3er EIMUS 2013
Del 6 al 8 de noviembre
Encuentro iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible
"Un diálogo entre Europa y América Latina"

"CAMINABILIDAD": DE LA FATALIDAD DE TRÁFICO A LA VOLUNTAD REAFIRMADA DE UNA CIUDAD HUMANA

Bruno Remoué

Arquitecto-urbanista, Director gerente de Bruno Remoué & Associats www.brunoremoue.com

b.remoue@brunoremoue.com

RESUMEN

Con el automóvil, el desarrollo de la ciudad no sólo tuvo un impacto en una forma urbana más compleja y en un territorio cada vez más extenso (cf. Los Ángeles, Canberra, y en Sudamérica Brasilia y Santiago de Chile), sino también en el uso y el diseño del espacio público, casi exclusivamente volcado a las funcionalidades del automóvil. ¿Cómo es qué, aunque el 80% de los habitantes de Panamá no tienen coche particular y se desplazan en busetas y a pie, menos del 20% del espacio público teóricamente reservado y una ínfima parte que efectivamente está a su servicio?

Si esta constatación se puede extender a casi todas las ciudades de países emergentes incluyendo a toda Iberoamérica, existen ejemplos de buenas prácticas que cambian el rumbo de estas situaciones y metamorfosean las culturas y las prácticas en ciudades iconos de estos cambios (cf. Barcelona, Friburgo en Europa, Curitiba, Bogotá, Medellín en Sudamérica).

La pacificación ejercida en varias ciudades se pudo hacer reformando las calles y las plazas urbanas con más espacio y más prioridad para el peatón, menos protagonismo del automóvil y sobre todo, pero también con una implicación en la calidad del entorno, en la cultura urbana y en el civismo asociado.

¿Cuáles son sus ingredientes y el peso de cada uno? ¿Cuáles son las pautas del buen equilibrio entre el espacio público, la movilidad y la caminabilidad? ¿Es una especialidad de ciudades grandes, o también se puede aplicar a ciudades medianas y pequeñas?

Palabras clave: *caminabilidad, urbanismo, peatones, pacificación, espacio público*

Una ciudad que cuida a sus peatones es una ciudad que tiene

más posibilidades de prosperar

1. CONSTATACION: LA SITUACIÓN PÉSIMA DE LOS PEATONES EN MUCHOS ENTORNOS URBANOS

→ De una ciudad 100% peatonal a 100% automóvil

Históricamente, el espacio de la ciudad estaba dedicado de manera uniforme para los distintos usos, de los cuales el uso de caminar era mayoritario y predominante.

Con la llegada del transporte mecanizado se empieza a separar el espacio peatonal de lo demás con intenciones varias:

- Facilitar el tránsito de vehículos,
- Delimitar el espacio de los unos y de los demás,
- Establecer sistemas de protección entre los edificios y las calles de tráfico rodado, siendo los bordillos de andenes los protectores…

La diversificación de los medios de transporte ha tenido por consecuencia una amplificación de la movilidad y el aumento de las distancias de desplazamiento, con la consecuente disminución de la parte de peatones en los desplazamientos urbanos. Poco a poco, los peatones se han visto pasar de protagonistas a actores de secundo rango.

→ Los peatones despreciados en muchas ciudades

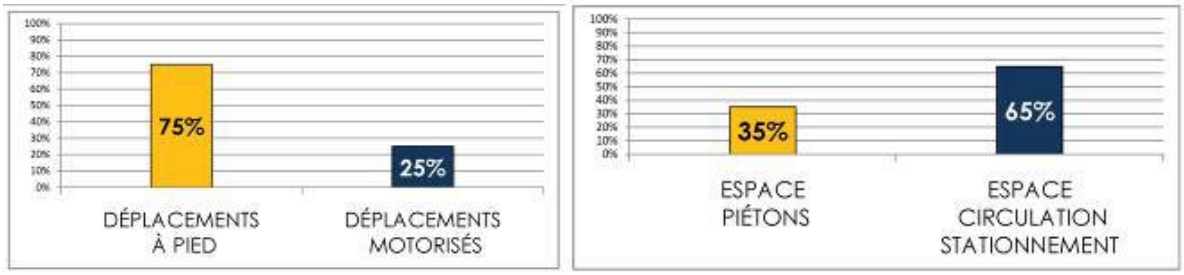
Cualquier desplazamiento comporta como mínimo una parte de recorrido a pie. Si se parte de la idea que cualquier conductor o cualquier usuario del transporte público debe en un momento o el otro caminar por el espacio público, cualquiera es ante todo un peatón, aunque no se dé cuenta.

