

# ¿Y SI LOS CRUCES SE DISEÑARAN PARA LOS PEATONES?

**Cuando el automóvil gana espacio en la ciudad es necesario pensar nuevas oportunidades de apropiación del espacio para las personas.**

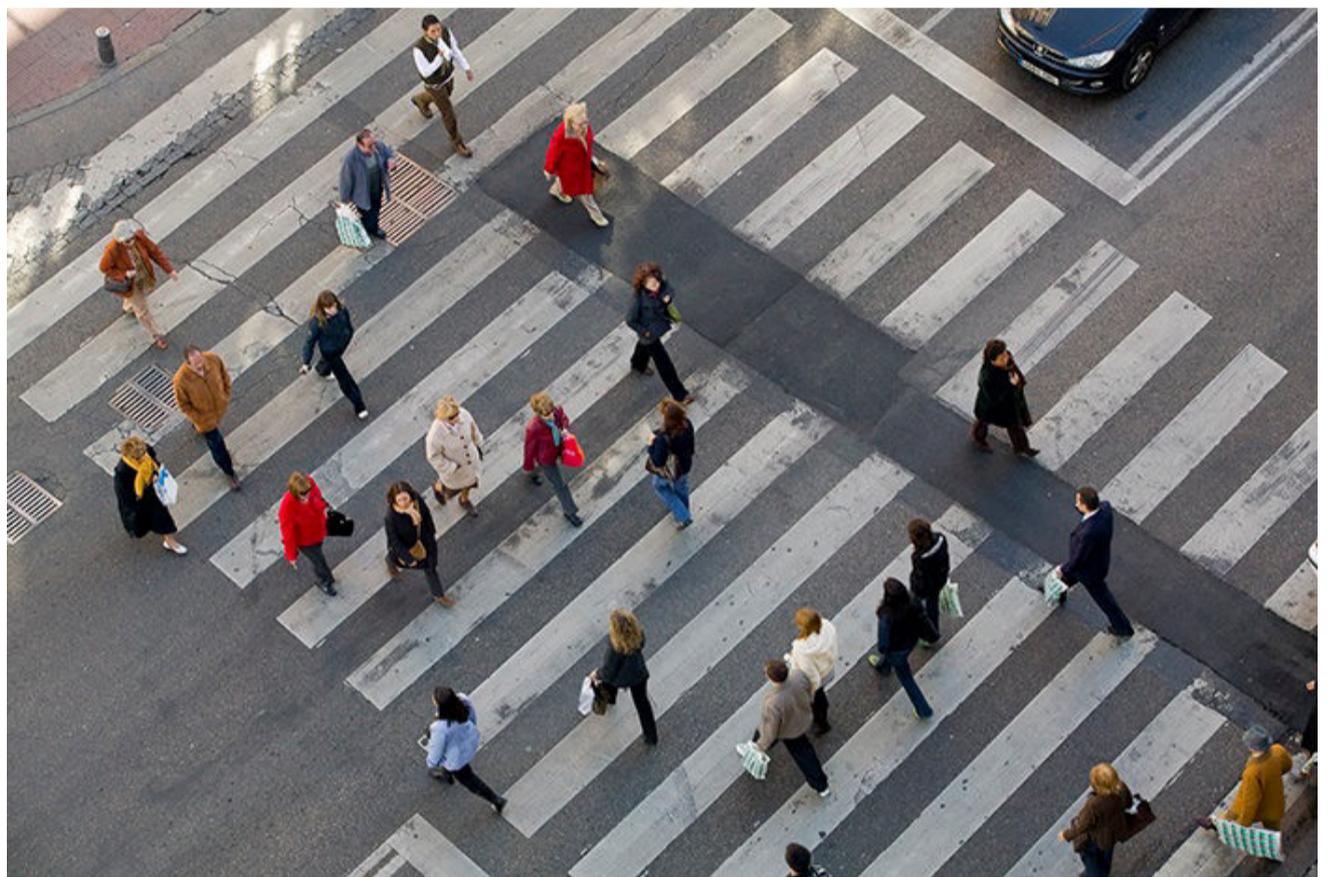
También es preciso invertir en el proceso de concepción del proyecto del espacio viario, desde una visión esquemática y estrictamente funcionalista, hacia una que pone en valor la vida urbana y la ciudad existente, los peatones y las relaciones.

De esta manera, se llegan a proponer, verificar y establecer criterios y soluciones proyectuales para un espacio-calle más humanizado.

