

(2) Muelle

33. Están considerados dos tipos de muelle son considerados dependiendo a su localización. La Tabla 3.3-2 muestra el tipo y tamaño.

Tabla 3.3-2 Tipo de Muelle y su Tamaño

Terminal	Tipo Muelle	Tamaño de Muelle
Castillogrande	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
Bocagrande	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
Centro	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
India Catarina	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
	Barcaza Flot	20 x 6 x 0.8 m
Marbella	Muelle	
San Pedro	Muelle	
Barrio Chino	Muelle	
Mercado Bazurto	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
	Barcaza Flot	20 x 6 x 0.8 m
El Bosque	Barcaza Flot	30 x 7 x 0.8 m
Santa Maria	Muelle	
La Maria	Barcaza Flot	20 x 6 x 0.8 m
Boston	Barcaza Flot	20 x 6 x 0.8 m
Olaya Herrera	Barcaza Flot	20 x 6 x 0.8 m

nota: el tamaño representa la longitud, anchura y profundidad.

Capitulo 4 Plan Administrativo de Tráfico

4.1 Restricción de Estacionamiento Estorboso

34. El estacionamiento en borde del camino está prohibido en las vías principales y calles estrechas en el área central así como en toda área urbana. La selección de tales principales vías y calles parece razonable. La restricción dará fuerza al estacionamiento en borde del camino para las vías arteriales y colectores en el área urbana por lo menos (ver a la Figura 4.1-1).

35. El DATT tiene su propia organización de policías compuesto por setenta (70) agentes. Puede ser fácilmente entendido que por este número de policías de tránsito el control de estacionamiento es muy difícil por todo el área urbana de Cartagena en cualquier tiempo. sin embargo, durante la conferencia del UNCTAD (conferencia de la Naciones Unidas al Comercio y Desarrollo) en febrero de 1992, algunas calles alrededor del Centro de Convenciones, las cuales son importantes en enlaces de tráfico entre la isla de Manga y el Centro estuvieran libres de estacionamiento estorboso.

36. De este ejemplo, es dicho que por algunas secciones de vías es posible controlar el estacionamiento estorboso por el limitado número de policías de Tránsito del DATT. Como seleccionar las calles objeto de este estudio o cuanto debe ser el valor de la multa por estacionamiento ilegal es asunto para investigar, sin embargo, estrictos esfuerzos para la prohibición de parqueo en las curvas seleccionadas al azar sobre secciones en las vías estudio y la gran cantidad de multa serán las herramientas útiles que servirán para eliminar el estacionamiento ilegal en las curvas.

37. Al mismo tiempo, los espacios de estacionamiento en el borde serán asignados cerca de las vías y avenidas restringidas en las vías locales seleccionadas de flujo de menos tráfico.

4.2 Plan de Estacionamiento en el Area Central

38. Hay una idea para restringir toda la entrada de vehículos dentro del área central desde el punto de vista de la conservación de los monumentos históricos y culturales del área. La completa ejecución de ésta idea es imposible debido a la concentración de las funciones urbanas en el área y las pérdidas socio-económicas causadas dentro de este período del plan maestro.

39. Sin embargo, es necesario restringir el incremento de entrada de vehículo dentro del área, por diversificación de las funciones urbanas del área, mejoras de la red de vías y restric-

