

## PREPARAR LAS CALLES PARA CAMINAR

Este texto es un documento base de propuestas de *Andando Burgos* a 29 de abril de 2020 para facilitar los desplazamientos a pie ante la situación generada por la covid-19, de aplicación en el municipio de Burgos en las próximas semanas y meses. Planteamos un texto organizado desde lo general a lo particular, de la estrategia a la táctica y a los pormenores.

### Combinar espacio público y salud pública:

1. Las pandemias son esencialmente antiurbanas por socavar la vida urbana y la idea de comunidad. Precisamente por su efecto gigantesco se hace preciso tomar medidas tácticas y medidas estratégicas para favorecer la salud pública.
2. La salud pública es uno de los principios que han de ser incorporados a la visión de la ciudad que queremos: ciudad sostenible, habitable y saludable.
3. La salud pública es un objetivo de discernimiento que debe trasladarse a la planificación urbana y al diseño urbano, porque las medidas de distanciamiento social tendrán vigencia probablemente durante meses. Habrá medidas de “urbanismo táctico” para facilitar el distanciamiento, pero deberán incorporarse también medidas de “estrategia de ciudad saludable”, que guiarán además la adaptación del PGOU y del PMUS.
4. La salud pública requiere cambios importantes en muchas facetas de la realidad urbana, los cuales deberán acometerse con un liderazgo claro y una visión clara. Solo así, con criterios y acciones nítidas para la ciudad saludable, podremos reconstruir nuestra confianza en los espacios públicos, que son un asunto clave de la reconstrucción de nuestra economía y nuestra vida social.
5. La relación entre ciudad saludable y espacio público es estrecha. El espacio es un producto cultural, por lo que es precisa una acción integrada de salud pública y de distancia entre individuos en términos de proxemia (espacio personal, distancia corporal...), lo que requiere medidas en términos socio-antropológicos y medidas facilitadoras en términos de amplitud del espacio público, de sección de la calle.
6. Una ciudad más sostenible, habitable y saludable es una ciudad más caminable.

### Tomar medidas de control y adaptación del espacio público:

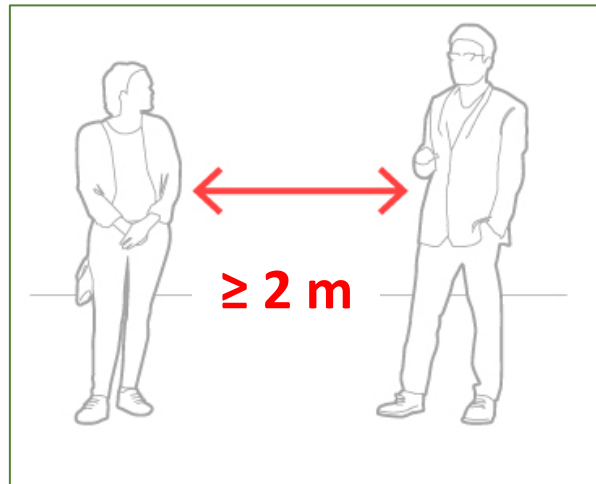
1. Limpieza y desinfección en el viario y los espacios libres, dotaciones y equipamientos públicos, esencialmente de las superficies de mayor contacto y de todo aquello que pudiera facilitar la transmisión: bancos, pasamanos, puertas, manillas y pomos,

interruptores y pulsadores, mostradores y mesas, grifos, papeleras, fuentes y monumentos, instalaciones de residuos sólidos, maquinaria de ejercicios, etc.

