

# Red peatonal para Quito

Diego Hurtado Vásquez FAU-UCE

Conformar una red peatonal en la ciudad es mucho más sencillo de lo que parece y cuesta mucho menos que cualquier megaproyecto que solo facilita momentáneamente la circulación vehicular (llámense intercambiadores, pasos deprimidos, pasos elevados, túneles, etc.)

Una red peatonal no necesariamente implica peatonalizar grandes zonas de la ciudad y no dejar circular a los autos. Es simplemente priorizar la circulación peatonal sobre las otras formas de circular y llegar a una convivencia pacífica con los otros modos de transporte.

Para tener una red peatonal de calidad por toda la ciudad, los siguientes principios deberían seguirse:

1. Accesibilidad Universal
2. Seguridad
3. Confortabilidad
4. Continuidad

Si se aplican estos cuatro principios, el acto de caminar por la urbe se convertiría en un acto placentero y saludable que estimularía a las personas a utilizarla y disfrutarla.

## 1. Accesibilidad universal

Para que una ciudad sea para todos, inclusiva e incluyente, se debe partir por facilitar su accesibilidad a los más vulnerables (personas en sillas de ruedas, personas con discapacidad visual, abuelitos que caminan despacito, niños de corta edad).

El urbanismo actual ha desarrollado muchas técnicas y diseños que permiten la accesibilidad universal a la mayor parte de espacios públicos de una ciudad (señales podotáctiles verticales y horizontales, aplicaciones para personas no videntes, señales auditivas, rampas, vados, soluciones de plataforma, entre otras.)

## 2. Seguridad

La seguridad debe abordarse desde dos ámbitos, la seguridad vial y la percepción de seguridad del espacio en sí.

La seguridad vial se la genera creando cruces seguros, amplias aceras y calmando el tráfico (zonas 30 KM/H, zonas 20 KM/H).

La percepción de seguridad en un espacio tiene relación con lo que Jane Jacobs denominó "ojos en la calle", es necesaria la presencia de gente en los espacios públicos, para que se conviertan en vigilantes naturales de esos espacios.

Para que esto se dé, debe existir una buena densidad peatonal, lo que se facilita si se tiene diversidad de actividades en esos sitios y en sus alrededores, sumado a una buena población fija.

Las fachadas que conforman esos espacios, deberían tener ventanas hacia la calle que permitan un alto contacto visual y las plantas bajas deberían tener múltiples puertas por donde las personas salgan e ingresen hacia y desde ese espacio y garanticen el uso constante del mismo.

Además, un factor fundamental de porqué es necesario que en estos espacios y sus alrededores exista una gran diversidad de actividades, es para que se den las condiciones de que, en diferentes horarios, siempre exista gente utilizándolos.

Complementario a todo esto, debe existir una buena iluminación de las aceras y espacios peatonales.

### **3. Confortabilidad**

Confortable es una calle que nos invita a caminar porque mantiene una temperatura agradable, sonidos agradables, olores agradables, es visualmente atractiva, es un deleite sensorial.

No es lo mismo caminar 100 metros en un sol radiante de mediodía sobre piso de asfalto, muros ciegos y sin sombra cercana, que ese mismo trayecto arborizado, pisos permeables y semipermeables, con un escenario urbano diverso, conformado por espacios claramente definidos por sus bordes edificados o naturales. Una ciudad confortable además es una ciudad saludable.

Por lo tanto, es indispensable impulsar el proyecto de Red Verde Urbana que tiene en carpeta el municipio. La red peatonal esencialmente tiene que ser verde.

También se debe considerar en el diseño elementos de sombra como portales, aleros, volados, toldos, pérgolas y una buena relación entre la altura de las edificaciones y el espacio entre bloques edificados.

Los árboles además ayudan a filtrar el ruido y los gases contaminantes, a controlar los vientos, son hábitat de aves, entre muchos beneficios más.

### **4. Continuidad**

La continuidad de la red se conforma cuando los cruces son seguros y con accesibilidad universal, con aceras generosas que cuenten con una franja de circulación libre de obstáculos, y manzanas cortas que permitan una rápida conexión en cualquier dirección que queramos ir.

Incluye puentes sobre quebradas o ríos, senderos por parques, y galerías al interior de la manzana.

Partiendo del actual sistema vial, la red continua quedaría conformada por las aceras de las calles colectoras y arteriales -en donde además habría las conexiones con el sistema de transporte público-; al interior de los barrios, con las aceras de las calles locales, calles compartidas, calles patio; y todas estas conectadas a bulevares, calles peatonales, parques, escalinatas, puentes y senderos.

### **5. ¿Cómo se puede ejecutar esta red?**

Salvador Rueda tiene hecho un estudio para dotar a la ciudad de Quito de un sistema de transporte integrado que llegue a todos los rincones de la ciudad a distancias caminables (300o 400 m o 5 minutos caminando).

De esa manera tenemos a la ciudad dividida en sectores caminables por cuyos bordes circula el transporte público.

Al interior de estas zonas, que él denomina supermanzanas, de radios de entre 200 a 400 metros, se debería en base a un diseño participativo con los moradores y usuarios, elaborar propuestas y un plan para mejorar las condiciones de caminabilidad a su interior.

A la vez, al interior de estas zonas se debería realizar estudios que nos permitan diagnosticar desequilibrios entre densidad de población y actividades para, a partir de ello realizar propuestas de equilibrarlas.

Esto le hemos estado haciendo en la FAU-UCE y al momento tenemos estudios de diagnóstico y propuesta en los siguientes barrios, parroquias y ciudades:

- San Bartolo-Mercado Mayorista.
- Santa Clara, Ciudadela Universitaria, La Mariscal, La Pradera, Iñaquito
- Alrededor de la estación de la Río Coca y alrededor del Parque Bicentenario
- Tumbaco, Cumbayá, El Quinche
- Bahía de Caráquez y Portoviejo.

Si la ciudad se la piensa desde el peatón, no solo se resuelve sus problemas de movilidad, sino de sostenibilidad urbana.