

# CALLES CAMINABLES

UN GUÍA PARA **OAKLAND**



URBAN ECOLOGY



**URBAN ECOLOGY**



**Join Us!**

Your support enables our staff to help design healthier, more vibrant urban neighborhoods, and to strengthen alternative land uses, public transit, and affordable housing throughout the Bay Area.

You may make contributions using this form or through our secure website at:

[www.urbanecology.org](http://www.urbanecology.org)

**Yes I want to support Urban Ecology!**

Name: \_\_\_\_\_

Address: \_\_\_\_\_

City: \_\_\_\_\_

State/Zip: \_\_\_\_\_

Phone: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

Please accept my contribution to Urban Ecology of:

\$50    \$100    \$250    \$1,000 or    \$ \_\_\_\_\_

Or, bill my  Visa    Mastercard

Number: \_\_\_\_\_

Expiration: \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

Please mail to: 414 13<sup>th</sup> Street, Suite 500, Oakland, CA 94612

(cut here)

**SOBRE**

**Ecología Urbana**

Fundada en 1975, la misión de Ecología Urbana es el crear vecindarios que sean lugares prósperos, saludables en que vivir. Nos especializamos en la planificación participatoria de uso de la tierra que cree una visión para el cambio, y la defensa de una política que transforme una visión de la comunidad en realidad. Mientras el Área de la Bahía de San Francisco tenga muchos no utilitarios que aboguen por la revitalización sustentable de los vecindarios y regional, Ecología Urbana es la única que opera a ambos niveles simultáneamente. Basada en el centro de Oakland, Ecología Urbana trabaja en un rango de comunidades a través de los condados de San Francisco y Alameda, con la mayoría de los clientes en vecindarios de bajos ingresos y diversos étnicamente. Buscamos promover comunidades que sean ambientalmente saludables, económicamente adecuadas y socialmente justas. Para más información acerca de nuestros proyectos de planeamiento y defensa de políticas, ver [www.urbanecology.org](http://www.urbanecology.org).

**ECOLOGÍA URBANA**

**414 13<sup>TH</sup> STREET, SUITE 500**

**OAKLAND, CALIFORNIA 94612**

**(510) 251-6330**

PERSONAL: Robert Hickey, Amy Tanner, Jess Wendover, Diana M. Williams

CONSEJO DE DIRECTORES:

Heather Koch, PRESIDENTE

Kelley Kahn, VICE PRESIDENTE

Deni Adaniya, TESORERO

Amy Adams

Kristi Kimball

Paul Okamoto

Steve Sanders

Jack Sylvan

Egon Terplan

**URBAN ECOLOGY**



	PÁGINA
<b>LA INSPIRACIÓN POR ESTE LIBRO</b> .....	05
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	06
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>LA HISTORIA DE LAS CALLES DE OAKLAND</b> .....	09
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>ESTUDIO DE CASOS DE OAKLAND</b> .....	14
<b>CALLES CAMINABLES Y SU SEGURIDAD</b> .....	17
La Mezcla de Peatones en 8th y Webster .....	18
<b>CALLES CAMINABLES Y SU SALUD</b> .....	21
Clubes YWCA “Sea Activo” de Oakland .....	22
<b>CALLES CAMINABLES Y LOS NEGOCIOS DE SU VECINDARIO</b> .....	25
Programa de la Calle Principal de Fruitvale .....	26
<b>CALLES CAMINABLES, TRÁNSITO Y BICICLETAS</b> .....	29
Bus Rápido 72 de la Avenida de San Pablo .....	30
<b>CALLES CAMINABLES Y JUSTICIA SOCIAL</b> .....	33
¡Revivir el Barrio Chino! Plan de Transporte de la Comunidad .....	34
<b>CALLES CAMINABLES Y LA JUVENTUD</b> .....	37
Zona de Bajada y Caminable del Bus de la Escuela Elemental Chabot .....	38
<b>CALLES CAMINABLES Y ADULTOS MAYORES</b> .....	41
Vecindario Caminable para Adultos Mayores .....	42
<b>CAPÍTULO 3</b>	
<b>COMO ACCIONAR</b> .....	45
<b>PREGUNTAS HECHAS FRECUENTEMENTE</b> .....	50

