

Aceras

UN FOLLETO
INFORMATIVO
SOBRE
HABITABILIDAD

Ocho de cada 10 personas en Estados Unidos prefieren estar en una comunidad que ofrezca aceras y buenos lugares para caminar. Seis de cada 10 prefieren un vecindario que presente una mezcla de casas, tiendas y servicios dentro de una distancia fácil de cubrir a pie, contra uno que requiera un auto para cada mandado que deban hacer.¹

Las personas que viven en vecindarios con aceras son un 47% más propensas a estar activas por lo menos 39 minutos al día, en comparación con los residentes de áreas sin aceras.²

Las aceras cumplen un papel fundamental en la vida de la comunidad. Como vía de desplazamiento y acceso de peatones, mejoran la conectividad y promueven el caminar; como espacios públicos, las aceras son la puerta de entrada a la comunidad, y activan las calles social y económicamente.

Las aceras seguras, accesibles y bien mantenidas son una inversión comunitaria vital que mejora la salud pública y maximiza el capital social.³

Las aceras aumentan el tráfico peatonal en los centros comerciales, aportando los clientes que las tiendas y restaurantes locales necesitan para progresar. Los inmuebles comerciales con una puntuación Walk Score de 80 sobre 100 fueron valuados un 54% más alto que aquellos que obtuvieron una puntuación Walk Score⁴ de 20, y registraron un aumento del 42% en su margen neto.⁵

El interés en las aceras es tan profundo que estas han pasado a ser un factor en la determinación del precio de las viviendas. Por ejemplo, en un escenario donde dos casas son prácticamente idénticas, la que tiene una acera

Continúa ➔

Las personas que viven en vecindarios con aceras son un 47% más propensas a estar activas por lo menos 39 minutos al día, en comparación con las que residen en áreas sin aceras.



Las aceras acogedoras del centro ofrecen espacio suficiente para que las personas caminen, se detengan, conversen, o descansen un rato. Esta acera en State College, Pennsylvania, está hecha con adoquines, lo que la hace visualmente atractiva. Los adoquines y superficies similares deben instalarse cuidadosamente para que las sillas de ruedas y otros aparatos con ruedas puedan deslizarse sin problemas.

de cinco pies y dos árboles se vende más rápidamente y a un precio entre \$4,000 y \$34,000 más alto.

Una acera bien construida para una propiedad residencial típica de 50 pies de frente le podría costar a un constructor unos \$2,000, pero puede generar un retorno de inversión 15 veces esa cantidad gracias al valor de reventa. Según un informe de CEOs for Cities del año 2009, hasta un aumento de un punto en la puntuación Walk Score de una comunidad podría incrementar el valor de las propiedades entre \$700 y \$3,000.⁶

Derribando mitos

■ “Nadie usará la acera”.

Esto pudo haber sido cierto en el pasado, pero un estudio publicado en el 2012 por los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de EEUU⁷ (U.S. Centers for Disease Control and Prevention o “CDC”) y en el 2013 por el Centro Nacional para Rutas Seguras a la Escuela (National Center for Safe Routes to School)⁸ muestra que un creciente número de personas está caminando, y que muchas de ellas son niños y adultos mayores de 65 años.

La gente simplemente necesita sitios seguros, cómodos y agradables cerca de sus hogares, escuelas y lugares de trabajo para que el caminar sea parte de su rutina diaria, según el estudio de la CDC.

■ “Las personas en Estados Unidos prefieren conducir”.

Quizás... o tal vez conducen tanto ¡porque no hay aceras! Datos federales y un reciente estudio de alcance nacional sobre millas recorridas por vehículos indican que, durante la década del 2000, se condujo menos y se redujo la cantidad de propietarios de automóviles en la gran mayoría de las áreas metropolitanas.

Al mismo tiempo, se incrementó la cantidad de personas que cambiaron el auto por la bicicleta o el transporte público.⁹ Una encuesta llevada a cabo por la Surface Transportation Policy Partnership encontró que el 55% de las personas en el país preferirían caminar más y conducir menos.¹⁰

■ “Se destruirán los árboles”.

No necesariamente. Las aceras se pueden construir para evitar los árboles. De hecho, uno de los pocos motivos que justifican el desviar una acera de una ruta directa es, precisamente, el proteger un árbol.¹¹

■ “Una acera ocupará parte de mi jardín”.

Muchas personas desconocen qué tan alejado está el borde de la acera del límite de su propiedad. Por lo general, hay suficiente espacio público como para construir una acera sin afectar de ninguna manera el territorio del dueño de la propiedad.¹²

■ “La gente va a caminar demasiado cerca de mi casa”.

