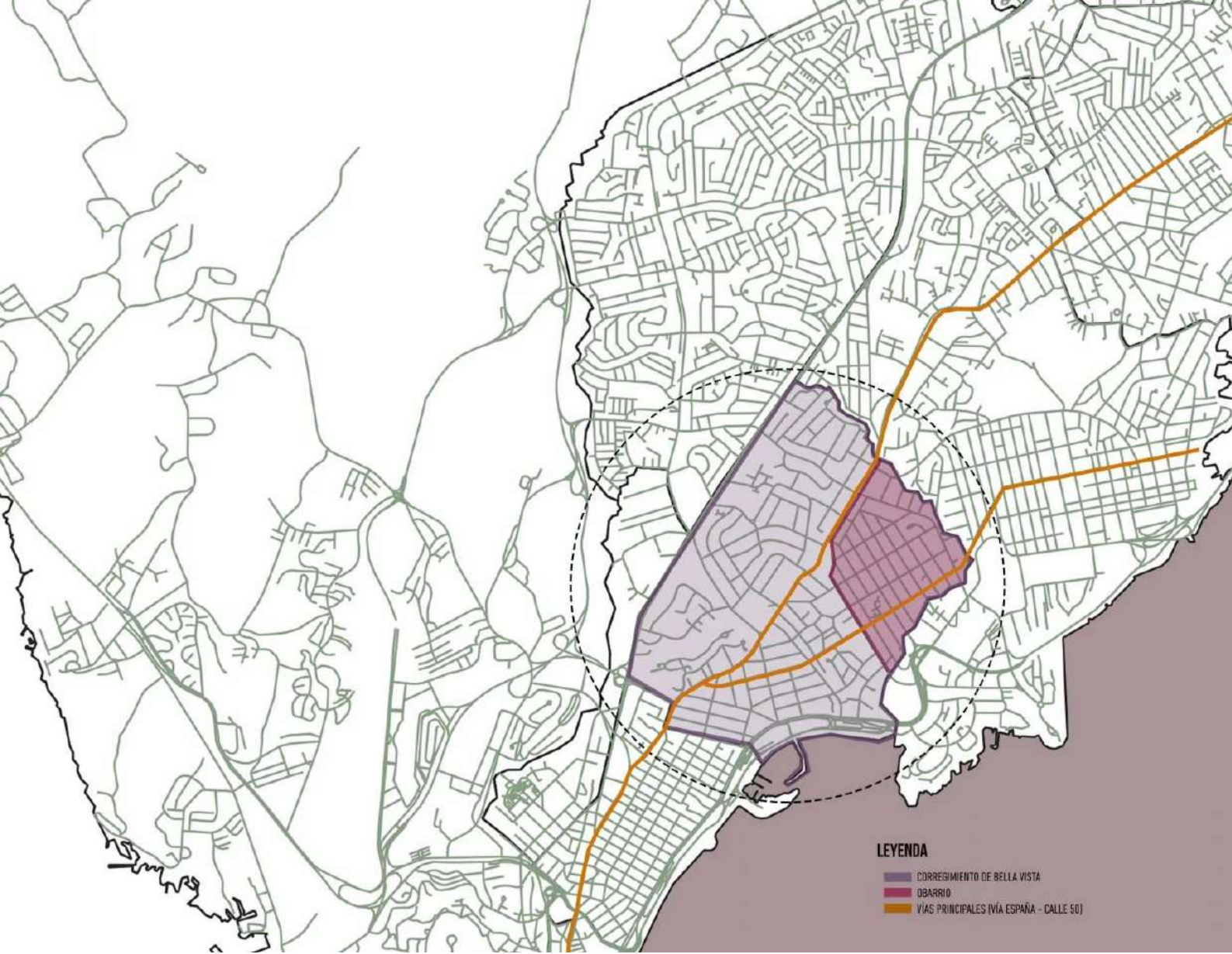




OBARRIO

TU BARRIO

Análisis urbano





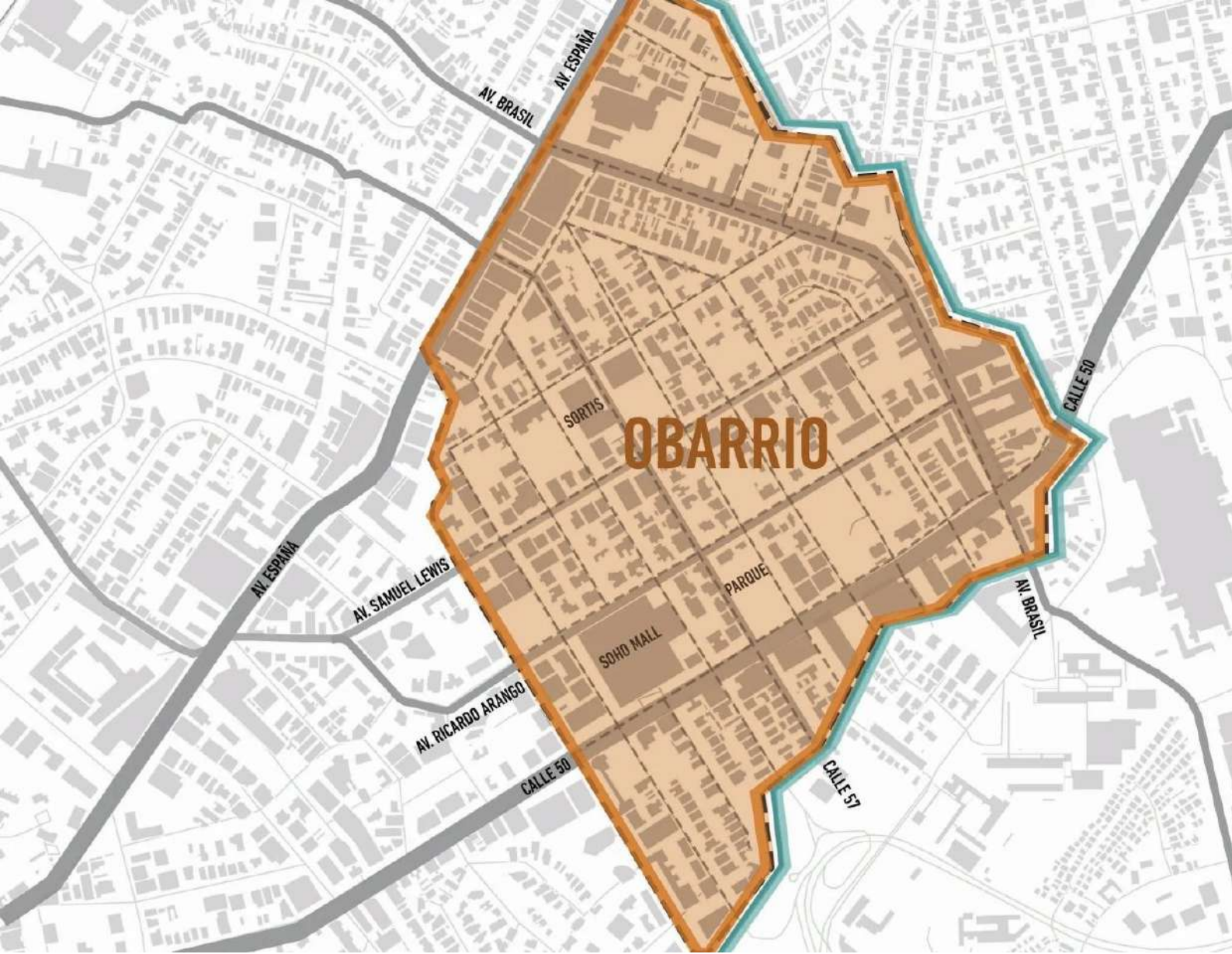
EL CONTEXTO...

BELLA VISTA Y OBARRIO TRAZADO Y NOMENCLATURA

El barrio de Bella Vista, al reticularse y urbanizarse siguiendo el paralelo de la playa y el mar, fue rompiendo con las retículas ordenadas del barrio continuo, el barrio de la Exposición [1916]; aún así se dejó una calle de paso que unía ambos barrios, actualmente la Avenida Justo Arosemena; dicha calle serviría en un futuro para conectar el centro histórico con el corregimiento de San Francisco.

Las calles transversales de ambos barrios, Bella Vista y la Exposición, están enumeradas y comparten un mismo límite, la calle 46 este; Luego de esta calle, la continuidad de la nomenclatura se le atribuye a las calles longitudinales del antiguo barrio de Campo Alegre [1940], en donde una de ellas, la que atraviesa todo el corregimiento de San Francisco (1945), es la que se denominó Calle 50.

Enmarcado entre Calle 50 y la Avenida España, una de las mas importantes de la ciudad, se encuentra Obarrio, justo en el límite con el río Matasnillo que atraviesa la trama urbana. Este barrio en el corazón de Bella Vista es uno de los mas antiguos de la ciudad y ha presenciado numerosas transformaciones urbanas en sus alrededores y en sí mismo con el paso de los años.



OBARRIO

ENFOQUE GENERAL

Obarrio es uno de los primeros barrios residenciales de la Ciudad de Panamá; con edificios entre 15 a 20 metros de altura se ha desarrollado en el marco de un entorno vecinal diverso y activo.

Con el paso de los años, el barrio se ha diversificado tanto en sus residentes como en sus servicios, debido a su céntrica ubicación dentro de la mancha urbana, muy próxima a corregimientos como Calidonia y San Francisco.

Dado que el barrio cuenta con un sin número de facilidades, comercios y centros bancarios, el mismo se mantiene muy activo en horas de la tarde; se ha identificado primordialmente como un barrio de tránsito, donde la mayoría de los peatones son adultos y adultos jóvenes que laboran en el área pero residen en sus afueras y sus residentes son en su mayoría personas de la tercera edad.

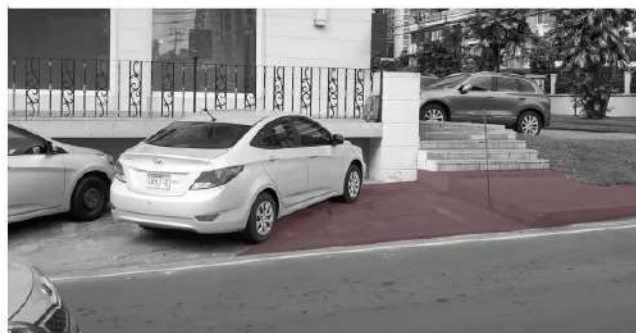
Se genera este documento como una investigación urbana y un levantamiento de información relevante sobre el barrio puesto que el mismo ha sufrido transformaciones urbanas en poco tiempo, principalmente en temas de zonificación y movilidad; por lo tanto desde la Dirección de Planificación Urbana del Municipio de Panamá se orientan talleres y participaciones que velan por que dichas transformaciones respondan correctamente a las necesidades y carencias del barrio, en donde los cambios no sean impuestos sino compartidos, en donde los residentes y visitantes de Obarrio se sientan partícipes de una renovación integral.



1

INACCESIBILIDAD

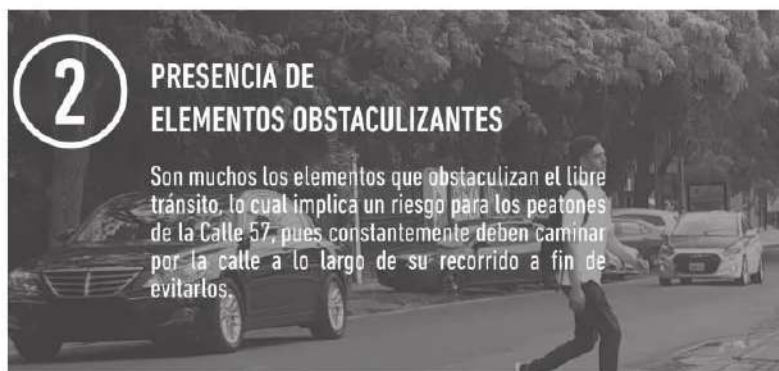
No presenta condiciones óptimas e ideales para la accesibilidad universal, las drásticas pendientes, distintos tipos de pavimento y escalones dificultan la circulación de personas mayores o con movilidad reducida



2

PRESENCIA DE ELEMENTOS OBSTACULIZANTES

Son muchos los elementos que obstaculizan el libre tránsito, lo cual implica un riesgo para los peatones de la Calle 57, pues constantemente deben caminar por la calle a lo largo de su recorrido a fin de evitarlos.



3

DETERIORO E INSALUBRIDAD

El deterioro en el espacio público es evidente, lo cual representa un riesgo para los transeúntes; al igual que las aguas empozadas por largos períodos de tiempo cercanas al área de circulación.



4

PRIORIDAD AL VEHÍCULO PRIVADO

Se prioriza en los acondicionamientos para el vehículo privado, relegando a un segundo plano la circulación peatonal en el área de estudio.



5

ÁREA DE CIRCULACIÓN DETERIORADA

Mantiene un área de circulación en mal estado a lo largo de su extensión, a pesar de ser un área altamente transitable diariamente por transeúntes en dirección a Calle 50 o la Vía España.



