

Editorial.

Movilidad cotidiana y calles multifuncionales: hacia una planeación urbana centrada en las personas

 **Mario Avellaneda González.** Docente investigador, Instituto de Estudios Urbanos (IEU), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.
Correo electrónico: mavellanedag@unal.edu.co

La movilidad cotidiana es uno de los atributos que definen la vida urbana. Cada día, millones de personas se desplazan para trabajar, estudiar, acceder a servicios o disfrutar del espacio público. Sin embargo, históricamente, la planeación urbana y del transporte ha priorizado la eficiencia vehicular sobre las necesidades humanas, lo que, en algunos casos, ha generado la segregación y fragmentación de las ciudades, consolidando y exacerbando desigualdades territoriales. En un contexto de crisis climática, y ante la expansión urbana descontrolada —que incluye la suburbanización de zonas ambientales y de producción agrícola—, es necesario y urgente reorientar la mirada: la ciudad, el espacio público, las calles y la infraestructura de transporte que configuran los entornos de movilidad deben concebirse como espacios multifuncionales, flexibles y al servicio de las personas, no de un modo de transporte en particular.

La movilidad cotidiana como eje de la planeación urbana

La movilidad no es un fin en sí mismo, sino una necesidad y un derecho humano fundamental que garantiza el acceso a otros derechos, como la educación, la salud, el empleo y, en últimas, el derecho a la vida. Por ello, su análisis debe trascender los indicadores tradicionales —como las velocidades de viaje o la capacidad vial— e incorporar, en la toma de decisiones públicas, dimensiones como la equidad, la seguridad ciudadana, la accesibilidad universal y la sostenibilidad, con especial énfasis en la dimensión ambiental.

Las dinámicas de movilidad varían según factores temporales (horas pico, temporadas turísticas, condiciones climáticas), espaciales (centros urbanos, periferias, zonas rurales, áreas suburbanas) y sociodemográficos (género, edad, ingresos). Por ejemplo, las mujeres suelen realizar viajes más complejos en términos espaciales y temporales, al combinar el trabajo remunerado con actividades de cuidado; por su parte, las personas en situación de pobreza enfrentan barreras tanto geográficas como económicas para acceder al transporte. Ignorar estas diversidades conduce a infraestructuras rígidas que excluyen a amplios sectores de la población.

Una planeación urbana centrada en las personas exige, entonces, un enfoque multimodal e integrado. No se trata de imponer modos específicos de transporte (automóvil, motocicleta, bicicleta, transporte público), sino de crear sistemas complementarios que se adapten a las necesidades cambiantes. Ciudades como Bogotá —con su red de ciclorutas y el SITP, que incluye buses de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés), buses urbanos, cable y, esperemos, varias líneas de metro— o Medellín —con su integración entre metro, cable y tranvía, y con la expectativa de ampliar su red de metro y BRT— demuestran que es posible priorizar modos sustentables sin sacrificar eficiencia (aún queda el reto de financiar la operación de estos sistemas). No obstante, estos casos siguen siendo excepciones en un país como Colombia y en una región como Latinoamérica, donde gran parte de la inversión en transporte aún se destina a infraestructura vial para automóviles, con el agravante de que, en el imaginario de muchos tomadores de decisiones, esta sigue considerándose la apuesta principal.

Conceptualización multifuncional de las calles

Las calles son el principal espacio público para la circulación de personas en las ciudades, pero su diseño y conceptualización tradicional las han reducido a corredores de tránsito vehicular. Este paradigma ignora su potencial como lugares de encuentro, actividad deportiva, dinamismo comercial, expresión cultural y resiliencia ambiental. Reimaginar las calles como espacios dinámicos implica reconocer que su función puede —y debe— variar según las demandas ciudadanas y los contextos temporales. Por ello, en opinión de este editorial, el uso, la intervención y la regulación de las calles deberían incorporar las siguientes dimensiones.

Flexibilidad y temporabilidad

Existen ejemplos en todo el mundo que ilustran este principio:

- Ciclovías temporales: implementadas durante horas pico o fines de semana para priorizar el tránsito de ciclistas.
- Calles escolares: cerradas al tráfico motorizado durante los horarios de entrada y salida de instituciones educativas.
- Corredores comerciales peatonales: habilitados en festividades, días feriados o durante mercados itinerantes.
- Espacios de control de temperaturas: con vegetación, sombras temporales (telas o sombrillas), bancas o zonas de descanso en temporadas de calor extremo.