2. Campaña informativa y de cartelería para la prevención, con el fin de que la ciudadanía tenga comportamientos seguros (distanciamiento social e higiene personal), así como facilitación de medios de limpieza en determinados lugares críticos. Recordemos que la distancia profiláctica no se adopta espontáneamente, sino que debe ser solicitada, recordada y requerida.
3. Ampliaciones temporales de los espacios para peatones y ciclistas, a costa de carriles de la calzada o de bandas de estacionamiento. Es muy necesario promocionar la movilidad a pie y en bici, medios sostenibles y activos. Tengamos en cuenta que, cuando el autobús se está viendo muy limitado para proveer movilidad masiva, si el reparto modal de la movilidad se trasladara al automóvil, iríamos a una congestión inasumible. No solicitamos peatonalizaciones, sino ampliaciones (temporales en su inmensa mayoría) del espacio público para peatones y ciclistas, así como otras medidas para dar preferencia y favorecer la movilidad de peatones y ciclistas.
4. Estrategia de reducción de los picos de presencia humana: cambios de horarios de comercios y servicios, flexibilización de aperturas y cierres de establecimientos, jornadas flexibles de trabajo, rediseño de los ciclos semafóricos para evitar aglomeraciones peatonales en las aceras, etc.
5. En los espacios libres públicos y parques, procurar que sus elementos no promuevan la congregación de personas y, en su caso, clausurarlos temporalmente. A medio y largo plazo, rediseñarlos con este criterio de mayor reparto de los usuarios.
6. Trabajo muy especial en los mercados cerrados y en los mercados abiertos de mayor responsabilidad municipal, con medios de control de aforo, medios de desinfección, medios de aseguramiento de las distancias, etc.
7. Diseño a corto y medio plazo de una gestión y uso seguro de los autobuses urbanos y los taxis, así como los procedimientos de limpieza y de acondicionamiento del aire con vistas a los próximos meses.
8. Información clara a las comunidades de propietarios y a los administradores de fincas sobre procedimientos de limpieza y sobre el uso seguro de los entornos comunitarios, tanto los de uso privativo como los de uso público.
9. Facilitamiento del trabajo a las redes de apoyo vecinal y las ONG, así como ayuda en términos de seguridad.

## Plantear medidas concretas para una mejor peatonalidad:

Las medidas propuestas, se fundamentan en la condición de obligado cumplimiento de distanciamiento interpersonal, que forma parte, a su vez, del catálogo de medidas para garantizar el distanciamiento social. La Orden SND/370/2020 de 25 de abril, en su artículo 3, “Requisitos para evitar el contagio”, punto 2, establece que el distanciamiento interpersonal con terceros sea de al menos dos metros.



En circunstancias “normales”, el 52% de la población, se desplaza de forma habitual a pie en la ciudad de Burgos (según datos del diagnóstico del PMUS). En esta situación, caminar se presenta como una de las formas más razonables (y recomendada por los Ministerios de Sanidad y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), para garantizar el distanciamiento social en los distintos desplazamientos que se realicen por cualquier motivo. Además, el descenso de usuarios de transporte público será sustancial y el trasvase de dichos usuarios al coche, será muy difícil en todos los casos. Caminar se presenta como una de las formas más efectivas para compensar el déficit de usuarios en el modo colectivo.

### Desplazamientos al trabajo

1. Siempre que puedas, prioriza las opciones de movilidad que mejor garanticen la distancia interpersonal de aproximadamente 2 metros. Por esta razón, es preferible en esta situación el transporte individual.
2. Si vas al trabajo andando, en bicicleta o moto, no es necesario que lleves mascarilla. Guarda la distancia interpersonal cuando vayas caminando por la calle.

Pero el cumplimiento de esta nueva condición sanitaria exige unas condiciones del entorno en el modo en que se producirán tales desplazamientos a pie. En ese sentido, y dada la realidad que encontramos en la ciudad de Burgos, parece pertinente abordar mejoras en las aceras



existentes y otros espacios peatonales como plazas o parques e incluso un rediseño de la sección tipo de muchas calles, así como una reinterpretación de prioridades y funcionalidad en algunas de ellas.

A continuación, la Asociación *Andando Burgos*, expone una serie de medidas que coadyuven a la mejora de la movilidad peatonal en nuestra ciudad durante esta etapa alineándose, en cualquier caso, con los propios fines de la asociación y en consonancia con todas sus reivindicaciones desde su propia fundación.

### **Medidas para facilitar los desplazamientos cotidianos a pie:**

Es obvio que la mayor parte de interacciones entre ciudadanos que se desplacen a pie se producirán fundamentalmente en las aceras, soporte básico de los desplazamientos, aunque también será necesario abordar mejoras en otros espacios esenciales para caminar y, también, estar (plazas, parques y jardines, etc.).