6

APARCAMIENTOS EN SERVIDUMBRES PÚBLICAS

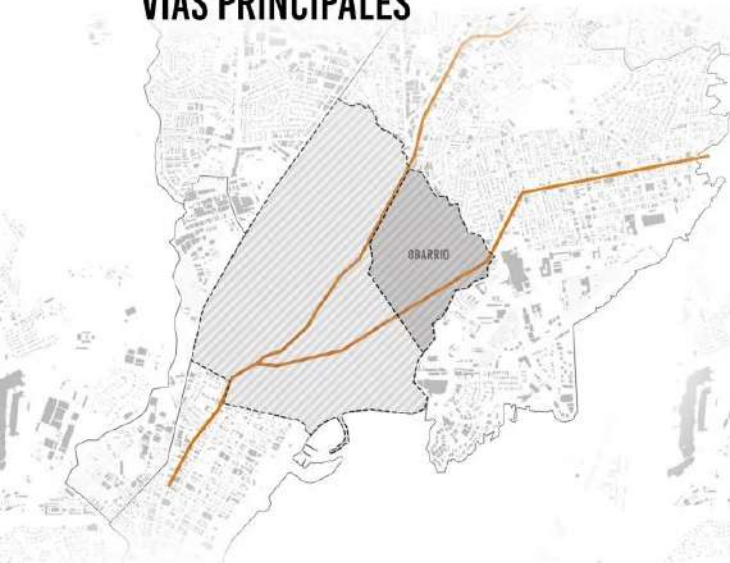
Ocupación masiva de las servidumbres públicas para aparcamientos de la clientela de los locales comerciales y restaurantes de la zona.



ESTUDIO DEL CONTEXTO

OBARRIO

VÍAS PRINCIPALES



Obarrío posee caracter de sitio de tránsito entre 2 vías principales [Vía España y Calle 50]

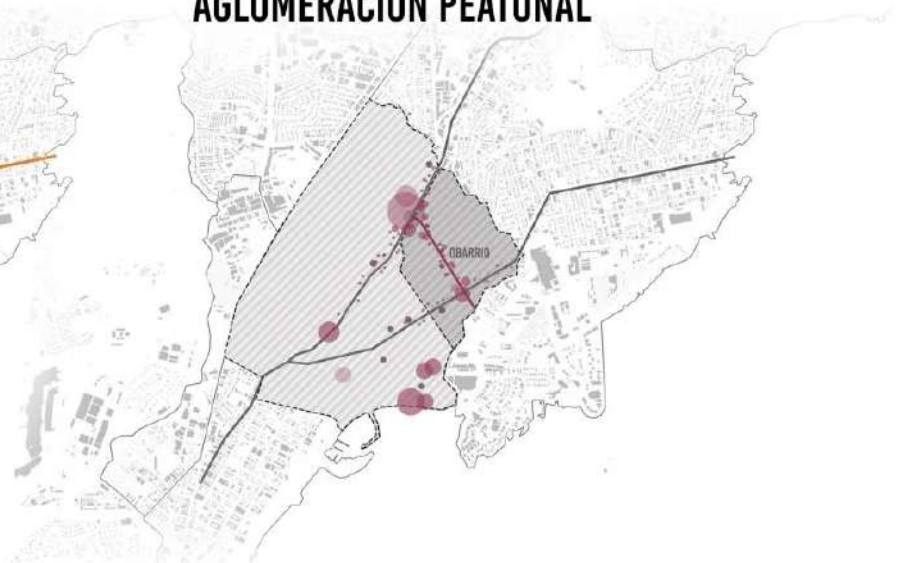
VENTAJA

Facilita la movilidad tanto de quienes se dirigen al área bancaria como de quienes se desplazan en metro desde las estaciones ubicadas en la Vía España.

DESVENTAJA

Apesar de poseer atractivos y actividad comercial densa dentro de su trama urbana; El barrio no se encuentra correctamente acondicionado para los desplazamientos peatonales.

AGLOMERACIÓN PEATONAL



A pesar de la existencia de varias calles transversales y longitudinales en el corregimiento, la calle 57 Este, la Calle 50 y la Vía España son las más utilizada por los transeúntes.

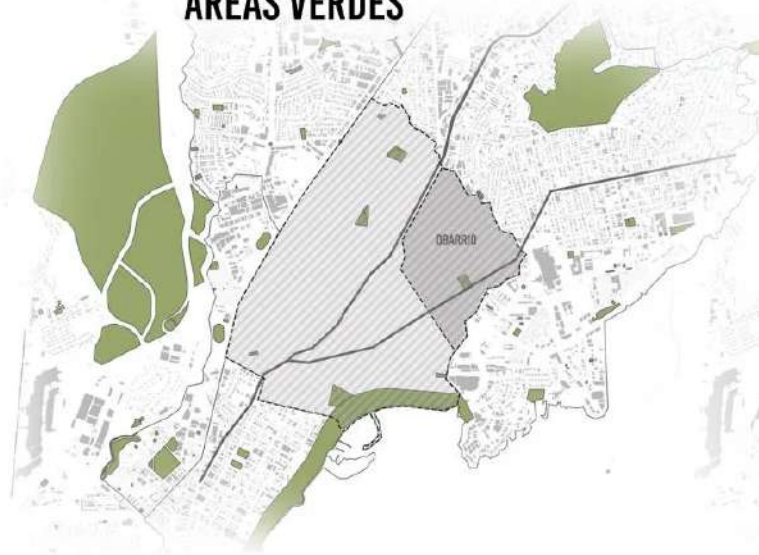
VENTAJA

Existe una mayor utilidad de estas calles y avenidas por los usuarios del área pues ofrecen mayores atractivos comerciales a lo largo del recorrido y son percibidas como rutas más seguras ya que muchos comercios operan incluso en horas de la noche.

DESVENTAJA

El tránsito peatonal es constantemente relegado a segundo plano por los distintos acondicionamientos para los autos privados a lo largo de los recorridos [aparcamientos, conos de seguridad vehicular, autos en servidumbres públicas, postes eléctricos, etc.]

ÁREAS VERDES



El análisis de áreas verdes nos permite visualizar los espacios abiertos en el contexto que podrían resultar atractivos a los usuarios.

VENTAJA

Existe un parque próximo a la calle 57 este y su intersección con la Calle 50, el parque Harry Strunz; el cual una vez revitalizado puede ser un catalizador beneficioso para todos los empleados del área bancaria y residentes de Bella Vista.

DESVENTAJA

Las áreas verdes del corregimiento se encuentran muy distantes unas de otras, no existen muchas ofertas de recreación en espacios abiertos y el único parque que podría ofrecerlas se encuentra en deterioro.

CUERPOS DE AGUA



Los ríos y quebradas juegan un papel importante puesto que se debe contemplar los riesgos por inundaciones que podrían causar y sus potenciales para ser revitalizados.

VENTAJA

En el límite de Obarrio se encuentra el río Matasnillo, el cual actualmente se encuentra contaminado, pero que podría contar a futuro con intervenciones de espacio público en su rivera que revaloricen el área.

DESVENTAJA

El estado precario de estas fuentes de agua, no contribuye a la imagen urbana que se busca generar en la ciudad, puesto que acumulan grandes cantidades de basura, generan malos olores y representan un riesgo a la salud poblacional.

SERVICIOS E INSTITUCIONES

OBARRIO

Los servicios que ofrece un barrio son fundamentales para la buena calidad de vida de sus residentes; estos servicios facilitan la estancia y la convivencia en la ciudad.

La cercanía con centros de salud, farmacias o servicios médicos de urgencia es fundamental, al igual que la proximidad a sitios de abastecimiento de los productos más habituales y esenciales.

El ocio y sus facilidades: zonas deportivas, parques infantiles, bibliotecas, cines etc, enriquece la vida cultural del barrio y son fuentes de entretenimiento saludable.

La céntrica ubicación de Obarrio favorece el acceso a varios servicios, instituciones y comercios para que aquellos que viven y visitan el área, puedan disfrutar de una calidad de vida estable.

Obarrio abarca una gran comunidad internacional, con distintas embajadas de diferentes naciones localizadas dentro del barrio; además existe una gran oferta de hoteles y hostales que aprovechan la conveniente ubicación.

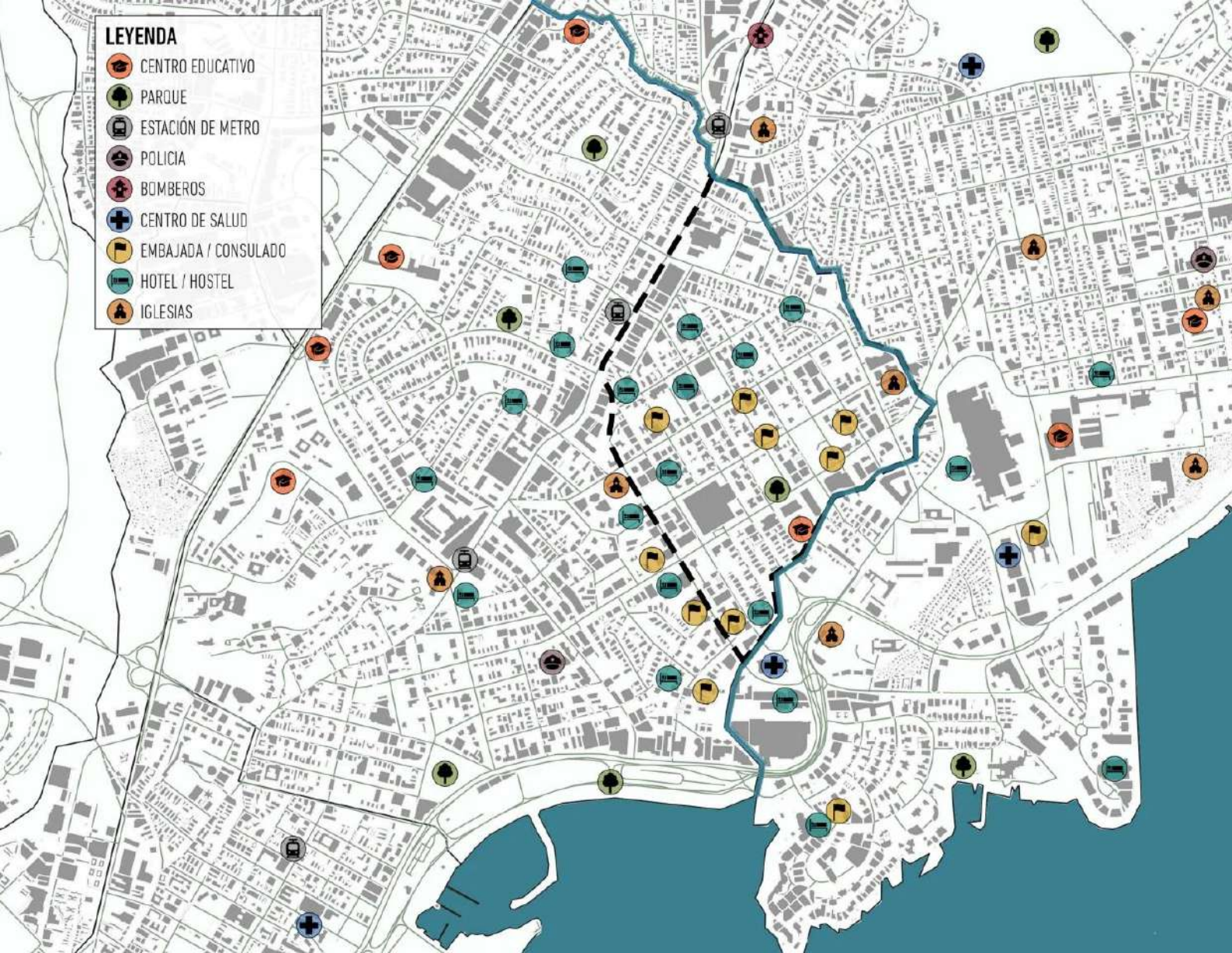
En cuanto a servicios de salud, se cuenta con dos grandes hospitales (Hospital Paitilla y Hospital Punta Pacífica), que a pesar de no estar dentro del barrio se encuentran en la proximidad; los servicios que ofrecen logran satisfacer la mayoría de las necesidades médicas de los residentes.

