





# **Panama Viejo**

## **Ein neues Gesicht für Panamas Geschichte**

### **DIPLOMARBEIT**

zur Erlangung des akademischen  
Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

**Rosa Elisa Liao de Rothbart**

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer:  
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Institut für Städtebau

Jänner 2011



#### EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am .....

(Datum, Unterschrift)

#### STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, .....

(date, signature)

## Danksagung

Ich möchte mich bei Herrn Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov für seine Betreuung bei der Erstellung dieser Arbeit bedanken. Auch möchte ich großen Dank dem Panamaischen Tourismus-Institut (Instituto Panameño de Turismo - IPAT) und dem Patronato von Panama Viejo für die Kooperation und Bereitstellung der Unterlagen, die mir eine wichtige Quelle der Information waren, aussprechen.

Ich bedanke mich bei all meinen Freunden und Kollegen, in Österreich sowie in Panama, die mich während des ganzen Studiums unterstützten. Im Speziellen möchte ich mich bei Yvonne, Renate und Felix bedanken, die immer große Geduld zeigten, mit mir die Höhen und Tiefen durchlebten und mir halfen die Sprachbarriere zu überwinden. Auf der anderen Seite, danke an Xenia, Mari und Dani, die immer ihre Hilfe anboten und mir als Kontakt in der Ferne dienten.

Meinen Eltern, Geschwistern und Schwiegereltern bin ich unendlich dankbar, dass sie immer an mich geglaubt und in allem unterstützt haben. Spezieller Dank gilt meiner Schwester Ana, die mit mir ihren Weg in der Welt der Architektur teilte und mir half meine kreative Seite zu entdecken.

Ich möchte diese Diplomarbeit Klaus widmen. Wenn er nicht wäre, nichts von dem wäre möglich gewesen. Danke, dass du immer an meiner Seite bist. Danke für dein Vertrauen, Verständnis, deinen Rat, deine Motivation und Liebe.

Gracias, Dios mío, por permitirme llegar hasta aquí.

Quiero agradecerle al Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov, por su guía y asesoramiento en el desarrollo de este trabajo. También quiero darle las gracias al IPAT (Instituto Panameño de Turismo) y al Patronato de Panamá Viejo por su cooperación en la facilitación del material que fue fuente importante de información.

Les doy las gracias a todos mis amigos y compañeros, tanto en Austria como en Panamá, que siempre me apoyaron a todo lo largo de mi estudio. En especial quiero agradecerle a Yvonne, Renate y Felix quienes siempre fueron muy pacientes, vivieron los subes y bajas conmigo y me ayudaron a superar la barrera del idioma. Y por el otro lado, a Xenia, Mari y Dani, quienes siempre me brindaron su ayuda y sirvieron de contacto a través de la distancia.

Estoy enormemente agradecida con mis padres, hermanos y suegros, quienes siempre han creído en mí y me han dado su apoyo en todo. Especialmente con mi hermana Ana, quien compartió conmigo sus pasos en esta carrera, ayudándome a descubrir mi lado creativo.

Quiero dedicarle esta tesis a mi Klaus. Si no fuera por él, nada de esto hubiera sido posible. Muchísimas gracias por estar siempre a mi lado, por toda tu confianza, comprensión, consejo, aliento y amor.





## Inhaltsverzeichnis

<b>Danksagung</b>	<b>6</b>	Flächenwidmungsplan	48
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>8</b>	Umgebung von Panama Viejo	50
<b>Einleitung</b>	<b>10</b>	Verkehr	52
Aufgabenstellung	12	Industrie, Gewerbe, Institutionen	54
<b>Allgemeine Daten</b>	<b>14</b>	Ruinen	56
Panama	16	Grünflächen	62
Panama City	16	Müll	64
Klima	18	Entwässerung	66
Vegetation	20	Soziale Probleme	68
Kultur und soziale Gruppen	22	<b>Entwurf</b>	<b>70</b>
Geschichte	24	<b>Struktur</b>	<b>72</b>
<b>Stadtentwicklung Panama City</b>	<b>28</b>	Strukturen der Bauanordnung in Panama City	72
Geschichte der Stadtplanung	30	<b>Referenzprojekt</b>	<b>74</b>
Stadtwachstum / Bebauung	32	Referenzprojekt Curundú	74
Verkehr	34	Referenz - Baublöcke entlang der Avenida Balboa	76
Arbeit und Wirtschaft	36	Referenz - öffentliches Grün entlang der Küste	78
Grünraum	38	<b>Entwurfsprozess</b>	<b>80</b>
Soziale Schichten	40	Planungsgebiet	80
<b>Analyse Panama Viejo</b>	<b>42</b>	Planung - Hauptstraßen	82
Lage	44	Planung - Verkehr	84
Wohnen	46	Planung - Grün- und öffentliche Bereiche	86



Bauweisen	88	Hauptplatz	120
Zonierung - Nutzungen	90	Östlicher Platz	122
Beeinflussende Faktoren und Maßnahmen	92	Östlicher Bereich	123
<b>Pläne</b>	<b>94</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>124</b>
Zusammenfassung	94	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>128</b>
Entwurf	95		
Schwarzplan	96		
Straßen	98		
Gehwege	100		
Grünraum	102		
Gebäude, Ruinen und Überdachung	104		
Mögliche Nutzungen	106		
<b>Modell</b>	<b>108</b>		
Lage	108		
Westlicher Bereich	110		
Mittlerer Bereich - Hauptplatz	112		
Östlicher Bereich	114		
<b>Visualisierung</b>	<b>116</b>		
Westlicher Bereich	116		
Park	117		
Westlicher Platz	118		



Abb. 1: Blick auf Panama City Zentrum und Panama Viejo [28]

## Einleitung

Panama City ist eine Millionenstadt, die im Südosten von Panama am Pazifik liegt. Während ihrer ganzen Geschichte verschaffte ihr ihre geografische Position große Wichtigkeit bzgl. Verkehr und Wirtschaft.

Im Bereich, wo früher das Zentrum des alten Panamas lag, welcher heute als Panama Viejo bekannt ist, siedelten sich nach und nach Menschen mit sehr geringem Einkommen an. Das Wachstum dieses Bereiches war unkoordiniert, was dazu führte, dass dieser Bereich zum einen nicht zum Stadtbild des heutigen, modernen Panama City passt. Zum anderen wurde eine notwendige Abgrenzung des Wohnbereiches zum Ruinenbereich, der Weltkulturerbe ist, von Panama Viejo errichtet, wobei keine Planung eines Übergangsbereiches möglich war. Diese Abgrenzung vermittelt den Eindruck, dass die Menschen des angrenzenden Wohnbereiches im Ruinenpark nicht erwünscht sind. Weiters wird der Grenzbereich auf der Seite des Wohnbereiches vernachlässigt bzw. wird auch der Zaun z.B. als Wäscheleine verwendet. Somit erscheint auch der Ruinenbereich als unattraktiv.

Da die soziale Schicht der Bewohner relativ niedrig ist, ist auch die Kriminalität in diesem Bereich höher als in anderen Stadtteilen, was wiederum Besucher davon abhält längere Zeit bei den Ruinen zu verbringen. Dazu kommt, dass Einrichtungen wie Cafés, Restaurants oder etwa Kinderspielflächen gänzlich fehlen.

Ein weiteres Problem ist der Verkehr. Durch das starke Wachstum der umliegenden Stadtteile sind die Ruinen durch den starken Verkehr bzgl. Vibrationen und Verschmutzung bedroht. Es wurden bereits Maßnahmen getroffen, die den Schwerverkehr betreffen, was zu einer leichten Entlastung der Ruinen führte, aber die Wohnqualität des angrenzenden Wohnbereiches vermindert, da Lkw's und Busse auf Routen direkt an Wohnhäusern umgeleitet werden. Die Straßen sind aber viel zu eng und somit auch nicht für derart viel Verkehr geeignet. Der Individualverkehr führt aber weiterhin nahe an den Ruinen vorbei, was sie gefährdet.



Abb. 2: Blick auf Panama City

## Aufgabenstellung

Ziel dieser Diplomarbeit ist es den Stadtteil Panama Viejo umzuplanen. Folgende Themen sind zu bearbeiten:

- Beruhigung des Verkehrs im Ruinenbereich und Reduktion von Staus
- Übergangsbereich zwischen Ruinen und Wohnbereich errichten
- Auflockerung der Bebauungsdichte bei Beibehaltung der Einwohnerdichte
- Attraktivität des Ruinenbereiches erhöhen

Abb. 3: Ruinen- und angrenzender Wohnbereich



Abb. 4: Satellitenbild vom Projektbereich (rechts) [24]







## Panama

Das Land Panama ist mit einer Fläche von 75.420 km<sup>2</sup> nur etwas kleiner als Österreich, hat aber mit 3.322.576 Einwohnern weit weniger als die Hälfte der Bevölkerung Österreichs. Es unterteilt sich politisch in neun Provinzen (provincias) und fünf autonome indigene Territorien (comarcas).

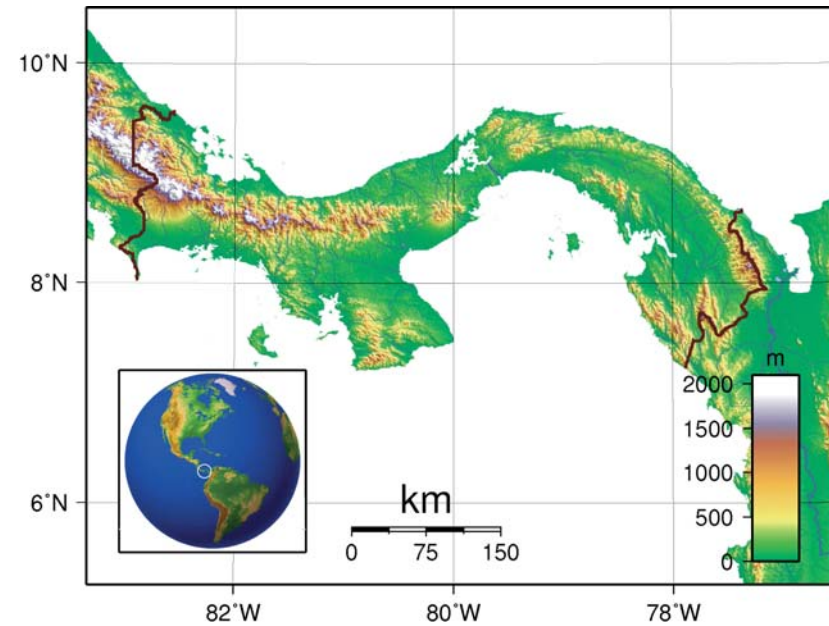


Abb. 6: Topografische Karte von Panama und Amerikakarte [35]

## Panama City

Im Distrikt Panama, der sich in 23 Corregimientos unterteilt, liegt die Stadt Panama City. Die Stadt wird aus 13 Corregimientos gebildet. Weit mehr als ein Drittel der Gesamtbevölkerung Panamas lebt im Großraum von Panama City. Die jährliche Änderung der Urbanisierungsrate in Panama beträgt 2,7% (2005-2010). Im Vergleich: die Änderung der Urbanisierungsrate in Österreich beträgt 0,7%. Im Jahr 2008 lebten 73% der gesamten panamaischen Bevölkerung in urbanen Gebieten. [4]



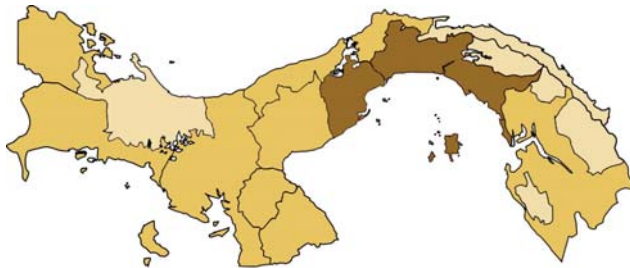


Abb. 7: Politische Karte von Panama [7]



Abb. 8: Provinz Panama mit Distrikt Panama (blau) [7]

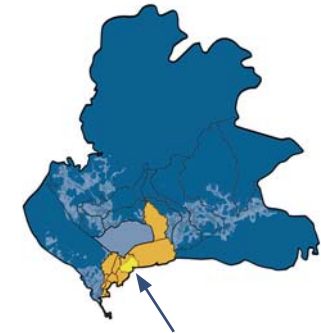


Abb. 9: Distrikt Panama mit Panama City (gelb) [7]

In Abb. 8 erkennt man den Distrikt Panama (in blau).

In Abb. 9 erkennt man die Fläche, die Panama City (gelb gekennzeichnet) im Distrikt einnimmt.

<b>Amtssprache</b>	Spanisch
<b>Hauptstadt</b>	Panama-Stadt (Panama City)
<b>Staatsform</b>	Präsidentialrepublik
<b>Fläche</b>	75.420 km <sup>2</sup>
<b>Einwohnerzahl</b>	3.322.576 (16. Mai 2010)
<b>Bevölkerungsdichte</b>	44,1 Einwohner pro km <sup>2</sup>
<b>Bevölkerungswachstumsrate</b>	1.503% (2010 est.)
<b>Währung</b>	Balboa, US Dollar

Tab. 1: Panama Fakten [4][6]

<b>Staat</b>	Panama
<b>Provinz</b>	Panama
<b>Stadtgründung</b>	15. August 1519
<b>Einwohner (Stadt)</b>	415.964 (2000)
<b>Fläche (Stadt)</b>	106,5 km <sup>2</sup>
<b>Bevölkerungsdichte (Stadt)</b>	3.905,8 EW./km <sup>2</sup> (2000)
<b>Einwohner (Großraum)</b>	708.438 (2000)
<b>Fläche (Großraum)</b>	2560,8 km <sup>2</sup>
<b>Bevölkerungsdichte (Großraum)</b>	276,6 Ew./km <sup>2</sup> (2000)
<b>Stadtgliederung</b>	13 Corregimientos
<b>Seehöhe</b>	0 m

Tab. 2: Panama City - Fakten [4][5]

## Klima

Es gibt drei Faktoren, die das Klima in Panama maßgeblich bestimmen. [16]

### Geografische Situation:

Panama befindet sich auf der nördlichen Hemisphäre in der intertropischen Zone nahe des Äquators. Die Landmasse ist länglich gezogen, sehr schmal und die Küsten werden vom Atlantik und Pazifik umschlossen.

### Ozeanografie:

Die großen Wassermassen des Atlantiks und des Pazifiks sind die Hauptquellen des feuchten Klimas in Panama. Die Eigenschaften von Wärme und Feuchtigkeit der Luftmassen, welche über den Ozeanen zirkulieren, werden sehr stark durch die ozeanisch-atmosphärische Interaktion bestimmt. Die Meeresströme sind direkt mit der Erdrotation und den Winden verbunden.

### Meteorologie:

Der halb-permanente Anticyclon (hohe Luftdrücke) des Nordatlantiks beeinflusst die klimatischen Bedingungen von Panama besonders stark. Von diesem System bilden sich die nordöstlichen Passatwinde, die in den niederen Schichten der Atmosphäre nach Panama kommen und das Klima dort bestimmen.

Die Temperaturen in Panama City fallen auch in der Nacht sehr selten unter 20°C, womit auch Heizungen nicht notwendig sind. Häuser werden selten gut isoliert, was den Energieverbrauch durch Klimaanlage erhöht.

Von April bis Anfang Dezember ist Regenzeit. Da Panama City auf Meeresebene liegt, kommt es öfters zu Überschwemmungen, die meist bestimmte Straßenabschnitte betreffen, wo die Entwässerung bzw. Kanalisation schlecht ausgebaut ist. Unbefestigte Gehwege werden zur Regenzeit auch öfters unpassierbar.

Spürbare Erdbeben gibt es nur sehr selten. Auch andere Naturkatastrophen wie Tornados oder Hurrikane kommen praktisch nicht vor.



Abb. 10: Überschwemmung in Panama City



Abb. 11: Cinta Costera mit Blick auf die Skyline von Panama City



Abb. 12: Regenzeit, Blick auf das Naturschutzgebiet beim Panamakanal

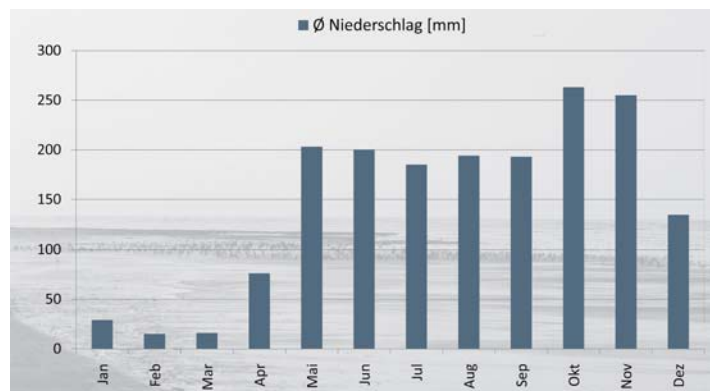


Abb. 13: Durchschnittliche Niederschlagsmenge [15]

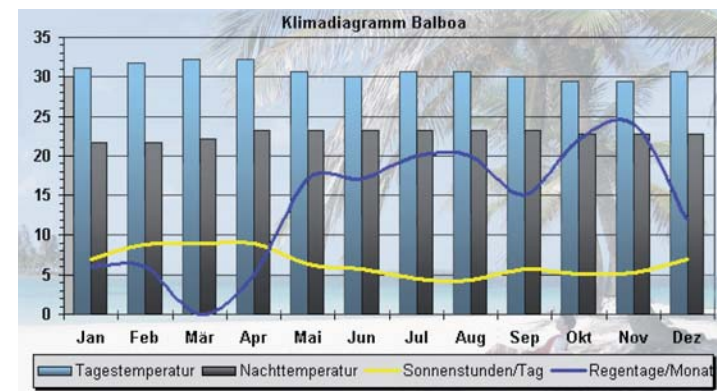


Abb. 14: Klimadiagramm Panama City [14] [15]

## Vegetation

Der Großteil des Landes ist von tropischem Regenwald bedeckt. Hierbei ist insbesondere auf die Tierra Caliente („heißes Land“), das Tiefland auf der karibischen Seite einschließlich der Provinz Darién mit seinen immerfeuchten Regenwäldern, hinzuweisen. Auf der wechselfeuchten pazifischen Seite der Bergketten finden sich zudem regengrüne Feucht- und Trockenwälder, aber auch Feuchtsavannen. Mangrovenküsten im von den Gezeiten beeinflussten Küstenbereich sowie Korallenriffe mit Sandstränden tragen zum vielfältigen Erscheinungsbild bei. Die Tierra Templada („mildes Land“) weist einen regengrünen Bergwald auf, der ab einer Höhe von 2 500 m in Nebelwald übergeht. Oberhalb der Baumgrenze finden sich Sträucher und Grasflächen. [17]



Abb. 15: Regenwald im Kanalbereich, Gamboa



Abb. 16: Strand mit Zugvögeln bei Panama City

Abb. 17: See mit Sumpf im Kanalbereich



## Kultur und soziale Gruppen

Durch die Kolonisierung der Spanier, afrikanische Sklaven, chinesische Immigration und später durch den Einfluss der USA und auch dadurch, dass Panama eine große Bedeutung bzgl. Handel und Transit hat, gibt es viele verschiedene ethnische Gruppen.

Im Vergleich zu Mitteleuropa leben in Panama viele Menschen unter der Armutsgrenze, jedoch gibt es in Panama City keine großen Gebiete von Slums. Man findet nur vereinzelt kleine Bereiche von Substandard Häusern.

### Ethnische Gruppen [4]

Mestizo, Mischlinge aus Indios und Weißen (meist Europäer): 70%

Amerindian und gemischt (West-Indios): 14%

Weißer: 10%

Amerindian: 6%

### Religionen [4]

Römisch-katholisch: 85%

Evangelisch: 15%

### Sprachen [4]

**Spanisch** (Amtssprache), Englisch 14%; viele Panamaer sind zweisprachig

### Bevölkerung unter der Armutsgrenze [4]

28.6% (2006 est.)

Abb. 18: Ethnische Vielfalt





Abb. 19: Traditionelle Tracht



Abb. 21: Jugend in Casco Viejo



Abb. 20: Ethnische Gruppen



Abb. 22: Indio Frau bei traditioneller Handarbeit

## Geschichte

1492

Entdeckung  
Amerikas

1501

Spanier besuchen zum ers-  
ten Mal den Isthmus

1510

Gründung der ersten Stadt am Festland durch Spa-  
nier, Santa Maria la Antigua del Darien in Panama

1513

Entdeckung des Pa-  
zifischen Ozeans

1519

Gründung der Stadt Panama  
(heute Panama Viejo)Abb. 23: Vasco Núñez de Balboa entdeckt  
das Meer des Südens [9]Abb. 24: Karte von Panama Viejo von 1586  
[9]Abb. 25: Modell von Panama Viejo (hypothetisch)  
von 1671Abb. 26: Pirat Henry Mor-  
gan [9]Abb. 27: Karte von Casco Viejo  
[9]**1492**

Nach der Entdeckung Amerikas dauerte es noch neun Jahre, bis die Spanier auf das heutige Panama stießen.

**1501**

Im Jahr 1501 brach Rodrigo de Bastidas aus Sevilla, der Christoph Kolumbus auf seiner zweiten Amerikareise begleitete, von der Atlantikküste des heutigen Kolumbiens auf, um die Küstenlinie des karibischen Meers zu kartographieren. Er erreichte La Punta de Manzanillo an Panamas oberer karibischer Küste, bevor er auf Grund des schlechten Schiffszustandes nach Santo Domingo zurückkehren musste. Er gilt als der erste Europäer, der diesen Teil des Isthmus (Landenge), das Gebiet des heutigen Kuna Yala, beanspruchte. Vor Ankunft der Europäer war Panama weitestgehend von den Völkern der Chibcha und Chocó besiedelt, deren größte Gruppe die Cueva darstellten. Ein Jahr nach de Bastidas Ankunft in Panama segelte Christoph Kolumbus von den heutigen Gebieten Honduras und Costa Ricas in südlicher Richtung zum Isthmus. Kolumbus fertigte in dieser Zeit Karten der panamaischen Küstenlinie an und erkundete, im Gegensatz zu de Bastida, den westlichen Teil Panamas. [8]

Vasco Núñez de Balboa, ein Begleiter de Bastidas im Jahre 1501, konnte 1513 die Erzählungen der indigenen Bevölkerung bestätigen, wonach es einen wei-

teren Ozean geben sollte, indem er sich auf den schwierigen Weg vom Atlantik zum Pazifik machte. Balboa nannte den Ozean zunächst Südsee, später hingegen wurde er in Pazifik umbenannt. 1514 kam Pedrarias Dávila mit einer Flotte von 22 Schiffen und etwa 1500 Männern an. Mit ihm kamen auch neue reale Instruktionen, um Städte zu gründen. Eine Expedition, geführt von Pedrarias Dávila, gelangte 1519 zum indigenen Dorf bekannt als Panamá (Panamá Viejo) und gründete dort am 15. August 1519 eine Basis zur Erweiterung des spanischen Reiches und zur Suche nach dem Weg in den Orient. 1521 erlangte Panamá den Stadttitel. Der Ort, an dem die Stadt gegründet wurde, war ungesund und hatte eine schlechte Wasserversorgung. Schon 1531 wurden Versuche angestellt, die Stadt zu verschieben. Bis zum Ende des Mittelalters waren die europäischen Städte überwiegend unregelmäßig mit engen und dunklen Gassen versehen. An manchen Orten aber begann das Ideal der Regelmäßigkeit, was Macht und Kontrolle vermittelt, zu entstehen. Der spanische König beauftragte Pedrarias die Stadt nach diesem Ideal zu gründen. Die Umstände der Lage von Panamá Viejo, Mangroven im Norden und Westen und somit wenig Terrain, das nicht überschwemmt wurde, führten zu einer „L“-Form der Stadt. Durch den Platzmangel wurden die meisten Häuser mit zwei oder drei Stöcken gebaut. [9]

Die Stadt, an der geografisch bestgeeigneten Position für den interozeanischen



1671  
Zerstörung der Stadt durch  
Angriff des Piraten Henry Morgan

1673  
Verlegung der Stadt ca. 8 km  
südöstlich (heute Casco Viejo)

1821  
Unabhängigkeit von  
Spanien

1848  
Kalifornisches Goldfieber  
--> Reiseroute  
--> Wirtschaftsaufschwung

1855  
Erste transkontinentale  
Zugverbindung



Abb. 28: Verlegung der Stadt [9]



Abb. 29: Turm der Kathedrale, Zeichnung von 1859 [9]



Abb. 30: Gran Colombia (Großkolumbien) [18]

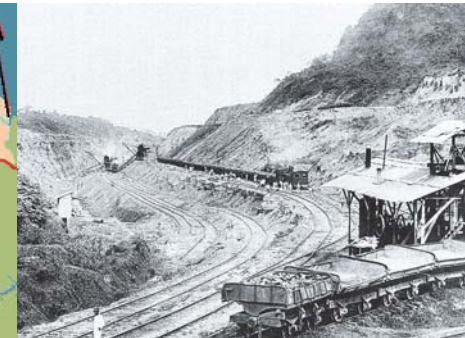


Abb. 31: Bau der Eisenbahnlinie, die den Atlantik mit dem Pazifik verbindet [19]

Handel gelegen (obgleich in einer, wie zuvor beschrieben, ungünstigen topographischen Lage), wurde wichtiger Umschlagplatz auf der Route zwischen Peru und Spanien. Gold und Silber wurden auf dem Seeweg nach Panama gebracht, von dort auf dem Landweg an die Karibikküste geschafft und von dort dann weiter nach Spanien verschifft. [8]

### 1671

1671 wurde Panamá la Vieja (Panama Viejo) durch den englischen Piraten Henry Morgan angegriffen und zerstört. Er kam über den Isthmus und griff die Stadt von der Landseite an, die danach in ca. 8 km Entfernung an einer besser geeigneten Stelle (das heutige Casco Viejo) neu aufgebaut wurde.

