

# **URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE**

*Por el Ing. Michel Gueydan  
Instituto de Política Ambiental*



# URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE

Por el Ing. MICHEL GUEYDAN

## 1. Introducción.

La evidencia del cambio climático nos obliga a reflexionar sobre la sostenibilidad del medio ambiente en nuestras actividades cotidianas. El debate del agotamiento de los recursos y el impacto evidente sobre la vida de los seres humanos hace que dicho análisis ya no concierna exclusivamente a los ambientalistas, sino también a políticos, economistas, arquitectos y a los ciudadanos en general. Ahora bien, un elemento que obstaculiza la preservación del medio ambiente es la expansión demográfica. Con más personas, se hace imprescindible el crecimiento de las zonas habitables en donde la gente pueda vivir dignamente.

Las ciudades caminables reclaman el espacio que los vehículos han ido ganando a los peatones con el paso de los años. Para lograr devolvérselo de manera eficiente y ordenada, el urbanismo es fundamental.

Cada vez más las administraciones urbanas repiensen los espacios públicos para promover los trayectos a pie o en bicicleta. Caminar es el modo de transporte más natural y propio del ser

humano. Este principio se está extendiendo por un número de urbes cada vez mayor.

Un ejemplo de necesidad de aplicación de un urbanismo con una visión sostenible es la Ciudad de Buenos Aires por lo que propongo analizar su caso:

Haciendo memoria, nos remontamos al año 1929 en que Le Corbusier toma contacto con la realidad de Buenos Aires y propone un Plan Director para la Ciudad. En dicho plan ya propone entre sus elementos directores la transformación del tejido en su zona central y la implementación de una red de tráfico diferenciada. En el primero establece que la calle tradicional es reemplazada por la disponibilidad total del suelo de la ciudad para los peatones: “Es necesario restablecer por medio de disposiciones especiales, lo que puede llamarse el reino del peatón”. Le Corbusier propone diferenciar zonas con una visión peatonal dividiendo áreas para diversión (Av. Corrientes), los paseos y comercio (Avenida Norte Sur) y los paseo-parque entre arboleda y silencio.

### **Caminando la Ciudad**

El tema de la peatonalización de la Ciudad de Buenos Aires está incluido en los proyectos del Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte bajo la Secretaría de Transporte. En dicha secretaría, el área de Movilidad define su objetivo como:

“A través del Plan de Movilidad Sustentable priorizamos el transporte público y promovemos los medios de movilidad saludables, como andar en bicicleta y caminar, para que todos disfrutemos nuestros viajes por la Ciudad.”

La Ciudad ha definido como meta alcanzar el concepto de "Ciudad a Escala Humana": una Ciudad que no expulse, sino que atraiga. Y en línea con esto, el peatón y su relación con el entorno pasan a ser un actor clave en todas las políticas de gobierno (Planes Urbanísticos, de Transporte, de Regeneración Urbana, de Desarrollo Económico...).

El Plan tiene diferentes ejes, y uno de ellos es la priorización de los modos no motorizados ni contaminantes. Lógicamente dentro de este eje se encuentra el peatón, su relación con el espacio público y con los otros actores del tránsito.

Se desprenden entonces dos enfoques para abordar la temática:

- la infraestructura que como Ciudad se ofrece al peatón
- el cambio cultural

En línea con el primero se pueden enumerar una serie de obras que se realizaron a lo largo de estos años. Las más importantes son sin duda: la peatonalización del microcentro (y su expansión a tribunales), las intervenciones con pintura en calzada (ganando espacio para peatones), Barrio Chino, Once, Av. Corrientes, etc.

