

PROGRAMA DE DESARROLLO MUNICIPAL

Instituto para el Desarrollo Municipal

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con la

Fundación Hanns Seidel¹

Política de peatonalización de centros urbanos²

Resumen ejecutivo:

En la actualidad, tanto nacional como internacionalmente cada vez es más difícil para los peatones desplazarse por las calles de las grandes ciudades. Cabe destacar además que la proliferación del uso del automóvil genera inconvenientes tales como la congestión de las zonas céntricas y un aumento de la contaminación ambiental. Los problemas citados precedentemente pueden ser solucionados mediante el establecimiento de áreas para uso exclusivo de los peatones en los cuales la circulación vehicular es nula o limitada exclusivamente a casos de excepción.

Introducción

Los espacios peatonales son aquellos en los que sólo puede circular a pie, por ello el acceso de los vehículos (automóviles, camiones, motocicletas, etc.) se encuentra prohibido o limitado temporalmente.

A partir de 1920 comenzaron a erigirse en Estados Unidos de Norteamérica las primeras calles peatonales. Estas iniciativas surgieron a raíz del conflicto que estaba comenzando a generarse en la vía pública debido al incremento en el uso de los vehículos motorizados en desmedro de los peatones.

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

² Trabajo publicado en el mes de enero de 2018.

Décadas más tarde medidas similares fueron adoptadas en otros países con la idéntica intención de armonizar la convivencia entre el automóvil y el peatón. A dicho objetivo se sumaron otros como por ejemplo mejorar la calidad ambiental de las ciudades, disminuir la contaminación atmosférica y sonora, aumentar la seguridad vial y fomentar la instalación de nuevos locales comerciales en beneficio del desarrollo económico local.

Para que las iniciativas de peatonalización sean implementadas eficiente y responsablemente es necesario que cumplan con determinados requisitos:

- Área a peatonalizar de una extensión suficiente como para albergar actividades diversas y complementarias entre sí, de manera tal que no se generen zonas muertas a determinadas horas.
- Capacidad para atenuar el tráfico vehicular sin que ello provoque el colapso de las vías periféricas.
- Permiso de acceso excepcional a determinados vehículos en razón de necesidades puntuales, del servicio que prestan, cuestiones de seguridad, etc.

El presente informe se ha organizado bajo el siguiente esquema:

- I) Experiencia internacional
- II) Experiencia local
- III) Propuesta
- IV) Conclusión

I) Experiencia Internacional

Málaga, España

Varias ciudades de España cuentan con esquemas de peatonalización. Entre dichas ciudades se destaca Málaga. Esta ciudad adoptó la peatonalización a través del desarrollo de “*un modelo de movilidad sostenible, respetando los derechos ya consolidados, optimizando el uso de las vías públicas y priorizando favorecer el complejo e interactivo mundo de las relaciones ciudadanas*”³. Al momento de idear esta iniciativa, las autoridades malagueñas estudiaron y tuvieron en cuenta los beneficios ambientales, de movilidad, económicos y turísticos que ello acarrearía a la ciudad. No obstante lo antedicho, su desarrollo se enfocó especialmente en la idea de crear espacios de identificación colectiva. Gracias a la peatonalización se revalorizó el casco histórico de la ciudad y Málaga paso a ser una ciudad ejemplo en la materia.

Palmira, Colombia

La Municipalidad de Palmira, por medio el Plan Vial 2007⁴, estableció la peatonalización y semi peatonalización de su zona céntrica. Este plan se desarrolló con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito que se producían debido al gran flujo de peatones y vehículos que caracteriza a dicha zona de la mencionada ciudad. Como resultado del plan municipal se pudo brindar mayor seguridad a los peatones y lograr un tránsito de vehículos motorizados más organizado.

