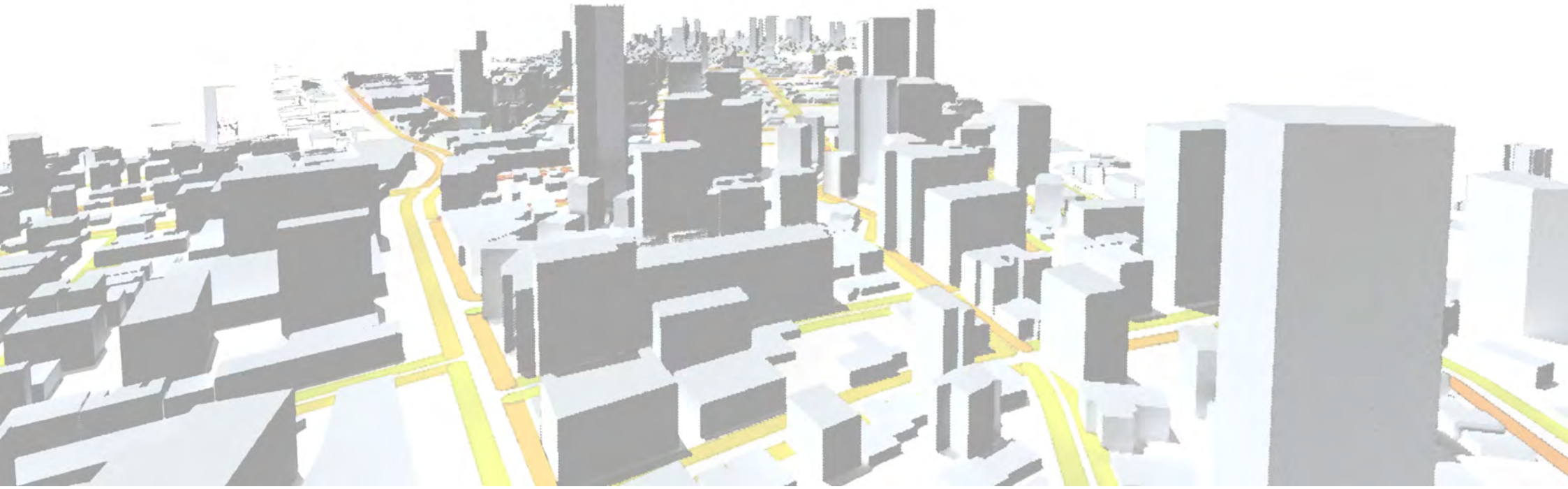
INFORME FINAL

ANÁLISIS DE CAMINABILIDAD CON LA HERRAMIENTA WALKABILITY CITY TOOL

DISTRITO FINANCIERO EN CIUDAD DE PANAMÁ

Octubre 2015



+A suma urban sustainability consultants

walkability city tool 1.0 bike ed.

BID

ALCALDIA DE PANAMá

GLOBAL BANK

CIUDAD DE PANAMÁ

INICIATIVA DE CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES (ICES)

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

SKECHERS
MEMORY FOAM
Capital bank
CON TU PRÉSTAMO PERSONAL
TISSOT
SAN FRANCISCO
COCO DEL MAR
OBARRIO
Gran
Baratillo
Anual
1577
AF4901
2015

0. ÍNDICE 5

1. EQUIPO 7

2. INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES ICES 9
- CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES 11
- INICIATIVA DE CIUDADES ICES 11
- LAS CIUDADES Y EL ESPACIO PÚBLICO 13
- ¿POR QUÉ FOMENTAR LA CAMINABILIDAD? 13
- ¿POR QUÉ ANALIZAR LA CAMINABILIDAD? 13

3. CIUDAD DE PANAMÁ. CAMINANDO POR EL DISTRITO FINANCIERO 15
- OBJETO DEL TRABAJO 17
- ÁREA DE ESTUDIO 17
- Y SALIMOS A CAMINAR… 19

4. WALKABILITY CITY TOOL. HERRAMIENTA DE ANÁLISIS DE CAMINABILIDAD 35
- QUÉ ES WALKABILITY CITY TOOL (WCT) 38
- ¿CÓMO REALIZAMOS EL ANÁLISIS DE LA CAMINABILIDAD? 38
- ÁREAS TEMÁTICIAS 38
- RECOGIDA DE DATOS 38
- VOLCADO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS 39

5. RECOGIDA DE DATOS 41
- 1 AUTORIDADES Y EXPERTOS LOCALES 42
- 2 CONSULTAS A LA CIUDADANÍA 44
  - ENCUESTAS DE OPINIÓN ICES 46
- 3 DATOS DE CAMPO 48

6. RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO 51
- ANÁLISIS GENERAL 52
- WCT SCORE 54
- CRUCES 56
- OBARRIO Y CAMPOALEGRE 58
- BELLAVISTA 60
- EL CANGREJO 62
- SAN FRANCISCO 64
- PRIORIZACIÓN CIUDADANÍA 66
- COBERTURA ESTACIONES DE METRO 68

7. CALLE 50 71
- ANÁLISIS URBANO CALLE 50 72
- WCT CALLE 50 86
- NUEVO ESPACIO PÚBLICO 88

0 ÍNDICE

ILUMNO
ALCALDÍA DE PANAMÁ

EQUIPO

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO-
INICIATIVA DE CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES

Ellis Juan
Coordinador ICES

Horacio Terraza
Coordinador Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) BID

Federico Scodelaro
Consultor, BID

Nerys Margarita Gaitan
Consultora, BID

SUMA-USC

Cristina Rivas
MArq. Urb.

Miguel Zuza
MArq. Urb.

Isabel Pérez-Ilzarbe
MArq. Urb.

ALCALDÍA DE PANAMÁ
Equipo del Municipio de Panamá

Manuel Trute
MSc. Urb. Director de Desarrollo Urbano

Alessandra Treuherz
MSc. Urb. Coordinadora ICES

Carlos Eduardo Rodríguez
MSc. Urb. Asesor Desarrollo Urbano

Jose Isturaín

Pablo Martiz

Gustavo Santamaría

Juan Carlos García

Carlos Gordón

ESTUDIANTES PARTICIPANTES

Shafaq Choudry
University of California en Los Angeles
Jaimy Pombo

Sharito Moreno

Raymond Crucet

Shirley Chavez

Yaneth Gondola

INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES ICES

2

CEDA
EL
PASO

CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES

El aumento de la tasa de urbanización es un fenómeno que se está produciendo a un ritmo más acelerado en América Latina y Caribe (ALC) que en otras regiones del mundo. Con la tendencia actual se estima que **en pocas décadas el 90% de la población latinoamericana vivirá en ciudades**.

Pero además de ofrecer grandes retos y oportunidades, este rápido proceso urbanizador genera distintas problemáticas, entre ellas altas tasas de motorización, elevados niveles de tráfico y contaminación o ineficacia del transporte público.

LAS MAYORES TASAS DE CRECIMIENTO CORRESPONDEN A CIUDADES INTERMEDIAS

INICIATIVA DE CIIUDADES ICES

Para ayudar a los gobiernos de estas ciudades emergentes ALC a enfrentar estos desafíos el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)** está llevando adelante la **Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES)**.

Se trata de un programa de evaluación que permite identificar, organizar y priorizar actuaciones de infraestructura y definir proyectos y propuestas urbanísticas, ambientales, sociales, fiscales y de gobernabilidad, con el fin de mejorar la calidad de vida y lograr una mayor sostenibilidad.

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

SOSTENIBILIDAD URBANA

SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBERNABILIDAD

La primera etapa de la metodología elabora un diagnóstico de la ciudad a través de:

Análisis cuantitativo (indicadores)

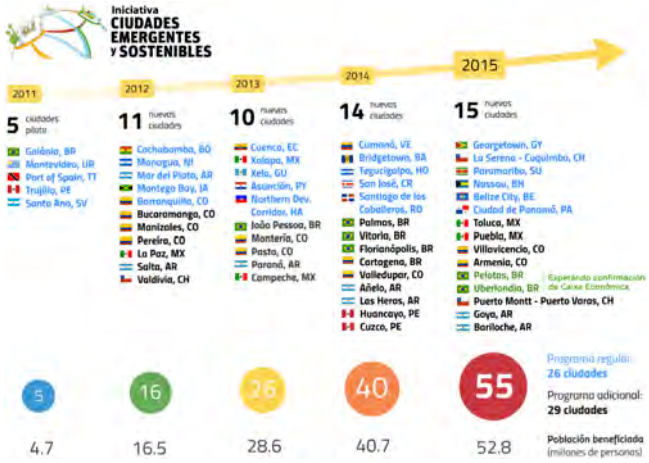
Análisis técnico y cualitativo

- **Estudios base:** vulnerabilidad a desastres naturales y a efectos del cambio climático, estudios de crecimiento urbano, y un inventario de los GEI.
- **Estudios base adicionales:** gestión fiscal, seguridad ciudadana, transporte, agua/ saneamiento, residuos sólidos...

La información obtenida es tamizada mediante la comparación de los indicadores obtenidos con los estándares del banco más cuatro filtros (opinión pública, cambio climático y riesgo de desastres, económico y multisectorialidad). Esto permite identificar estrategias, áreas de acción e intervenciones, las cuales se reflejan en un Plan de Acción.

En la segunda etapa de la metodología el Banco apoya a la ciudad en la identificación de fondos y preparación de las intervenciones prioritarias.

Ciudad de Panamá está dentro del programa regular de ciudades en las que se está empezando a aplicar la metodología ICES en el año 2.015.



Fuente: iadb.org

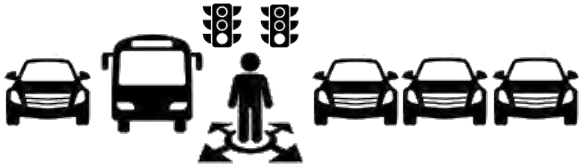
MEJORAR LOS
ESPACIOS PÚBLICOS
ES MEJORAR LA
CALIDAD DE VIDA
DE LOS HABITANTES
DE LA CIUDAD

LAS CIUDADES Y EL ESPACIO PÚBLICO

La ciudad física donde hoy nos relacionamos está formada por nuestras plazas, parques y calles: el espacio público es la esencia de la ciudad.

Casi el **70% de este espacio público está ocupado por superficies al servicio del coche**.

Y es justamente el ciudadano que se desplaza a pie el que da sentido al espacio público, donde pasea, ve, se relaciona, compra, conoce, se divierte, descansa, transita, trabaja… realiza un sinfín de actividades que deberían fomentarse, disponiendo para ello de unos espacios adecuados.



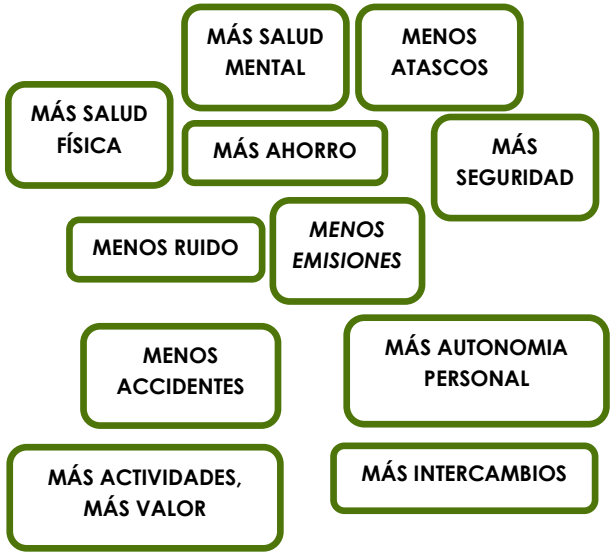
LAS CIUDADES Y LA MOVILIDAD

El diseño de nuestras ciudades y el incremento progresivo del número de habitantes, supone un aumento en el uso del vehículo privado, ocasionando la congestión de sus calles, lo que supone aumento de emisiones a la atmósfera, contaminación acústica, aumento del número de accidentes, y problemas derivados que contribuyen a empeorar la calidad de vida del habitante de la ciudad.

El zoning, las bajas densidades, el mal diseño estratégico o un transporte público mal planteado son algunos de los factores que contribuyen a empeorar estos problemas de movilidad dentro de la ciudad.

¿POR QUÉ FOMENTAR LA CAMINABILIDAD?

Las ciudades deben trabajar en medidas que potencien el cambio modal hacia medios no motorizados y transporte colectivo. El hábito de caminar supone beneficios tanto para el individuo como para la comunidad de la que forma parte.



¿POR QUÉ ANALIZAR LA CAMINABILIDAD?

Las necesidades de la red de vías rodadas están ampliamente analizadas: se contabilizan los vehículos que circulan por las calles, se estudian tiempos de espera en los semáforos, se conoce el estado del tráfico, se trabaja sobre los anchos de carril, las velocidades… Esto permite evaluar el estado de la red y actuar en los puntos donde más se necesita de la forma más adecuada.

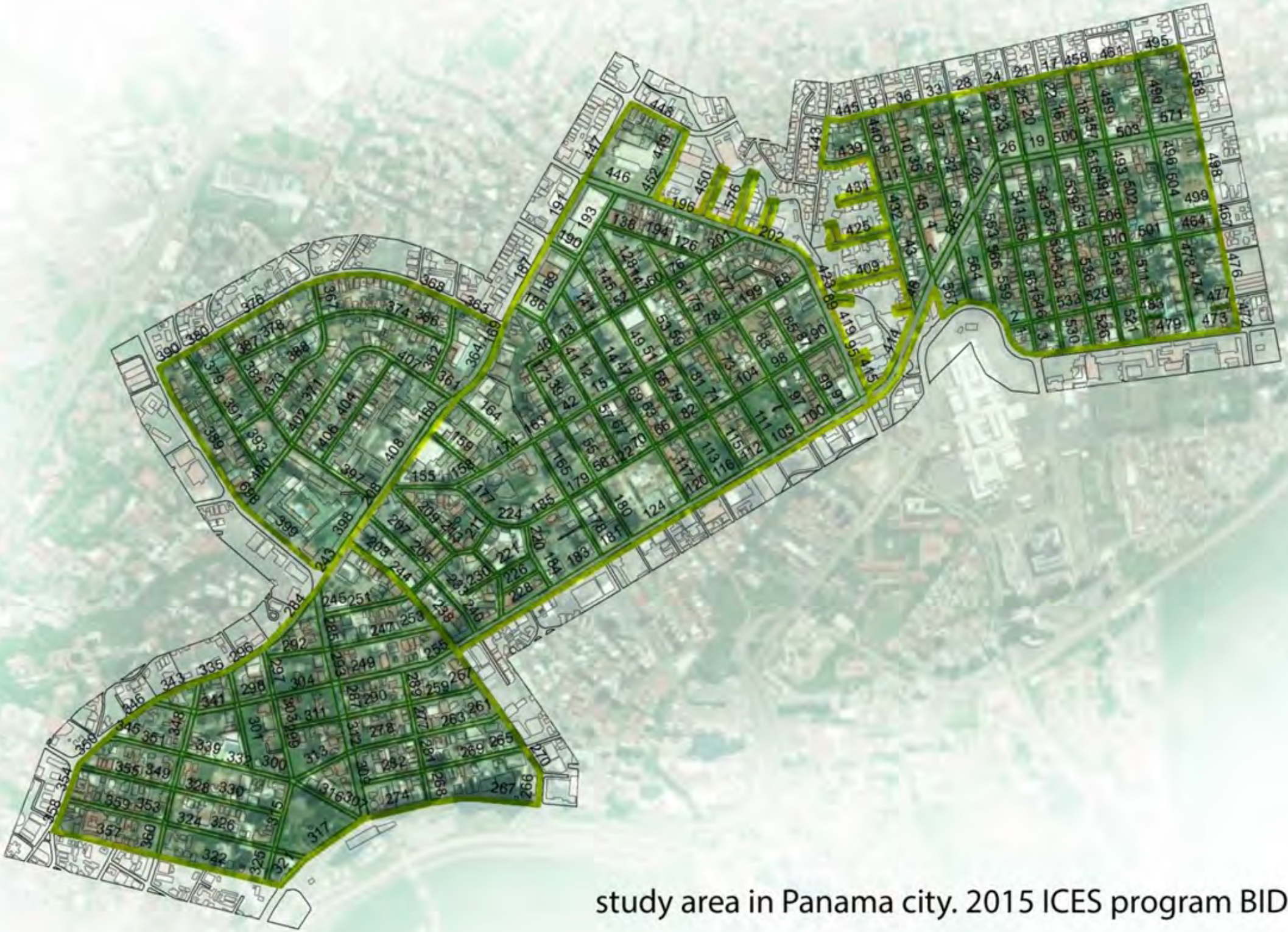
Pero ¿qué ocurre con la red peatonal? A menudo se trabaja con impresiones sobre las calles que funcionan mejor o peor, sin analizar los motivos de los peatones a la hora de elegir unas u otras para transitar. Del mismo modo las intervenciones sobre esta red no se realizan con un criterio claro: peatonalizaciones, rebajes, decisiones de aparcamiento, etc.

¿CONOCEMOS LOS DATOS DE LA RED CAMINABLE PARA PODER TOMAR DECISIONES?

ATLAS
GANA UN CAMIÓN
LLENO DE PINTAS

CIUDAD DE PANAMÁ
CAMINANDO POR EL DISTRITO FINANCIERO

3



study area in Panama city. 2015 ICES program BID

OBJETO DEL TRABAJO

Las fases previas a la elaboración del Plan de Acción para la Ciudad de Panamá (ICES, BID) identificó como uno de los problemas la falta de espacios peatonales en la ciudad: *"Las aceras, cuando existen, presentan un estado deplorable sin facilidad alguna para los peatones y menos cuando estos tienen alguna discapacidad."*

Mediante la aplicación de WCT en el Distrito Financiero de la Ciudad de Panamá se pretende visualizar y analizar de manera objetiva los aspectos que afectan a la caminabilidad del área estudiada. De este modo, el equipo de trabajo de la ciudad podrá establecer una estrategia de intervención priorizada y llevar a cabo actuaciones de mejora controladas.

ÁREA DE ESTUDIO

Dentro de la estrategia de trabajo que ICES desarrolla en la ciudad, se identifica el Distrito Financiero como el área adecuada para aplicar la herramienta.

Dentro de las características de la zona destacan:

- Esfuerzo urbanizador previo
- Se concentran altos porcentajes de empleo
- Centro servido por transporte público
- Elevada actividad peatonal
- Área central de la ciudad, representatividad

Se considera por tanto una zona de oportunidad, donde las mejoras en materia de caminabilidad pueden tener una gran utilidad ciudadana, repercusión y visibilidad, sirviendo de ejemplo para poder mejorar otras áreas de la ciudad.

En las primeras fases de trabajo se decidió incorporar áreas de diferentes corregimientos adyacentes para poder enriquecer el estudio comparando tramas y situaciones, por lo que la zona de estudio comprende calles y cruces de:

- OBARRIO
- CAMPOALEGRE
- BELLAVISTA
- EL CANGREJO
- SAN FRANCISO

ESTUDIO CONJUNTO DE ZONAS CON DISTINTAS CARACTERÍSTICAS

OBARRIO

En su trama ortogonal con edificios de gran altura destacan dos ejes: Vía España, comercial, con gran movimiento peatonal debido a las paradas de metro y Calle 50, donde se concentra la actividad financiera. Se ubica en esta vía el único espacio público de la zona, el parque Harry Strunz.

CAMPOALEGRE

Zona de hoteles y área de restauración asociada con mayor presencia de coches y pero también de arbolado.

BELLAVISTA

La zona de Bellavista situada entre La Exposición y Obarrio es más tranquila, con menos tráfico rodado y mayor uso residencial. Cuenta con un espacio público, el Parque Urraca, y limita al sur con la Cinta Costera.

EL CANGREJO

Zona situada frente a la Universidad de Panamá con mucha vida urbana y mucha actividad peatonal. Vía Argentina y Vía Veneto concentran actividad peatonal tanto local como turista.

SAN FRANCISCO

Se incorpora al estudio la zona de San Francisco en continuación con Obarrio. Su trama es similar, con manzanas alargadas orientadas en dirección Norte-Sur. Las conexiones entre Obarrio y San Francisco se ven interrumpidas por un cauce.