<b>CAPÍTULO 4</b>	
<b>HERRAMIENTAS</b> .....	57
<b>EXCESO DE VELOCIDAD</b> .....	60
<b>SEGURIDAD AL CRUZAR</b> .....	66
<b>EMBELLECIMIENTO DE LAS CALLES</b> .....	74
<b>PARADERO INADECUADO DE LOS BUSES</b> .....	78
<b>PROMOVRIENDO EL CAMINAR</b> .....	80
<b>CAPÍTULO 5</b>	
<b>INGENIERÍA DE TRÁNSITO 101</b> .....	87
<b>RESPUESTAS COMUNES DE LOS INGENIEROS DE TRÁNSITO</b> .....	90
<b>TÉRMINOS</b> .....	95
<b>CAPÍTULO 6</b>	
<b>RECURSOS</b> .....	99
<b>APOYO/SOCIOS</b> .....	100
<b>FUENTES DE DATOS</b> .....	106
<b>LEYENDO LISTAS / PUBLICACIONES CLAVE</b> .....	110
<b>CAPÍTULO 7</b>	
<b>OPORTUNIDADES DE FINANCIAMIENTO</b> .....	113
<b>APÉNDICES</b> .....	
<b>PREPARÁNDOSE PARA UNA REUNIÓN DE LA COMUNIDAD</b> .....	120
<b>LEYES Y RESPONSABILIDADES LEGALES DE PEATONES Y VEHÍCULOS</b> .....	122
<b>MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</b> .....	126
<b>FORMULARIO DE AUDITORÍA DE CAMINABILIDAD</b> .....	130
<b>NOTAS AL PIE DE LAS PÁGINAS</b> .....	134
<b>SOBRE ECOLOGÍA URBANA</b> .....	136






# LA INSPIRACION

POR ESTE LIBRO

**E**N UNA VENTOSA TARDE DE MARZO de 2003, una mujer cuyos niños asistían a la Escuela Elemental de Garfield se paró frente a un gran mapa de su vecindario en el distrito de San Antonio de Oakland. Con un lápiz marcador en la mano, dibujó una larga línea larga y devanada en el mapa. Sí, dijo en español, camina con sus hijos por la “larga vía” a Garfield. Pero la ruta más corta y directa cruza calles anchas y peligrosas. Así que deja la casa temprano cada día para encaminar sus niños en la larga vía – sólo para que estén seguros. ■ No todo niño de Oakland es tan afortunado. Una y otra vez, durante los talleres de trabajo de nuestra comunidad en Oakland y en cualquier otra parte, hemos oído padres, comerciantes, residentes, y otros preguntar cómo pueden hacer las calles más seguras — de automóviles a exceso de velocidad y del crimen. En realidad, los números confirman el problema: Oakland tiene una de las tasas de accidentes de peatones más alta en el estado de California. En promedio, una persona es atropellada por un vehículo cada día en esta ciudad. ■ ¿Cuál es la solución? Mucha gente piensa que es simple instalar más semáforos y traer más policías. Como esperamos que muestre este Manual de Trabajo, crear calles verdaderamente saludables en las que se pueda vivir toma un enfoque más amplio y holístico. ¡Les invitamos a que usen este libro para crear una calle caminable frente a la puerta de su casa!



## ¿Para QUIÉN es este Manual de Trabajo?

Este Manual de Trabajo es para todos los de Oakland, porque todos caminan en algún punto durante el día. Ya sea que Usted sea un residente que quiere que los automóviles dejen de andar a exceso de velocidad en su cuadra, un estudiante que quiere caminar a su escuela más fácilmente, o un hombre de negocios que quiere ver más gente caminando a través de su puerta, este Manual de Trabajo es para Usted.

## ¿CUÁL es una Calle Caminable?

Calles Caminables son espacios compartidos. Son diseñadas para toda la gente, estén en automóviles, a pie, en sillas de ruedas o en bicicletas. Una Calle Caminable hace que Usted quiera estar en el exterior. Eso quiere decir que tiene cosas interesantes a medida que se mueve en ella — árboles, casas, gente, edificios de departamentos. Una Calle Caminable no le hace sentirse arriesgando su vida tratando de cruzarla. Tiene veredas, bancos, iluminación, bajadas y señales para ayudarlo a cruzar más fácilmente. Finalmente, una Calle Caminable lo lleva a destinos donde Usted quiere ir, ya sea tiendas, la parada del bus, BART, su trabajo o un parque.

## ¿CÓMO las Calles Caminables se relacionan con autos?

Las Calles Caminables no son “anti-automóviles.” La realidad es que mucha gente conduce o viaja en automóviles a menudo. En consecuencia, cambiar nuestro enfoque a calles y caminos no tiene que poner a “motoristas” contra “peatones.” En las últimas cinco décadas, los ingenieros de tránsito y oficiales de la ciudad han tendido a valorizar el mover el tránsito rápidamente sobre mover los peatones seguramente y cómodamente. Ya sea que maneje, camine o ande en bicicleta, todos necesitamos ir y venir con seguridad. Esto incluye peatones, conductores, usuarios del tránsito, y ciclistas, de todas las edades y capacidades físicas. Todos merecemos caminos seguros que proporcionen medios cómodos y agradables para llegar a donde vamos.