Panama unterstand von 1538 bis 1821 spanischer Herrschaft und das panamaische Schicksal war eng mit der geopolitischen Bedeutung des Isthmus für die spanische Krone verbunden. Die Bedeutung Panamas sank zum Ende des 17. Jahrhunderts in erheblichem Maße und verschwand Mitte des 18. Jahrhunderts fast völlig, als die Macht und der Einfluss Spaniens in Europa sank und spanische Schiffe mehrheitlich Kap Hoorn umsegelten, um den Pazifik zu erreichen. Während die Strecke über Panama kurz war, war sie auch arbeitsintensiv und teuer, wegen des mehrfachen Ladungsumschlages und des aufwändigen Landtransportes. Zusätzlich war die Strecke über Panama durch (meist nieder-

ländische und englische) Piraten, sowie Cimarrons genannte Afrikaner, die aus Versklavung geflohen waren, bedroht. [8]

Panama Viejo geriet für längere Zeit in Vergessenheit und die Natur überwältigte die Ruinen.

### 1821

Am 28. November 1821 erklärte sich Panama für von Spanien unabhängig und vereinigte sich mit Venezuela, Kolumbien und Ecuador und es entstand Großkolumbien, wobei Panama die Isthmus-Provinz stellte. Im September 1830, trennte sich Panama unter der Führung von General José Domingo Espinar vom Rest Großkolumbiens. Anfang 1831 wurde Panama wieder Bestandteil dessen, was einmal Großkolumbien war, und wurde Teil einer neuen Union namens Republik Neugranada. [8]

Mit dem Ausbruch des kalifornischen Goldfiebers 1848 erlangte Panama einen wirtschaftlichen Aufschwung, da Panama als Reiseroute von Goldgräbern und als Umschlagplatz für Gold und Waren genutzt wurde. Am 27. Jänner 1855 wurde die erste transkontinentale Eisenbahnlinie der neuen Welt, die von Colón nach Panama-Stadt verläuft, fertiggestellt, die heute hauptsächlich Güter entlang des Panamakanals transportiert. [10]

1880

Beginn des Kanalbaus durch die Franzosen



Abb. 32: Bau der Schleusen des Panamakanals [19]

1903

Unabhängigkeit von Gran Colombia



Abb. 33: Panamakanal in Betrieb

1914

Eröffnung des Panamakanals



Abb. 34: Puente de las Americas

1958-1962

Bau der Brücke „Puente de las Americas“ über den Kanal



Abb. 35: Blick auf die Vía España Ende der 1960er [41]

## 1880

Die jüngere panamaische Geschichte wurde hauptsächlich vom Handel über den Isthmus und die Möglichkeit eines Kanalbaus als Ersatz für die schwierige Überlandroute geprägt. In den 1520er und 1530er Jahren bestellte die spanische Krone Gutachten über die Machbarkeit eines Kanalbaus über den Isthmus, aber diese Idee wurde schon bald nicht weiter verfolgt. Zwischen 1880 und 1889 versuchte die französische Compagnie Universelle du Canal Interocéanique unter der Leitung von Ferdinand de Lesseps, die erfolgreich den Suezkanal erbaut hatte, einen transpanamaischen Kanal auf Seehöhe. Die Firma wurde allerdings einerseits vor unüberwindbare Gesundheitsprobleme gestellt, wie z.B. Gelbfieber- und Malariaepidemien. Auf der anderen Seite standen ingenieurstechnische Herausforderungen, wie z.B. regelmäßige Erdbeben und sehr weicher Boden. Schließlich scheiterte die Firma in einem spektakulären Finanzkollaps, was viele Finanzgeber aus Frankreich stürzte und ins Gefängnis trieb. [8]

## 1902

US-Präsident Theodore Roosevelt überzeugte den US-Kongress, die nicht abgeschlossenen und verlassenen Arbeiten 1902 zu übernehmen. Die Vereinigten Staaten von Amerika verlangten daraufhin die Übergabe des Isthmus

von Kolumbien. Kolumbien verweigerte jedoch die Übergabe und Präsident Roosevelt schickte 1903 das US Kriegsschiff USS Nashville dorthin. Die amerikanischen Soldaten gingen an Land, besetzten den Isthmus, töteten den lokalen Milizkommandeur und riefen den unabhängigen Staat Panama aus. Die Vereinigten Staaten von Amerika installierten eine Regierung für Panama und ließen ein Abkommen, den Hay-Bunau-Varilla-Vertrag, unterzeichnen. [8] [19]

Dieser Vertrag sicherte den Vereinigten Staaten von Amerika die Hoheitsrechte über einen Streifen von 16 km Breite und 80 km Länge, dem späteren Panamakanal, und das Recht zu militärischen Interventionen in Panama. Der Kanal wurde vom US Army Corps of Engineers zwischen 1904 und 1914 gebaut und am 15. August 1914 eröffnet. Der nun existierende 83 Kilometer lange Kanal gilt als einer der größten Ingenieurs-Erfolge. Am 5. Januar 1909 unterzeichnete die kolumbianische Regierung unter Rafael Reyes einen Vertrag, der den Verlust der ehemaligen Provinz besiegeln sollte. Dieser Vertrag wurde wegen der starken Opposition, sowohl auf politischer als auch gesellschaftlicher Ebene, nicht ratifiziert. Weitere Verhandlungen veränderten das Vertragswerk schrittweise und es wurde schließlich am 21. Dezember 1921 unterzeichnet und die Unabhängigkeit Panamas formell anerkannt. [8]

1989  
Invasion der USA in Panama



Abb. 36: Panama City während der Invasion der USA [20]

1999  
Übergabe des Kanals und der USA-Gebiete entlang des Kanals an Panama



Abb. 37: Feierliche Übergabe des Kanals

2003  
Panama Viejo wird zum Weltkulturerbe ernannt



Abb. 38: Wahrzeichen von Panama Viejo bei Nacht

2004  
Eröffnung der Centenario Brücke, zweite Verbindung des Ostens mit dem Westen Panamas



Abb. 39: Puente del Centenario

2009  
Bau der Cinta Costera



Abb. 40: La Cinta Costera

## 1962

Im Jahr 1962 wurde die Brücke „Puente de las Americas“ fertiggestellt. Sie war lange Zeit die einzige fixe Überquerungsmöglichkeit des Kanals. Die Höhe von 68 m über dem Meeresspiegel war notwendig, um auch großen Schiffen die Durchquerung des Panamakanals zu ermöglichen. [19]

Am 7. September 1977 wurde eine Übereinkunft über den Transfer des Kanals, der Kanalzone sowie von 14 US-Armee-Stützpunkten innerhalb der Kanalzone von den USA an Panama für das Jahr 1999 unterzeichnet. [8] [19]

## 1989

Am 20. Dezember 1989 starteten die USA die Militärinvasion in Panama, um den Militärkommandanten General Manuel Noriega zu fangen und den internationalen Handel und Schiffsverkehr durch den Kanal zu sichern. Teile von Casco Viejo wurden durch Bomben zerstört oder fielen den Feuern zum Opfer.

## 1999

Am 31. Dezember 1999 ging der Kanal und der Kanalbereich in das Eigentum von Panama zurück. Die US-Militärbasen wurden aufgelöst und die Soldaten verließen das Land.

## 2003

Im Jahr 2003 wird der archäologische Bereich von Panama Viejo zum Weltkulturerbe ernannt. Damit fügen sich die Ruinen von Panama Viejo in die Liste der Weltkulturstätten Panamas wie die Altstadt von Panama Casco Viejo (Historic District of Panamá, with the Salón Bolívar, ernannt 1997) und die Festung San Lorenzo in Portobelo (ernannt 1980) ein. [21]

## 2004

Am 15. August 2004 wurde die Centenario Brücke eröffnet, die nun eine zweite Überquerungsmöglichkeit des Kanals darstellt. Mit diesem Tag wurde auch der 90. Jahrestag der ersten Schiffsreise durch den Kanal gefeiert. Die Brücke liegt 15 km nördlich der Puente de las Americas und hat eine freie Durchfahrts-höhe vom Wasserniveau von 80 m. [22]

## 2009

Eines der letzten Großprojekte in Panama war die Cinta Costera, die durch künstliche Landgewinnung den Küstenbereich zwischen der Altstadt und dem Geschäftsbereich von Panama City verbreiterte, um Staus mit zusätzlichen Fahrspuren entgegenzuwirken.

# Stadtentwicklung Panama City



Abb. 41: Blick auf die Altstadt Casco Viejo



## Geschichte der Stadtplanung

Als Panama zur unabhängigen Republik wurde, erhielten die städtebaulichen Probleme erstmals Beachtung mit der Erklärung des Gesetzes Nr. 25 vom 25. November 1928. Dieses Gesetz forderte die Erstellung von Plänen zur Verbesserung und zukünftigen Entwicklung der Stadt Panama und Hauptstädte der Provinzen.

In den 40er Jahren nahm die panamaische Regierung die Leistungen des österreichischen Stadtplaners Karl Brunner in Anspruch, der eine Studie mit dem Namen „Desarrollo Urbano y el Plano Regulador de la Ciudad de Panamá“ – „Stadtentwicklung und der Plan zur Regulierung der Stadt Panama“ – (besser bekannt unter dem Namen „Gutachten Brunner“) durchführte. Dieses Gutachten stellt eine tiefgehende Analyse der ursprünglichen, urbanen und wohnungstechnischen Probleme als wichtigen Beitrag zur Städteplanung vor. Als Ergebnis dieses Gutachtens entstand das Gesetz Nr. 78 vom 23. Juni 1941, in welchem die Urbanisierung der Republik Panama geregelt wird. Von nun an sollte das Ministerium für Gesundheit und öffentliche Werke die Aufgabe haben, alle urbanen Projekte innerhalb des nationalen Territoriums zu genehmigen und seine Regulierung zu verwalten. Außerdem sollte das Ministerium für den Regulierungsplan der Stadt Panama verantwortlich sein. [2]

Im Jahr 1943 wurde das Gesetz Nr. 120 vom 2. April 1943 verabschiedet, welches die Verpflichtung zur kostenlosen Übergabe von Bereichen für Parks an die Regierung vorsieht.

Im August 1944 wurde die Banco de Urbanización y Rehabilitación (B.U.R) gegründet, um die allgemeinen Wohnungsprobleme zu lösen, die städtischen und sub-urbanen Bereiche zu erschließen und um heruntergekommene Gebiete zu rehabilitieren. In diesem Jahr wurde ein Projekt der „Regulierung von Bauten“ gestartet, durch welches die minimale Größe von Wohnungen bzw. Häusern und die Höhe der Gebäude in der Umgebung bestimmt werden.

Im Jahr 1953 wurde durch das Gesetz Nr. 3 vom 20. Jänner 1953 das „Instituto

de Fomento Económico (I.F.E.)“ (Institut zur wirtschaftlichen Förderung) gegründet, welches mit dem “Departamento de Urbanización y Rehabilitación (D.U.R.)“ (Abteilung zur Urbanisierung und Rehabilitierung) die Aufgabe hatte die Erstellung von Wohnungen für bedürftige Menschen zu fördern. Mit der Auflösung des I.F.E. wurde das „Instituto de Vivienda y Urbanismo (I.V.U.)“ (Institut für Wohnungen und Stadtplanung) gegründet.

Dieses Institut hatte die eigene Bestimmungsfreiheit, durch das Gesetz Nr. 17 vom 29. Jänner 1958, um Erstellung von Wohnungen und Urbanisierungen im Zusammenhang mit der Stadtplanung anzustoßen.

Zu Beginn des Jahres 1973, durch das Gesetz Nr. 9 vom 25. Jänner 1973, wurde das „Ministerio de Vivienda (MIVI)“ (Wohnungsbauamt) zur effektiven Gewährleistung der Ausführung einer Nationalpolitik zur Entwicklung von Stadt und Wohnungen gegründet.

In Erfüllung dieser Funktionen arbeitete das MIVI Studien, Verordnungen und Werkzeuge aus, um das geordnete Wachstum der urbanen Hauptzentren des Landes sicherzustellen.

Als Zeichen dieser Werkzeuge zur Stadtplanung, wurde am Ende der 90er Jahre der “Plan de Desarrollo Urbano de las Áreas Metropolitanas del Pacífico y del Atlántico (Plan Metropolitano)“ (Plan zur urbanen Entwicklung der metropolitanen Bereiche des Pazifiks und des Atlantiks) ausgearbeitet, welcher durch das Dekret Nr. 205 vom 28. Dezember 2000 gewährleistet wird. [2]



## Stadtwachstum / Bebauung

Das Wachstum der Stadt war bis 1960, im Vergleich zu den darauf folgenden Jahrzehnten, mäßig, obwohl 1914 der Panama-Kanal fertig gestellt wurde. Dies hatte mehrere Gründe. Zum einen war der Stadtbereich vom Umland aus schlecht erschlossen, zum anderen entwickelte sich die Wirtschaft wie z.B. das Bankwesen erst stärker ab dieser Zeit.

Mit zunehmender Erschließung durch Straßen und die Brücke de las Americas über den Kanal sowie durch den höheren Einfluss des Bankwesens und des Kanals auf die wachsende Wirtschaft wuchs Panama City stark an. Im Nordosten der Stadt erstrecken sich die Berge, im Norden und Westen in der Kanalzone befanden sich die Militärbasen der USA und der Kanalschutzbereich, im Osten gab es Mangrovenwälder. Dies erklärt die etwas kanalisierte Ausbreitung der Stadt.

Besonders auch um das Planungsgebiet von Panama Viejo sieht man die Tendenz der starken Bebauung, was natürlich auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge hat.

In den letzten Jahren wurde Panama im Ausland sehr populär als Ort, um sich zur Ruhe zu setzen. Dies bewirkte einen Bau-Boom und verdreifachte die Preise von Immobilien.

Da im Großteil der Stadt Mangel an freien Bauflächen herrschte, wurden viele Wolkenkratzer gebaut. Wohngebiete mit Einfamilien- bzw. Reihenhäusern wurden am Stadtrand bzw. in den Vororten errichtet. Der Großteil der Wolkenkratzer wurde entlang der Küste gebaut, was das Stadtbild stark geprägt hat.

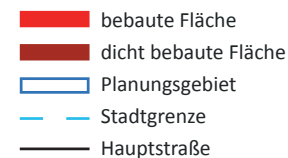


Abb. 43: Bebaute Fläche Panama City um 1960 [3]

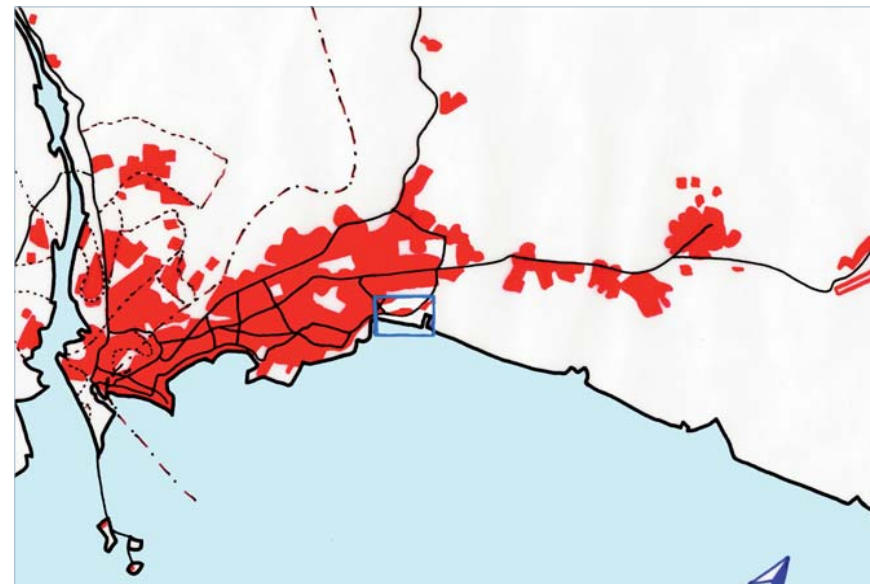






Abb. 44: Panama City



Abb. 45: Bebauung in Vororten von Panama City

Abb. 46: Bebaute Fläche Panama City um 1990 [3]

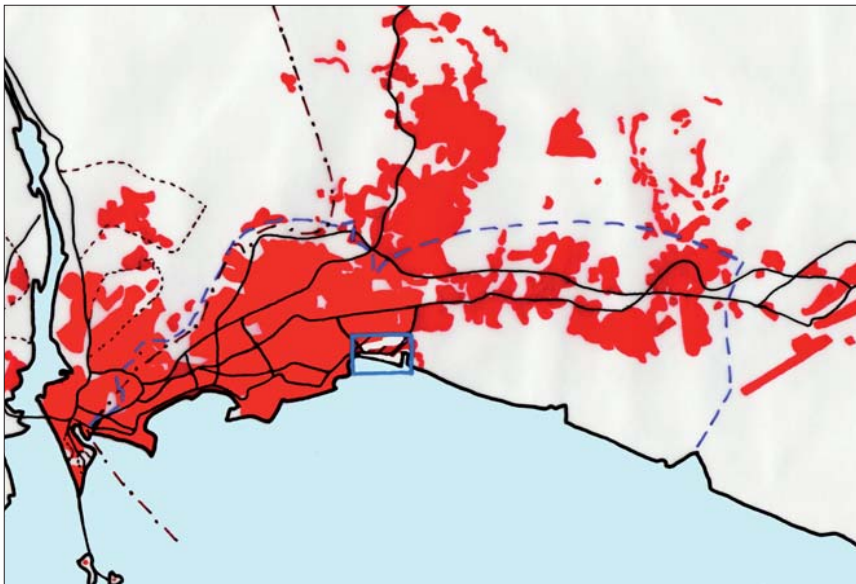
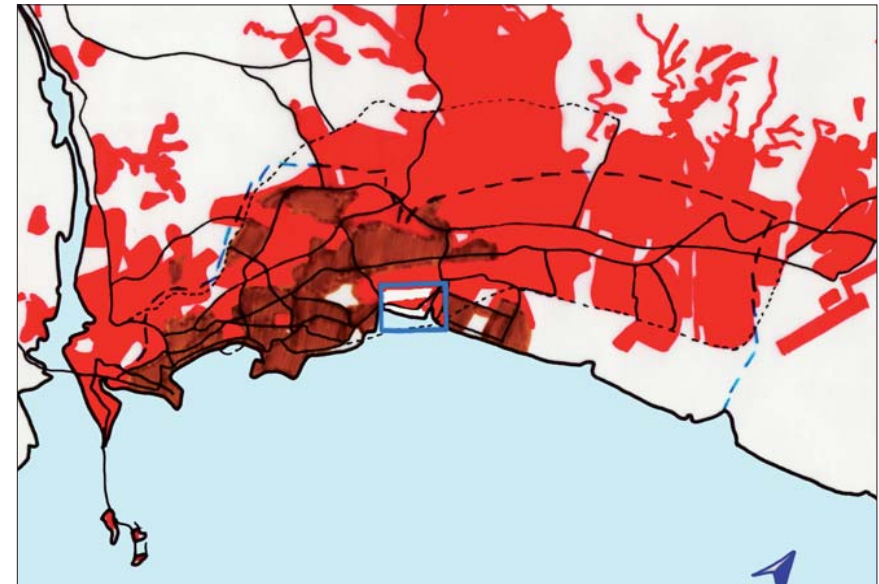


Abb. 47: Bebaute Fläche Panama City um 2010 [3]



## Verkehr

Die einzige Eisenbahnlinie, die nach Panama City führt, verläuft entlang des Kanals und wird grundsätzlich nur für Güter benutzt. Der öffentliche Verkehr in und um Panama City ist schlecht entwickelt und beschränkt sich auf viele kleine private Busunternehmen. Es gibt wenige fixe Fahrpläne und längere zusammenhängende Busrouten gibt es nur entlang der wenigen Hauptstraßen.

Der Individualverkehr hat, auch aus diesem Grund, in den letzten 10 Jahren sehr stark zugenommen und Autoverkäufe haben sich fast verdreifacht. Es wurden zwar einige Maßnahmen zur Entlastung der Hauptknotenpunkte getroffen, durch die starke Zunahme an Autos kommt es jedoch an vielen Punkten der Stadt regelmäßig zu Staus. Eine Maßnahme war die Konstruktion einer zweiten Brücke über den Kanal, was Staus im Bereich der alten Brücke verringerte.

Es gibt zwei Hauptstraßen, eine führt von Panama City zur Atlantikküste nach Colón und die andere, die Panamericana, geht von Darien (östlich von Panama City) durch die Stadt in den Nordosten von Panama in Richtung Mexiko. Die Entwicklung der weiteren Straßen zeichnet sich entlang der Stadtausbreitung Richtung Osten ab.

Es wurden zwei Autobahnen gebaut, eine im Norden und eine im Süden, die nicht miteinander verbunden sind. Sie sind gebührenpflichtig, aber auch in der Früh und am Abend stark überlastet. Wie in [12] beschrieben, gab es eine Verkehrszunahme in 2009 (gemessen im Monat August) im Vergleich zum Vorjahr auf der Autobahn im Süden von 14,3 %. Diese Autobahn geht zum Flughafen in Tocumen, der durch den starken Flug-Transitverkehr vergrößert wird. Die Gebühren für die Autobahn sind um ein vieles höher als in Österreich. Für ca. 3 km muss man 1 USD für einen Pkw zahlen, für Busse und Lkw's mehr. Dadurch gibt es weiterhin viel Verkehr durch die Stadt und auch Schwerverkehr fährt genauso im Bereich von Panama Viejo. Um die Ruinen zu schützen, werden Lkw's und Busse durch das Wohngebiet geleitet, was natürlich eine Verminderung der Wohnqualität und Beschädigungen der Häuser bedeutet. Nachtfahr-

verbote gibt es in Panama nicht.

Ende 2009 wurde die Cinta Costera fertig gestellt, die die breiteste Straße (8-spurig) in Panama darstellt und die Casco Viejo mit der Auffahrt zur Autobahn (Corredor del Sur) verbindet.

