

SANTIAGO DE CHILE, JUEVES 18 DE OCTUBRE DE 2018

nacional@mercurio.cl

“El Mercurio” en la cumbre mundial Walk21:

Chile observa el modelo de Bogotá para potenciar los espacios urbanos caminables

La capital colombiana busca armonizar todos los medios de transporte. La tendencia está marcada por veredas muy anchas.

JUAN FERRER DE CABELLO
Ensayo especial a Bogotá

“Bao lento”. Así se lee en un grafiti del centro de Bogotá, que muestra los cambios que vive hoy la metrópolis, con los ojos puestos en la caminabilidad como modo de transporte.

Contar el futuro en el peatón es uno de los temas de Walk21, la cumbre de ciudades caminables que se desarrolla en la capital de Colombia, sede elegida precisamente por los esfuerzos desplegados hacia la intermodalidad.

Hoy, Bogotá muestra este choque entre la ciudad automovilística y lo que se viene. De hecho, en ciertos sectores ya se nota el eje puesto en el peatón: en la zona de El Salitre, en el centro occidente bogotano, los “andenes”, como les llaman aquí a las veredas, son de grandes proporciones y cuentan con ciclovías, además de infraestructura para que los peatones y ciclistas puedan cruzar la avenida El Dorado, principal vía de la zona.

“Lo que hace una buena ciudad es la cantidad y la calidad de sus espacios públicos peatonales”, afirmó en su clase magistral Enrique Peñalosa, alcalde mayor de Bogotá, quien lidera la transformación urbana de la metrópoli, de más de 8 millones de habi-



Estación de Transmilenio frente a la Plaza del Rosario. En la zona se encuentran universidades, cafés y restaurantes, además del Museo del Oro.



La Carrera 7, una de las principales avenidas, permite la circulación exclusiva a los ciclistas los fines de semana y feriados. Es la foto, frente al Parque Nacional de Bogotá.

tantes y ubicada a 2.640 metros sobre el nivel del mar.

Peatón protagonista

El foco está en el futuro. Según el edil, se necesita vincular las veredas a “los parques y las plazas”. En ese sentido, el trabajo que se hace en el norte de la ciudad apunta a estar: “Tenemos más de

90 kilómetros de aceras de 12 metros de ancho”, dice Peñalosa, quien explica que el proyecto inmobiliario de Lagos de Tona tendrá “450 mil viviendas y más de 300 kilómetros de aceras de 12 metros de ancho”.

No es el único esfuerzo. Una nueva norma sobre edificación en altura busca incentivar la expansión de las aceras en las grandes

vías de Bogotá, como la 68 o la avenida Boyacá. “Si alguien quiere retener la altura más grande, puede, pero si hace aceras más grandes es decir, al que las deje de 12 metros le permitimos alturas casi ilimitadas. Así, en 30 o 50 años, esperamos tener avenidas de verdad con armonización”, plantea.

Peñalosa también anuncia otros cambios, como eliminar la exigencia de que cada edificio tenga estacionamientos, para que así las nuevas construcciones no causen caos vial por la cantidad de vehículos en sus sectores.

Desarrollo

“La movilidad pasa por los peatones, por la bicicleta”, sostiene Ángela Marín Orozco, ministra de Transportes de Colombia. A su juicio, dicha línea de acción

surge de que en la mayoría de las ciudades desarrolladas del mundo, el automóvil ha perdido su importancia, debido a la contaminación, la congestión vial y los gastos involucrados.

Caolira España, directora representante del CAF —Banco de Desarrollo de América Latina— en Colombia, apunta a que “el cambio debe ir desde vehículos motorizados a no motorizados, y así promover la bicicleta y el camión, y, por último, lograr menores distancias de traslado como resultado de mejor planificación urbana y manejo de la demanda de transporte”.

Chile y en especial Santiago, observan con atención el modelo colombiano. La ministra de Transportes, Gloria Hualé, trabaja una iniciativa que tiene como objetivo potenciar los espacios pu-

bleses y la seguridad, especialmente en las cercanías a las estaciones de metro o de metrolin.

La idea es que sean zonas amigables para los peatones: “Generar algunas rutas seguras de caminata de acercamiento ayudaría mucho a que las personas puedan llegar sin tener que usar más modos motorizados y que puedan hacerlo en bicicleta o caminando, pero en algunas rutas especiales que estén muy bien iluminadas, bien equipadas, que tengan asientos, por ejemplo, para los adultos mayores”, afirma.

Estas zonas tendrán características distintivas. “Se los puede poner color, como el Paseo Bandera, y tener una red de accesos de tres o cuatro calles desde los sectores más poblados hasta las estaciones”, dice Hualé.

FERRER DE CABELLO

FERRER DE CABELLO