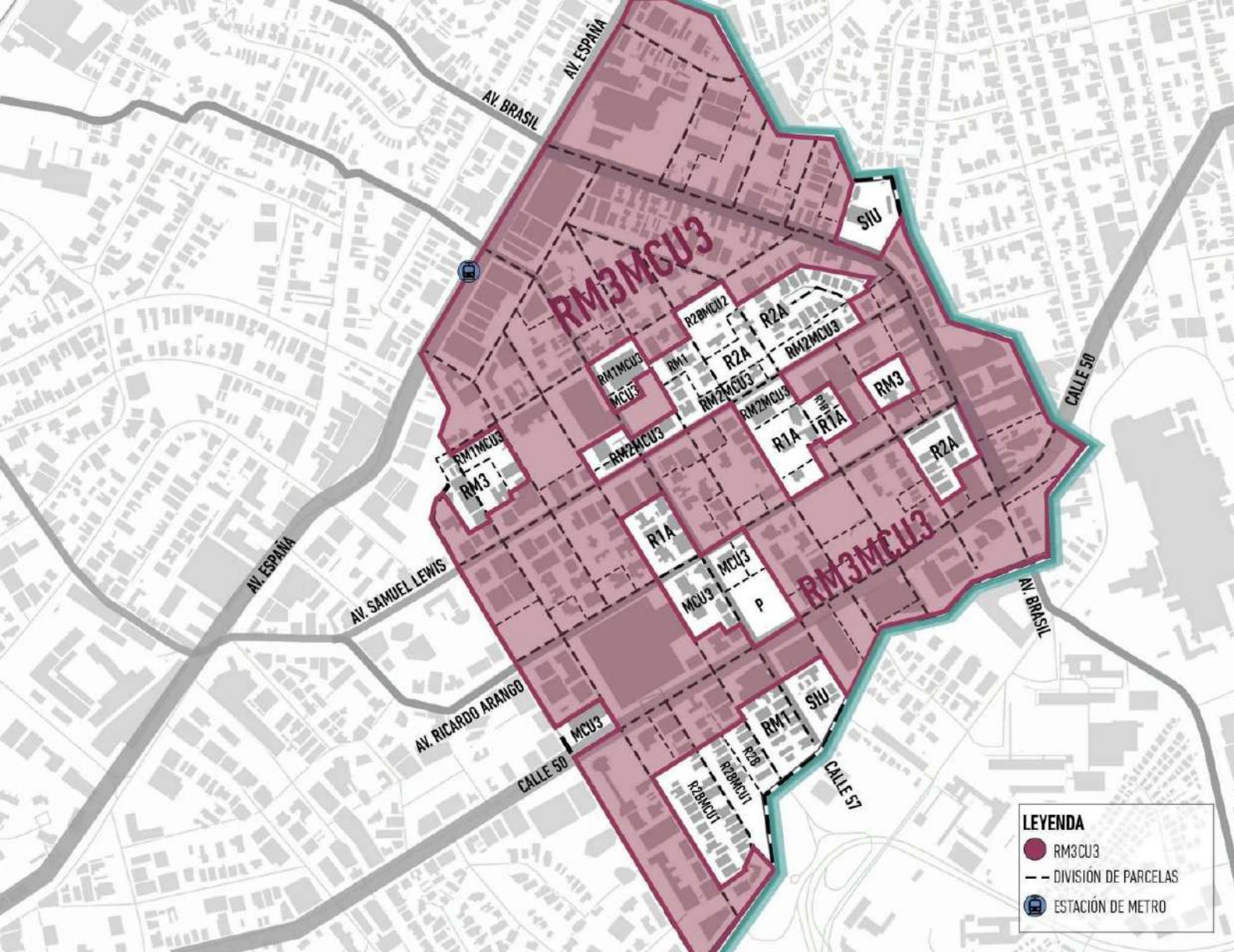
Para servicios de policía y bomberos, Obarrio depende de estaciones ubicadas en barrios aledaños que logran servir al área.



LEYENDA

- CENTRO EDUCATIVO
- PARQUE
- ESTACIÓN DE METRO
- POLICIA
- BOMBEROS
- CENTRO DE SALUD
- EMBAJADA / CONSULADO
- HOTEL / HOSTEL
- IGLESIAS





OBARRIO

ENFOQUE GENERAL

Cronología de zonificación.

1965

- Obarrio disfruta del mismo trazado de sus calles que mantiene en el presente
- Puesto que la zonificación no permitía altas densidades, el espacio verde por habitante era suficiente para cada residente.
- La zonificación principal en el centro del barrio eran: Residencial de mediana densidad, (R2-A, R2-B) y Residencial Multifamiliar (RM-1, RM-2, RM-3) y Comercial.

1979

- El área central del barrio mantiene el carácter de Residencial de baja y mediana densidad (R1-A, R1-B, R2-A, R2-B), con excepción de cambios en las avenidas principales internas del barrio donde se permiten mayores densidades y locales comerciales en planta baja.
- Las Av. Ricardo Arango y Av. Samuel Lewis ahora permiten en algunas partes, usos Residenciales de mediana densidad, (RM-3) al igual que Comercial Urbano de intensidad alta (C2).

1986

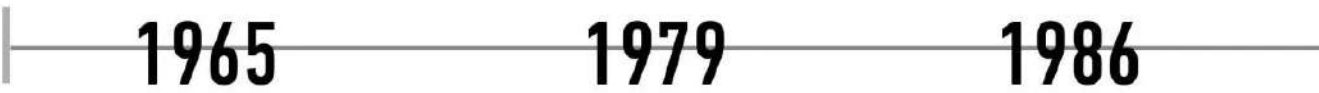
- No hay mayores cambios de zonificación, sin embargo, las avenidas principales sufren cambios menores que permiten mayores densidades (RM-1 a RM-2). Se puede observar tanto en Obarrio como a sus alrededores, que las áreas zonificadas como Comercial expanden su huella ligeramente. En muchos casos la zonificación no es solamente Comercial (C2), pero Residencial Multifamiliar (RM), que permite residencias y comercios en planta baja juntos.

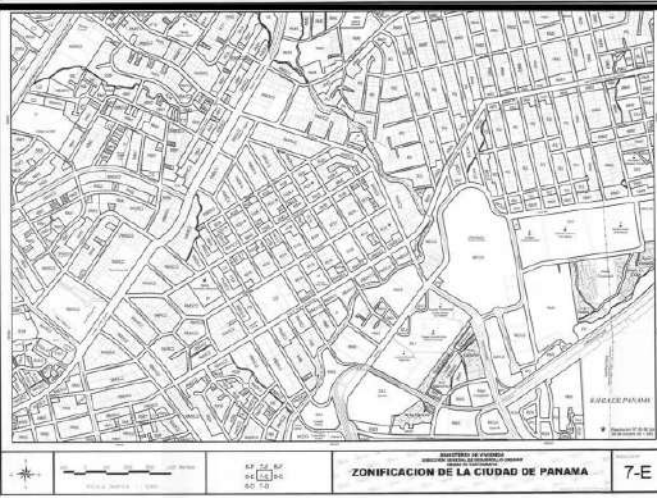
1992

- Se consolidan los nuevos cambios de zonificación, todo Obarrio comprendido entre la Av. Abel Bravo y la Av. España está zonificado como Residencial Multifamiliar (RM3-C2), permitiendo usos residenciales y comerciales en todos los lotes en esta parte de Obarrio. De igual manera, grandes secciones de la Av. Samuel Lewis también responden a la zonificación Residencial Multifamiliar (RM-3)



CAMBIOS DE ZONIFICACIÓN EN OBARRIO(1965 -2004)



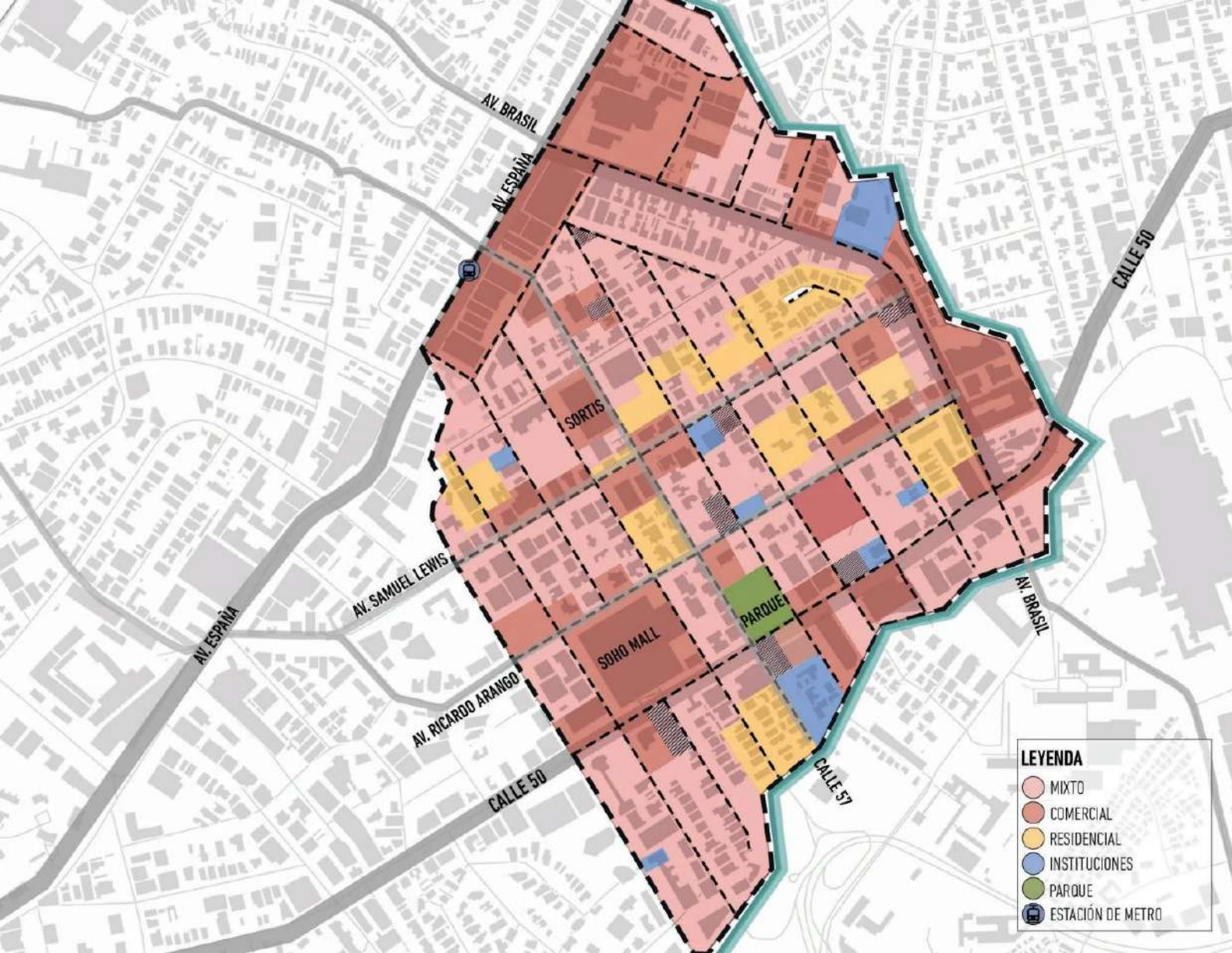


1992

2004

2004

Los lotes junto a las avenidas España, Brasil y la Calle 50 son casi en su totalidad Residencial Multifamiliar, Comercial Urbano (RM3-C2). Las zonas Residenciales de baja densidad (R-1, R-2) quedan relegadas a la Av. Abel Bravo y la Av. Ricardo Arango, con excepción de las cuadras entre la Calle 54 y la Calle 56 entre la Av. Ricardo Arango y la Calle 50 que fueron consolidadas como un solo lote Comercial Urbano (C2), hoy día el centro comercial Soho Mall. Los terrenos del aeropuerto Marcos A. Gelabert son divididos y zonificados principalmente como Mixto Comercial Urbano (MCU3), hoy día el centro comercial Multi Plaza Pacific, el hospital privado Punta Pacifica, entre otros.



USOS DE SUELO

OBARRIO

A medida que ha ido creciendo la Ciudad de Panamá, Obarrio se ha convertido en un área céntrica, donde su suelo es valorado altamente y donde la necesidad de vivienda y servicios aumenta constantemente.

El levantamiento de información sobre los usos de suelo nos brindan datos sobre las actividades e intervenciones que se realizan en el área independientemente de lo dictado por la norma de zonificación vigente .

Actualmente el mayor uso de suelo en Obarrio es mixto, es decir, en donde se mezclan usos comerciales y residenciales; Los comercios se localizan en planta baja y las residencias están localizadas en los pisos superiores. Esta tipología de vivienda se aprecia mayoritariamente en edificios de poca altura (de 4 a 6 pisos) y es una tipología ideal para la vida en sitios como Obarrio, dado que los comercios mantienen la vida en la calle activa y segura; cabe mencionar, que estos comercios idealmente no deberían mantener usos incongruentes para un barrio residencial.

Además de los usos mixtos, existe también un gran porcentaje de suelo desarrollado puramente como residencial, mientras que el mayor uso comercial se da próximo a la Avenida España, Avenida Brasil y Calle 50.

Obarrio también cuenta con instituciones como el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacional (IDAA) y distintas embajadas de varios países.

Como dato adicional, en los últimos años, el barrio ha experimentado cambios de zonificación que han causado el desarrollo del mismo, dejando atrás el carácter puramente residencial que solía tener.





