

## Red de Ciudades que Caminan

### Comunicación para la jornada sobre Espacios de Prioridad Peatonal

- 15 de noviembre de 2018 -

Los municipios que integran la Red de Ciudades que Caminan comparten una filosofía global de caminabilidad cuyos principios entroncan directamente con el objeto de la jornada, ya que las ciudades caminables deben ser (son) en su conjunto un espacio de prioridad peatonal.

La máxima fundamental de la Red de Ciudades que Caminan es que **caminar debe ser modo de transporte principal de las ciudades** por los siguientes motivos:

- Es el más natural y propio del ser humano
- El más inclusivo: no depende de la clase social y abarca el mayor rango de edad.
- Es el menos lesivo, en cuanto a accidentes y contaminación.
- Está además indisolublemente unido al **derecho al espacio público** (equiparable al derecho a la salud) ya que cuando caminamos no sólo nos desplazamos sino que además nos relacionamos con los demás, velamos por nuestra ciudad, jugamos, nos sentamos, entramos a los comercios... Las personas que caminan dotan de valor al espacio público.

Por todo ello **el espacio público se debe diseñar, ordenar y regular dando prioridad a las personas que caminan**, lo cual no puede quedarse en la oratoria o en el dibujo de una pirámide invertida de movilidad.

Tomando como base este axioma, la RCqC recomienda 6 principios generales para el diseño y ordenación del espacio público urbano y una serie de medidas particulares, en relación con la temática de la jornada:

#### Principios Generales.

1. **Las personas que caminan son los actores urbanos más vulnerables y al mismo tiempo los que más valor aportan al espacio público**, por tanto el espacio público urbano debe diseñarse con absoluto respeto hacia ellas, tanto en relación a los coches, como a las bicis y otros elementos rodantes, motorizados o no.
2. **Los vehículos, impulsados con la propia energía de las personas o no, nunca deben suponer una amenaza para las personas que caminan.** Para evitar que esto suceda, la infraestructura urbana debe adaptarse a los cánones de la caminabilidad y las autoridades deben fomentar la convivencia de usos sobre la base del actor más débil: el peatón.
3. **Un espacio público diseñado a favor del peatón disminuye la violencia vial, evita normativas complejas y reduce sanciones.** La regulación del uso del espacio público debe hacerse sobre planificación y diseños urbanos que prioricen la caminabilidad.
4. **El espacio público debe ser inclusivo y facilitar la autonomía de las personas.** Caminar también significa utilizar silla de ruedas autopropulsada o con ayuda de otras personas, aprender a caminar, trasladarnos cuando somos personas mayores, ejercer de padres recientes, movernos sin visibilidad, hacer la compra con un carro de mano... **Se debe hacer cumplir la ley que obliga a los municipios generalizar las infraestructuras propias de la accesibilidad universal.**

5. **La caminabilidad está asociada de manera indisoluble a la estancia, al juego y la socialización.** La función circulatoria, incluso cuando se desarrolla en medios sostenibles, no puede anular estas cualidades del espacio público que debe ser diseñado y regulado para favorecer el asiento, el juego y las manifestaciones culturales en la calle.
6. **La caminabilidad abarca a todo el espacio urbano,** no sólo a los centros históricos, las zonas turísticas, los centros comerciales urbanos, las áreas centrales o las zonas verdes. Toda la ciudadanía tiene derecho a un medio caminable.

#### **Medidas Concretas.**

Para favorecer la regulación los espacios deberían dividirse solo en dos: espacios peatonales y espacios de preferencia peatonal.

En los primeros el espacio es exclusivamente peatonal (aceras, pasos de peatones, calles peatonales, bulevares centrales de avenidas, parques, paseos marítimos...)

En los segundos el espacio es compartido con vehículos, siempre con preferencia peatonal.

Al margen queda la calzada propiamente dicha, sólo para vehículos, que debería tender a ocupar el espacio minoritario de la ciudad.

#### **EN ESPACIOS PEATONALES**

1. **Las aceras y demás espacios peatonales deben preservar su carácter peatonal, sin excepción,** puesto que la excepción tiende a hacerse norma. Quien conduce un vehículo de movilidad personal, motorizado o no, y entra en un espacio peatonal debe desmontar del mismo y pasar a ser un peatón. **Es necesario abandonar el la prescripción de que " circularán a velocidad del peatón" porque es una frase que no define nada:** ¿cuál es velocidad de un peatón sentado? ¿la de una persona ciega que camina sin referencias visuales? ¿la de un grupo de niños y niñas que juegan en la calle? ¿la de alguien que se detiene a ver un escaparate? ¿la de una persona mayor con un andador?...
2. Las excepciones de circulación de grupos escolares con bicicleta por aceras no son recomendables porque educan en la generación de un hábito que no se considera aceptable en la práctica fuera de la escuela.
3. Recursos como las aceras-bici no son admisibles ya que no son compatibles con las cualidades que un espacio peatonal, son una amenaza para quienes caminan y disminuyen la posibilidad de funciones alternativas a la circulación.
4. Los pasos de peatones deberían tender a ser a nivel de las aceras para evitar discontinuidades.

#### **EN ESPACIOS DE PREFERENCIA PEATONAL**

1. En los espacios compartidos la preferencia debe ser peatonal, tanto longitudinal como transversalmente.
2. La velocidad máxima no debe superar los 20 km/h siendo recomendable los 10 km/h. Se deben invertir los medios técnicos y humanos necesarios para que se cumplan.

3. Puesto que por definición la preferencia debería ser peatonal, la señalización de pasos de peatones no sería necesaria y no deberían existir semáforos para la regulación del tránsito.
4. El diseño de estos espacios debe evidenciar la prioridad peatonal: trayectorias no rectilíneas para vehículos, mobiliario y arbolado en posiciones centrales, no diferenciación de zonas de rodadura. Para solucionar el conflicto con las personas que caminan sin visión o con visión reducida debería recurrirse al uso de la señalización podotáctil necesaria respetando siempre la franja junto a la fachada libre de obstáculos.

#### **EN CALZADA**

Velocidad máxima de circulación 30 km/h en zonas urbanas, salvo autovías urbanas, con medidas efectivas para su cumplimiento, tanto de diseño como sancionadoras.