Hoy en día aún, es posible que la policía de Houston, TX, USA, pare a un viandante porque está caminando en ciertos barrios, ya que la presencia de personas a pie significa o bien actividades sospechosas o un riesgo de inseguridad elevado al cual nadie tiene derecho en exponerse. La limitación de la libertad llega a un derecho fundamental: él de desplazarse, y sobre todo del modo más sostenible.

Imagen de la exposición y del libro "Mutations" con Rem Koolhaas y Stefano Boeri[1]

→ Un espacio peatonal que no corresponde a su peso proporcional

En ciudades de países emergentes o en vía de desarrollo, el peatón, aunque puede corresponder al 80% de los desplazamientos urbanos, no está respaldado con ninguna política a su favor, y muy a menudo todo el contrario.



Tasa de desplazamientos entre peatones y vehículos motorizado (izquierda) y espacio teórico que se les otorga en el centro de Dakar, Senegal [2]

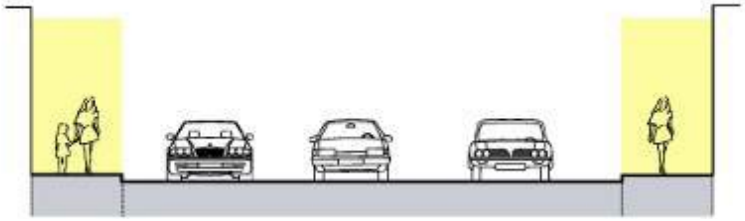
Tal como lo estudiamos en el caso de Dakar, pero de la misma forma en la Ciudad de Panamá [3], el cálculo del espacio otorgado a los peatones en el centro de grandes ciudades como estás no se puede resumir a un trabajo de sección tipo, ya que en muchos casos, los andenes teóricamente

[1] Ed. Actar - Arc en Rêve, Barcelona Bordeaux 2000, dir. Francine Fort, Michel Jacques, autores Stefano Boeri & Multiplicity, Rem Koolhaas & Havard Design School Project on the City, Sanford Kwinter et Daniela Fabricius Hans Ulrich Obrist, Nadia Tazi

[2] Estudio de integración de las necesidades relativas a la movilidad urbana en la ordenación del parque cultural de la estación de Dakar, Bruno Remoué consultor por CETUD, AFD y WorldBank, 2010.

[3] Estudio de mejora de la "caminabilidad" a lo largo del transporte en carril segregado en Panamá, Bruno Remoué consulor para WorldBank y ATTT, 2006

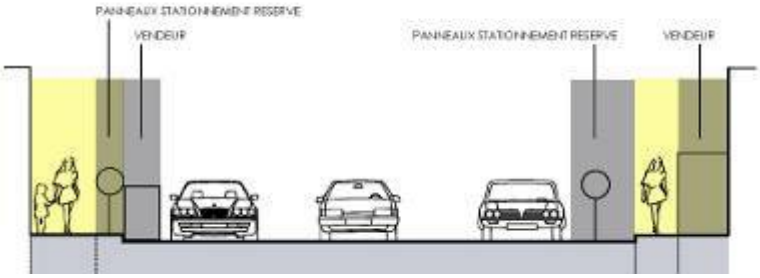
reservados a los peatones están llenos de obstáculos diversos que hace difícil hasta muchas veces imposible su uso como espacio de tránsito peatonal.



Espacio teórico para peatones en el centro de Dakar, Senegal [4] : 35% del espacio público

El uso abusivo de los andenes se puede ver afectado por:

- el estacionamiento de vehículos,
- la implantación irregular de edificación en espacio dedicado a anden,
- la mala resolución de la urbanización del espacio público y/o mobiliario urbano mal dispuesto…



Espacio real utilizable para peatones en el centro de Dakar, Senegal [5] : 10 a 17% del espacio de la vía

→ Unas trabas frecuentes y permanentes

Mientras se acelera la seguridad vial a partir de un descenso de los accidentes de tráfico y la modernización de las infraestructuras de tráfico rodado, se encuentra aún de manera sistemática dificultades y obstáculos en el momento de hacer recorridos a pie.