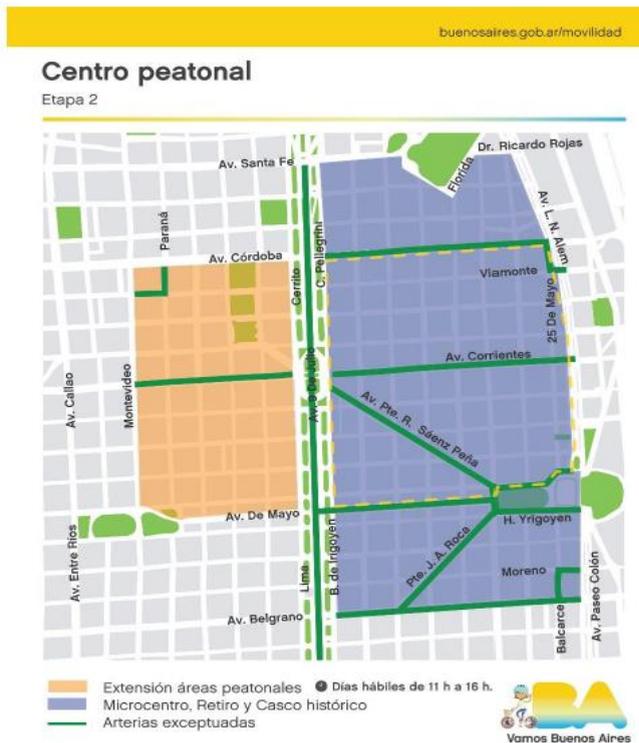
En relación al segundo, es un trabajo a largo plazo, más de comunicación, con campañas del estilo “al girar prioridad peatón” “mirémonos más” y haciendo especial énfasis en este momento, en la prioridad peatón en los cruces peatonales. Una de las últimas mediciones arrojaron valores del orden del 10% de los cesión del paso al peatón por parte de conductores. Para crecer con este valor se está desarrollando una estrategia fuerte entre comunicación, activaciones en vía pública, cartelería y demarcación y debiera extenderse a la penalización.

Y por último, un eje que es transversal a todo el Plan de Movilidad, y por supuesto tiene un especial énfasis en el peatón, es la Seguridad Vial. Todas las acciones dirigidas a reducir muertes por siniestros viales, tienen un fuerte impacto sobre el peatón, ya que es el principal actor afectado, el más vulnerable. Y acá es importante destacar la intención de reducir las velocidades máximas en el entorno urbano. Es un proyecto que además de bajar el riesgo de muerte ante un incidente, permite también cambiar un poco el paradigma del peso de vehículo particular como actor principal del trazado urbano.

**Algunos ejemplos desarrollados en la Ciudad de Buenos Aires**

1. Peatonalización del microcentro:

La movilidad peatonal está siendo especialmente impulsada a través de la transformación del Microcentro de la Ciudad, restringiendo el uso del auto y convirtiendo las angostas calles de circulación de vehículos en peatonales o calles de convivencia. Generalmente cuando el peatón circula por la vereda y baja a la calle, se interpreta que invade el espacio del auto. Las calles de prioridad peatonal y las intervenciones peatonales, buscan recuperar el espacio público para las personas, entendido como un espacio compartido en donde interactúan múltiples actores. En el área de Microcentro, Retiro y Casco Histórico rige la restricción para vehículos particulares.



## 2. Intervenciones peatonales

Las Intervenciones Peatonales buscan innovar en el diseño de los cruces de las calles para que caminar sea más seguro, cómodo y agradable. A través de demarcaciones con pintura reflectiva se amplían las veredas, creando cruces más cortos y seguros. Por las características de los materiales utilizados se trata de intervenciones de rápida ejecución y bajo costo. Estos nuevos espacios permiten además la incorporación de macetas, mesas y sillas, generando nuevas zonas de disfrute y descanso que faciliten la apreciación del entorno urbano, de la Ciudad, su arquitectura y sus espacios verdes.

Algunos ejemplos:

### I. Catedral, antes y después:



II. Cinco esquinas:



III. Diagonal Sur:



### **3. Peatonalización de la calle Corrientes**

El tramo de la avenida Corrientes que va desde Callao y hasta Libertad tiene media arteria de asfalto normal y del otro lado, una especie de empedrado. Un cantero central divide ambas calzadas. La tradicional calle también cambió su funcionalidad a lo largo de esas seis cuadras. Un par de carriles son de uso exclusivo para el transporte público durante las 24 horas, mientras de día los otros dos recibe tránsito liviano y se vuelve peatonales por la tarde.

