

La movilidad no motorizada y su impacto en la regeneración urbana

TOMÁS MARTÍNEZ

En la Gran Área Metropolitana (Gam) del valle Central de Costa Rica, desde 2004 ha empezado un proceso de transformación urbana, a través del Proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam), con el desarrollo de un nuevo Plan Regional cuyo horizonte es el año 2030, nuevos planes reguladores para los 31 municipios de la Gam, el desarrollo de obras demostrativas y procesos de cultura ciudadana y fortalecimiento de la gestión municipal.

Esta coyuntura se ha unido al proceso de apertura económica, a los tratados de libre comercio con Estados Unidos y Europa y a la necesidad de un fortalecimiento de la competitividad de las ciudades de la región centroamericana y del país, donde se abre un amplio panorama de inversiones en que el capital humano y las condiciones que ofrecen las ciudades se convierten en factor determinante para estas decisiones.

Esta dinámica está regida por nuevos paradigmas de gestión del suelo, asumiendo el reto de construir ciudades gobernables, solidarias, ambientalmente sustentables y equitativas en el aspecto socio-económico. Pero también ciudades que promuevan la inclusión y la equidad social a través del desarrollo de su infraestructura y del espacio público.

Dentro de los proyectos de movilidad que están propuestos en el Prugam 2008-2030 se encuentra el desarrollo del de peatonización y de ciclovía o vías exclusivas para bicicletas. El Prugam ha financiado, entre 2005 y 2008, dos grandes proyectos de peatonización en los centros urbanos de Alajuela y San José y esto empieza a transformar la dinámica del mercado del suelo en las áreas aledañas y a manifestar un mejoramiento de la condición de la ciudad en su entorno inmediato.

También se preparan las primeras ciclovías de la lista de proyectos, por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a nivel nacional, y esto representa un panorama nuevo en el contexto urbano nacional que empieza a denotar este tipo de inversiones y que se enfrenta a varias más en los próximos años.

El Banco Interamericano de Desarrollo ha aprobado un crédito por 50 millones de dólares para la construcción de ciclovías en todo el país y la Federación Internacional de Automovilismo ha donado un millón de dólares adicionales. Por lo tanto, existen los proyectos y planes para este tipo de infraestructura y también el financiamiento que los hace factibles. Sin embargo, es importante resaltar el mayor impacto que pueden tener vinculados a procesos de planificación regional y urbana.

El automovilista promedio, en países en desarrollo, invierte entre 10 y 15% de su presupuesto en transporte. Un peatón baja el promedio a un 5%, lo que indica que el hecho de brindar facilidades de desplazamiento peatonal representa una clara incidencia en las rentas de las personas beneficiadas.

En el mismo orden de ideas, se ha estudiado el hecho de que cerca del 50% de todos los viajes de compras son hechos a pie, lo que implica que este tipo de proyectos representan un dinamizador del comercio local y, por tanto, de la valoración de los predios directamente beneficiados.

Hay cinco razones para la movilidad no motorizada: (1) No todos son automovilistas pero todos somos peatones. (2) Existe el doble de bicicletas, en el mundo, que de automóviles. (3) El modelo de ciudad compacta con cercanía de servicios y equipamientos a la vivienda se complementa perfectamente con este esquema de movilidad. (4) La movilidad no motorizada se ha convertido en un medio para recuperar el paisaje e incorporar diseño urbano en la ciudad y reactivar el turismo urbano. (5) Se ha comprobado el beneficio que traen estos sistemas a particulares grupos de potenciales usuarios como trabajadores de zonas industriales, estudiantes y usuarios de parques y zonas recreativas. En síntesis, las ciudades actuales demandan espacios claros y cómodos, tanto en calidad espacial como en distancia, para el peatón y el ciclista, aunque esto implique relegar al transporte motorizado o dedicar mayores esfuerzos a la distribución espacial de usos o servicios. La peatonización ahorra consumo de combustible y emisiones de gases y ruido a la atmósfera, permite hacer ejercicio cerca del hogar y com-

El autor, arquitecto urbanista, es funcionario del Proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam) y profesor en el Instituto Tecnológico de Costa Rica.

pacta la ciudad; entre otros beneficios.

Podemos también señalar cinco factores de éxito de la movilidad no motorizada: (1) Adecuado espacio para circulación y claridad en la orientación de funciones. (2) Facilidades de acceso y cruces peatonales con la vialidad vehicular. (3) Mobiliario, arborización y facilidades para brindar confort. (4) Muchas puertas y actividades comerciales a los costados y a lo largo del recorrido. (5) Actividades de interés y uso colectivo que se conviertan en motivación como destino de los usuarios.



Ciclovía Barcelona

Tomás Martínez

La iniciativa de ampliar las alternativas de movilidad en la ciudad, de solamente el automóvil y el autobús, a otros sistemas de transporte público como el tren, integrados y apoyados por facilidades para el desplazamiento peatonal y en bicicleta, ha dejado de ser un esquema propio de países europeos como Holanda, Dinamarca y Alemania, que sin duda han sido pioneros en este tema, y ya desde hace unos 10 años ha sido adoptado cada vez con mayor fuerza en países latinoamericanos, en los que los antiguos argumentos en su contra se centraban en señalar que no se adaptan al clima tropical, que resulta incómodo en la ciudad o que puede ser inseguro.

La práctica en entornos climáticos como el nuestro ha sido contundente al demostrar cómo estos espacios se convierten en alternativas de equidad social y en recuperadores de las condiciones urbanas. El clima no es más abrumador que el invierno del norte de Europa, donde los ciclistas siguen usando masivamente la bicicleta, y el factor de inseguridad se combate cuando la ciclovía comienza a tener éxito aumentando el número de usuarios que se convierten en vigilantes naturales del lugar. Podríamos destacar los siguientes casos: (1) Bogotá 1999-2008: Las ciclorutas conformaron una red de 350 km de ciclovías a lo largo de toda la ciudad contempladas dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y que complementan la accesibilidad al sistema de transporte público Transmilenio. (2) Curitiba 1990-2010: Las ciclovías están muy asociadas a su excelente red de parques. (3) Rivas (Nicaragua) 2000-2005: Esta pequeña ciudad ha adaptado sus calles para darle posibilidad a las bicicletas, que se han convertido en el medio de transporte de muchos ciudadanos; la antigua vía del tren, en desuso, también ha sido sustituida para dar paso a la ciclovía. (4) Lima y Trujillo (Perú) 2002-2007: Se ha consolidado toda una red de ciclovías en Lima y Callao que a lo largo de los años se ha venido extendiendo. (5) México DF 2003-2004: El sistema de ciclovías, junto con el metrobús ha sido de los pilares claves para la recuperación urbana y ambiental de la ciudad. (6) Santiago (Chile) 2005-2007: 70 kilómetros de ciclovías construidas en diferentes comunas de la capital, incluyendo la principal que va por plena Alameda -la principal arteria de la capital-. (7) León (Guanajuato, México) 2005: Bicicletas gratuitas en la ciudad promovidas por empresas que pautan publicidad en sus ruedas. (8) Chacao (Caracas) 2006: Este distrito de la ciudad de Caracas ha sido pionero en incorporar ciclovías en la ciudad.

Como conclusión podríamos señalar la importancia de que este esquema sea contemplado en todos los nuevos desarrollos de infraestructura vial, así como dentro de los planes reguladores y de recuperación del espacio público. Incorporar este elemento como un factor indispensable contribuye al cambio en el modelo de ciudad.