Hay muy poca diferencia entre lo que los transeúntes pueden ver desde una acera y lo que ya pueden ver desde sus autos cuando circulan por la calle. En todo caso, la diferencia entre una y otra situación será de apenas unos pocos pies.¹³

■ “Las aceras aumentan la delincuencia”.

En realidad, la mayor presencia peatonal implica más ojos en las calles y eso aumenta la seguridad, lo que disuade y reduce la actividad delictiva.¹⁴

■ “Es mejor gastar el dinero proveniente de impuestos en otras necesidades”.

Dado que las aceras incrementan el valor de las propiedades y los ingresos fiscales, actúan como un motor económico. Además, los costos de mantenimiento de las aceras son deducibles del impuesto sobre los bienes inmuebles (Publicación 530 del IRS). Las aceras también constituyen una inversión en seguridad (porque llevan más ojos y oídos a las calles) y son parte integral de un sistema de transporte equilibrado.¹⁵

■ “Me responsabilizarán si alguien se lesiona sobre una acera próxima a mi propiedad”.

Depende. La responsabilidad es determinada por leyes estatales o municipales, pero, para ganar un juicio, la negligencia, ya sea del Gobierno o del dueño de la propiedad, a causa de una condición defectuosa o excesivamente peligrosa (como una grieta ancha o un sector elevado) debe ser probada en un tribunal.¹⁶

■ “Las aceras arruinan el carácter de los vecindarios rurales”.

Solo en décadas recientes se han eliminado las aceras de los vecindarios en áreas urbanas. Además hay muchas maneras de construir una acera o vereda que se adapte al diseño y estilo de una comunidad.

Cómo hacerlo bien



Anchos ideales de las aceras: siete pies en áreas residenciales y de 8 a 12 pies en zonas céntricas.



Las aceras bien construidas pueden durar 25 años o más con poco mantenimiento.

Al proponer y planificar la construcción de aceras, prueba lo siguiente:

■ Involucra a los vecinos y a la comunidad.

Prevé alguna oposición y utiliza este folleto informativo para argumentar en favor de las aceras. Moviliza a personas que piensen igual que tú y trabajen unidos como vecindario o como comunidad. Reúnete con tus vecinos para crear conciencia y abordar cualquier resistencia.

■ Haz las aceras lo suficientemente anchas.

Las aceras son fundamentales en los vecindarios y zonas comerciales muy concurridas del centro debido a la gran cantidad de gente, los muchos destinos y los potenciales conflictos vehiculares que presentan esos lugares. En estas áreas, es importante construir aceras que tengan el ancho suficiente para el tráfico peatonal y elementos tales como mesas de cafés, bancas y otros puntos para socializar.

■ Utiliza un diseño adecuado al lugar.

Una acera debería integrarse al entorno. Hasta las comunidades rurales pueden sacar provecho de los senderos peatonales con diseño de buen gusto. Asegúrate de que las aceras estén bien mantenidas y tengan una presentación agradable, con cruces peatonales seguros y prácticos, y el ancho suficiente para que puedan circular con comodidad dos o tres personas una al lado de la otra.

La distancia mínima ideal para una acera es entre 4 y 10 pies de la calle. Espacio para plantas, árboles y franjas de estacionamiento pueden extender la zona de protección, aumentando la comodidad y enlenteciendo el tránsito.

■ Dale prioridad a las áreas más transitadas y a la conectividad.

Al lanzar un programa de construcción de aceras, establece un círculo de un cuarto de milla de radio alrededor de escuelas, parques, paradas de transporte público y destinos comerciales clave. Todo lo que se encuentre dentro de esos círculos debe ser una prioridad para la construcción de aceras. Asegúrate de planificar las aceras de modo que lleguen a las principales áreas donde la gente trabaja, hace sus compras y se divierte.

■ Considera las entradas para autos.

En muchos vecindarios y zonas comerciales, las entradas para autos están repletas de vehículos en movimiento y estacionados. Dado que esos accesos afectan el tránsito y la seguridad de las aceras, deberían reducirse al mínimo en las áreas comerciales.

Planifica cuidadosamente el mejor modo de tratar las aceras que cruzarán entradas de autos, particularmente en áreas muy transitadas. El callejón es una buena herramienta para mantener a la gente apartada del tráfico, especialmente en las zonas comerciales.

■ Constrúye las aceras y mantenlas con fondos municipales.

Muchas comunidades exigen que los dueños de las propiedades paguen por la construcción de las aceras y las mantengan despejadas (de nieve, hielo, etc.). Dado que constituyen un beneficio público, sería una buena política el construir y mantener las aceras con fondos públicos.