[4] Estudio de integración de las necesidades relativas a la movilidad urbana en la ordenación del parque cultural de la estación de Dakar, Bruno Remoué consultor por CETUD, AFD y WorldBank, 2010.
[5] Estudio de integración de las necesidades relativas a la movilidad urbana en la ordenación del parque cultural de la estación de Dakar, Bruno Remoué consultor por CETUD, AFD y WorldBank, 2010.

Foto de un paso peatonal elevado en Bogotá (Bruno Remoué)

Foto de una calle de Beirut, Liban (Bruno Remoué)

Fotos de aceras de Ciudad de Panamá (Bruno Remoué)

Fotos de aceras de Dakar, Senegal (Bruno Remoué)

2. LA FORMA URBANA Y LA MOVILIDAD

Al estudiar mínimamente el desarrollo urbano, se hace más evidente como el espacio del peatón perdió espacio frente al automóvil.

→ Del desarrollo del automóvil a la ciudad "corbuseana"

El urbanismo legado por Le Corbusier o Hilberseimer tuvo unas consecuencias muy nefastas a la hora de aplicarse, en ciudades en las cuales se perdió la escala humana por una idea monumental y gigantesca de la ciudad, anti peatón.

La política de desarrollo urbano basada en el "zoning" tiene un impacto muy importante en la especialización de los barrios urbanos, separando de manera severa los lugares de trabajo de los lugares residenciales, provocando unos movimientos necesarios de población diarios a horas punta del llamado "commutting".

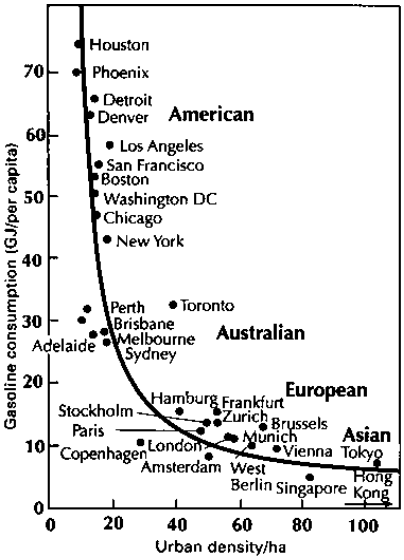


Gráfico de Newman and Kenworthy 1989 sobre relación consumo de petróleo y densidad urbana

En muchas ocasiones, se transformó un espacio público a favor del coche donde antes predominaba el peatón, o se desviaron los flujos por ejes nuevos donde los peatones no tienen un espacio asegurado y agradable.

Siempre me interesa recordar que Los Angeles tuvo la mayor red de tranvías del mundo a primeros de los 1900's, que sirvió para conquistar el territorio del condado. La recompra de las redes de tranvías por las empresas de sector automovilístico fue la primera promesa de una extensa red de autopistas. Los Angeles se convierte en la ciudad más volcada al automóvil: más de 50% del espacio central está reservado al uso del coche.

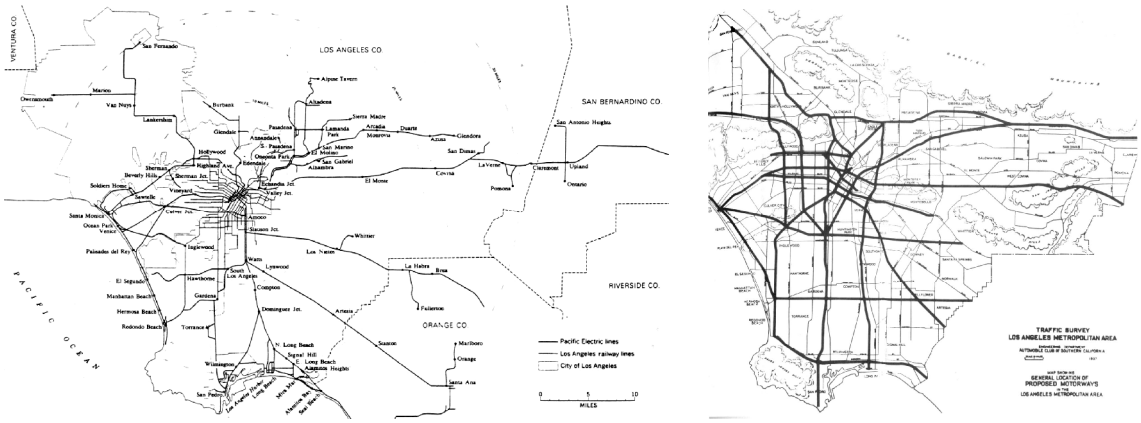


Ilustración de la red de tranvías en 1910 y de autopistas en 1930[6]

