

(RE) ORDENAR LA CALLE: UNA CUESTIÓN DE PRIORIDADES

Desde hace algunas décadas, la movilidad se ha convertido en una de las principales preocupaciones de la mayor parte de ciudades del mundo, incluidas las peruanas. Los costos económicos, sociales y ambientales del actual modelo de movilidad basado en la proliferación de los vehículos a motor invitan a avanzar de forma urgente hacia un modelo de movilidad más sostenible. Pero para que un modelo de movilidad sea sostenible no solo es preciso que se utilice el vehículo a motor de forma racional, que el uso de la energía sea eficiente o que se minimicen las emisiones contaminantes y el ruido, sino que se debe tener un nivel reducido de accidentalidad vial, de lesividad y de muertes asociadas. Así, una movilidad sostenible debe ser también, por definición, una movilidad segura.

En este sentido, la cultura de la sostenibilidad en materia de movilidad urbana apuesta por la convivencia de todos los medios de transporte y el reparto equitativo del espacio público. De ahí que el apoyo a los sistemas no motorizados y a los servicios de transporte públicos, y la aplicación de medidas que maximicen la seguridad de las personas cuando se desplacen por las calles, tienen que ser objetivos prioritarios de las políticas de movilidad locales.

En la mayoría de las ciudades del Perú, el vehículo automotor está ganando espacio a cambio de quitárselo a las personas. En el caso del conglomerado Lima-Callao, por ejemplo, solo el 11 % del total de viajes se realiza en vehículo privado, una cifra que se reduce al 5 % en el caso de Arequipa. Sin embargo, para mejorar la circulación de la minoría que viaja en automóvil, las autoridades vinculadas con este ámbito han decidido tradicionalmente construir más infraestructura para autos (ampliación de carriles, construcción de pasos a desnivel, intercambios viales, estacionamientos, etc.), lo que dificulta el desplazamiento en otros modos de transporte como la caminata, bicicleta e incluso el transporte público.

El desarrollo urbanístico, el crecimiento del parque automovilístico y la preeminencia que las autoridades públicas le han otorgado a este medio de transporte han ocasionado que la convivencia entre los distintos medios de transporte en las ciudades, también en las peruanas, sea más compleja. Con el objetivo de conseguir una movilidad más racional en la que todos los ciudadanos puedan disfrutar del espacio público con independencia del uso que realicen de este y del modo de desplazamiento que elijan, las autoridades públicas, junto a los ciudadanos, deben regular y gestionar este espacio con criterios de sostenibilidad.

Pau Avellaneda



• Doctor en Geografía por la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) está especializado en aspectos de movilidad sostenible y segura.

• Asesor y consultor en movilidad sostenible y segura para todos en Pau Avellaneda [profesional freelance]

• Profesor e investigador en la UAB en Universitat Autònoma de Barcelona

• Investigador en Economic Geography Research Group - UAB

Tradicionalmente, el diseño vial se ha realizado desde la "óptica del parabrisas", es decir, desde el punto de vista del automóvil. En este sentido, la distribución de usos de las calles y su diseño asociado se ha realizado teniendo como criterio principal las necesidades del vehículo motorizado, dejando para otros usos solamente los espacios sobrantes. De esta forma, primero se dimensiona el espacio necesario para la circulación de vehículos, después la necesidad de estacionamiento y, finalmente, se dedica el espacio marginal a veredas u otros usos "menores".

Desde la óptica de la movilidad sostenible, esta forma tradicional de distribución y diseño del espacio público debe cambiar. La administración pública debe apostar por invertir progresivamente las prioridades de uso del espacio vial, dándole protagonismo a los modos no motorizados o al transporte público por encima del transporte privado. Este principio debe aplicarse racionalmente, teniendo en cuenta los usos preferentes y las dimensiones de cada una de las calles y avenidas de la ciudad. En algunos casos, el uso preferente debe ser, sin duda alguna, para el transporte motorizado, pero, en la mayor parte de las ocasiones, se puede realizar una inversión de prioridades mejorando la convivencia entre modos y, especialmente, el confort y la seguridad de los más vulnerables (peatones y ciclistas).

