

PRESENTACION

Asociación Andando Burgos

Presentación Andando Burgos:
Nuestros objetivos, nuestras propuestas, tu ciudad.
Miembros Andando Burgos

Charla/Taller:
La peatonalidad en el contexto de la Movilidad Urbana Sostenible.
Dr. Luis Santos y Ganges,
Profesor de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid

Debate abierto.



Día Martes 8 de Noviembre
Lugar Sala Polisión Teatro Principal
Hora 19:30 h



La peatonalidad en el contexto de la movilidad urbana sostenible

¡Uf! Los conceptos...

1. **Peatonalidad**, caminabilidad, ciudad paseable...
2. Vialidad, accesibilidad, **movilidad**, conectividad...
3. Desarrollo sostenible... **movilidad urbana sostenible.**



1. La PEATONALIDAD como concepto sociológico exige poner en discusión el **sentido del espacio público**; habitabilidad, convivencia, conflicto, manifestación social...
2. La PEATONALIDAD como concepto urbanístico exige pensar la **estructura urbana** y ordenar los espacios con la proximidad y la complejidad como valores.
3. La PEATONALIDAD como concepto de transporte, modo mayoritario de transporte y prioridad en la política de movilidad, debe estar integrada en una **política de movilidad sostenible**.
4. La PEATONALIDAD como concepto de diseño urbano exige replantear las formas del **espacio público** y repensar la **sección de la calle** y el reparto de sus espacios.

1. *La peatonalidad como concepto urbano integral debe acometerse en la escala ciudad, como una red o subsistema urbano, el de los itinerarios... de los espacios exclusivos a la peatonalización difusa.*
2. *La peatonalidad como herramienta de centralidad tiene riesgos y no responde necesariamente a la movilidad sostenible en la ciudad.*

1.- La peatonalidad como concepto sociológico exige poner en discusión **el sentido del espacio público**; habitabilidad, convivencia, manifestación social...

1. **HABITABILIDAD:** *livability*... la calidad de vida, atendiendo a la influencia del entorno físico y el medio ambiente, entornos propicios.
2. **CONVIVENCIA:** uno de los factores más trascendentales para el bienestar y la salud... cooperación, integración social, amabilidad.
3. **MANIFESTACIÓN SOCIAL, CONFLICTO:** lucha por el estatus, el poder y los recursos, lucha por los valores... factor de progreso, que se basa en la formación de grupos de cambio y acción social.



2.- La peatonalidad como concepto **urbanístico** exige pensar la **estructura urbana** y ordenar los espacios con la proximidad y la complejidad como valores.

1. **ESTRUCTURA URBANA:** la peatonalidad debe entenderse, antes como factor estructural que como elemento de diseño... y en la escala ciudad. Por ello es el Planeamiento Urbanístico el que debe ordenar el espacio público y procurar una mejor movilidad.
2. **URBANISMO DE PROXIMIDAD:** la movilidad no es esencialmente buena, y procurar menores desplazamientos es un buen criterio de ordenación, para lo cual los conceptos de complejidad y mixtura tienden a colaborar.



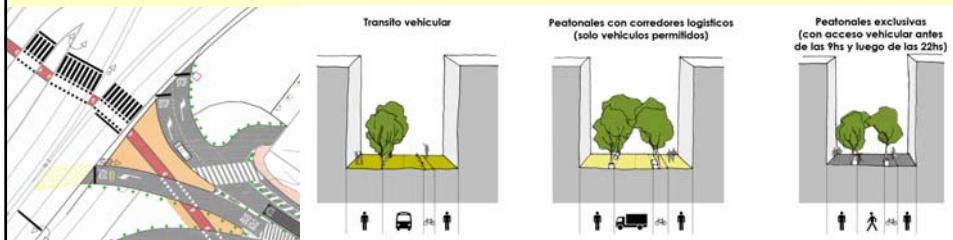
3.- La peatonalidad como concepto **“transportístico”**, modo mayoritario de transporte y prioridad en la política de movilidad, debe estar integrada en **una política de movilidad sostenible**.

1. **MODO UNIVERSAL de transporte** (...el transporte público como modo democrático y el transporte motorizado privado como modo selectivo).
2. **MODO PRIORITARIO de transporte** : La importancia de los itinerarios... Debemos avanzar de los espacios exclusivos a la peatonalización difusa.
3. **MODO de transporte que exige RECONSIDERAR EL ESPACIO PÚBLICO** tanto desde los criterios de diseño urbano como desde el punto de vista funcional (cómo se mueven las personas).



