

## TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE

**CASO:** Plan Prioridad Peatón  
**PAÍS:** Argentina  
**CIUDAD:** Rosario  
**POBLACIÓN:** 948.312



TRANSPORTE SOSTENIBLE

## CONTEXTO

La Ciudad de Buenos Aires es el centro urbano más grande de Argentina, con una población residente de casi 3.000.000 de personas. Población que se duplica durante el día por la afluencia de personas que van a la ciudad por diversos motivos: 37% para trabajar, 25% estudiar, 9% llevar a la escuela, 7% comprar, 5% hacer trámites, y el restante 17% por otros motivos. Esto hace a un flujo intenso de todas las modalidades de transporte que deben convivir en una ciudad que además tenía varios problemas de infraestructura:

- El ancho de las veredas es insuficiente
- Presencia constante de estacionamiento indebido que afectaba la visibilidad y la correcta circulación de los peatones.
- Sendas peatonales inadecuadas que generaba cruces indebidos riesgosos.
- Alta velocidad vehicular y giros peligrosos de autos y colectivos.
- Falta de espacios para pausas y descanso.
- Paradas de colectivos mal ubicadas.

Esta situación, era particularmente problemática en la zona central de la ciudad, que reunía la mayoría de los conflictos relevados y el mayor tránsito de vehículos y de peatones en el horario laboral.

El Plan Prioridad Peatón, es uno de los ejes del Plan de Movilidad Sustentable de la ciudad, que se complementa con la implementación y ampliación de la red Metrobus y el desarrollo de una red de ciclo vías y bici sendas complementarias al sistema Ecobici de bicicletas públicas. Este Plan, a su vez se enmarca en los ejes establecidos por el Plan Urbano Ambiental, aprobado en 2008 y que propone una ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y diversa.

## DESCRIPCIÓN

Este plan define para la ciudad 3 tipos de calles:

1. **Calle tipo**, con calzada y acera en diferentes niveles, que da derecho a la circulación de medios de movilidad activa (peatones y bicicletas fundamentalmente) y vehículos motorizados. Velocidad máxima para los vehículos, 40 km/h. Incluye dos subtipos: calle tipo con ciclo vía, calle tipo con bici senda cuando se contemplan carriles exclusivos para la circulación de bicicletas (en la calzada para el primer caso y en la acera para el segundo).
2. **Calle tránsito pasante o de convivencia**, calzada y acera niveladas. Busca priorizar al peatón y proteger al ciclista. Elimina el transporte colectivo y restringe la circulación de automóviles a una velocidad máxima de 10 km/h.



Un programa de  
la Unión Europea

3. **Calle Prioridad Peatón**, acera y calzada niveladas. Prioriza al peatón. Elimina el transporte colectivo y la circulación de automóviles. Permite el acceso sólo para emergencias (ambulancias y bomberos) y frentistas, restringiendo la velocidad máxima a 10 km/h.

Tomando en cuenta estas tipologías, el Plan Prioridad Peatón puede dividirse en 2 grandes programas de reconversión del espacio dedicado a la movilidad.

### Áreas de Prioridad Peatón



**Microcentro peatonalizado.** Fuente: Sitio web Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

La primera área intervenida fue el Área Microcentro por la que circulan más de un millón de personas todos los días, siendo la zona de mayor flujo peatonal y vehicular de la Ciudad y constituyéndose en uno de los principales polos comerciales y laborales de la Capital Federal. Es por eso que se convirtió en el eje de la intervención más ambiciosa del Plan. Se definieron calles de prioridad peatonal y otras de convivencia, restringiendo el uso del auto y convirtiendo las angostas calles de circulación de vehículos en peatonales o calles de convivencia. Además, se ensancharon y nivelaron veredas en calles tipo. Se incorporó mejor iluminación en toda el área, se construyeron nuevas ciclo vías y se incorporaron nuevos

