p.4.

De León, M. J, (1990). *Estrategia para fomentar el desarrollo de centros secundarios medidas de planificación y problemas de realización*. Desarrollo polarizado y política de descentralización en América Central. Caso Panamá, Hamburgo Alemania, Wayasbah.

De León, M. J, (1998). Caracterización del desarrollo urbano en Panamá, Congreso Centroamericano de Geografía, San José, Costa Rica.

De León, M. J, (2000). La gestión de la metrópoli en Panamá, Revista *Tierra y Hombre*, Panamá, Universidad de Panamá.

De León, M. J, (2005). Caracterización de la pobreza en Panamá, La pobreza urbana, VII Congreso Nacional de Geografía, Panamá.

De León, M. J, (2005). La pobreza urbana en el marco de la pobreza urbana mundial, VII congreso nacional de Geografía, Panamá.

García, M, (1997). *La ciudad de Panamá en el siglo XVIII*, Panamá, Editorial Portobelo.

Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia, (2016). *Atlas Nacional de la República de Panamá*, Colombia, Editorial Carpal.

Mendoza, F, (2016). La gentrificación en los estudios urbanos, una exploración sobre la producción académica de las ciudades de Brasil, Brasil.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Proyecto URBE/AID, (1979). Plan maestro centro de crecimiento: Chitré- Los Santos, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, (1997). Marco físico para los lineamientos del desarrollo urbano de la ciudad de Colón, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de Vivienda, Proyecto URBE/AID (1979). Plan maestro centro de crecimiento: David, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Proyecto URBE /AID, (1980). Plan maestro centro de servicios: Santiago, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1980). Diagnóstico sobre el distrito de La Chorrera, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de Vivienda, Proyecto URBE/AID, (1980). Plan maestro centro de servicios: Penonomé, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica. Ministerio de Vivienda, Proyecto URBE-AID (1980). Plan maestro centro de servicios Puerto Armuelles, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Ministerio de la Vivienda, Proyecto URBE-AID (1981). Plan maestro centro de servicios: La Concepción, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1982). Plan maestro centro de servicios: Soná, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica, Proyecto URBE-AID (1984). Plan maestro centro de servicios: Las Tablas, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1984). Evaluación del proyecto URBE-AID sistema de centros urbanos integrados, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1984). Diagnóstico de las áreas urbanas marginadas de la región metropolitana, Caso especial: ciudad de Panamá, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1986). Plan maestro centro de servicios: Volcán, Panamá.

Ministerio de Planificación y Política Económica (1990). Informe ejecutivo del plan de desarrollo para San Miguelito, Panamá.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (1968). Plan Panamá, Panamá.

Ministerio de Vivienda (1980). Plan normativo, normas de desarrollo urbano para la ciudad de Chitré, Panamá.

Ohiggins, A. (2022). "Empresarios piden revisar planificación urbana en David", en *La Prensa*, 3 de septiembre de 2022, Panamá, 2A.

Rojo, F. (2016). La gentrificación en los estudios urbanos una exploración sobre la producción académica de las ciudades, Brasil.

Rubio, A. (1947). Esquema para un análisis de Geografía Urbana de la primitiva ciudad de Panamá, Panamá La Vieja 1519-1671, Panamá.

Westerman, G. (1955). La vivienda urbana de Panamá y algunos de sus problemas, Panamá, Imprenta de la academia.