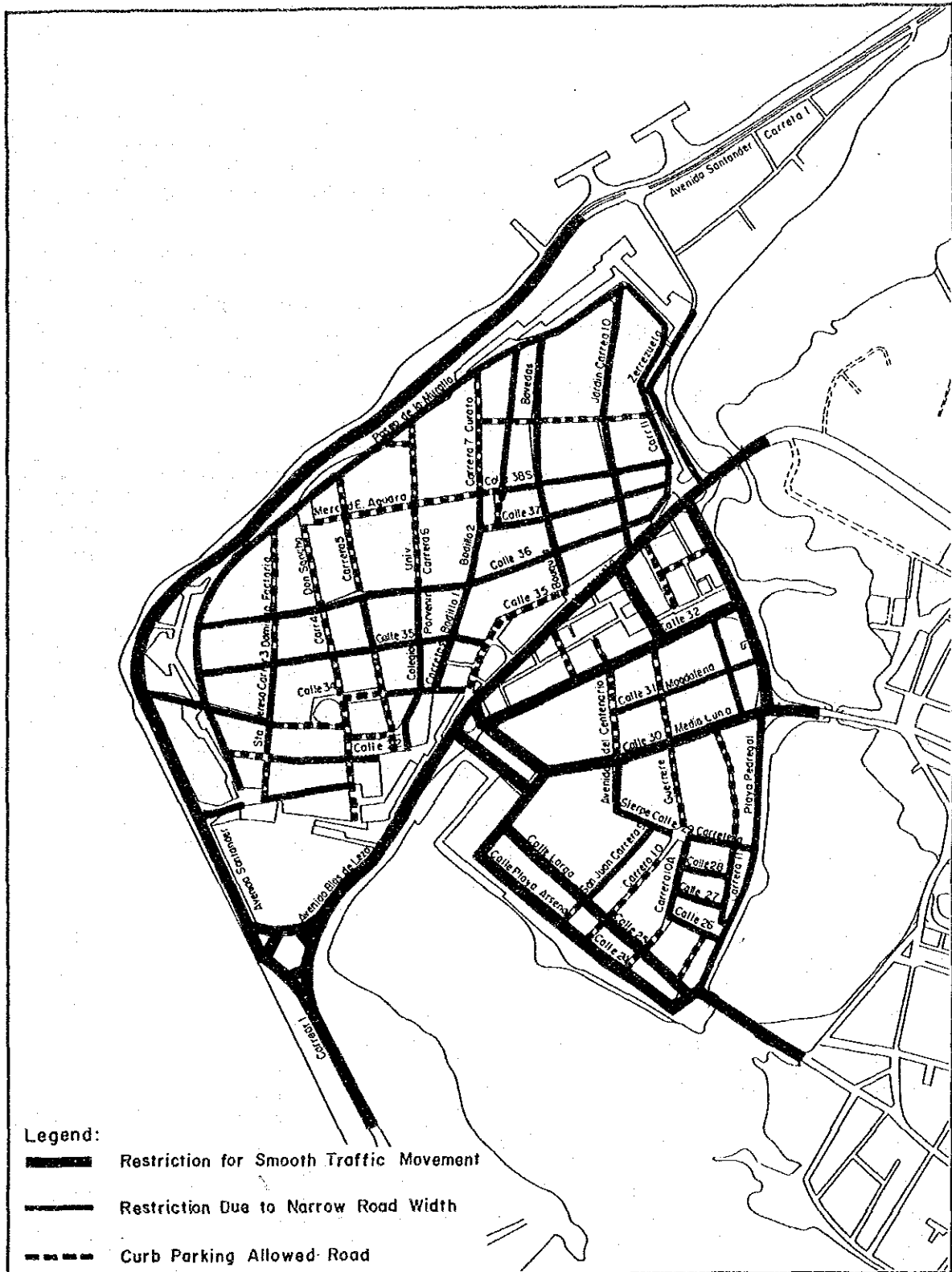


Figura 4.1-1 Plan Restricción de Estacionamiento Estorbo (Area Central)

ción de estacionamiento para preservar los preciosos monumentos para Cartagena futura.

40. Del desbalance de la demanda de estacionamiento y capacidad en el área central descrita abajo, las discusiones empezarán en un futuro cercano en busca de medidas para la restricción de la entrada de vehículos dentro del área central.

41. Como lo estimados en el capítulo 5, la capacidad de estacionamiento estorboso en el área central es de 9.300 vehículos por día. Se balancea ahora con demanda de estacionamiento estorboso. De estas demandas de estacionamiento, cerca del 90% es por carros y el balance es por otros vehículos tal como taxis y camiones. La demanda de estacionamiento para taxis no es mucho menos del 5%.

42. La Tabla 4.2-1 muestra el número de vehículos atraídos por tipos de vehículos de carro y taxi en los años de 1991 al 2010. Los taxis estarán atraídos cerca de 3 veces, sin embargo, la demanda de estacionamiento estorboso es considerada no ser grande y es de cerca de 1.000 al día.

43. En caso de carros su total demanda de estacionamiento llegara a ser más que 33.000 basado en la número mostrado en la tabla. Si la capacidad de estacionamiento de los lotes de estacionamiento privados existentes y las facilidades de estacionamiento público es la misma al nivel existente, un desbalance entre demanda y capacidad de parqueo estorboso llegará a ser 13.000 al día en el año 2010.

Total de demanda de estacionamiento: 33.000/día
Capacidad de lotes privados/facilidades
de estacionamientos públicos: 12.000/día
Capacidad de estacionamiento estorboso para carro: 8.000/día
Demanda por desbalance capacidad: 13.000/día

Tabla 4.2-1 Número de Vehículos Atraídos dentro del Area Central

Tipo de Vehículo	1991	2010	Rata Incremento
Carro	20.389	33.148	1,626
Taxi	8.974	27.484	3,063
Total	29.363	60.632	2,065

fuentes: Equipo de Estudio.

