

El derecho a circular libremente en el espacio urbano

David Kullock. Buenos Aires

En tanto la ciudad es el escenario de la vida social, la posibilidad de circular libremente por dicho escenario es condición indispensable para conocer, participar, integrarse y gozar del espectáculo que brinda la sociedad urbana en su conjunto.

La calle, es la pieza urbana que permite dicha circulación, la cualifica y le confiere sus atributos característicos.

LA CALLE, ESPACIO PÚBLICO POR ANTONOMASIA

La calle como pieza unitaria y la red vial como sistema que las articula, constituye una condición intrínseca de la ciudad. Sin ellas no es posible el juego de la sociabilidad urbana.

La interacción entre la trama parcelaria construida y la vía pública representa la interfaz entre el mundo público y el mundo privado, apropiable por todos los usuarios que se desplazan por las calles de la ciudad.

En dicho sentido es que las vías públicas constituyen un bien común, un patrimonio comunitario nacido y desarrollado en razón de necesidades sociales.

Dicha característica dista de ser de vigencia puntual, dado que no fueron instituidas para una circunstancia específica, sino para una continuidad histórica intergeneracional.

Por otra parte, además de nacer para el total de la ciudadanía, su uso y mantenimiento es y ha sido solventado por el erario público, conformado por las diversas contribuciones que la misma comunidad aporta, lo cual las hace públicas por origen, además de por destino.

Más allá de ser satisfactorios de requerimientos funcionales que pueden cambiar a lo largo de las épocas; también son expresión de cada ciudad en cada momento histórico.

Al estar abiertas a todos los habitantes sin distinción de clase social, edad o sexo, constituyen el lugar democrático por excelencia; posibilitan la expresión en libertad de conductas, el reconocimiento de diversidad de situaciones, la comunicación y la constitución de la percepción colectiva.

Sus funciones forman parte de la experiencia del hombre urbano y transmiten un cierto estilo de uso y valoración del mismo. En dicho sentido es que son portadores de identidad cultural y revisten un carácter simbólico que va más allá de cuestiones circunstanciales o de conveniencias sectoriales.

LA POLIFUNCIONALIDAD DE LA VIA PUBLICA

La circulación es la principal función de las vías públicas, ya que ésta es la base de la movilidad urbana: permite el desplazamiento de flujos de transporte de todo tipo, constituyendo la base de otras funciones (intercambio económico, interacción social, etc.) que en su conjunto estructuran la ciudad y condicionan su evolución.

A su vez, la circulación es un fuerte factor de localización de usos e inductor de la valorización económica de la tierra urbana, al promover el sistema de accesibilidades de la ciudad.

El atributo físico más importante de las calles al respecto, es la fuerte segregación espacial y la direccionalidad de los flujos circulatorios: los flujos de transporte, en general ligado al intercambio económico, circulan por la calzada; los flujos peatonales, más vinculados con la vida social local, circulan por las aceras.

No en todos los tipos de área urbana ni en todas las horas del día esta separación es deseable. A su vez, los respectivos anchos de las veredas y calzadas no siempre están correlacionados con la magnitud de los flujos.

Tampoco esta separación es tan estricta, hay interferencias y superposición entre tipos de flujos: la posibilidad de que se produzcan problemas y accidentes debidos a las grandes diferencias de velocidad entre los vehículos y las personas está siempre presente. La lucha por el espacio es desigual, observándose en general un neto predominio del automotor.

La circulación automotriz ha adquirido carácter dilemático, ya que involucra conflictos difíciles de arbitrar, tales como peatón versus automotor y vida social versus circulación mecánica. Cuando la

hegemonía del automotor es tal, que subordina a todas las demás funciones de las calles, despojándola de los atributos que hacen a una vida social placentera, el espacio público se simplifica y empobrece.

En tanto no se armonicen y gestionen políticas urbanísticas y de transporte, las ciudades contemporáneas reflejarán la exacerbación del comportamiento trasgresor y caótico del tránsito y del estacionamiento vehicular, y llegarán a los límites de saturación que producen inseguridad vial y violencia mecánica, polución atmosférica, sonora y visual.

La condición circulatoria de las vías públicas, a su vez, permite que las calles cumplan otro conjunto de funciones que iremos repasando a continuación.

