

Viernes, 25 de abril de 2025

Comunicado de INTBAU México

¡Enhorabuena por la suspensión definitiva de viaducto elevado! Pero tráfico incrementará si planeación urbana no incorpora Nuevo Urbanismo

Festejamos la decisión del Juez Tercero de Distrito Juan Antonio Huerta Vázquez en suspender definitivamente el viaducto elevado, que impulsó el gobernador David Monreal en Zacatecas, Zac. Debido que el viaducto elevado afectaría las zonas declaradas por la UNESCO como Patrimonio Mundial, se canceló el proyecto que, además, beneficiaría sólo a una minoría de habitantes; según un estudio de la Universidad Autónoma de Zacatecas, más de un 80% de habitantes se trasladan en transporte público.

Sin embargo, si queremos resolver el problema original, el creciente tráfico vehicular, sin poner en riesgo al patrimonio histórico, debemos distinguir entre dos modelos de planeación: uno que privilegia el transporte vehicular, y otro que vuelve a poner al centro al ser humano. El Nuevo Urbanismo (NU) es el modelo de planeación urbana que vuelve a poner al centro al ser humano; el término 'Nuevo Urbanismo' proviene de los Estados Unidos, mientras que en Europa se le conoce como 'Renacimiento Urbano'.

¿Cómo puede el NU promover los derechos de libre acceso y movilidad eficiente? Antes, debemos entender que el tráfico vehicular refleja de manera particular el diseño de una ciudad; si diseñamos la ciudad usando las reglas de la segunda mitad del siglo XX, observaremos una precaria movilidad, con un aumento constante de tráfico vehicular. Para evitar lo anterior, el NU se inspira de los centros históricos y colonias que se construyeron sin seguir las pautas de la planeación urbana *funcional*.

A diferencia de la planeación urbana *funcional*, el NU promueve la planeación urbana *mixta*, la cual tiene edificios con plantas bajas de uno o más funciones diferentes a los demás pisos. Pero, la sola presencia de edificios mixtos no garantiza una movilidad libre ni eficiente, sino la combinación de varios factores: primero, es recomendable adosar edificios para acortar distancias e incrementar la comodidad del transporte peatonal. Segundo, se recomienda llevar al frente de la calle las fachadas con sus puertas y ventanas, en una disposición agradable y fácil de entender.

Tercero, además de la comodidad y eficiencia, la ciudad debe crear espacios para la recreación y contemplación, por antonomasia estos lugares son las plazas, y también pueden ser parques o monumentos cívicos. Cuarto, las vías de circulación y todo pavimento deben construirse con materiales cómodos para caminar, siendo los materiales más cómodos y resistentes: la piedra, ladrillo, tierra compactada y madera.

Apostar por más vialidades para automóviles, en lugar de repensar el diseño urbano, es repetir los errores del siglo pasado. La decisión judicial que detuvo el viaducto elevado no solo salvaguarda un sitio Patrimonio Mundial, también abre la puerta a imaginar alternativas verdaderamente sostenibles y humanas (p. ej., podríamos inspirarnos del transporte público de Budapest, Hungría, donde hay funiculares que se adaptan perfectamente a la estética de los barrios históricos).

El NU ofrece una hoja de ruta clara: calles caminables, mezcla de funciones, espacios públicos vivos y materiales naturales. No se trata de una moda, sino de recuperar lo que alguna vez supimos hacer bien.

ATENTAMENTE

INTBAU México
www.intbaumexico.com