Abb. 48: Verkehr und Straßen in Panama City um 1960 [3]





Abb. 49: Stau auf der Vía España



Abb. 50: Fließender Verkehr auf den Straßen der Cinta Costera

- Autobahn (Maut)
- Autobahn
- Cinta Costera (8-spurig)
- Landstraße
- - - Landstraße (Atlantik - Pazifik)
- Hauptstraße (4-spurig)
- - - Hauptstraße (4-spurig Einbahn)
- Hauptstraße (2-spurig)
- Busterminal
- Flughafen
- Hafen
- Panamakanal
- · · Eisenbahn
- Hauptknotenpunkt
- - - Stadtgrenze
- Planungsgebiet

Abb. 51: Verkehr und Straßen in Panama City um 1990 [3]

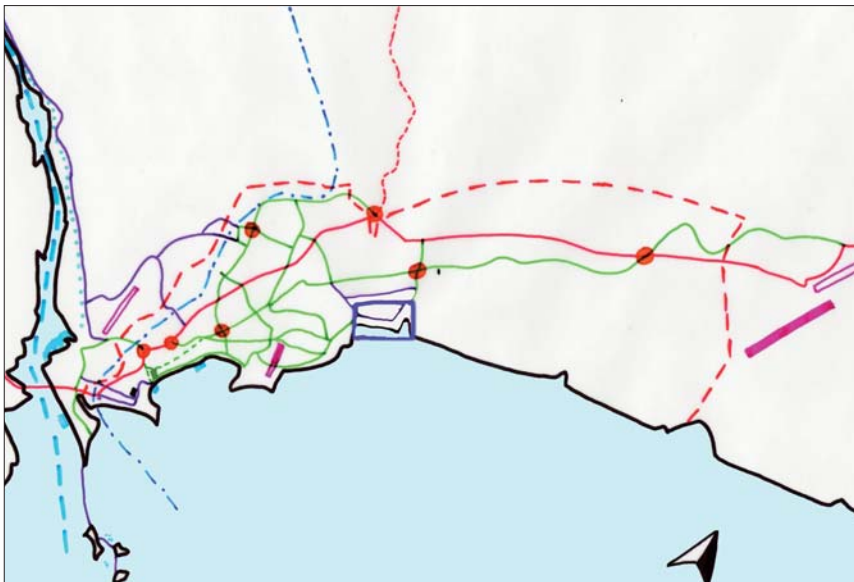
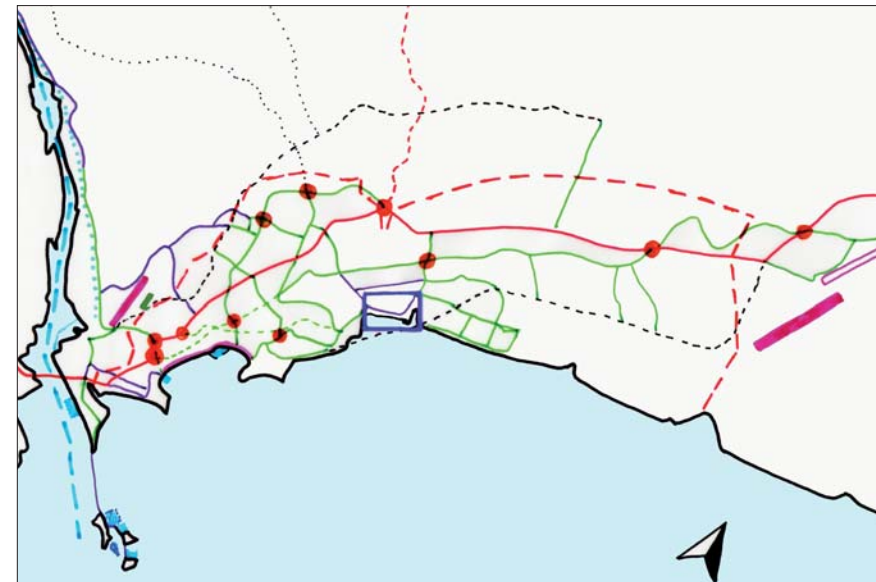


Abb. 52: Verkehr und Straßen in Panama City um 2010 [3]



## Arbeit und Wirtschaft

Früher befand sich das Zentrum für Handel und Wirtschaft in Casco Viejo und im Stadtzentrum. Mit dem Wachstum der Stadt verschoben sich diese Zentren von Casco Viejo weg. Die Handelszentren verteilen sich nun auf viele andere Stadtteile. In den letzten Jahrzehnten wuchs das Geschäftsviertel im Stadtzentrum mit vielen Büros und viele neue hohe Gebäude für Banken und Büros wurden gebaut. Die Industrie entwickelte sich stark im Kanalbereich und in der Nähe des Flughafens in Tocumen.

Weiters ist der Tourismus in den letzten Jahren stark gewachsen und wurde auch für die Ruinen in Panama Viejo gefördert.

Zur Zeit gibt es in Panama einen Bau-Boom. Nicht nur private Investoren errichten neue Wolkenkratzer und Wohnsiedlungen, auch die Stadt Panama baut, um den Lebensstandard weiter zu erhöhen. Es gibt z.B. gerade das Projekt Metro Bus, das ein neues öffentliches Bussystem sein wird. Weiters werden immer mehr und mehr Staatsbetriebe privatisiert, was wiederum die Wirtschaft belebt.

Abb. 53: Baustelle der Cinta Costera mit Blick auf die Skyline von Panama City



- Industrie und Gewerbe
- Büro und Institutionen
- Geschäftsviertel
- Einkaufszentrum
- Tourismus
- Panamakanal
- Eisenbahn
- Hauptzentren
- Stadtgrenze
- Planungsgebiet

Abb. 54: Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 1960 [3]

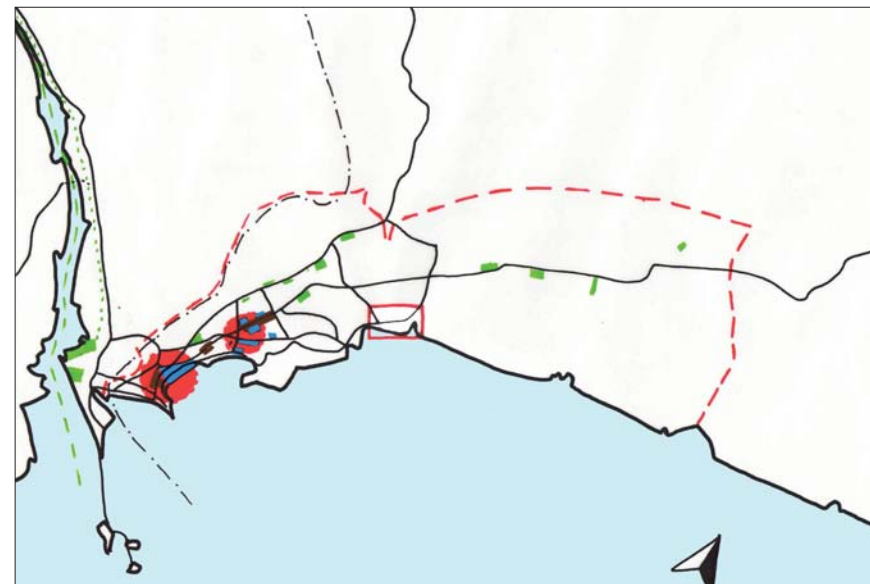




Abb. 55: Shopping Mall Multi Plaza, 2009



Abb. 56: Ein Schiff fährt in die Schleuse ein

Abb. 57: Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 1990 [3]

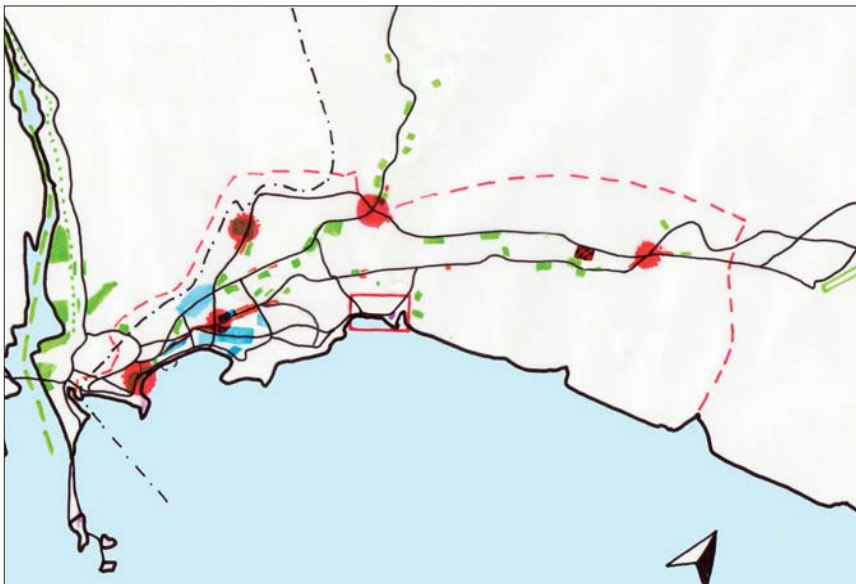
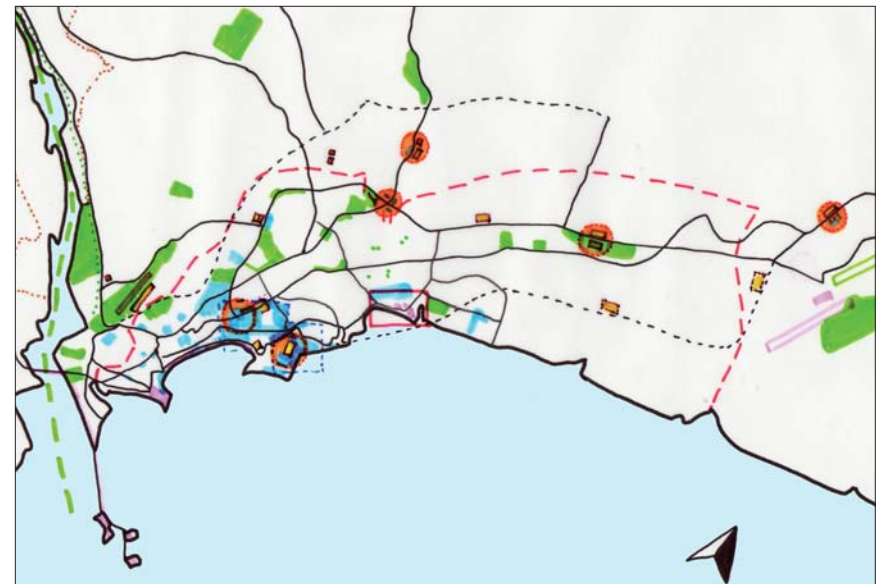


Abb. 58: Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 2010 [3]



## Grünraum

Bis vor einigen Jahren gab es noch recht viele Grünbereiche in der Stadt, die nicht gepflegt sondern verwildert waren. Es gab früher viele Mangroven in Panama. Mehr als die Hälfte wurde trockengelegt, um Bauland zu gewinnen. Auch die Wälder sind kleiner geworden. Was von den Mangroven geblieben ist, steht jetzt unter Naturschutz. In den letzten Jahren wurden in die Planungen der neuen Bauprojekte bewusst die Grünräume mit aufgenommen, um die bestehenden zu schützen und neue zu schaffen.

Der Kanalbereich befindet sich heute unter Naturschutz, was auch zum Schutz des Kanals gegen Erosion dient. Es gibt relativ viele Flüsse in Panama City, einer mündet in Panama Viejo ins Meer. Durch die starke Verschmutzung der Flüsse ist gerade der Mündungsbereich in Panama Viejo optisch und ökologisch störend.

Abb. 59: Mangroven an der Küste von Panama City

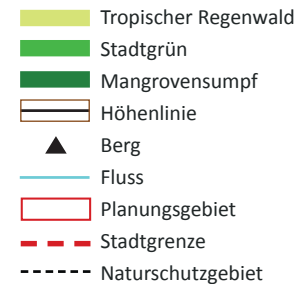


Abb. 60: Grünraum um 1960 [3]

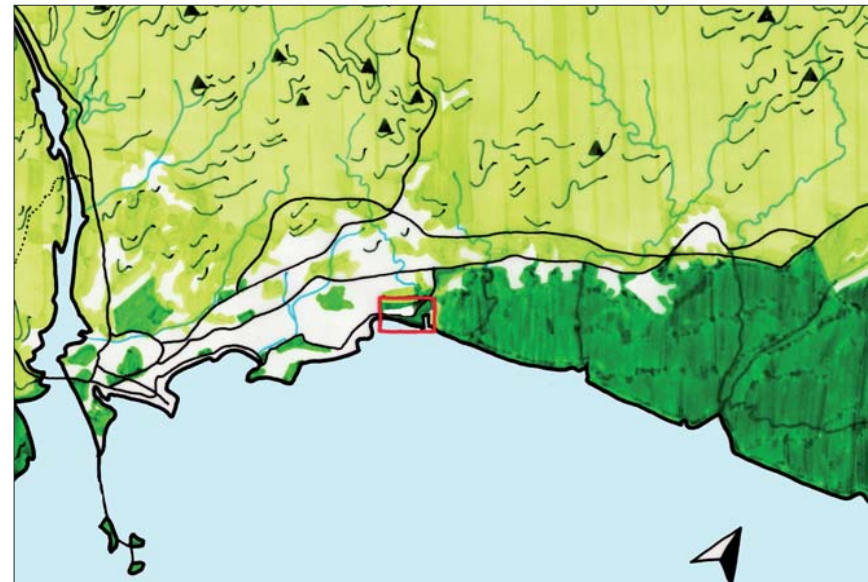




Abb. 61: Grünbereiche entlang der Autobahn

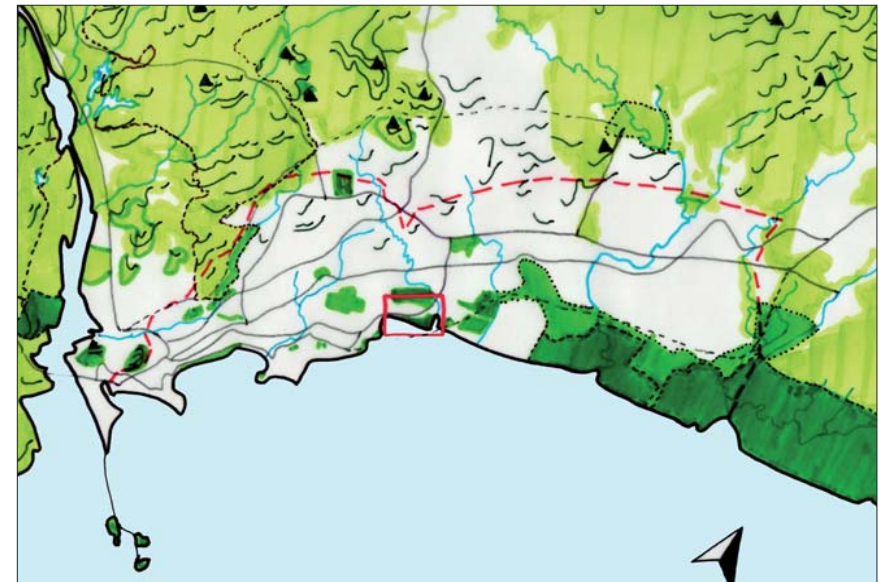


Abb. 62: Parque Metropolitano, nördlicher Stadtrand

Abb. 63: Grünraum um 1990 [3]



Abb. 64: Grünraum um 2010 [3]



## Soziale Schichten

Die Menschen aus den niedrigsten sozialen Schichten haben sich seit jeher am Stadtrand angesiedelt und sind mit der Zeit immer weiter nach außen gewandert, wobei die Behausungen des Niveaus „Arm“ aus Blech und Karton bzw. Holz erstellte Häuser sind. Die Menschen aus diesem Niveau leben weit unter der Mindesteinkommensgrenze.

In Casco Viejo gibt es noch einige kleine Ausnahmen, wo mitten in der Stadt kleine Ansammlungen von Wohnungen der niedrigsten sozialen Schicht bestehen. Viele dieser Behausungen fielen bei der Invasion der USA dem Feuer zum Opfer. Die verbleibenden werden aber zunehmend kleiner und es gibt bereits Pläne zur Übersiedelung dieser Menschen in Wohnanlagen bzw. Häuser mit höherem Standard (bzgl. Sanitäreinrichtungen, Dächer, etc.). Dazu kommt auch, dass in der Altstadt (Casco Viejo) viele Gebäude im Kolonialstil restauriert werden, die dann von Menschen mit hohem Einkommen gekauft werden.

Die Gebäude in der ehemaligen US-Militär-Zone am Kanal werden größtenteils von Menschen aus hohen sozialen Schichten bewohnt.

Die meisten Menschen aus dem niedrigsten sozialen Niveau wohnen aber nicht in größeren Bereichen der gleichen Schicht, sondern sind verteilt in den Bereichen, wo Menschen mit niedrigem Einkommen wohnen. Slums wie in manch anderen lateinamerikanischen Städten findet man somit in Panama City nicht.

In den Bereichen, wo Menschen mit niedrigem Einkommen wohnen, ist die Kriminalitätsrate aber trotzdem recht hoch. Sie werden von der Bevölkerung als gefährlich empfunden und von den Nicht-Bewohnern nach Möglichkeit gemieden. Dies trifft auch für Panama Viejo zu, was wiederum den Tourismus hemmt.

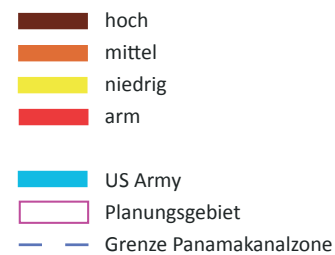


Abb. 65: Soziale Schichten um 1960 [3]

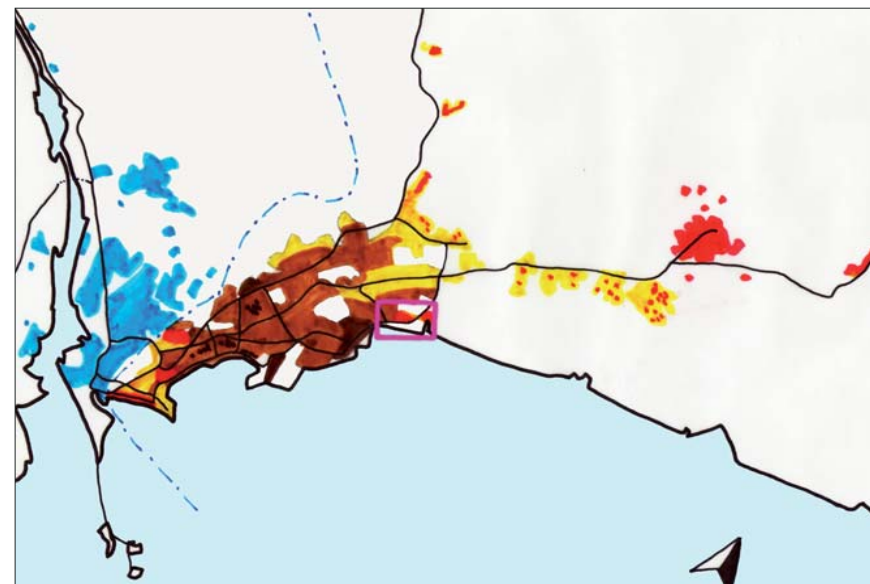






Abb. 66: Häuser mittelhoher Schicht

Abb. 67: Häuser niedriger Schicht



Abb. 68: Gebäude mittel-hoher Schicht

Abb. 69: Gebäude niedriger Schicht

Abb. 70: Soziale Schichten um 1990 [3]

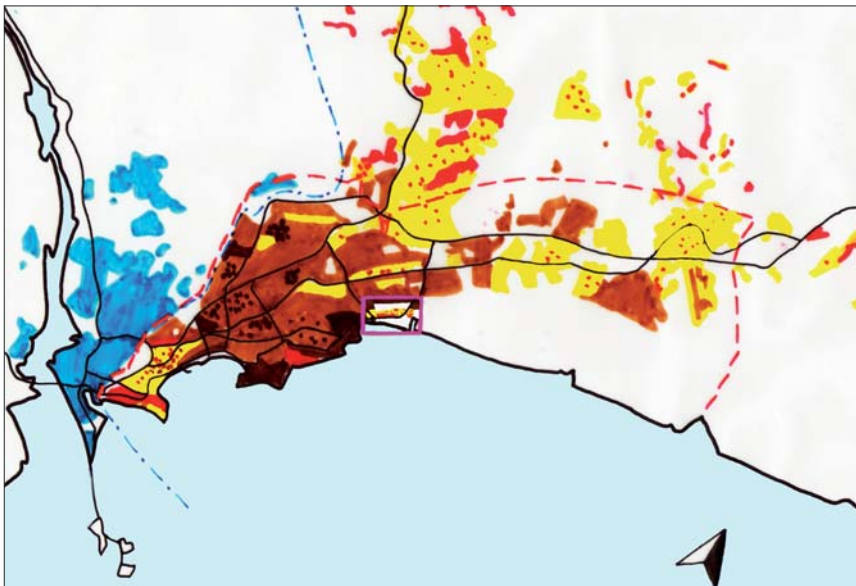
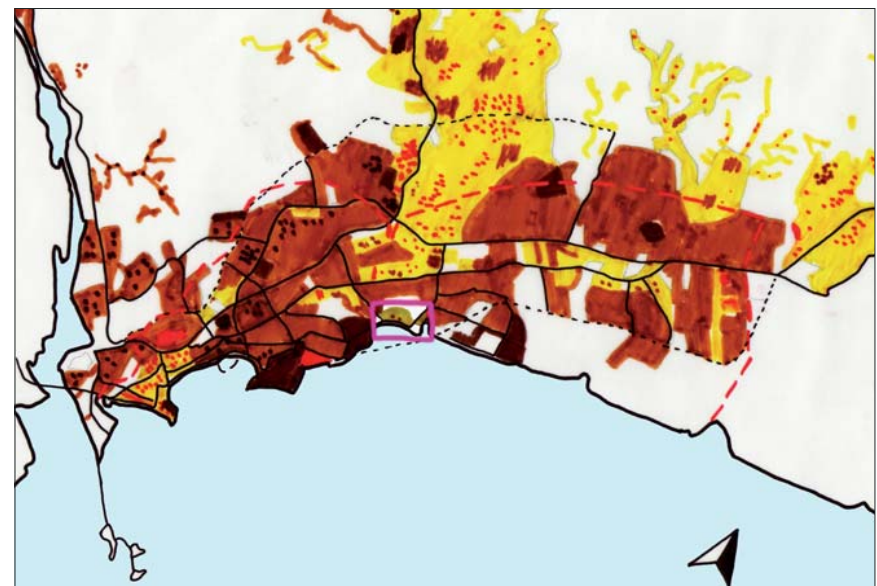


Abb. 71: Soziale Schichten um 2010 [3]



# Analyse Panama Viejo

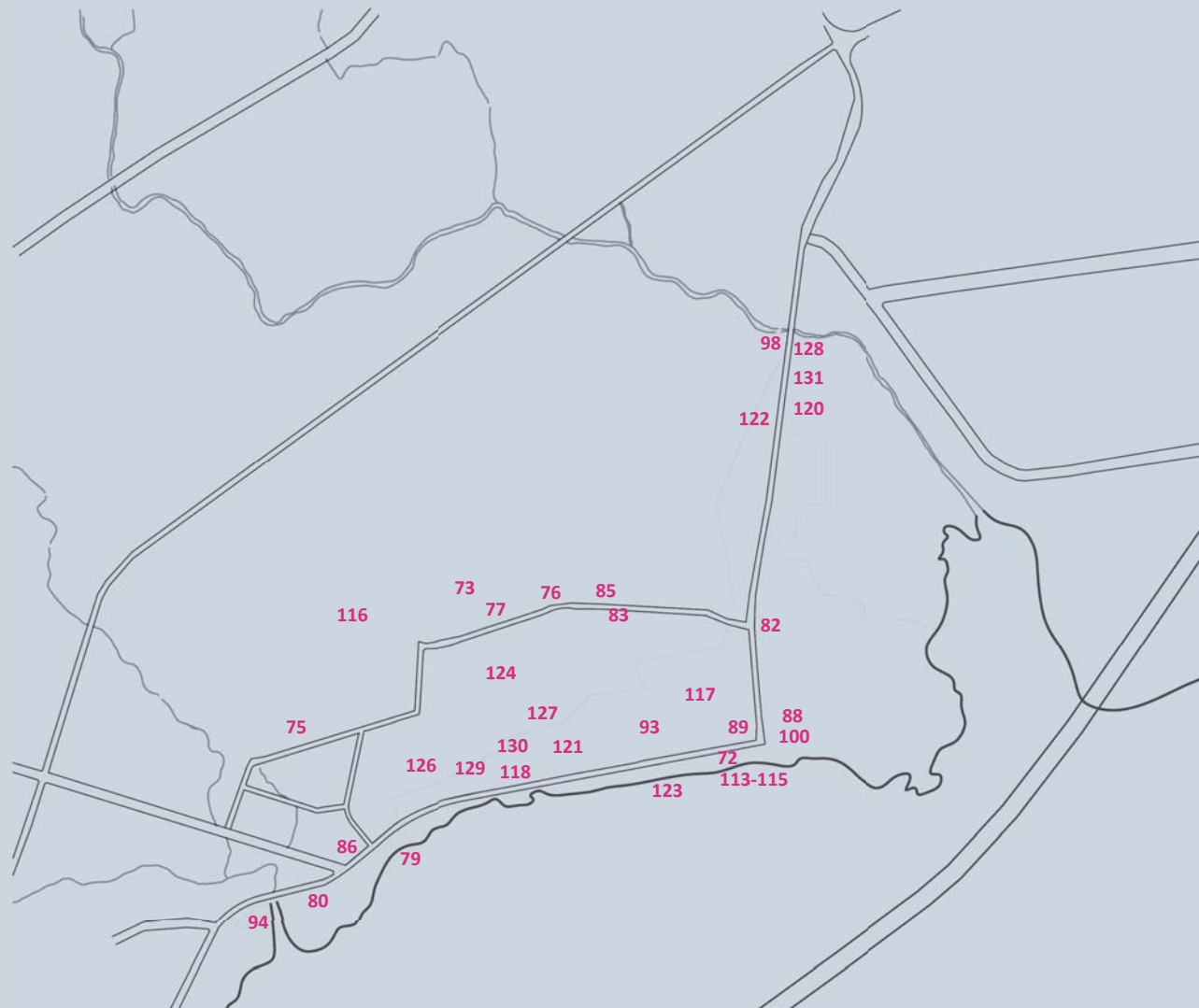


Abb. 72: Ruinen von Panama Viejo



TAXI



TAXI

mazda

## Lage

Der Stadtteil Panama Viejo liegt an der Küste, in der Mitte der Stadt Panama City, ca. 8 km von der Altstadt entfernt. Im Westen grenzt an Panama Viejo das Zentrum mit seinem Bank- und Geschäftsviertel sowie den öffentlichen Einrichtungen (Regierung, Ämter, etc.). Im Osten erstrecken sich die Wohnviertel der Stadt mit weniger Hochhäusern.