Estructuración del espacio urbano

Las vías públicas, por su cualidad de cubrir absolutamente toda la ciudad con una geometría continua, reconocible e insuperable, cumple un rol estructurador del espacio urbano, motor de la comunicación y el intercambio.

Por su redundancia morfológica global, constituye un sistema jerárquico que atraviesa todas las escalas espaciales, condicionando la accesibilidad o el confinamiento, la centralidad o la lejanía de cada uno de los sectores urbanos.

Estas funciones trascienden el recorte jurisdiccional y sectorial de la gestión administrativa, dado que los principales atributos de estas funciones son su carácter relacional y determinan su capacidad de estructuración de la ciudad en múltiples niveles de complejidad (metropolitano, urbano, barrial, etc.), a los que enlaza con el dinamismo de sus flujos.

Intercambio económico

En las vías públicas, el intercambio económico está ligado a las oportunidades locacionales, depende de la circulación y de la periodicidad de sus flujos. En áreas de alta centralidad o de valor paisajístico, establece dependencias complementarias en relación con funciones de recreación y de interacción social.

Cuando esta función se exagera, la calle es objeto de usos y ocupaciones indebidas: instalación de puestos callejeros y exposición de mercaderías en las veredas, publicidad en columnas, árboles y pasacalles, reparto de volantes, etc.

En perjuicio de la función comercial de las vías públicas es necesario indicar los nuevos hábitos de consumo del espacio urbano. La disminución de la seguridad en las calles ha ido en detrimento de las tradicionales alineaciones comerciales que convertían a las aceras en paseo de compras. Primero, los locales fueron internados en las galerías comerciales que prolongaban las calles hacia el interior de las manzanas; hoy, han sido confinados en edificios controlados (shoppings).

Pero la bunkerización de la recreación y los contactos sociales, paradójicamente produce otro uso de las calles, dado que se generaliza la modalidad de entrega a domicilio de casi todo lo que se necesita en el espacio familiar, lo cual lleva a la proliferación de motoristas o changadores de reparto en las calles.

Interacción y recreación social

Esta función puede considerarse el "alma" del sistema de funciones de los espacios públicos. La vida social en libertad de movimientos y con diversidad de escenarios disponibles para encuentros y contactos sociales, fomenta el conocimiento y la solidaridad.

En la vía pública los comportamientos tienen una expresión más codificada que en otros tipos de espacios públicos. Se desarrollan con mayor control social ("a la vista y oído de todos"). A su vez, están reglados y confinados espacialmente en función del tránsito automotor.

A pesar de ello, la calle ofrece alternativas recreativas: la sola observación desde adentro o afuera de los cafés y restaurantes, el mirar vidrieras haciendo trámites o compras o paseando al perro, permite el disfrute del espectáculo cotidiano o finisemanal.

En cuanto a las veredas, la extensión sobre las mismas de actividades gastronómicas es un factor de animación social muy importante, aunque puede representar un obstáculo para la circulación peatonal.

Hoy existen nuevos actores y nuevos hábitos que expresan una nueva sociabilidad. Por un lado los shoppings, supermercados, juegos electrónicos y bingos, ligados con la recreación comercial, van encerrando las interacciones en espacios comerciales, segregando su uso y frecuentación por edades. Por el otro, niños de la calle, paseadores de perros, vendedores ambulantes, repartidores de propaganda, degustadores, jubilados, desocupados, bandas de adolescentes, arrebataadores, grupos de gimnasia y aerobistas, también expresan de alguna manera la actual situación social, económica y cultural.

Reconocimiento, identidad y apropiación simbólica

En la vía pública, los elementos morfológicos de la cuadra -perfiles, alturas, retiros, formas y materiales edilicios-, así como sus elementos funcionales -combinación de usos parcelarios, densidad y velocidad de flujos-, constituyen la base de reconocimiento de lugares para la orientación y el reconocimiento espacial. Los elementos de información, gráfica, arbolado y mobiliario urbano, brindan la redundancia necesaria para consolidar la imagen del lugar.

En contraposición, la polución visual por falta de unidad o por demasiada heterogeneidad del equipamiento, gráfica y mobiliario, es factor de degradación, tanto de la calidad estética del paisaje público como de su capacidad de proveer identificación.