México DF, México

³ Fuente: Centro de Estudios Andaluces https://www.centrodeestudiosandaluces.es/datos/factoriaideas/ifo2_09.pdf

⁴ Fuente: Gobierno de la Ciudad de Palmira <https://www.palmira.gov.co/attachments/article/869/2.%20Informe%20de%20Diagnostico.pdf>

De igual modo, la Ciudad de México ha optado por la peatonalización de la Calle Madero que recorre su centro histórico. La iniciativa se llevó a cabo a través del "Proyecto de mejoramiento y renovación integral de imagen urbana de la calle Francisco I. Madero" y gracias a ella se logró mejorar la movilidad y la accesibilidad en la zona que ocupa y sus alrededores. Además de la mencionada peatonalización, se llevó a cabo la renovación del área con el fin de dotarla de una imagen urbana con comercios y edificios que han sido puestos en valor. Gracias a ello se reactivó la actividad comercial y se logró la armonización entre los edificios históricos y los nuevos proyectos y se promovió el uso del espacio público como un área para la convivencia de la población.⁵

Seúl, Corea del Sur

Seúl, la capital de Corea del Sur, por medio de diferentes iniciativas municipales y con la mira puesta en la protección del medioambiente y la reducción de gases contaminantes tomó la decisión de ceder más espacio a los peatones. Ello se complementó con la creación de parques, y jardines verdes. Uno de los ejemplos más claros que ilustran la iniciativa surcoreana es la llamada "Shared Spaces" de la calle Isadong, que pasó a ser una peatonal y punto de encuentro para los residentes y turistas de Seúl. Gracias a la peatonalización los terrenos aledaños crecieron en valor ya que se logró crear un ambiente más limpio y pacífico.⁶

II) Experiencia local

⁶ Fuente: Diario el País https://elpais.com/elpais/2017/07/10/seres_urbanos/1499708666_642542.html

En nuestro país, uno de los municipios que han hecho de la peatonalización su sello distintivo es La Cumbrecita, provincia de Córdoba. En este pueblo está completamente prohibida la circulación en vehículos automotor. Si bien sus habitantes pueden llegar hasta el pueblo en auto no pueden ingresar dentro de él y por lo tanto deben dejarlo estacionado fuera de sus límites. La Cumbrecita es un ejemplo a pequeña escala de los beneficios que ofrece la peatonalización para aquellos lugares en los que se pretende mantener la identidad original del pueblo y preservar la calidad de vida de sus habitantes.

La ciudad de Córdoba, por su lado, cuenta con casi 3 km de peatonales en sus calles céntricas. Gracias a ello se ha creado un entorno más amigable para el peatón. Los beneficios que ello conlleva no son sólo estéticos. En virtud de esta iniciativa disminuyó el índice de siniestralidad vial, aumentó el valor de las propiedades aledañas a las peatonales y se redujo la contaminación del aire y acústica. Asimismo los comercios que formaron parte de estos procesos también se vieron recompensados obteniendo, en algunos casos, un incremento en sus ganancias de hasta el 80 por ciento.⁷

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con dos calles peatonales emblemáticas: Florida y Lavalle. Por ellas transitan a diario miles de ciudadanos y turistas. Florida es peatonal desde 1913 mientras que Lavalle lo es desde 1978. Además de esos dos casos, en la actualidad el gobierno porteño lleva al cabo el programa “Prioridad Peatón”. En el año 2002 se sancionó la ley 954 que estableció la prohibición del paso de vehículos de transporte público de pasajeros por el casco histórico de la ciudad. En 2010, una nueva ley restringió el acceso de todo vehículo a dicha

⁷ Fuente: La voz del Interior <http://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/cordoba-la-ciudad-mas-peatonal-del-interior-del-pais>

zona. Tales medidas se tomaron con el fin de preservar los edificios históricos, aliviar el flujo peatonal e incentivar el turismo. Iniciativas similares fueron adoptadas en otras zonas de la ciudad altamente concurridas como por ejemplo Once, Constitución y Retiro. Gracias a ello se logró revertir el deterioro edilicio y la degradación ambiental de dichos sectores urbanos y lograr, tal como el Gobierno de la Ciudad lo expresa, “la humanización del espacio público”. Los proyectos mencionados se han realizado bajo la consigna de “Buenos Aires Ciudad Verde” y sus objetivos fueron luchar contra la contaminación y colocar al ciudadano no motorizado como protagonista del espacio público, asegurándole la accesibilidad y la movilidad. Para 2019, el Gobierno de la Ciudad se ha comprometido a sumar cinco nuevos espacios peatonales. Entre ellos ya se finalizó la peatonalización de la zona cercana a los tribunales y el Pasaje 5 de julio.⁸

