Para citar este documento: MONNET, Jérôme, 2019, “Planear el caminar en el urbanismo y los transportes: desafíos de seguridad, salud, atractividad e inclusión”, conferencia organizada por el Instituto Francés de Investigación para el Desarrollo (IRD) y la Universidad Mayor San Andrés (Facultad de Arquitectura y Departamento de Geografía), La Paz, Bolivia, 26 de agosto.

Planear el caminar en el urbanismo y los transportes

Jérôme Monnet[1]

Introducción

Planear, en el sentido común, remite al plan de acción de un actor para llegar a un determinado objetivo. Aquí, aplicamos esta concepción al campo de las intervenciones sobre el espacio en general y sobre la ciudad en particular y analizamos qué lugar se le ha dado al caminar en estas intervenciones. Esta presentación propone una generalización a partir de datos empíricos y bibliográficos enfocados en ciudades de Francia, Europa, Estados Unidos, México y América latina. Corresponde al público de la conferencia aplicar estas propuestas analíticas al contexto especifico de La Paz y de la Bolivia.

1. El caminar antecede cualquier planificación espacial

1.1. En la historia de la humanidad, los caminos fueron creados primero por sus usuarios

Es la sucesión de caminantes que genera el sendero. Esto sigue valido hasta hoy en las ciudades cuando los usuarios crean un atajo, en general a través de un área verde o un terreno baldío donde el paso acumulado genera un camino entre los puntos de origen y destino que interesan a los caminantes.

1.2. La planeación espacial elemental de los caminos

Aparece esta forma elemental de planeación cuando una comunidad rural se pone de acuerdo y se organiza para encerrar un camino entre muros. En general, se trata de proteger los cultivos o prados en los predios ribereños, por ejemplo para evitar el pastoreo por los rebaños que están solo de paso por el camino.

1.3. La planificación estratégica por un gobierno de nivel supra-local

Cuando este tipo de actor decide la construcción de rutas, esto implica:

- la producción de una infraestructura material con cierta tecnología e ingeniera especializada para el revestimiento y el drenaje de la calzada y para los puentes;

1 Profesor, Universidad Paris-Est Marne-la-vallée (UPEM), Escuela de Urbanismo de París y Laboratorio Ciudad Movilidad Transporte (LVMT)

- la selección de rutas que constituyen una red entre los sitios que el gobierno considera necesario interconectar, a menudo ciudades y centros de actividad política, comercial, religiosa y administrativa;

Tanto la técnica constructiva como el diseño de la red dependen de una jerarquía de lo que la autoridad quiere facilitar:

- traslado de tropas militares para controlar fronteras
- servicio de mensajería para administrar el territorio
- tránsito de importantes rebaños para alimentar a las ciudades
- circulación lenta de carretas de mercancías o rápida de caballos
- importantes flujos de peregrinos
- orientación de frentes pioneros de colonización
- etc.

Hay ejemplos conocidos de este tipo de planeación espacial desde la antigüedad (redes viales de los imperios Romano o Inca, calzadas de las ciudades Mayas, etc.) hasta la época moderna (las administraciones de Puentes y Caminos tuvieron un papel importante en el surgimiento y la consolidación de los Estados modernos).

Como se nota, la planificación no se aplica tanto a la movilidad pedestre[2] cotidiana que depende sobre todo de senderos más o menos informales sino que favorece una movilidad estratégica para el gobierno donde la prioridad se da:

- en el pasado, a formas canalizadas de movilidad pedestre: tropas militares, peregrinos, colonos;

- hasta la actualidad, a modos no peatonales de transporte (monturas, carretas y otros vehículos) y a la creación de infraestructuras mono-modales como los canales fluviales, las vías férreas, los teleféricos o las autopistas.

2. La planificación desigual de la infraestructura pedestre a escala urbana

2.1. La presencia heterogénea del caminar en la planificación urbana

Desde la invención de las ciudades hasta la era industrial, la regla general en los desplazamientos intra-urbanos fue la hegemonía del caminar junto con la coexistencia con animales de tiro, de carga y de monta y con carretas o carrozas.

