



La política de aparcamientos es un elemento importante en la estrategia general de circulación y ordenamiento vial y representa un notable efecto de atracción de tráfico que es preciso considerar a la hora de evaluar los impactos sobre el sistema vial y el resto de la circulación.

El centro histórico de Camagüey tiene características desfavorables, desde el punto de vista de la infraestructura vial, que obstaculizan su adecuado funcionamiento. Las secciones promedios de las vías se encuentran entre los 4.50 y los 6.50 metros aproximadamente.

Posee una alta ocupación del suelo, lo que provoca un déficit de áreas de parqueo. Muchas veces, en ejes principales de la ciudad se puede observar obstrucción del tránsito y deterioro del paisaje urbano, a causa del aparcamiento de equipos automotores de grandes dimensiones o de autos ligeros que por la falta de espacios para este fin se estacionan en la vía, siendo esta una de las variables que más afecta la capacidad de las calzadas, además de provocar demora e irritación a quienes transitan por las mismas.

Un diagnóstico de la situación actual muestra que la gestión y control en este sentido es mínimo, al observarse que determinadas vías están siendo sometidas a demandas cercanas a su capacidad e incluso superiores.

Como alternativa se ha autorizado el estacionamiento en ejes transversales que no tienen un fuerte flujo vehicular. Pero la gestión se remite básicamente a la instalación de señales de

prohibición, mientras que la falta de control generalizada en la ciudad permite que ellas sean sistemáticamente transgredidas por los usuarios.

La inexistencia de mecanismos más eficientes encuentra su explicación principalmente en la falta de percepción de los costos y beneficios sociales que derivan del suministro de estacionamiento sobre la calzada.

Por nuestro Centro Histórico

En la zona declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad el servicio de estacionamiento también se complejiza, como consecuencia de la gran cantidad de servicios a la población y el turismo que se desarrollan tanto en ejes urbanos como en espacios públicos, los cuales generan consecuentemente elevados flujos peatonales y vehiculares.

Esta concentración de instalaciones de servicio da lugar a un sistema de transporte para carga y descarga de mercancías pertenecientes a empresas con equipos generalmente de mediano tonelaje que violan periódicamente los horarios establecidos y penetran al centro ocupando grandes áreas de la calle y obstruyendo el paso de vehículos y personas.

La problemática en lo referente al parqueo de vehículos automotores de porte ligero, los cuales generan la mayor cantidad de movimiento y uso de parqueos, está dada fundamentalmente por la insuficiencia de lotes destinados a estacionar además, muchos de los que existen están reservados al uso empresarial.

Datos de importancia

La diferencia entre la capacidad de la calzada y la demanda existente puede ser reducida a través de un manejo apropiado de las variables geométricas y estratégicas de la oferta vial, a través de regulaciones administrativas -y en ocasiones económicas-, que propicien un uso más eficiente de esta infraestructura.

La situación se puede resumir en los siguientes aspectos:

- Incremento del nivel de motorización en el área.
- Escasez de inversiones para solucionar las dificultades asociadas a la función de aparcamiento.
- Comprometimiento para otros usos de los espacios con potencial para parqueo.
- Falta de mecanismos para brindar el servicio de estacionamiento de manera segura en la vía.
- Escasez de vallas de parqueo y de lotes con potencial para asumir este uso, así como subutilización y mal manejo de los ya existentes.
- Utilización descontrolada de la calzada con fines de parqueo.

-Señalización inadecuada e insuficiente tanto de los espacios oficiales para parquear como de las áreas donde se prohíbe o se permite este uso.

Con el transcurso de los años se han realizado acciones para dar solución a la problemática del parqueo tanto para ciclos como para vehículos ligeros en el centro de ciudad. La próxima alternativa debe estar encaminada a la realización de un nuevo y diferente ordenamiento de las instalaciones existentes para este servicio y al desarrollo de inversiones en lotes destinados al mismo.

El cambio de uso de instalaciones destinadas a parqueo en estos años y las características de la vialidad en las zonas mencionadas, han motivado un déficit de plazas de aproximadamente 800 vallas, sin que en los momentos actuales se vislumbre una solución que satisfaga al menos el 50% de esta necesidad.

La satisfacción de las exigencias de aparcamiento ha de ser objetivo primordial dentro de las políticas de movilidad y espacio público. Estas deben dar respuesta a las demandas existentes y además evitar las infracciones que afectan negativamente tanto la movilidad de vehículos y personas como la seguridad vial, aparte de la intrusión visual que supone la permanencia indiscriminada de automóviles en la calzada.

Actualmente el grado de motorización en nuestra ciudad es de 33 autos por cada 1000 habitantes. Si, debido a las características antes dichas, con una cifra tan baja existen tales problemas, cuál sería entonces la situación si este nivel aumentara.

Este dato resulta revelador en relación con la persistencia de un problema real: encontrar el sitio adecuado para parquear. Es por ello que nos urge el aporte de nuevas propuestas y hallar soluciones que repercutan positivamente en la movilidad del centro histórico y de toda la ciudad.