4.- La peatonalidad como concepto de **diseño urbano** exige replantear **las formas del espacio público** y **la sección de la calle** y el reparto de sus espacios.

1. **DISEÑO URBANO:** antes de pensar en pavimentos, elementos de mobiliario e instrucciones de proyecto, el diseño urbano debe ser **diseño integrado** y evitar las recetas normadas sólo para el tráfico.
2. **SECCIÓN DE LA CALLE:** dotar de espacios al peatón frente al espacio del vehículo... Mejor reparto de los ámbitos modales.
3. **LOS ESPACIOS DEL VIANDANTE:** cómo diseñar espacios funcionales de las personas en la calle... En relación con los usos del espacio edificado, con la movilidad, con la estancia, con la calidad urbana...



Considerandos...

El diseño para todos

- El diseño habitualmente toma sus decisiones sobre la base de un **patrón** o modelo -"hombre medio"- cuyas características físicas han sido normalizadas; sin embargo no hay persona que se adapte totalmente a estas medidas, haciendo necesario **un diseño que se acomode a toda la población**, complementando ciertos criterios que integren las necesidades para mejorar la calidad de vida de las personas, que en ocasiones puede estar limitada o impedida por la desventaja que surge del encuentro entre la discapacidad y las situaciones del entorno.

Accesibilidad universal > Las barreras físicas a corregir pueden ser:



- **Arquitectónicas**
- **Urbanísticas**
- **de Transporte**
- **de Comunicación**

Considerandos...

El urbanismo de proximidad

- Las políticas urbanísticas o de localización de usos del suelo y de las diferentes actividades son, en efecto, las que de un modo más directo determinan las necesidades de desplazamiento:
 - Un urbanismo que aleja los equipamientos, los empleos y los comercios de las viviendas mina las posibilidades de que el transporte colectivo funcione correctamente y de que puedan emplearse la marcha a pie y la bicicleta de una manera cómoda y atractiva.

Considerandos...

La moderación del tráfico

1. Lucha contra la *congestión circulatoria*, mediante la regulación de la **velocidad** y también del **volumen** o cantidad de vehículos.
2. Dar *prioridad al viandante* sobre los vehículos, tanto en la circulación (viario) como en el uso del espacio público (espacios libres públicos y equipamientos).
3. Mejora de la *calidad de vida*: seguridad vial, ahorro energético, lucha contra el ruido y la polución, medidas a favor del transporte público...
4. Todo ello con un *enfoque integrador* y *para toda la ciudad*, no para el centro.

Considerandos...

Peatonalización no es peatonalidad

1. La conservación patrimonial, el “comercio abierto”, el equipamiento público y la imagen urbana como razones de las **peatonalizaciones**.
2. **Efectos positivos:** “revitalización” de centros históricos, mayor caminabilidad, estímulo pedagógico y psicológico
3. **Efectos negativos:** expulsión de actividades, especialización, “turistización”, “gentrificación”...

Las calles peatonales **NO** son necesariamente actuaciones a favor del peatón y de la moderación del tráfico. Es más: pueden, y suelen, inducir un efecto generador de tráfico motorizado (aparcamientos y congestión en el entorno).

Considerandos...

La peatonalización difusa

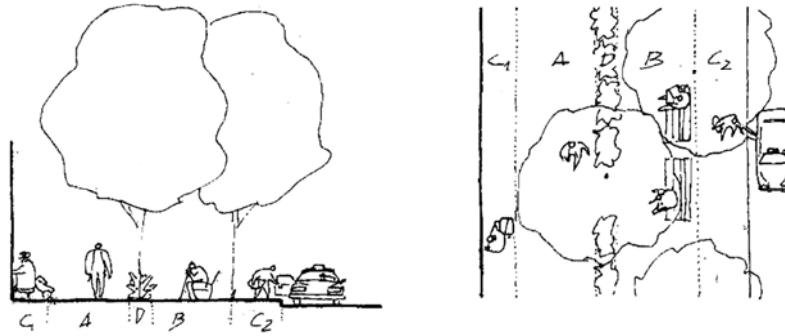
Vías “de pasar”: rondas, grandes calles, avenidas, bulevares...
Vías “de estar”: peatonales, de prioridad peatonal, de convivencia...