Y salimos a caminar……

AUSENCIA
DE ACERAS
www.bancouniversal.com
panafinsa

HERMO KING
410
UZU

NUMEROSOS
OBSTÁCULOS

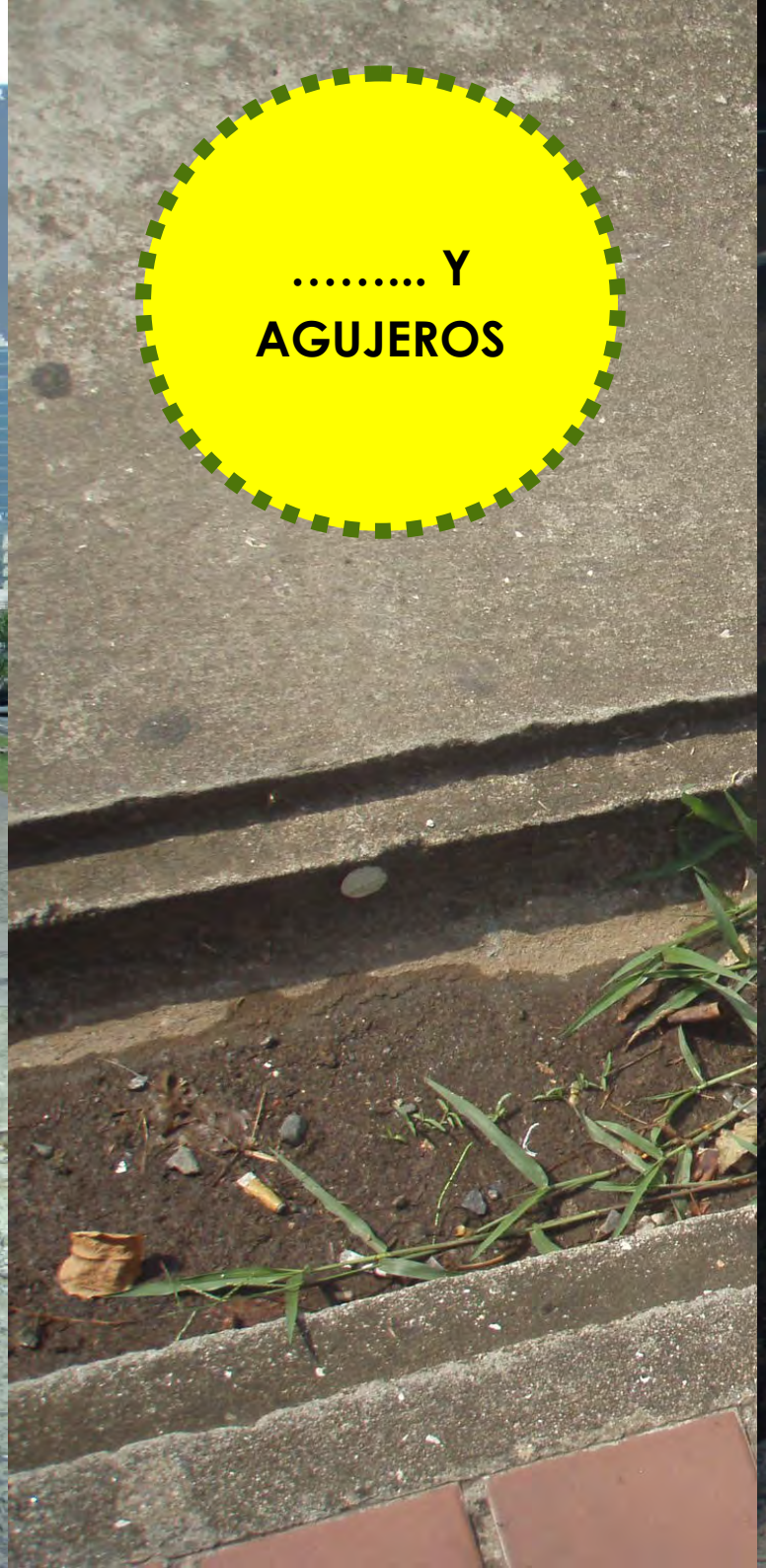
ESCASA
PROTECCIÓN
PARA EL
PEATÓN

ACERAS
INVADIDAS
POR LOS
COCHES

BARRERAS
A LA ACCE-
SIBILIDAD

DISEÑO
POCO
ADECUADO
PARA
EL PEATÓN
KIA

MÚLTIPLES
OBSTÁCULOS



…….. Y
AGUJEROS

CRUCES
PELIGROSOS
Y SIN
SEÑALIZAR
JORDACHE
SUPER
DEPORTES
REEF
SWELLULAR
TECHNOLOGY
SI LO TOLERAS ERES
CÓMPLICE
DENUNCIA

Bunny
Avalúos
399-6969
VIA BRASIL

SAN FRANCISCO
EL CANGREJO
OBARRIO
CAMPOALEGRE
BELLAVISTA

¿CÓMO ANALIZAR UN ÁREA TAN GRANDE?

¿CUÁL ES LA SITUACIÓN?

¿CUÁLES SON LAS PRIORIDADES?

?

¿POR DONDE EMPEZAR?

¿EN QUÉ DEBE INVERTIR LA CIUDAD?

¿SON ADECUA-DAS MIS CALLES PARA CAMINAR?

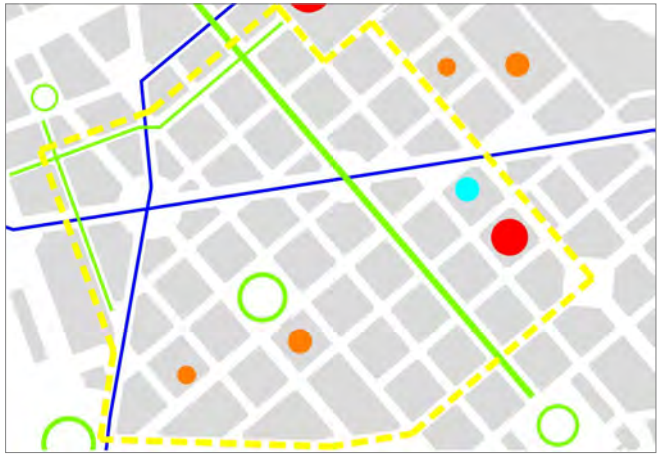
ARIA TERCERA
ecilio R. Moreno
PH CENTRAL - 4lo Piso
Tel.: 223-6462

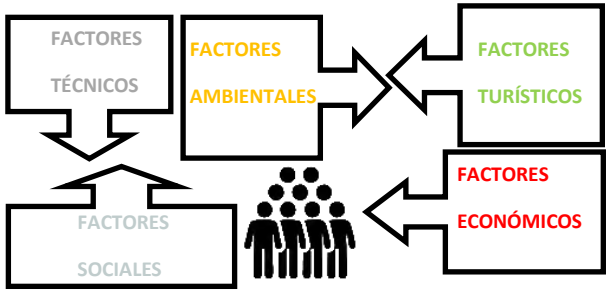
WALKABILITY CITY TOOL WCT
HERRAMIENTA DE ANÁLISIS DE CAMINABILIDAD

4

QUÉ ES WALKABILITY CITY TOOL (WCT)

Es una metodología de análisis de la caminabilidad basada en tecnología GIS, que permite parametrizar y medir la red caminable de la ciudad incluyendo factores técnicos, ambientales, sociales, turísticos y económicos para analizar, interpretar y proyectar mejoras en la misma. Sirve de soporte para la toma de decisiones estratégicas de ciudad y turismo, basadas en la evidencia y no en intuiciones u opiniones subjetivas.



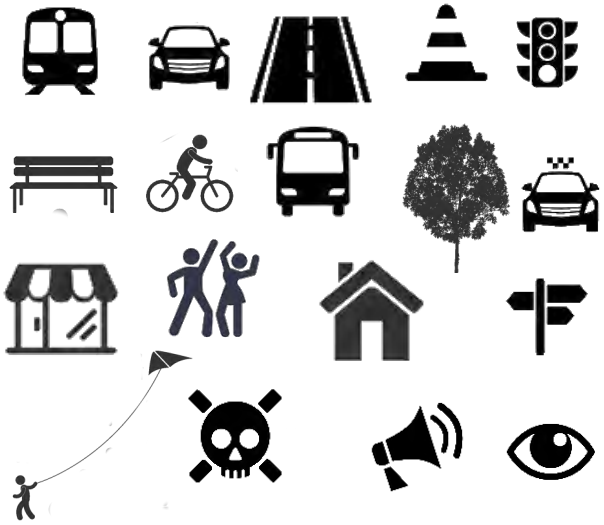


¿CÓMO REALIZAMOS EL ANÁLISIS DE LA CAMINABILIDAD?

Está claro que hay calles que invitan más a caminar que otras, Pero ¿cuáles son los factores que influyen y en qué medida lo hace cada uno de ellos?

ÁREAS TEMÁTICAS

Hemos estudiado, recopilado y seleccionado los factores que influyen de manera más significativa en la caminabilidad.



Agrupamos los datos de campo recogidos en cinco grandes áreas temáticas adaptables que influyen en la calidad de la red caminable. Así, además de recoger datos técnicos, valoramos los parámetros que hacen sentirse bien a las personas cuando caminan por la calle, propios y visitantes, y podemos también obtener lecturas parciales.

DISTRIBUCIÓN MODAL (DM)

Tipo de calle, límites, bicisendas, aparcamiento, tráfico, interacción con otros medios...

TRAMA URBANA (TU)

Anchura de aceras, banda de protección, cruces, obstáculos, pavimento, intrusiones, pendiente…

ESCENA URBANA (EU)

Sección de calle, cierres, vivienda y actividad, árboles, protección sol/lluvia, fachadas, mobiliario…

SEGURIDAD (S)

Iluminación, ayudas a la orientación, actividades nocturnas, percepción de seguridad…

AMBIENTAL (A)

Ruido, polución, soleamiento, vientos dominantes...

RECOGIDA DE DATOS

Para estudiar la caminabilidad es necesario recoger multitud de datos de las calles y cruces e incorporarlos a la información GIS existente de la ciudad. Contamos para ello con autoridades y expertos locales, la ciudadanía y el trabajo de campo.

VOLCADO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS

Los datos recogidos se vuelcan en un Sistema de Información Geográfica lo que permite por un lado el análisis de la malla en su conjunto y por otro lado el cálculo de rutas en la misma en función de la valoración de tramos de acera y cruces.

Mediante la ponderación de los datos asignamos una puntuación a cada tramo de acera y a cada cruce que nos indica su grado de caminabilidad.

Con los datos obtenidos se genera información gráfica fácilmente interpretable por los gestores: mapas "de calor" con la valoración de las calles, mapas de flujo y densidad turística, disfuncionalidades en la red, identificación de puntos negros, repercusión de actuaciones, etc.

En función de los objetivos definidos para cada trabajo, variaremos la información a generar como resultado de la aplicación de WCT al tejido estudiado.

WCT ASIGNA UN VALOR PONDERADO A CADA TRAMO DE ACERA Y A CADA CRUCE

5 RECOGIDA DE DATOS

COORDINACIÓN CON INTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO Y MOVILIDAD
GRAN
INTERÉS EN LA CAMINABILIDAD

1 AUTORIDADES Y EXPERTOS LOCALES

PREOCUPACIÓN POR LA ACCESIBILIDAD

Dentro de la fase de recogida de información, la metodología prevé la realización de un taller de trabajo con expertos locales en materias relacionadas con la caminabilidad, o que tienen alta implicación con la zona de estudio.

En el caso de Ciudad de Panamá no se ha podido realizar dicho taller, pero sí se ha obtenido información valiosa en reuniones y acciones realizadas con distintos actores:

- Equipo de Alcaldía
- Equipo de Planificación Urbana
- Equipo BID
- Junta Comunal de Bellavista

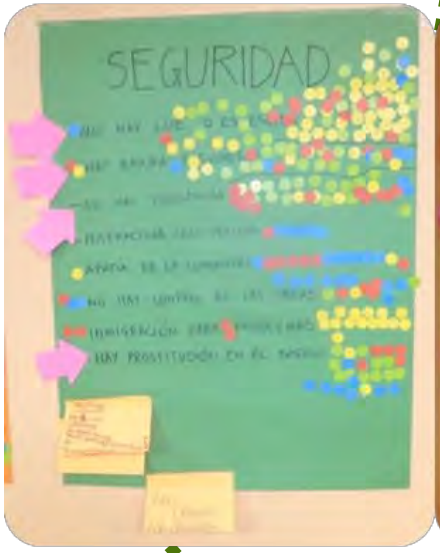
Con representantes de la alcaldía se realizó un recorrido desde el parque Harry Strunz, pasando por parte de calle 50, y atravesando Campoalegre hasta Vía España. En la caminata surgieron interesantes aportaciones los problemas y las oportunidades de la zona en aspectos relacionados con su caminabilidad.

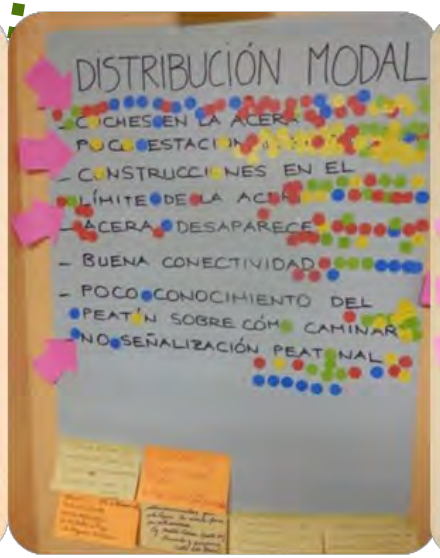
La realización de un recorrido en silla de ruedas con **Juanpi Dolande,** puso de manifiesto las dificultades añadidas relacionadas con la accesibilidad: pendientes excesivas de las aceras, agujeros, discontinuidades, aceras estrechas sin banda de protección junto a la calzada, ausencia de rebajes, ausencia de pasos para peatones, escalones...

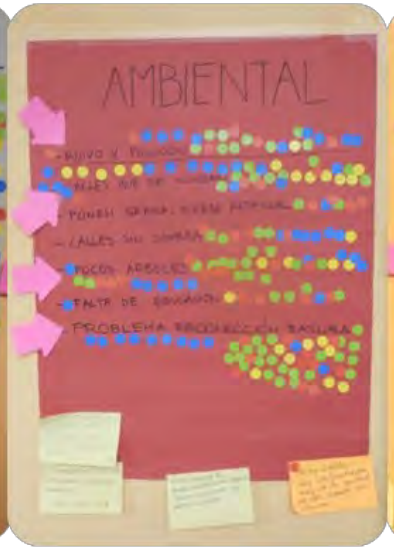
2
CONSULTAS A LA CIUDADANÍA
SENSIBLES ANTE LOS PROBLEMAS
SENTIMIENTO DE BARRIO
ALTA IMPLICACIÓN

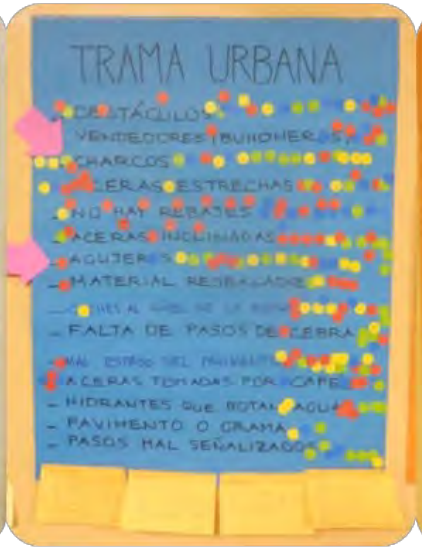
- 15 ITEMS MÁS VOTADOS

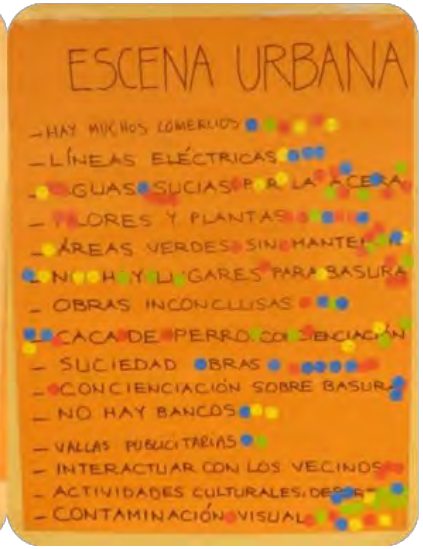
SEGURIDAD	DISTRIBUCIÓN MODAL	AMBIENTAL	TRAMA URBANA	ESCENA URBANA
1- No hay luz o es escasa	3- Poco estacionamiento	5- Calles que se inundan	12- Mal estado del pavimento	6- Pocos árboles
2- Hay basura y suciedad	4- Coches en la acera	10- Ruido y polución	13- Obstáculos y agujeros	15- No señalización peatonal
7- No hay vigilancia	8- Construcciones en el límite de la acera		14- No hay rebajes en las aceras	
9- Actividades nocturnas no adecuadas	11- Las aceras desaparecen			











HOTELES VIGILANTES
¡CUIDADO!
ESTAMOS OBSERVANDO
POLICÍA NACIONAL
PUESTO POLICIAL DE
BELLA VISTA
Tel.: 511-9292
9439
PARKING
32%
VIGILAN
SU BARRIO

48%
SE SIENTEN INSEGUROS
EN SU BARRIO

ENCUESTAS
DE
OPINIÓN
ICES
65%
CONSIDERA INSUFICIENTES
LOS ESPACIOS PÚBLICOS

ENCUESTAS DE OPINIÓN

Tal y como se expuso en fases anteriores del trabajo de ICES, dentro de la fase de priorización se realizó un completo trabajo de encuestas de opinión pública para recabar información acerca de cómo percibe la población el nivel de prioridad de los temas bajo análisis. La encuesta realizada en Ciudad de Panamá arroja datos interesantes, algunos de los cuales están muy relacionados con la caminabilidad:

- 48% encuentran problemas en el camino a pie a la parada del autobús, directamente relacionados con características de las aceras .
- 48% se sienten inseguros en su barrio.
- Además de ponerse en contacto con la policía, los vecinos buscan otras formas de protegerse contra el delito; un 32% se organizaron para vigilar su barrio.
- 14% señala que no cuenta con espacios públicos recreativos en el barrio donde reside.
- 65% de los encuestados señala que los espacios públicos disponibles son insuficientes.

3
DATOS DE CAMPO
11
ÍTEMS DE CRUCES
42
ÍTEMS DE ACERAS

DATOS DE CAMPO. CAPACITACIÓN DE OBSERVADORES

Para realizar el análisis con la herramienta Walkability City Tool es necesario recoger una gran cantidad de datos de campo. La recogida de estos datos se sistematiza a través de un formulario para cada tramo de acera y uno para cada cruce.

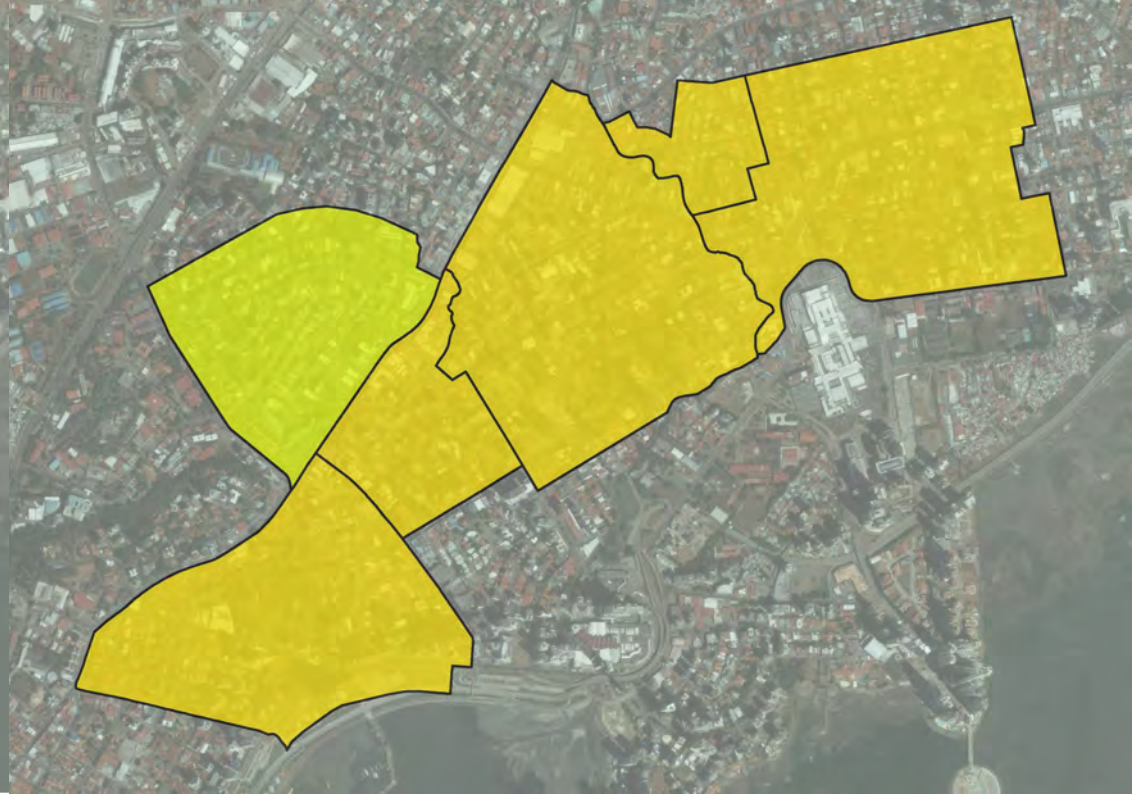
En Ciudad de Panamá para la recogida de datos se contó con el equipo de Panificación Urbana y la contratación de estudiantes de la Universidad de Panamá, que realizaron el trabajo de campo bajo la dirección de PU.

Para ello, el 25 de junio de 2.015 tuvo lugar una jornada de capacitación, con una sesión explicativa de la herramienta y de cada uno de los aspectos recogidos en los formularios de aceras y cruces. Completó la jornada una parte práctica en la que se recorrió una calle de la zona de Bellavista, resolviendo las dudas que fueron surgiendo en un simulacro de toma de datos a través de los formularios estudiados.

La metodología de recogida de datos conlleva un contacto real con las calles de la ciudad, lo cual supone una concienciación muy positiva fruto de un nivel de observación superior al que se tiene habitualmente. Esto ocasiona a su vez un punto de partida para el debate y la reflexión, siempre positivo para la mejora de la ciudad.

RESULTADOS Y DIAGNÓSTICO

6



¿ES CAMINABLE EL DISTRITO FINANCIERO Y SU ENTORNO?

ANÁLISIS GENERAL

La aplicación de la herramienta WCT supone recoger datos de cada tramo de acera y de cada cruce. Los datos recogidos se vuelcan en un Sistema de Información Geográfica y mediante su ponderación se asigna una puntuación (WCT Score) a cada uno de ellos.

