

EL METRO DE PANAMÁ Y SU APOORTE A LA MOVILIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

El metro, es un sistema de transporte masivo que busca movilizar en corto tiempo a miles de ciudadanos, ofreciéndoles mejor calidad de vida y ahorro de tiempo en sus actividades diarias que le permite disfrutar más tiempo con la familia, y a la vez un sistema eléctrico amigable con el ambiente.

Como proyecto insignia del Gobierno, su finalidad es brindar una solución integral para uno de los principales problemas de la ciudadanía panameña que agudiza día a día los problemas de movilidad en la Ciudad de Panamá, de magnitud considerable. En vista de que las actuales condiciones de movilidad que confronta la Ciudad de Panamá afectan la calidad de vida de sus habitantes y restan eficiencia, competitividad y productividad, se creó la Secretaría del Metro de Panamá (SMP), mediante el Decreto Ejecutivo 150 de 2 de julio de 2009, cuya función es planificar, construir y poner en operación el Metro de Panamá.

A partir de su creación se dio inicio a los estudios de diseño y construcción de la Línea Uno del Metro de Panamá, se prepararon los pliegos de la Licitación Pública Internacional para escoger al consorcio que construirá y pondrá en marcha la línea Uno del Metro.

El consorcio Línea Uno integrada por la brasileña Odebrecht y Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) de España presentaron la mejor oferta económica y técnica para construir el proyecto y cuyos trabajos preliminares se iniciaron en febrero del presente año.

El proyecto Línea 1 del Metro de Panamá conecta la periferia Norte de la Ciudad, constituida por parte del Distrito de San Miguelito y los Corregimientos de Las Cumbres y Alcalde Díaz del Distrito de Panamá, con la Terminal Nacional de Transporte Terrestre de Albrook, pasando previamente por el centro de negocios y de gobierno de la Ciudad de Panamá.

En su recorrido, la Línea 1 además de brindar servicio a zonas residenciales muy pobladas, atiende destinos claves como hospitales, universidades, hoteles, comercios y oficinas gubernamentales. Así mismo, su vinculación a la Terminal de Albrook facilita la movilidad de los pasajeros provenientes del sector Oeste del Área Metropolitana, de Colón y del Occidente del país.

La Línea 1 constituye la columna vertebral del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Panamá, conformado por los sistemas Metro y Metrobus, que viene a dar respuesta a la creciente crisis de movilidad que confronta la ciudad capital, consecuencia del desfase entre la aparición de nuevas facilidades de transporte y el crecimiento de la población y de sus necesidades de traslado diario, generando un deterioro significativo en la calidad de vida de los residentes de la ciudad de Panamá y de sus visitantes. Deterioro que se traduce directa o indirectamente en bajas de la productividad laboral y empresarial, aumento de los costos de transporte, incremento en el tiempo de viaje, disminución del tiempo para la vida en familia, aumento de la contaminación, entre otros.

El mismo fue seleccionado luego de analizar varias opciones de esquemas de vías, en las que se buscó optimizar para esta primera etapa de la Línea 1, la cantidad de obras a realizarse con la finalidad de disminuir costos del proyecto y aumentar la seguridad de cumplimiento de la fecha de terminación de obras.

El proyecto tomará 3 años para su construcción y se contempla para el primer trimestre del 2014 la operación de la primera Línea. El sistema está diseñado para transportar más de 15 mil usuarios por hora sentido. Contará en su inicio con 20 trenes de 3 vagones cada uno.

La Secretaría del Metro diseño una red maestra que contempla 4 líneas que se esperan construir a mediano y largo plazo lo que aliviaría la congestión del tráfico vehicular en las vías principales de la Ciudad aportando una imagen de modernismo y progreso, beneficiando a miles de panameños y a visitantes extranjeros.

