



Reinventando El Casco: Supermanzana en el Centro Histórico de Panamá

Caballero, Haydee

Grupo de Investigación del Transporte y Territorio, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Tecnológica de Panamá
Panamá, Panamá
email: haydee.caballero@utp.ac.pa

Hidalgo, Luis

Grupo de Investigación del Transporte y Territorio, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Tecnológica de Panamá
Panamá, Panamá
email: Luis.hidalgo@utp.ac.pa

Quijada-Alarcón, Jorge

Grupo de Investigación del Transporte y Territorio, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Tecnológica de Panamá
Panamá, Panamá
email: jorge.quijada@utp.ac.pa

Abstract

The Casco Antiguo of Panama is an area with great potential to develop a pedestrian zone as it is the area of attraction for travel. For this type of activity to be carried out safely, it is proposed to analyze the site based on Supermanzana criteria, starting with a transition where the pedestrian can move through the different streets freely and accessible regardless of their physical condition, for This makes it necessary to evaluate the current state of the road infrastructure. The methodology consisted of field visits where information on the distribution of space was gathered so that attractive itineraries for pedestrians can be generated; The state of each of the sidewalks, their physical condition, minimum widths, heights, and their accessibility have been evaluated; and presence or absence of obstacles that prevent their continuity from one point to another, also the characteristics of the roads, the existence of safe crossings and signs, in addition to the current management of parking in illegal areas or areas that impede mobility pedestrian and public transportation route system. The results describe the current problems, firstly, the issue of pedestrian and cyclist mobility due to the little space available on public roads because of badly parked

cars and the placement of bollards; followed by the impossibility of free movement for the disabled, an effect generated by the inexistence of ramps and handrails that do not allow the integration of this group.

Keywords: superblock, sustainable mobility, accessibility, pedestrian, private vehicle.

Resumen

El Casco Antiguo de Panamá es un área con gran potencial para desarrollar una zona peatonal por ser el área de atracción de viajes. Para que este tipo de actividad se desarrolle de forma segura se propone analizar el sitio basado en criterios de supermanzana, iniciando con una transición en donde el peatón pueda desplazarse a través de las diferentes calles de manera libre y accesible sin importar su condición física, por ello se hace necesario evaluar el estado actual de la infraestructura vial. La metodología ha consistido en visitas de campo donde se reunió información sobre el reparto del espacio de forma que se pueda generar itinerarios atractivos para peatones; se han evaluado el estado de cada una de las veredas, su estado físico, anchos mínimos, alturas, su accesibilidad; y presencia o no de obstáculos que impidan la continuidad de estas de un punto a otro, también las características de las vías, la existencia de cruces seguros y señalizaciones, además de la gestión actual de los estacionamientos en zonas ilegales o zonas que impiden la movilidad peatonal y el sistema de rutas del transporte público. Los resultados describen las problemáticas actuales, en primer lugar, el tema de movilidad peatonal y ciclista por el poco espacio disponible en vía pública como consecuencia de los autos mal estacionados y la colocación de bolardos; seguido de la imposibilidad de libre movimiento para discapacitados efecto generado a causa de la inexistencia de rampas y barandales que no permiten la integración de este grupo.

Palabras claves: supermanzana, movilidad sostenible, accesibilidad, peatón, vehículo privado.

1. INTRODUCCIÓN

Con los años se ha visto como la Ciudad de Panamá se ha quedado sin espacios peatonales debido a la gran cantidad de automóviles que circulan diariamente, lo que ha provocado medidas que beneficien el tráfico como ampliación de las vías existente sin considerar en sus diseños la inclusión del peatón y privándole del poco espacio con el que ya contaba.

En América Latina, aunque se realicen esfuerzos para una ´exitosa planificación urbana donde participe la población la realidad es que estos planes se encuentran con bajos niveles de implementación y los gobiernos locales optan por medidas a corto plazo que buscan ser una solución inmediata pero que no resuelven la problemática existente ya que estas medidas resultan ser obsoletas en el tiempo [1].

La zona de estudio El Centro Histórico de Panamá había experimentado un proceso de abandono y declive hasta que fue declarado patrimonio de la humanidad en 1997 empezando así un lento proceso de recuperación para revitalizar sus calles y edificios [2].