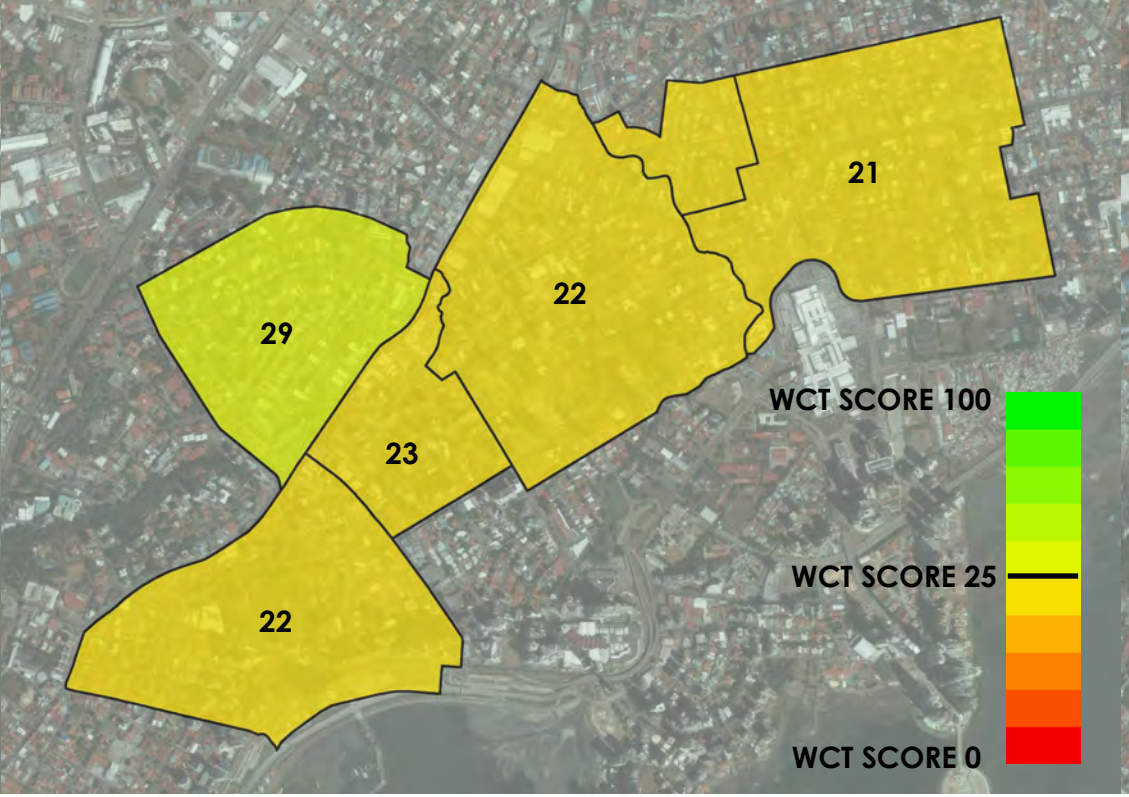
En análisis del área estudiada obtiene un WCT Score global de 22 sobre 100. (La distribución de puntos no es lineal; ya que los primeros 25 puntos son básicos y por eso el WCT Score 25 se sitúa en la mitad de la escala.)

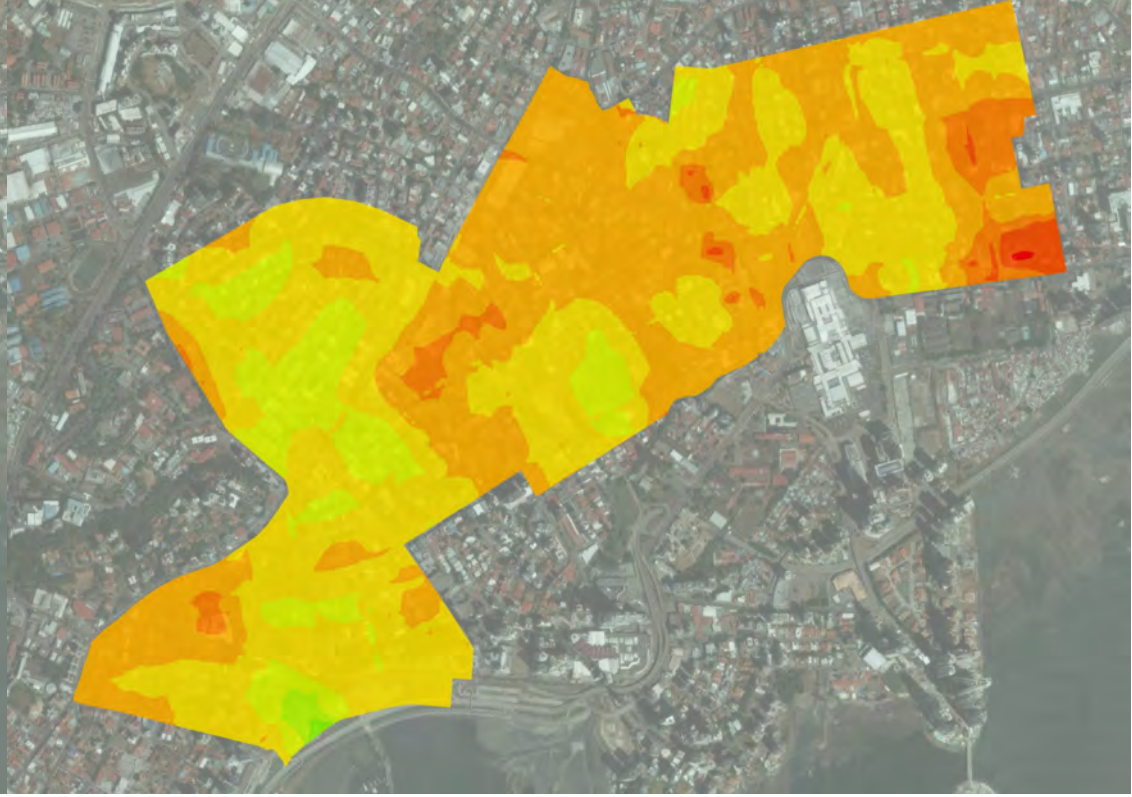
Este WCT Score refleja una situación con múltiples campos de mejora.

La presencia del coche en las calles es muy alta, enfatizada porque en muchos casos los predios privados son ocupados por aparcamientos, ocasionando que muchos vehículos tengan que cruzar o invadir la acera. El peatón entonces camina entre coches aparcados y coches que circulan por la calzada; la relación entre la acera y las fachadas se pierde...

En cuanto a la accesibilidad, encontramos que muchas de las aceras estudiadas presentan problemas: numerosos escalones o resaltes y casi ningún cruce tiene rebajes accesibles. El estado de los pavimentos en general no es bueno y podemos encontrar incluso agujeros peligrosos.

Trabajar sobre estos ítems mejoraría notable-





mente la autonomía de los ciudadanos más sensibles (movilidad reducida, niños, ancianos, usuarios de sillas de ruedas…), trabajando para lograr una ciudad para todos.

Mejoras en la iluminación dedicada al peatón en las aceras supondría el aumento de la precepción de seguridad a la hora de caminar.

En cuanto a los cruces de calles, en su mayoría no están señalizados con paso de cebra ni semáforo lo cual aumenta su peligrosidad y fomenta la realización de cruces incontrolados.

Un aspecto positivo importante son las características intrínsecas de las calles, como el espacio disponible con potencial de uso peatonal.

Analizando la situación por corregimientos, El Cangrejo aparece como el barrio más caminable (WCT Score 29) con una importante diferencia sobre el resto. Sus buenas puntuaciones se deben a la escena urbana, sobre todo a la sección de calle en la que las aceras discurren junto a las fachadas. Esta sección propicia las actividades en planta baja, que acompañan al peatón y mejoran la caminabilidad, dejando el aparcamiento junto a la banda de rodadura.

El corregimiento de San Francisco (WCT Score 21); seguido de Obarrio y Bellavista (WCT Score 22) son zonas con menos actividades y con importante presencia del coche. Campoalegre obtiene una puntuación algo superior (WCT Score 23), debido a una mayor presencia de arbolado y actividades.

En la imagen que refleja la caminabilidad de las calles proyectada sobre la superficie, se aprecian los focos de influencia positiva como los parques (parque Urraca en Bellavista y parque Harry Strunz en Obarrio) y el área de El Cangrejo, frente a aquellas con mayores problemas como la conectividad entre San Francisco y Obarrio.

Analizar cada barrio en las cuatro áreas (distribución modal, trama urbana, escena urbana y seguridad) y por ítems particulares nos permitirá establecer las estrategias de actuación más adecuadas en cada caso.

ANÁLISIS GENERAL

WCT SCORE

GRADO DE CAMINABILIDAD DE LAS CALLES

WCT SCORE

WCT SCORE 100

WCT SCORE 25

WCT SCORE 0

CRUCES
WCT SCORE
MEDIO
30
WCT SCORE 42

La herramienta WCT analiza el "retraso" de los cruces, es decir, el tiempo que se tarda en atravesarlos. La puntuación media en el área "retraso" de los cruces estudiados es alta (WCT Score 58).

Esto se debe a que la mayoría de los cruces se tipifican como "incontrolados", es decir, sin paso de cebra ni semáforo. El tiempo de espera en este tipo de cruce es menor que en los otros dos.

La herramienta WCT analiza la "seguridad" de los cruces. La puntuación media en el área "seguridad" de los cruces estudiados es baja (WCT Score 29). Este área es la de mayor peso en el score total.

Como se ha comentado, la mayoría de los cruces no cuentan con paso de cebra ni semáforo por lo que son muy poco seguros para el peatón.

ESTRATEGIAS DE MEJORA

- Semáforos y pasos de cebra
- Curb extension en las calles que lo permitan, para aumentar la visibilidad y disminuir la distancia de cruce

La herramienta WCT analiza la "accesibilidad" de los cruces. La puntuación media en el área "seguridad" de los cruces de Ciudad de Panamá es muy baja (WCT Score 4).

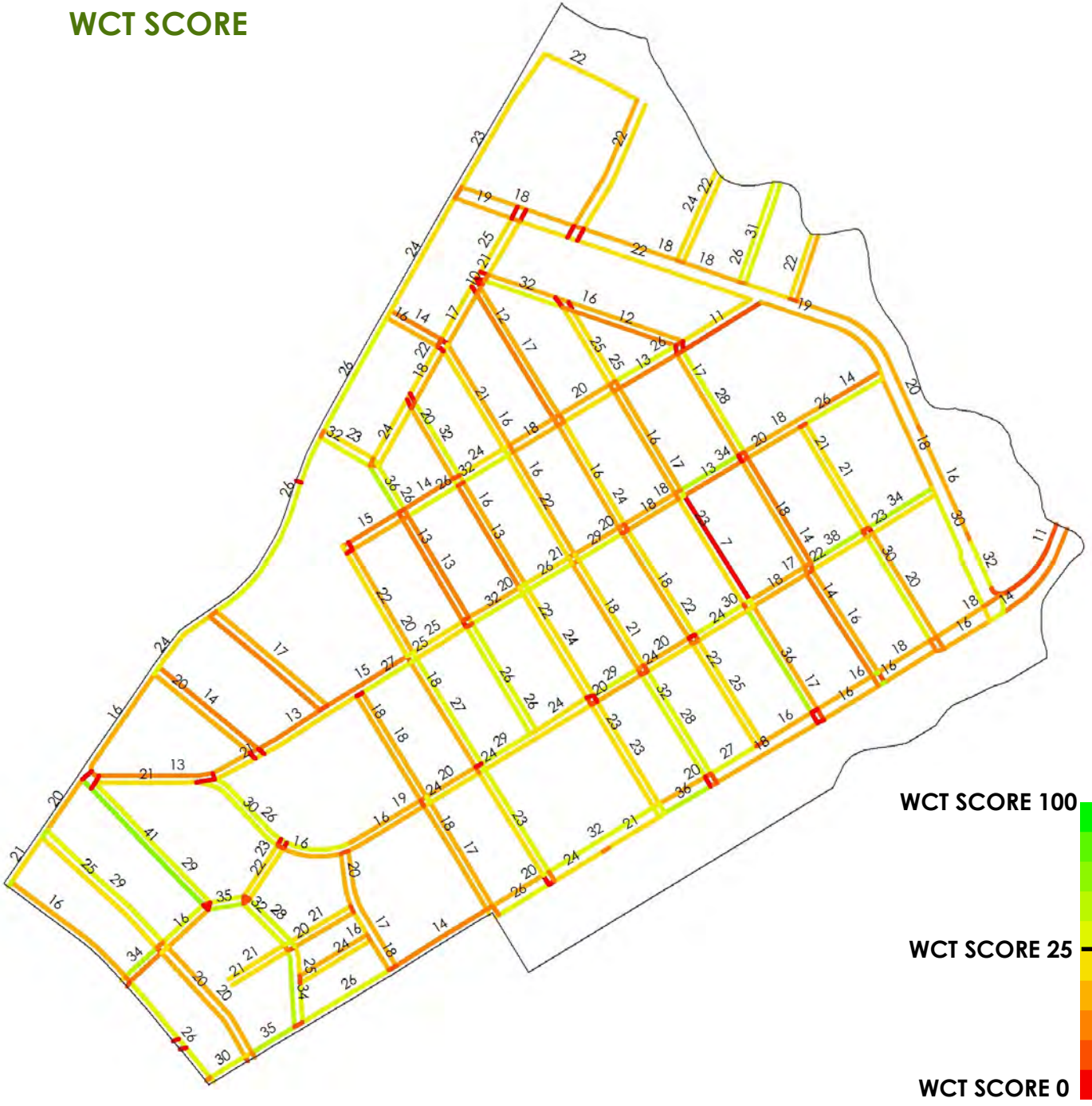
La práctica totalidad de los cruces de la zona estudiada de Ciudad de Panamá presentan escalones a la hora de atravesarlos.

ESTRATEGIAS DE MEJORA

- Ejecución de rebajes en los cruces
- Pasos de peatones a nivel con las aceras
- Otras medidas de accesibilidad (señales auditivas, pavimento táctil…)

WCT CRUCES

WCT SCORE



DISTRIBUCIÓN MODAL

Las puntuaciones globales que arroja WCT Score nos muestran un tejido con baja calidad caminable, incluidos los cruces. Existen algunas calles con puntuaciones aceptables, pero se trata de elementos aislados que no generan conexiones suficientes entre ellas para crear un área de interés para el peatón.

RELACIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

Las conexiones más relevantes con el transporte público tienen lugar en las vías perimetrales de la zona: Calle 50, Vía España y Vía Brasil y por lo tanto, la presencia de personas caminando es más elevada en estas calles. Las puntuaciones WCT generales de caminabilidad nos indican que existen claras oportunidades de mejora en estas ca-

OBARRIO Y CAMPOALEGRE

TRAMA URBANA

lles, especialmente en las áreas de distribución modal (mejorar el reparto del espacio público aumentando la superficie para el peatón recuperando superficies invadidas), trama urbana (mejorar de las características físicas de las aceras como pavimentos, agujeros y escalones) y escena urbana (mobiliario urbano y vegetación).

PARQUE HARRY STRUNZ

Situado al norte del tramo intermedio de Calle 50, es el único espacio público del corregimiento y se presenta como un nodo importante a potenciar.

Aunque las calles que lo rodean sitúan sus puntuaciones globales por encima de la media (WCT Scores 22-28) deberían implementarse mejoras en el pavimento y en la relación entre las aceras y el

CONECTIVIDAD

NÚMERO DE ENTRADAS A VIVIENDAS

ESCENA URBANA

parque. También es importante mejorar los cruces que llegan a él de modo que esté más conectado y aumente su nivel de servicio.

Las mejoras en las calles que conforman el parque tendrían una influencia positiva en las calles circundantes que también mejorarían sus condiciones, generándose una actuación de mejora del tejido.

CALLE 50

El área de Distribución Modal es la que aparece con puntuaciones más negativas en la calle, poniendo de manifiesto la gran presencia que tiene el coche, con 4 carriles de circulación recorrido y numerosos aparcamientos en predios privados. Serían prioritarias por tanto intervenciones para recuperar espacio para el peatón.

BANCOS

ESTADO DE LAS ACERAS

SEGURIDAD

PROYECTOS PRIORITARIOS

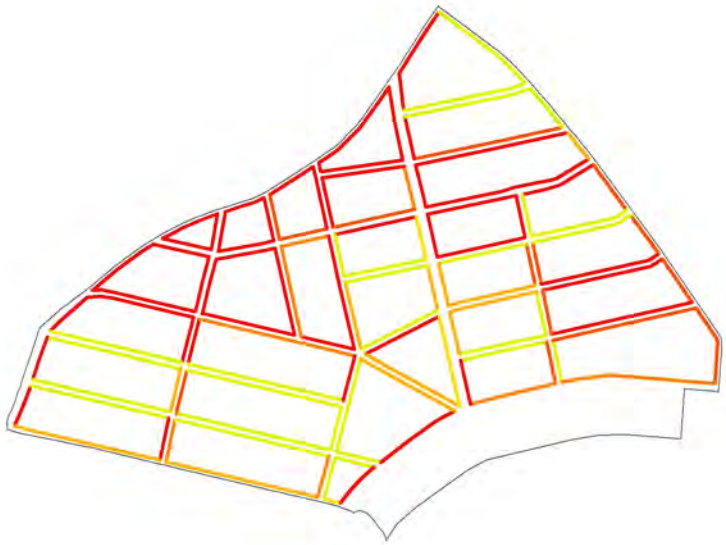
* **ACTUAR EN VÍA ESPAÑA, CALLE 50 Y VÍA BRASIL, CON LOS OBJETIVOS PRIORITARIOS DE RECUPERAR ESPACIO, REPAVIMENTAR, ELIMINAR BARRERAS Y , AUMENTAR VEGETACIÓN**

* **ACTUAR EN ACCESOS Y CONEXIONES AL PARQUE HARRY STRUNZ, MEJORANDO PAVIMENTOS, Y ELIMINANDO OBSTÁCULOS**

APARCAMIENTOS ENTRE LA ACERA Y LAS FACHADAS

WCT SCORE

DISTRIBUCIÓN MODAL



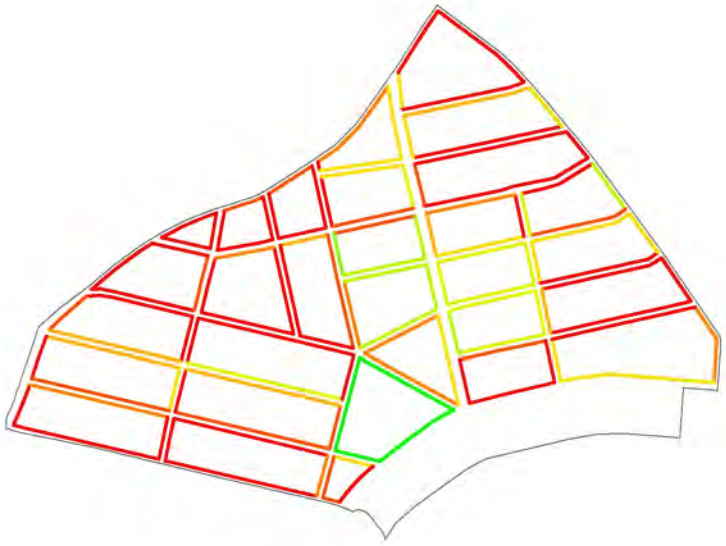
Las áreas de distribución modal, trama urbana y seguridad nos muestran un corregimiento con oportunidades de mejora tanto en la recuperación de espacio para el peatón en las ceras como en limpieza e iluminación.

VÍA ESPAÑA

El tramo de Vía España que une la Avenida Central con El Cangrejo presenta unas bajas condiciones de caminabilidad, que provocan cierta desconexión de la zona. Tanto en trama urbana como en distribución modal, las puntuaciones nos hablan de problemas en la proporción de espacio peatonal y de condiciones y mantenimiento de las aceras. También la ausencia de cruces señalizados hacen que se produzcan cruces incontrolados y peligrosos en la calle.

BELLAVISTA

TRAMA URBANA



PARQUE URRACA

Como ocurre en Obarrio con el parque Harry Strunz el parque Urraca se convierte en Bellavista en un foco de atracción y una de las zonas mejor puntuadas en cuanto a caminabilidad en general.

No obstante, algunas de las calles aledañas al parque arrojan puntuaciones peores, por lo que su nivel de servicio puede ser más bajo de lo esperado. Mejorar la caminabilidad de estas calles, reduciendo su "resistencia" a ser caminadas repercutiría aumentado el uso de este espacio público.

CALLE URUGUAY

Otra de las zonas con WCT Scores altos en Bellavista es la calle Uruguay. Obtiene altas puntuaciones en escena urbana ya que acumula más actividades.

NÚMERO DE ÁRBOLES

ESCALONES

ESCENA URBANA

El proyecto de urbanización previsto en calle Uruguay mejorará previsiblemente el área trama urbana y seguridad para caminar, resultando en WCT Scores más altos.

FEDERICO BOYD

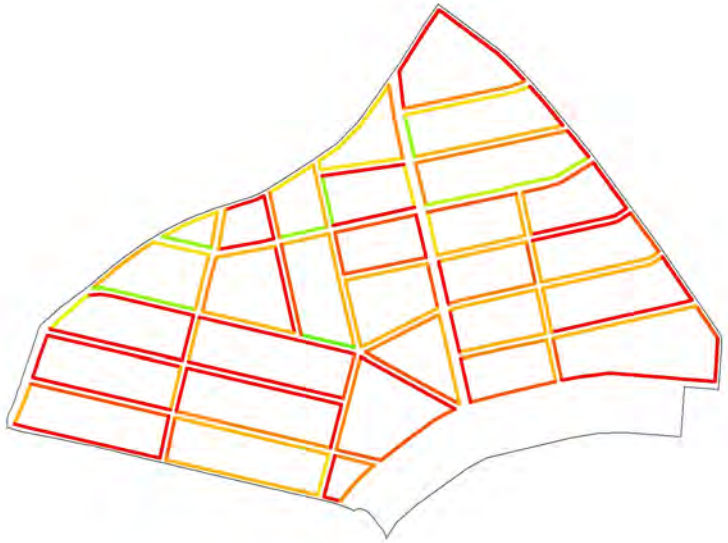
Federico Boyd destaca también como un eje con alto grado de caminabilidad. Es una vía con alta presencia de arbolado, en la que deben mejorarse las características de los cruces para que aumente la conectividad entre zonas bien valoradas (Parque Urraca—Federico Boyd—Calle Uruguay).