CRITERIOS:

1. **Actuaciones generalizadas de mejora de la caminabilidad y buen diseño de las aceras.**
2. **Itinerarios peatonales:** conjunto de diferentes tipos de vías articuladas que garanticen conexiones, con áreas de estancia y descanso y protección climática (sombra, abrigo)... Requiere cientos de mejoras en pequeña escala, con un gran esfuerzo global y escasa rentabilidad política.
3. **Varios de coexistencia y zonas 30.**

Considerandos...

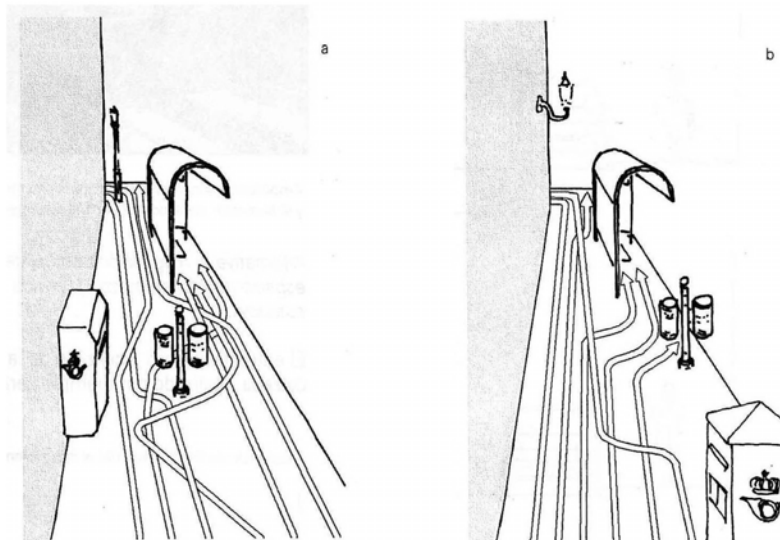
El diseño de las aceras



- A: Banda de circulación
- B: Banda estancial
- C1: Banda de servidumbre de la edificación
- C2: Banda de servidumbre de la calzada
- D: Banda de separación

Considerandos...

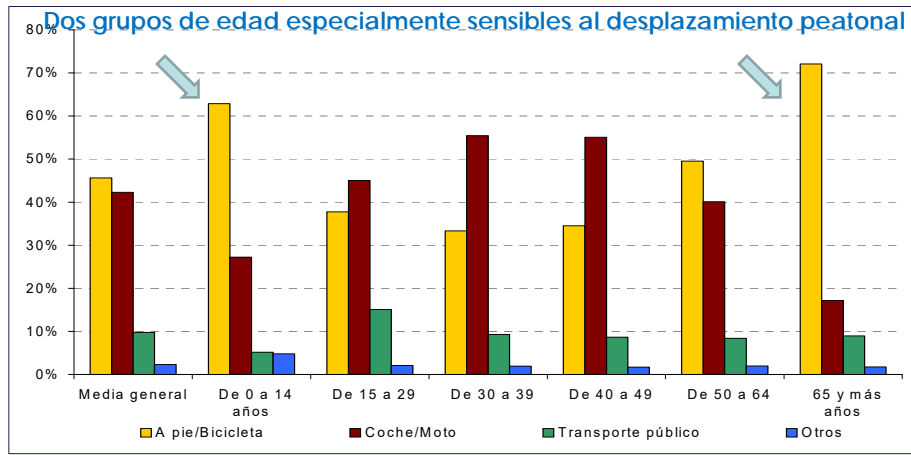
Efectos de la distribución del mobiliario



Las condiciones en las que se realiza la circulación deben adaptarse a las personas y no a la inversa ...más aún tratándose de las personas discapacitadas, los niños y los viejos.

Reparto modal de los desplazamientos por grupos de edad (Movilia 2006)

Dos grupos de edad especialmente sensibles al desplazamiento peatonal



Ángel Cebollada y Carme Miralles-Guasch (2004):
«Mobilitat i exclusió social: un nou repte per a les administracions locals»

“La mobilitat és la suma de desplaçaments que fan els ciutadans per accedir als treballs, béns i serveis necessaris per al seu quefer quotidià. Aquests desplaçaments es realitzen amb mitjans diferents que presenten unes condicions d'ús que els caracteritzen socialment. Així, els mitjans no motoritzats tenen un caràcter universal; els transports d'ús col·lectiu, democràtic; i els transports privats, selectiu.”