Actualmente se realizan en el Área Metropolitana de Panamá 1,6 millones de viajes diarios, de los cuales alrededor del 60% son en transporte público (960 mil viajes). En los períodos de mayor demanda el tiempo promedio de viaje en transporte público es de aproximadamente una hora y cuarto (74 minutos), situación que se agravará sustancialmente a futuro, si no se hacen mejoras importantes en el transporte. En la actualidad, durante el período de mayor demanda, el recorrido Los Andes – Albrook en transporte público supera la hora (64 minutos), mientras que con el proyecto el tiempo promedio sería de 27 minutos, lo que significa una disminución del 58% del tiempo de viaje.

En este sentido, la Línea 1 ofrece una reserva significativa de capacidad de transporte para dar respuesta a las necesidades



futuras de movilización, ya que está diseñado para transportar hasta 40 mil pasajeros hora sentido. No obstante, a su inicio se tiene previsto que atienda hasta 14 mil pasajeros hora sentido, para suplir una demanda diaria del orden de los 160 mil pasajeros.

Al año 2035, según las estimaciones de la SMP, la población del Área Metropolitana de Panamá alcanzaría los 2,8 millones de habitantes y más de un millón de empleos, lo que se traduciría en un incremento de los viajes del 77%, que corresponde a 600 mil viajes en el período pico y 2,84 millones de viajes diarios. En este contexto la nueva facilidad de transporte deberá:

- Ofrecer a la población una alternativa de transporte rápida, puntual, segura y confiable.
- Mejorar la calidad de vida de la población, disminuyendo los tiempos de viaje, en particular para la periferia Norte de la ciudad.
- Disminuir la presión de tráfico (congestionamiento) existente, especialmente la que tiene lugar durante las horas pico y en la vialidad directamente influenciada por el sistema: Av. Transístmica, Vía España, Av. Justo Arosemena y Av. Omar Torrijos.

Esta primera Línea del Metro de Panamá se compone de un tramo en viaducto al Norte, entre las estaciones Los Andes y 12 de Octubre, un tramo de transición entre las estaciones 12 de Octubre y Fernández de Córdoba, un tramo en subterráneo entre las estaciones Fernández de Córdoba y la estación Curundú y un tramo en trinchera abierta desde 200 metros al Sur de la estación Curundú hasta la estación Terminal Albrook.

El proyecto de Línea 1 del Metro cuenta con 13 estaciones estratégicamente ubicadas: Los Andes, Pan de Azúcar, San Miguelito, Pueblo Nuevo, 12 de Octubre, en viaducto; Fernández de Córdoba, Vía Argentina, Iglesia del Carmen, Santo Tomás, Marañón, 5 de Mayo y Curundú subterráneas; Albrook en trinchera. Las estaciones Marañón y Curundú están en estudio y de resultar factibles, se incorporarían después del 2015. Así mismo, está en estudio la prolongación hasta San Isidro, que significaría una o dos estaciones más.

La cantidad y localización de las estaciones obedece en primera instancia a un criterio de captación de demanda. No obstante, su ubicación detallada final está determinada por las posibilidades físicas y técnicas reales. Las estaciones tendrán una longitud de andén entre 110 y 91 metros.

El proyecto ha sido diseñado para poder operar servicios con un intervalo de hasta 90 segundos. Al inicio se plantea un intervalo también a definir entre 3 y 2,5 minutos que equivale a una frecuencia de 20 a 24 trenes hora, que irá aumentando con el

crecimiento de la demanda. El horario de funcionamiento previsto es de 5 de la mañana a 12 de la noche, todos los días.

La población estimada al año 2010 del Área de Influencia Directa es del orden de los 370 mil habitantes, de los cuales más del 40% estarán servidos por las 3 estaciones localizadas en el tramo Los Andes – San Miguelito de la Línea 1. Lo cual evidencia la importancia de la Línea para este sector además es el que presenta las condiciones socioeconómicas menos favorables, tiene la mayor utilización del transporte público y su dotación de infraestructura vial se resume fundamentalmente a la Av. Transístmica, que en la actualidad ya está saturada. La población total del Distrito de Panamá y San Miguelito supera los 1.2 millones de habitantes.