PAPELERAS

CIERRES OPACOS

ANCHURA DE LAS ACERAS

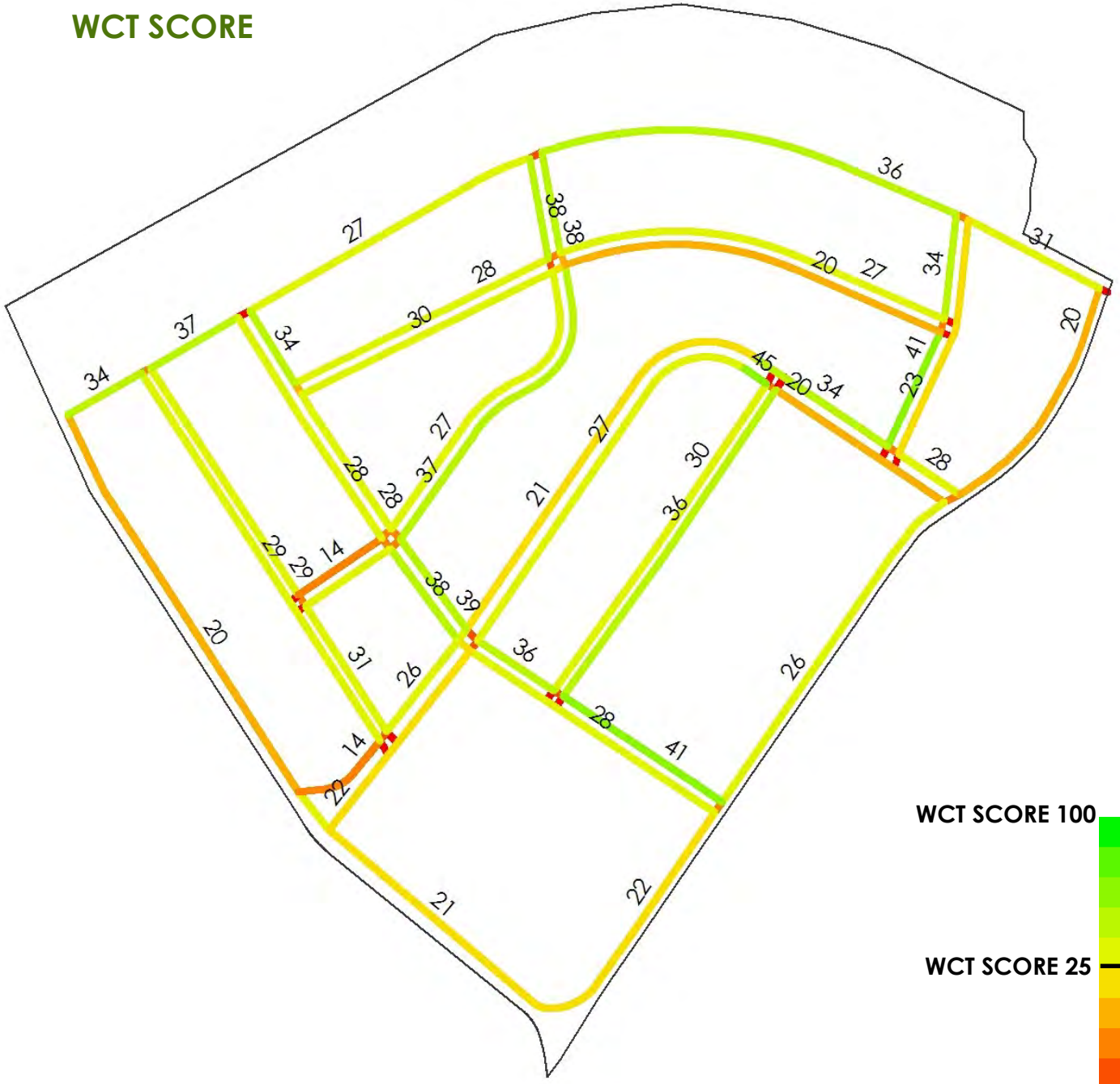
SEGURIDAD



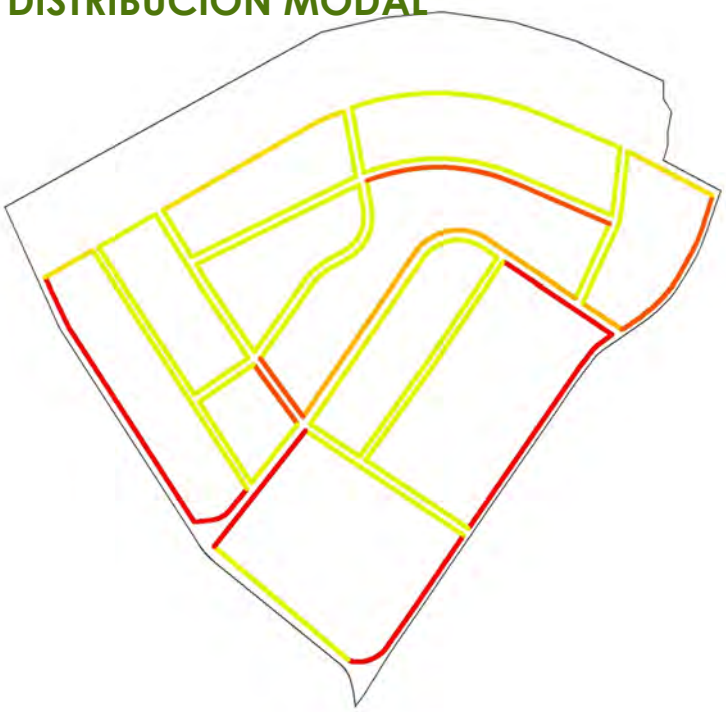
PROYECTOS PRIORITARIOS

- **ACTUAR EN CONTINUACIÓN DE VÍA ESPAÑA CON LOS OBJETIVOS DE MEJORAR LA DISTRIBUCIÓN MODAL Y LA TRAMA URBANA**
- **REFORZAR EL EJE DE FEDERICO BOYD MEJORANDO ÍTEMS DE SEGURIDAD Y TRABAJANDO SOBRE SUS CRUCES PARA PERMEABILIZAR EL TEJIDO**
- **ACTUAR EN LAS CALLES DEL ENTORNO DE PARQUE URRACA EN ÍTEMS QUE MEJOREN LA SEGURIDAD PARA CAMINAR**

WCT SCORE



DISTRIBUCIÓN MODAL



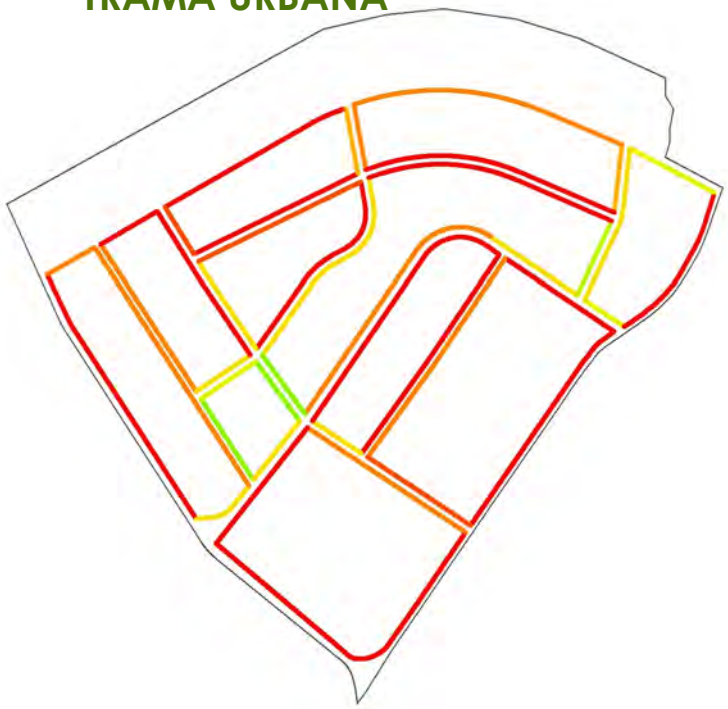
El corregimiento de El Cangrejo es el que obtiene las mejores puntuaciones de caminabilidad general en sus calles, en relación al resto del área estudiada.

CALLE MANUEL ESPINOSA BATISTA

Destaca la calle por su bajo WCT Score, reflejo de carencias en las áreas de distribución modal, trama urbana y seguridad para caminar. Se trata de una calle con cuatro carriles de circulación y con una acera muy estrecha, sin banda ni elementos que protejan del tráfico y con obstáculos que dificultan el tránsito del peatón. La presencia de la universidad hace que sea una calle muy transitada, con multitud de usuarios que caminan por ella

EL CANGREJO

TRAMA URBANA



hacia la estación de metro cercana, por lo que su baja puntuación es sufrida por un número elevado de ciudadanos.

VÍA VENETO

Vía Veneto obtiene en sus aceras varias de las puntuaciones más altas de todo el área de estudio, reflejo de buenas condiciones en seguridad y escena urbana principalmente, con alta concentración de actividad comercial. Además hay que señalar que en El Cangrejo en general la línea de construcción coincide con la línea de propiedad, posibilitando aceras continuas junto a las fachadas con actividad. El aparcamiento se sitúa en la calzada, entre el peatón y los vehículos en movimiento, sirviendo de protección al peatón y disminuyendo la velocidad del tráfico.

NÚMERO DE ACTIVIDADES

NÚMERO DE ÁRBOLES

ESCENA URBANA

Destaca sin embargo su baja puntuación en el área "trama urbana" lo que denota aceras estrechas, en mal estado y con obstáculos. Mejoras en este área serían de fácil implementación y optimizarían los aspectos positivos de la calle.

VÍA ARGENTINA

Otra vía que obtiene puntuaciones altas en caminabilidad es Vía Argentina, donde la concentración de actividades y la presencia de arbolado refuerzan unas buenas condiciones de distribución modal y escena. Existe un proyecto de urbanización que mejorará las áreas "trama" y "escena".

BANCOS

ANCHURA DE LAS ACERAS

SEGURIDAD

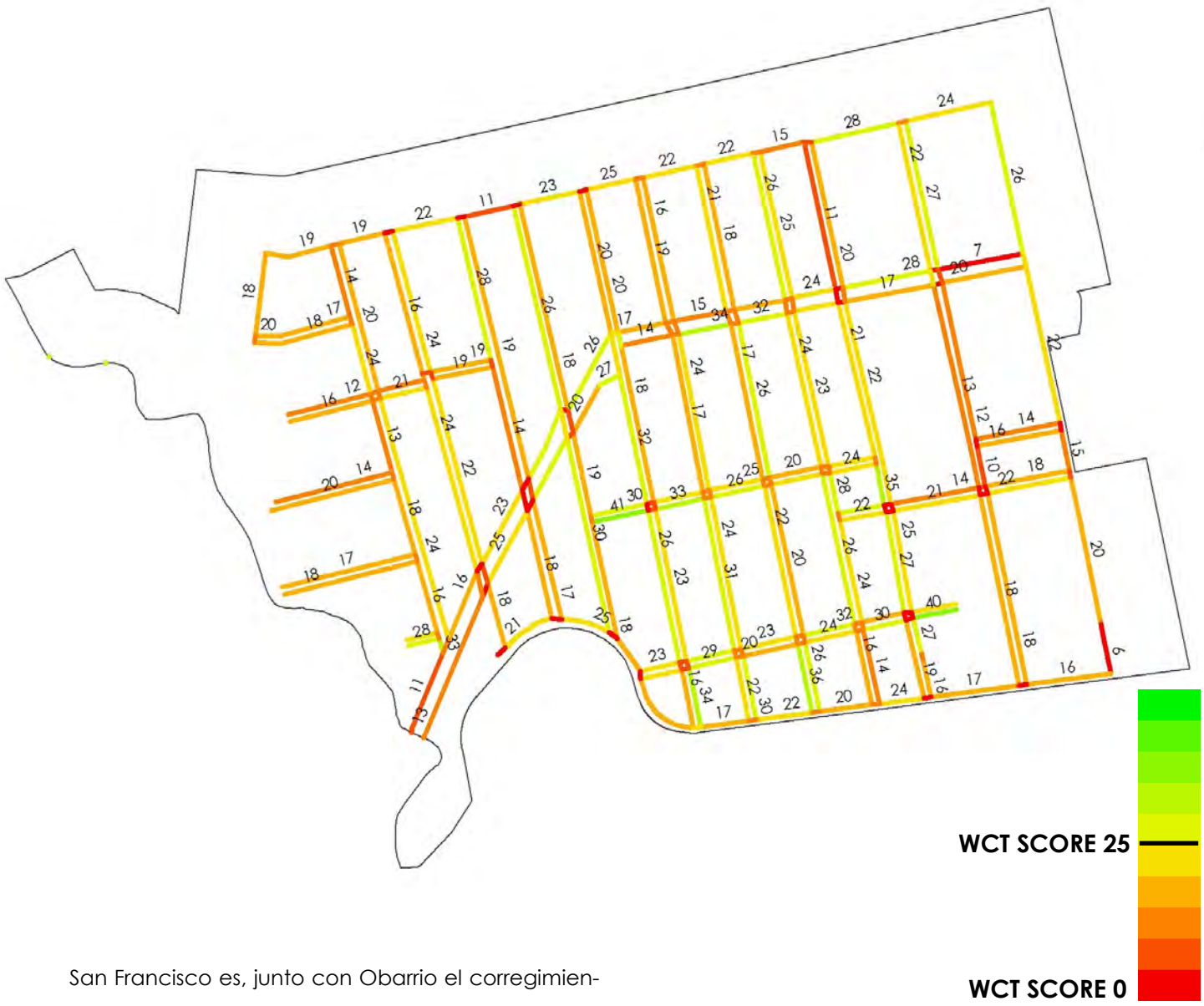
PROYECTOS PRIORITARIOS

- **ACTUAR EN CALLE MANUEL ESPINOSA BATISTA PARA CONECTA LA ESTACIÓN DE METRO CON LA UNIVERSIDAD, MEJORANDO ÍTEMS DE DISTRIBUCIÓN MODAL, TRAMA Y SEGURIDAD PARA CAMINAR**

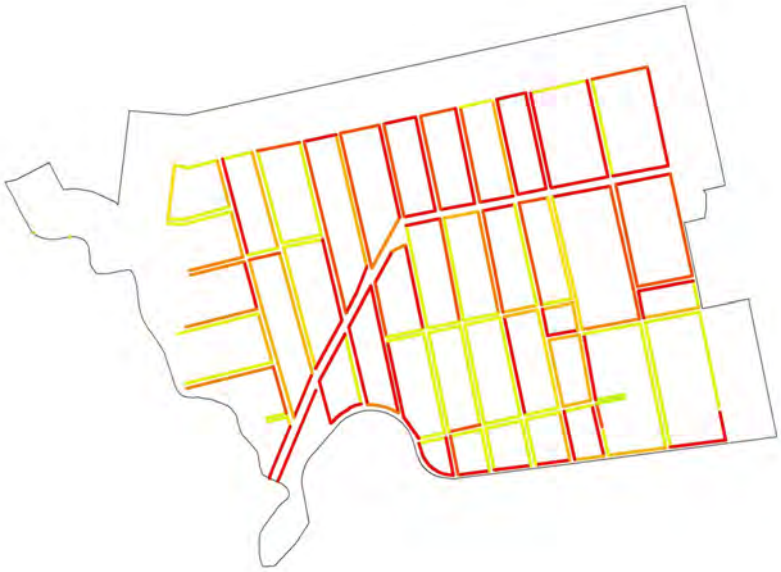
- **ACTUAR PARA MEJORAR LAS PUNTUACIONES DE TRAMA DE MANERA GENERAL EN EL CORREGIMIENTO, CON MEDIDAS COMO REPAVIMENTACIÓN, ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS Y ACCESIBILIDAD**

APARCAMIENTOS ENTRE LA ACERA Y LAS FACHADAS

WCT SCORE



DISTRIBUCIÓN MODAL



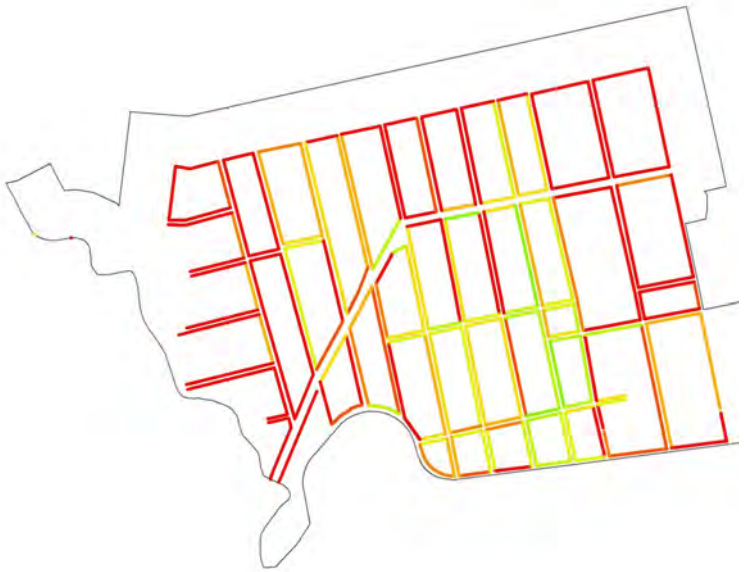
San Francisco es, junto con Obarrio el corregimiento peor valorado en cuanto a sus puntuaciones totales de caminabilidad (WCT Score), especialmente en las calles situadas al oeste.

El análisis cruzado de las distintas áreas de trabajo de la herramienta permite establecer estrategias y prioridades de actuación.

A nivel de corregimiento las áreas de distribución modal y trama urbana son las que arrojan peores valores, reflejando problemas en las características físicas de las aceras, de accesibilidad y de distribución de espacios entre el coche y el peatón. Serían proyectos de mejora en estas áreas los más deseables a nivel de corregimiento.

SAN FRANCISCO

TRAMA URBANA



CONECTIVIDAD DEL CORREGIMIENTO

El límite oeste del corregimiento presenta problemas importantes de conectividad que quedan reflejados en los valores de trama urbana. Esto se debe a que todas las calles que parten de la trama quedan interrumpidas al llegar a un cauce, actualmente poco atractivo y sin valor como espacio urbano. Por lo tanto, la trama queda sin continuidad hacia Obarrio.

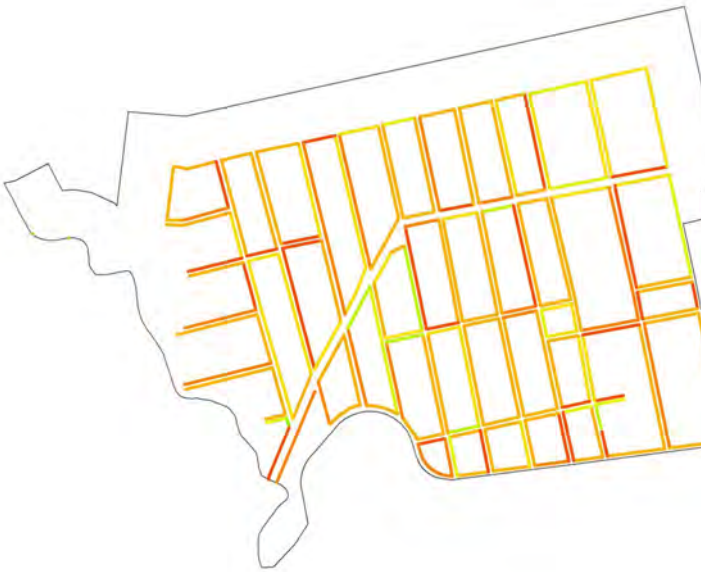
CALLE 50

De igual modo, el único vial que conecta con Obarrio y eje que atraviesa el corregimiento es Calle 50. En este tramo, la calle presenta bajas condiciones para caminar, acusadas en distribución mo-

VELOCIDAD DEL TRÁFICO

AGUJEROS EN LAS ACERAS

ESCENA URBANA



dal y en trama urbana. También los cruces de la calle presentan malas puntuaciones, reflejando problemas de accesibilidad, de seguridad y de señalización.

ESPACIO PÚBLICO

Aunque el corregimiento cuenta con la cercanía del parque Omar, espacio verde de gran calidad y amplia superficie, no encuentra entre sus calles un espacio público verde con uso recreativo que acoja el esparcimiento y concentre la actividad peatonal de esta gran área residencial.