Esta área posee una gran cantidad de atractivos culturales y recreativos a distancia cortas lo que beneficia a este lugar para la actividad peatonal, pero que se ve limitada debido al elevado flujo vehicular. Es de conocimiento que se ha realizado un estudio para la transformación de la movilidad urbana sostenible como el Plan del Centro, el cual no ha sido ejecutado en su totalidad por los decisores políticos.

La propuesta de crear una zona peatonal que se base en criterios de supermanzana nace debido a que este modelo integra la red principal de carreteras existentes y busca liberar espacio público en su interior propiciando viajes a pie [3].

Uno de los criterios importantes que se proponen es el de las velocidades restringidas, la Organización Mundial de la Salud indica que la principal causa de lesiones graves en accidentes de tránsito se derivan de altas velocidades en donde el riesgo de una lesión grave aumenta cuando supera los 30 Km/h [4].

Con velocidades restringidas y aplicados criterios de supermanzana el interior de la zona peatonal se puede utilizar como una plataforma única que garantice la accesibilidad para las personas con movilidad reducida garantizando su desplazamiento de manera segura [5].

2. MÉTODO

La primera etapa estuvo compuesta de todas las actividades necesarias para la recolección de los datos que sirven de base para la obtención de resultados del proyecto de investigación propuesto.

La metodología contempló a la revisión del Estado del Arte de la movilidad urbana, y en particular de los estudios que consideren alternativas para definir zonas peatonales por medio del uso de los nuevos criterios de supermanzanas. En este sentido, es importante subrayar que este ejercicio inherente de toda investigación científica será desarrollado a lo largo de todas las etapas de la investigación y servirá por tanto para establecer el marco teórico a partir del cual se desarrollará la investigación.

Se procedió con el reconocimiento y caracterización de la infraestructura vial, que incluye, sin limitarse a: aceras, vías, pasos peatonales, drenajes, etc. Y se llevó a cabo la realización de los aforos vehiculares y peatonales en las intersecciones principales del Centro Histórico.

Donde se situaron 3 puntos de aforo, realizados en hora valle y punta. En estos aforos, se aplicaron todas las medidas de seguridad necesarias, incluyendo la presencia de policía nacional de turismo (fuera del pie de vía) que garantizaron la seguridad de los aforadores, sin que esto interrumpiera o interfiriera en los resultados obtenidos. Se filmaron, además, algunos puntos de interés.

Se incluyó también la caracterización y categorización de puntos de interés, tales como: sitios culturales (iglesias, plazas, museos), áreas verdes (parques), sitios de esparcimiento (bares y restaurantes), comercios, etc. e identificación de posibles áreas de estacionamientos cercanos a la supermanzana.

Se delimitaron los vértices, redes principales y secundarias de la supermanzana atendiendo criterios técnicos derivados del marco teórico y propuesta de posibles modificaciones a la red vial para la implementación de una supermanzana.

3. RESULTADOS

La revisión de estado del arte nos permitió conocer las características con las que debe contar el área de estudio para el desarrollo de una posible supermanzana. Se basan principalmente en:

- Dimensiones de 400 metros aproximadamente con la ventaja que pueden ser adaptadas a la infraestructura existente.
- Atractivos diversos que propicien los viajes a pie.
- Jerarquización vial a fin de redirigir el tráfico.

Los diferentes atractivos los hemos clasificado en: patrimonios históricos, religiosos, culturales y recreativos. Las calles adoquinadas del Casco Antiguo dirigen el tráfico en un solo sentido, presentan en su mayoría acera a ambos lados con rampas que no son consecutivas entre cuadras.

A continuación, se presenta un resumen de los datos obtenidos en el reconocimiento de la infraestructura vial.



Ilustración 1: Reconocimiento de la infraestructura vial.

Se hace necesario mencionar que no se encontraron cruces de cebras, tampoco hay regulación de velocidades; y las señales de tránsito en su mayoría están ubicadas en las paredes de los locales.

Los aforos arrojaron que en promedio entran 5600 vehículos por día, el acceso más concurrido es por Calle Eloy Alfaro, la hora pico de entrada es de 8:00 a 9:00 de la mañana y la de salida entre las 5:00 y las 6:00 de la tarde, lo cual corresponde a los horarios de entrada y salida de las oficinas gubernamentales. En cuanto a los aforos peatonales el volumen de entrada es de 2700 personas por día.

