

# Jornadas Técnicas: ACCESIBILIDAD: ACCIÓN A 360º

Madrid, 17 y 18 de diciembre de 2014

## Compartir el espacio urbano: convivencia de peatones, ciclistas y vehículos

Gerardo Santiago Villares

### Introducción

“ACCESIBILIDAD: ACCIÓN A 360º”, ese es el título genérico de estas jornadas y he de decir que me parece un título tremendamente acertado. Comparto totalmente la intención al conectar el concepto de accesibilidad con el de acción, en sentido positivo, como actitud personal, de hacer, de mejorar, de innovar, de inconformismo con lo establecido y que es susceptible de mejora. 360º nos remite a la realidad de la presencia de la accesibilidad universal en cualquier ámbito de la vida y también a la idea de lo circular, de lo cíclico e interminable; es habitual ver esta imagen ligada a



conceptos como la sostenibilidad o la gestión inteligente, éste último como mecanismo de acción dirigido a las personas que utiliza diversas palancas, como la mencionada sostenibilidad, la tecnología, los valores, la calidad, etc., donde la accesibilidad aporta el matiz de la no discriminación, incluyendo a todas las personas como objeto y destinatarios de la gestión inteligente o buen gobierno.

## **El espacio público urbano**

Según las leyes básicas del mercado un bien escaso y muy demandado deviene en un bien valioso. Tal es el caso del espacio público urbano. Los ciudadanos demandan el uso del espacio público urbano para actividades más diversas que la mera movilidad o el uso lucrativo que en ocasiones fomentan las AAPP, manifestando, en ocasiones de manera contundente, su desacuerdo con las decisiones políticas adoptadas al respecto (véase el caso “El Gamonal” en Burgos).

*<<El espacio público, "la casa de todos", le da al ciudadano su carta de naturaleza. El ciudadano lo es cuando puede hacer uso del conjunto de funciones potenciales del espacio público sin restricciones: juego, fiesta, intercambio económico, estancia, deporte, etc.*

*Cuando el espacio público se destina mayoritariamente a la movilidad motorizada (que es una de las funciones del espacio público), el ciudadano deja de serlo para convertirse en "peatón" (un modo de transporte).>><sup>1</sup>*

Ante esta demanda de uso resulta imprescindible establecer las condiciones y prioridades precisas para la adopción, en cada caso, de diferentes modelos de usos segregados o compartidos.

## **El diseño urbano y la movilidad**

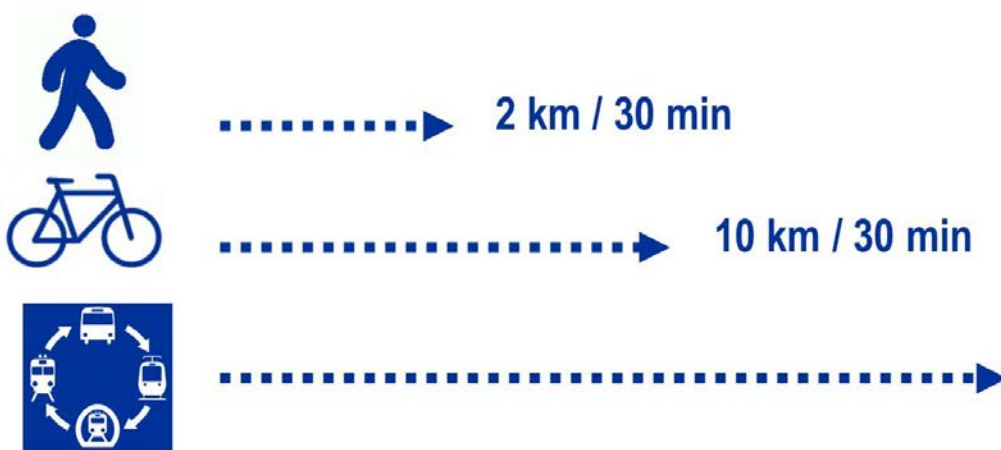
El diseño de las ciudades y la manera en la que los ciudadanos nos desplazamos en ellas – modo de movilidad – están íntimamente relacionados y se condicionan mutuamente. Aparte de condicionantes de índole climática o geográfica, la popularización y expansión del vehículo motorizado privado durante la primera mitad del siglo pasado, ha inducido a una evolución del diseño urbano totalmente supeditado a este modo de movilidad. Podemos afirmar que, en la actualidad, nuestras ciudades están diseñadas a la medida del coche y ello ha conducido a un indeseable escenario de deterioro medioambiental con el consiguiente deterioro de la calidad de vida.