El uso de las nuevas tecnologías y el mapping urbano, como herramientas para el proyecto, permiten localizar, medir, valorar, visualizar y simular aspectos del espacio urbano así como del viario y, a la vez, se convierten en un medio útil para comunicar, debatir, decidir y promover otras formas de intervención y de uso.

Un ejemplo de esto, es la propuesta de mejora de las conexiones transversales de la avenida Meridiana en Barcelona. Éste es un estudio basado en nuevos enfoques, métodos e instrumentos para valorar soluciones de "transversalización" de la calle, dentro de un modelo urbano de "walkable city" o de "ciudad paseable".

El estudio parte de un proyecto en curso de restricción del paso de automóviles y fomento del transporte público (la modificación longitudinal de la sección de la avenida), para



luego valorar el potencial de las relaciones transversales con el fin de "coser los barrios". Se promueve, así, continuidad y legibilidad urbana, a partir del "mapeo" de los movimientos

peatonales cotidianos de las personas. Una avenida Meridiana más humana, accesible y caminable es el objetivo final de repensar ésta autopista urbana, dentro de un nuevo modelo de ciudad basado en la movilidad sostenible y en la recuperación del espacio viario como espacio-calle: público, efectivo y practicable.

Hay que conocer y reconocer a quienes habitan esos



Cruces elevados.



Esquinas protegidas



Autor: Dhiru Thadani



barrios, identificar cuáles son las redes de flujos y de lugares por los que transitan y en dónde viven. Esto ayuda a entender que la diversidad de formas de cruce solicitadas y realizadas a pie, en bicicleta, en transporte público o en vehículo motorizado, requieren la consideración de los nodos de infraestructura como espacios de referencia urbana y de obligatoria resolución conjunta. Son espacios de reconocible centralidad por la intensidad de uso que albergan y además, por su potencial de conexión, son una oportunidad para fomentar la cohesión social y las relaciones de proximidad.

Sin embargo, los cruces son en la actualidad pasos peatonales restrictivos, inseguros, no muy amables con los peatones y con poca o nula urbanidad, con gran potencial de convertirse en lugares de renovada identidad. Son espacios conflictivos que, a través de las distintas soluciones urbanas propuestas, pueden llegar a ser lugares y esquinas con valor simbólico, nuevos referentes urbanos de los barrios.

Son necesarios lugares donde los ciudadanos puedan ejercer su derecho a usarlos sin condicionantes. Espacios urbanos menos reglados y más libres, con nuevas posibilidades y alternativas de cruce y de uso temporal y, sobre todo, abiertos tanto a la apropiación como a la “desapropiación” por parte de los peatones.

## Ideas para mejorar la seguridad

Es cierto que todos podemos mejorar la seguridad peatonal por ejemplo transitando a una menor velocidad. Sin embargo, también es necesario que exista interés de cada municipio de poner de su parte si es que queremos garantizar que la visión cero se cumpla. A continuación, daremos seis opciones que cualquier legislador puede proponer y mejorar las vías para todos sus constituyentes.

**Prohibir vueltas continuas:** Así como se ha hecho en muchas ciudades, todas las grandes ciudades de la país deben de prohibir las vueltas continuas para permitir el libre tránsito de los peatones antes que darle prioridad al auto.

**Ajuste de semáforos peatonales:** El cambiar los semáforos peatonales por unos que cuenten con un conteo regresivo ayuda a las personas, sobre todo a las de tercera edad a saber



«Ergo crosswalk», un paso de peatones «ergonómico».

si puede cruzar antes de que el semáforo cambie o no.

**Cruces elevados:** Contar con pasos peatonales o intersecciones elevadas ayuda a que los automovilistas tengan que disminuir su velocidad cada vez que se acerquen a los peatones.

**Cuellos de botella:** En calles más pequeñas, en las que no sea necesario un semáforo para regular el tránsito, una reducción de carriles, de dos a uno, obliga a los automovilistas a disminuir su velocidad.