### **4. Cambio cultural y movilidad peatonal**

#### **1. Prioridad peatonal:**

Además del desarrollo de infraestructura que promueva la movilidad peatonal debe realizarse un cambio cultural para potenciar su uso de manera ordenada y segura. Se identifican los cruces peatonales como el principal origen de conflicto por lo que se desarrolla actualmente la Campaña “Al girar, prioridad peatón” La campaña tiene como el objetivo generar conciencia en los conductores de que el peatón es el actor más débil en el tránsito y deben respetar su prioridad.

La campaña convoca a transformar un hábito que hoy vulnera su seguridad. Modificarlo implicará mejorar sustancialmente la calidad de vida en la Ciudad: los vehículos deben respetar la prioridad peatonal, detenerse al doblar, y continuar la marcha solo cuando haya cruzado el último peatón.

La mayoría de los atropellamientos se produce en las esquinas, cuando los vehículos giran a una velocidad inadecuada y no frenan ante la presencia de un peatón.

La campaña está dirigida a conductores de vehículos y busca generar cambios de hábitos a partir de 3 ejes de trabajo:

2. Infraestructura: se instaló una nueva señal de tránsito que indica la prioridad de paso del peatón ante el giro vehicular.
3. Comunicación: la campaña busca difundir el mensaje a través de medios de comunicación y redes sociales. Busca generar embajadores del cambio entre funcionarios, líderes de opinión, periodistas, ONGs y vecinos de la Ciudad de Buenos Aires.
4. Educación: capacitación a chóferes de colectivos, cursos de seguridad vial para otorgamiento y renovación de la licencia de conducir y cursos de profesionalización a taxistas. Se sumaron además los contenidos de la campaña en todos nuestros programas de educación, incluyendo aquellos dirigidos a niños y adolescentes.
5. El crecimiento de peatones tecnológicos:

El Observatorio Vial Latinoamericano (OVILAM) realizó un estudio para observar la conducta de movimiento, sobre todo en el cruce de calles, del peatón de la Ciudad de Buenos Aires.

El dato más saliente de este informe, si se lo compara con mismo estudio realizado en 2014, es que creció el número de “peatones tecnológicos”, que son aquellos que cruzan la calle hablando por teléfono, mandado mensajes de texto o escuchando música o radio a través de auriculares.

Esas conductas afectan los dos sentidos más importantes para la circulación, que son la vista y el oído. Esto está generando gran cantidad de siniestros no solo en Argentina, sino a nivel mundial, junto a otras conductas que tiene el peatón a la hora de cruzar la calle

La tecnología es algo que llegó para quedarse, no va a volver para atrás. El tema es cómo hacemos para contrarrestarlo y disminuir sus consecuencias.

## **Conclusiones**

- 1- Existen muchas formas de relacionar el urbanismo con el medio ambiente, en este caso hemos analizado sólo lo relativo a la peatonalización teniendo en cuenta que las ciudades son el ambiente de la gran mayoría de las personas.
- 2- No todas las experiencias externas pueden aplicarse a la realidad local y toda aplicación debe recibir un proceso de adaptación.
- 3- Las ventajas y los inconvenientes de restringir el uso vehicular y aumentar el flujo peatonal son:
  - a. El transporte peatonal es el menos contaminante en tramos cortos y tiene obvios beneficios para la salud.
  - b. Puede considerarse que la restricción de acceso vehicular en algunos casos reduzca el valor de las propiedades.
  - c. Las personas con restricciones físicas pueden verse perjudicadas, debieran analizarse casos particulares
  - d. Se disminuye la accesibilidad del transporte público
- 4- Hoy no se logra controlar el uso de celulares por parte de los conductores y/o peatones. Es fundamental encontrar solución a esta realidad que hoy es causa de gran cantidad de accidentes.
- 5- La resolución de los problemas de seguridad frente a los cambios tecnológicos continuos que están sucediendo debe

enfocarse en la educación, la penalización y la infraestructura.

- 6- La perspectiva futura frente a los cambios tecnológicos nos presenta una evolución más rápida a la experimentada en el pasado.

### **Bibliografía y fuentes:**

Información recibida del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y de su sitio web

“Urbanismo y medio ambiente: una tensión latente” Junio 2016 -  
Por Natalia Serrano, Santiago Ramirez F., Camilo Mateus G.

Extracto de nota:

<https://www.modernabuenosaires.org/proyectosurbanos/plan-director-para-buenos-aires>