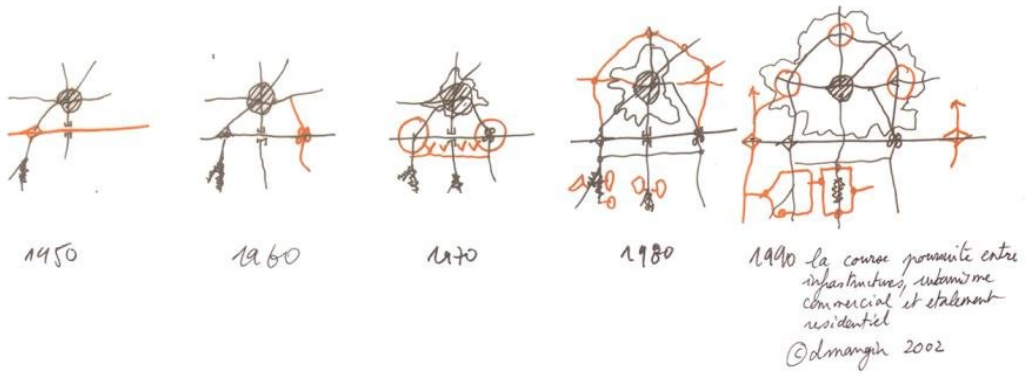
[6] Los Angeles and the automobile, Making of a modern city, Scott L. Bottles, University of California Press, 1987

La ciudad contemporánea es el resultado de muchas capas de las cuales la capa de ordenación relacionada con el automóvil predomina en muchos casos.

El Strip Mall de Las Vegas es el ejemplo simbólicamente muy luminoso y atractivo según muchos puntos de vista (turismo, juegos, show business, curiosidad arquitectónica…) pero es el ejemplo del desarrollo de tantas urbanizaciones contemporáneas en las cuales el peatón sólo no tiene espacio, sino que no tiene por qué estar, tanto por las distancias tan importantes que desbordan su capacidad como por la cultura que lo expulsa de los tópicos que identifican la ciudad.

En Sudamérica, el caso de Brasilia es el más emblemático: detrás de una imagen monumental llena de edificios muy simbólicos de una capital fuerte salida de la nada, la ciudad tiene unas extensiones que le convierten en un espacio hostil al desplazamiento a pie, con una centralidad difusa que no permite el desarrollo de usos peatonales locales. El desplazamiento en coche se convierte en una base de la vida de Brasilia.

A pesar de haber tenido tanto la crisis del petróleo de los años 70's y cambios políticos hacia más sostenibilidad, muchas ciudades occidentales están en búsqueda del equilibrio con menos coche y más espacio para peatón.



Descricpión del desarrollo urbano vinculado a infraestructuras e implantaciones periféricas, David Mangin[7]

[7] La Ville Franchisée, David Mangin, ed. La Vilette, 2004

→ Romper con el círculo vicioso e inventar el círculo virtuoso

El desarrollo urbano basado con el automóvil y con distancias cada vez más importantes llega a la congestión de las infraestructuras, que no pueden absorber más

Desde los años 60's varias ciudades en las cuales la cultura urbana estaba preparada para un cambio de rumbó buscaron la manera de romper este círculo vicioso, tales Göteborg en Suecia. En los años 70's, se convirtió en un lema para muchas ciudades que lo anclaron de manera más o menos clara en su política de planeamiento y desarrollo.

Cambiar las políticas a favor de los peatones es, cómo muchos lo saben, un acto de voluntad importante que va en contra de muchos lobbies, que sean relacionados con la venta del automóvil, su uso (producción y venta de carburantes, de neumáticos…), las infraestructuras que les corresponde (grandes constructoras de obra civil, explotadores de aparcamientos y/o de autopistas…). En muchos casos, estos lobbies tienen una tal presencia económica (hasta el 15% del PIB depende del automóvil) y política que son una fuerza conservadora muy potente a la hora de determinar políticas de cambio.

