



Arquitecto. Exdirector del proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam).

El espacio peatonal y las ciclovías son necesarias para la vida urbana

..... || **Eduardo Brenes**

 El estudio de una ciudad y la atención que se le da a ella son iguales al estudio y a la atención que se le dan a una sociedad: tales estudio y atención se refieren y dirigen *a todos los habitantes*. En la medida en que los recursos siempre son limitados, estos se distribuirán de acuerdo a prioridades fijadas y/o a presiones de grupos.

La peatonización de los espacios urbanos, al igual que la circulación por medios no motorizados, como la bicicleta, forman parte del mundo del transporte y la movilización. Pese a esta pertenencia, normalmente el factor peatonal es considerado por las autoridades competentes como un mero asunto de seguridad con que debe contar la infraestructura del sistema de vialidad: señalización y algunos pasos a desnivel, sobre todo para evitar accidentes. Con las bicicletas ocurre algo peor, pues para estas no existen esos elementos ni, mucho menos, un espacio de circulación, lo cual, mal que bien, sí tienen los peatones: las aceras.

Desde su proliferación, el automóvil tuvo prioridad en la circulación. Pero la indiscutible comodidad que él representó en el inicio se está convirtiendo ya en una gran



[Volver al índice](#)

incomodidad: las velocidades normales que ahora se puede alcanzar con él en el medio urbano son muy bajas -de unos 8 km/h en la Gran Área Metropolitana (Gam)-, y cuesta mucho estacionarse. Mientras, la marcha en bicicleta puede hacerse a 20 km/h; o sea, pedaleando durante 20 o 30 minutos se llegaría desde San José centro hasta Desamparados... si se contara con una ciclo vía. Y la caminata se realiza a unos 4 km/h. Contrastantemente con

los desplazamientos en carro y en bicicleta, la marcha a pie tiene dos sentidos básicos: disfrutar la urbe y/o cubrir la distancia entre la parada del autobús y el sitio al que se dirige, y viceversa. De allí que se estime que la distancia promedio de las caminatas urbanas sea de unos 600 m: entre una parada de bus y el destino. Si la ciudad y el espacio público le ofrecen al peatón algo más que buenas aceras, esa distancia puede aumentarse.

A partir de la propuesta de una red peatonal para la ciudad de San José (Brenes, 1995), varias ciudades del país se propusieron crear espacios o paseos peatonales, como Alajuela y Limón. La peatonización consiste en devolver al transeúnte el espacio necesario para transitar libre de carros y contaminación,



E. Brenes. Avenida 2 de San José.

para aprovechar actividades comerciales y culturales, para hacer gestiones en instituciones y disfrutar otros atractivos. Caminar es el acto más cotidiano y saludable de las personas, y para ello las aceras son la infraestructura más extendida. Pero, infelizmente, el estado general de estas en nuestras ciudades no es bueno: son estrechas, irregulares y casi siempre están en mal estado. Su contribución al paisaje urbano es pobre en acabados, vegetación, amenidades y elementos apropiados de mobiliario urbano. De acuerdo con la legislación vigente, al propietario de cada terreno corresponde construir y mantener el sector de acera con que limita. Las municipalidades, no obstante, pueden intervenir y pasar la factura a los respectivos dueños, lo que les permitiría



E. Brenes. Contraloría General de la República.

impulsar planes de mejoramiento de esa infraestructura.

La ciudad compacta y multifuncional debe ser caminable a través de paseos peatonales y de aceras amplias y bien diseñadas. Pero ¿cómo ampliar aceras en una urbe tan estrecha como San José? Esta ciudad requiere toda una política de regeneración urbana que le permita crecer en altura y densidad y ampliar sus vías, no para albergar más carros,

como se hizo con la avenida segunda, que se amplió de dos a cinco carriles pero se mantuvo el mismo ancho de aceras, sino para dar espacio a peatones y bicis. Por su ubicación dentro del cuadrante urbano, esta avenida podría convertirse en arteria principal para el transporte masivo de personas y el disfrute peatonal del espacio si se concretizaran propuestas viales -como la de Prugam- que buscan desviar la circulación vial regional fuera de la ciudad.

Ampliar el espacio público por la vía de expropiaciones es muy caro, por lo que la normativa urbana municipal debe exigir mayores retiros frontales y, a cambio de dicha franja, permitir más área de construcción. Esto constituye un proceso lento, pero la ciudad se consolida a través de

políticas públicas de largo plazo. Por supuesto, dicha ampliación podría acelerarse si el sector privado interviniera cuerdas enteras que están deteriorándose desde hace muchos años (ibid.); intervención que hoy no se hace por la tendencia a construir en zonas suburbanas y por el alto precio del suelo en la capital. Ante esto, hay que plantear, entre otras medidas, esquemas de estudio de la tenencia de la tierra y del papel de sus propietarios, impuestos territoriales



E. Brenes. Vehículos estacionados en acera impidiendo el paso peatonal.

altos a terrenos y construcciones en abandono, ofertas financieras, incentivos por economía de infraestructura en la periferia a favor de los constructores y nuevos residentes... En los últimos años, se ha construido edificios de mayor altura dejándose un mayor retiro de construcción en beneficio del espacio público, pero, infelizmente, estos espacios son... para estacionar carros. Y, en ocasiones, cuando originalmente las edificaciones dejaron generosos espacios verdes o antejardines en bien de la calidad del espacio público, como en la sede de la Contraloría General de la República, finalmente se aniquila dicho paisaje por la irresistible tentación de poner rejas y por el “pavor” a los espacios abiertos. ¿Enrejarán también La Sabana?