Se suspende esta regla general en ciertos espacios de prestigio. En el casco de la ciudad romana de Pompei sepultada por una erupción volcánica durante el primer siglo después de Cristo, aparece el más conocido ejemplo antiguo de separación de los peatones del tránsito animal y vehicular, mediante la división de las calles entre banquetas (aceras) y calzada central. Esta división se

2 Lo “pedestre” incluye lo “peatonal”; esto último corresponde a los desplazamientos a pie en la red vial, regulados por los reglamentos de tránsito; lo pedestre también incluye las actividades realizadas a pie fuera de la red vial (el caminar en espacios verdes o baldíos, por ejemplo).

acompaña de la construcción de cruces peatonales mediante piedras que formaban vados y permitían a los peatones non bajar en la calzada.

Después de siglos de urbanización medieval donde no se construyeron banquetas, éstas fueron re-inventadas a partir del siglo XVII en París y Londres y se volvieron un elemento clave de la planificación de las calles que se difundió en todas las ciudades del mundo a raíz de la dominación europea del planeta en el siglo XIX.

Es importante subrayar que poco antes de la re-invención moderna de la banqueta, a partir del siglo XVI se invento también el paseo como actividad social y como lugar donde se desarrolla. Esto es el origen de los parques públicos en las ciudades del mundo.

2.2. Caminar y planificación en la época del Higienismo y del Funcionalismo

Banquetas y Parques van a representar los elementos de infraestructura pedestre integrados en la planificación urbana de los últimos siglos:

- en el siglo XIX, la modernización higienista de las ciudades implica de un lado que los gobiernos luchan contra la suciedad pavimentando las banquetas desde antes de pavimentar el arroyo vehicular, y del otro que crean nuevos parques para permitir que los habitantes de la ciudad respiren un aire más puro → estas políticas siguen vigentes hasta nuestros días cuando se trata de la erradicación de tugurios y de la formalización de zonas precarias

- en el siglo XX, el higienismo es reemplazado por el funcionalismo, doctrina de planificación urbana donde domina la diferenciación de los espacios urbanos entre zonas especializadas (residencial, comercial, industrial, administrativa, recreativa…), interconectadas por grandes infraestructuras para el transporte motorizado. La urbanización del planeta durante este siglo y hasta hoy limita el caminar en la planificación a tres pequeñas escalas:

a) a nivel de la calle, las banquetas están usualmente reducidas al estricto mínimo para dejar el máximo de espacio a los autos y otros vehículos motorizados, sea para su transito o para su estacionamiento; ademas la invasión de las banquetas por los vehículos es una ilegalidad muy generalizada y tolerada por las autoridades;

b) se considera el caminar como un modo limitado a los desplazamientos de proximidad, para circular al interior del barrio o de una plaza comercial y para acceder al transporte colectivo cuando existe;

c) se mantiene y valora el caminar como el modo de disfrutar la densidad comercial, cultural, patrimonial y turística en los barrios céntricos de la ciudad o el ambiente natural en los parques públicos → *cf*. la tendencia de peatonalización de las zonas de monumentos históricos de un lado y la continua creación de “espacios verdes” en las periferias.

A cambio, la planificación funcionalista:

- no ha considerado que el caminar pueda existir fuera de estos pequeños espacios;

- ha concentrado la circulación general dentro de la ciudad en modos de transporte rápido que generan a la vez grandes distancias y cortes urbanos (vías férreas, autopistas y avenidas, macro-manzanas mono-funcionales y cerradas) y graves problemas de inseguridad vial para los peatones. Aun al interior de los barrios el tránsito vehicular se ha vuelto un peligro que lleva los padres de familia a reducir o a suprimir la autonomía de los

niños, a quienes ya no se les deja ir a pie a la escuela, a visitar amigos o familiares o a hacer compras.

En general, las condiciones de desplazamiento peatonal son más difíciles para las poblaciones más vulnerables: no solo niños, ancianos, discapacitados y personas con carriola o carga para quienes las infraestructuras viales y los transportes colectivos son inadecuados, sino también los más pobres que sufren la mala calidad o la ausencia tanto de las vías en los barrios de residencia como de alternativas de transporte.

→ la muy limitada integración del caminar en la planificación urbana y del transporte es un factor de segregación y desigualdad social para las categorías más dependientes del caminar (niños y pobres).