Der Bereich von Panama Viejo ist nur über Brücken erreichbar, da er von der Südseite vom Meer, von der Nordseite vom Friedhof und an der West- und Ostseite durch Flüsse begrenzt ist. Das Meer sowie die Flüsse im Stadtbereich sind so stark verschmutzt, dass sie nicht für Baden oder Wassersport geeignet sind. Panama Viejo liegt auf Meeresebene und hat, bis auf den Friedhof, keine bemerkenswerten Erhöhungen.

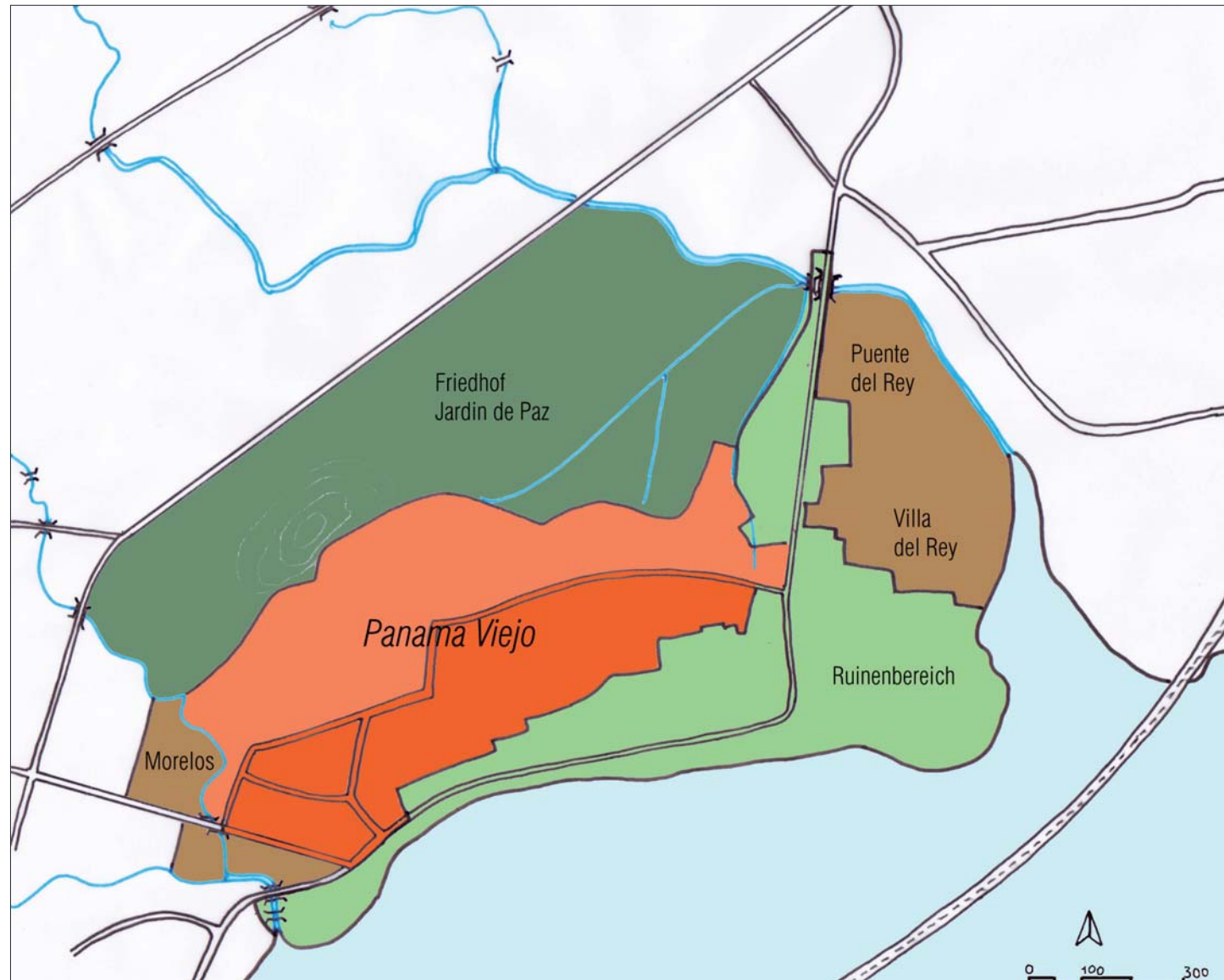
Der Bereich von Panama Viejo teilt sich in vier Nachbarschaften (span. Barriadas oder Barrios) Puente del Rey, Villa del Rey, Panama Viejo und Barriada Morelos, wovon die Nachbarschaft Panama Viejo die größte ist.

Abb. 73: Satellitenbild von Panama Viejo [24]



Abb. 74: Lageplan mit den Barrios von Panama Viejo

- Panama Viejo
- Panama Viejo - Projektbereich
- Umliegende Nachbarschaften
- Ruinen - Parkbereich
- Friedhof
- Straße
- Autobahn
- Fluss



## Wohnen

Die vier Nachbarschaften (span. Barriadas) Puente del Rey, Villa del Rey, Panama Viejo und Barriada Morelos wurden im frühen 20. Jahrhundert gegründet, indem die Menschen einfach nach und nach ihre Häuser aus Blech, Karton und Holz in diesen Bereichen bauten. Es wurde ohne Stadtplanung gebaut und der Bereich galt als Armenviertel. Diese Nachbarschaften sind zusammen 45 ha groß. Im Jahr 1949 übergab der Staat Panama diesen Bereich den Menschen, die dort bereits wohnten, unterteilte diesen Bereich in Teile von je ca. 500 m<sup>2</sup> und sah im Zentrum eine freie Fläche vor. Die Leute hielten sich aber nicht an diese Aufteilung und auch die vorgesehene freie Fläche wurde verbaut. [13]

Für die Koordination dieser Teilbereiche waren verschiedene staatliche Institutionen verantwortlich. Jedoch verlor man durch die starke Aufteilung und die fehlende übergeordnete Koordinationsinstitution den Überblick, was in einer fortlaufenden Bebauung ohne Stadtplanung mündete.

Im Jahr 2000 gab es in den vier Nachbarschaften 2654 Haushalte mit insgesamt 10214 Einwohnern. Einige der Häuser waren bereits aus Beton und einige sogar zweistöckig gebaut.

Da schon fast alles verbaut wurde, ist der Zuwachs an Häusern in den letzten Jahren zurückgegangen. Es wird nun vermehrt in die Höhe gebaut. Die maximale Anzahl an Geschoßen in diesem Bereich ist vier, jedoch gibt es bis jetzt kein Gebäude im Wohnbereich mit dieser Geschoßanzahl.

Mittlerweile hat sich die Barriada Morelos in einen Industriebereich verwandelt und es gibt zunehmend weniger Häuser.

Der Ruinenbereich wird vom Wohnbereich durch einen einfachen Maschendrahtzaun getrennt, der die Menschen davon abhalten sollte, weiter in den Ruinenbereich hinein ihre Grundstücke und Häuser zu erweitern. Viele Leute verwenden diesen Maschendrahtzaun nun, um ihre Wäsche zum Trocknen aufzuhängen, was natürlich auch das Stadtbild beeinträchtigt.

Viele Häuser haben einen kleinen Grund, im Schnitt ca. 25 m<sup>2</sup>, der aber nicht

als Garten, sondern meist als Abstellplatz verwendet wird. Grünflächen gibt es sehr wenige.

Im Nordwesten des Wohnbereiches befindet sich ein Friedhof, der auf einem Privatgrundstück liegt.

Abb. 75: Haus in Panama Viejo



Jahr	Haushalte			Einwohner		
	1980	1990	2000	1980	1990	2000
<b>PANAMA VIEJO</b>	1671	1946	1965	7740	7765	7236
<b>PUENTE DEL REY</b>	208	363	322	1201	1778	1409
<b>VILLA DEL REY</b>	195	132	259	1116	730	1111
<b>BARRIADA MORELOS</b>	84	82	108	503	476	458
<b>Gesamt</b>	2158	2523	2654	10560	10749	10214

Tab. 3: Einwohner und Haushalte in Panama Viejo und Umgebung [5]

Abb. 76: Straße in Panama Viejo, ohne Mülltonne



Abb. 77: Straße in Panama Viejo



## Flächenwidmungsplan

	Beschreibung	Dichte	Geschoße
RE	Wohnen, reines Wohngebiet (Residencial Especial)	niedrig	
	Ein- und Zweifamilienhäuser (in Reihe gebaut) Wohnungen und ihre allgemeine Nutzungen (z.B. Parkplätze, etc.)	max. 500 Einw./ha	
C1	Kleinhandel und Kleingeschäfte (Comercial Vecinal o de Barrio (Intensidad baja))	niedrig	
	Büro- und Geschäftsgebiet mit allgemeinem Wohngebiet (Nutzungsüberlagerung) bzw. nur Wohngebiet oder nur Büro- und Geschäftsgebiet.	max. 500 Einw./ha	max. 4
REC1	Wohnen, speziell + Kleinhandel und Kleingeschäfte (Residencial Especial + Comercial Vecinal o de Barrio (Intensidad baja))	niedrig	
C2	Büro- und Geschäftsgebiet (Comercial Urbano (Intensidad alta))	hoch	
	Büro- und Geschäftsgebiet mit Mehrfamilienhäusern (Nutzungsüberlagerung) bzw. nur Mehrfamilienhäuser oder nur Büro- und Geschäftsgebiet. Kleinindustrie, die nicht das Landschaftsbild stört und keine Schadstoffe freisetzt		
RM	Mehrfamilienhäuser	hoch	

Tab. 4: Zeichenerklärung Flächenwidmungsplan [3] [13]



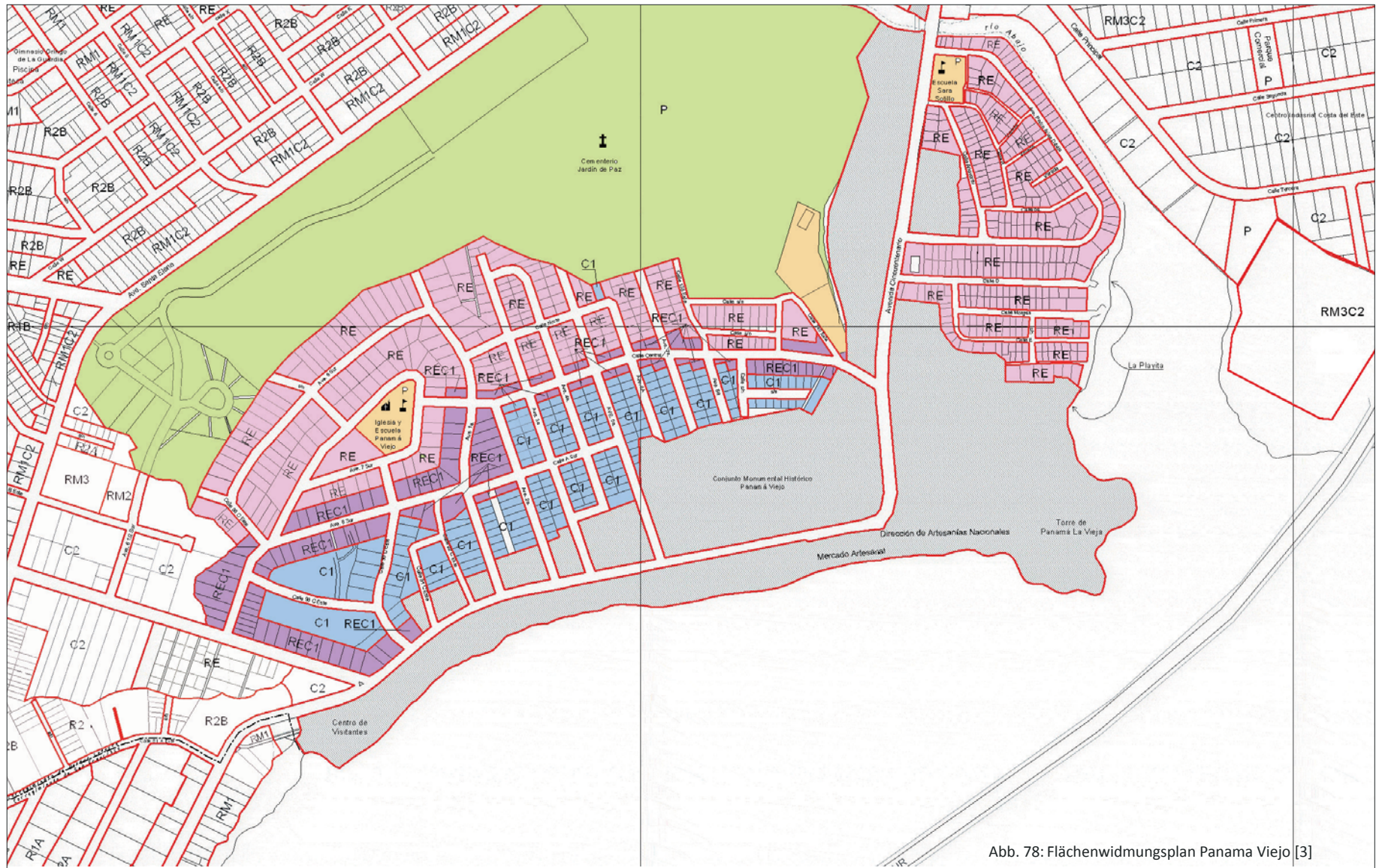


Abb. 78: Flächenwidmungsplan Panama Viejo [3]

## Umgebung von Panama Viejo

### Costa del Este

Der Bereich Costa del Este umfasst eine Fläche von 400 ha und liegt an der Küste, östlich des Projektbereiches. Die wichtigsten Punkte zur Planung dieses Bereiches waren Umweltschutz und Lebensqualität. In Costa del Este wohnen hauptsächlich Menschen aus mittelhohen Sozialschichten.

Dieser große Bereich hat zwei Zufahrtsmöglichkeiten: Die Hauptzufahrt erfolgt über die Straße Vía Cincuentenario, die durch Panama Viejo führt. Der zweite Zugang führt durch ein Wohnviertel. Die Autobahn Corredor Sur hat hier auch eine Ein- und Auffahrt. Dies hat zur Folge, dass die Anzahl an Fahrzeugen, die über den Bereich von Panama Viejo fahren, sehr hoch ist.

Der Bereich Costa del Este hat sich zu einem neuen Stadtzentrum entwickelt. Der Industrieteil dieses Bereiches grenzt an Panama Viejo, fungiert aber eher als Lagerzentrum und nicht als ein Produktionszentrum. Dies hat auch ein großes Verkehrsaufkommen an Lkw's zur Folge.

Entlang der Küste und der Hauptstraße wurden Wolkenkratzer gebaut, die auch das Bild von Panama Viejo stark geprägt haben. Früher war der Turm von Panama Viejo ein Blickfang, aber heute verliert er sich neben den hohen Gebäuden.

### Viña del Mar

Der Bereich Viña del Mar liegt an der Küste südwestlich von Panama Viejo und grenzt an den Ruinenbereich. Vom Süden kommend gibt es bis zum Ruinenbereich eine 4-spurige Straße. Dort, wo sich die Straße auf zwei Spuren verengt, gibt es mehrere Hochhäuser, die wie ein Eingangsportal zum Ruinenbereich erscheinen. Viña del Mar ist fast ausschließlich Wohngebiet von Menschen aus mittel-hoher bis hoher Sozialschicht.



Abb. 79: Blick auf den Industriebereich und die Hochhäuser von Costa del Este

Abb. 80: Hochhäuser in Viña del Mar





## Verkehr

Die Straße Avenida Cincuentenario durchquert den Bereich von Panama Viejo, wo es durchgehend Verkehr gibt. An den Einfahrtspunkten in den Bereich gibt es Brücken und die Straßen werden schmaler, vier Spuren werden zu zwei, was regelmäßig zu Staus führt. Zusätzlich gibt es vor diesen Punkten Kreuzungen mit anderen Straßen, was die Situation verschlimmert. Im Speziellen gibt es im Norden die Ausfahrt des Bereiches Costa del Este und die Auffahrt zur Autobahn Corredor Sur.

Die nächste Straße, die den Norden mit dem Süden verbindet, ist die Straße Santa Elena, die auch zweispurig ist. Sie hat ein Einbahnsystem abhängig von der Tageszeit (am Vormittag in die eine und am Nachmittag in die andere Richtung), um den Verkehrsfluss zu den Stoßzeiten zu verbessern.

Zum Schutz der Ruinen werden die Busse und Lkw's von der Avenida Cincuentenario auf die Straßen durch den Wohnbereich umgeleitet, die aber nicht für diesen Schwerverkehr gebaut wurden und somit viel schneller abgenützt werden.

Es gibt vier Busrouten, die durch diesen Bereich führen und die gleichen Straßen benutzen. Diese Routen haben keinen Fahrplan und die Bushaltestellen entstanden dort, wo die meisten Leute standen. Es gibt keine Haltestellen mit Schild oder Wartehäuschen.

Die Barriada Panama Viejo hat neun Straßen, die auf die Avenida Cincuentenario führen, und eine, die auf die Avenida Ernesto T. Lefevre führt. Die Straßen durch das Wohngebiet wurden sehr günstig gebaut. Es gibt kein Straßenfundament und keine Gehsteige.

Die Nachbarschaften Puente del Rey und Villa del Rey sind von der Umgebung abgeschnitten. Ihre Straßen sind weder mit den anderen Bereichen verbunden, noch verbinden sie sich selbst.

Im Nordwesten des Wohnbereiches befindet sich ein Friedhof, der auf einem Privatgrundstück liegt.













Abb. 82: Zweispurige Straße

Abb. 83: Enge Straße mit Bussen



Abb. 84: Straßenverläufe und Verkehrsknotenpunkte in und um Panama Viejo

-  Autobahn (Maut)
-  stark frequ. 4-spurige Hauptstraße
-  4-spurige Straße
-  stark frequentierte 2-spurige Straße
-  Nebenstraße
-  Busroute
-  Einbahn
  - Zentrum-einwärts: 6:00 - 9:00
  - Zentrum-auswärts: 16:00 - 19:00
-  Bushaltestelle
-  Ampel
-  Umleitung für Bus und Lkw
-  Stauzone --> von 4 auf 2 Spuren
-  Fluss



## Industrie, Gewerbe, Institutionen

In den Nachbarschaften Puente del Rey, Villa del Rey und Panama Viejo gibt es keine Industrie, was auch gemäß Flächenwidmungsplan nicht erlaubt ist. Die Barriada Morelos ist der Bereich, der sich in eine Industriezone verwandelt hat. Wie schon zuvor erwähnt wurde, grenzt der Industrieteil des Bereiches Costa del Este an Panama Viejo, fungiert aber eher als Lagerzentrum und nicht als Produktionszentrum.

Die Geschäfte, die es in den Barriadas Puente del Rey, Villa del Rey und Panama Viejo gibt, dienen zur Grundversorgung wie Lebensmittelgeschäfte, Schnellimbisslokale, Frisörsalons und kleine Werkstätten. Der Großteil davon liegt entlang der „Hauptstraße“ durch den Wohnbereich, die von den Bussen befahren wird.

Es gibt einen Kindergarten, zwei öffentliche Grundschulen und eine private „Gesamtschule“, beginnend von Grundstufe bis Matura-Niveau. Weitere Institutionen sind Kirchen, eine Polizeistation, eine Krankenkasseneinrichtung mit Behandlungsmöglichkeit, das Ministerium für Handel und Industrie und das Besucherzentrum der Ruinen.

Im Norden befinden sich Supermärkte, Apotheken, Banken, Restaurants, ein Baumarkt sowie mehrere mechanische Werkstätten und eine Tischlerei.

Für weitere Einkäufe wie Kleidung etc. muss man den Bereich verlassen und weiter entfernte Einkaufszentren aufsuchen.



Abb. 85: Kleine Geschäfte an der Straße

Abb. 86: Lebensmittelgeschäft und Restaurant



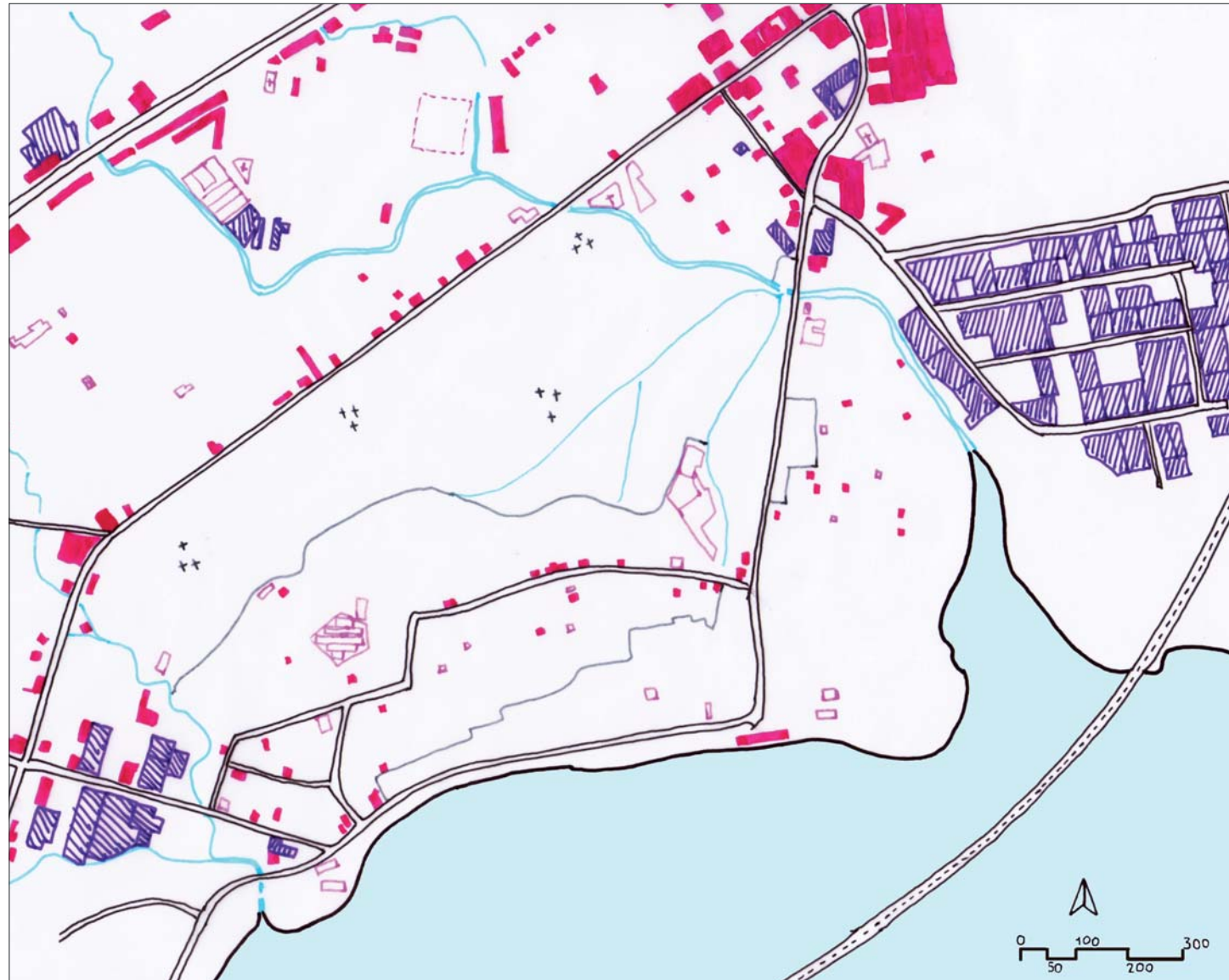


Abb. 87: Lageplan mit Industrie und Gewerbe

- Industrie
- Gewerbe
- Institutionen
- Friedhof

## Ruinen

Am 3. Juli 2003 wurden die Ruinen von Panama Viejo (conjunto monumental de Panamá Viejo) zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt, eine Auszeichnung, die zuvor auch schon Parque Nacional Darién, Portobelo, San Lorenzo, el Casco Antiguo und el Salón Bolívar verliehen worden war.

1998 wurde ein Masterplan (Plan Maestro [13]) zur Rückgewinnung der archäologischen Reichtümer, die sich in Panama Viejo befinden, erstellt. Bis heute wurde die Durchführung von mehreren darin vorgestellten Pläne erreicht. Der Ruinenpark unterteilt sich in zwei Bereiche, der eine ist vollständig öffentlich zugänglich, für den anderen muss Eintritt bezahlt werden. Der offene Bereich grenzt an den Wohnbereich von Panama Viejo, der den Einwohnern zur Ausübung von Sport (Fußball etc.) zur Verfügung gestellt wurde, was den Ruinen Leben verleiht. Hier befinden sich auch die Ruinen eines Klosters (Convento de las Monjas de la Concepción), wo heute bestimmte Open-Air-Veranstaltungen stattfinden. Die Ruinen der Kirche Iglesia de la Compañía de Jesús werden als Galerie verwendet.