Sin embargo, hay tantos factores muy evidentes en cuanto a los impactos positivos del cambio de rumbo dejar más espacio al peatón tales como:

- La mezcla de usos, entre residenciales, comerciales y de producción no contaminadora,
- La creación de lugares de vida duraderos, que tengan la masa crítica suficiente para mantenerse,
- Una nueva urbanidad, con el espacio público como protagonista del intercambio urbano,
- El uso más sostenible del transporte público y de los "modos activos" (bici y peatón) a favor de menos contaminación del aire,
- El uso más racional del espacio abierto, para convertirlo en espacio público a favor de todos y no sólo volcado al automóvil,
- La posibilidad de ofrecer nuevas caras a nuestras ciudades, donde la cultura y el patrimonio se convierten en un verdadero bien público que permite crear valor, como el turismo…

3. PISTAS DE POLITICAS DE CAMINABILIDAD

Aquí unas pistas de lo que parecen ser los ingredientes básicos del desarrollo equilibrado e una ciudad hacia la caminabilidad.

→ Poner el peatón en el centro de la política de ordenación urbana

Entender que el peatón, tal como decíamos antes, es parte de todos los procesos y que "*una ciudad que cuida a sus peatones es una ciudad que tiene más posibilidades de prosperar*".

→ Una clave del éxito: la accesibilidad para minusválidos

Cuidar todos los espacios públicos con un trato favorable para los minusválidos es uno de los retos fundamentales de la accesibilidad, de manera de convertir la ciudad en más amable y más agradable, no sólo para las personas en silla de ruedas, pero también y sobre todo en todos los transeúntes que tienen dificultades para desplazarse tales:

- Los ancianos,
- Las mujeres embarazadas,
- Los niños y las personas con cochecitos,
- Las personas con muletas o dificulta de movilidad singular, etc…

Determinar las buenas reglas e incitar a una declinación coherente asegura que el espacio público se convierte en un lugar mucho más agradable y seguro en cuanto a:

- Ancho mínimo de espacio de paso,
- Pendientes máximas, desniveles máximos aceptables,
- Calidad de los espacios y señalización especial en su caso…

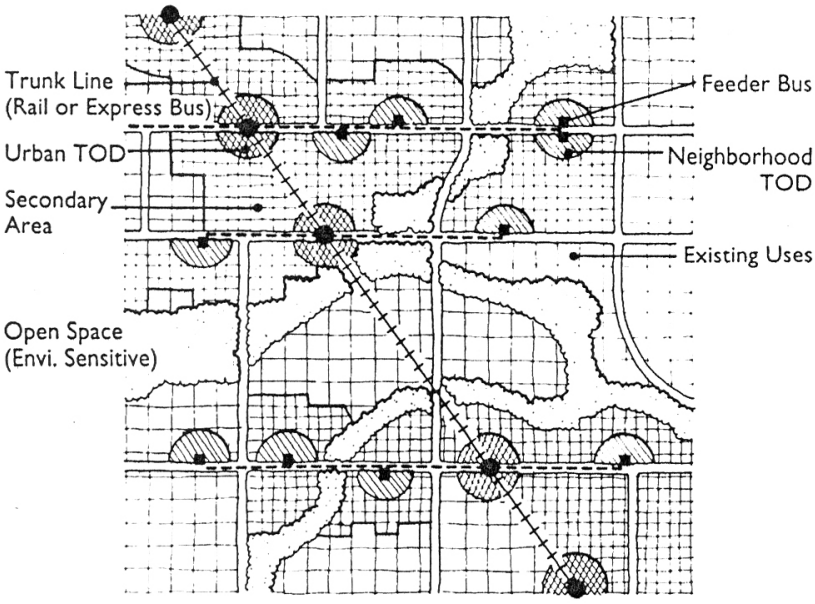
La coherencia entre los espacios en cuanto a estas reglas juega como un plus en cuanto a la integración de los discapacitados y, por extensión, de la totalidad de los peatones en un espacio público más amable y más agradable.

→ Aportar más urbanidad a los lugares de transbordo y de transporte masivo

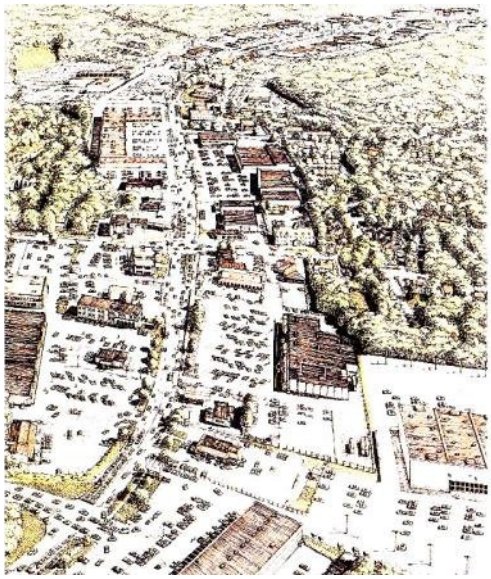
La inclusión de la caminabilidad en el espacio público tiene como previo supuesto un reparto más equilibrado entre los medios de transporte, o sea, menos espacio para el automóvil y más espacio para el peatón. Esto conlleva a la vez una verdadera implicación de políticas de transporte masivo y de estacionamiento para incitar a un cambio duradero.