El concepto clave para asignar el mejor uso a cada vía es la jerarquización. El análisis de la red vial permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que asigne a cada calle o tramo de calle el uso preferente que se le quiere asignar. Esta asignación de usos y de jerarquía debe estar sustentada tanto en los usos al momento de realizar el análisis como en los usos potenciales, previstos o deseados para el futuro. Siguiendo este criterio, a nivel general en el entorno urbano, se pueden establecer dos tipos de vías o calles:

- **Calles de pasar (red básica)**, caracterizadas por un importante volumen de circulación vehicular que tienen como función básica garantizar la conectividad entre varias zonas de la ciudad.
- **Calles de estar (red local)**, donde se otorga prioridad a los modos no motorizados limitando la presencia de vehículos mediante actuaciones de moderación y pacificación del tráfico.

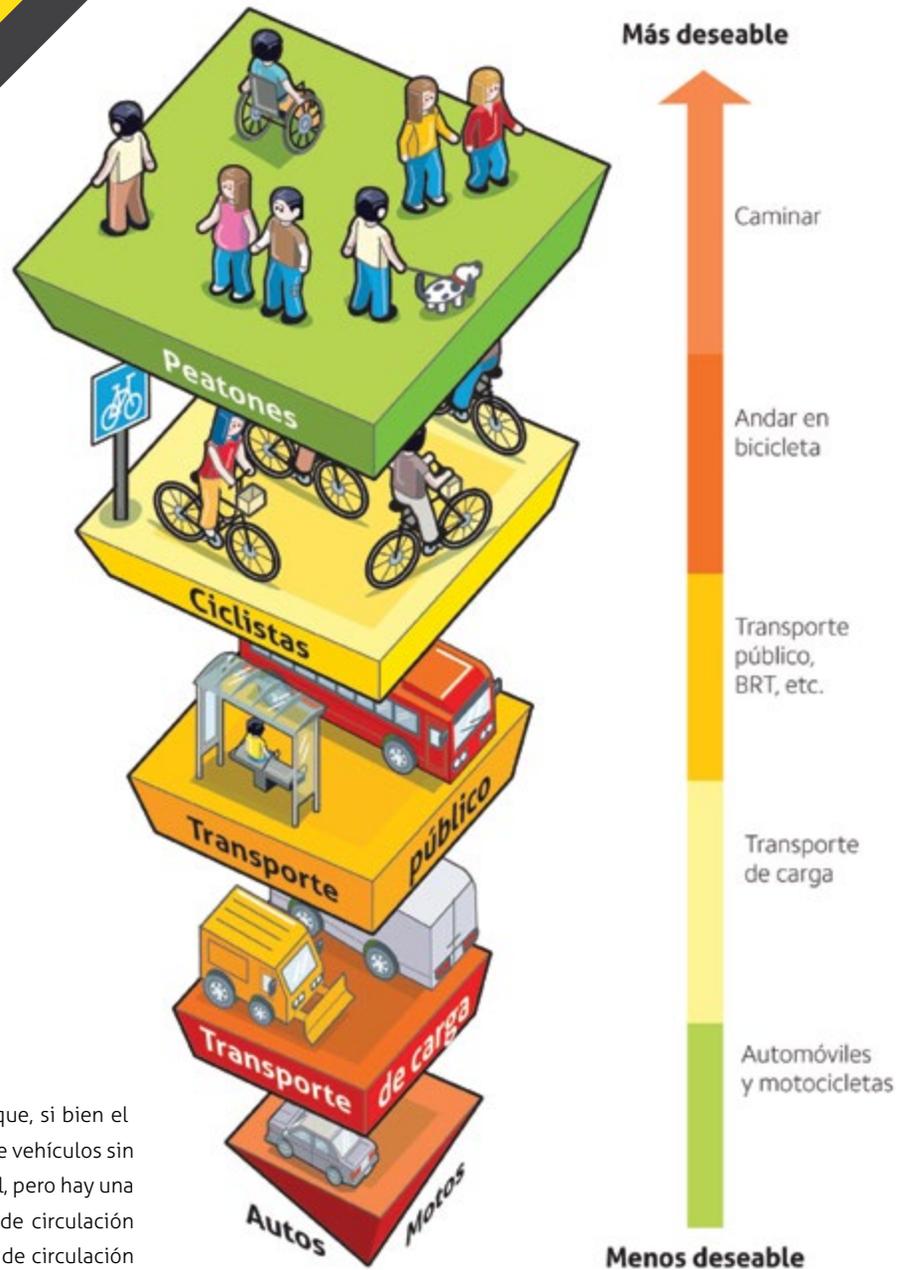
Las calles de pasar deben estar diseñadas para garantizar la conectividad y la fluidez de circulación de los automóviles y del transporte público, mediante un número mínimo de carriles y una gestión eficaz del tráfico en la propia vía, especialmente en las intersecciones con otras vías de la misma jerarquía mediante sistemas de regulación semafórica, señalización, carriles multiuso, etc. Todo ello debe ser sin restringir la capacidad de circulación en condiciones de seguridad y confort de otros potenciales usuarios de la vía, como peatones, ciclistas, etc. El conjunto de calles de pasar configura la red básica de una ciudad. En ellas, el límite máximo de velocidad no debería superar los 50 km/h o, en casos excepcionales, los 70 u 80 km/h.