Historias exitosas

■ Decatur, Georgia: Programa de mejora de aceras ("Citywide Sidewalk Program")

Decatur ha sido apodada la ciudad más caminable de Georgia, con más de 60 millas de aceras en sus 4.2 millas cuadradas. El programa de mejora de aceras de toda la ciudad, todavía vigente, comenzó en el 2004 con una evaluación de impacto a la salud, y financiamiento a través de asignaciones anuales de la Comisión Municipal de Decatur (Decatur City Commission).

La meta del programa es tener aceras en al menos un lado de la totalidad de las calles de la ciudad. Desde el 2014 se han construido más de cuatro millas de aceras, entre nuevas y reemplazadas.

■ Austin, Texas: Priorización de aceras

La ciudad de Austin ha construido casi 100 millas de aceras nuevas desde el 2005 para promover el caminar como un medio de transporte viable y para mejorar la seguridad, la accesibilidad y la movilidad peatonal.

Austin completó un inventario detallado de sus aceras, documentó su estado o condición, obtuvo opiniones de sus residentes sobre las necesidades y problemas relativos a aquellas, y estableció prioridades que fueron organizadas en un mapa de prioridades de aceras (Sidewalk Prioritization Map) que puede bajarse del internet. La ciudad da la prioridad al cumplimiento de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act o "ADA"), aceras que permitan que los niños caminen sin riesgos hasta la escuela, una red de aceras, senderos y carriles para bicicletas interconectados, y aceras que sirvan de paradas de autobús. Desde el 2011, se han completado más de 300 aceras con paradas de autobús.

■ Calloway County, Kentucky: Aceras para ir a la escuela

Ir a la escuela a pie o en bicicleta estaba prohibido en la pequeña ciudad de Murray, porque no había aceras y no era un modo seguro de viajar. El Gobierno municipal ofreció construir aceras si el sistema escolar aceptaba cambiar esa norma. La iniciativa resultó en 15,960 pies de aceras, incluida una que va desde la escuela secundaria del condado hasta una zona residencial de familias de bajos ingresos. Ahora, cientos de estudiantes caminan

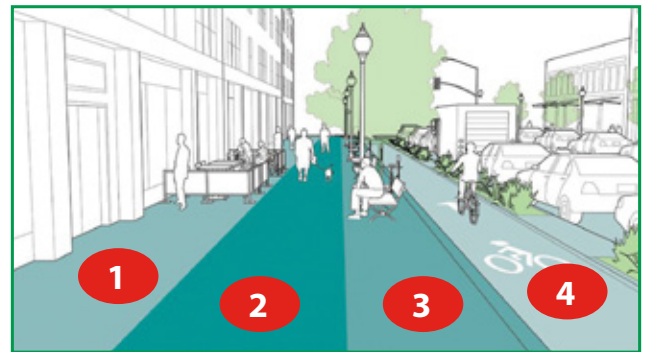
regularmente hasta la escuela.

"Cada vez que miro por la calle, hay gente en las aceras, gente empujando carretillas, gente paseando a sus perros", dijo un administrador del distrito escolar.

CÓMO FUNCIONA

Los lineamientos de diseño de aceras recomiendan una sección transversal mínima de cinco pies, excluidas otras amenidades, y lo suficientemente amplia como para que dos personas puedan caminar una junto a la otra. Aquí presentamos una guía de espacios junto a una propiedad.

1. **Zona de fachada:** una extensión del edificio
2. **Zona peatonal:** lugar seguro y adecuado para caminar, de cinco a siete pies de ancho en áreas residenciales, y de 8 a 12 pies en zonas céntricas y comerciales
3. **Mobiliario urbano/Borde de la acera:** plantas, árboles, bancos, iluminación y espacio para estacionar bicicletas, para crear una barrera protectora del tráfico motorizado
4. **Zona de seguridad/protección:** extensiones del borde de la acera, "parklets", franjas de estacionamiento, espacio para circular en bicicleta, portabicicletas y estaciones de bicicleta