M² DE ÁREA VERDE X HAB



30000

20000

10000

HOY

RECOMENDADO POR LA (OMS)

HABITANTES

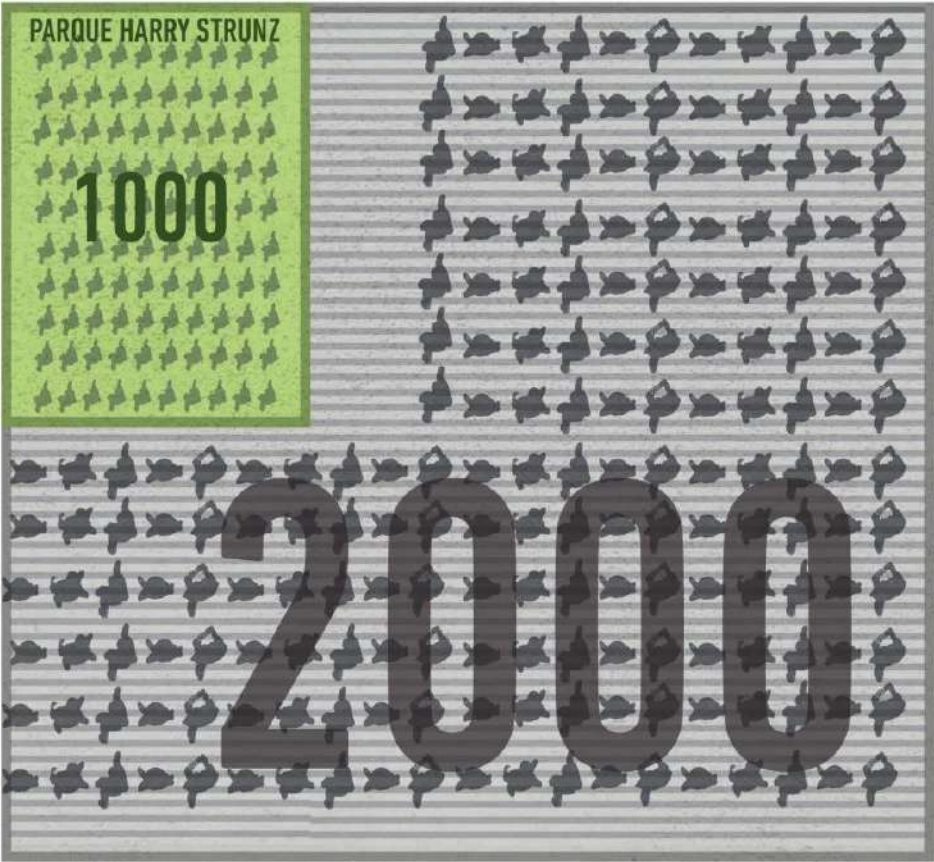
POBLACIÓN DE OBARRIO_2010 : 2696 HABITANTES

POBLACIÓN DE BELLA VISTA_2010: 30136 HABITANTES

LA OMS RECOMIENDA: **10M²** DE ÁREA VERDE POR HABITANTE



POBLACIÓN DE OBARRIO $\cong$ 3000 HABITANTES



x 10

ÁREAS VERDES

OBARRIO

La extensión de áreas verdes urbanas (parques, jardines y espacios públicos dotados de cobertura vegetal) y su relación con el número de habitantes arroja valores que ameritan analizarse a fin de comprender cuanta área verde y área no edificable tenemos en nuestras ciudades.

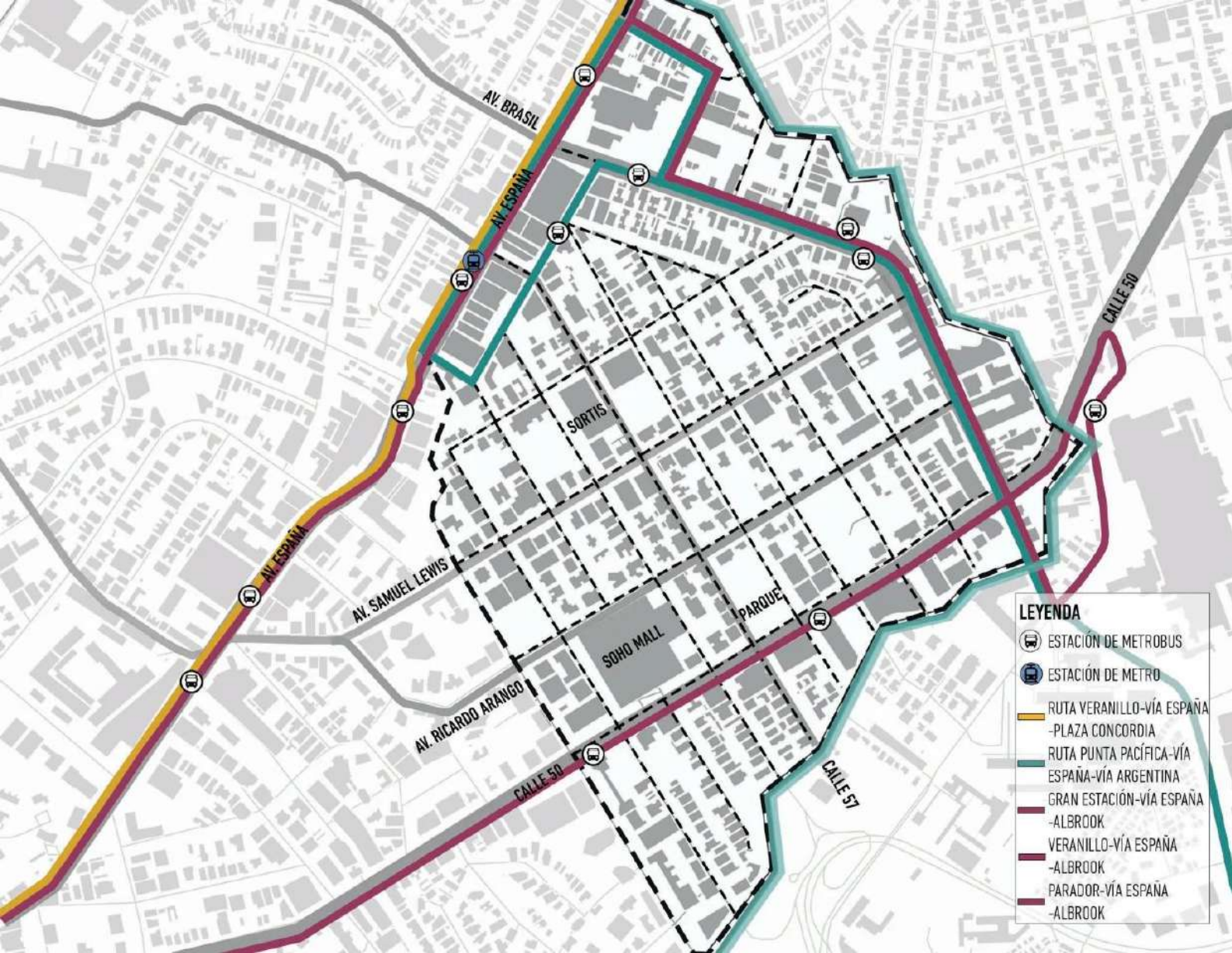
Las áreas verdes al interior de las ciudades pueden jugar un rol importante en la descontaminación de las mismas. La vegetación actúa como un filtro que absorbe y retiene la contaminación particulada que flota en el aire. Un árbol urbano de grandes dimensiones, por ejemplo, puede retener diariamente la contaminación producida por unos 100 autos, al mismo tiempo que purifica el aire.

Las áreas verdes son pulmones para la ciudad, mejoran la calidad del aire, ofrecen espacios que fomentan las interacciones humanas, la vida social y al aire libre; Estos aportes son aún más valiosos para una ciudad donde imperan los autos, y para un barrio rodeado de vías principales congestionadas de vehículos durante gran parte del día,

Incorporar más espacio verde, aportará significativamente a la sensación térmica (grado de incomodidad que un ser humano siente, en relación a la temperatura) de Obarrio, dado que su cercanía a vías arteriales congestionadas y la gran presencia de rascacielos de vidrio a lo largo de la Calle 50, aumentan el calor.

Una superficie verde puede retener toneladas de dióxido de carbono, y contaminantes atmosféricos; la mera presencia de espacios verdes urbanos en las ciudades constituye uno de los aspectos empleados hoy en día para medir el grado de calidad de vida de los ciudadanos.





RUTAS DE BUS

OBARRIO

Obarrio se encuentra enmarcado por tres avenidas principales de la Ciudad de Panamá (Av. España, Av. Brasil y Calle 50).

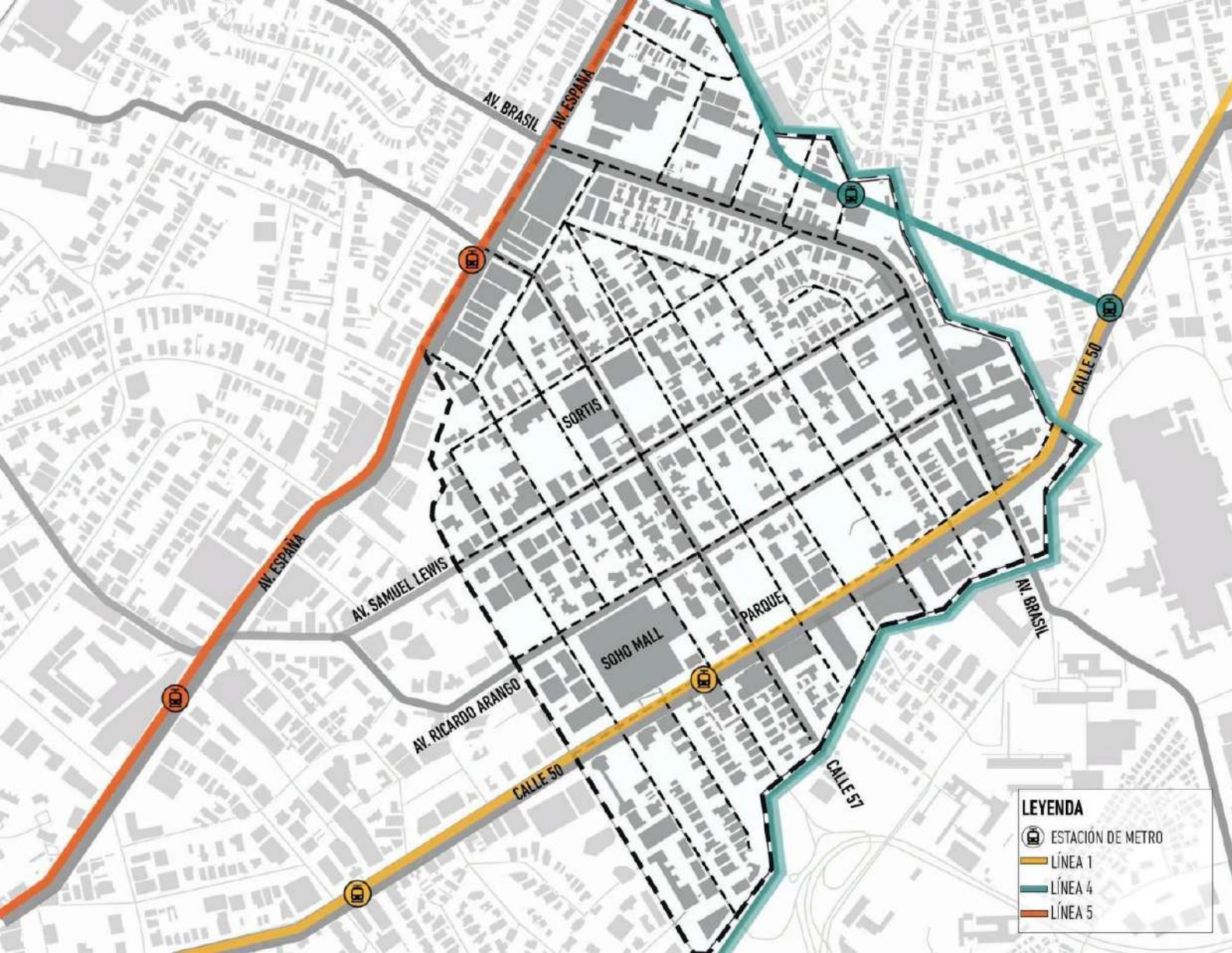
La proximidad a estas arterias de la ciudad ofrecen al barrio conveniente acceso directo a cinco diferentes rutas de Metrobus en adición a la oferta de transporte que brinda la Línea 1 del Metro de Panamá.

Las rutas de bus que atraviesan Obarrio, dado que pasan primordialmente por la Avenida España y la Calle 50, se mantienen en un solo sentido.

La mayoría de las rutas de bus tienen un recorrido similar cuando pasan por Obarrio, pero cambian una vez salen hacia distintas áreas de la ciudad. De las cinco rutas mencionadas, tres hacen el mismo recorrido en el área de Obarrio, y luego cada una se diverge hacia la Gran Estación, Veranillo y Parador; mientras que las otras dos rutas hacen un recorrido puramente longitudinal y transversal, conectando a Obarrio con Calidonia y Punta Pacífica respectivamente.

Las estaciones en la Avenida España sirven como punto de tránsito para aquellos que desean hacer trasbordos y cambios de sistema Metrobus a Metro y viceversa gracias al Sistema Integrado de Transporte Público Urbano, que permite al usuario utilizar la misma tarjeta para acceder a ambos sistemas de transporte.