Con estos resultados se definió una configuración de la supermanzana como se muestra a continuación.

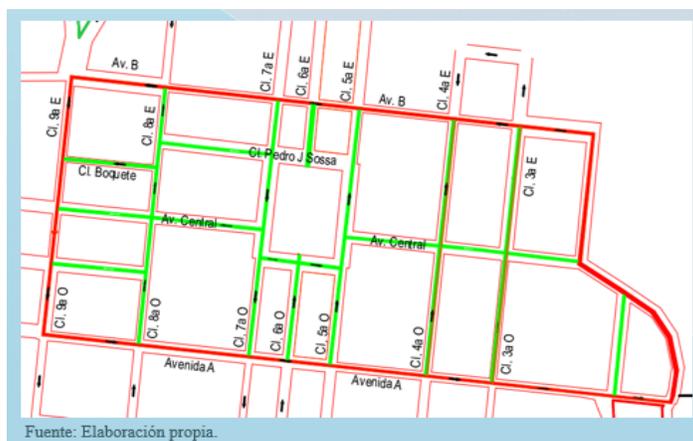


Ilustración 2: Configuración de supermanzana.

Se trazaron las redes principales con velocidades de 10 km/h, estas se muestran de color rojo y es por donde circulará el tráfico vehicular, las redes secundarias son de color verde y se destinan para uso peatonal y la creación de nuevos espacios públicos.

4. CONCLUSIONES

El Casco Antiguo es una zona que presenta usos de suelos mixtos que, sumado a su característica turística y gubernamental lo convierte en un potencial generador de viajes, sin embargo, es un área que se encuentra desintegrada en cuanto a temas de movilidad, sociales y viales por ende los viajes en su mayoría se realizan en vehículo privado, pero lastimosamente no se cuentan con plazas de aparcamiento que suplan estas necesidades dando lugar a su principal problema “estacionamientos”.

La poca movilidad peatonal que existe en el Casco Antiguo se ve afectada por una infraestructura vial inapropiada formada por aceras demasiado altas, estrechas y que en muchos casos están totalmente obstruidas, obligando al peatón a desplazarse en las vías poco seguras en medios de los vehículos que circulan y los que están mal estacionados.

La puesta en marcha de una red de peatonalización que atienda criterios de supermanzana busca, a partir de pequeñas intervenciones, cambiar el porcentaje de espacio público destinado al peatón y desarrollar sobre éste corredores verdes, colocación de mobiliario urbano, además permite a restaurantes y bares funcionar como terrazas con equipamiento al aire libre, sin que esto afecte otros espacios.

Las intervenciones propuestas incluyen el cierre de vías secundarias para uso de peatones y con exclusividad para residentes, mejoramiento de la gestión de estacionamientos y de la red de transporte pública buscando mejorar la conectividad con el resto de la ciudad, proponer horarios para los vehículos de carga y descarga, el establecimiento de lugares para la disposición y recolección de desechos.

Referencias

- [1] H. Terraza, D Blanco, & F. Vera. (2016). *De ciudades emergentes a ciudades sostenibles*
- [2] N. Gaitán (2017, abril 5). Movilidad urbana: La clave para la recuperación del Centro Histórico de Panamá [Online]. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/centro-historico-de-panama/> Ultimo Acceso: 10 de abril de 2021.
- [3] M. Páez, “Superblock 2.0 a Torino,” Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Javeriana, Bta, Colombia, 2017
- [4] Sociedad Global de Seguridad Vial (2008). Control de la velocidad: Un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales [online]. Disponible en: https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Speed_management_Spanish.pdf Ultimo acceso 11 de abril de 2021
- [5] S. Ruedas, “Las Supermanzanas: reinventando el espacio público, reinventando la ciudad” in *Ciudades impropias: la tensión entre lo global y lo local* congreso internacional, 2009, pp 123-132

Autorización y Licencia CC

Los autores autorizan a APANAC XVIII a publicar el artículo en las actas de la conferencia en Acceso Abierto (Open Access) en diversos formatos digitales (PDF, HTML, EPUB) e integrarlos en diversas plataformas online como repositorios y bases de datos bajo la licencia CC:

Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

Ni APANAC XVIII ni los editores son responsables ni del contenido ni de las implicaciones de lo expresado en el artículo.