Las calles de estar configuran la red local o vecinal de una ciudad. Estas vías cumplen una doble función: resolver los tráficos locales de acceso a la residencia, comercio minorista, colegios u otros servicios específicos, y garantizar otros usos y funciones de la vía pública que son difícilmente



Proyecto de Integración Urbana del noreste de Medellín en Colombia.

Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide)



compatibles con las calles de pasar (espacio de juego, de encuentro, de conversación, etc.). Estas calles deben dar prioridad, por este orden, a la circulación de peatones y bicicletas, al estacionamiento regulado y de residentes, al reparto de mercancías y, finalmente, al tráfico local de vehículos. Todos estos usos deben estar regulados de tal forma que se produzca una convivencia armónica entre todos ellos y ninguno se vea expulsado por los otros usos.

En comparación con las vías de la red básica, las calles de estar suelen tener una menor amplitud entre fachadas y, especialmente, una intensidad de tráfico significativamente menor. Como norma general, la velocidad de circulación de estas calles no debe ser superior a los 30 km/h. Entre ellas, encontramos tres tipologías específicas de calles:

- **Las Zonas 30**, áreas donde se señala explícitamente la velocidad máxima de circulación y donde se aplican medidas de gestión y de diseño vial para que los automóviles no puedan superarla. En estas zonas, la pista y la vereda están a distinto nivel.
- **Las Zonas o calles de prioridad para peatones**, en las que, si bien el peatón y la bicicleta tienen prioridad, se permite el paso de vehículos sin restricción alguna. La pista y la vereda están al mismo nivel, pero hay una diferenciación de pavimentos para distinguir el espacio de circulación prioritario de vehículos y peatones. La velocidad máxima de circulación en estas zonas es de 20 km/h.
- **Las Zonas o calles peatonales**, formadas por calles destinadas de forma prioritaria a los peatones, aunque permiten el acceso a residentes, al reparto de mercancías y a los servicios de una forma regulada mediante el uso de dispositivos de control de acceso. En estas áreas, la velocidad de los vehículos debe adaptarse a la de los peatones; no se puede superar los 5-10 km/h.

Desde esta perspectiva, el objetivo principal de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no debe ser la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público. En este sentido, la redefinición del orden de prioridades en el uso del espacio vial debe considerarse como una orientación o visión hacia el futuro. Su consecución dependerá fundamentalmente de la voluntad política y social de llevarlos a cabo.