## ¿DÓNDE me consigo una Calle Caminable?

Las Calles Caminables no nacen — se crean. Si Usted quiere que su calle sea más caminable, comience con este Manual de Trabajo. Algo que Usted debería saber desde ahora: Necesita hacer que otra gente se involucre. La buena noticia es que Oakland ya tiene algunas grandes Calles Caminables que sirven como ejemplos, junto con residentes, dueños de negocios, y organizaciones ya dedicadas a hacer sus vecindarios más fuertes, más saludables y más seguros. Esperamos que las próximas páginas ayuden a darle una inspiración y las herramientas para hacer sus calles más caminables.





# LA HISTORIA DE LAS CALLES DE OAKLAND

**OAKLAND ES UNA CIUDAD DE CAMINANTES.** Tiene una serie de calles cortas y derechas, una gran colección de vecindarios vibrantes a los cuales es divertido y fácil llegar, y hermosos destinos como el Lago Merritt y la Plaza Jack London. Estas cualidades hacen que Oakland tenga una de las proporciones de caminar más altas en California. Desgraciadamente, tiene también una de las proporciones más altas de accidentes y fatalidades de peatones. Esto es parcialmente porque hay más gente que camina. Pero además muchas calles de Oakland son anchas y difíciles de cruzar, lo que fomenta velocidades más altas. Una mirada a la historia de Oakland ayuda a explicar por qué nuestras calles llegaron a ser del modo que son.

## Una Historia de Caminar

Oakland fue incorporada en 1852 y ha sido un importante centro de transporte siempre desde entonces. La primera calle de la ciudad fue pavimentada en 1864, a lo largo de Broadway entre las calles 4<sup>th</sup> y 10<sup>th</sup>. En 1869, Oakland llegó a ser la parada final para todos los pasajeros transcontinentales. Hordas de visitantes que buscaban sus fortunas en los minerales de oro de Sierra, o en el comercio de San Francisco, bajaron del tren a lo que es conocido ahora como Old Oakland. Menos de cincuenta años después, con la aparición del automóvil, la ciudad permaneció como un punto de parada popular para motoristas que viajaban en el Lincoln Highway, una ruta de New York-a-San Francisco completada en 1913.

En 1869, el primer “carro a caballos” de la ciudad — un carro tirado por caballos — comenzó a correr desde el estuario a la parte norte de Oakland. Para 1891, Oakland tenía un tranvía eléctrico funcionando hasta Berkeley, y añadieron

muchas líneas nuevas en la década siguiente. Los trolebuses del Sistema Principal funcionaron en las avenidas Broadway, Telegraph y San Pablo, Grove Street (ahora Martin Luther King, Jr. Street), Grand Avenue y East 14<sup>th</sup> Street (ahora International Boulevard), para nombrar unos pocos. Se podía abordar un tren o trolebus en el centro de Oakland y viajar todo el camino a Mills College, Montclair, West Oakland, Berkeley, San Francisco y más allá.<sup>1</sup>

Como muestran las fotografías de calles ajetreadas, estos sistemas de ferrocarriles contribuyeron a una gran cantidad de caminatas en Oakland. Pero al final de los años 1940, el vasto sistema de trolebuses de Oakland colapsó por una variedad de razones, muchas de ellas financieras. El último trolebús cerró en 1948, con la última pasada por Grove Street Number 5.

## De Trolebuses a Tránsito

Cuando se sacaron las vías de los trolebuses, dejaron detrás calles anchas construidas para acomodar dos pistas de carros. En 1951, la ciudad removió más de seis millas de vías dobles de carros; otras cinco millas fueron eliminadas el año siguiente a lo largo de las calles 12<sup>th</sup>, 16<sup>th</sup> y East 14<sup>th</sup>, y Telegraph Avenue.<sup>2</sup>

A medida que los automóviles y camiones pasaron a ser más común, y a medida que el tráfico aumentaba, los ingenieros de tránsito de Oakland aplicaron soluciones que permanecen populares, y algo problemáticas, hasta hoy en día: Enacharon las calles, y aumentaron las de una sola dirección. Entonces, como ahora, la gente y los vecindarios padecen el impacto negativo de tales medidas: más pavimento, contaminación y velocidades peligrosas.

En 1951 la ciudad aprobó un plan para convertir las calles a través del centro en calles de una dirección. La meta fue acelerar el tránsito y reducir la congestión. Todas las calles entre la 7<sup>th</sup> y 22<sup>nd</sup> pasaron a ser calles de una dirección (excepto por las 14<sup>th</sup> y 20<sup>th</sup>), al igual que Castro, Grove, Jefferson, Clay, Washington, Franklin y Webster.<sup>3</sup> Eventualmente, las calles 12<sup>th</sup>, 13<sup>th</sup>, y Harrison pasaron a ser calles de una dirección para proporcionar más capacidad entre el centro y East 14<sup>th</sup> Street, particularmente a través de la nueva represa de 12<sup>th</sup> Street al pie del Lago Merritt. Medio siglo después, la calle al pie del Lago Merritt está siendo



Our darling child ran down the highway,  
No fear of danger did he feel.  
A speeding car bore down upon him,  
A careless driver at the wheel.