En idéntico sentido, el municipio bonaerense de Tigre ha desarrollado la iniciativa llamada “ciudad para la gente”. El objetivo tigrense fue el rediseño urbano por medio de proyectos de peatonalización y bordeo del Río Luján con el fin de generar un ambiente más amigable con los vecinos y mejorar su calidad de vida.⁹

III) Propuesta

⁸ Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires <http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal>

⁹ Fuente: Municipio de Tigre <http://www.tigre.gov.ar/noticias/tigre-avanza-en-el-desarrollo-de-su-politica-de-ciudades-para-la-gente/>

Como fue expuesto previamente, las políticas de peatonalización generan externalidades positivas innegables, entre las que se destacan la reducción de la contaminación del aire y sonora, el aumento de la seguridad vial, la creación de espacios comunes mejorando así el desplazamiento de los peatones. Lo antedicho redundará en una amplia mejora de la calidad de vida de los vecinos. Si su implementación va además acompañada de la implementación de otras medidas como ser la creación de espacios comerciales se logra un impulso a la actividad económica local y crea actividades y atracciones turísticas realzando la identidad de la ciudad.

En base a todo lo explicado precedentemente, entendemos que resulta indispensable que toda ciudad, sin importar su tamaño ni su cantidad de habitantes, cuenten con espacios libres de tránsito vehicular y a los que solamente se pueda acceder a pie. Dichas zonas deben contar además con un diseño que resulte atractivo e incentive ser visitado y transitado. De ser posible, tales zonas deberían resaltar las características locales para destacar la identidad y los rasgos distintivos del barrio o ciudad en que se encuentren. Asimismo, en paralelo, tendrían que desarrollarse programas que pongan en valor las zonas aledañas y generen espacios de interacción entre los habitantes del lugar y los turistas. Esto último se podrá lograr fomentando la instalación de comercios, establecimientos gastronómicos y sitios de interés cultural e histórico.

Es posible desarrollar este tipo de iniciativas sin necesidad de incurrir en grandes gastos para el fisco municipal. No obstante ello, en aquellos casos en la escasez de recursos de recursos pueda resultar una barrera para el desarrollo de estas zonas, siempre será posible recurrir al mecenazgo del sector privado o bien a través de la participación público-privada. Esto último podría conseguirse mediante el otorgamiento de concesiones para la instalación de bares, restaurantes y puestos de venta callejeros debidamente habilitados.

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C11117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

Por último, quienes en los gobiernos municipales decidan llevar adelante proyectos como el que aquí se propone, deberán tener en cuenta que éstos no generen problemas en el tránsito en las zonas cercanas a las áreas peatonales.

IV) Conclusión

Teniendo en cuenta la experiencia nacional e internacional que se ha mencionado en el presente trabajo, podemos concluir que la implementación de áreas peatonales puede generar varios beneficios para los habitantes de ciudades.

Es uno de roles principales del Estado asegurar que los habitantes del mismo vivan en un entorno amigable, limpio y sano. Así está plasmado en la Constitución Nacional. Por su lado, corresponde a los gobiernos municipales la planificación de su espacio público. Por lo tanto queda en manos de éstos últimos la decisión de elegir qué tipo de ciudad quieren para sus vecinos. Si la opción se inclina por la de establecer para sus vecinos un entorno armónico en el cual los peatones y los visitantes puedan desplazarse tranquilamente y acceder a espacios amigables para admirar y disfrutar de la ciudad, la peatonalización de ciertas áreas debe ser llevada a cabo.

Bibliografía y sitios consultados:

- Municipalidad de Málaga: http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf
- Municipalidad de Málaga: https://www.centrodeestudiosandaluces.es/datos/factoriaideas/ifo2_09.pdf

- Diario El País
https://elpais.com/elpais/2017/07/10/seres_urbanos/1499708666_642542.html
- Diario La Voz <http://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/cordoba-la-ciudad-mas-peatonal-del-interior-del-pais>
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:
<http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal>
- Gobierno Municipal de Tigre <http://www.tigre.gov.ar/noticias/tigre-avanza-en-el-desarrollo-de-su-politica-de-ciudades-para-la-gente/>
- Municipalidad de Palmira:
<https://www.palmira.gov.co/attachments/article/869/2.%20Informe%20de%20Diagnostico.pdf>