Im Bereich, wo Eintritt zu zahlen ist, befindet sich der Hauptturm der Ruinenanlage, von dem man einen guten Ausblick auf die Bucht und die Wolkenkratzer des Zentrums hat.

In den letzten Jahren hat das Patronato (s. Unterkapitel „Patronato“ [23]) von Panama Viejo viele Verbesserungen realisiert. Es wurden befestigte Wege gebaut. Der Turm der alten Kathedrale wurde restauriert und in einen Aussichtsturm verwandelt, von dem aus man den ganzen Park sehen kann. Zwischen den Ruinen kann man picknicken und im restaurierten Kloster können Freiluftaufführungen wie Theater o.Ä. veranstaltet werden.



Abb. 88: Platz für Veranstaltungen zwischen den Ruinen

Abb. 89: Vorbereitung eines Theaterstücks in den Ruinen der Kloster





Abb. 90: Ruinen und Parkbereich  
Lageplan

- Ruinen
- Weg
- Ruinen mit Funktion
- neue Gebäude
- Sportfläche
- Mangroven
- Bäume
- Straße
- Fußgängerampel
- Park

Ruinen mit Funktion:

- 1 Veranstaltungen
- 2 Galerie
- 3 Aussichtsturm
- 4 Platz

Neue Gebäude:

- 5 Nationales Handwerkszentrum
- 6 Ministerium für Handel und Industrie
- 7 Lager
- 8 Besucherzentrum u. Museum

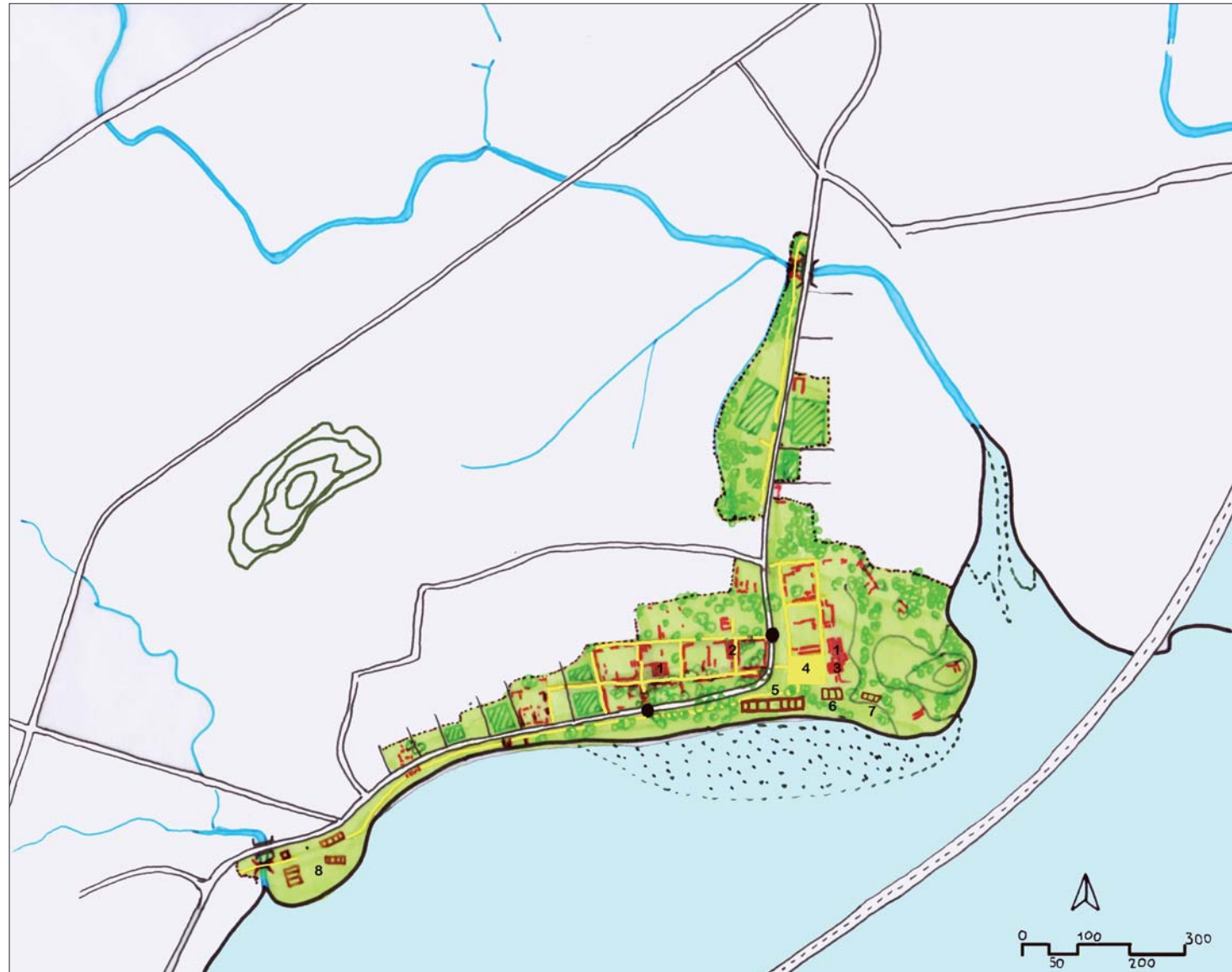




Abb. 91: Kirche u. Kloster (de San Francisco) (5)



Abb. 92: Festung - Fuerte de la Natividad (2)



Abb. 93: Kloster (Monjas de la Concepción) (7)



Abb. 95: Hospital de San Juan de Dios (6)



Abb. 96: Ruinen Oben/rechts von (7)



Abb. 97: Ruinen unten von (7)



Abb. 100: Ordenskapitel (18)



Abb. 101: Kathedrale (11)



Abb. 102: Kathedrale mit Turm (11)



Abb. 103: Ruinenteil an der Küste



Abb. 104: Kloster (de Santo Domingo) (13)



Abb. 105: Casas Terrín (10)



Abb. 106: Umgebung, rechts von (8)



Abb. 107: Casas Reales (14)



Abb. 108: Plaza Mayor (19)



Abb. 109: Kirche und Kloster (de San José) (16)



Abb. 110: Casa de los Genoveses (15)



Abb. 111: Brunnen bei (15)

## Patronato

Das Patronato de Panama Viejo wurde 1995 gegründet. Seine Ziele sind die Erhaltung, der Schutz, die Bewerbung, die Entwicklung und die Aufwertung des Conjunto Monumental de Panamá Viejo (Ruinenkomplex von Panama Viejo) und seine Umwandlung in einen archäologischen und historischen Park.

Die Arbeit des Patronato gründet auf dem sogenannten Masterplan (Plan Maestro), ein Dokument, das die Pläne der Tätigkeiten der nächsten Jahre beschreibt. Gemäß diesem Plan führt das Patronato ein permanentes Programm der archäologischen Ausgrabungen und historischen Nachforschungen durch, die es erlauben den Ort besser zu verstehen. Außerdem realisiert es Eingriffe bei bestimmten Monumenten, um eine Beschädigung zu verhindern und neue Verwendungsarten zu ermöglichen.

Unter den nächsten Projekten, die das Patronato durchführen wird, ist die Wiederbelebung des Plaza Mayor (Hauptplatz). Darin enthalten ist ein Gebäude, dessen Architektur die damalige Kolonialzeit widerspiegeln soll. Die Funktionen dieses Gebäudes sollen einerseits eine Mediathek und andererseits ein Museum, wo das damalige, tägliche Leben gezeigt wird, sein.

Weitere zwei Bereiche, die in das Konzept aufgenommen werden sollen, sind die Ausgrabungen des (womöglich) ersten Tempels und ein Bereich für pädagogische Aktivitäten, wo man die archäologischen Techniken und Bauweisen von damals ausprobieren können soll. Außerdem ist ein Restaurant geplant.

Alle Gebäude werden niedrig gebaut, sodass der hohe Kathedralturm herausragt. [23]



Abb. 112: Ausstellung im Kloster de las Monjas de la Concepción [23]

Abb. 113: Projekt Wiederbelebung des Plaza Mayor, Ausstellungs- und Hands-On Bereich [23]





Abb. 114: Projekt zur Wiederbelebung des Plaza Mayor, Seitenansicht [23]

Abb. 115: Projekt zur Wiederbelebung des Plaza Mayor [23]



## Grünflächen

Die Nachbarschaften Panama Viejo, Villa del Rey und Puente del Rey sind auf der einen Seite durch den Friedhof (Jardín de Paz) begrenzt, der, wie der spanische Name schon sagt, wie ein Garten angelegt ist. Man sieht keine Grabsteine, sondern eine große Fläche gepflegter Wiese. Auf der anderen Seite befinden sich die Ruinen. Zwischen diesen beiden Grünflächen gibt es große Bäume. Entlang der zwei Hauptflüsse, die an die Bereiche angrenzen, befinden sich ebenfalls Bäume. Die Bucht von Panama befindet sich im Süden, wo es auch Mangroven gibt, die schon beinahe verschwunden waren. Sie spielen eine wichtige Rolle in der Erhaltung und im Schutz von Zugvögeln. Mit dem neuen Plan zum Schutz der Bucht wurde diese Vegetation wieder vermehrt. Innerhalb der Wohnbereiche reduziert sich die Vegetation auf kleinere Bäume, meist Obstbäume. Die kleinen Gärten der Häuser sind naturbelassen oder verwildert.

Mehrere Bereiche der Ruinen werden für verschiedene Sportarten wie Fußball oder Basketball verwendet. All diese Bereiche grenzen an die Hauptstraße und sind nicht eingezäunt, wodurch ihre Benutzung nicht sicher ist.

Abb. 116: Friedhof (Jardín de Paz)










Abb. 117: Grünflächen zwischen den Ruinen

Abb. 118: Fußball zwischen den Ruinen



Abb. 119: Grünflächen - Lageplan

-  gepflegte Grünfläche
-  naturbelassene Grünfläche
-  Sportfläche
-  Friedhof
-  Mangroven
-  Bäume
-  Fluss



## Müll

Der Müll in Panama Viejo ist in mehreren Bereichen ein Problem. Es gibt nur wenige Müllsammelstellen und jene, die es gibt, sind zu klein, bieten keine Mülltrennungsmöglichkeit und haben keinen Sicht- oder Regenschutz. Dies ist auch ein Grund dafür, warum die Menschen, die in Panama Viejo wohnen, oft ihren Müll einfach neben der Straße abladen. Dies hat wiederum zur Folge, dass Wind, starke Regenfälle oder Tiere den Müll verstreuen. Die Müllabfuhr wird dadurch stark erschwert und teuer.

Die Menschen tendieren auch dazu ihren Müll einfach überall wegzuerwerfen, da der Müll sowieso schon überall verstreut ist und es auch keine Mülleimer z.B. bei Bushaltestellen gibt.

Der frei herumliegende Müll verschmutzt nicht nur die Straßen, sondern auch die Flüsse, die bereits Müll mit sich bringen und dann ins Meer münden. Somit verschandeln nicht nur die verschmutzten Straßen und Flüsse den Bereich von Panama Viejo, sondern auch der Strand, der einen starken Einfluss auf das Erscheinungsbild des Ruinenbereiches hat.

Der herumliegende Müll wird auch bei starken Regenfällen zum Problem bei der Entwässerung der Straßen. Er verstopft die Rohre und Kanäle zum Abfluss des Wassers, was zu Überschwemmungen führt.

Abgesehen vom Erscheinungsbild und der Geruchsbelästigung, ist der Müll auch ein hygienisches Problem. Durch das feucht-warme Klima bilden sich sehr leicht Krankheitserreger, aber auch bieten die Wasseransammlungen zwischen dem Müll Brutstätten für Stechmücken (Mosquitos), die gefährliche Krankheiten übertragen können.

Das Müllproblem in Panama Viejo fällt nicht nur den Anrainern sondern auch allen Stadtbewohnern auf. Entsprechend gibt es öfters Müllsammelinitiativen entlang des Strandes, was zwar kurzfristig die Situation entspannt, aber das Problem nicht löst.



Abb. 120: Zu kleiner Mülllagerplatz

Abb. 121: Fehlende Müllcontainer







Abb. 122: Verstopfung von Bächen und Abflüssen durch Müll



Abb. 123: Aktion zur Säuberung der Küstenbereiche

Abb. 124: Befreiung der Kanalisation von Müll



Abb. 125: Verändertes Stadtbild durch Müll



## Entwässerung

In Panama Viejo gibt es verschiedene Straßentypen. Manche haben keine Entwässerungssysteme, sodass das Wasser einfach entsprechend der leichten Straßenneigung abfließt, bis es einen Kanal oder Erde erreicht (s. Abb. 77). Andere Straßen haben Kanalgräben zwischen Straße und Häuser (Abb. 126). Dann gibt es noch kleine Gassen, wo Kanalrinnen inmitten der Gehwege vorgesehen sind.

Die Kanalgräben neben den Straßen bringen das Problem mit sich, dass kleine Brücken gebaut werden mussten, um zu den Häusern zu gelangen. Unter diesen Brücken (die oft als Einfahrt dienen) sammelt sich oft Abfall, der die Entwässerung verstopft (s. Abb. 124 und Abb. 126). Es gibt meist keine erhöhten Gehsteige bzw. keine klar definierte Trennung zwischen Straße und Gehbereich. Bei Regen schwemmt es den Müll von der Straße auf den Gehbereich und umgekehrt (s. Abb. 76). Zur Regenzeit kommt es des Öfteren zu Überschwemmungen. Erschwerend kommt dazu, dass die Entwässerungsgräben nur ca. 1 m über Meeresniveau liegen und bei Flut und starkem Regen nicht ausreichend sind.

Das Meer bei Panama City ist stark verschmutzt, da es keine Kläranlagen gibt und das Abwasser der Haushalte und Industrie über die Flüsse und Kanalisation ins Meer fließt. Es bestehen bereits Pläne zur Säuberung der Küste und des Meeres. Das existierende Kanalisationssystem der Stadt soll erweitert und mit Kläranlagen verbunden werden. Weiters gibt es auch Pläne zur Prävention von Mülldeponierung bei und in Flüssen. Die Realisierung der genannten Pläne soll einen sauberen Küstenbereich und das Baden im Meer ermöglichen. Weiters sollen damit die Probleme von Überschwemmungen reduziert werden und das bestehende, gefährliche und optisch störende Kanalisationssystem verschwinden lassen. [25]

(Abb. v.l.n.r.): Abb. 126: Kanalgraben entlang der Straße

Abb. 127: Kanalrinne bei Durchgang

Abb. 128: Verschmutzter Fluss





## Soziale Probleme

Panama Viejo hat seit jeher den Ruf ein unsicherer Bereich zu sein. Dies rührt von seiner Entstehung her, da sich in diesem Bereich Anfang des 20. Jahrhunderts die ärmsten Menschen von Panama City angesiedelt hatten. Obwohl sich das soziale Niveau vieler der dort lebenden Personen bereits verbessert hat, bleibt der schlechte Ruf bestehen. Der Grund dafür liegt teilweise an den noch recht abgeschlossenen Bereichen, der schlechten Infrastruktur, schlechten Beleuchtung bei Nacht und des fehlenden Übergangsbereiches zwischen Häusern und Ruinen. Im Vergleich zu anderen Bereichen in Panama City ist auch die Arbeitslosenrate hoch.



Abb. 129: Grenze zwischen Ruinen und Häusern

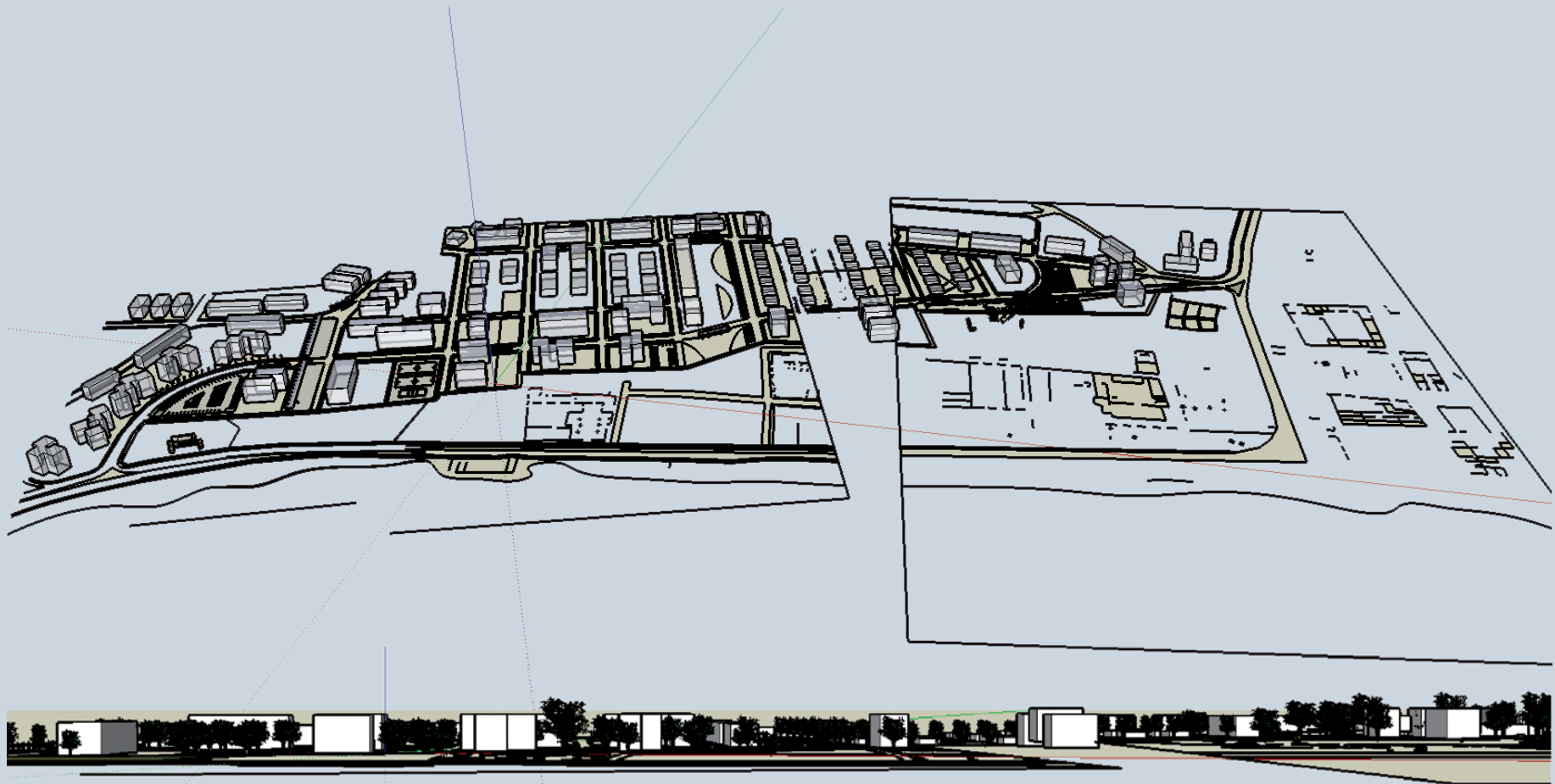
Abb. 130: Grenze zwischen Ruinen und Häusern

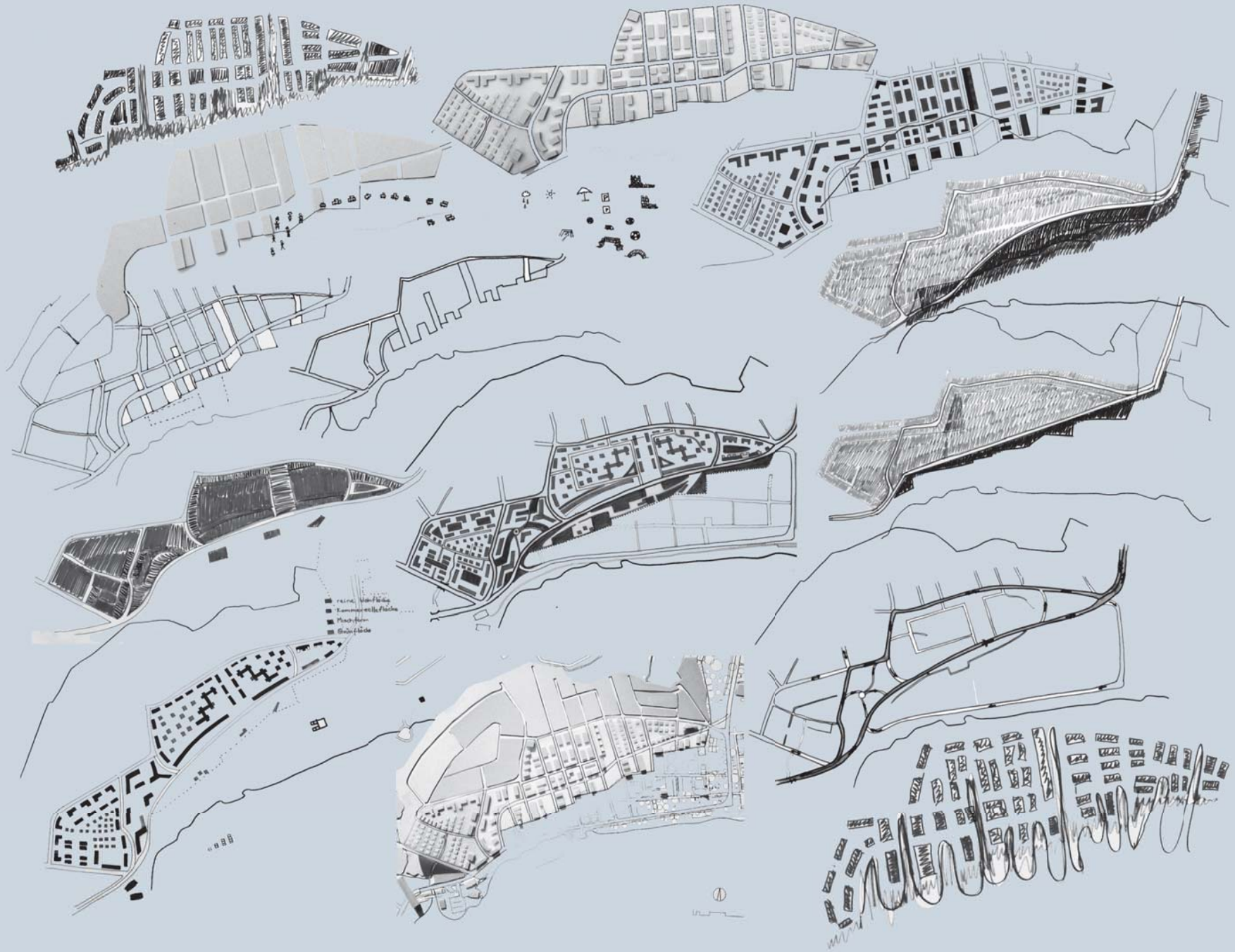




Abb. 131: Schutz vor Einbrechern

# Entwurf





## Strukturen der Bauanordnung in Panama City

Die Baustrukturen in Panama wurden bis jetzt immer durch den Straßenverlauf geprägt. In den Wohngebieten sind die Häuser in einer Reihe, eines neben dem anderen, gebaut. Die freie Fläche zwischen den Häusern ist verschwindend klein (s. Abb. 132). Die typischen Strukturen sind sehr geradlinig und die Straßen sind meist rechtwinkelig zueinander wie in einem Raster angeordnet. In Abb. 133 sieht man eine Aufteilung eines Wohngebietes, wenn nicht nur Häuser, sondern auch Gebäude (schwarz) vorkommen. Zwischen den hohen Gebäuden gibt es mehr Freiraum und die Wohnblöcke zwischen den Straßen sind größer.

Die innerstädtischen Strukturen sind durch die Straßenraster und eine Aneinanderreihung von Häusern und Gebäuden zu Blöcken, zwischen den Straßen, entstanden. Die Blöcke wurden nicht gemeinsam geplant, sondern entwickelten sich mit der Zeit durch die Ansammlungen an Bauten (Abb. 135 u. Abb. 136).

Heutzutage versucht man neue Strukturen und Gliederung als Gesamtes zu planen. Die Bebauung wird aufgelockert und Grünraum wird in das Konzept aufgenommen. Die Gliederung ist nicht immer geradlinig bzw. parallel zu den Gebäuden, was auch mehr Dynamik bringt (Abb. 134).