*Oh drivers please do not be careless.  
Please watch for children when you drive.  
If there had been no careless driver,  
My darling child would be alive.*

The sunshine from the home is missing,  
Forever gone the chubby face.  
My darling child is now in heaven  
Where careless drivers have no place.

*Oh drivers please do not be careless.  
Please watch for children when you drive.  
If there had been no careless driver,  
My darling child would be alive.*

"CARELESS DRIVER" 1946  
Maddox Brothers & Rose

rediseñada para desacelerar los automóviles y hacerla una vez más amistosa para los caminantes y los ciclistas. Incluso en 1946, una canción campestre escrita en Oakland llamada "Careless Driver" resaltaba el peligro de caminar en un ambiente centrado en los automóviles (vea arriba).<sup>4</sup>

## Hola Carreteras, Adiós Vecindarios

Como la compra y el uso de los automóviles continuó creciendo en los 1950s y '60s, se construyeron carreteras en las ciudades a través del país. Oakland no fue excepción. Mientras las carreteras facilitaron los viajes de larga distancia y añadieron considerable capacidad al sistema de caminos, a menudo pasaron a través de vecindarios, especialmente los de bajos ingresos y minorías, reemplazando casas y negocios con grandes estructuras de concreto, paredes en blanco, y tránsito de rápido movimiento.

La primera carretera moderna en Oakland fue la Cypress Freeway. Cuando se inauguró en 1957, pasó a través de West Oakland donde está hoy en día la carretera Mandela Parkway (fue reconstruida en el borde de West Oakland después del terremoto de Loma Prieta en 1989). Siguió la Interestatal 80 y 880, que dividieron los vecindarios del este y oeste de Oakland y el embarcadero. Poco después se construyó Interstate 580, que reemplazó MacArthur Boulevard como una ruta principal este-oeste, y Highways 24 y 13, que cortaron aún más distritos comerciales y vecindarios. El túnel Webster, construido también en este tiempo, proporcionó acceso a Alameda pero añadió también tránsito de alta velocidad a través del centro de Chinatown. Aunque la mayoría del tránsito que una vez congestionó el centro se movió a estas carreteras, las calles anchas de una sola dirección permanecieron dentro de la ciudad.

## La Nueva Generación Del Tránsito

Para proporcionar servicio de tránsito en la era después de los trolebuses, se creó el Sistema de Tránsito Alameda-Contra Costa (AC Transit) en 1956 y comenzó a funcionar en 1960. El Distrito de Tránsito Rápido del Área de la Bahía — conocido como BART — siguió, comenzando su construcción en 1964 y llevando los primeros pasajeros en 1972. Hoy en día estos sistemas de

buses y trenes llevan cientos de miles de habitantes de Oakland diariamente, generando unos estimados 200,000 viajes de caminatas diarios a y desde el bus y las estaciones BART. Sin embargo, como casi todas las estaciones BART de Oakland, y muchas de las rutas de buses de AC Transit, están ubicadas a lo largo de calles anchas donde una vez llevaron trolebuses y trenes, usuarios del tránsito tienen que competir con tráfico pesado y rápido sólo para llegar a su parada o estación.

## Una Historia De Activismo

A pesar de los desafíos presentados por nuestras calles anchas y las numerosas carreteras, Oakland es un líder nacional cuando se toca a apoyar a los peatones. En realidad, Oakland tiene una historia de abogacía de peatones. En 1967, los Panteras Negras trataron la seguridad de personas a pie como un asunto de derechos civiles: demandaron una señal de tránsito en North Oakland, en las calles 55<sup>th</sup> y Market, cerca de la Escuela Elemental Santa Fe. Hoy un letrero conmemora su propuesta.

El Proyecto de Seguridad de Peatones de Oakland (OPSP), fundado en 1995, es un programa único patrocinado por la ciudad que promueve la seguridad de los peatones y el acceso a través de educación, ingeniería, e imposición. Debido en parte a la abogacía de OPSP, la ciudad instaló alrededor de 1,600 reductores de velocidad desde 1995 a 2000 para evitar los excesos de velocidad en calles residenciales, resultando en que Oakland se cuenta como "la capital de reductores de velocidad" del país. El Plan Maestro de Peatones de Oakland, desarrollado por OPSP y adoptado por el Concilio de la Ciudad en 2002, fue uno de los primeros planes de este tipo en el país. La historia de activismo en Oakland, especialmente la presentación de los derechos peatonales como derechos civiles, son importantes legados en los cuales construir a medida que continuamos abogando por Calles Caminables.