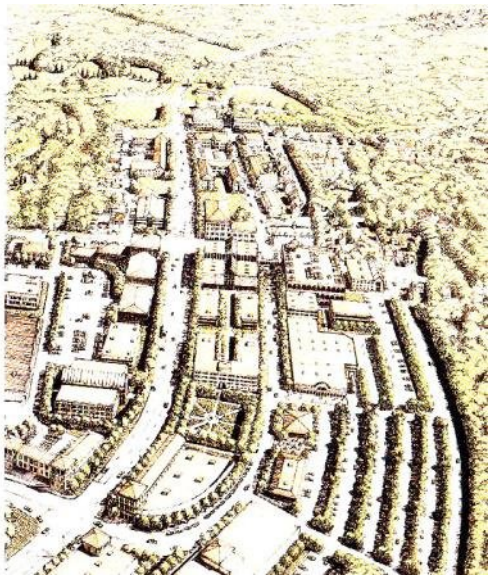
El transporte masivo es en este caso la piedra angular de las políticas de caminabilidad.

Esta cuestión, llevada a cabo en los años 60's con la peatonalización de muchas calles de los centros de ciudades occidentales, vieron su traducción posterior con el "New urbanism" americano de los 80's como los "Transit Oriented Districts", que proponen desarrollar de manera más intensa los alrededores de estaciones de transporte masivo, con urbanización de espacios más dedicados a los peatones en estos entornos.



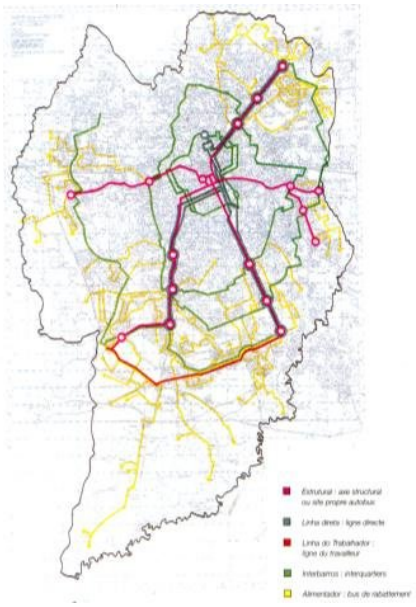
También es la ocasión de reinventar los espacios periféricos dominados por el automóvil proponiendo una jerarquía más clara con edificaciones alineadas en frentes urbanos y estacionamientos apartados de lo que crea la riqueza urbana: la calle.

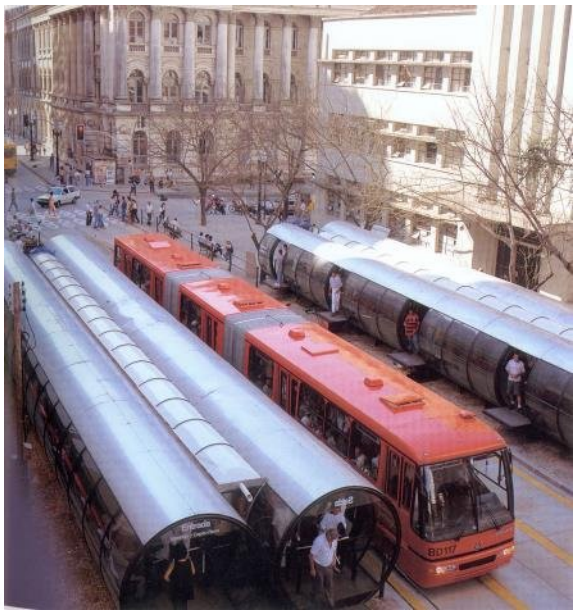




En Sudamérica, el ejemplo de Curitiba nombrado muchas veces en un tal evento como EIMUS, tiene muchos valores de los cuales la perseverancia, la planificación y la visión lo convirtieron en exitoso, de tal manera que muchas ciudades de países del Norte vinieron a tomar lo como ejemplo en los años 90's.