Estas intervenciones no requieren grandes inversiones, sino voluntad política, regulación del uso de las calles más allá de los códigos de tránsito y participación ciudadana. Las estrategias de urbanismo táctico —como intervenciones con pin-

tura, sombrillas o mobiliario modular— han demostrado ser herramientas eficaces para ensayar transformaciones urbanas antes de hacerlas permanentes o para establecer cambios itinerantes que permiten que las calles sean adaptativas.

Priorizar modos sostenibles

Rediseñar las calles también implica redistribuir el espacio público destinado a la movilidad bajo criterios de justicia espacial. En América Latina, donde menos del 30 % de la población usa diariamente un automóvil particular, asignar de forma permanente entre el 70 % y el 80 % del espacio vial a este modo de transporte resulta insostenible e inequitativo. Los manuales y normas para intervenir, modificar y desarrollar nuevas calles deben flexibilizarse tanto desde el diseño como desde la regulación.

En este sentido, también es necesario avanzar en la planeación desde la perspectiva de la velocidad, no solo en el diseño de las calles y las infraestructuras, sino en la regulación de los vehículos automotores (incluidos aquellos que funcionan con energías renovables).

Si los vehículos siguen siendo comercializados con la promesa de alcanzar altas velocidades —atributo que forma parte de su valor de mercado—, continuarán produciendo afectaciones a las personas y a la vida, además de consolidar al vehículo motorizado en la cima de la pirámide de la movilidad urbana. La discusión sobre las velocidades debe incluir a los fabricantes y comercializadores de vehículos, ya que sin su participación será difícil avanzar en una gestión efectiva de la movilidad en las ciudades.

Retos para los gobiernos territoriales

Coordinación interinstitucional

La movilidad cotidiana involucra competencias de múltiples entidades: transporte, ambiente, salud y seguridad. Sin embargo, la fragmentación institucional genera políticas contradictorias: incentivos fiscales al uso del automóvil o la motocicleta mientras se promueve la bicicleta; fomento del transporte público mientras se deteriora la seguridad ciudadana; o el reconocimiento de la prioridad del peatón mientras persisten eventos de violencia armada o ataques contra mujeres, niños y personas mayores.

Ante este panorama, los gobiernos deben crear marcos de toma de decisiones que trasciendan la acción local (metropolitana o regional), con autoridad suficiente para armonizar normas, presupuestos y acciones públicas.

Inversión en infraestructura adaptable

La infraestructura de transporte debe ser multifuncional y resiliente. Por ejemplo: estaciones de transporte público con áreas verdes y zonas de usos múltiples con equipamientos urbanos o espacios comerciales para la gestión económica pública; o vías que integren drenajes pluviales para mitigar inundaciones.

Asimismo, es necesario invertir en tecnología y establecer regulaciones para gestionar los flujos de movilidad. El modelo de *movilidad como servicio* no debe entenderse únicamente como un nicho de mercado para empresas privadas, sino como una oportunidad para equilibrar territorialmente los servicios y tomar decisiones en tiempo real (semáforos inteligentes, aplicaciones de movilidad integrada, servicios regulados).

Enfoque de género y equidad

Las mujeres, las personas con discapacidad y las poblaciones rurales experimentan la movilidad de manera diferencial. Planear con enfoque poblacional implica, por ejemplo: iluminar los paraderos del transporte público, dividir el espacio vial según las velocidades de los vehículos (incluidas bicicletas y patinetas eléctricas) y garantizar aceras amplias y libres de obstáculos para el tránsito de personas en sillas de ruedas. Estas acciones ya están en marcha en algunas ciudades, y deben profundizarse y replicarse.

Las calles como espacios de democratización

Reconocer las calles como espacios dinámicos no es solo una estrategia técnica, sino también un acto político. Implica democratizar el derecho a su uso, goce y disfrute, asegurando que todas las personas —sin importar su modo de transporte— puedan acceder a entornos seguros, inclusivos y sustentables.

Los gobiernos territoriales tienen la responsabilidad de liderar este cambio, pero para ello se requiere de marcos normativos flexibles, esquemas de financiación creativa (como las plusvalías o la generación de valor a través de la regulación del uso de las infraestructuras públicas) y alianzas con la academia y la sociedad civil. La pandemia de covid-19 demostró que transformaciones antes impensables — como la expansión de ciclovías temporales en pocos días u horas — son posibles cuando existe voluntad política.

La movilidad cotidiana garantiza el ejercicio de derechos fundamentales y no debe convertirse en un privilegio para unos pocos. Planear ciudades en las que la movilidad y la vida cotidiana estén centradas en las personas no debe considerarse una utopía, sino una urgencia.