La fisonomía físico-funcional de una calle, además de servir para el reconocimiento, cumple la función de asegurar psicológica y afectivamente la perennidad de estos espacios como marcos de la vida individual y social.

La realización de encuentros políticos, actividades cívicas y fiestas anuales asociadas simbólicamente con determinadas calles y avenidas, los monumentos y diseños que rememoran eventos y épocas, contribuyen a la estabilidad de la vida social.

La percepción de vínculos con el pasado y la valoración social, cultural y estética del patrimonio natural y construido, requiere cierta estabilidad de los mismos. Los cambios rápidos superan la capacidad de adaptación y perturban la percepción psico-social, perdiéndose parte importante de las referencias de identidad.

Regulación ecológica

El sistema urbano, no obstante sus diversos grados de artificialización, requiere mantener el ciclo del agua y proteger al suelo y a la vegetación, a los fines de conservar su capacidad natural para moderar el clima, la contaminación atmosférica, el ruido y las inundaciones.

La infiltración del agua de lluvia en los terrenos absorbentes que quedan en calles barriales, la fijación de contaminantes y la disminución del nivel de ruidos por efecto de los follajes de los árboles, el refrescamiento natural que pueden brindar los corredores viales, constituyen las alternativas de manejo ambiental urbano más eficaces y oportunas de que se dispone.

En contraposición, la excesiva circulación vehicular constituye el principal origen de la contaminación atmosférica y sonora, así como la excesiva impermeabilización del suelo natural agrava los problemas de anegamiento, y la deforestación reduce las propiedades morigeradoras de los follajes.

CONFLICTOS DE INTERESES

La polifuncionalidad de la vía pública, en tanto se logre una equilibrada asignación de espacios por funciones y se observen principios de compatibilidad entre las distintas actividades, constituye la base del encanto de las calles y, en consecuencia, de los sectores urbanos que atraviesan.

En contraposición, cuando el predominio de alguna de estas funciones impide o banaliza el desarrollo de algunas otras, la calidad ambiental de las calles se deteriora y, con ellas, la de las áreas urbanas correspondientes.

Como ya se ha ido comentando, las calles y avenidas que atraviesan y convergen a las áreas de mayor centralidad de nuestras principales ciudades registran un sobreuso de la circulación automotriz en desmedro de las formas de circulación peatonal.

Las dificultades y los riesgos que afectan a la circulación peatonal, también repercuten sobre las funciones de intercambio económico, interacción y recreación social, reconocimiento, identidad y apropiación simbólica, afectando aspectos cuanti y cualitativos de su cumplimiento.

Consecuentemente se produce, no sólo un deterioro de la calidad ambiental de los espacios urbanos, sino un empobrecimiento de la vida social a ellos ligada

COMPATIBILIZANDO FUNCIONES E INTERESES

Para poder prevenir y resolver los conflictos antes reseñados, es indispensable comprender los estrechos vínculos existentes entre las cuestiones del transporte y del tránsito, por una parte, y las cuestiones urbanísticas y ambientales, por la otra.

La ciudad requiere de servicios de transporte que interrelacionen sus diversos sectores, así como a la ciudad con su exterior, permitiendo el desarrollo de las actividades urbanas de todo tipo.

Pero así como los servicios de transporte son condicionantes del desarrollo de dichas actividades, muy comúnmente suelen ser el origen de muchas de los problemas ambientales que presentan nuestras ciudades

Asimismo, las pérdidas monetarias y no monetarias que se corresponden con tales problemas, son habituales emergentes de servicios de transporte no adecuados a los niveles de calidad ambiental que las sociedades urbanas persiguen.

En tal sentido es que podemos afirmar que no hay ordenamiento urbanístico y calidad ambiental posible, por fuera de un sistema de transporte apropiado, así como no hay posibilidad de un sistema de transporte apropiado en una ciudad cuyas demandas superen las posibilidades lógicas de ser cubiertas con los medios y las tecnologías factibles de adoptar.

Si bien estos conceptos son ampliamente compartidos, comúnmente ocurre que en el trabajo conjunto entre urbanistas y planificadores del transporte, surgen interrogantes respecto a cuál de los campos tiene prioridad y cuáles deben ser las formas de articulación entre ambos quehaceres, sus respectivos criterios y metodologías.