árboles y mobiliario urbano. Se fortaleció la señalización horizontal, vertical y lumínica de áreas de tránsito y con pintura asfáltica reflectiva cancheros, bolardos de hormigón y acero al nivel del suelo, se delimitaron las vías de circulación. Fue necesaria también la reubicación de paradas de colectivos, sacándolas de las calles interiores y llevándolas a las avenidas. Para generar más espacio aún para los peatones, se soterraron los contenedores de basura. Por las características de la zona, se debieron tomar en cuenta también los locales comerciales y gastronómicos que se encuentran sobre calles de convivencia. En este sentido se brindaron permisos y ampliaciones de veredas para extender el alcance de las actividades culturales y sociales. Todos estos elementos se combinan con la prohibición de la circulación diurna para quienes no sean propietarios de una cochera o residentes, la limitación de la velocidad a 10 km/h., la prohibición para estacionar y la restricción de horarios de descarga.

Este mismo modelo se replicó posteriormente generando 5 nuevas áreas de prioridad peatón: Barrio Chino, que es una atracción turística importante de la ciudad, Retiro, Tribunales y Casco Histórico. En todas ellas se implementaron calles de convivencia y prioridad peatonal. Se nivelaron las veredas, se mejoró la iluminación, y se agregaron más árboles y lugares de esparcimiento para sus visitantes.

### Intervenciones Peatonales

Las Intervenciones Peatonales buscan innovar en el diseño 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 gracias a la mejor organización de los flujos peatonales y vehiculares. Conjugan el diseño técnico con el estudio del comportamiento y percepciones del peatón, generando intervenciones bajo el precepto de que ir de un lugar a otro debe ser una experiencia agradable.

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.

Desde el año 2012 se trabaja junto a los vecinos de las Comunas de la Ciudad para identificar cuáles son las esquinas más conflictivas de cada barrio, generalmente intersecciones poco convencionales y muy abiertas, en las que la distancia de cruce peatonal es extensa, las aceras irregulares y los cruces son difíciles de interpretar, tanto para los peatones como para los conductores de vehículos. Las soluciones planteadas, toman en consideración los caminos que conducen al peatón de manera más directa hacia su destino que suelen ser los caminos más frecuentados incluso cuando no coinciden con las demarcaciones (líneas de deseo) e incorporan elementos (estrechamientos de calzada, rotondas, pequeños desvíos, isletas, etc.) destinados a reducir la velocidad de los vehículos incrementando la seguridad para peatones y ciclistas. A su vez, se detectan espacios destinados actualmente a la circulación de vehículos que en la práctica, no son aprovechados y se los recupera para los peatones.



**Intervenciones peatonales para facilitar el cruce de peatones en esquinas peligrosas.** Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Este tipo de intervenciones, en algunos lugares se complementa con la red de Metrobus, generando accesos más seguros y cómodos a las paradas elevadas, que por las características de este sistema de transporte público, en muchos casos se encuentran en los carriles centrales de avenidas.

Además de estos dos grandes programas de intervenciones integrales, se llevan adelante también otras obras de infraestructura en el mismo sentido: ensanchamiento de veredas, nivelación de la calzada con la vereda en algunos cruces peatonales para incentivar la reducción de la velocidad de los automóviles, incorporación de bulbos para la espera de colectivos con plataformas elevadas que eliminan los movimientos de entrada y salida del carril de tráfico para las unidades, estacionamientos exclusivos para motos, estacionamientos para bicicletas, entre otras.

## OBJETIVOS

El Plan Prioridad Peatón, tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los millones de personas que diariamente transitan la ciudad, rediseñando el espacio público priorizando a las personas y creando una ciudad a escala humana, que promueva usos compartidos y sustentables del espacio público, fundamental para lograr que Buenos Aires se transforme en un espacio de convivencia y disfrute.

Objetivos específicos:

- Incrementar la seguridad de los peatones.
- Desalentar el exceso de velocidad vehicular.