El fracaso del modelo ha conducido a su replanteamiento en innumerables estudios, documentos y movimientos a lo largo y ancho del planeta, con una ingente propuesta de soluciones que, sin embargo, se concretan en un diseño urbano de ciudad compacta en su densidad y compleja en la mezcla de usos, y en la promoción de modos sostenibles de movilidad – peatonal, transporte público colectivo y movilidad ciclista – o, lo que resulta más frecuente, la intermodalidad. Mencionemos que cada uno de los modos mencionados tiene un rango de eficacia en una consideración distancia/tiempo.

---

<sup>1</sup> *Certificación del urbanismo ecológico*. Agencia de Ecología Urbana de Barcelona Por encargo de: Ministerio de Fomento. 2012.

## Modos eficientes de movilidad urbana



### La movilidad peatonal

Una vez identificada la movilidad peatonal como uno de los modos sostenibles y, por tanto, deseables, resulta necesario definir los parámetros para que esta movilidad pueda competir en condiciones ventajosas con otras alternativas:

- ✓ Adecuada. Para que el modo peatonal cuente con opciones para ser elegido por la persona que precisa desplazarse, el entorno debe ayudar; puede ser el modo adecuado en la ciudad compacta y compleja y definitivamente no será el modo elegido en la ciudad de usos segregados que obliga a situaciones absurdas como la que pretende reflejar la siguiente imagen.



- ✓ Posible. Asimismo, para que la movilidad peatonal tenga posibilidades, debe existir un espacio de dimensiones y características adecuadas a la misma, con los pavimentos precisos y el espacio que permita una deambulación en condiciones de seguridad y comodidad.
- ✓ Accesible. Los parámetros definidos en las vigentes normativas técnicas en materia de Accesibilidad Universal son los que determinan las condiciones

cualitativas que debe reunir el itinerario peatonal para cumplir con los requisitos buscados en los dos puntos anteriores y, por tanto, se puede afirmar que diseñar el espacio urbano bajo criterios de AU y Diseño para Todos tendrá directa repercusión con la movilidad sostenible y, en definitiva, con la calidad del espacio público urbano y de la ciudad en su conjunto.

## ¿Compartir el espacio o segregar los usos?

La mencionada escasez del espacio público urbano y las necesidades de los ciudadanos conduce, en ocasiones, a plantearse la pregunta formulada como título de este epígrafe.

Nos ayudará en la decisión, en primer lugar, una correcta lectura de la ciudad, los usos presentes y los deseados. Sin que el excesivo análisis conduzca a la parálisis, es bien cierto que el proyecto del espacio público urbano debe contar con un tiempo adecuado. En demasiadas ocasiones la aparente sencillez de las obras proyectadas enmascaran la complejidad de las propuestas derivadas del enorme número de actores e intereses que confluyen en el espacio público urbano. En ocasiones merece la pena realizar pruebas de bajo coste que corroboren o no la idoneidad de las propuestas (véase el caso de Nueva York y la propuestas lideradas por Janette Sadik-Khan, ExComisaria de Transporte de la ciudad <sup>2 3</sup>)

Prueba y error, pero considerando que “dibujar” con bordillos y hormigón resulta extraordinariamente caro.

Volviendo a la pregunta de compartir o segregar, nos ayudará evaluar los siguientes aspectos:

- ✓ Aforos. Resulta evidente la necesidad de estimar el número de usuarios de cada uno de los modos de movilidad considerados o los que realizan un uso estancial, comercial, etc.
- ✓ Seguridad. En cualquiera de los supuestos – uso segregado o compartido del espacio público – debe ser un factor prioritario el de la seguridad de los usuarios y la gravedad de las posibles interferencias. Recordemos que, en los accidentes de tránsito, lo que dispara la gravedad de sus consecuencias es la energía cinética y que ésta tiene que ver con las masas y las velocidades.
- ✓ Conflictos. Debe minimizarse la probabilidad de conflictos y la gravedad de los mismos. Si bien pudiera parecer lo contrario, resulta más fácil gestionar los conflictos de los ciclistas con otros vehículos que con los peatones. Ello nos lleva a inferir que es el modo peatonal el que precisa de una mayor segregación y, por tanto, admite peor compartir el espacio con otros modos de

---

<sup>2</sup> <http://www.yorokobu.es/si-nueva-york-puede-hacerlo-lo-puede-hacer-cualquiera/>

<sup>3</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64>

movilidad. Sin embargo no es lo que vemos con más frecuencia, en muchas ocasiones vemos al peatón abocado a compartir su espacio con cualquiera.