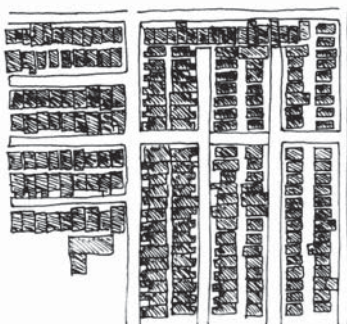


Abb. 132: Struktur von Wohngebiet, nur Häuser

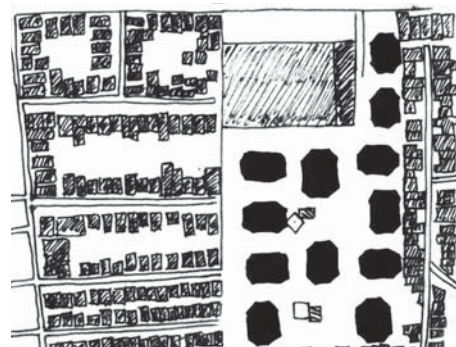


Abb. 133: Struktur von Wohngebiet, Häuser und Gebäude gemischt

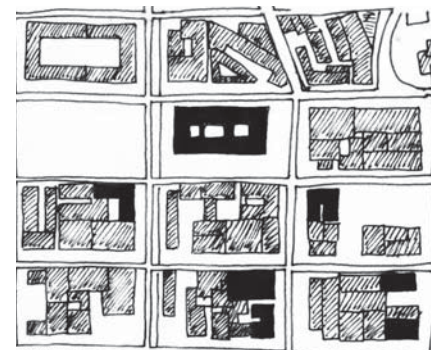


Abb. 135: Struktur von innerstädtischem Wohn- u. Mischgebiet

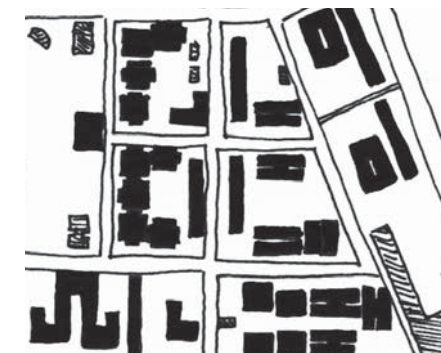


Abb. 136: Struktur von innerstädtischem Wohn- und Mischgebiet, nur Gebäude



Abb. 134: Moderne Struktur von Wohn- u. Mischgebiet



In den meisten Bereichen, wo sich Menschen aus niedriger sozialer Schicht ansiedelten, gab es keine Planung des Gebietes, was auch die Straßen betrifft. Dies führte zu einer Ansammlung vieler kleiner Häuser ohne gemeinsame Ausrichtung oder Gliederung (s. Abb. 137).

In Wohngebieten der mittleren Sozialschichten gibt es eine gemeinsame Planung, Gliederung und Ausrichtung der Häuser. Hier sind oft auch Nahversorgung und kleine, gemeinsam nutzbare Grünflächen eingeplant. Der Freiraum zwischen den Häusern ist trotzdem sehr gering, da meist eingeschößig gebaut wird. (s. Abb. 138). Die meisten Siedlungen bestehen aus ein bis zwei verschiedenen Modellen von Häusern. Dies hat zur Folge, dass man sehr leicht die Orientierung in solchen Siedlungen verliert (s. Abb. 140).

Wohnsiedlungen für Menschen aus hoher Sozialschicht sind aufgelockert, da die Häuser und Gebäude nicht das gesamte Grundstück beanspruchen und oft mehrstöckig gebaut wird (s. Abb. 139).



Abb. 140: Typische Wohnsiedlung



Abb. 137: Struktur von Wohngebiet, niedrige Sozialschicht

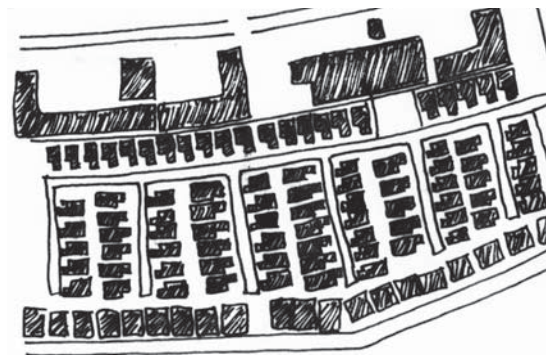


Abb. 138: Struktur von Wohngebiet, mittlere Sozialschicht

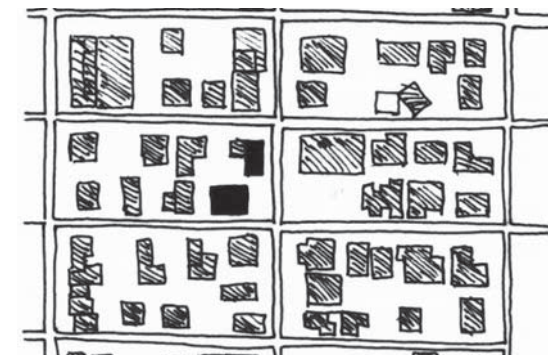


Abb. 139: Struktur von Wohngebiet, hohe Sozialschicht

## Referenzprojekt Curundú

Curundú ist ein Stadtteil von Panama City, wo sehr arme Menschen wohnen. In diesem Stadtteil gibt es zwei Bereiche. Der eine besteht aus Substandard-Sozialbauten mit mehreren Stöcken und Wohnungen, im anderen befinden sich Behausungen großteils aus Holz und Wellblech. Es gibt teilweise kein fließendes Wasser, keine Kanalisation, keine Straßen und mehrere Häuser haben keinen Stromanschluss. Die hygienischen Bedingungen sind kritisch, Brände sind relativ häufig und auch das Stadtbild leidet stark. Durch den nahe gelegenen Fluss gibt es regelmäßig Überschwemmungen, was die hygienischen Bedingungen noch verschlimmert.

Mit dem Projekt Curundú schlägt die Regierung und die Stadt Panama City einen neuen Weg hinsichtlich Stadtsanierung ein. Es ist das erste Projekt, in dem der komplette Bereich neu erbaut wird und die Bewohner nicht in andere Gebiete umgesiedelt werden. Die bestehenden Gebäude und Häuser werden abgerissen. Es werden aber nicht neue, typische Sozialbauten errichtet, sondern der ganze Bereich wird in aufgelockerter Bauweise von Gebäuden mit wenigen Geschossen bebaut. Dies soll auf der einen Seite den Lebensstandard der dort lebenden Menschen erhöhen, das Stadtbild verbessern und das Image des Bereiches als Armenviertel beseitigen. Es werden etwa 1000 Wohnungen bzw. Häuser für ca. 5000 Menschen errichtet.

Der Fluss wird reguliert und an den Flussufern werden Grünbereiche geschaffen. Auch werden großzügige Grünflächen zwischen den zukünftigen Häusern errichtet und Sportflächen geschaffen. Dies soll auch dazu beitragen die Kriminalität zu verringern. In Curundú soll auch eine Struktur zur Nahversorgung aufgebaut werden.

Es sollen nicht nur die Grundbedürfnisse der Bewohner befriedigt werden, sondern es ist auch geplant Sozialeinrichtungen zu errichten. Diese Einrichtungen sollen die Menschen in Bereichen wie Wertvorstellungen, soziale Verantwortung, Besitzwahrnehmung, Förderung von Sport, Kultur und Einstellung zu Arbeit bilden.



Abb. 141: Häuser in Curundú [27]



Abb. 142: Häuser aus Holz und Wellblech [27]



Abb. 143: Lageplan zum Projekt Curundú [24]



Abb. 144: Lageplan zum Projekt Curundú [30]

Gemäß den Plänen der Regierung soll dieses Projekt auch als Referenz für zukünftige Projekte im ganzen Land dienen.

Abb. 145: Modell zum geplanten Projekt Curundú [26]



## Referenz - Baublöcke entlang der Avenida Balboa

Entlang der Avenida Balboa (Hauptstraße), wo vor kurzem die Cinta Costera gebaut wurde, befanden sich viele Blöcke mit Gebäuden und Häusern, die zwischen 1950 und 1980 erbaut wurden. Dieser Bereich war früher ein Zentrum, verlor aber in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung. Die Bauten waren und teilweise sind abgenutzt, verlassen und alt.

Dieser Bereich wird nun nach und nach abgerissen und neu bebaut, um die Baudichte zu erhöhen und das Stadtbild zu verbessern. Dabei wird das bestehende Straßensystem und die Blockaufteilung beibehalten. Somit werden die einzelnen Bauparzellen (Blöcke) unabhängig voneinander bearbeitet.

Zur Verkehrsentslastung wurde bereits die Cinta Costera erschaffen. Dazu wurde Landgewinnung betrieben, um zusätzliche Straßen, Bewegungs- und Grünflächen zu schaffen.

Um die Skyline von Panama City entlang der Küste weiterzuführen, werden auf den oben genannten Parzellen auch Wolkenkratzer gebaut. Die meisten dieser Bauvorhaben werden für private Unternehmen oder Personen durchgeführt.

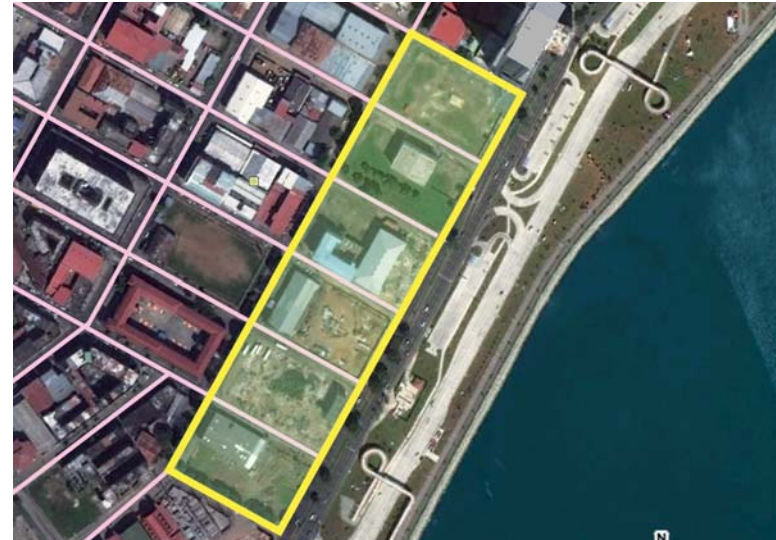


Abb. 146: Avenida Balboa bzw. Cinta Costera heute [24] [40]





Abb. 147: Heutige Situation



Abb. 148: Element Tower [32]



Abb. 149: H2O Tower [33]



Abb. 150: Destiny Tower [34]

Abb. 151: Avenida Balboa vor 2008 [31]



Abb. 152: Avenida Balboa oder Cinta Costera heute [29]



## Referenz - öffentliches Grün entlang der Küste

Mit der Cinta Costera, der Costa del Este und dem Ausflugsziel Calzada del Amador hat man im Stadtgebiet drei Erholungs- bzw. Grünbereiche entlang der Küste geschaffen. Diese Bereiche wurden besonders gut von der Bevölkerung aufgenommen und wirken sich positiv auf das Erscheinungsbild der Stadt und die Lebensqualität aus.

Dies führte zu der Entscheidung diese Bereiche zu erweitern und zum Konzept eines Grüngürtels entlang der Küste der Stadt, der sich vom Meer im Kanalbereich bis hin zum Mangrovennaturschutzgebiet ziehen soll.

Jeder dieser Bereiche hat seinen eigenen Charakter. Die Calzada del Amador ist der Bereich, der sich auf das Meer hinausstreckt und durch die Funktion als Wellenbrecher Wasser auf beiden Seiten hat. Die Vegetation besteht entlang der Straße somit vorwiegend aus Palmen. Die Cinta Costera erstreckt sich entlang des Stadtzentrums, deren Charakteristik durch Sport- und Stadtgrünflächen geprägt ist. Diese Bereiche sind besonders für die alltägliche Benutzung konzipiert. Costa del Este, ist an der Küste naturbelassen, was auf die nahe gelegenen Mangroven einstimmt und ein Kontrast zu den Wolkenkratzern ist.

Um diesen Grüngürtel weiterzuführen, ist es notwendig auch im Küstenbereich von Panama Viejo entsprechende Maßnahmen zu setzen.



Abb. 153: Grüngürtel entlang der Küste [24]

Abb. 154: Costa del Este heute [28]





Abb. 155: Erweiterung der Cinta Costera (in Bau) [36] [37]



Abb. 157: Luftbild der Calzada de Amador heute und Vorschlag für Neugestaltung [38]

Abb. 156: Avenida Balboa oder Cinta Costera heute [29]

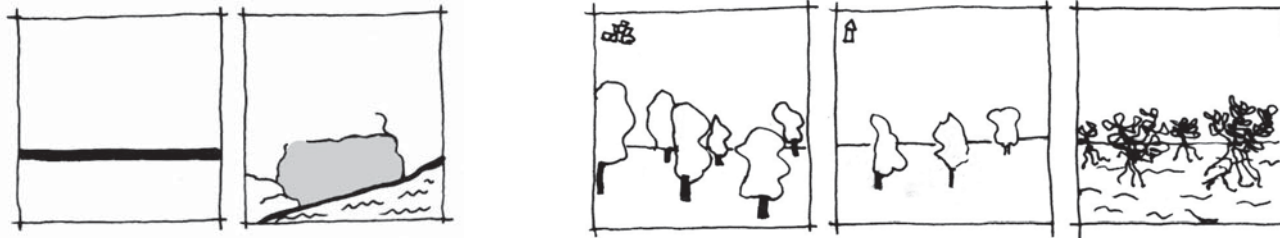


Abb. 158: Calzada de Amador heute [39]

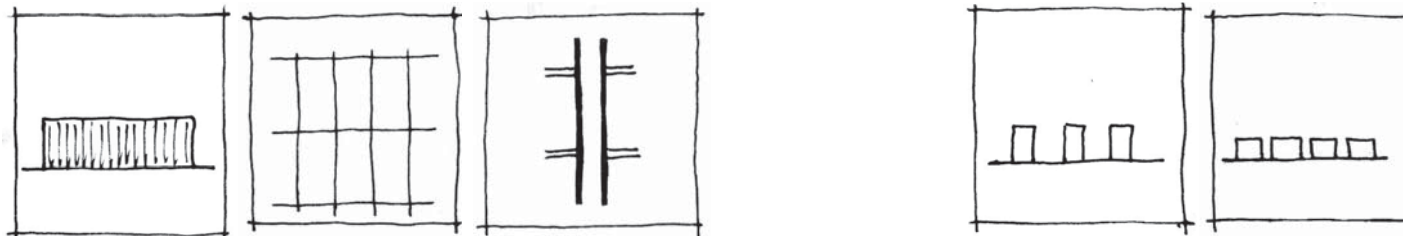


## Planungsgebiet

### Bestandsaufnahme



- Gelände: flach, Meeresniveau, umschlossen von Flüssen
- Vegetation: an der Küste große Bäume, Mangroven, Wiesen zwischen den Ruinen, Bäume zerstreut zwischen den Häusern



- Silhouette: konstantes Profil
- Straßenstruktur: rasterförmig, zum Meer ausgerichtet
- Stadtteilstruktur: lineares Prinzip
- Bebauungsweise: offen
- Bebauungsdichte: niedrig
- Bebauungstypologie: eng zueinander, freistehende Einfamilienhäuser



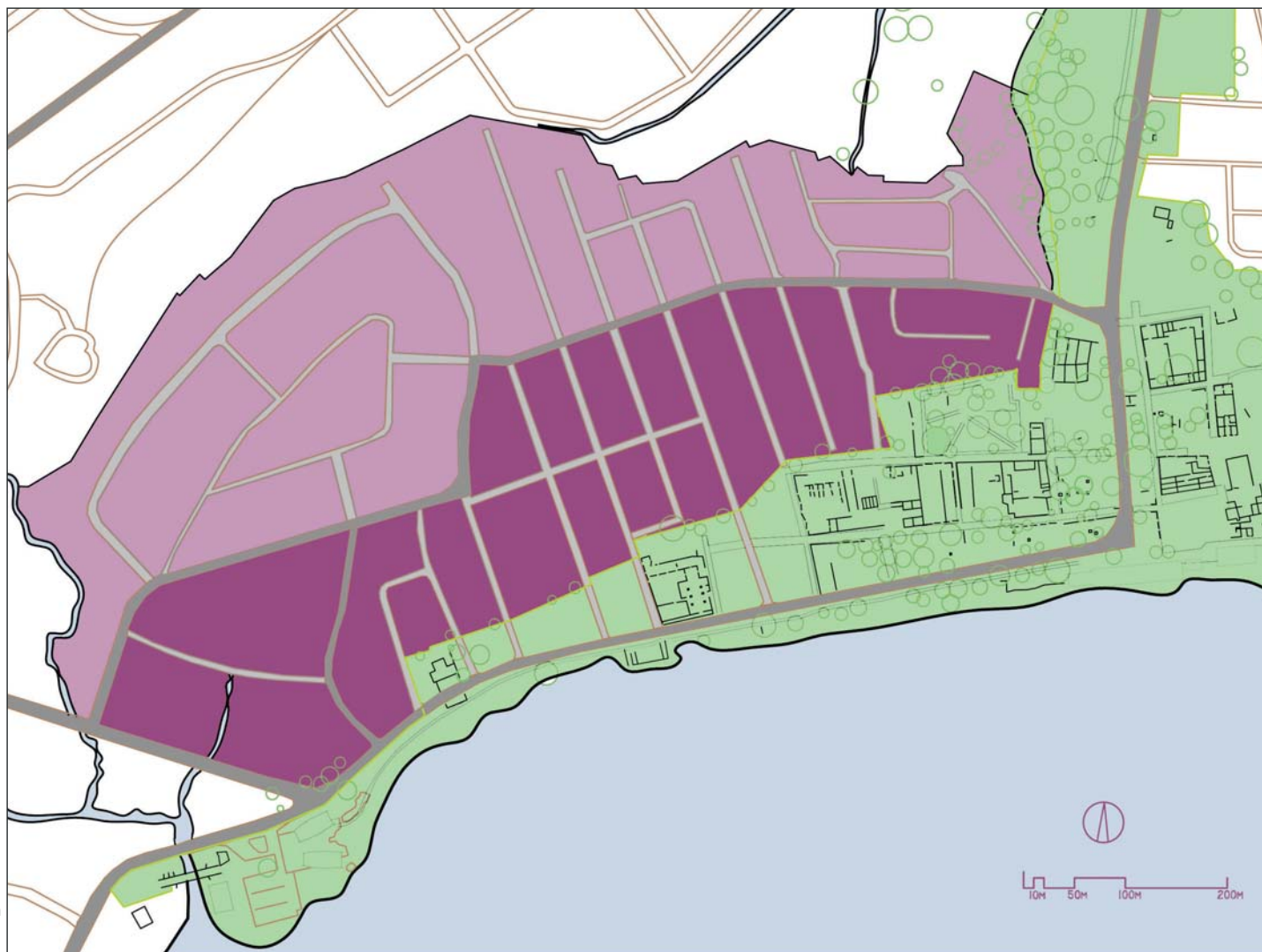
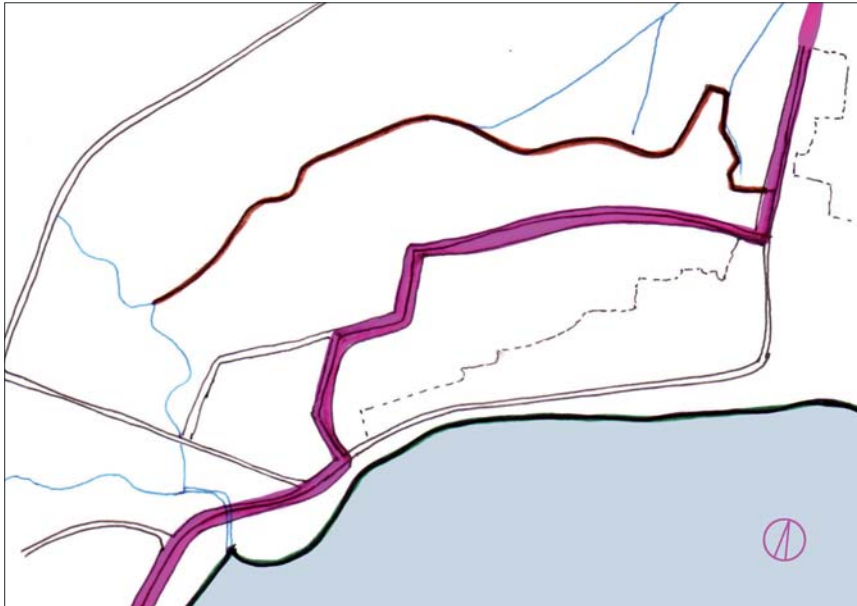


Abb. 159: Planungsbereich

- Panama Viejo - Projektbereich
- Panama Viejo - restlicher Bereich
- Ruinenpark

## Planung - Hauptstraßen



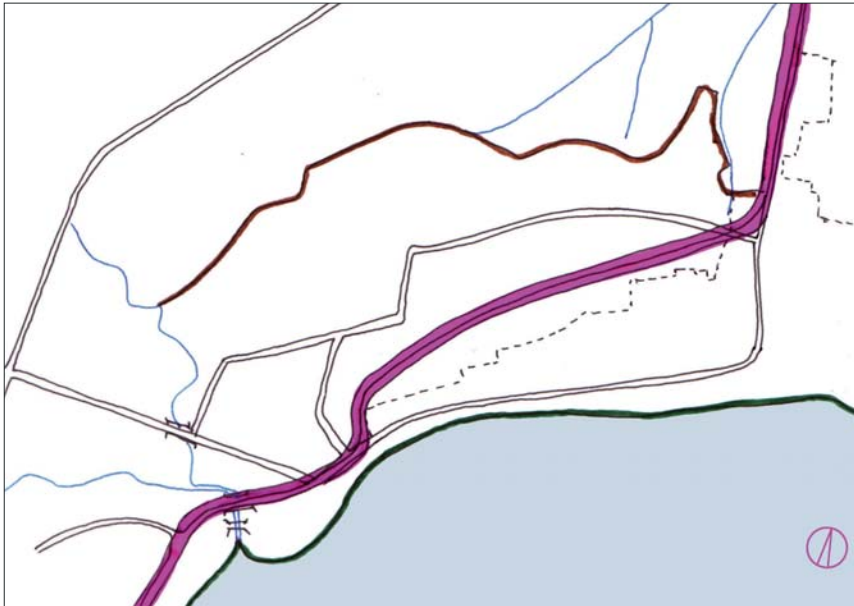
### Variante H-a

- + Wiederverwendung und Erweiterung bestehender Straße
- + Verringerung des Verkehrs durch Ruinenbereich
- Verkehr konzentriert sich auf eine Straße => starker Verkehr für Anrainer
- starke Teilung des Gebietes durch breite Straße
- Ruinenbereich nicht wahrnehmbar



### Variante H-b

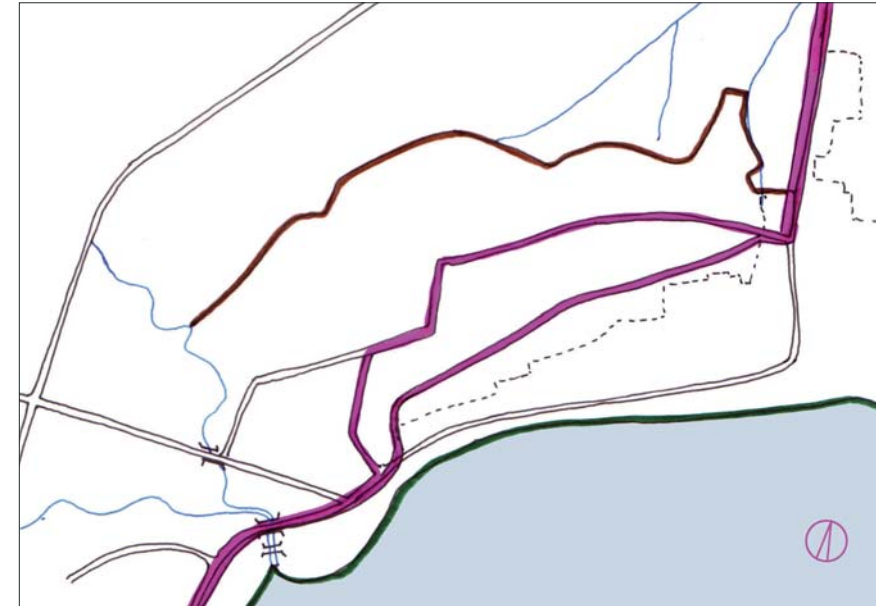
- + Verringerung des Verkehrs durch Ruinenbereich
- + Wohnbereich frei von starkem Verkehr
- aufwändiger Straßenbau
- keine Wiederverwendung und Erweiterung bestehender Straße
- keine Aufwertung des Ruinenbereiches
- weite Entfernungen zu öffentlichen Verkehrsmitteln



### Variante H-c

- + Verringerung des Verkehrs durch Ruinenbereich
- + Aufwertung des Ruinenbereiches
- keine Wiederverwendung aber Erweiterung bestehender Straße
- mehr Fläche für Straße notwendig
- Verkehr konzentriert sich auf eine Straße
- starke Teilung des Gebietes durch breite Straße