Un programa de  
la Unión Europea

- Promover la movilidad peatonal como alternativa de transporte seguro y saludable.
- Incorporar la caminata y la bicicleta en los proyectos urbanos de la Ciudad.
- Recuperar espacio público para las personas.
- Generar nuevos espacios de recreación en el entorno urbano.
- Mejorar la calidad del espacio público urbano.
- Favorecer el desarrollo del comercio barrial.

## COSTO/FINANCIAMIENTO

Las obras son ejecutadas con presupuesto del gobierno de la ciudad.

## ESTRATEGIAS/LOGROS/IMPACTOS



**La calle como lugar de encuentro.** Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

El Plan Prioridad Peatón fue propuesto desde el gobierno, no se origina en una demanda ciudadana específica. Sin embargo, a la hora del diagnóstico y priorización de obras se convocó a la ciudadanía en general y particularmente a los frentistas para participar en el proceso de definición y planificación. En particular, las intervenciones peatonales fueron resultado del trabajo conjunto con las comunas de la ciudad, con quienes se identificó las intersecciones más conflictivas, cruzándose estas percepciones con datos estadísticos sobre siniestros viales. Este

proceso de participación fue particularmente importante en la Comuna 11 donde la demanda de intervenciones si surgió desde la comunidad.

### Resultados Generales

- Peatones más visibles.
- Cruces más cortos y directos.
- Disminución de la velocidad en los giros.
- Mejor accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- Mayor ordenamiento vehicular.
- Disminución del estacionamiento indebido.
- Incremento de áreas peatonales, 9.792 m2 de nuevo espacio público para los peatones.
- Puesta en valor de las áreas intervenidas, mejora de la seguridad e incremento de las actividades culturales.
- Revalorización monetaria de las parcelas frentistas.

Específicamente, el programa de áreas peatonales ha permitido sumar a la ciudad 3.500 metros lineales peatonalizados. Esto hizo a la reducción sustancial de la contaminación del aire en las zonas intervenidas. Traslada una parte de las emisiones a las arterias circundantes, pero allí, éstas tienen un impacto menor ya que el transporte público se concentra en las avenidas que favorecen la circulación de aire, evitando la concentración de gases. Además, desincentiva el uso del auto particular para llegar al centro, generando una reducción de emisiones por el cambio al transporte público

Por su parte, las Intervenciones Peonales favorecieron al mayor uso de las sendas peatonales demarcadas y disminución de los cruces riesgosos reduciendo el 39% de los siniestros viales. Además de eso, incrementó el 25% en la percepción de seguridad al cruzar, el 23% en la visibilidad de la senda y el 24% en el agrado al caminar por la intersección.

Se puede hacer un seguimiento de las obras realizadas por este plan en el sitio web del gobierno de la ciudad.

## LECCIONES APRENDIDAS/PUNTOS DE DISCUSIÓN

De la experiencia de la casi década recorrida por el PIM se pueden identificar algunos desafíos a los que continuamente se encuentra expuesto el plan.

1. Durante la definición del Plan se logró escasa definición de los proyectos por tratarse de una instancia inicial y participativa.
2. La necesidad de tener que contar con otra instancia de aprobación por parte del concejo, lo que dificulta la implementación de proyectos o ampliación de los mismos.
3. Involucramiento de diferentes áreas del municipio que pueden generar demoras imprevistas por el líder del proyecto.

De allí se puede concluir además que la renovación y reformulación del pacto de movilidad podría potenciar y mejorar la experiencia, actualizándolo y potenciando el compromiso inicial.



Un programa de  
la Unión Europea

## BIBLIOGRAFÍA

<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad>

<http://www.casoteca.net.ar/wp-content/uploads/2017/03/27.-Plan-Prioridad-Peaton.pdf>

<http://cdn2.buenosaires.gob.ar/ecobici/intervencionespeatonales.pdf>

<http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal>

## AUTORES

Secretaria de Transporte - Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Agencia de Protección Ambiental - Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Florencia Mitchell - Red Argentina de Municipios frente al Cambio Climático