RUTAS DE METRO

OBARRIO

Actualmente, Obarrio se encuentra servido por la línea 1 del Metro de Panamá que, con relación a Obarrio, recorre la parte noroeste del barrio en el sector de la Av. España.

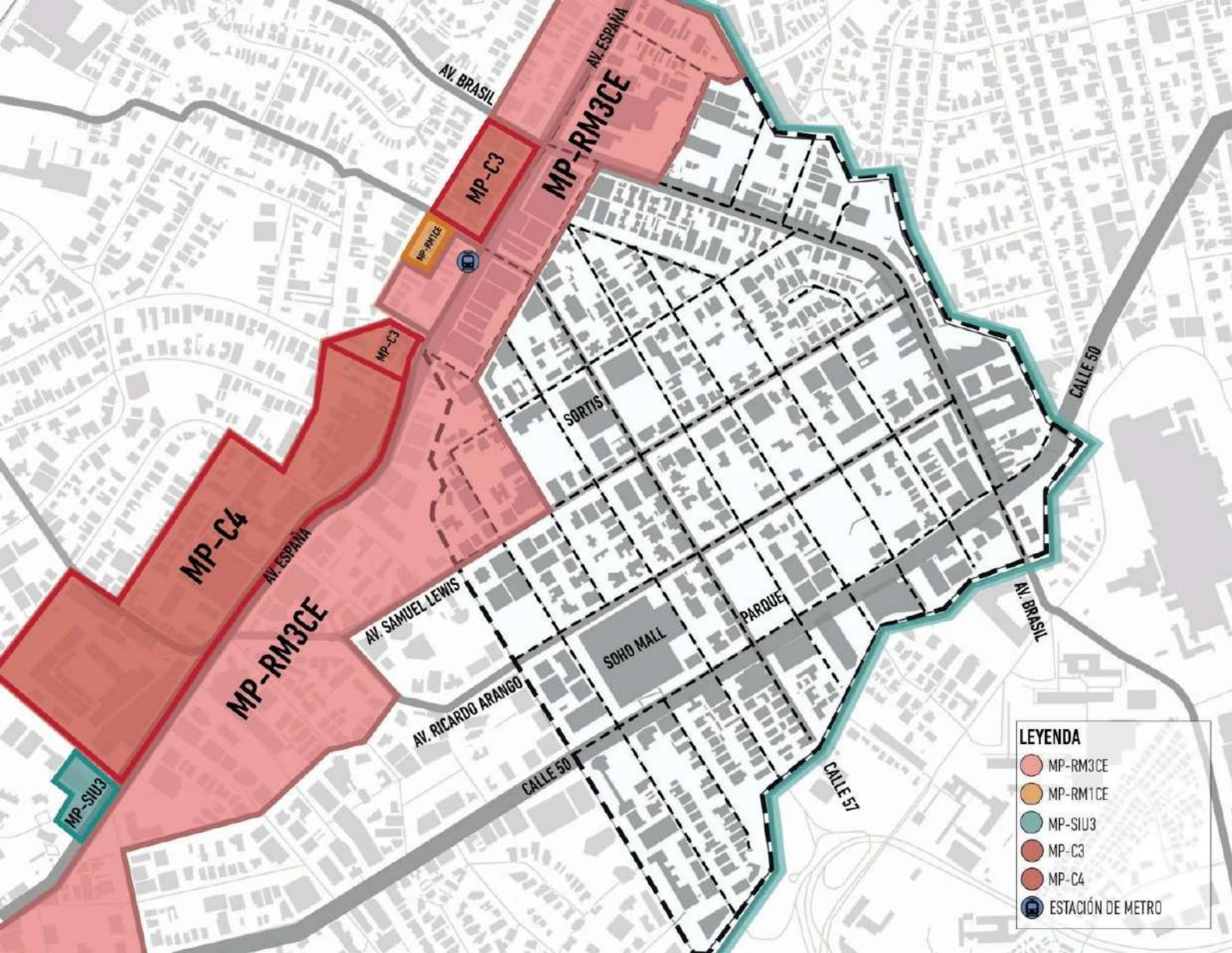
La presencia de la línea del metro ha generado cambios en la movilidad de las personas, en el uso que se le da al área y a la construcción y desarrollo que ocurre en su alrededor.

El Metro de Panamá prevé construir dos líneas de metro adicionales en o cercanas a Obarrio; la línea 4 pasando próxima a la Av. Brasil, y la línea 5 que recorre Calle 50.

La construcción de estas líneas beneficiará tanto a residentes del barrio y trabajadores del área, reduciendo la demanda de transporte vehicular que mantiene un alto nivel de tráfico en la red vial de la ciudad.

Al igual que la línea 1, las nuevas líneas generarán cambios en cuanto a temas de movilidad y zonificación, guiando a Obarrio a que se desarrolle como un barrio orientado al transporte y de fácil acceso a otras áreas de la ciudad.

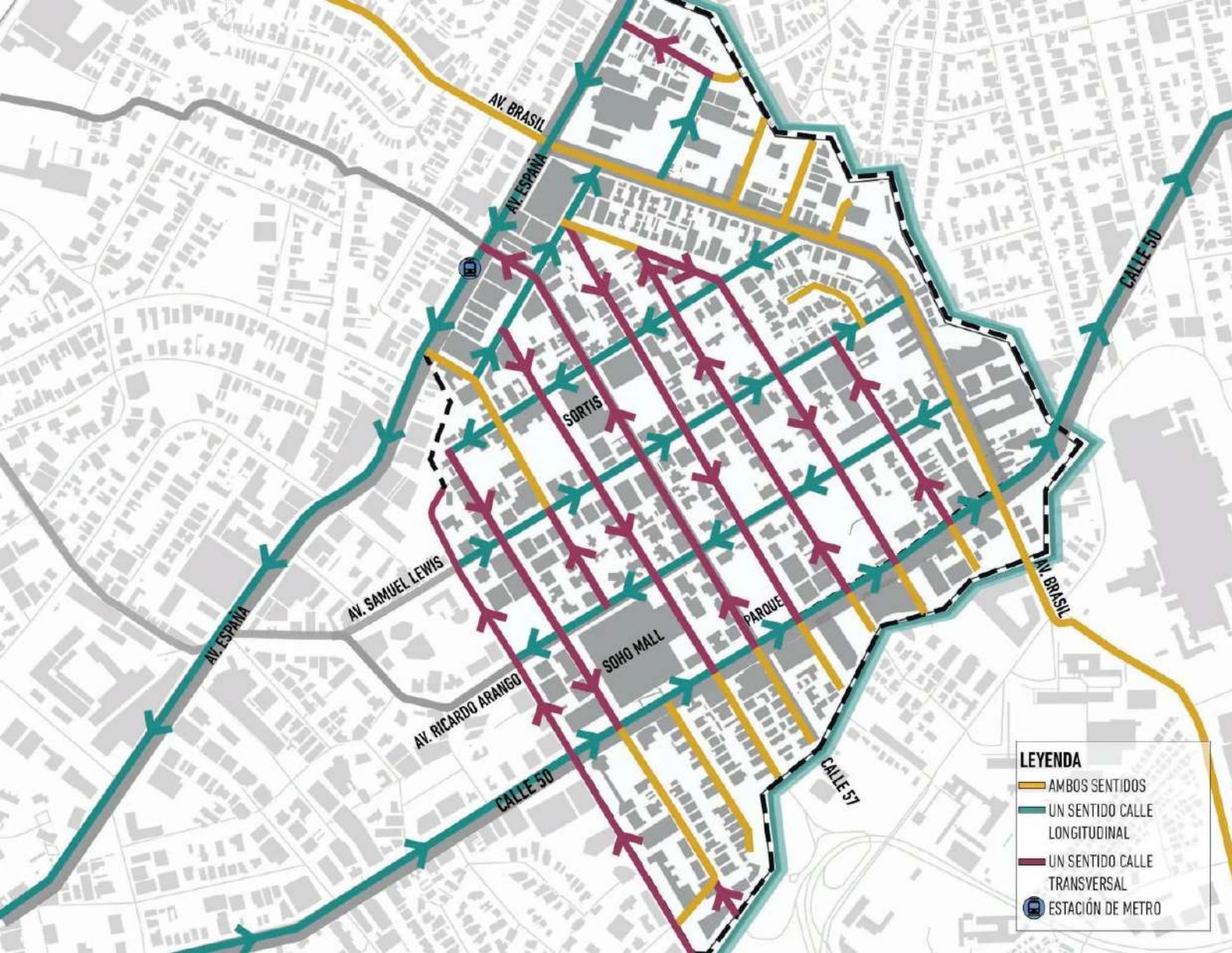




NORMAS, CÓDIGOS Y REGULACIONES PREDIALES

POLÍGONO DE INFLUENCIA DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DE PANAMÁ

REGULACIÓN	USOS PERMITIDOS	DENSIDAD NETA MÁXIMA	ÁREA MÍNIMA DE LOTE	ALTURA PERMITIDA	LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN
MP-RM1CE	* Edif. multifamiliares * Locales comerciales en planta baja	1	1	Según densidad	La establecida o 5 m mínimo a partir de la Línea de Propiedad
MP-RM3CE	* Los usos descritos no podrán darse de manera independiente uno del otro sino de forma combinada.	2	2		
		3	3		
VER: * DISPOSICIÓN ESPECIAL DE BONIFICACIÓN EN ANTEJARDÍN					
REGULACIÓN	USOS PERMITIDOS	ESTACIONAMIENTOS	ÁREA MÍNIMA DE LOTE	ALTURA PERMITIDA	LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN
MP-C3	* Normar actividades comerciales y de servicios al por mayor y al por menor. * Permite actividad residencial	1 por cada 60 m2 de uso comercial	1,500 m2 hasta 5,000 m2	La que resulte al aplicar coeficiente de edificabilidad COE	La establecida o 5 m mínimo a partir de la Línea de Propiedad
		1 por cada 150 m2 de depósito			
		1 área de maniobra de carga/descarga			
VER: * COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD = 10 * DISPOSICIÓN ESPECIAL DE BONIFICACIÓN EN ANTEJARDÍN					
REGULACIÓN	USOS PERMITIDOS	ESTACIONAMIENTOS	ÁREA MÍNIMA DE LOTE	ALTURA PERMITIDA	LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN
MP-C4	* Normar actividades comerciales y de servicios al por mayor y al por menor. * Permite actividad residencial	1 por cada 60 m2 de uso comercial	5,0001 m2 y más	La que resulte al aplicar coeficiente de edificabilidad COE	La establecida o 7.5 m mínimo a partir de la Línea de
		1 por cada 150 m2 de depósito			
		1 área de maniobra de carga/descarga			
VER: * COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD = 3.5 * DISPOSICIÓN ESPECIAL DE BONIFICACIÓN EN ANTEJARDÍN					
REGULACIÓN	USOS PERMITIDOS	ESTACIONAMIENTOS	ÁREA MÍNIMA DE LOTE	ALTURA PERMITIDA	LÍNEA DE CONSTRUCCIÓN
MP-SIU	* Normar servicios de salud, educación, seguridad, administrativos y religiosos * ver actividades primarias y secundarias permitidas	1 por cada 30m2 de área construida	1,0001 m2 y más	---	La establecida o 5 m mínimo a partir de la Línea de Propiedad
		2 espacios de carga y descarga			
		* ver en servicios educativos y de salud			
VER: * COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD = 9 * DISPOSICIÓN ESPECIAL DE BONIFICACIÓN EN ANTEJARDÍN					