Su interés es de plantear una ciudad con centralidades alrededor de estaciones del sistema de transporte masivo así como de sus puntos de intercambio modal.

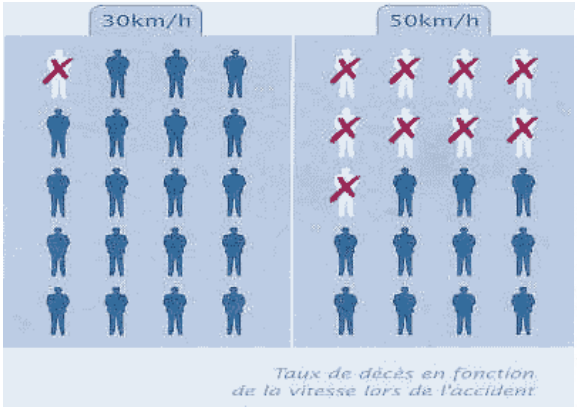


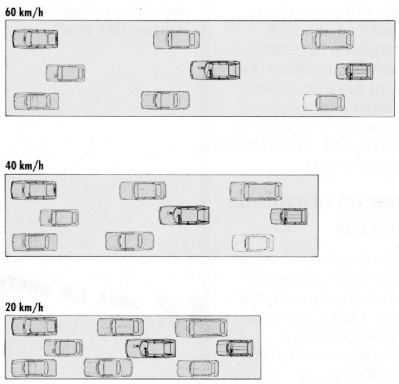


→ Integrar la regulación vial como elemento de diseño positivo para peatones

La cultura alemana integró hace varias décadas el hecho que la calle restringida suponía una mejora de la seguridad vial, y en consecuencia, una mejora del uso peatonal (así como en bicicleta) del espacio viario.

Limitar la velocidad de tráfico limitando el ancho máximo de los carriles de circulación es uno de los imputs más efectivos. Hay que aceptar, en consecuencia, de salir de una lógica de seguridad vial urbana basada en las reglas de conducción en autopista, que imponen aún, en ciertos países, carriles de ancho mínimo de 3,50m, mientras se limitan a 2,50 o 2,75m en otros países.

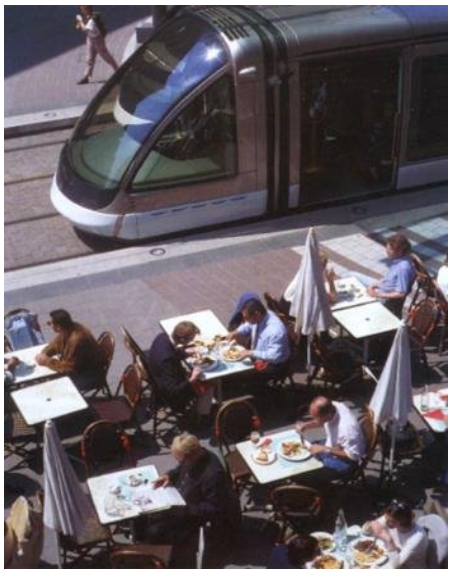




Tasa de peatones muertos en accidentes de tráfico relacionado con velocidad, y espacio usado por el tráfico rodado según velocidad

→ El urbanismo con espacio mínimo para peatones

El espacio dedicado a peatones tiene una capacidad de flujo 10 veces más importante para el automóvil[8]. Si se entiende que la velocidad no es el primer concepto de desplazamiento en muchos ámbitos urbanos, y que el automóvil, en hora punta, tiene una velocidad media bajísima (en muchos casos inferior o igual al peatón), el peatón tiene un potencial muy singular en la ciudad de mañana.