Al respecto, se sostiene que lo urbanístico tiene prioridad en cuanto a la definición de las características ambientales que se procuran alcanzar. Es en este campo que se han de definir los criterios referidos a centralidades, formas y densidades de configuración residencial, tipos y formas de disposición de las actividades productivas, grado de mixtura o exclusividad con que se habrán de disponer las distintas actividades en el territorio, niveles de calidad ambiental que se pretenden para cada uno de los sectores urbanos y para la ciudad en general.

Las formas de resolución del transporte y las condiciones de tránsito inherentes a dicha resolución deben encuadrarse en las definiciones anteriores, pero una vez que ello ha ocurrido, los sistemas de transporte seleccionados y sus respectivas infraestructuras, constituyen rasgos estructurales del territorio. En dicho sentido es que la resolución del transporte se conforma, a su vez, como un factor significativo del ambiente urbano.

La prelación antes explicitada se torna en la realidad, en un proceso iterativo de ajuste entre situaciones deseables y opciones posibles de concreción.

En todo caso es necesario diferenciar tres conceptos básicos referidos a la temática del Transporte, así como relacionarlos con las cuestiones urbanísticas con las cuales se vinculan directa y estrechamente:

- El Sistema de Transporte, en tanto conjunto de servicios que dan respuesta a las demandas de traslado originadas en la población y en las actividades urbana, que constituye condición y expresión del Desarrollo Urbano.

- La Infraestructura de Transporte, en tanto redes de soporte de los servicios, estrechamente vinculada a la Configuración Urbana.

- El Tránsito que, en su carácter de fenómeno emergente del funcionamiento de los servicios, está altamente vinculado a los niveles de Calidad Ambiental.

POR UNA CIUDAD A ESCALA DE LA GENTE

Según hemos visto, el principal problema que atenta contra una circulación más libre y, por ende, contra la calidad ambiental de nuestros entramados de calles urbanas, se origina en la exacerbación del tránsito vehicular.

Entender porque esto se ha producido es condición indispensable para procurar ir resolviendo los aspectos más negativos de tal estado de situación.

Podemos develar al respecto un par de circunstancias. Una de ellas está vinculada con la demanda, y consiste en la existencia de altos niveles de requerimientos de traslados simultáneos en el espacio y en el tiempo.

Este fenómeno está estrechamente correlacionado con situaciones de alta centralidad (demanda de viajes por motivos de trabajo, de trámites, etcétera) o con situaciones de alta densidad (demandas de viajes residenciales), que pueden y deben ser manejados desde la urbanística.

La otra circunstancia se vincula con la oferta de formas de traslado. Consiste en la proliferación de resoluciones de índole privada (recorrer al auto particular), en detrimento de las resoluciones basadas en las formas públicas de transporte.

Este orden de circunstancias requiere la concurrencia simultánea del urbanismo y de la planificación del transporte.

Selección de las formas de transporte más adecuadas por zona, promoción del uso de los medios públicos, facilitación a nivel físico y monetario de los transbordos público-público y privado-público, jerarquización y especialización de la red vial, regulación y control del tránsito, son algunas de las estrategias a adoptar para volver a poner en caja al tránsito caótico de nuestras ciudades.

En síntesis, lo que se requiere es una gestión que parta de los niveles de calidad ambiental y de las combinaciones de actividades urbanas que se pretenda para las distintas calles de nuestras ciudades y, en función de estas decisiones, establezca los sistemas de transporte y las formas de circulación compatibles.

Dicho de otra manera: en el fondo, debemos elegir entre preservar o recuperar la calidad ambiental de nuestras calles y de nuestras ciudades, o permitir que circulación automotriz continúe desarrollándose en función del interés de los fabricantes de automóviles, de la rentabilidad de los productores de combustibles y de las pulsiones de los sectores sociales que confunden motorización privada con poder y calidad de vida.

Es hora de asumir la decisión política de planificar y gestionar los espacios públicos y las calles de nuestras ciudades, considerando que son un patrimonio comunitario, no sólo por sus atributos funcionales, sino por la significatividad cultural y simbólica que implican para toda la sociedad urbana.

AGRADECIMIENTOS

Se agradecen los aportes de la Arq. Cira Szklowin, en cuanto a las reflexiones sobre el espacio urbano, y los de la Ing. Olga Vicente, en relación a los conceptos sobre el transporte urbano.