SENTIDO DE VÍAS

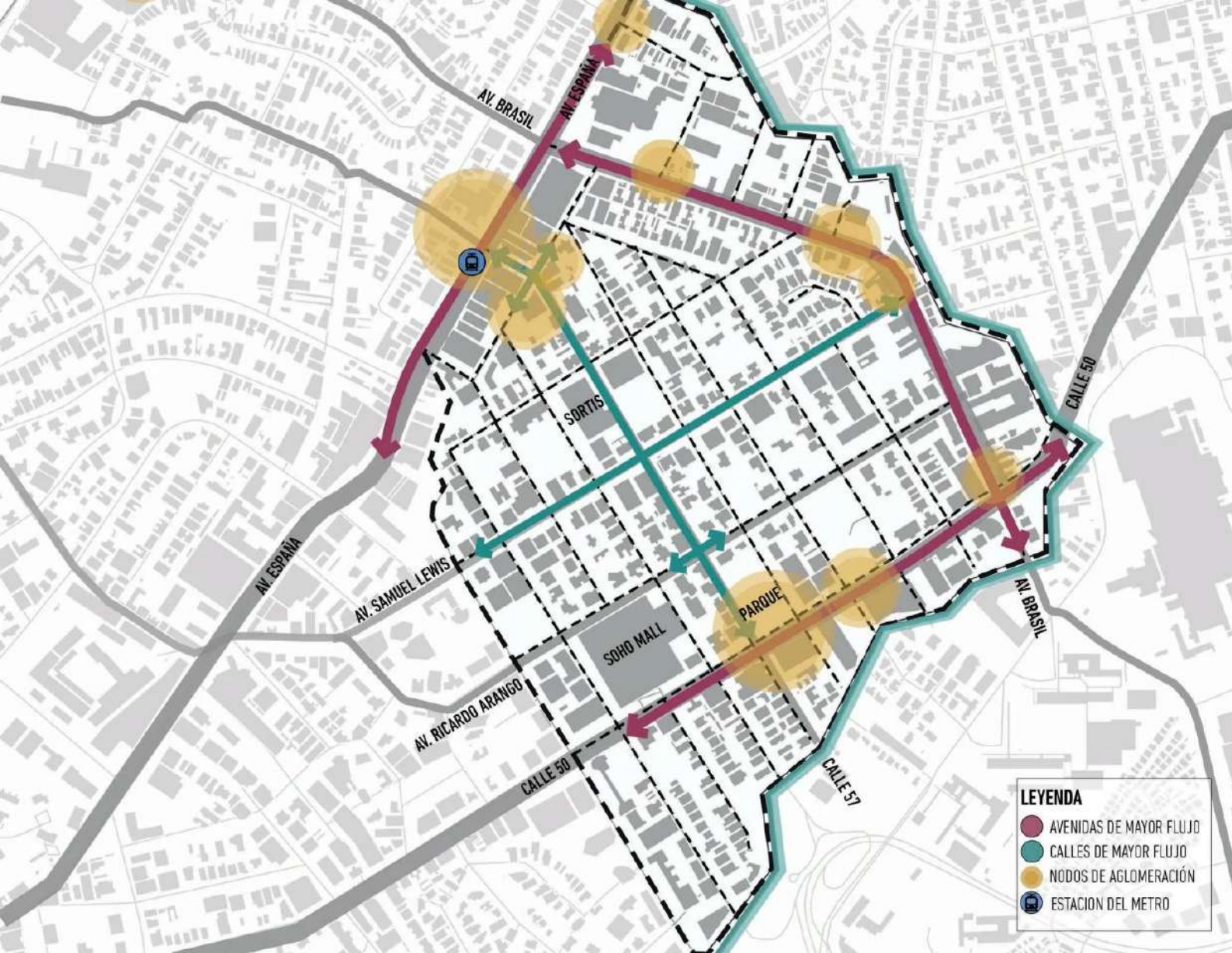
OBARRIO

Obarrio se encuentra rodeado de vías arteriales de la ciudad como La Calle 50 y la Av. España; ambas son avenidas que tienen de 3 a 4 carriles moviéndose en un solo sentido; también se encuentra cercana la Av. Brasil la cual es una de las pocas vías principales de la ciudad que mueve el tráfico vehicular de manera transversal y en ambos sentidos, creando un alto nivel de tráfico. Las calles internas de Obarrio son casi en su totalidad de un solo sentido, cambiando su orientación intermitentemente manzana por manzana con excepción de algunas pocas calles que requieren que el tráfico vehicular exista en ambos sentidos.

Las vías principales se apoyan en las secundarias para mantener el flujo constante en el área; estas vías secundarias son intermedias e igual de importantes pues apoyan la distribución vehicular desde las vías arteriales a las complementarias.

Puesto que Obarrio es mayoritariamente de uso mixto, donde predominan las viviendas de apartamento con usos comerciales en planta baja, lo que hace que sin duda sea un barrio denso y en constante actividad; los residentes y visitantes se apoyan en sus vías secundarias y complementarias para acceder a servicios o a sus propias viviendas, ya que éstas dan acceso a las propiedades colindantes y a los usos ubicados en sus márgenes.





FLUJO PEATONAL

OBARRIO

En Obarrio las mayores concentraciones de personas se encuentran sobre las vías con mayor uso comercial. Las calles internas con mayor flujo peatonal son la Av. Samuel Lewis y la Calle 57 Este, debido a los servicios que ofrece y la conectividad a calles más importantes respectivamente. Las avenidas España, Brasil y Calle 50 tienen aún mayor flujo peatonal gracias a la combinación de usos comerciales y a los puntos de acceso a sistemas de transporte.

Estas calles principales funcionan como acceso al sistema Metrobus y al Metro de Panamá, creando nodos de aglomeración en áreas cercanas a las paradas de transporte masivo.

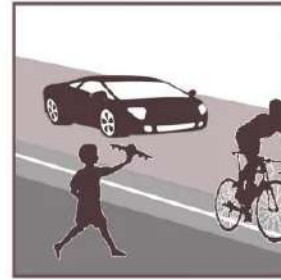
Al generar corredores y espacios que inviten a la gente a desplazarse por el barrio de manera cómoda y segura se crean calles y caminos que mejoran la vida pública del lugar. Las calles concurridas tienden a ser las más seguras ya que hay menos oportunidades para los que se aprovechan de calles oscuras y personas aisladas. Las áreas con buen flujo peatonal generan seguridad social, mejorando la calidad de vida de los residentes del barrio.



BENEFICIOS DE UNA CIUDAD CAMINABLE

1 DINAMISMO Y DISTINTOS TIPOS DE MOVILIDAD

El acondicionamiento de una ciudad para que sea dinámica y posea distintos tipos de movilidad en su red urbana, sin duda beneficia a todos, en especial a sus habitantes puesto que cuentan con plataformas y acondicionamientos que les permiten acceder a sus facilidades de distintas maneras.



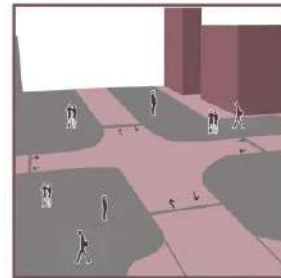
2 PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

La percepción de seguridad por los transeúntes juega un rol importante para el crecimiento y desarrollo de toda ciudad a la que le corresponde velar por la utilización pacífica y ordenada de vías y espacios públicos pues en general, ayuda a evitar la comisión de delitos y faltas contra las personas y sus bienes; aquellos nodos urbanos que mantienen flujos peatonales constantes son concebidos como más amigables y seguros.



3 APOYO A LA RESILIENCIA

Si una ciudad cuenta con calles bien conectadas, paseos peatonales y senderos bien mantenidos, los ciudadanos no deberían tener la necesidad de usar los autos, lo que sin duda influye en la resiliencia de nuestras ciudades, dado que incrementa su puntaje de transitabilidad o índices de caminabilidad.



4 IMPACTO POSITIVO EN LAS ECONOMÍAS LOCALES

Las facilidades peatonales promueven la actividad de pequeños y medianos comerciantes cercanos a las áreas de mayor afluencia de transeúntes porque el tránsito fluido y la remoción de aparcamientos en servidumbres públicas resulta beneficioso para la visibilidad de los comercios.



5 REDUCCIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO EMITIDA POR COMBUSTIBLES.

Existe menos contaminación atmosférica puesto que a más peatones, menos autos y menos emisión de CO₂ por combustión de gasolina; todo esto se traduce en un drástico descenso de los niveles de contaminación y un beneficio a la sensación térmica dado que estas emisiones generalmente provocan un incremento de la temperatura superficial media respecto a lo que habría en ausencia de gases.



6 CONVIVENCIA EN EL ECOSISTEMA URBANO

Se genera mayor convivencia entre los ciudadanos y se potencia un mayor sentido de pertenencia, lo cual aporta significativamente al proceso de resiliencia que se busca alcanzar con todos los procesos urbanos y sociales que ocurren en la ciudad; además, los residentes de los lugares con más áreas peatonales tienen menores costos de movilización y mejor acceso a la infraestructura de transporte.





RENOVANDO OBARRIO

TALLER URBANO PARTICIPATIVO



TALLER RENOVANDO OBARRIO

ENFOQUE GENERAL

Consulta Ciudadana – Ideemos Juntos el #OBARRIORenovado

Taller de participación ciudadana

Renovando Obarrio

Ubicación: Hotel Sortis, Salón Colibrí Violeta.

Hora de convocatoria: 6:00 pm

Hora del evento: 7:00 pm

BREVE DESCRIPCIÓN DEL TALLER

El taller inició con el representante del corregimiento de Bella Vista, Ricky Domínguez, quien dio unas palabras mostrando estar anuente de los problemas urbanos actuales y su disposición para corregirlos (a través de proyectos previamente ejecutados y en ejecución) en pro del mejoramiento urbano del corregimiento y principalmente de Obarrio. Posteriormente, el actual Alcalde de la Ciudad de Panamá, José Isabel Blandón explicó el objetivo del taller y la situación de Obarrio en comparación a otras áreas cercanas como Vía Argentina. Finalmente, el Arquitecto y Sub-director de la Dirección de Planificación Urbana del Municipio de Panamá, José Isturain, inició su presentación en donde se mostraban análisis del barrio representados en mapas urbanos del sitio elaborados por la Dirección de Planificación Urbana (DPU); dichos mapas correspondían a representaciones gráficas de: Zonificación, usos de suelo, rutas de bus, zonas homogéneas, áreas verdes, servicios e instituciones dentro y fuera del barrio, flujo peatonal, ruta de metro actual y aquellas que se visualizan a futuro; sumado a esto, se presentó un levantamiento fotográfico general de las calles principales de Obarrio: Calle 54, calle 57, calle 50, Ave. Brasil, Ave. Samuel Lewis, Ave. Ricardo Arango, en donde se representaban con líneas punteadas distintos problemas urbanos en las fotos correspondientes a cada una de las calles y avenidas mencionadas.

La presentación de este análisis era sumamente importante para que los participantes comprendieran el contexto de Obarrio y su situación actual con respecto a distintos temas urbanos; una vez los participantes tuvieron una idea clara de la situación actual se procedió a la segunda parte del taller que correspondió a que todos dieran su aporte como residentes o visitantes de Obarrio. El taller de participación ciudadana se utilizó como una plataforma de intercambio de ideas e inquietudes en donde todos son tomados en cuenta para mejorar y crear ciudad.



ENCUESTA TALLER URBANO PARTICIPATIVO OBARRIO

RECREACIÓN Y CULTURA

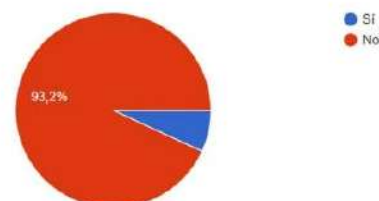
¿OBARRIO TIENE SUFICIENTES PARQUES Y ÁREAS RECREATIVAS?

78 respuestas



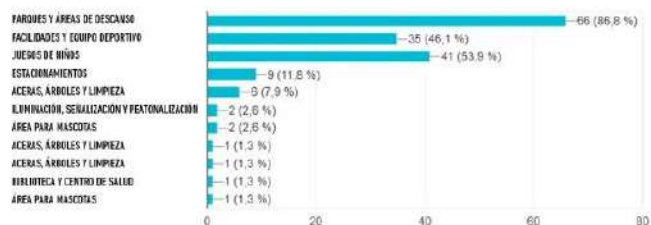
¿OBARRIO OFRECE EVENTOS CULTURALES?

73 respuestas



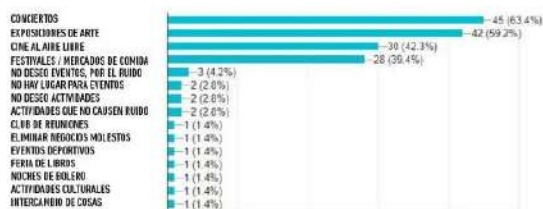
SI CONTESTÓ "NO", INDIQUE QUE FACILIDADES SE NECESITAN

76 respuestas



SI CONTESTÓ "NO", INDIQUE QUE ACTIVIDADES Y EVENTOS DESEARÍA VER PASAR:

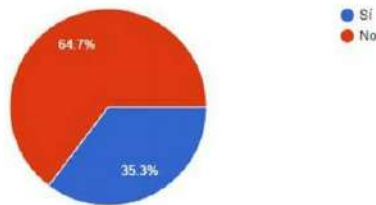
71 respuestas



SEGURIDAD

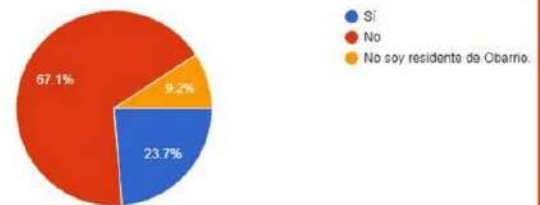
EXISTEN LUGARES RECREATIVOS A LOS QUE PUEDO IR, SIN TENER QUE PAGAR.

68 responses



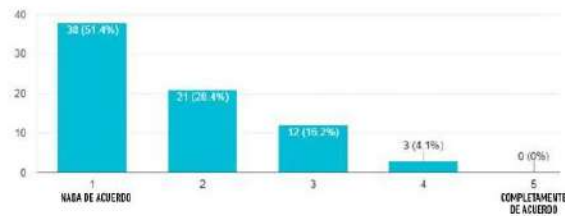
ME SIENTO SEGURO DE CAMINAR CERCA DE MI CASA.