BANCOS

IDENTIFICACIONES DE CALLE

SEGURIDAD

PROYECTOS PRIORITARIOS

- **ACTUAR EN LOS VIALES SIN CONTINUIDAD, ESTABLECIENDO CONEXIONES PEATONALES EN PASARELA QUE AUMENTEN LA CONECTIVIDAD Y POSIBILITEN CRUZAR CAMINANDO HACIA OBARRIO**

- **ACTUAR EN EL CAUCE QUE ACTUALMENTE SUPONE UNA BARRERA, LIMPIANDO LA BASURA, LOS MÁRGENES, CREANDO UN ESPACIO CON VEGETACIÓN QUE MEJORE LA ESCENA URBANA Y ACTUE DE FOCO**

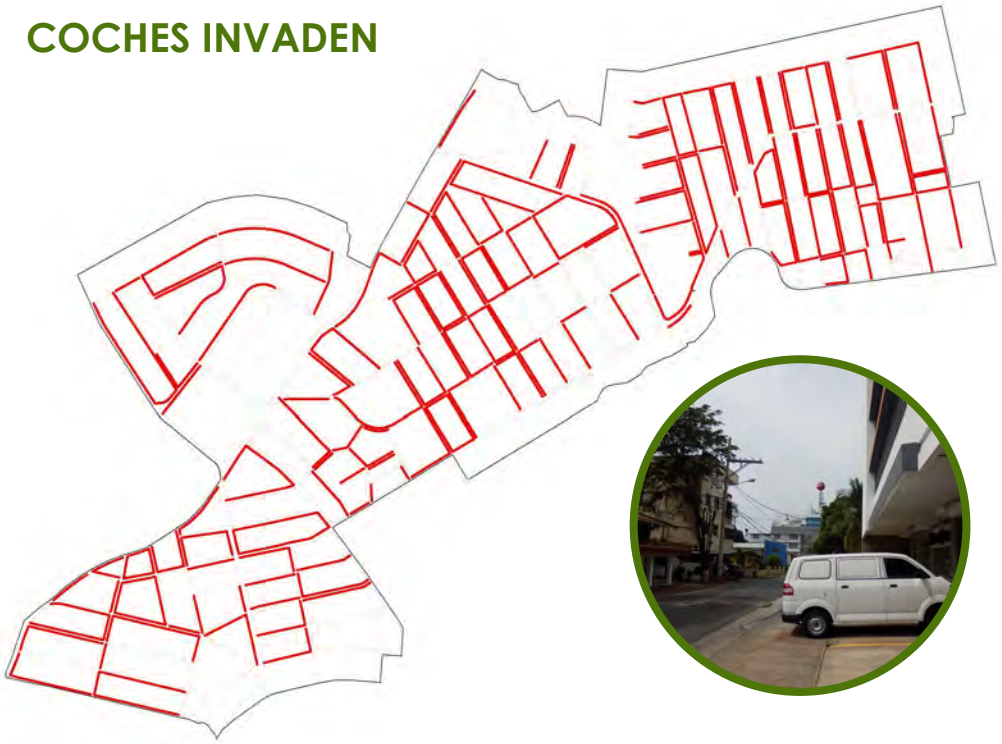
ILUMINACIÓN INSUFICIENTE

BASURA

APARCAMIENTO

PRIORIZACIÓN CIUDADANÍA

COCHES INVADEN



ARBORIZACIÓN

Los mapas aquí recogidos reflejan la distribución sobre cada tramo de acera de los aspectos que obtuvieron más apoyo en la sesión de participación de la ciudadanía del área estudiada, en la etapa de información (pag 44)

La herramienta WCT relaciona la percepción de seguridad al caminar con aspectos como la iluminación dedicada al peatón y la existencia de basura, grafitti e instalaciones rotas. Los dos ítems más demandados fueron la falta de luz en las calles y la presencia de basura. Como se puede observar en el primer mapa estos dos aspectos se presentan de manera bastante generalizada, coincidiendo con la percepción social. El corregimiento de El Cangrejo es el que menos acusa estas carencias, pero un trabajo general sobre estos aspectos mejoraría sensiblemente la percepción de la ciudadanía sobre la seguridad a la hora de caminar por el área.

El tercer tema priorizado fue la falta de aparcamiento. El mapa refleja los tramos de acera con aparcamiento tanto en espacio público como privado, pero en contacto con la acera. Puede observarse que, excepto en el centro de El Cangrejo, la presencia de aparcamientos en la calle es bastante elevada, sobretodo en el corregimiento de Obarrio. Por lo tanto, esta circunstancia podría abrir un debate sobre la política de aparcamiento de la zona, ya que aunque la ciudadanía demanda más aparcamiento, las calles aparecen bastante saturadas. Las estrategias deben dirigirse a actuaciones de movilidad sobre cambio modal, sobre restricción del uso del coche y sobre mejoras en el transporte público.

Coches que invaden las aceras es el siguiente ítem priorizado, y realmente el mapa refleja que así es en la realidad. Este aspecto se encuentra altamente relacionado con el anterior, ya que la situación de aparcamiento al otro lado de la acera obliga al coche a cruzar, y muchas veces estaciona invadiendo el espacio para caminar.

Un cuarto tema priorizado y recogido entre los ítems de WCT es el nivel de arborización. La herramienta recoge datos de número de árboles y su porte. El mapa muestra en distintos tonos de verde las calles arboladas, observándose en San Francisco grandes áreas en peores condiciones que en el resto.

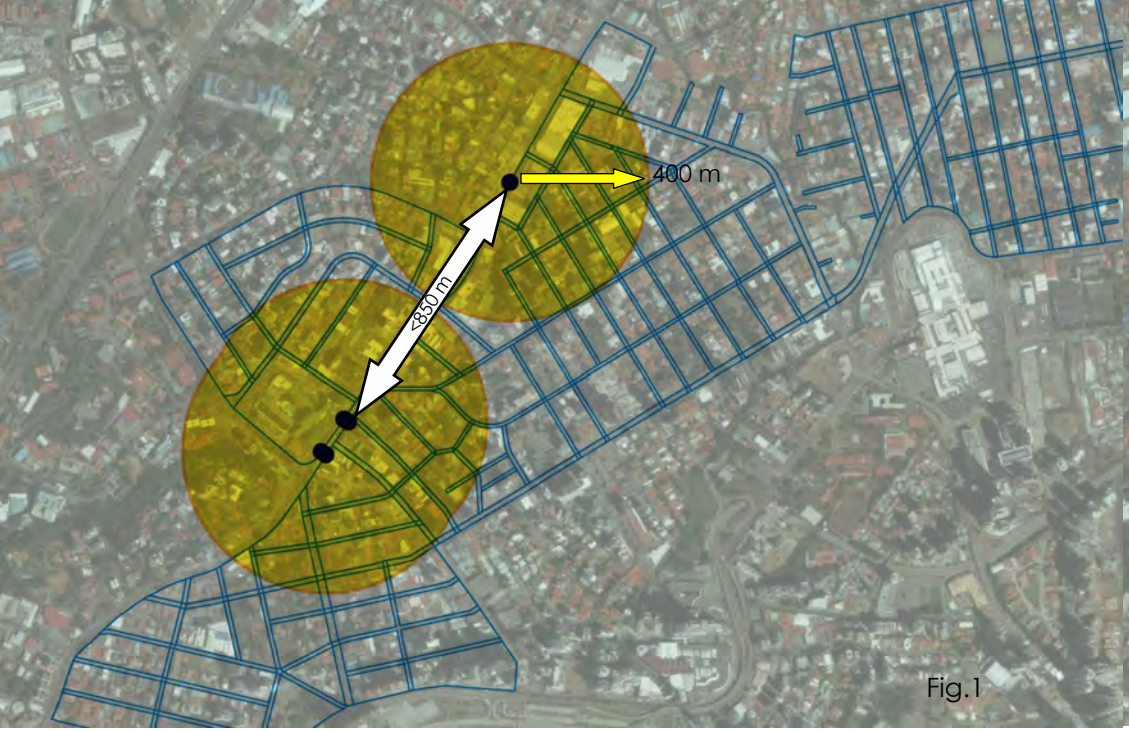


Fig.1

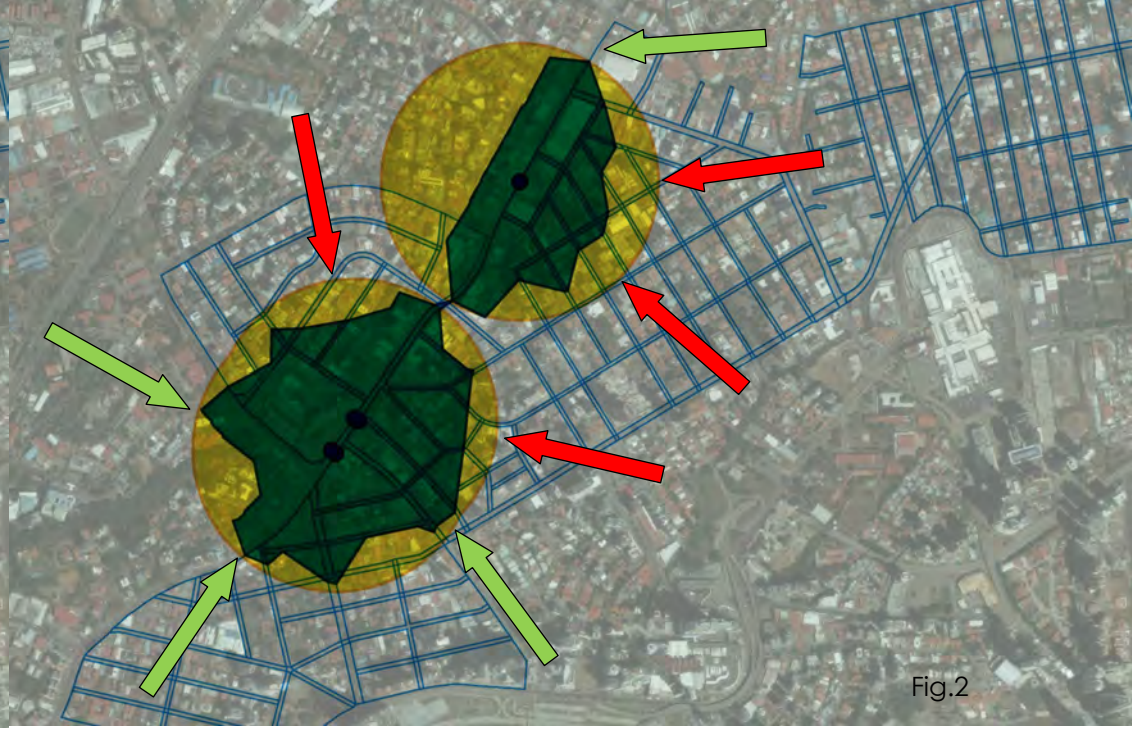


Fig.2

EL METRO DE PANAMÁ

En abril de 2014 se inauguró la primera línea de metro en Ciudad de Panamá, con el objetivo de implantar un medio de transporte seguro, rápido y confiable en el área metropolitana, elevando la calidad de vida de los panameños y la competitividad del país. La Línea 1 del Metro de Panamá tiene un trazado esencialmente en dirección Norte-Sur y une la Estación Terminal Nacional de Autobuses en Albrook con el Centro Comercial Los Andes al norte del Área Metropolitana, recorriendo aproximadamente 13,7 kilómetros. La inversión realizada para la construcción e implantación de este nuevo medio de transporte, ha de verse rentabilizada en la mayor medida posible dando servicio a un número cada vez mayor de usuarios. Este incremento supone mejoras en la calidad de vida y se irán viendo reflejadas en los indicadores de sostenibilidad de la ciudad, como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero. El numero de viajes realizados por los usuarios de la Línea 1 ha ido en notable aumento pasando de 4,8 millones de trayectos al mes en 2014 a 5,5 millones en 2015.

LAS ESTACIONES Y LA CAMINABILIDAD

La red de calles, con sus aceras y sus cruces, que rodean a las estaciones de metro son las que proporcionan la cobertura peatonal necesaria para un buen aprovechamiento de la red de transporte público. Existe un porcentaje de los usuarios que utilizan el metro por imposibilidad de acceder a otros medios de transporte, y que seguirían haciéndolo aunque las condiciones del entorno de las estaciones no fueran las mejores. Además de beneficiar a estos usuarios, las mejoras en la red caminable que acompañan a las estaciones supondría una mejora en la accesibilidad a las mismas, y un consecuente incremento del número de usuarios.

COBERTURA DE LAS ESTACIONES

Dentro del área de estudio se encuentran las estaciones de metro Iglesia del Carmen y Vía Argentina, ambas en Vía España, que se sitúan con un radio de servicio entre 400 y 500 metros, distancia que se recorre aproximadamente en 5 minutos andando (Fig.1). Sin embargo, se trata de un radio teórico que podemos transformar en distancias reales si to-

COBERTURA ESTACIONES DE METRO

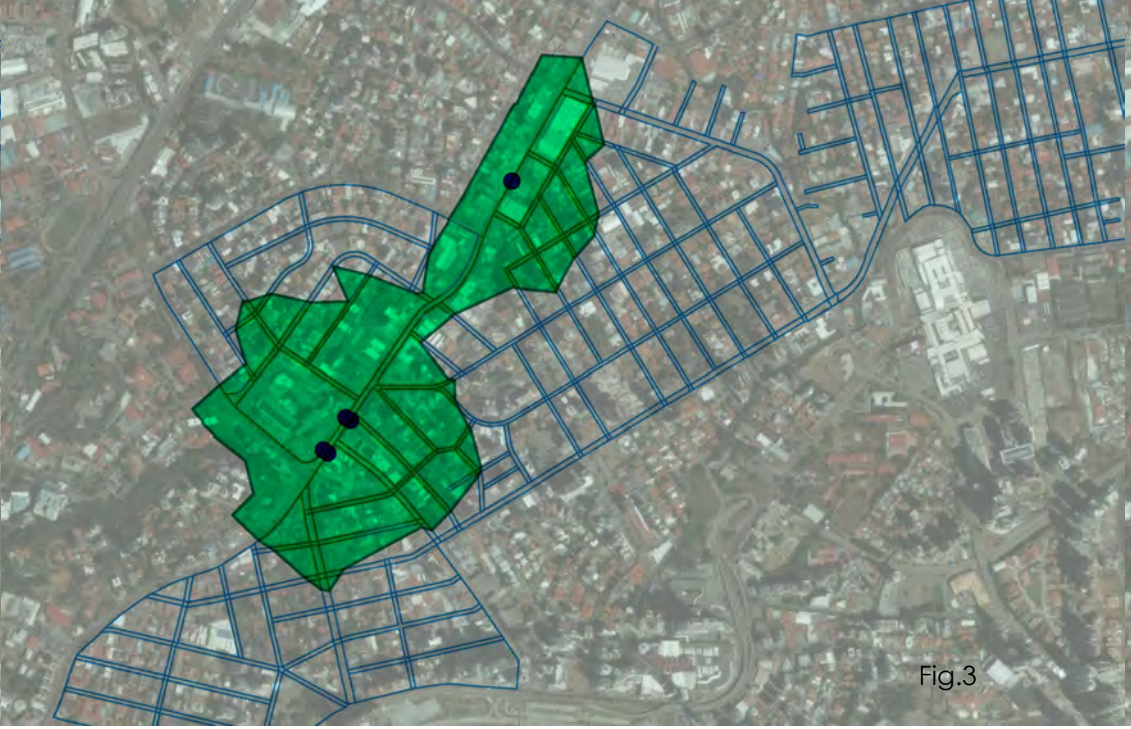


Fig.3

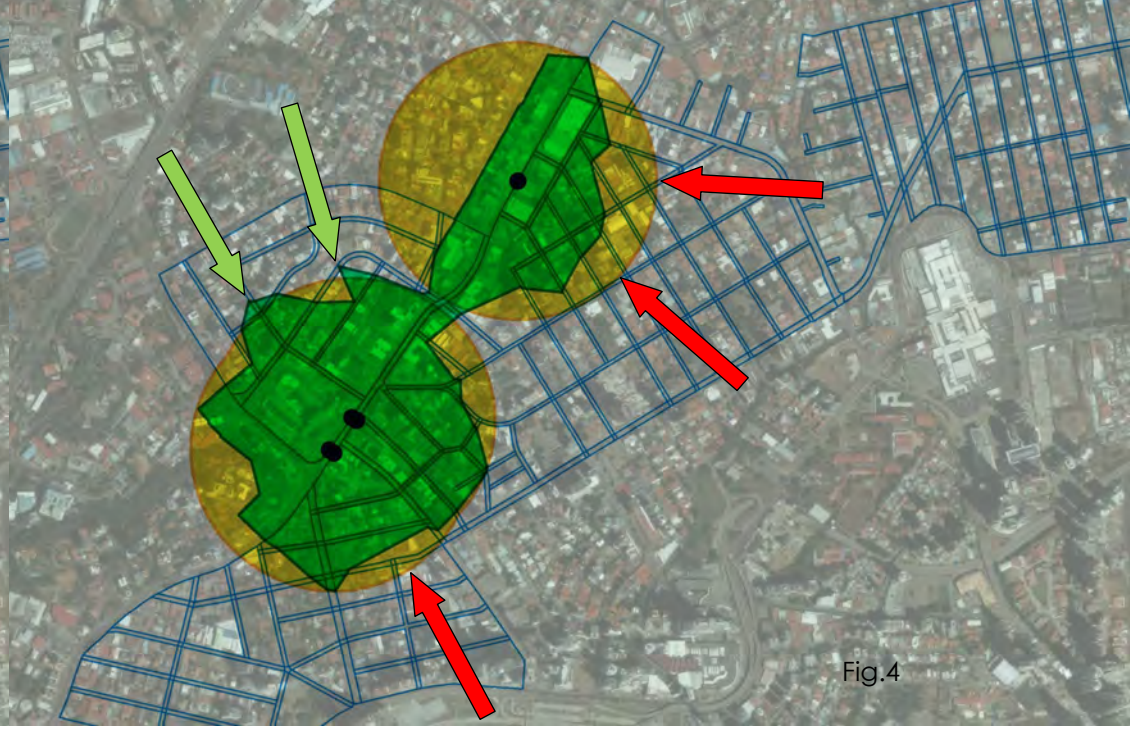


Fig.4

mamos los recorridos por las aceras de las calles (Fig.2). De este modo, podemos observar que esos 400 metros considerados adecuados al servicio de la estación se reducen en algunas zonas considerablemente debido a la morfología del tejido urbano. Las áreas de baja conectividad (pocos cruces, manzanas grandes) acusan más esta circunstancia.

WCT SCORE

Si a este análisis añadimos la influencia de las características de las calles a la hora de caminar (WCT score), encontramos que la distancia de 400 metros teórica, esos 5 minutos caminando, se reducen cuando las puntuaciones son bajas y se amplían cuando las puntuaciones son altas(Fig.3) Esto refleja la circunstancia de que las personas caminamos más y mejor por calles con buenas puntuaciones y estamos menos dispuestas a caminar por calles con bajas puntuaciones. En una superposición del estudio de esta cobertura en la zona estudiada con la teórica inicial de cálculo de 400 metros de radio (Fig. 4), se evidencia que las características de las calles en cuanto a su caminabilidad en algunos casos están reduciendo de manera efectiva el área cubierta por la infraestructura.

CALLES MÁS CAMINABLES

Una buena estrategia para fomentar y apoyar el uso de la red de Metro es trabajar sobre los factores que afectan a la caminabilidad en las áreas que rodean a las estaciones. Algunos de los factores son más rápidos y fáciles de mejorar que otros, y algunos son consecuencia de otros y llegan por sí mismos con el paso del tiempo.

La herramienta WCT agrupa y pondera todos estos factores, que pueden ser analizados tanto por el valor global de las aceras, como por sus puntuaciones parciales por áreas (Distribución Modal, Trama Urbana, Escena Urbana, Seguridad y Ambiental), y por supuesto mediante la visión del mapeado de cada uno de los ítems recogidos. Así, los gestores de la ciudad pueden dar respuesta a preguntas como: ¿cuál es el estado del pavimento de las calles que rodean las estaciones? ¿Hay agujeros? ¿los cruces son seguros? ¿Son calles arboladas, con mobiliario urbano? ¿Limpias, cuidadas? O ¿Están bien iluminadas? Así, es posible establecer prioridades y estrategias de intervención y gestionar los recursos disponibles, orientados a inversiones persiguiendo unos objetivos y no únicamente a generar unos gastos de mantenimiento.

COBERTURA ESTACIONES DE METRO

CALLE 50

7

ANÁLISIS

UNA CALLE EMBLEMÁTICA

La Calle 50 es una de las vías más importantes de la Ciudad de Panamá, llamada oficialmente Avenida Nicanor de Obarrio, y actualmente alberga los edificios icono del área bancaria de Panamá. Es la vía más valorizada en lo que respecta al alquiler de oficinas, y en ella se sitúan las sedes de las entidades bancarias que buscan visibilidad y representatividad.

Su extremo oeste arranca en Vía España y atraviesa los corregimientos de Bella Vista, Campo Alegre, Obarrio y San Francisco hasta orillas del Pacífico en su extremo este. En la mayor parte de su trazado cuenta con cuatro carriles de tráfico, actualmente todos en dirección oeste-este, actuando como vía de salida de la ciudad.

CALLE 50 Y LA MOVILIDAD

En el deseable camino de las ciudades hacia una mayor sostenibilidad urbana, el trabajo sobre la movilidad y en concreto, la reducción del tráfico, repercute notablemente en las emisiones de gases de efecto invernadero, por no hablar de otros factores asociados como la mejora de productividad o de bienestar social y salud.

Las decisiones sobre movilidad que afectan al funcionamiento de la ciudad en su conjunto, tendrán sin duda mucho que decir sobre Calle 50. Desde la visión del fomento de la caminabilidad, debemos sin duda apostar por medidas que favorezcan el

cambio modal, pasando actuales usuarios de vehículos privados a nuevos usuarios de transporte colectivo y caminantes. Para lograr este cambio es necesario actuar simultáneamente en medidas de restricción del coche privado y de fomento y mejora del transporte público y las condiciones para caminar.