Si se considera la población del Oeste (Arraiján y Chorrera), ya que dependen socioeconómicamente de Panamá, se está hablando de una población de cerca de millones de personas, que en alguna medida serán beneficiadas socioeconómicamente por el proyecto.

A futuro, en el horizonte de planificación se estima que la población total del Área Metropolitana de Panamá alcanzaría 2,88 millones de habitantes y que la población del Área de Influencia Directa de la Línea 1, considerando la extensión de la misma a San Isidro, superaría los 800 mil habitantes.

Durante la construcción del proyecto se espera un requerimiento de mano de obra que oscila entre 2,000 y 3,000 empleos, de acuerdo a información obtenida de la Secretaría del Metro de Panamá. El personal a contratar dependerá de las diversas necesidades en los frentes de trabajo que se establecerán en las diferentes fases del proyecto.

Además del personal directivo y administrativo, se requerirán capataces, albañiles, excavadores, electricistas, conductores de equipo pesado, entre muchas otras profesiones. Este impacto se evalúa como directo, positivo, con un nivel de significancia alta.

En la fase de operación, el impacto tendrá una significancia moderada, ya que los requerimientos de mano de obra disminuyen y se concentran en las contrataciones necesarias para las actividades de operación de la línea y de mantenimiento de las vías y equipos.

Para potenciar el efecto positivo de la generación de empleo, la SMP en conjunto con los contratistas, deberán divulgar las oportunidades concretas de empleo, privilegiar la contratación de personal local (en el marco de la capacitación requerida) y establecer programas de reclutamiento de personal en el ámbito local.



Las actividades de construcción de la Línea 1 del Metro, que implican excavaciones, levantamiento de secciones de calles e infraestructuras, generación de desechos, etc., provocarán que sean percibidos cambios al paisaje, en forma negativa.

Está previsto dentro del proyecto la recuperación y creación de nuevos espacios públicos de valor paisajístico, por lo que el cambio al paisaje se observa como positivo, aunque de significancia moderada.

Durante la fase de construcción, la demanda de bienes y servicios necesarios para la construcción del Metro, tanto a nivel de proveedores de materiales de construcción, y servicios diversos, provocará un impacto positivo en la economía nacional, especialmente porque se generará un efecto multiplicador del gasto al incrementarse la liquidez o el circulante, entre otros aspectos.

Además, existen los gastos en concepto legales, impuestos, permisos, registros de la empresa, etc., que deberán ser cancelados a diferentes dependencias estatales y municipales. Además de los impuestos nacionales que se derivaran del proyecto y que utilizara el gobierno nacional y municipal para desarrollar infraestructuras tales como mobiliario urbano, centros de salud, accesos viales y otros bienes y servicios.

En la fase de operación este impacto también es positivo, más moderado y está asociado fundamentalmente al:

- Aumento de productividad de la población inmersa en el mercado laboral urbano.
- Creación de nuevos comercios y servicios en torno a la función del Metro.
- Revalorización de las propiedades.

Considerando que el tamaño de la inversión del Proyecto de la Línea 1 del Metro de Panamá, supera los mil quinientos millones de balboas, se estima que durante la fase de construcción, este impacto tendrá un nivel de significación muy alto, en la economía, y fundamentalmente en la movilidad de las personas y la fuerza laboral de la ciudad.

Es importante destacar el gran aporte que brindará el Metro de la Ciudad de Panamá a la productividad y competitividad del área metropolitana ahorrando tiempo de desplazamiento de sus habitantes como de la fuerza laboral. En el futuro cercano este sistema se integrará con el Metrobus para prestar un servicio eficiente y de calidad haciendo más competitiva la economía del área metropolitana.