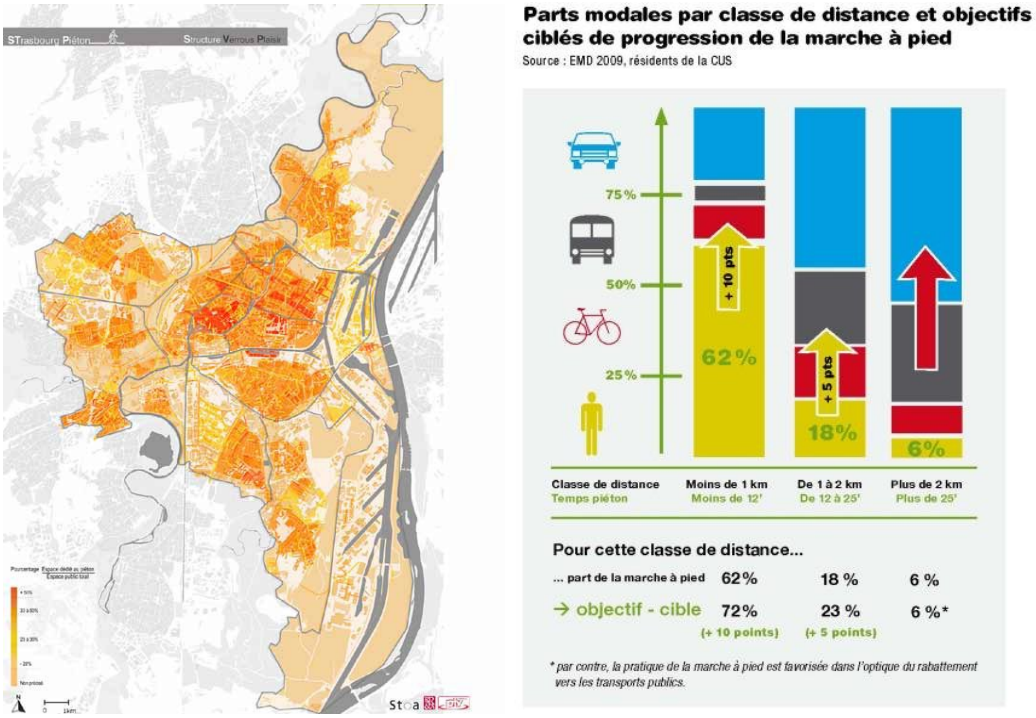


Estrasburgo es la "capital" del desplazamiento a pie y del uso de la bici en Francia

Visto también que la gran mayoría de los desplazamientos urbanos son cortos, donde los medios de desplazamiento activo son sostenibles y eficientes a la vez, razón más para favorecerlos.

En consecuencia, el plan de desarrollo peatonal de Estrasburgo sigue ejemplos de Europa del norte otorgando un mínimo de 50% del espacio público a los medios activos (peatones y ciclistas) sea cual sea su implantación, incluido en las afueras de la ciudad. Este plan impacta el planeamiento urbanístico.

[8] Plan de desarrollo peatonal, Ayuntamiento de Estrasburgo, Francia



Espacio dedicado a peatones y proporción de medios por distancia[9]

→ Habitar y equipar la ciudad

Nantes, es la primera ciudad francesa que logró bajar la tasa de uso del cocho en los años 90 gracias a reformars ambiciosas de su espació público a favor del tranvía y del peatón, a pesar de haber costado la reelección al alcalde que lo promovió.

Imagen aérea antes y después de la reforma del paseo central de la ciudad de Nantes

[9] Plan de desarrollo peatonal, Ayuntamiento de Estrasburgo, Francia

Los ejemplos actuales de Bogotá y de Medellín son también fascinantes, con un acento puestos en los espacios públicos, el transporte masico y los equipamientos de barrio como centro del cambio de urbanidad.

Foros de parques, Transmilenio y de ejes civícos en Bogotá (Bruno Remoué)

4. ¿ES UNA ESPECIALIDAD DE CIUDADES GRANDES, O TAMBIÉN SE PUEDE APLICAR A CIUDADES MEDIANAS Y PEQUEÑAS?

Si los ejemplos más emblemáticos aparecen ser de ciudades grandes, algunas ciudades de tamaño medio o pequeño han tenido experiencias muy interesantes que vale la pena subrayar, con procesos tales como:

- Las "calles denudas", "naked streets" en inglés, donde se suprime los obstáculos nacidos de la dicotomía entre automóvil y peatón, tales como separadores, bolardos, bordillos de anden, señales de tráfico, etc…

Barrio de Drachten en el municipio de Smallingerland (Paises Bajos) (Fuente: http://nl.wikipedia.org/wiki/Drachten)

El espacio público compartido en Drachten, Paises Bajos (Fuente: http://nl.wikipedia.org/wiki/Drachten)

- El sistema de "pedibus" o "bus a pie", se implantó en numerosas ciudades y barrios periféricos organizando los caminos escolares, de puntos singulares de los barrios hasta las escuelas, acompañados de adultos por turnos. Esta experiencia, a menudo relativamente lúdica para "dar ganas de caminar", permite no sólo anclar el sabor de caminar a los niños sino también reinventan nuevas relaciones sociales entre adultos.

[redacted]