Aunque existe un tejido residencial nada despreciable, es la alta concentración de empleo la que genera un elevado número de personas que acuden a diario a Calle 50. Muchas de ellas llegan en sus coches particulares, pero también en autobús y caminando desde las estaciones de metro cercanas en Vía España. Al tráfico rodado cuyo destino final está en la propia calle o cercanías, hay que sumar los vehículos que utilizan esta vía como eje estructurante para cruzar la ciudad, lo cual provoca importantes y molestos atascos en algunos momentos del día.

CALLE 50 Y LA CAMINABILIDAD

Las condiciones que a día de hoy presenta Calle 50 para las personas que caminan por ella están lejos de ser siquiera aceptables. Existen tramos sin acera, o de dimensiones tan estrechas que apenas permite cruzarse con otra persona. Agujeros, pavimentos en mal estado, basura, escalones... Además, la alta presencia de los coches (circulando, aparcados o cruzando las aceras) se combina con un escaso diseño al servicio del peatón (protección, sobra, espacios de estancia o arbolado), lo que ofrece un escenario desolador de ruido, polución, calor y desasosiego.

Mejorar las condiciones para poder caminar por la calle posibilita y favorece que se produzcan esos desplazamientos a pie. Huelga decir que los usuarios de todos los medios de transporte disponibles se convierten en peatones al final de su trayecto, por lo que cualquier medida que favorezca la caminabilidad es beneficiosa para todos.

ENTRE CAMPO ALEGRE Y HARRY STRUNZ

El tramo de Calle 50 donde se realiza este estudio comprende los cerca de 650 metros entre los cruces con la Calle Manuel María Icaza y la Calle 58 Este. En estas seis manzanas encontramos una variedad de usos, casi todos ellos del sector terciario o de servicios (oficinas, comercial) y también del residencial. La presencia del Parque Harry Strunz se destaca como una excepción verde en una trama densa y con poca presencia de espacios urbanos para el esparcimiento.

En una primera etapa, realizamos un análisis del área en cuanto a la ocupación del espacio público, diferenciando el destinado al tráfico rodado del espacio peatonal y zonas verdes.

ESPACIO PARA EL COCHE

De la superficie de espacio público existente en el tramo de calle estudiado, casi el 70% está destinado a la circulación o el aparcamiento de coches. Esto supone que el vehículo privado es el protagonista de la calle, y que el diseño y la prioridad del espacio disponible es para el tráfico rodado. Se trata de una superficie continua, priorizada, sin interrupciones.

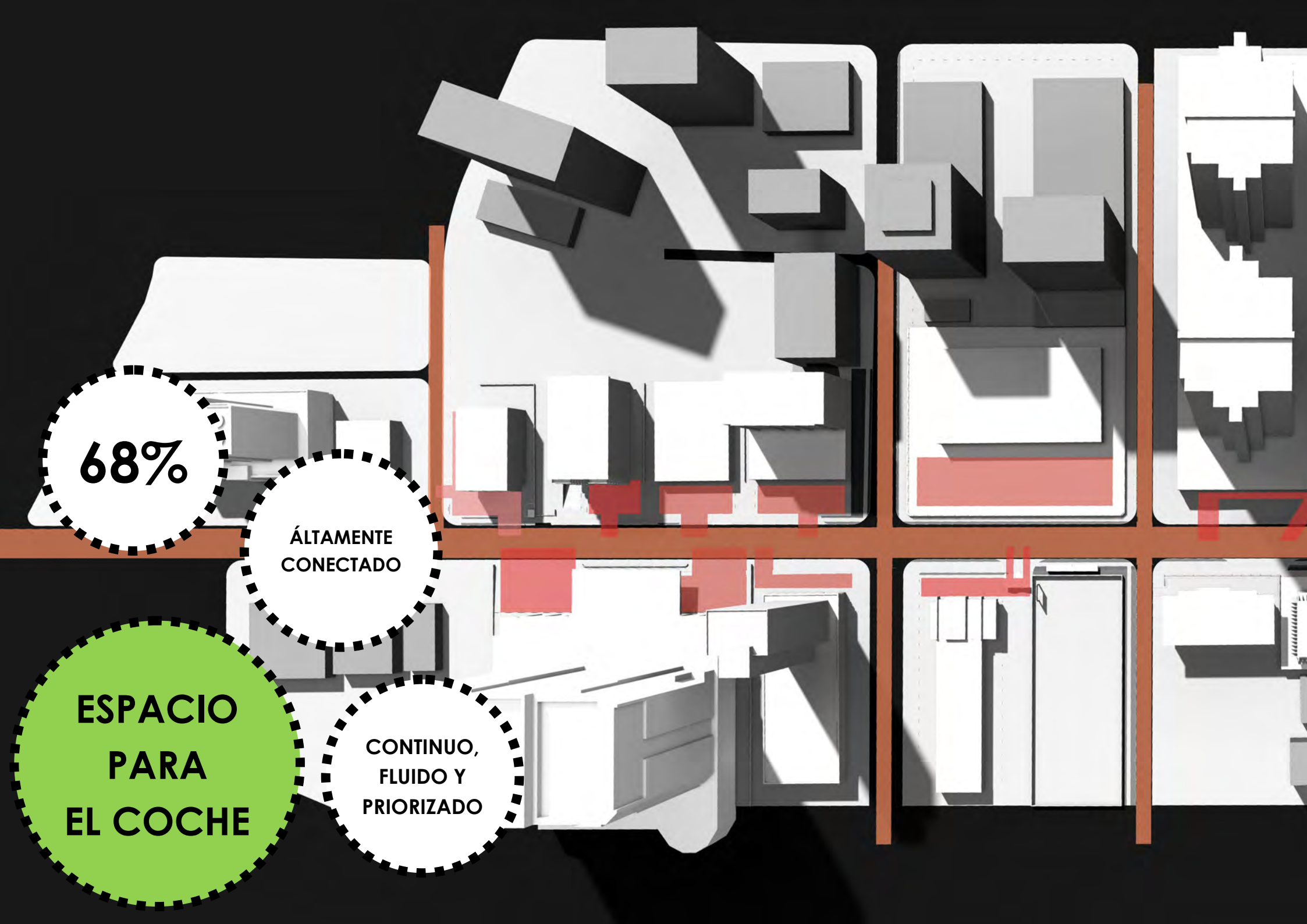
ESPACIO PARA CAMINAR

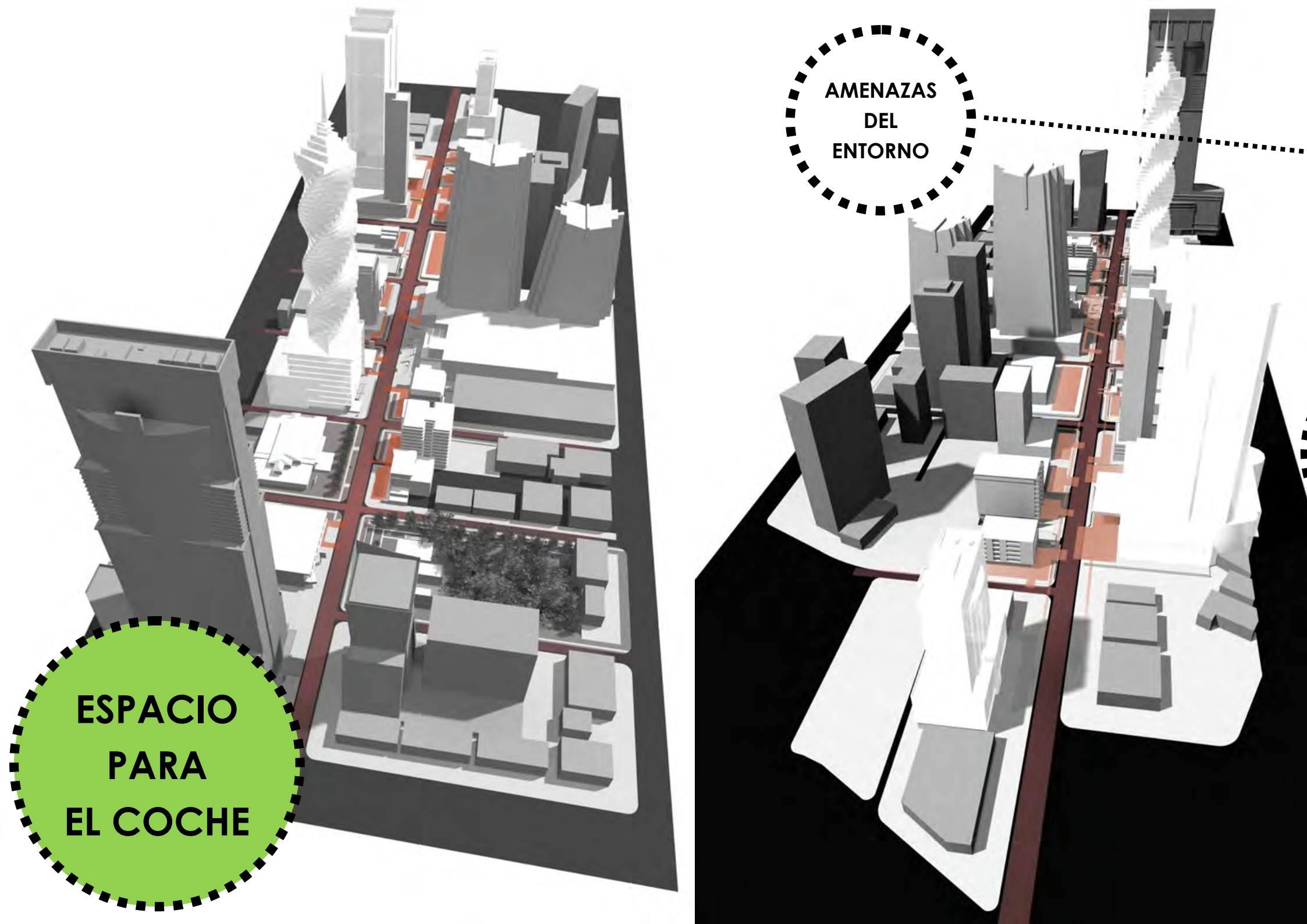
Por el contrario, la superficie para caminar no llega al 25% del total, y además la calidad y características de este espacio resultan deficientes. El peatón se encuentra con recorridos poco claros y discontinuos, ya que los vehículos cruzan la banda peatonal en numerosas ocasiones, para aparcar al otro lado de la acera. Esta circunstancia supone además un empobrecimiento de la escena urbana para el peatón, que se ve literalmente rodeado de coches, entre los que circulan y los estacionados. Encontramos además una baja calidad del diseño urbano y de su estado de mantenimiento. Merece un especial comentario las dificultades para la accesibilidad en la zona.

ESPACIO VERDE

El gran protagonista es el parque Harry Strunz, que ofrece interesantes posibilidades para su puesta en valor y aporte como espacio público a la calle. Los elementos verdes que encontramos en el espacio público son de pequeña dimensión y sin continuidad, no aportan sombras y no conforman una referencia en la calle. Existen en la zona ejemplos de áreas verdes en espacio privado, que aportan a la calle visuales verdes de gran interés.

