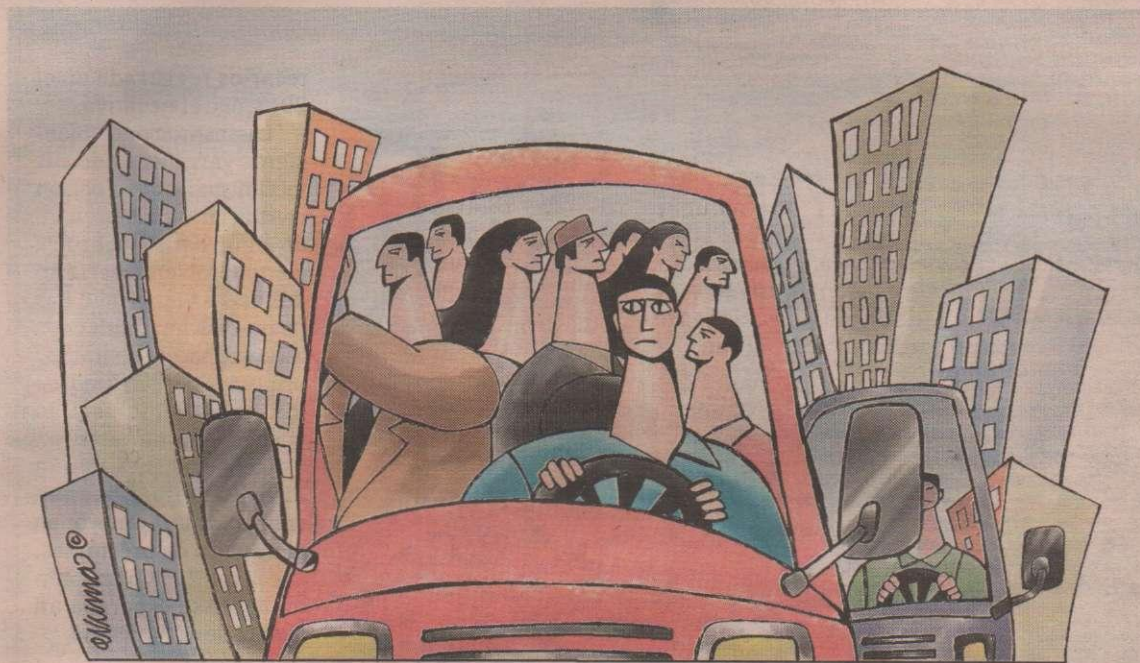


A veces, para hacer ciudad, menos es más



OPINIÓN

Ramón Chehade Herrera
INSTITUTO PERUANO DE DERECHO
URBANÍSTICO



Las regulaciones municipales vigentes continúan exigiendo a la inversión privada un determinado número de estacionamientos como requisito previo para el otorgamiento de una licencia de obra o de funcionamiento, pues estas normas todavía responden a una concepción de ciudad donde se privilegia el transporte privado motorizado antes que otras formas de desplazamiento, modelo urbano caído en desuso en los países desarrollados desde los años setenta.

La exigencia municipal de acreditar un número de estacionamientos en función al área que ocupará el comercio, parte del supuesto que el público visitante asistirá mayoritariamente en auto, premisa que encuentra mayor sentido tratándose de grandes centros comerciales, clínicas u oficinas corporativas, pero carece de toda razonabilidad cuando se trata de negocios orientados al público peatonal que vive o trabaja en el entorno urbano circundante a ellos como cafeterías, restaurantes, agencias bancarias, farmacias, etc.

Por la misma razón que para la construcción de un estadio no se exige una gran cantidad de estacionamientos, pues se entiende que la mayoría de espectadores llegará en un

medio de transporte distinto al automóvil, de la misma manera nuestras autoridades municipales deberían comprender que las personas que viven o trabajan en zonas urbanas consolidadas no utilizan su vehículo para satisfacer todas sus necesidades, dado que en muchas zonas de la ciudad estas pueden resolverse muy bien de forma peatonal y en menor tiempo inclusive.

“Las ciudades exitosas son aquellas donde el ciudadano puede hacer más cosas en recorridos peatonales, así a menor necesidad de desplazamiento, mayor atractivo urbano”.

Si seguimos fomentando el desarrollo de una ciudad donde para satisfacer necesidades tan simples como comprar el pan se requiera subirse a un auto, estaremos construyendo ciudades para los vehículos, no para las personas. Recordemos que el desplazamiento de las personas en las ciudades modernas se mide y valora en tiempo, no en kilómetros.

En otras ciudades, la existencia de una zonificación mixta ha re-

suelto muy bien las dinámicas urbanas logrando desarrollar una saludable convivencia entre las zonas residenciales y las áreas comerciales, evitando generar áreas urbanas vacías e inseguras por las noches y desplazamientos vehiculares innecesarios durante el día. Así, se ha privilegiado la acera como espacio público obteniéndose múltiples beneficios que aportan calidad de vida al ciudadano.

Las actuales exigencias municipales alientan el desplazamiento vehicular para atender necesidades elementales, incrementan la huella de carbono por habitante y no estimulan prácticas saludables en el ciudadano como la caminata o el pedaleo, es decir que estamos yendo precisamente en dirección opuesta al desarrollo urbano sostenible y en contra de las tendencias urbanas predominantes en los países desarrollados, y en lugar de construir una ciudad con usos mixtos que fomenten la caminata o el uso de la bicicleta, seguimos privilegiando el uso del automóvil.

Estimular el desarrollo de comercios destinados a satisfacer necesidades de consumo en áreas peatonales debiera ser uno de los objetivos principales en la agenda de nuestros alcaldes. Las ciudades exitosas son aquellas donde el ciudadano puede hacer más cosas en recorridos peatonales, así a menor necesidad de desplazamiento, mayor atractivo urbano. A veces, para hacer ciudad, “menos es más”.