76 responses



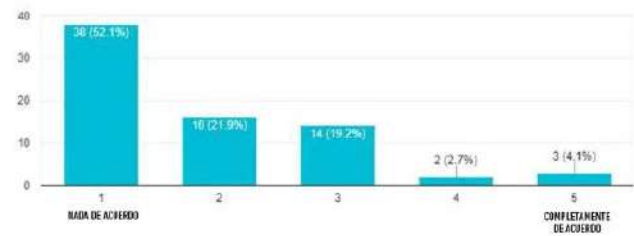
POR LAS NOCHES, HAY SUFICIENTE ILUMINACIÓN EN LAS CALLES.

74 responses



HAY BUENA PRESENCIA POLICIAL EN LAS CALLES.

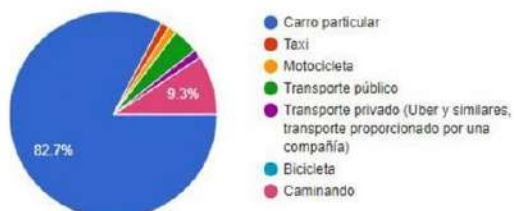
73 responses



TRANSPORTE, MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD

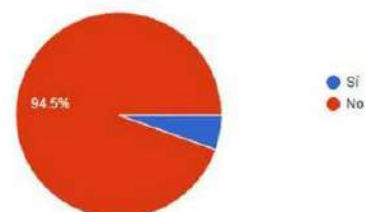
SU MODO PRINCIPAL DE TRANSPORTE ES:

75 responses



LAS ACERAS Y ESPACIOS PÚBLICOS SON ACCESIBLES PARA TODAS LAS PERSONAS (RAMPAS, SENALIZACIÓN, ETC.)

73 responses



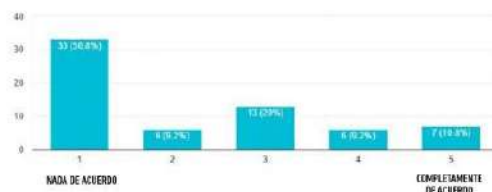
EXISTE UNA SUFICIENTE CANTIDAD DE ESTACIONAMIENTO.

73 responses



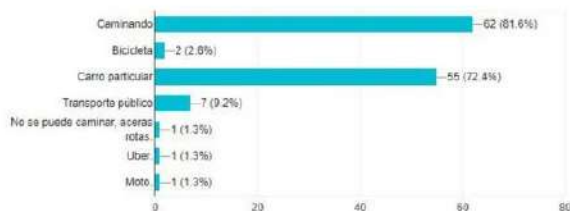
ES FÁCIL LLEGAR Y SALIR DE OBARRIO EN TRANSPORTE PÚBLICO.

63 responses



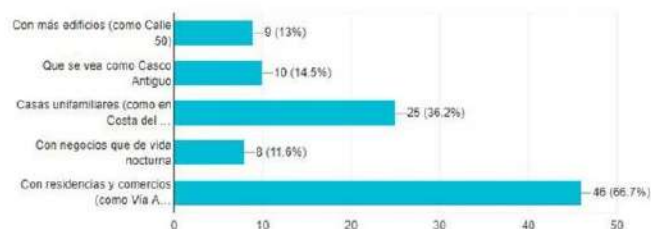
¿CÓMO SE MUEVE USTED DENTRO DE OBARRIO? MARQUE TODAS LAS QUE APLIQUE:

75 responses



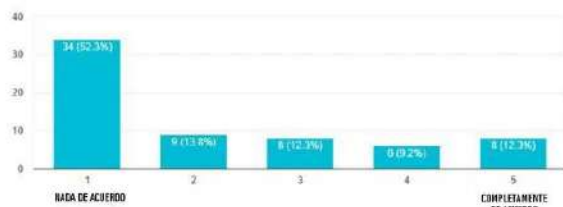
¿CÓMO VISUALIZAS OBARRIO A FUTURO? MARQUE TODAS LAS QUE APLIQUE:

69 responses



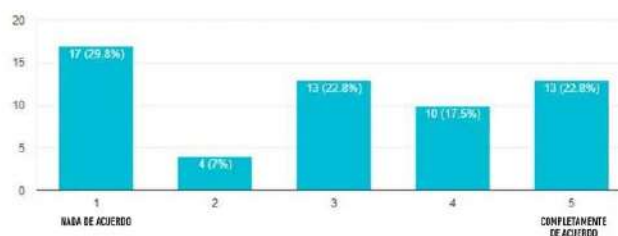
ME GUSTARÍA UNA MEJOR OFERTA COMERCIAL RESTAURANTES, CAFETERÍAS, ABARROTERÍAS, ETC.

65 responses



ME GUSTARÍA QUE HUBIERA MÁS OPORTUNIDADES Y CONEXIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OBARRIO.

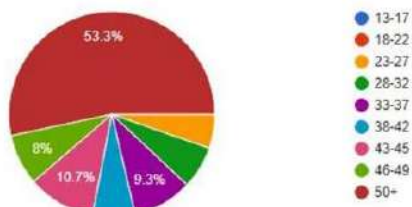
57 responses



DATOS DEMOGRÁFICOS

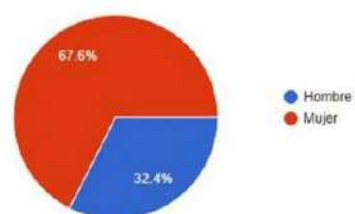
¿CUÁL ES TU EDAD?

75 responses



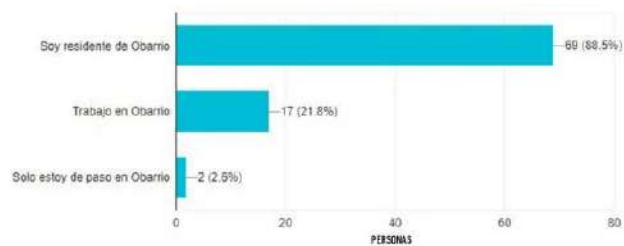
¿CÓMO TE IDENTIFICAS?

74 responses



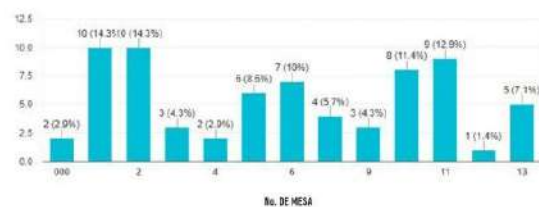
MARQUE TODAS LAS QUE APLIQUEN:

78 responses

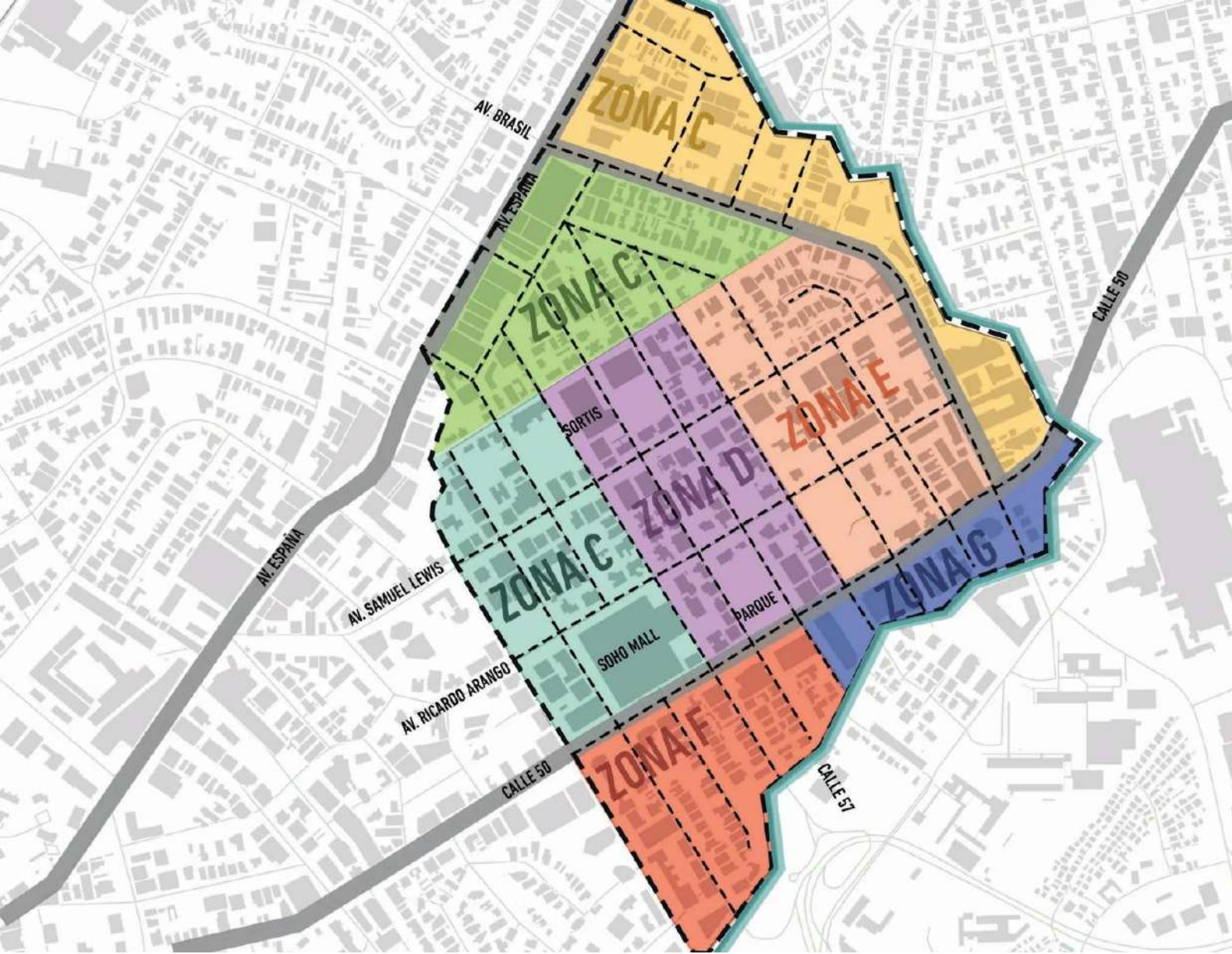


¿CUÁL ES TU NÚMERO DE MESA?

79 responses







ZONAS DE ESTUDIO

OBARRIO

En el taller urbano participativo Renovando Obarrio, se recibieron muchas participaciones e ideas para mejorar la calidad de vida en este céntrico barrio.

Desde la Dirección de Planificación Urbana del Municipio de Panamá se ideó un plan a partir de los aportes de todos los participantes, para identificar problemáticas en el barrio que pudieran ser resueltas a corto y mediano plazo; dado que estos cambios no deben ser impuesto por las autoridades urbanísticas sino decididos en conjunto con todos.

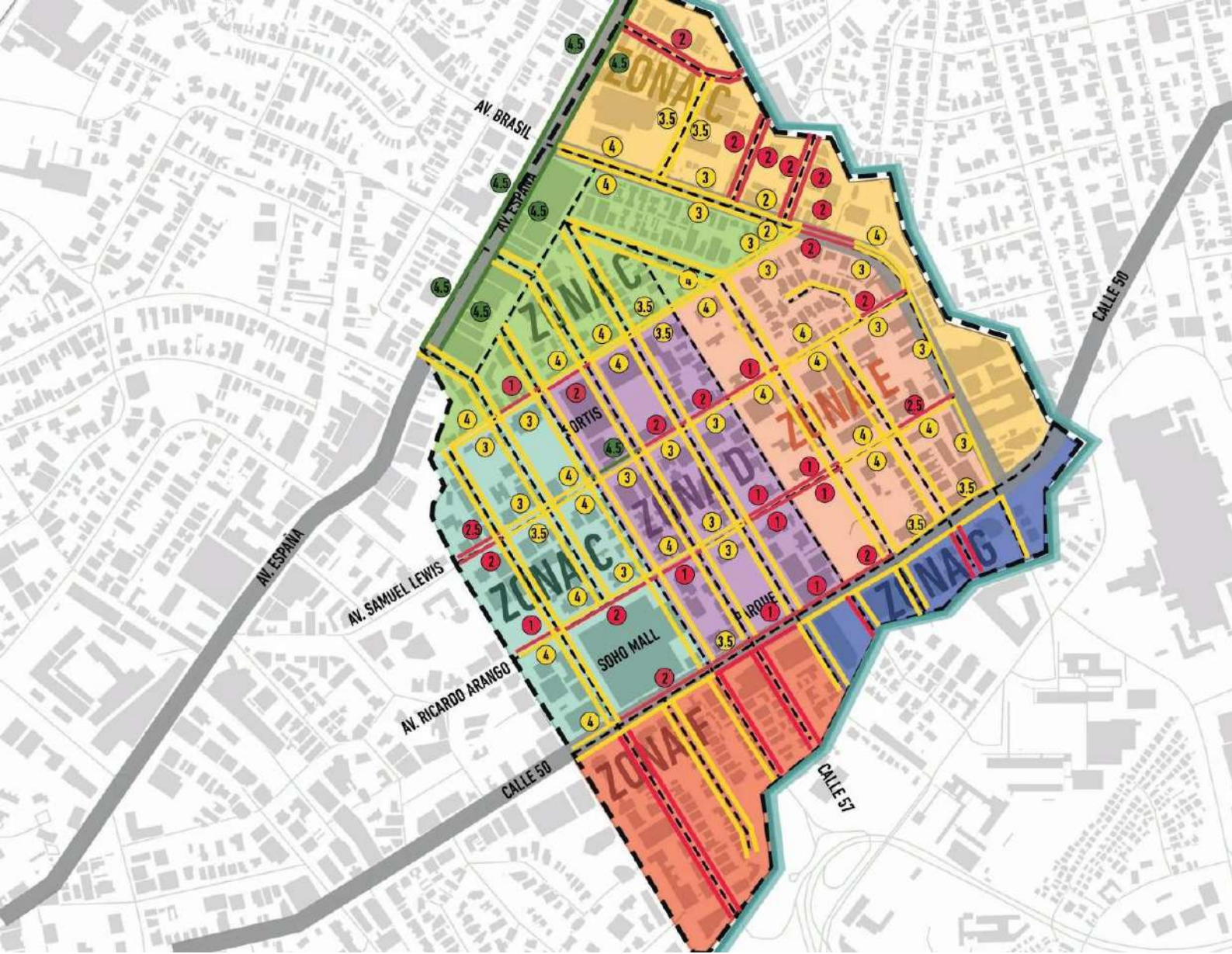
Se visitó el sitio, se analizó y se realizó el levantamiento fotográfico de distintas variables urbanas en todo el barrio que puedan estar sujetas a cambios correctivos; entre ellas:

- * El estado de las aceras
- * Estado de cruces peatonales
- * Apropiaciones de servidumbres públicas por vehículos privados
- * Infraestructura de alcantarillado y ausencia de ella.