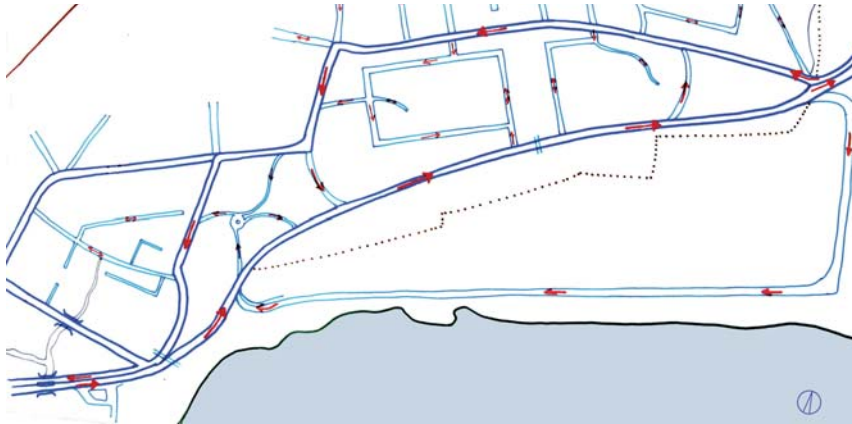
### Konzept - Hauptstraße



### Variante H-d

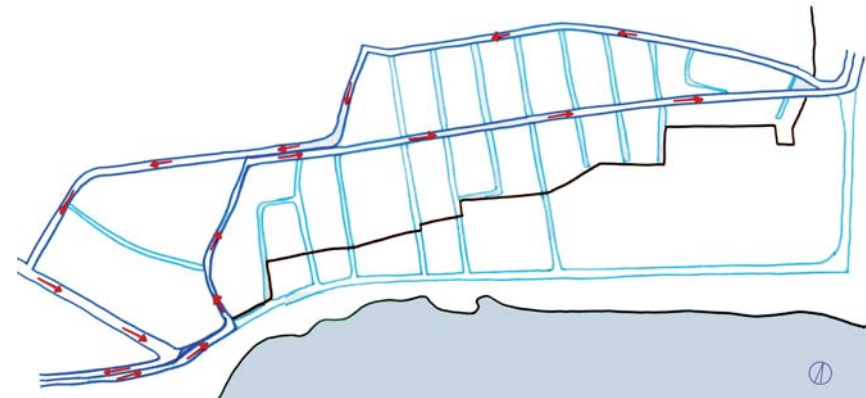
- 2 zweispurige Hauptstraßen
  - 1. Verwendung von bestehendem Straßenverlauf
  - 2. Neubau: Aufwertung von Ruinenbereich
- frühere Hauptstraße durch Ruinenpark nur als Nebenstraße
  - => Schutz der Ruinen
- Einbahnsystem
  - => weniger Fläche für Straße notwendig

## Planung - Verkehr



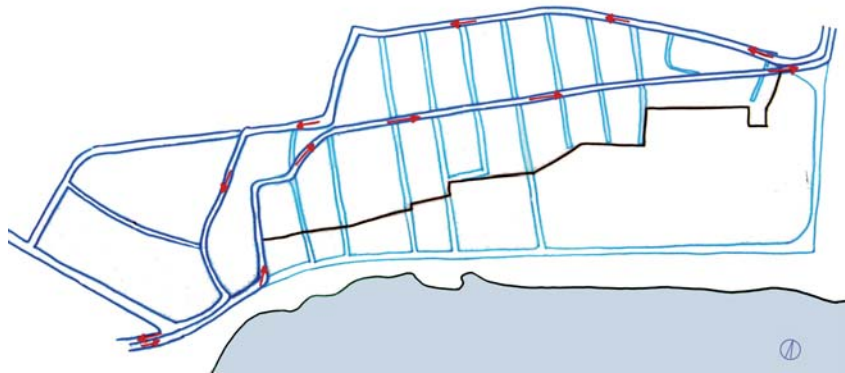
### Variante V-a

- + ganz freie Gestaltung möglich
- + optimale Verkehrsleitmöglichkeit
  
- ganz neue Struktur
- keine Berücksichtigung der bestehenden Struktur
- teuer



### Variante V-b

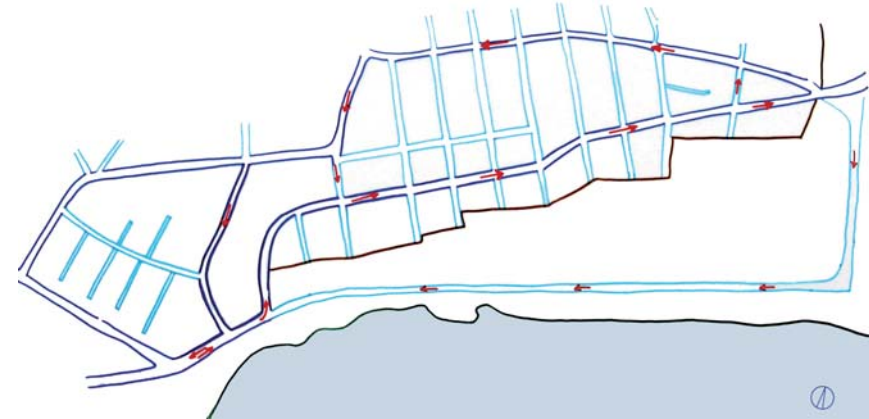
- + bestehende Straßen werden weitestmöglich wiederverwendet
- + Teilung der Bauflächen in gleich große Parzellen
  
- Hauptverkehrsrouten haben größere Umwege
- geringe Aufwertung des Ruinenbereiches, da Hauptverkehrsrouten weiter entfernt ist
- geradlinige Straßenführung verleitet zu Geschwindigkeitsübertretungen
- geradlinige Straßenführung => monoton



### Varicante V-c

- + bestehende Straßen werden größtenteils wiederverwendet
- + Teilung der Bauflächen in gleich große Parzellen
- geringe Aufwertung des Ruinenbereiches, da Hauptverkehrsroute weiter entfernt ist
- geradlinige Straßenführung verleitet zu Geschwindigkeitsübertretungen

### Konzept - Verkehr

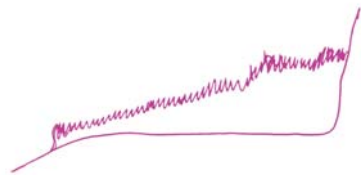


### Variante V-d

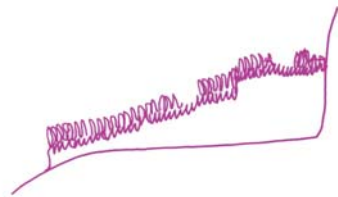
- bestehende Straßen werden größtenteils wiederverwendet
- Aufwertung und Belebung des Ruinenbereiches
- südliche Hauptstraße ist räumlich abwechslungsreich
- Aufteilung in drei Bereiche => Zonierung ist leichter erkennbar

## Planung - Grün- und öffentliche Bereiche

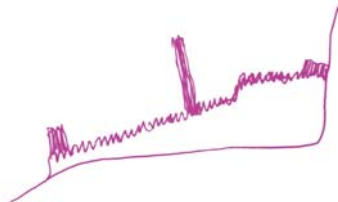
Verschiedene Varianten des Übergangsflusses zwischen Grün-/öffentlichen Bereichen und Ruinenbereich



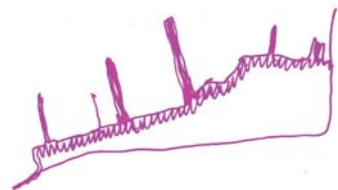
Variante G-a



Variante G-b



Variante G-c



Variante G-d



### Variante G-e

Grün- / öffentliche Bereiche

- nur ein Durchgang von nördlicher Hauptstraße zum Ruinenbereich bzw. Küste

Bauflächen

- Aufteilung in gleich große Bauparzellen (links von Durchgang/Pfeil) durch neue Straße und weniger freie Fläche

- Grün- / öffentlicher Bereiche
- bebaute Fläche
- Straße
- ⋯→ Durchgang / Durchblick
- freie Fläche





**Variante G-f**

Grün- / öffentliche Bereiche

- nur ein Durchgang von nördlicher Hauptstraße zum Ruinenbereich bzw. Küste

Bauflächen

- verschieden große Bauparzellen (links von Durchgang/Pfeil) - Verwendung bestehender Straßen



**Konzept - Grün- / öffentliche Bereiche**



**Variante G-g**

- fließt zwischen die bebauten Flächen mit unterschiedlicher Eindringung => Dynamik
- drei Durchgänge von nördlicher Hauptstraße zum Ruinenbereich bzw. Küste
  - zwei haben freien Blick zum Meer mit den Ruinen im Blickwinkel
  - einer hat direkten Blick auf die Ruinen

Bauflächen

- verschieden große Bauparzellen - Verwendung bestehender Straßen



## Bauweisen



### Variante B-a

bestehende Bebauungsstruktur

- zerstreute Häuser entlang der Straßen
- unregelmäßige Größen der Häuser
- 1-2 Geschosse
- unkontrollierte Bebauung
- Bedeckung der ganzen Fläche
- kein Grün- oder Freiraum





### Variante B-b

typische Bebauungsstruktur in Stadtviertel (Siedlungen)

- strukturierte Verteilung der Häuser mit gleichen Abständen entlang der Straßen
- homogene Größen der Häuser
- 1-3 Geschöße
- kontrollierte Bebauung
- Abdeckung der ganzen Fläche
- geringer Grün- oder Freiraum möglich

### Konzept - Bebauungsstruktur



### Variante B-c

- Abwechslung in der Struktur der Baumassen
- unterschiedliche Größen der Häuser
- 1-4 Geschöße
- kontrollierte Bebauung
- aufgelockerte Bebauung
- ausreichender Grün- oder Freiraum
- Zonierung durch Bebauung (siehe a, b, c)

## Zonierung - Nutzungen

- reines Wohngebiet
- Büros und kommerzieller Bereich
- Mischnutzung
- Grün- und öffentlicher Bereich



**Variante Z-a**

- Büros und kommerzieller Bereich entlang des Ruinenbereiches
  - => Aufwertung des Ruinenbereiches durch südliche Hauptstraße
- Mischnutzungsbereich entlang der Hauptstraßen
  - => bietet Schutz für die Wohngebiete
- reines Wohngebiet zwischen den Mischnutzungsbereichen
  - => ruhiger Bereich
- Grün- und öffentlicher Bereich fließen durch die Zonen
  - => Auflockerung



### Konzept - Nutzungen



**Variante Z-d**



Variante Z-b



Variante Z-c



Variante Z-e



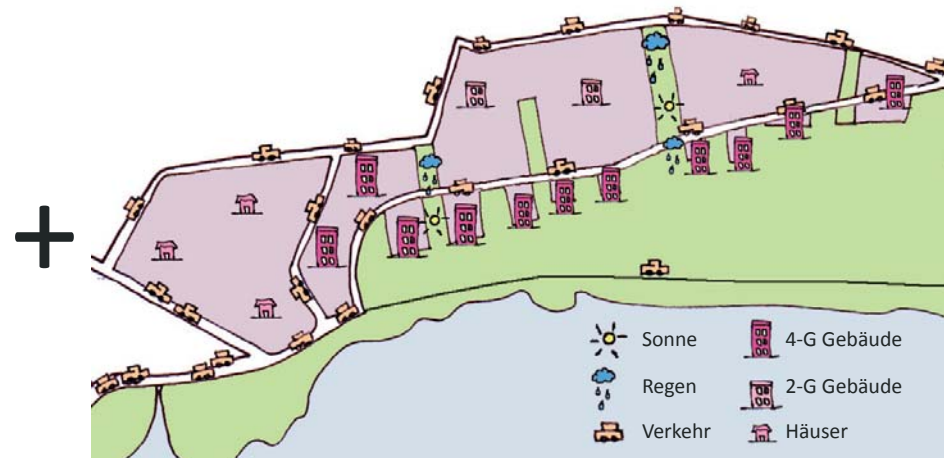
Variante Z-f

## Beeinflussende Faktoren und Maßnahmen

### Zonen



### Faktoren

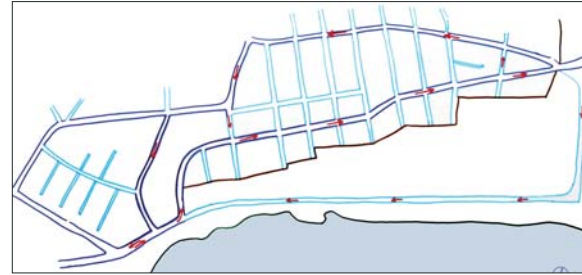




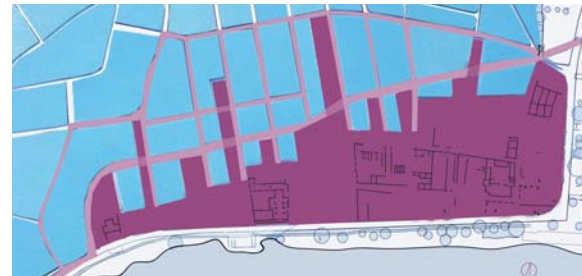
## Zusammenfassung

### Konzept

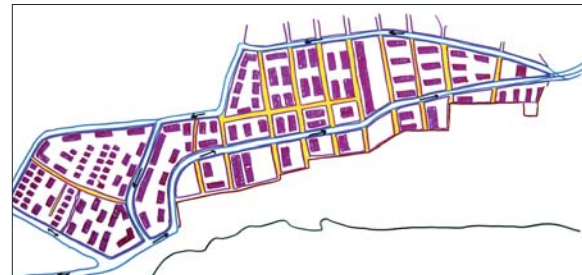
**Verkehr**  
Variante V-d



**Grün-/ öffentliche Fläche**  
Variante G-g



**Bebauung**  
Variante B-c



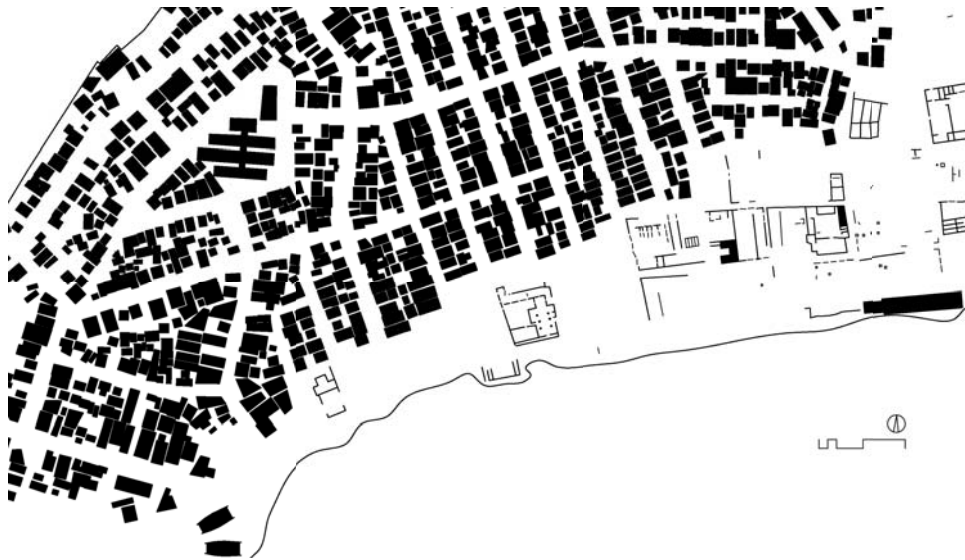
**Nutzungen**  
Variante Z-d



### Entwurf



## Schwarzplan






Schwarzplan - Bestand









Schwarzplan - Entwurf

## Straßen

-  Straßen
-  Straßen im Ruinenparkbereich
-  Restliche Stadtteilstraßen



## Gehwege

-  Gehwege
-  Wege im Ruinenparkbereich
-  Plätze
-  Restliche Stadtteilstraßen







# Grünraum

- Gras
- Wiese
- Bäume



## Gebäude, Ruinen und Überdachung

-  Gebäude
-  Überdachung
-  Ruinen
-  bestehende Gebäude





## Mögliche Nutzungen

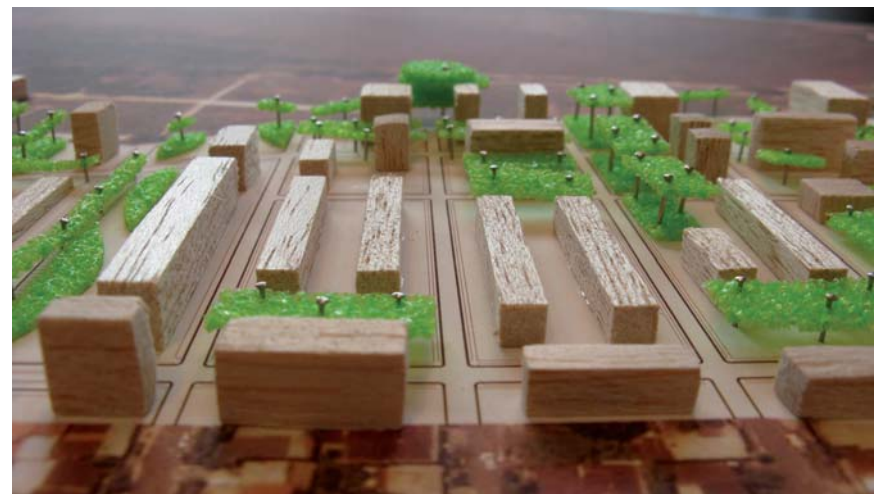


## Lage





## Westlicher Bereich

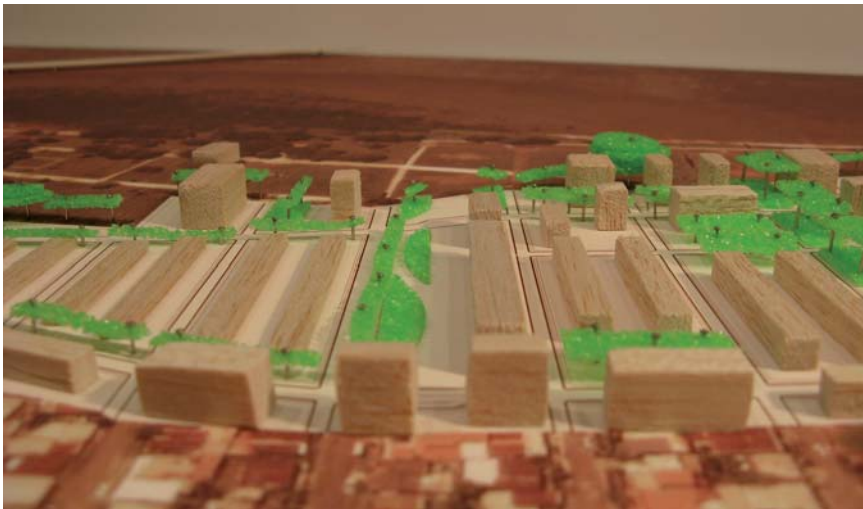




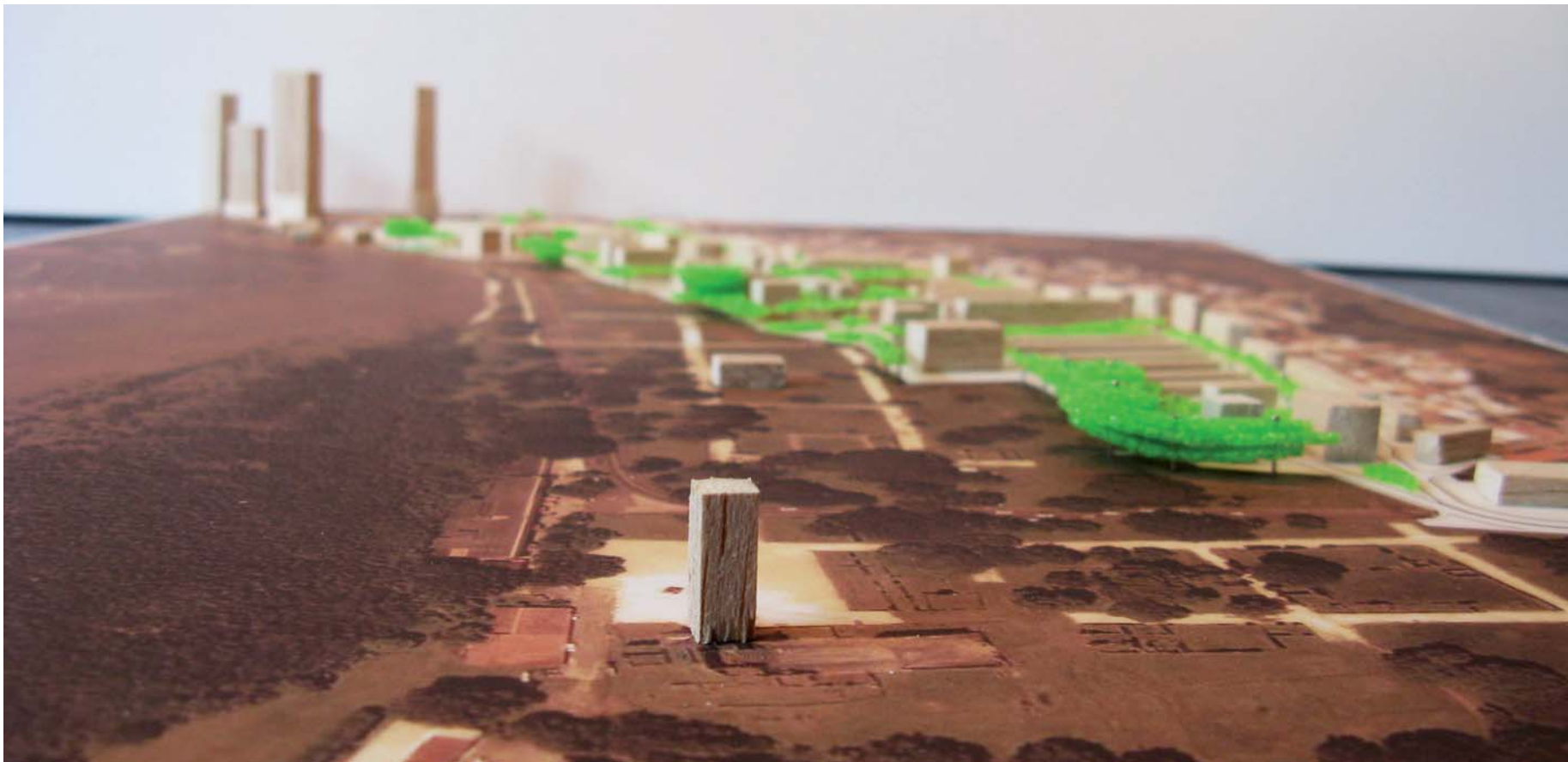
## Mittlerer Bereich - Hauptplatz

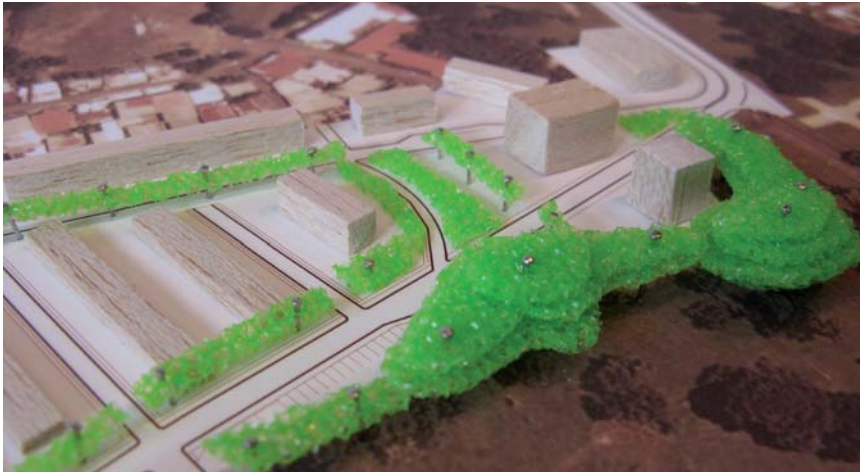




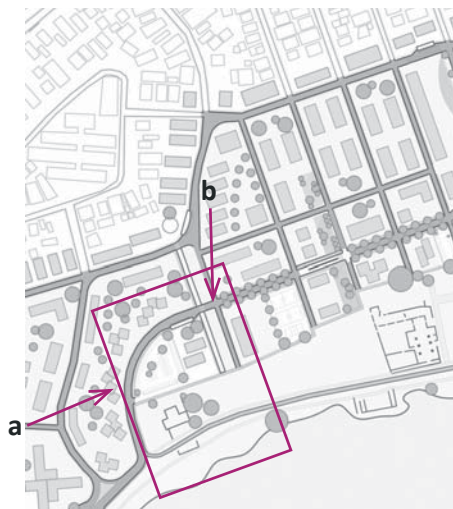


## Östlicher Bereich





### Westlicher Bereich



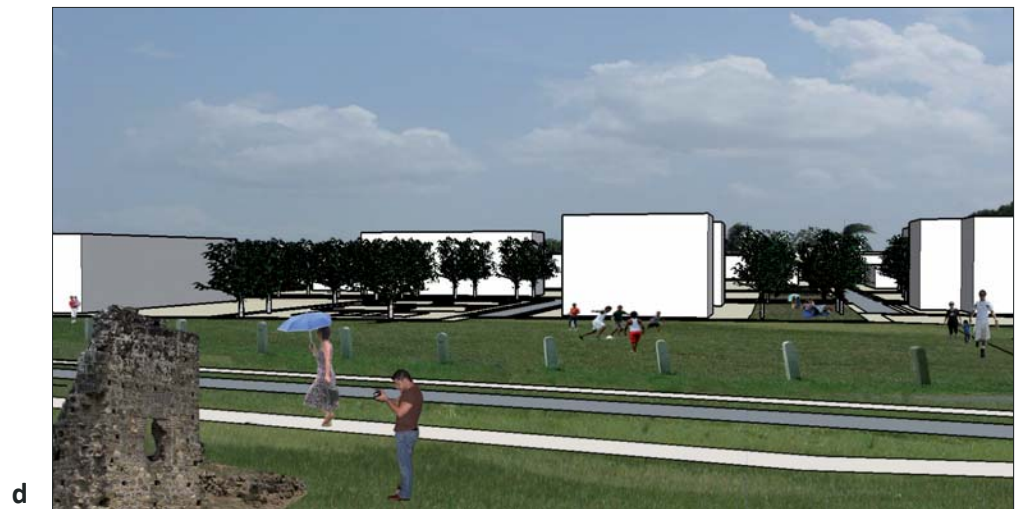
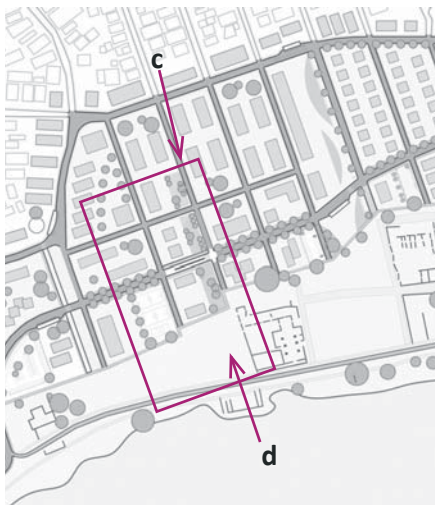
a