Además, en las aceras se produce un conjunto de actividades que exigirán una reinterpretación o una mayor atención (desplazamiento de mercancías, colas de espera a determinados comercios, etc.) y en otros espacios peatonales, será pertinente introducir mejoras asociadas a permitir usos de ocio o deporte, necesarias y beneficiosas para la salud (paseo con la infancia, deporte individual, etc.).

Entre las medidas generales a adoptar podemos indicar:

- Incremento de anchura en aceras
- Conversión a calle residencial mediante señal S-28
- Reorganización de los tiempos semafóricos en favor de los desplazamientos a pie.
- Introducción de mejoras en elementos de mobiliario urbano de necesario uso, que minimicen la posibilidad de contagio.

#### **a) Aceras. Algunas medidas a adoptar y por qué**

Muchas de las aceras existentes en la ciudad de Burgos presentan una doble carencia: no permiten garantizar la distancia interpersonal y no cumplen la legislación vigente en materia de accesibilidad universal (O/VIV/561/2010 de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados).

Para garantizar el condicionante sanitario, y dado el abanico tan amplio de posibilidades de cruce entre personas, según sus características antropométricas, se necesitaría que la anchura de las aceras fuese de, como mínimo, 3 metros.

Figura 1: Anchura mínima de las aceras para mantener la distancia de seguridad

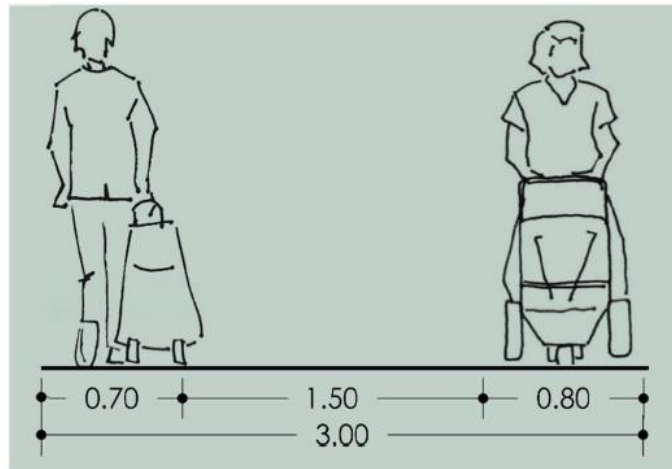


Figura que complementa a la Nota de Prensa de Andando, Coordinadora de asociaciones peatonales.

5.3.1 Características antropométricas. ¿Cuáles son las dimensiones de una persona?; ¿cuánto ocupa?.

Posiciones estáticas.  
Dimensiones básicas



0,80 m



1,50 m



0,65 m



0,80 m



0,80 - 1,00 m



0,90 m

Perfil: 1,15 \*1,35 m

Planta: 0,75\*1,15 m

Posición alcance vertical (brazo elevado): 1,40 m

Posición alcance horizontal: 1,80 m

Por tanto, proponemos:

- Actuar en todas las aceras de la ciudad que presenten una anchura igual o inferior a 3 metros y en aquellas otras que, independientemente de su anchura, tengan gran intensidad de uso peatonal.
- Acondicionar espacio colindante, en calzada, y en sentido longitudinal a las aceras de anchura igual o inferior a 3 metros con el fin de garantizar el distanciamiento interpersonal en ellas.
- Operar igualmente en los itinerarios preferentes de mayor interés en los que se detecte anchura insuficiente.

#### Criterios de prioridad:

- En zonas de alta densidad de población y escaso acceso a zonas amplias de esparcimiento (plazas, parques, etc.).
- En tramos de aceras que presentan estrechamientos singulares y en los espacios de paradas de los pasos semaforizados de mayor uso por los peatones.
- En el entorno de lugares de interés (centros de salud, supermercados, centros de estudio, etc.) y en las inmediaciones de las paradas de bus.
- Allí donde exista un elevado volumen de comercio y se prevean colas de espera importantes. Es conveniente aprovechar el mapa de densidad comercial existente.