La planificación funcionalista aborda el caminar según dos lógicas distintas:

- para el mundo profesional del transporte, el caminar no es un transporte y no justifica planear ni invertir en una infraestructura dedicada; solo los sistemas de transporte colectivo reconocen dos funciones al caminar: la primera es proveer el transporte colectivo con pasajeros desde la zona de influencia de los accesos al sistema (paradas, estaciones), la secunda es permitir los desplazamientos internos a las estaciones de transbordo;

- para los urbanistas que planean los usos del suelo, el caminar es el modo de transporte privilegiado dentro de ciertas zonas especializadas: los conjuntos residenciales, las plazas y concentraciones comerciales, los barrios turísticos, las áreas verdes.

3. Desafíos del caminar en la planificación urbana contemporánea

3.1. Factores de cambio en las formas de considerar el caminar urbano

- Disminución de la tolerancia frente a la inseguridad vial: en muchos países del mundo se busca proteger a los peatones y reducir la accidentologia causada por los vehículos y por la adecuación de la infraestructura vial → políticas que actúan sobre el comportamiento de los conductores y de los peatones, endurecimiento de los castigos, reducción de las velocidades et de la capacidad de estacionamiento, adecuación física de la infraestructura vial.
- Reconocimiento de la valorización económica de una ciudad por el turismo → extensión de la peatonalización como elemento de una política de desarrollo económico.
- Cambio social respecto al ocio: demanda social por espacios verdes y de recreo donde se extiende la practica del paseo.
- Cambio social respecto a la salud: tanto los transportes motorizados como los modos de vida actuales que llevan a vivir sentados (en la oficina, frente a la televisión etc.) promueven el sedentarismo al cual la medicina culpa de una “epidemia” mundial de obesidad y enfermedades cardio-vasculares → ciudadanos como gobiernos buscan mejorar la salud publica favoreciendo los “modos activos” de desplazamiento (*cf*. programas como “10.000 pasos al día”).
- Cambio social respecto al medio ambiente: las sociedades escuchan más activistas que denuncian la contaminación ambiental por los vehículos motorizados y su infraestructura

dedicada : degradación de la calidad del aire, molestias acústicas, impermeabilización de los suelos, contribución del asfalto al efecto insular del calentamiento urbano.

- En los países ricos, incipiente cambio de representación social del desarrollo individual: después de decenios de hegemonía del coche personal como símbolo de ascenso social y de acceso a la sociedad de consumo (y a la autonomía para los jóvenes), se empieza a observar que los jóvenes retardan el momento del examen de manejar y ciertas clases sociales optan por un estilo de vida sin coche permitido por una residencia en un espacio urbano caminable y bien conectado con transportes colectivos o vehículos compartidos (incluyendo nuevos servicios de patinetas o bicicletas motorizadas).

3.2. ¿Cómo la planeación urbana y de los transportes enfrenta estos cambios?

→ los servicios de urbanismo entran en un proceso de transformación donde reconceptualizan su razón de ser desde la "vialidad" hasta el "espacio público": el primero significa el dominio del coche individual, el segunda implica dar cada vez más espacio y un ambiente de mejor calidad para los peatones

→ consecuencia práctica: durante la hegemonía del funcionalismo, la solución para reducir los problemas generados por la coexistencia de vehículos y peatones era separarlos ofreciendo más velocidad a los primeros a cambio de una mayor seguridad teórica para los segundos, mediante banquetas, cruces protegidos, pasos a desnivel etc.

→ la nueva solución es exactamente inversa: exacerba la coexistencia con la desaparición de los espacios exclusivos y la mezcla de todos los modos de transporte en un "espacio compartido" donde reina en teoría la "ley del más débil" (primera prioridad al peatón, luego al ciclista, luego al automóvil, luego al camión)

→ hace todavía falta une planificación de usos del suelo que defina la ubicación de un nuevo polo de servicios (en educación, salud, administración, comercio…) de tal forma que promueva primero el acceso a pie por sus beneficiarios

Conclusión

Las políticas de transporte están atrasadas en materia de promoción del caminar, en la medida que no existe una tecnocracia que tenga peso frente al *lobbying* de las industrias y de las empresas de transporte motorizado; solo los ciclistas lograron organizarse para obtener una política de promoción de la bicicleta y de desarrollo de la infraestructura ciclable.

→ una pista de reflexión es de establecer "autoridades reguladoras de las movilidades urbanas" independientes de las empresas de transporte para abrir el paso a una planificación integral donde el caminar tendría un lugar favorecido desde el principio, al revés de la situación actual.