b



# Park



### Westlicher Platz

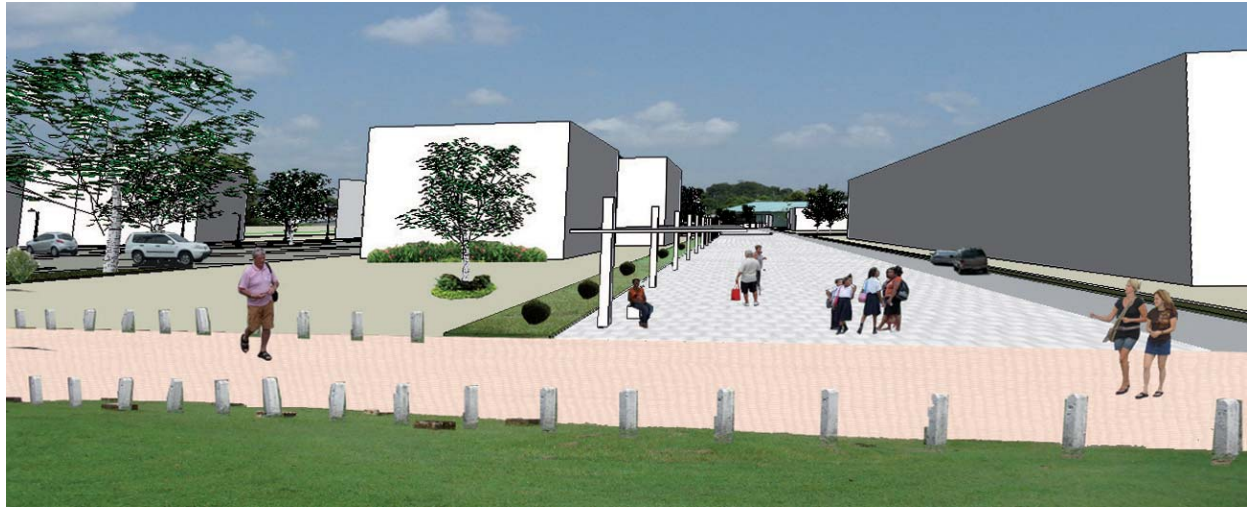


e



f



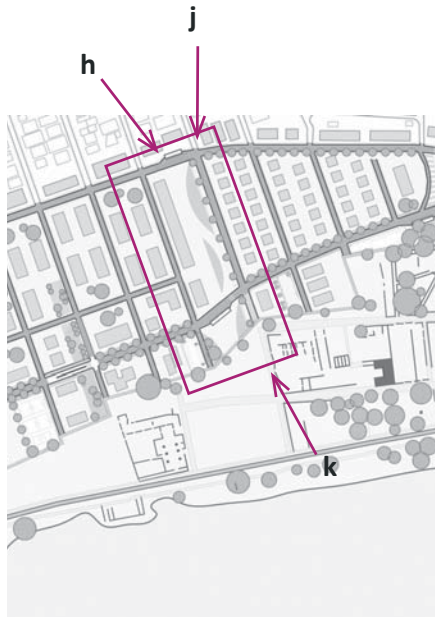


g

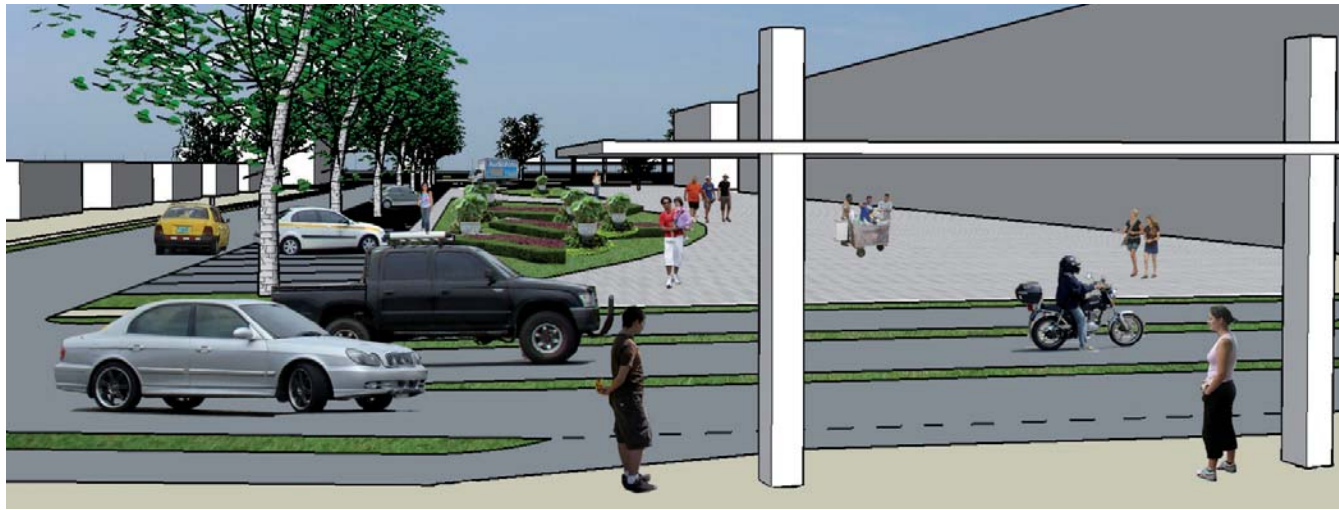


h

# Hauptplatz







i



j

# Östlicher Platz



k



l

# Östlicher Bereich



m



n



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Blick auf Panama City Zentrum und Panama Viejo [28]	9	Abb. 35:	Blick auf die Vía España Ende der 1960er [41]	26
Abb. 2:	Blick auf Panama City	11	Abb. 36:	Panama City während der Invasion der USA [20]	27
Abb. 3:	Ruinen- und angrenzender Wohnbereich	12	Abb. 37:	Feierliche Übergabe des Kanals	27
Abb. 4:	Satellitenbild vom Projektbereich (rechts) [24]	12	Abb. 38:	Wahrzeichen von Panama Viejo bei Nacht	27
Abb. 5:	Skyline von Panama City	14	Abb. 39:	Puente del Centenario	27
Abb. 6:	Topografische Karte von Panama und Amerikakarte [35]	16	Abb. 40:	La Cinta Costera	27
Abb. 7:	Politische Karte von Panama [7]	17	Abb. 41:	Blick auf die Altstadt Casco Viejo	28
Abb. 8:	Provinz Panama mit Distrikt Panama (blau) [7]	17	Abb. 42:	Blick auf Panama City (Feb. 2007)	30
Abb. 9:	Distrikt Panama mit Panama City (gelb) [7]	17	Abb. 43:	Bebaute Fläche Panama City um 1960 [3]	32
Abb. 10:	Überschwemmung in Panama City	18	Abb. 44:	Panama City	33
Abb. 11:	Cinta Costera mit Blick auf die Skyline von Panama City	19	Abb. 46:	Bebaute Fläche Panama City um 1990 [3]	33
Abb. 13:	Durchschnittliche Niederschlagsmenge [15]	19	Abb. 45:	Bebauung in Vororten von Panama City	33
Abb. 14:	Klimadiagramm Panama City [14] [15]	19	Abb. 47:	Bebaute Fläche Panama City um 2010 [3]	33
Abb. 12:	Regenzeit, Blick auf das Naturschutzgebiet beim Panamakanal	19	Abb. 48:	Verkehr und Straßen in Panama City um 1960 [3]	34
Abb. 15:	Regenwald im Kanalbereich, Gamboa	20	Abb. 49:	Stau auf der Vía España	35
Abb. 16:	Strand mit Zugvögeln bei Panama City	21	Abb. 51:	Verkehr und Straßen in Panama City um 1990 [3]	35
Abb. 17:	See mit Sumpf im Kanalbereich	21	Abb. 50:	Fließender Verkehr auf den Straßen der Cinta Costera	35
Abb. 18:	Ethnische Vielfalt	22	Abb. 52:	Verkehr und Straßen in Panama City um 2010 [3]	35
Abb. 19:	Traditionelle Tracht	23	Abb. 53:	Baustelle der Cinta Costera mit Blick auf die Skyline von Panama City	36
Abb. 20:	Ethnische Gruppen	23	Abb. 54:	Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 1960 [3]	36
Abb. 21:	Jugend in Casco Viejo	23	Abb. 55:	Shopping Mall Multi Plaza, 2009	37
Abb. 22:	Indio Frau bei traditioneller Handarbeit	23	Abb. 57:	Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 1990 [3]	37
Abb. 23:	Vasco Núñez de Balboa entdeckt das Meer des Südens [9]	24	Abb. 56:	Ein Schiff fährt in die Schleuse ein	37
Abb. 24:	Karte von Panama Viejo von 1586 [9]	24	Abb. 58:	Arbeit und Wirtschaft in Panama City um 2010 [3]	37
Abb. 25:	Modell von Panama Viejo (hypothetisch) von 1671	24	Abb. 59:	Mangroven an der Küste von Panama City	38
Abb. 26:	Pirat Henry Morgan [9]	24	Abb. 60:	Grünraum um 1960 [3]	38
Abb. 27:	Karte von Casco Viejo [9]	24	Abb. 61:	Grünbereiche entlang der Autobahn	39
Abb. 28:	Verlegung der Stadt [9]	25	Abb. 63:	Grünraum um 1990 [3]	39
Abb. 29:	Turm der Kathedrale, Zeichnung von 1859 [9]	25	Abb. 62:	Parque Metropolitano, nördlicher Stadtrand	39
Abb. 30:	Gran Colombia (Großkolumbien) [18]	25	Abb. 64:	Grünraum um 2010 [3]	39
Abb. 31:	Bau der Eisenbahnlinie, die den Atlantik mit dem Pazifik verbindet [19]	25	Abb. 65:	Soziale Schichten um 1960 [3]	40
Abb. 32:	Bau der Schleusen des Panamakanals [19]	26	Abb. 66:	Häuser mittelhoher Schicht	41
Abb. 33:	Panamakanal in Betrieb	26	Abb. 67:	Häuser niedriger Schicht	41
Abb. 34:	Puente de las Americas	26	Abb. 70:	Soziale Schichten um 1990 [3]	41

Abb. 68: Gebäude mittel-hoher Schicht	41	Abb. 101: Kathedrale (11)	59
Abb. 69: Gebäude niedriger Schicht	41	Abb. 105: Casas Terrín (10)	59
Abb. 71: Soziale Schichten um 2010 [3]	41	Abb. 109: Kirche und Kloster (de San José) (16)	59
Abb. 72: Ruinen von Panama Viejo	42	Abb. 102: Kathedrale mit Turm (11)	59
Abb. 73: Satellitenbild von Panama Viejo [24]	44	Abb. 106: Umgebung, rechts von (8)	59
Abb. 74: Lageplan mit den Barrios von Panama Viejo	45	Abb. 110: Casa de los Genoveses (15)	59
Abb. 75: Haus in Panama Viejo	46	Abb. 103: Ruinenteil an der Küste	59
Abb. 76: Straße in Panama Viejo, ohne Mülltonne	47	Abb. 107: Casas Reales (14)	59
Abb. 77: Straße in Panama Viejo	47	Abb. 111: Brunnen bei (15)	59
Abb. 78: Flächenwidmungsplan Panama Viejo [3]	49	Abb. 113: Projekt Wiederbelebung des Plaza Mayor, Ausstellungs- und Hands-On Bereich [23]	60
Abb. 79: Blick auf den Industriebereich und die Hochhäuser von Costa del Este	50	Abb. 112: Ausstellung im Kloster de las Monjas de la Concepción [23]	60
Abb. 80: Hochhäuser in Viña del Mar	50	Abb. 114: Projekt zur Wiederbelebung des Plaza Mayor, Seitenansicht [23]	61
Abb. 81: Überblick Projektbereich und Umgebung [24]	51	Abb. 115: Projekt zur Wiederbelebung des Plaza Mayor [23]	61
Abb. 82: Zweispurige Straße	52	Abb. 116: Friedhof (Jardín de Paz)	62
Abb. 83: Enge Straße mit Bussen	52	Abb. 117: Grünflächen zwischen den Ruinen	62
Abb. 84: Straßenverläufe und Verkehrsknotenpunkte in und um Panama Viejo	53	Abb. 118: Fußball zwischen den Ruinen	62
Abb. 85: Kleine Geschäfte an der Straße	54	Abb. 119: Grünflächen - Lageplan	63
Abb. 86: Lebensmittelgeschäft und Restaurant	54	Abb. 120: Zu kleiner Mülllagerplatz	64
Abb. 87: Lageplan mit Industrie und Gewerbe	55	Abb. 121: Fehlende Müllcontainer	64
Abb. 88: Platz für Veranstaltungen zwischen den Ruinen	56	Abb. 122: Verstopfung von Bächen und Abflüssen durch Müll	65
Abb. 89: Vorbereitung eines Theaterstücks in den Ruinen der Kloster	56	Abb. 124: Befreiung der Kanalisation von Müll	65
Abb. 90: Ruinen und Parkbereich Lageplan	57	Abb. 123: Aktion zur Säuberung der Küstenbereiche	65
Abb. 91: Kirche u. Kloster (de San Francisco) (5)	58	Abb. 125: Verändertes Stadtbild durch Müll	65
Abb. 92: Festung - Fuerte de la Natividad (2)	58	Abb. 126: Kanalgraben entlang der Straße	66
Abb. 93: Kloster (Monjas de la Concepción) (7)	58	Abb. 127: Kanalrinne bei Durchgang	66
Abb. 94: Puente del Matadero (1) [9]	58	Abb. 128: Verschmutzter Fluss	66
Abb. 95: Hospital de San Juan de Dios (6)	58	Abb. 129: Grenze zwischen Ruinen und Häusern	68
Abb. 96: Ruinen Oben/rechts von (7)	58		
Abb. 99: Lageplan der Ruinen von Panama Viejo [23]	58		
Abb. 97: Ruinen unten von (7)	58		
Abb. 98: Puente del Rey (17)	58		
Abb. 100: Ordenskapitel (18)	59		
Abb. 104: Kloster (de Santo Domingo) (13)	59		
Abb. 108: Plaza Mayor (19)	59		

Alle nicht referenzierten Bilder und Fotos sind von mir oder von Freunden zur Verfügung gestellt.

Abb. 130: Grenze zwischen Ruinen und Häusern	68
Abb. 131: Schutz vor Einbrechern	69
Abb. 132: Struktur von Wohngebiet, nur Häuser	72
Abb. 133: Struktur von Wohngebiet, Häuser und Gebäude gemischt	72
Abb. 135: Struktur von innerstädtischem Wohn- u. Mischgebiet	72
Abb. 134: Moderne Struktur von Wohn- u. Mischgebiet	72
Abb. 136: Struktur von innerstädtischem Wohn- und Mischgebiet, nur Gebäude	72
Abb. 137: Struktur von Wohngebiet, niedrige Sozialschicht	73
Abb. 138: Struktur von Wohngebiet, mittlere Sozialschicht	73
Abb. 139: Struktur von Wohngebiet, hohe Sozialschicht	73
Abb. 140: Typische Wohnsiedlung	73
Abb. 141: Häuser in Curundú [27]	74
Abb. 142: Häuser aus Holz und Wellblech [27]	74
Abb. 143: Lageplan zum Projekt Curundú [24]	75
Abb. 144: Lageplan zum Projekt Curundú [30]	75
Abb. 145: Modell zum geplanten Projekt Curundú [26]	75
Abb. 146: Avenida Balboa bzw. Cinta Costera heute [24] [40]	76
Abb. 147: Heutige Situation	77
Abb. 151: Avenida Balboa vor 2008 [31]	77
Abb. 148: Element Tower [32]	77
Abb. 152: Avenida Balboa oder Cinta Costera heute [29]	77
Abb. 149: H2O Tower [33]	77
Abb. 150: Destiny Tower [34]	77
Abb. 153: Grüngürtel entlang der Küste [24]	78
Abb. 154: Costa del Este heute [28]	78
Abb. 155: Erweiterung der Cinta Costera (in Bau) [36] [37]	79
Abb. 156: Avenida Balboa oder Cinta Costera heute [29]	79
Abb. 157: Luftbild der Calzada de Amador heute und Vorschlag für Neugestaltung [38]	79
Abb. 158: Calzada de Amador heute [39]	79
Abb. 159: Planungsbereich	81

Alle nicht referenzierten Bilder und Fotos sind von mir oder von Freunden zur Verfügung gestellt.



## Literaturverzeichnis

- [1] Geographic Guide, <http://www.maps-continents.com>, 18.09.2010.
- [2] Ministerio de Vivienda - República de Panamá, „Geschichtliche Beschreibung vom Ministerio de Vivienda“, [http://www.mivi.gob.pa/paginasprincipales/acercamivi\\_02.html](http://www.mivi.gob.pa/paginasprincipales/acercamivi_02.html), 13.06.2010.
- [3] Ministerio de Vivienda - República de Panamá, <http://www.mivi.gob.pa>, 13.06.2010.
- [4] Central Intelligence Agency of U.S.A., „The World Factbook“, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pm.html>, 26.06.2010.
- [5] Contraloría General de la República de Panamá, „Volkszählung 2000“, [http://www.contraloria.gob.pa/dec/Aplicaciones/POBLACION\\_VIVIENDA/index.htm](http://www.contraloria.gob.pa/dec/Aplicaciones/POBLACION_VIVIENDA/index.htm), 26.06.2010.
- [6] INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo), „Volkszählung 2010“, <http://www.censos2010.gob.pa/>, 26.06.2010.
- [7] Wikimedia, <http://commons.wikimedia.org>, 26.06.2010.
- [8] Wikipedia, „Geschichte Panamas“, [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_Panamas](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_Panamas), 26.06.2010.
- [9] „Panamá Viejo – from village to city“, Verlag Panamericana Formas e Impresos S.A., 2007, ISBN 9962-8811-4-5.
- [10] Panama Canal Railway Company, „Historia“, [www.panarail.com](http://www.panarail.com), 3.10.2010.
- [11] Marco A. Gandásegui, „Las clases sociales en Panamá“, Verlag Centro de Estudio Latinoamericanos (CELA), 2008, ISBN 84-8385-024-9.
- [12] CentralAmericaData, „Fitch: Auditan Corredor Sur en Panamá“, [http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Fitch\\_Corredor\\_Sur\\_en\\_Panama](http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Fitch_Corredor_Sur_en_Panama), 11.09.2010.
- [13] LAW Caribe, Instituto Nacional de Cultura – República de Panamá, „Plan Maestro de Panamá Viejo“ (Master Plan von Panama Viejo), 29.03.1999.
- [14] Transamerika, „Klima und Reisezeit - Panama“, <http://www.transamerika.org/pages/panama/klima-und-beste-reisezeit.php>, 18.09.2010.
- [15] wetter.com, „Klimadatenbank“, [www.wetter.com](http://www.wetter.com), 18.09.2010.
- [16] Hidrometeorología Panamá, „Factores que determinan el clima“, [http://www.hidromet.com.pa/clima\\_panama.php](http://www.hidromet.com.pa/clima_panama.php), 26.09.2010.
- [17] Länder-Lexikon.de, „Panama“, <http://www.laender-lexikon.de/Panama>, 26.09.2010.
- [18] Dirck the Noorman, „Venezuela“, <http://www.dirckthenoorman.com/?cat=14>, 26.09.2010.
- [19] Somos Editors & Ediciones Gamma, „This is Panama“, ISBN 958-9308-61-9, Dez. 1999.
- [20] Columna Crítica, „Aniversario de la caída del traficante y dictador Noriega“, <http://columnacritica.wordpress.com/2010/02/02/aniversario-de-la-caida-del-trafficante-y-dictador-noriega/>, vom 2. Feber 2010, 26.09.2010.
- [21] UNESCO World Heritage, „Archaeological Site of Panamá Viejo and Historic District of Panamá“, <http://whc.unesco.org/en/list/790>, 3.10.2010.
- [22] Road Traffic Technology, „Puente Centenario“, <http://www.roadtraffic-technology.com/projects/puente/>, 3.10.2010.



- [23] Patronato Panama Viejo, <http://www.panamaviejo.org/>, 3.10.2010.
- [24] Google Earth, <http://www.google.com/>, 3.10.2010.
- [25] Ministerio de Salud República de Panamá, „Proyecto Saneamiento de la Ciudad y Bahía de Panamá“, <http://www.minsa.gob.pa/>, 23.10.2010.
- [26] Panamá América, „Seguridad para proyecto Curundú“, [http://www.paidigital.com.pa/periodico/edicion-anterior/nacion-interna.php?story\\_id=920484](http://www.paidigital.com.pa/periodico/edicion-anterior/nacion-interna.php?story_id=920484), 10.10.2010.
- [27] Gobierno Nacional, República de Panamá, „Proyecto Curundú“, [http://www.presidencia.gob.pa/ver\\_nodo.php?cod=516](http://www.presidencia.gob.pa/ver_nodo.php?cod=516), 10.10.2010.
- [28] skyscrapercity forums, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=713480&page=5>, 21.10.2010.
- [29] [www.skyscraperlife.com](http://www.skyscraperlife.com) , 09.10.2010.
- [30] La Asamblea Nacional Panamá, Comunicaciones y Prensa „El rumor y las malas intenciones atentan contra Proyecto Curundú“, <http://www.asamblea.gob.pa>, 23.10.2010.
- [31] Panama Real Estate, <http://www.panamarealestatenow.com>, 09.10.2010.
- [32] flickr, „Element Tower Panama“, <http://www.flickr.com/photos/40770189@N07/4357091332/>, 23.10.2010.
- [33] encuentra24, „H2O Tower“, <http://www.encuentra24.com>, 09.10.2010.
- [34] craigslist, „Destiny Tower“, <http://panama.es.craigslist.org>, 09.10.2010.
- [35] Transamerika, <http://www.transamerika.org/pages/panama/topographie-landkarte.php>, 10.11.2010.
- [36] La Estrella, „Cinta Costera hasta San Felipe“, <http://www.laestrella.com.pa/mensual/2009/10/22/contenido/161001.asp>, 11.11.2010
- [37] Ministerio de Obras Públicas (MOP) - República de Panamá, <http://www.mop.gob.pa>, 11.11.2010.
- [38] Perkins + Will, <http://www.perkinswill.com/>, 11.11.2010.
- [39] Lingua Franca, <http://epiac1216.wordpress.com/2009/01/20/a-place-to-visit-in-panama-the-amador-causeway/>, 11.11.2010.
- [40] Knight bridge Investment Group, “Development Land Panama Waterfront, Avenida Balboa, Panama City“, <http://www.knightsbridgeinvest.com/Panama-Development-Land-Panama-Waterfront.html>, 11.11.2010.
- [41] YouTube, „Panama in the 1960s“, <http://www.youtube.com/watch?v=JnGD6eTbUUw>, 11.11.2010.

Alle nicht referenzierten Bilder und Fotos sind von mir oder von Freunden zur Verfügung gestellt.