Inicialmente, sólo para fines de representación gráfica y mayor comprensión del lector, se dividió el corregimiento de Obarrio en 8 zonas, denominadas desde la Zona A hasta la Zona H; posteriormente se realizaron observaciones en sitio que permitieran identificar el estado de cada zona bajo los parámetros urbanos planteados para su análisis.

Las mismas variables fueron analizadas en todas las zonas por igual, utilizando las zonas para poder indicar áreas específicas o describir con más precisión el tramo de calle que se está analizando. Las zonas son simplemente divisiones representadas gráficamente





ESTADO ACTUAL DE ACERA

OBARRIO

Las aceras en Obarrio se analizaron por tramos independientemente de la Zona a la que pertenecieran; a cada tramo se le asignó una ponderación numérica en una escala de 1 a 5

Siendo de 1 a 2.9 la representación de un mal estado de acera, de 3 a 4.4 un intermedio estado de acera, es decir, ni con la ponderación suficiente como para ser considerada un tramo en mal estado ni suficiente para ser considerado en buen estado y de 4.5 a 5 la representación de un tramo de acera en buen estado o ideal.

A cada una de estas ponderaciones se le atribuyó un color (metodología del semáforo - verde, amarillo y rojo) consecuentemente para efectos gráficos y de representación en el mapa correspondiente.

Con el levantamiento de información de cada parámetro será posible identificar las áreas urbanamente más críticas de Obarrio, lo cual ayudará a la Alcaldía de Panamá, la Junta Comunal de Bella Vista y a los residentes a aunar esfuerzos a fin de mejorar la calidad de vida de quienes habitan y quienes transitan principalmente a pie por Obarrio.





LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO	
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA D	
3.	
4.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO	
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA D	
5.	
6.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO	
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA E	
7.	
8.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO	
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA E	
9. 	10. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA C	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA D	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA E	
5.	
6.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA C	
1.	
2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA D	
3.	
4.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA E	
5. 	6. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA A, E	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: ZONA E	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA E	
5. 	6. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BELISARIO PORRAS	
UBICACIÓN: AV. BELISARIO PORRAS - ZONA A	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BELISARIO PORRAS	
UBICACIÓN: AV. BELISARIO PORRAS - ZONA A	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BELISARIO PORRAS

UBICACIÓN: AV. BELISARIO PORRAS - ZONA A

5.



6.



LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BELISARIO PORRAS

UBICACIÓN: AV. BELISARIO PORRAS - ZONA A

7.



8.







CRUCES PEATONALES

OBARRIO

Para determinar la seguridad y accesibilidad de un cruce peatonal se evaluó la condición de tres elementos: rampas, cruces de cebra y semáforos peatonales.

• TABLAS

Criterio para la evaluación de las rampas:

* Verde: Existen rampas en todas las esquinas de la intersección.

* Amarillo: Existen rampas en 2-3 esquinas de la intersección.

* Rojo: Existen rampas en 0-1 esquinas de la intersección.

Criterio para la evaluación de los cruces de cebra:

* Verde: Ambas calles se pueden cruzar en al menos un punto de la intersección.

* Amarillo: Solo una de las dos calles se puede cruzar en la intersección.

* Rojo: No existen cruces de cebra.

Criterio para la evaluación de los semáforos peatonales:

Solo se indica si la intersección cuenta con semáforos peatonales o no.

• MAPAS

Criterio para la evaluación del estado general de la intersección completa:

* Verde: La intersección cuenta con rampas, cruces de cebra y de ser necesario semáforos peatonales.

* La intersección cuenta con cruces de cebra, puente peatonal, o alguna forma de cruce seguro para el peatón.

* Amarillo: La intersección cuenta con dos de los tres elementos evaluados.

* Rojo: La intersección cuenta con uno o ninguno de los tres



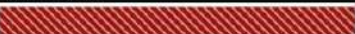
LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 53 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 54 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 55 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 56 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 57 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 58 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50		
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 59 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

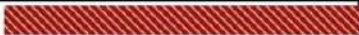
LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50		
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 60 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50		
CRUCE: CALLE 50 - CALLE 61 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50			
CRUCE: CALLE 50 - AV. BRASIL		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 53 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 54 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 55 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO		
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 56 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO		
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 57 ESTE		ESTADO
A.		B.
		

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 58 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 59 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 60 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO		
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - CALLE 61 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. RICARDO ARANGO - AV. BRASIL		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 53 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 54 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 55 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 56 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 57 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 58 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 59 ESTE		ESTADO 
A. 	B. 	

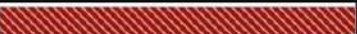
LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 60 ESTE		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 61 ESTE		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS		
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - CALLE 61A ESTE		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
CRUCE: AV. SAMUEL LEWIS - AV. BRASIL	ESTADO
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 55 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 56 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO			
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 57 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO			
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 58 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO			
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 59 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO		
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - CALLE 60 ESTE		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO		
CRUCE: AV. ABEL BRAVO - AV. BRASIL		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL		
CRUCE: AV. BRASIL - CALLE DEL ACUEDUCTO		ESTADO 
A.		B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ESPAÑA			
CRUCE: AV. ESPAÑA - CALLE 55 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ESPAÑA			
CRUCE: AV. ESPAÑA - CALLE 57 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ESPAÑA			
CRUCE: AV. ESPAÑA - AV. BRASIL		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ESPAÑA	
CRUCE: AV. ESPAÑA - AV. BELISARIO PORRAS	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA	
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - CALLE 55 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA	
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - CALLE 56 ESTE	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA			
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - CALLE 57 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA			
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - CALLE 58 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA			
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - CALLE 60 ESTE		ESTADO	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA			
CRUCE: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - AV. BRASIL		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE 60 ESTE			
CRUCE: CALLE 60 ESTE - CALLE 59 ESTE		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE LUIS GARCÍA FÁBREGA			
CRUCE: CALLE LUIS GARCÍA FÁBREGA - AV. BRASIL		ESTADO 	
A.		B.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO - CALLE LUIS GARCIA FABREGA	
CRUCE: CALLE LUIS GARCÍA FÁBREGA - AV. BELISARIO PORRAS	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
CRUCE: AV. BRASIL - CALLE ALAJUELA	ESTADO 
A. 	B. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
CRUCE: AV. BRASIL - CALLE GATÚN	ESTADO 
A. 	B. 



AUTOS EN SERVIDUMBRE Y ALCANTARILLADO

OBARRIO

La ocupación de servidumbre y espacios públicos disminuye la calidad de vida de otros ciudadanos, reduciendo la movilidad de las personas y creando obstáculos para el peatón; esta actividad también incrementa los niveles de tráfico vehicular debido a que estos autos que ocupan la servidumbre necesitan retroceder sobre la vía para poder salir nuevamente a la red vial, debemos comprender que las aceras son extensiones del espacio público, por lo tanto cualquier interrupción a la libre circulación de los transeúntes representa un peligro y una obstrucción que repercute en como se vive y se transita en la ciudad.

Para determinar el estado de la infraestructura de acueductos y autos estacionados en área de servidumbre se hizo una visita en campo para señalar espacios donde hacía falta la cubierta de tragantes y cámaras de inspección; indicar puntos de concentración de aguas en las calles que están estancadas o no tienen circulación; y localizar puntos en las calles principales en donde se concentran los autos estacionados en servidumbre. Se utilizó un mapa para indicar estos factores en las áreas y espacios donde se ubican dichos problemas.



LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
UBICACIÓN: CALLE 50 - ZONA D	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50	
UBICACIÓN: CALLE 50 - ZONA D	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 54 ESTE	
UBICACIÓN: CALLE 54 ESTE - ZONA G	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 54 ESTE	
UBICACIÓN: CALLE 54 ESTE - ZONA C	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 55 ESTE	
UBICACIÓN: CALLE 55 ESTE- ZONA G	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 58 ESTE	
UBICACIÓN: CALLE 58 ESTE - ZONA G	
1. 	2. 



LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO	
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA E	
5. 	6. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA C	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS	
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA D	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA C	
1.	
2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA D	
3.	
4.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO	
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA E	
5.	
6.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA A	
1. 	2. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA A	
3. 	4. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL	
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA E	
5. 	6. 

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 50			
UBICACIÓN: CALLE 50 - ZONA D			
1.			

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. RICARDO ARANGO			
UBICACIÓN: AV. RICARDO ARANGO - ZONA D			
1.			

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS			
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA D			
1.		2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS			
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA E			
3.		4.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. SAMUEL LEWIS			
UBICACIÓN: AV. SAMUEL LEWIS - ZONA E			
5.		6.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO			
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA D			
1.		2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. ABEL BRAVO			
UBICACIÓN: AV. ABEL BRAVO - ZONA E			
3.		4.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BRASIL			
UBICACIÓN: AV. BRASIL - ZONA A, E			
1.		2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - AV. BELISARIO PORRAS			
UBICACIÓN: AV. BELISARIO PORRAS - ZONA A			
1.		2.	

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE LUIS GARCIA FABREGA			
UBICACIÓN: CALLE LUIS GARCÍA FABREGA - ZONA A			
1.			

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA			
UBICACIÓN: CALLE ERNESTINA SUCRE TAPIA - ZONA B			
1.			

LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO - CALLE 55 ESTE			
UBICACIÓN: CALLE 55 ESTE - ZONA G			
1.			

CONCLUSIÓN

OBARRIO

La evolución de Obarrío muestra como se ha desarrollado un barrio geográficamente céntrico, pero socialmente aislado. La ubicación del barrio permite fácil acceso a servicios y otras áreas de la ciudad, pero al mismo tiempo no tiene las condiciones que generen capital social ni actividades que promuevan la interacción entre los residentes.

Esta desconexión social e individualismo ha creado que poco a poco la zonificación del barrio cambie de manera selectiva y puntual favoreciendo a los intereses de fuerzas exteriores y no de los residentes; se ha permitido la densificación de las estructuras y la proliferación de nuevos usos de suelo que previamente no existían en el barrio.

Promover eventos que creen oportunidades para que los residentes convivan el uno con el otro; creando y manteniendo espacios públicos de calidad para los residentes, se puede mejorar la vida pública y el capital social del barrio a través de la confianza que se crea cuando los residentes comienzan a conocer a aquellos vecinos con los que comparten el barrio.

Por ello desde la Alcaldía de Panamá creemos que los residentes son los empoderados a guiar el desarrollo de su barrio de acuerdo con sus propios intereses. Este estudio analiza aquellas principales problemáticas que los residentes enfrentan en su día a día, y que pueden ser solucionadas a corto y mediano plazo para mejorar su calidad de vida. Es este proceso de participación ciudadana lo que hace posible la efectiva comunicación entre residentes y aquellos responsables de crear y mantener una ciudad humana, sostenible y accesible para todos.



CRÉDITOS

ALCALDÍA DE PANAMÁ

Alcalde del Distrito de Panamá

José Isabel Blandón Figueroa

Vice-Alcaldesa del Distrito de Panamá

Raisa Banfield

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN URBANA

Departamento de Diseño Urbano y Gestión del Espacio Público

Director

Arq. Manuel Trute

Sub Director

Arq. José Isturaín

Coordinación del proyecto

Arq. José Isturaín

Arq. Gianina Rodríguez I.

David Ríos

JUNIO 2018