URBANO CALLE 50


68%
ÁLTAMENTE CONECTADO
ESPACIO PARA EL COCHE
CONTINUO, FLUIDO Y PRIORIZADO

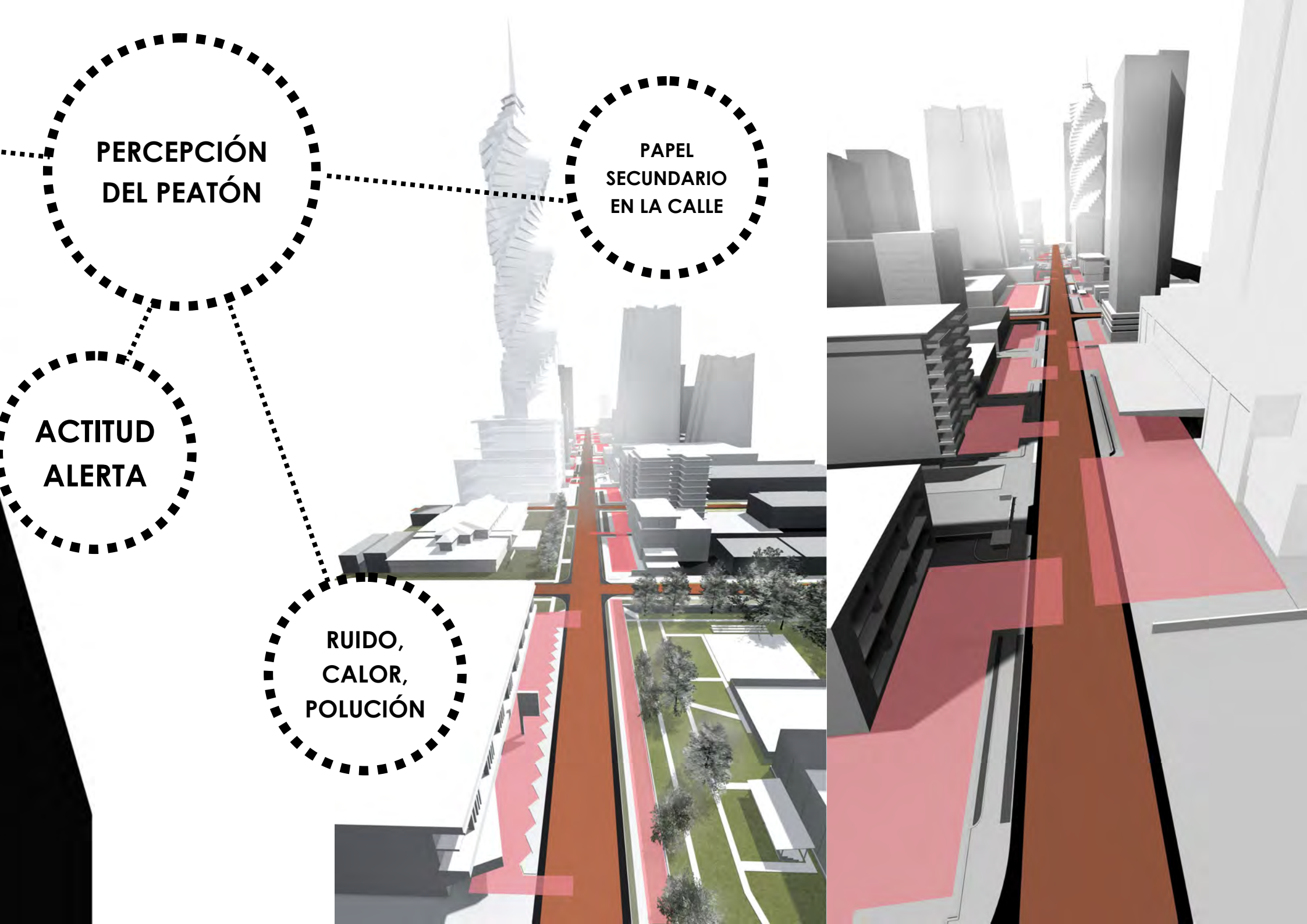

AMENAZAS
DEL
ENTORNO
ESPACIO
PARA
EL COCHE

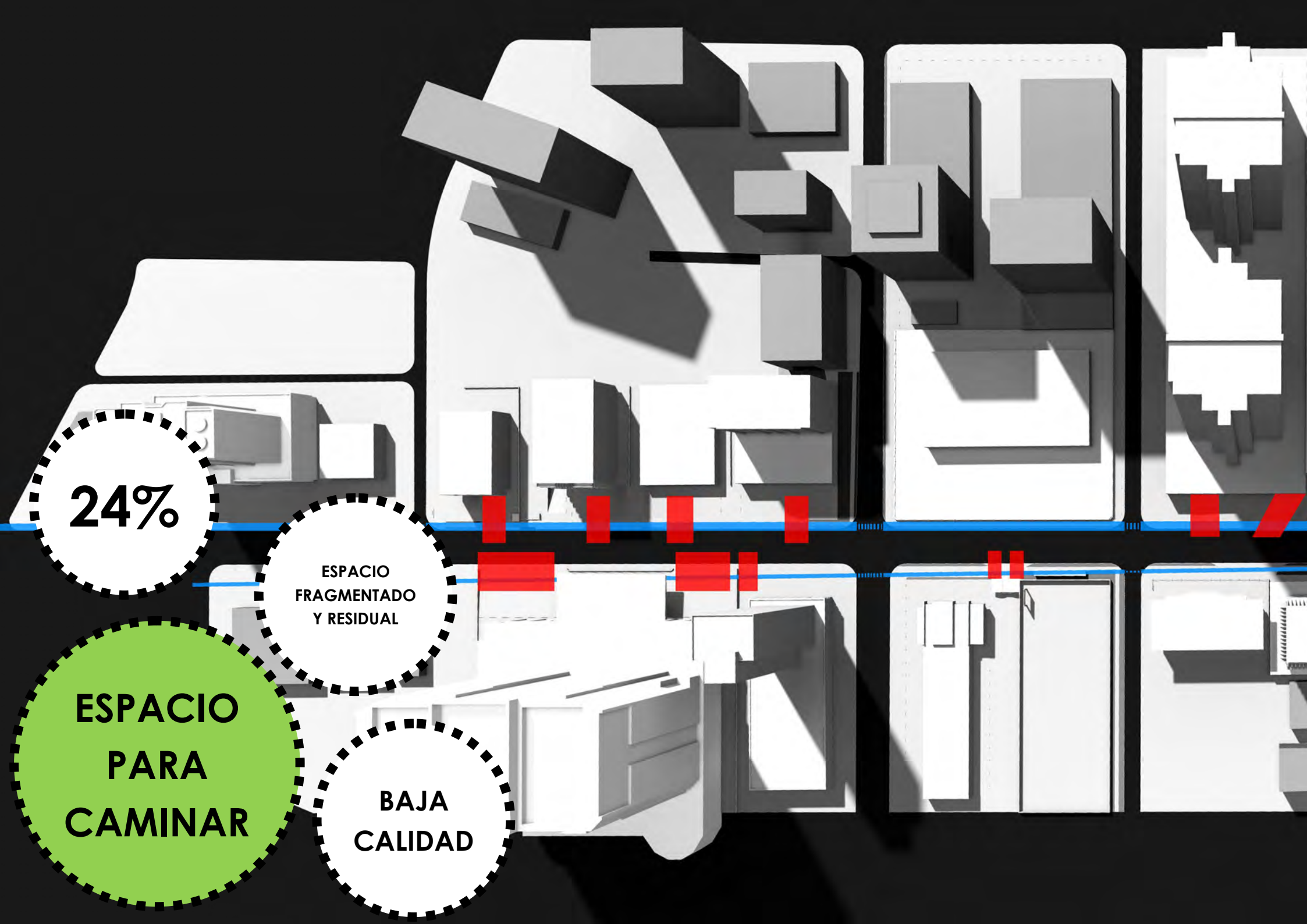
PERCEPCIÓN DEL PEATÓN

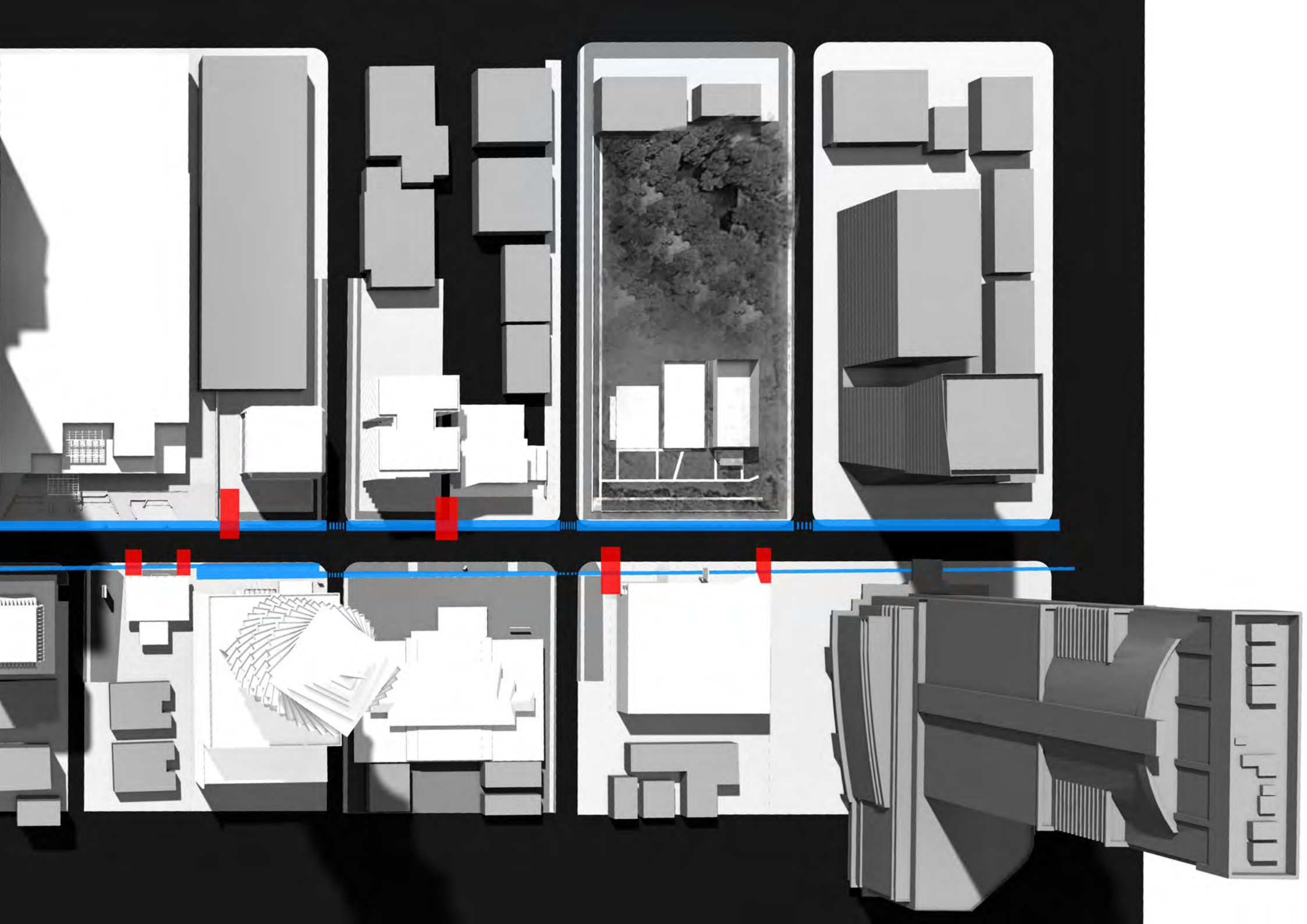
PAPEL SECUNDARIO EN LA CALLE

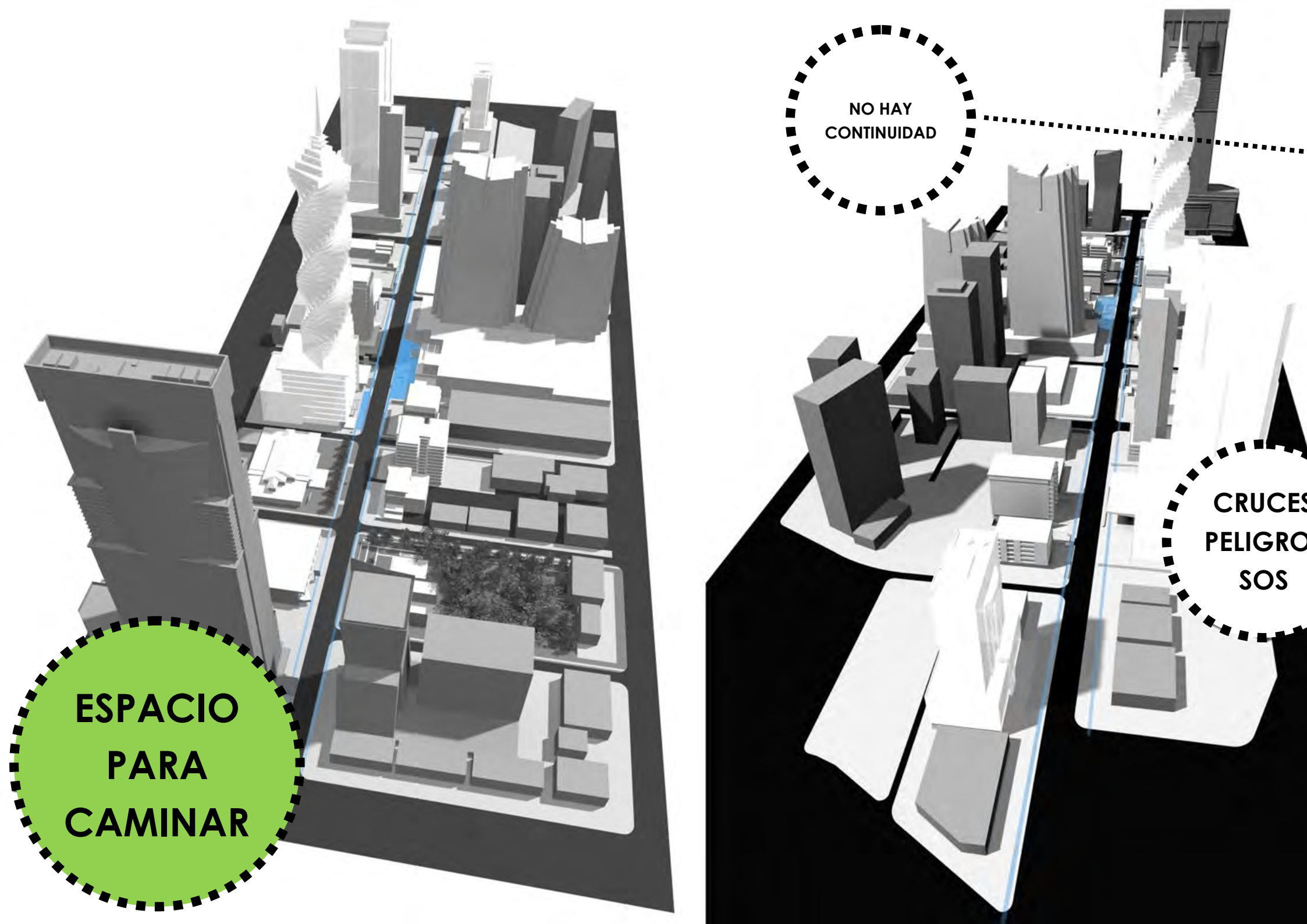
ACTITUD ALERTA

RUIDO, CALOR, POLUCIÓN




24%
ESPACIO FRAGMENTADO Y RESIDUAL
ESPACIO PARA CAMINAR
BAJA CALIDAD

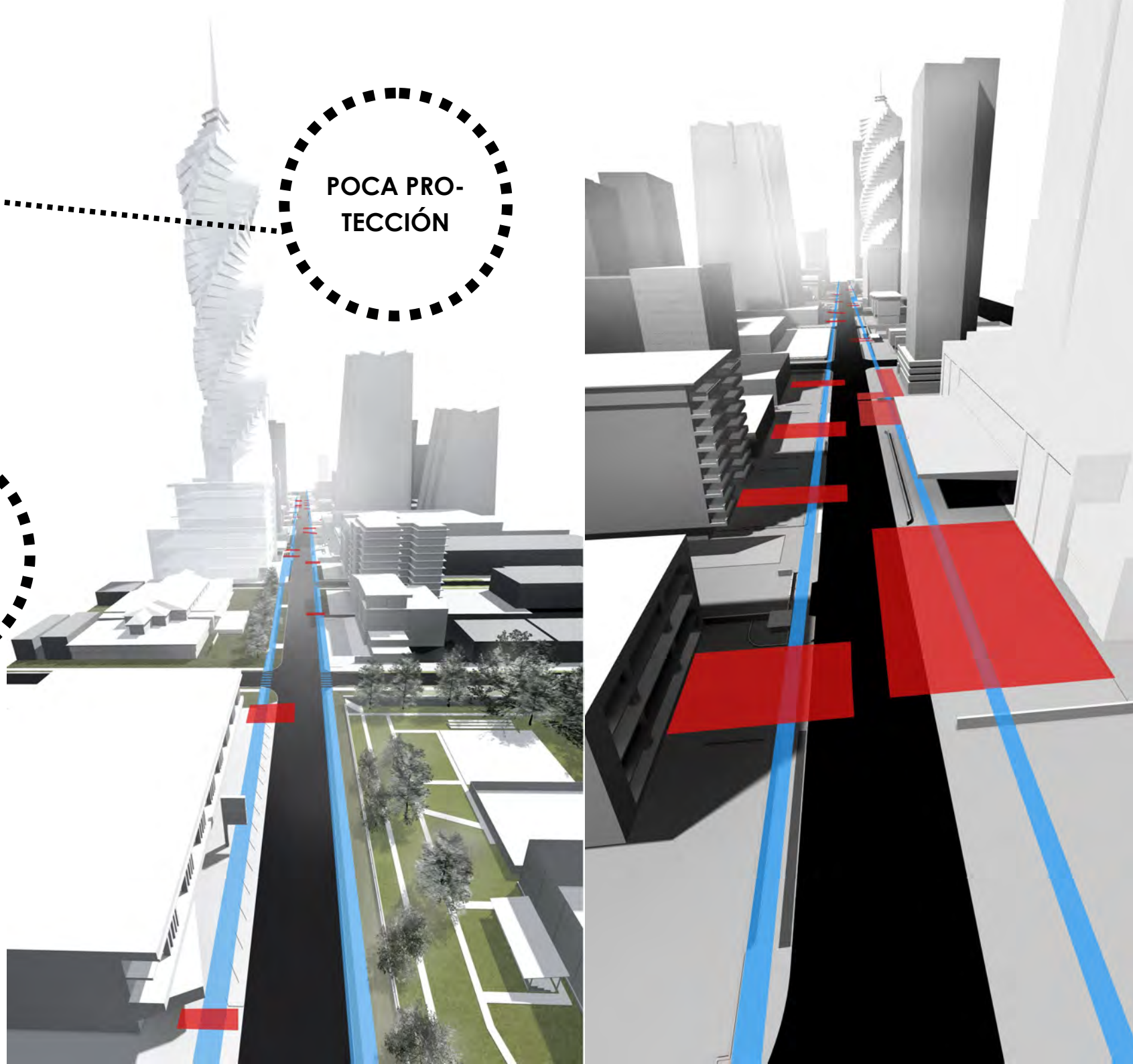


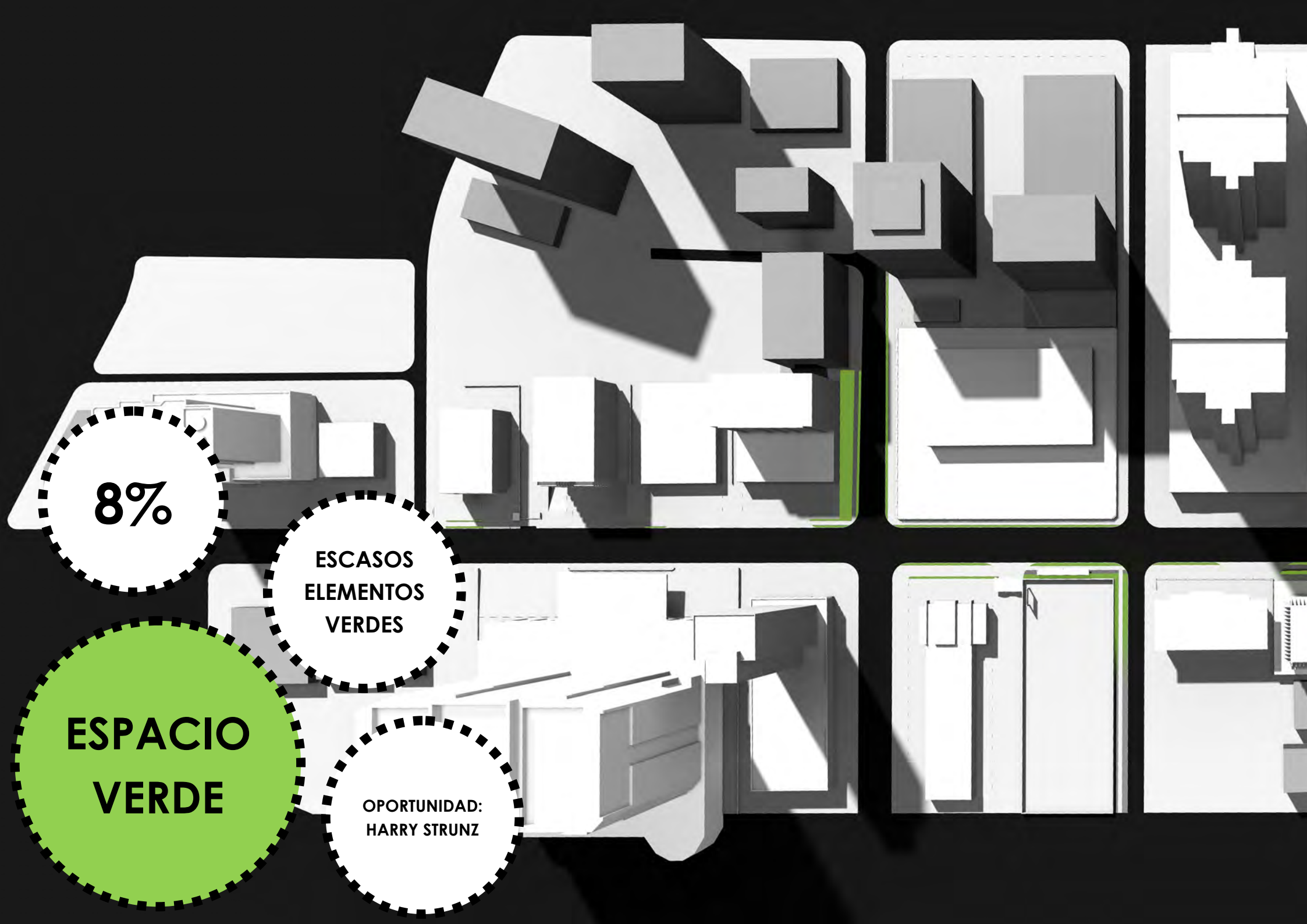

NO HAY
CONTINUIDAD
CRUCES
PELIGRO
SOS
ESPACIO
PARA
CAMINAR

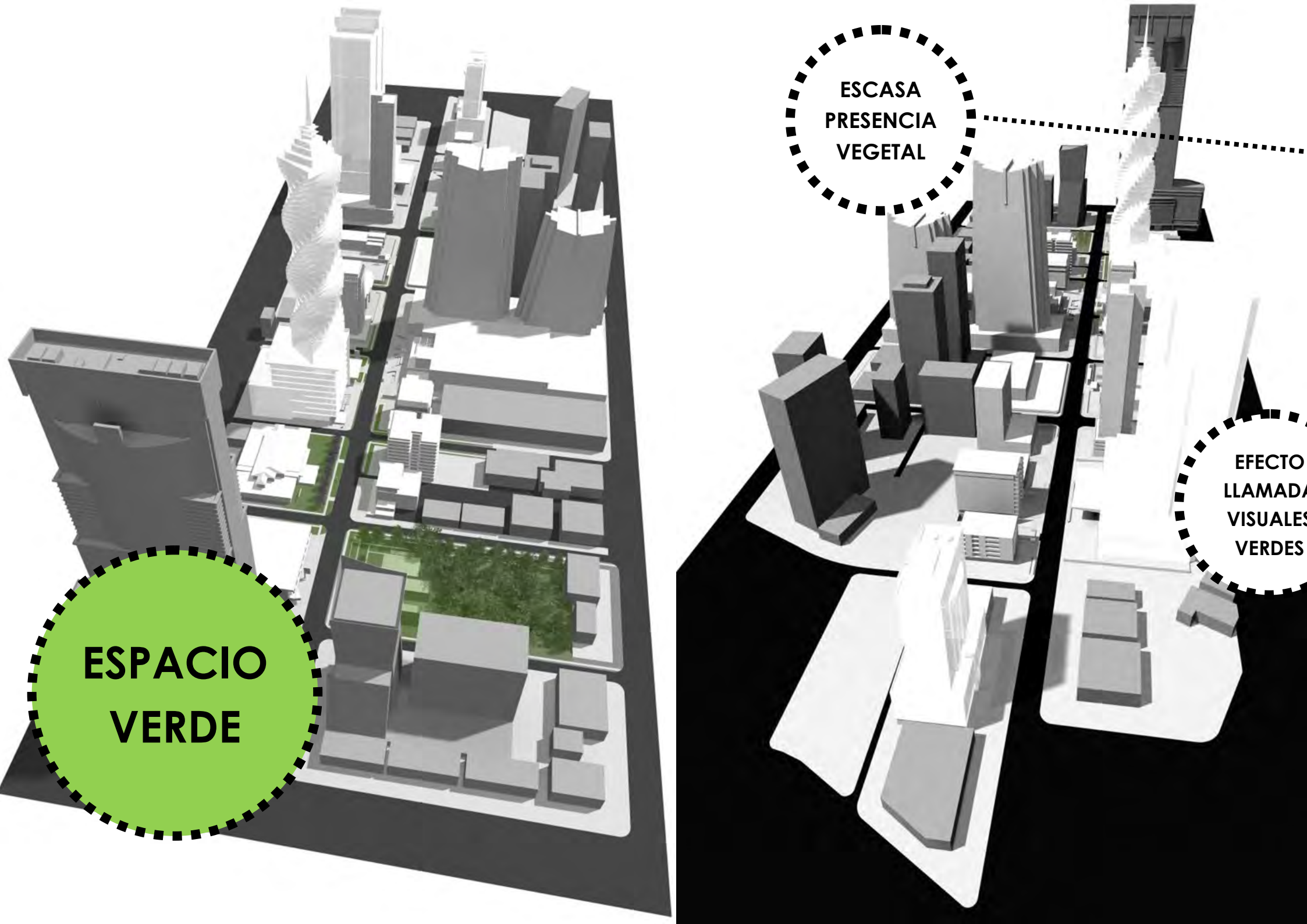
PERCEPCIÓN DEL PEATÓN

POCA PRO-TECCIÓN

DISEÑO POCO AGRADA-BLE




8%
ESCASOS ELEMENTOS VERDES
ESPACIO VERDE
OPORTUNIDAD: HARRY STRUNZ

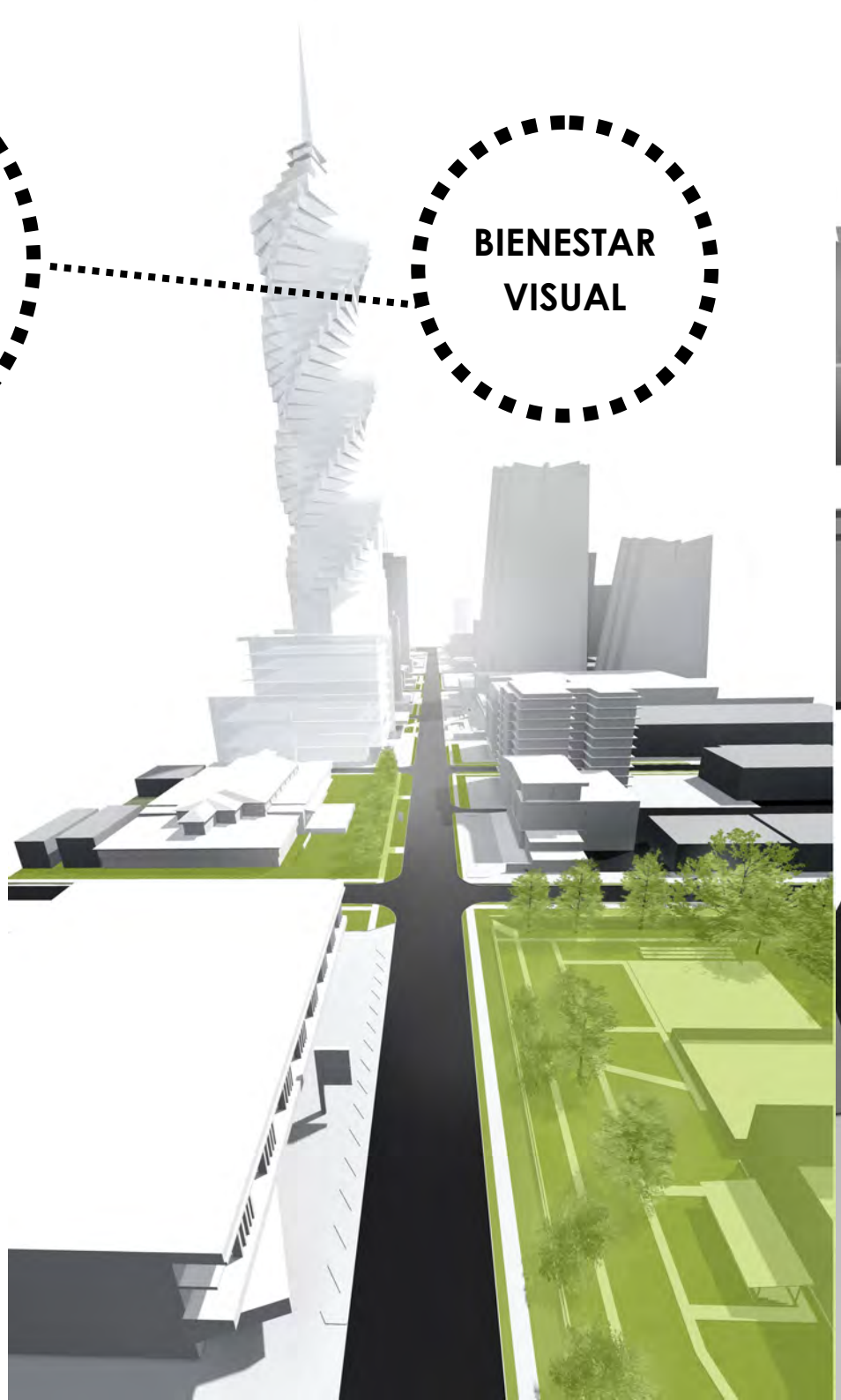

ESPACIO
VERDE
ESCASA
PRESENCIA
VEGETAL
EFECTO
LLAMADA
VISUALES
VERDES

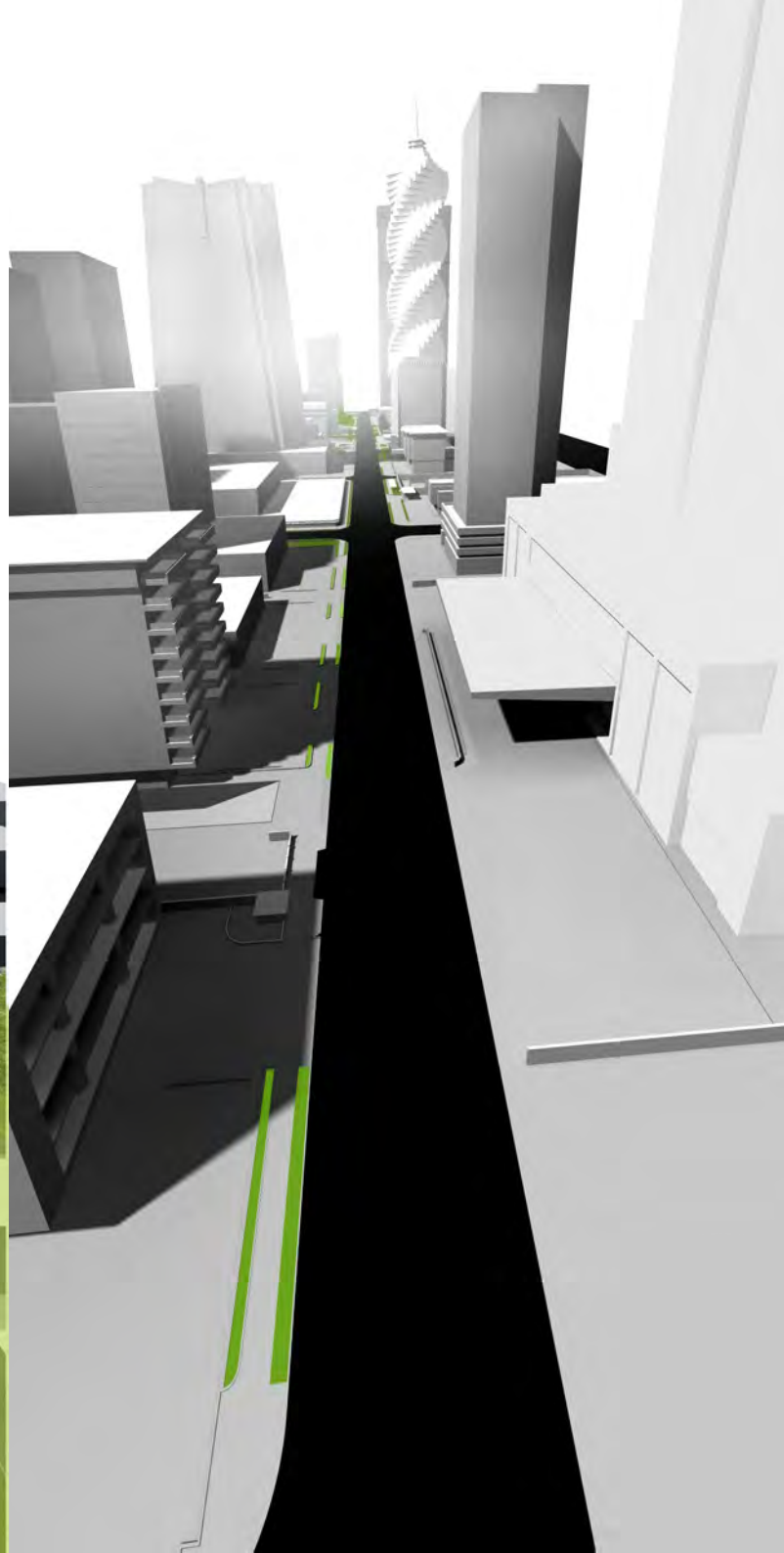
PERCEPCIÓN DEL PEATÓN

BIENESTAR VISUAL

A
S

SOMBRA, MEJOR TEMPERATURA





WCT SCORE

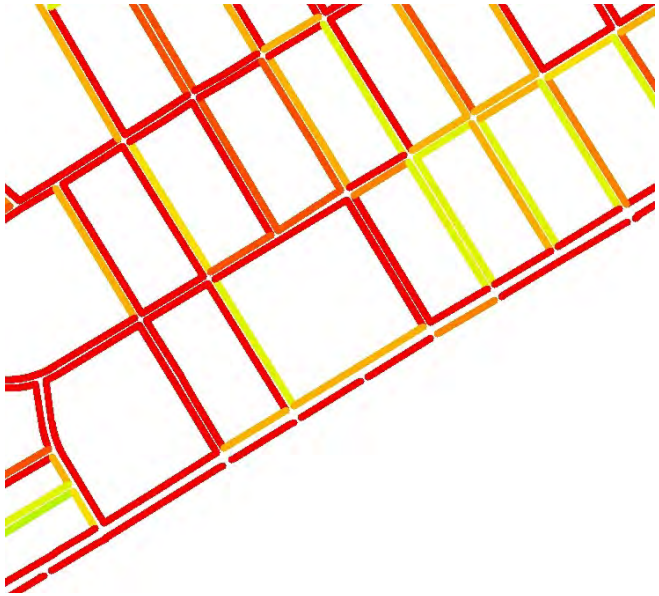
En el tramo de Calle 50 analizado encontramos distintos valores de WCT Score que obedecen a distintas características en cada manzana.

El tramo mejor valorado es el del parque Strunz, aunque podría mejorar en escena (cierre del parque, mobiliario urbano) y en seguridad (iluminación).

La manzana del Centro Comercial Soho obtiene buena puntuación en trama urbana debido a la anchura y estado de las aceras; no obstante podría mejora en escena (arbolado, sombra).

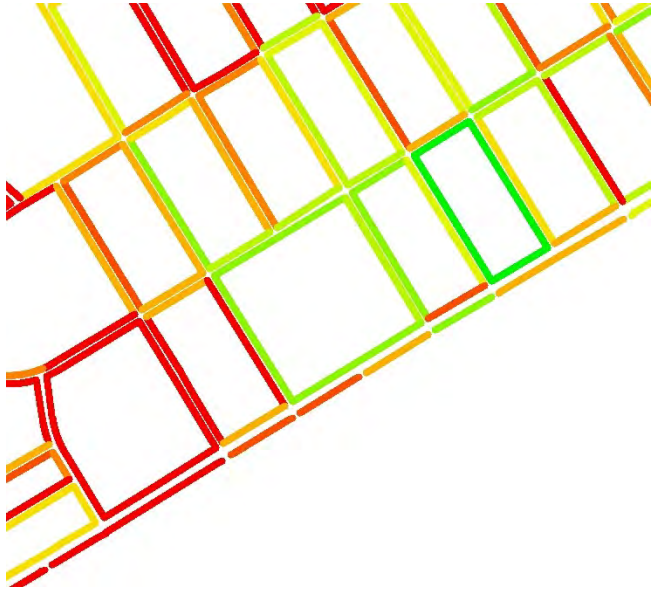
Al otro lado de la calle y a la altura de Juan Ramón Poll encontramos otra manzana bien valorada, con acera en buen estado y muy arborizada.

DISTRIBUCIÓN MODAL



4 CARRILES DE CIRCULACIÓN

TRAMA URBANA



ESTADO DE LAS ACERAS

BANDAS DE PROTECCIÓN

COCHES INVADEN O CRUZAN ACERAS

OBSTÁCULOS PARA CAMINAR

ANCHURA DE ACERAS

PARQUE HARRY STRUNZ

ESCENA URBANA

- NÚMERO DE ENTRADAS A VIVIENDAS
- NÚMERO Y TIPO DE ACTIVIDADES
- CARACTERÍSTICAS PLANTAS BAJAS
- SOMBRAS
- CIERRES DE PARCELA
- ELEMENTOS VERDES

SEGURIDAD

- ACTIVIDADES NOCTURNAS
- ESCAPARATES CON ILUMINACIÓN NOCTURNA
- ILUMINACIÓN PEATONAL
- SEÑALIZACIÓN DE CALLES

CRUCES

- SEÑALIZACIÓN DE CRUCES
- 4 CARRILES A ATRAVESAR
- MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD

NUEVO ESPACIO PÚBLICO EN CALLE 50

Dentro de la trama urbana de la pieza de ciudad estudiada, una de las carencias más llamativa es la escasez de espacio público. Esta circunstancia se ve enfatizada por la baja calidad peatonal de todo el espacio público en general y por la alta densidad edificatoria.

Tras los análisis realizados, el objetivo principal de la intervención es la creación de un nuevo eje urbano con espacio peatonal lineal en conexión con el parque Harry Strunz.

Se trata del nacimiento de un nuevo espacio público de conexión, con entidad y carácter suficientes para promover la regeneración de la zona en cuanto a usos de plantas bajas y fomento de la caminabilidad.

Existen numerosos estudios que evidencian las mejoras económicas que se producen en áreas urbanas con intervenciones de fomento de la caminabilidad, aumentando el número y calidad de las actividades, el valor de los inmuebles, y su paulatina influencia en las calles colindantes.

1. CREACIÓN DEL EJE CAMINABLE

En primer lugar, resulta prioritario rescatar el espacio de titularidad pública, eliminando mediante procedimientos de gestión adecuados las intrusiones que puedan existir. Encontramos principalmente invasiones debidas a zonas de aparcamiento pero también algunas edificaciones de escasa entidad. De

este modo, obtenemos la base sobre la que trabajar: las bandas de espacio público dedicadas al peatón.

A su vez, esta medida se verá reforzada con la redacción de una normativa específica que regule los usos admitidos en la banda de espacio privado en contacto con el público, eliminando los estacionamientos en primera línea y apostando por aquellos que enriquezcan la escena urbana, como espacios verdes, terrazas al servicio del público, marquesinas, accesos agradables a los edificios, etc. Esta medida resulta de gran importancia, ya que son los espacios de planta baja los que acompañan al peatón cuando se desplaza, e influyen en gran medida en su percepción de la calle y en la calidad de la experiencia de caminar.

2. ENSANCHAMIENTO DEL ESPACIO PEATONAL

A este espacio recuperado en toda su dimensión a ambos lados de la calle, añadimos la apuesta por una distribución modal más sostenible: incorporar uno de los carriles de tráfico rodado existentes al espacio peatonal del lado del parque. Esta decisión supone:

- Reestructuración del tráfico rodado, que pasa a ocupar un carril menos, manteniendo la dimensión de tres carriles que ya existe pasado el cruce con la calle Aquilino de la Guardia, y mantener este flujo y sección de viario hasta pasado el parque.
- Ampliación de la acera situada en el lateral del parque Harry Strunz, generando un espacio urbano a modo de eje, con dimensión suficiente para albergar zonas de sombra, de estancia y de actividad peatonal.

3. RELACIÓN CON EL PARQUE HARRY STRUNZ

Para generar un espacio dinámico y accesible conjunto entre la calle 50 y el parque, se propone la modificación de la sección entre ellos, salvando el desnivel mediante una grada en vez del actual muro, acompañada de una gran rampa de suave pendiente. Esta propuesta supone:

- Una nueva visión del Parque Harry Strunz en relación a la calle 50, convirtiéndose en un lugar de paso en continua comunicación entre las dos cotas, generándose tránsito y actividad.
- Potenciar la presencia del parque, haciendo partícipe a la trama urbana circundante y generando una lectura de espacio fluido.

4. NUEVO DISEÑO URBANO: EL PEATÓN Y LA ACCESIBILIDAD

Este nuevo espacio urbano debe diseñarse atendiendo a las características del uso peatonal, con pavimentos continuos, sin peldaños aislados, con medidas de accesibilidad que faciliten el tránsito universal, con arbolado que proporcione sombra y presencia vegetal, mobiliario que permita la estancia, iluminación dedicada a las aceras, banda de protección respecto al tráfico, papeleras, etc.

5. CRUCES DE CALLES

Para dar continuidad al tránsito peatonal, deben proyectarse todos los cruces de calles transversales de modo que:

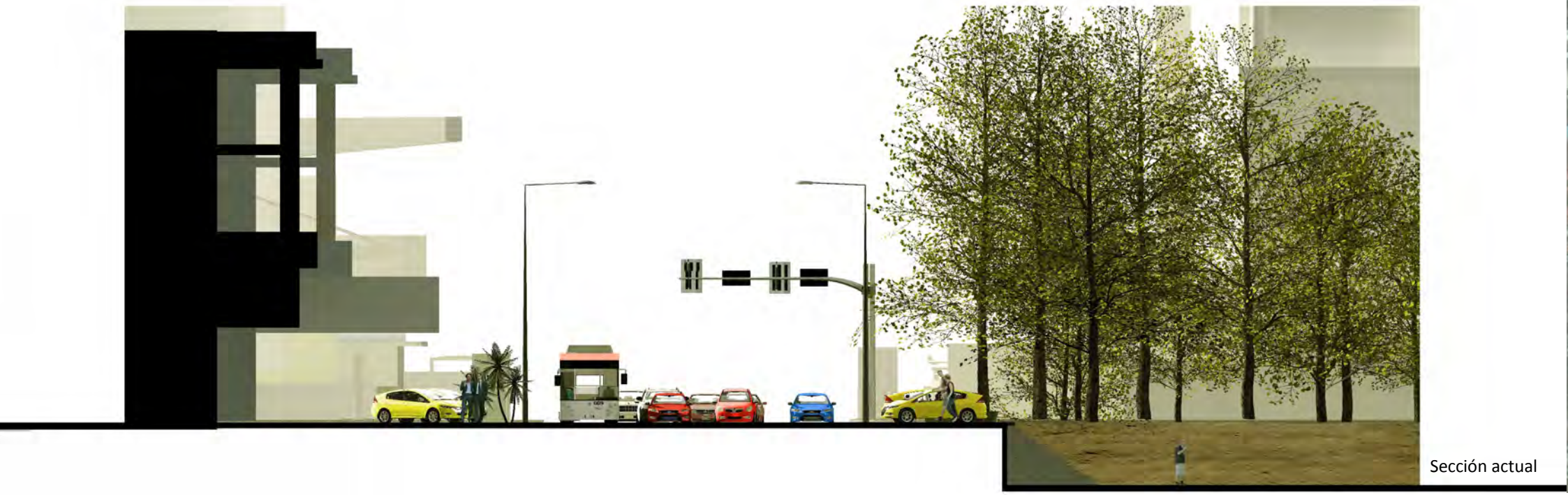
- Resulten más seguros estando bien situados fuera del espacio de giro de los coches.
- Estén señalizados e indicados mediante pasos de cebra.
- Resulten accesibles para todo tipo de usuarios: sillas de ruedas, niños, carritos, movilidad o visión reducida.

En cuanto a los cruces de la propia Calle 50, deben colocarse aquellos que resulten necesarios para una buena comunicación de los caminantes entre ambas aceras, sin ocasionar excesivos cortes en el tráfico. En la manzana que acoge el Parque Harry Strunz, se proyectan dos pasos de cebra con control semafórico para potenciar el efecto del nodo. Todos estos cruces se realizan en plataforma elevada, es decir, manteniendo la cota de la acera, de modo que:

- Los peatones mantienen su recorrido sin desniveles entre ambos lados de la calle.
- Los coches deben rebajar su velocidad para atravesarlos.
- Los coches sienten que atraviesan un espacio que no les pertenece, lo cual infunde un respeto por los peatones.

NUEVO ESPACIO PÚBLICO

APS mobilità



Sección actual

Nueva sección

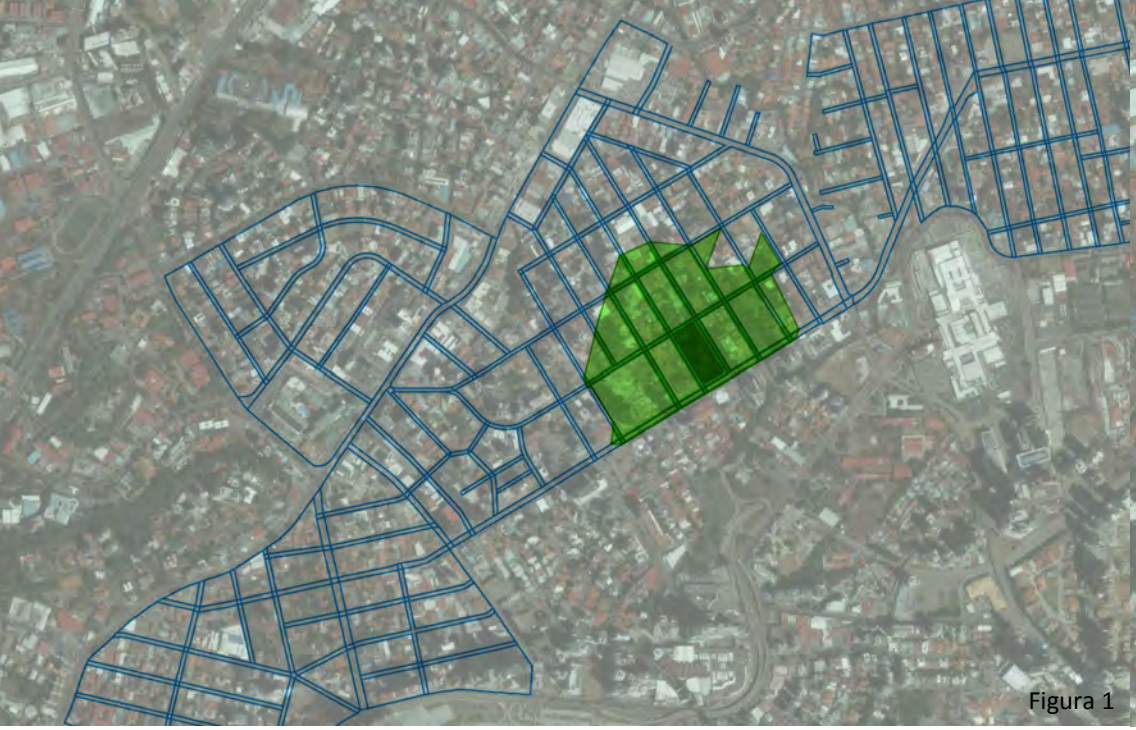


Figura 1

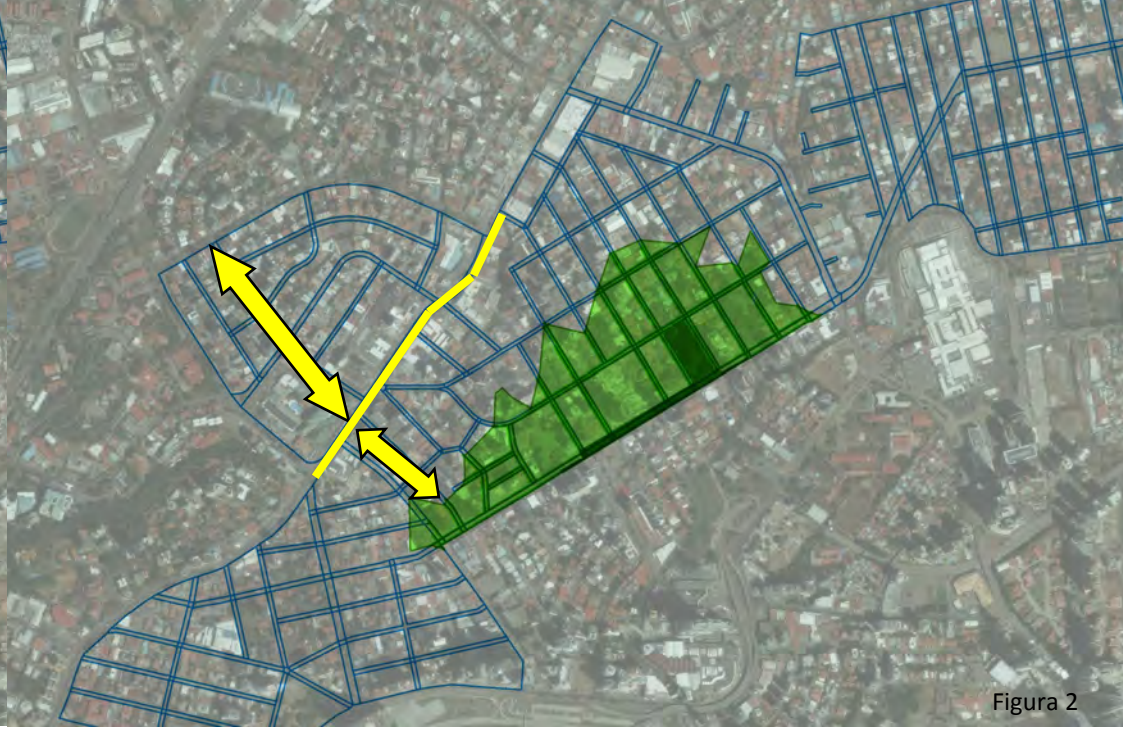


Figura 2

SERVICIO URBANO DEL PARQUE HARRY STRUNZ

El parque Harry Strunz, lindante con Calle 50, es el único espacio público de entidad en Obarrio. Tiene una parte arbolada y otra ocupada por pistas deportivas. Se sitúa a una cota más baja que la Calle 50 a la que se accede por medio de escaleras en las dos esquinas. Este acceso poco inmediato y los efectos de los cierres empeoran su relación con la calle.

Mediante la herramienta WCT analizamos el área de servicio del parque. Este área se extiende por las calles circundantes, hasta una distancia menor o mayor según su grado de caminabilidad, ya que las personas estamos dispuestas a caminar más por calles más agradables. (Figura 1)

EL NUEVO ESPACIO URBANO

El proyecto de mejora de Calle 50 convierte el tramo de calle objeto de actuación en un paseo que es también lugar de estancia. Una vez realizada la intervención se convertirá en un foco con su propio poder de atracción en unión al parque Harry Strunz.

Analizando el área de servicio que generaría el nuevo espacio público (calle 50 + Harry Strunz) vemos que abarca una zona mucho más amplia, llegando incluso a Campoalegre, donde las buenas puntuaciones de caminabilidad permitarían conectar con el eje Elvira Méndez—Vía Veneto, aumentando la influencia de este nuevo espacio público en el tejido urbano.

INTERACCIÓN CON OTROS PROYECTOS

La mejora de urbanización prevista entre las estaciones de metro en Vía España junto con la puesta en valor del tramo descrito en Calle 50 y Harry Strunz, generaría una dinámica de cambio que, con origen en estas vías perimetrales, podría extenderse hacia el tejido interior, dando pie a la priorización de algunas de las calles transversales para formar una malla capaz de regenerar el tejido y actuar de catalizador hacia una mayor caminabilidad en el Distrito Financiero.

suma urban sustainability consultants
San Lorenzo 15 bajo 31001 Pamplona
www.suma-usc.com
+34 948 211 433