El uso de la bicicleta no es notable en las ciudades centrales de nuestro país. Datos del proyecto Prugam (2009) demostraron que solo el 1,8 % de las personas de la Gam usaban la bicicleta como medio de transporte. Muchos factores podrían incidir en ello: el clima, la topografía y la cultura. No obstante, en virtud de la necesidad de incrementar su uso, y entendiendo que las soluciones menores de transporte son de extrema importancia, Prugam planteó un sistema integrado de transporte público en el que peatones y ciclistas serían prioritarios en lo referente a movilidad. La congestión vehicular, la escasez de infraestructura vial y la

motivación para impulsar ciudades compactas multifuncionales hacían pensar que una serie de ciudades con más dinámica poblacional y convivencia social podrían hacer mayor uso de las ciclovías y de la infraestructura peatonal. Con lo que se ganaría en salud, en recreación, en movilidad, en ahorro de espacio público y combustibles y en la disminución de las deseconomías de escala, que, según Prugam, solo en transportes representaban el 1,71 % del producto interno bruto (\$337 millones/año).

Dada la carencia de ciclovías en la Gam, el problema que Prugam vio que había que resolver era la falta de opciones y los riesgos físicos a los que se ven expuestos los ciclistas por la ausencia de infraestructura adecuada. La propuesta de solución fue prudente y constituida por medidas graduales, precisamente por ser la bicicleta un medio poco utilizado y existir una infraestructura vial pobre y estrecha dedicada al automóvil, además de por el muy escaso convencimiento de las autoridades en la materia. Cuando una colectividad no está habituada a andar en bicicleta, cuando la actividad está identificada como en función del deporte y el ocio, o como solo para la clase trabajadora, se puede introducir y popularizar su práctica mediante el cierre de algunas vías durante ciertas horas los fines de semana.

Evidentemente, la planificación de ciclovías, además de formar parte de las políticas de transporte, está vinculada al uso del suelo y a la integración o conexión

de espacios y funciones urbanas de interés para sus usuarios. De allí que el objetivo de empatar su uso con centros educativos, zonas industriales, otras fuentes de empleo, sistemas de salud, parques y zonas de paisaje, no solo haría posible la accesibilidad y mayor fluidez de personas a dichas áreas, sino que también generaría un potencial de actividades turísticas y recreativas a todo nivel geográfico. En este sentido, los gobiernos locales deben proponer soluciones e integrarlas en el plan vial de su respectivo plan regulador.

Prugam hizo propuestas, a escala de las capitales de provincia de la Gam, que trazan una red de ciclovías de distinto carácter y dimensión, vinculando espacios urbanos, interurbanos, parques metropolitanos y la trama verde, es decir, la red de ríos y zonas protectoras. Se plantearon varias soluciones según distancias y geografía, como la “pista-bici” y como un trazado separado de las vías más importantes, para mayor uso recreativo. Previa demarcación, su uso podría ser compartido por peatones. La “pista interurbana” y la “pista urbana” serían el espacio o ruta para bicicletas separadas por algún tipo de barrera física del tránsito vehicular.

En nuestras vías, ya de por sí congestionadas, sería difícil su implementación por dos razones básicas: la falta de actitud oficial hacia ellas y la creencia de que solo los carros requieren espacio para circular. Sin embargo, sería posible “robarle” una franja a los vehículos siempre y cuando existiera un plan de vialidad local y una mejor definición de carriles, por

supuesto dejando de estacionar carros al lado de las cunetas, práctica municipal muy difundida. También hace falta que el recarpeteo de las calles y avenidas respete la rasante de las mismas, evitando la formación de caños cada vez más hondos. Esta mala práctica disminuye aun más el espacio público existente y lo hace más inseguro para la circulación de carros y bicicletas.

Otra dimensión y ventaja de implementar ciclovías es su bajo costo: tanto de la infraestructura como de las bicicletas, asequibles a casi toda persona. Adicionalmente, el deterioro del aire, el cambio climático y la carencia energética favorecen los modos menores de transporte y el transporte masivo sostenible. A lo que se suma la dificultad y alto costo de estacionar el automóvil en el espacio urbano, lo que ha llevado, en varias ciudades, a establecer un peaje de entrada diario a las zonas centrales, prohibir todo estacionamiento en las vías públicas y elevar las tasas de estacionamiento en parqueos públicos.

¿Cuánto afecta el clima de nuestro valle Central el uso de la bicicleta? En efecto, puede constituir una limitante seria; el calor y la lluvia tienen potencial desmotivador. Por ello, paulatinamente, deberán aparecer servicios de ducha en los sitios de destino, junto con los parqueos de bicicletas, las bicicletas públicas -gratuitas o rentadas-, los vehículos de



E. Brenes. Bicicletas públicas en México DF.

transporte público con espacio para llevarlas en sus trayectos...

El reto es llegar a ser una ciudad compacta y multifuncional, con mayor densidad, con edificios adecuados a nuestros clima y condiciones de infraestructura urbana; ciudades más amenas y seguras con más espacios públicos, con mayor cercanía entre viviendas y sitios de trabajo y recreación y con más integración de los modos de transporte. En esta ciudad la peatonización y las ciclorutas son fundamentales.

Referencias

- Brenes, E. (1995). *Peatonización, una opción para el rescate urbano*. San José: Editorial ITCR.
- Proyecto Prugam (2009). *Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana*. San José.