National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide, nacto.org



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org

NOTAS A PIE DE PAGINA

1. National Association of Realtors. (Noviembre del 2013) National Community Preference Survey. <http://www.realtor.org/articles/nar-2013-community-preference-survey>
2. Sallis J., et al. "Neighborhood Environments and Physical Activity among Adults in 11 countries." *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 36, No.2
3. National Association of City Transportation Officials (NACTO). (Octubre del 2012) *Urban Street Design Guide* pp 24-25. <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-nacto-urban-street-design-guide.pdf>
4. Walk Score® es un sistema de clasificación logarítmica en línea que determina la caminabilidad básica de una propiedad residencial o comercial. Walk Score utiliza factores de los vecindarios tales como distancia a tiendas y escuelas para generar un número del 0 al 100 que mide la caminabilidad de cualquier domicilio <http://www.walkscore.com>
5. Pivo, G. and Fisher, J.D. (2010) *The Walkability Premium in Commercial Real Estate Investments*. University of Arizona and Benecki Center for Real Estate Studies, Indiana University. http://www.u.arizona.edu/~gpivo/Walkability%20Paper%208_4%20draft.pdf
6. Cortright, J. Impresa, Inc., CEOs for Cities. (Agosto del 2009) *Walking the Walk: How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities*. http://www.ceosforcities.org/pagefiles/WalkingTheWalk_CEOsforCities.pdf
7. Centers for Disease Control and Prevention. (Agosto del 2012) Vital Signs. <http://www.nmhc.org/files/ContentFiles/Brochures/Myth%20and%20Fact%20FINAL.pdf>
8. National Center for Safe Routes to School. (Octubre del 2013) *Trends in Walking and Bicycling to School from 2007 – 2012*. http://saferoutesinfo.org/sites/default/files/Trends_in_Walking_and_Bicycling_to_School_from_2007_to_2012_FINAL.pdf
9. U.S. PIRG Educational Fund. (Diciembre del 2013) *Transportation in Transition: A Look at Changing Travel Patterns in America's Biggest Cities*. <http://www.uspirg.org/news/usp/study-shows-driving-decline-america%E2%80%99s-cities>
10. Surface Transportation Policy Project, Belden Russonello & Stewart. (Abril del 2003) *Americans' Attitudes Toward Walking and Creating Better Walking Communities*. http://www.transact.org/library/reports_pdfs/pedpoll.pdf. Whetmore, J.Z. "Retrofit Sidewalks." *Perils for Pedestrians Public Affairs Series* (Noviembre del 2012) Última consulta: 3 de marzo del 2014 <http://www.pedestrians.org/retrofit/retrofit15.htm>
11. Rails to Trails Conservancy, National Park Service. (Enero de 1998) *Rail-trails and Safe Communities: The Experience on 372 Trails*. http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Safe%20Communities_F_Lr.pdf
12. Ibídem
13. Ibídem
14. Berg, D. (N.D.) "Sidewalk Slip and Fall: Who is Liable?" NOLO. <http://www.nolo.com/legal-encyclopedia/sidewalk-slip-fall-who-is-liable.html>
15. Rails to Trails Conservancy, National Park Service. (Enero de 1998) *Rail-trails and Safe Communities: The Experience on 372 Trails*. http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Safe%20Communities_F_Lr.pdf
16. Federal Highway Administration. (N.D.) *Pedestrian Safety Guide and Countermeasure Selection System*. http://www.pedbikesafe.org/PEDSAFE/resources_guidelines_sidewalkswalkways.cfm

FUENTES DE INFORMACIÓN

1. **Los Angeles County Model Design Manual for Living Streets.** (2011) <http://www.modelstreetdesignmanual.com/>
2. **Advanced Sidewalks and Streets Toolkit.** AARP. (2011) <http://www.aarp.org/content/dam/aarp/livable-communities/plan/assessments/advanced-streets-and-sidewalks-toolkit-2011-aarp.pdf>
3. **Costs for Pedestrian and Bicyclist Infrastructure Improvements.** Bushell, M., et al. UNC Highway Safety Research Center, Federal Highway Administration. (Octubre del 2013) http://katana.hsrc.unc.edu/cms/downloads/Countermeasure%20Costs_Report_Nov2013.pdf
4. **Walkability, Real Estate and Public Health Data,** Walk Score Data Services, <http://www.walkscore.com/professional/research.php>
5. **Sidewalks and Streets Survey.** http://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/fhwa_sa_12_013.htm
6. **Business Performance in Walkable Shopping Areas.** Active Living Research. (Noviembre del 2009) http://activelivingresearch.org/files/BusinessPerformanceWalkableShoppingAreas_Nov2013.pdf
7. **Walk Score blog** at <http://blog.walkscore.com/>



AARP LIVABLE COMMUNITIES

601 E Street NW, Washington, DC 20049
livable@aarp.org
aarp.org/livable



WALKABLE AND LIVABLE COMMUNITIES INSTITUTE

2023 E. Sims Way #121, Port Townsend, WA 98368
community@walklive.org
walklive.org