44. Tomando en consideración el control corriente en construcción de edificios en el área central rodeando la muralla, la gran cantidad de incremento de capacidad de estacionamiento para lotes nuevos de estacionamiento privado y construcción de facili-

dad de estacionamiento público es muy difícil de esperar. Sin embargo, para aceptar el incremento de empleo en el futuro, algunos edificios nuevos de negocios serán construidos equipados con lotes de estacionamiento. Y también las facilidades de estacionamiento de uso público son esperados para empujar sus negocios que son rentables.

45. Suponiendo el aumento de capacidad de lotes privados de estacionamiento y facilidades públicas de estacionamiento por medio de la construcción nueva como siguen, la capacidad de estacionamiento de estos tipos de facilidad de estacionamiento en el Area aumentará aproximadamente por 3.000 vehículos por día.

Aumento de empleo: 6.000 personas

Edificios nuevos para oficina: 20 lugares

Facilidad pública de estacionamiento: 50 vehículos, 5 lugares
nuevos

Lotes privados de estacionamiento: 25 vehículos, 20 lotes nuevos

Proporción de ocupación: 80 por ciento

Capacidad de estacionamiento: $750 \times 5 \times 0.80 = 3.000$ veh/día

46. La restricción de estacionamiento se fortalecerá en principales vías tales como vías arteriales/colectoras y también en algunas vías en el Area Central como se muestran en la Figura 4.1-1. En el Area Central, el espacio de estacionamiento al borde de la vía serán preparados a fin de adicionar la capacidad de facilidades públicas/privadas para la demanda creciente de estacionamiento.

47. Introduciendo la restricción de la duración de estacionamiento al borde, por ejemplo, menos que una (1) hora (aproximadamente el 65% de carros totales de estacionamiento ocupan menos de una hora, basado en el estudio de estacionamiento al borde por el Equipo de Estudio), se espera que la capacidad aumente por como cinco (5) mil.

48. Por consiguiente, la capacidad de estacionamiento aumentará en casi ocho (8) mil vehículos por día en total, que es disponible adentro del Area Central para el 2010. El balance de 5 mil vehículo por día estacionarán afuera del Area Central.

49. Las localidades para facilidades de estacionamiento afuera del Area Central son designadas en los puntos siguientes:

a. Area Chambacu,

b. Cabrero, y

c. Area de terminal para turistas

Aproximadamente un (1) mil espacios de estacionamiento se reaui-

eren en total en estas localidades para satisfacer la demanda.

50. El estacionamiento al borde en los espacios designados en el Area Central se cargará. El estacionamiento al borde en los espacios no designados se multará. Esta medida será un instrumento útil tanto para la restricción de entrada de vehículos en el Area Central como para los recursos financieros con motivo de mejora del sistema de administración de tráfico en Cartagena.

51. Como arriba mencionado, los espacios de estacionamiento al borde en el Area Central se estiman que son como 8 mil al presente y aumentarán a 11 mil en futuro si el control de estacionamiento se pone en práctica estrictamente.

52. Derechos de estacionamiento al borde reducirán vehículos innecesarios que entran al área central, sin embargo, una carga muy alta de estacionamiento desfavorablemente puede influir en las actividades económicas en el Area. Los detallados del sistema de derechos de estacionamiento al borde incluyendo la multa por estacionamiento ilegal serán cuidadosamente investigados tomando en consideración la economía regional, opiniones de residentes, así como conducto de propietario de vehículo.

4.3 Facilidades Peatonales

53. Las facilidades de tráfico para los peatones corrientes tales como señal peatonal, cruces de vías, cruces sobre puentes de peatones, etc. están en muy pobres condiciones en el área de estudio. Solamente un puente peatonal en la Avenida Pedro de Heredia está equipado después del Estadio. Excepto en la Avenida Venezuela un cruce peatonal de vías no está asignado claramente y un peatón es frecuentemente interrumpido por vehículos que viran a la derecha o a la izquierda cuando cruza en el periodo de señal verde.

54. Las facilidades de seguridad peatonal y el eficiente flujo de tráfico están en una relación de cambalache para ajustar acuerdos las condiciones locales. En el área del centro las facilidades peatonales tendrán las prioridades y entonces suficientes cruces peatonales y cielo de señales para peatones exclusivamente será establecido. Por el otro lado, las arterias urbanas fuera del área del centro, la prioridad ha de ser puesta en el flujo de tráfico eficiente. Entonces para la seguridad peatonal, serán construídos sobre puentes en los cruces de vías en los lugares donde las personas se reunes.

55. Para las siguientes calles, el sistema de señal exclusivo para peatones tiene que ser introducido;

- a. Avenida Venezuela
- b. Avenida San Martín
- c. Avenida del Consejo

56. Para las arterias siguientes los sobre puentes peatonales tiene que ser construidos;

- a. Avenida Pedro de Heredia
- b. Carretera Troncal de Occidente
- c. Diagonal 22.

JICA