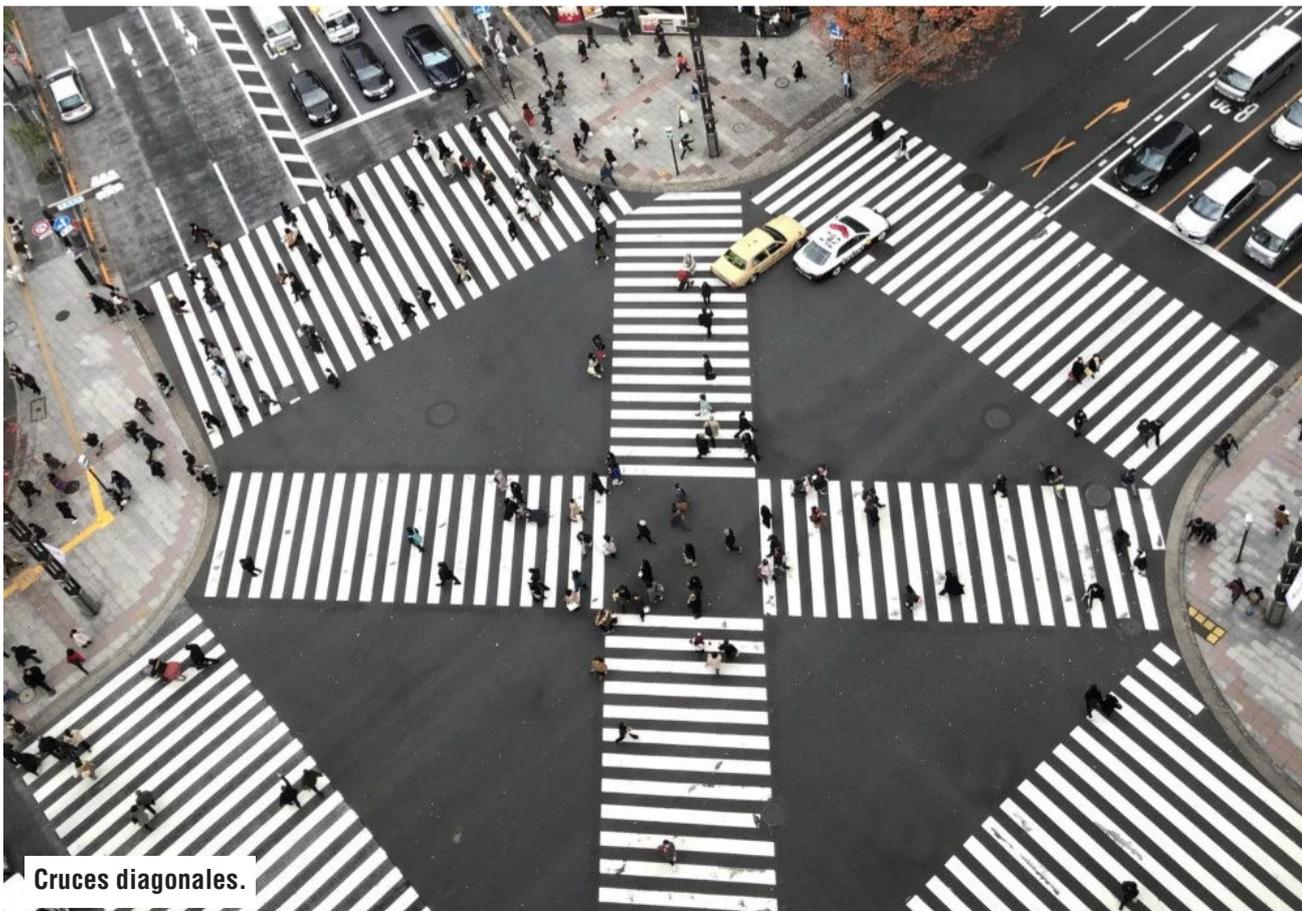
**Esquinas protegidas:** Aunque son ya muchas las esquinas que cuentan con protección para los peatones, todas deberían de contar con pequeños postes de concreto.

**Cruces diagonales:** En algunas ciudades se han creado cruces diagonales que ayudan a los peatones a cruzar

contraesquinas, obviamente con todos los autos teniendo el rojo por al menos 40 segundos.

También existen ideas más originales que merecen su estudio:

**«Ergo crosswalk»,** un paso de peatones «ergonómico»: Según Jae Min Lim, diseñador de este paso de peatones, «cuando la gente se cruza, tiende a emplear el camino más rápido. A veces intencionalmente, pero sobre todo es un acto inconsciente. Este tipo de acciones viola las normas de tráfico y, en ocasiones, pone en peligro la seguridad de los peatones. El paso de peatones ergonómico es un diseño que contempla los hábitos de los peatones y sus acciones inconscientes, alentando a los peatones a seguir las líneas del paso de peatones y protegerlos de cualquier peligro potencial. Si las regulaciones no pueden obligar a la gente a seguir la ley, ¿no sería más razonable cambiar la ley y cumplir con el objetivo principal de mantener la seguridad y comodidad del peatón? (...)»



Cruces diagonales.