El incremento de aceras también será factible en tramos en los que, previendo un uso intenso de circulación de peatones, existe calzada de un único sentido de circulación y un carril, con anchura superior a 3,5 m. (Ej. Calle Barrio Gimeno, Calle San Pablo, Calle Miranda, Calle Roma, etc.).

La ampliación provisional de aceras se podrá realizar mediante bandas de pintura que marquen las nuevas zonas, remarcado de todo el tramo con pintura especial bien identificable, y delimitación física mediante elementos que garanticen la segregación con seguridad respecto al tráfico de vehículos.

#### **b) Adaptación de calles**

La restricción del tráfico y la modificación de sentidos de circulación vehicular en muchas calles de la ciudad habrá de ser una medida recurrente.

El incremento de aceras en algunas calles no será posible, dada la propia anchura de la sección total y la funcionalidad en las mismas (circulación de vehículos, estacionamiento y paso o circulación de peatones en sus estrechas aceras). Si no se opta por sacrificar estacionamiento, fundamentalmente en calles locales, de barrio, una de las soluciones más factibles, es permitir el cruce entre peatones y, por tanto, su circulación, utilizando también la calzada (Ej. Calle San Julián).

En estos casos, proponemos:

- Convertir la calle o tramo de calle a uso residencial, mediante implantación de señal S-28:



##### **S-28. Calle residencial.**

Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

- la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones;
- los vehículos pueden estacionarse únicamente en los lugares designados por señales o por marcas;
- los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación; los juegos y los deportes están autorizados en ella;



Esto permitiría mantener el paso de vehículos y su estacionamiento, pero la prioridad de uso se vería modificada en favor del peatón. La velocidad establecida en ellas también ofrece seguridad vial. Es una medida económica que permite la convivencia.

¿Dónde aplicar esta medida? Criterios de prioridad:

- Donde no sea posible un incremento de anchura de aceras.
- En zonas de elevada densidad de población con baja calidad o escasa dotación de zonas amplias para garantizar el esparcimiento (plazas, jardines...). La conversión a calles residenciales permitiría ampliar la oferta de acerado.
- En zonas de escaso tráfico de paso, fundamentalmente en diversos barrios de la ciudad (p.ej. San Pedro y San Felices y diversas zonas del centro).
- Incluso se podría generalizar en muchas zonas de la ciudad.

En determinados barrios, puede ser factible eliminar algún sentido de circulación interior para corregir trayectorias de vehículos que quieren atravesar el barrio, pudiéndolo hacer por otro recorrido.

En otros casos, es probable que sea precisa la eliminación provisional de plazas de la ORA para poder ampliar los espacios para peatones y ciclistas.

### ***c) Readaptación de ciclos semafóricos e intervenciones en los puntos semafóricos***

El objetivo de la readaptación es reducir el tiempo de espera para que no se formen acumulaciones importantes de peatones en cruces con aceras de ancho insuficiente, que no son pocos. Y junto a la reducción del tiempo de espera, en los casos más significativos habría que habilitar la ampliación de la anchura del paso con el fin de dotar de mayor espacio a la espera y al propio cruce. Porque estamos considerando tanto los espacios de espera en la acera para la fase de verde como de los espacios de cruce de la calzada. Ambos espacios serían, en su caso, objeto de ampliación, mediante las correspondientes marcas viales.

¿Dónde aplicar esta medida? Criterios de prioridad:

- En los pasos donde es bien conocida la aglomeración de personas (por ejemplo, en todos los pasos de la calle Santander, especialmente el de la Diputación).
- En algunos de los cruces de calles locales (ej. perpendiculares a calle San Pablo, cruce de la calle Merced al puente de Santa María).

Corresponderá en su caso la anulación de semáforos en aquellos tramos donde se prevea una adaptación a calle residencial (S-28) (ej. calle San Isidro en barrio de San Pedro y San Felices, etc.).

Deben ser también anulados los semáforos con pulsador, ajustando los tiempos semafóricos para que se accione la fase de verde para el peatón cuando sea preciso, acortando siempre el tiempo de espera.



#### ***d) Medidas que no funcionan***

En determinadas ciudades se han propuesto sentidos únicos de circulación en las aceras de algunas calles, de forma que cada acera se destina a un solo sentido de circulación de los peatones. Esta es una medida de excepción de muy escasa aplicabilidad en Burgos.

Se han planteado también “carriles” de circulación peatonal en aceras muy anchas y de gran uso y en calles peatonales. Esta medida podría tener algún recorrido en casos muy concretos.

#### ***e) Limitación de las terrazas***

La crisis en la que está y previsiblemente estará el sector de la hostelería requiere tomar medidas de diverso tipo para apoyar a los bares y restaurantes. Pero en lo que atañe a las terrazas, sus posibles medidas de ampliación serían incompatibles con las medidas de mejora securitaria de la peatonalidad. En efecto, las terrazas deberán mantener mayores distancias entre veladores, lo que en principio requiere un aumento del espacio ocupado de la calle si se mantiene su número. En este sentido, proponemos:

- Tomar medidas de aumento de distancias entre veladores, lo que no debe suponer el aumento del espacio delimitado, sino al contrario, la aminoración del número de veladores o mesas/sillas.
- Por supuesto, plantear medidas de ayuda de todo tipo al sector, pero no la flexibilización de la ocupación del espacio público peatonal por las terrazas, entendiendo por flexibilización el incremento de la superficie ocupada derivado de la mayor distancia entre mesas.
- Solamente, por excepción, en algunas plazas o lugares amplios, podría valorarse la ampliación de la superficie de ocupación.
- En el caso de las terrazas pequeñas en aceras no muy anchas, podría valorarse la ubicación de la terraza en la banda de aparcamiento.
- En su caso, permitir la colocación de mamparas entre mesas.

## Algunos ejemplos en Burgos

Se exponen tan solo algunos ejemplos de calles en las que se podría intervenir aplicando alguna de las medidas citadas:

*Calle Miranda: La acera sur (a la derecha de la imagen, presenta una elevada intensidad peatonal y permite el acceso a diversos comercios de interés, de primera necesidad). Propuesta: ampliar acera sur mediante marca longitudinal en calzada, estableciendo un ancho máximo en calzada que garantice la circulación en un único sentido.*



*Calle San Pablo, en sus dos tramos: presenta calzada de anchura cercana a 5-6 m, que permitiría un incremento de la acera este, frecuentemente más utilizada. Propuesta: incremento de la acera mediante desplazamiento de la alineación de bordillo con ayuda de pintura. Se garantiza el paso de los vehículos de mayor anchura.*





*Calle de Barrio Gimeno: la calzada es amplia, mientras que la acera norte (a la izquierda de la imagen), presenta una anchura inferior a los 3 m. Propuesta: es pertinente un incremento de anchura mediante desplazamiento de banda de estacionamiento y permitiendo la circulación de vehículos en carril con anchura suficiente.*



*Calle San Julián: la anchura de ninguna de las aceras será suficiente para garantizar el distanciamiento interpersonal. Propuesta: es pertinente la aplicación de calle residencial mediante la implantación de señal S-28.*



*Acceso a calle Santa Dorotea. El acceso es S-28, en su cruce con el bulevar, pudiendo regir la señal hasta el final de la misma dado el escaso ancho de aceras a ambos lados de la calle.*



## Ejemplos de intervenciones de urbanismo táctico:

Permite un rediseño de los espacios (sección de calles, cruces,...), mediante la aplicación de técnicas sencillas, y una escasa inversión, mejorando la funcionalidad urbana.



En el primer caso se recupera espacio peatonal en el entorno de un colegio, mediante delimitación de bolardos. La calzada se reduce al ancho estrictamente necesario (si bien hay demasiados bolardos). En el segundo caso, uno de los antiguos carriles de circulación, se readapta a vía ciclista de doble sentido. Se delimitan espacios mediante elementos de balizamiento.



---

**Una propuesta de la Asociación *Andando Burgos* para el Ayuntamiento de Burgos.  
29 de abril de 2020**