El sentido común ayuda mucho en tan difícil cuestión y, ante la duda, apliquemos la máxima:

### *“Comparte donde puedas, separa donde debas”*

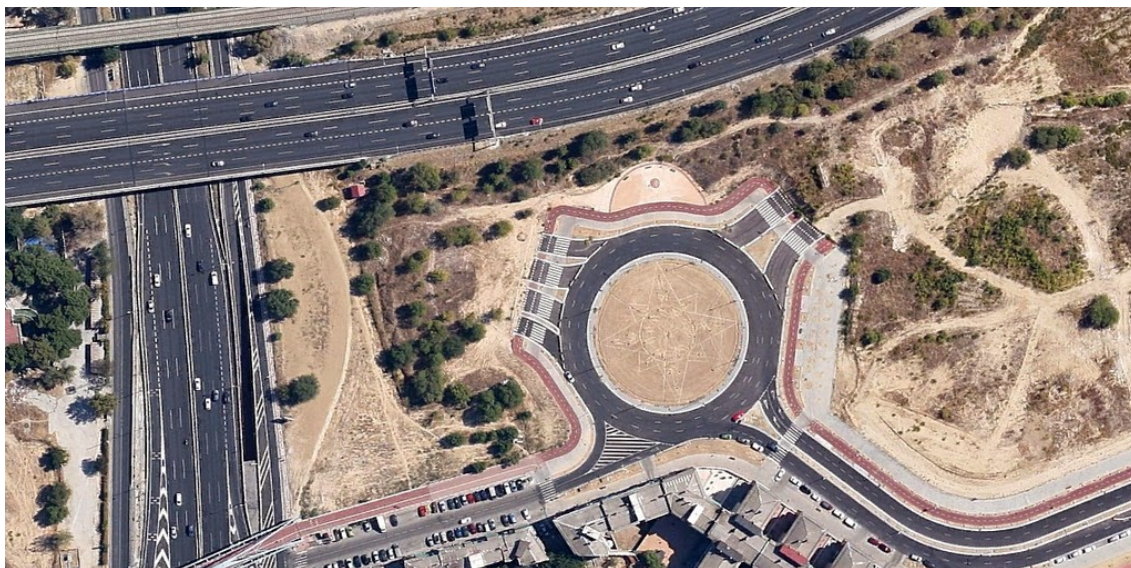
El mal uso del espacio público genera conflictos, por lo que debemos intentar anticipar y minimizar los posibles conflictos derivados de nuestra propuesta. Vuelve a ser clave el proceso de participación ciudadana en la detección de las necesidades y la definición de propuestas así como las imprescindibles campañas de comunicación. Y, contra los recalcitrantes, la disciplina.

El mal diseño genera conflictos. Profesionalidad, responsabilidad, actualización de conocimientos, mecanismos de supervisión, etc., son cuestiones exigibles a los profesionales involucrados en el diseño del espacio público urbano. Visión, estrategia, objetivos claros, honestidad y orientación al ciudadano son las exigibles a los poderes públicos. Y, en ambos casos, contra los recalcitrantes, la disciplina.

Una pequeña receta en lo que tiene que ver con el diseño de vías ciclistas. Siempre tener presente que:

### *“La bicicleta es un vehículo que “piensa” como un peatón”*

El hecho de que el ciclista se desplace gracias a su esfuerzo muscular nos ayudará a entender cierta indisciplina de uso. ¿Qué itinerario elegirá el ciclista en la situación planteada en la siguiente imagen?



## Aspectos clave

Por tanto, de conformidad con lo expuesto anteriormente, se consideran aspectos clave en el diseño del espacio urbano, que cumpla con los requisitos de accesibilidad y calidad pertinentes que promuevan la movilidad peatonal, los siguientes:

### La disposición.

Denomino disposición a la forma en que se ordenan los diferentes espacios en un ámbito urbano considerado, la atribución de usos y la ubicación de los diversos elementos presentes y necesarios de manera que no supongan obstáculos barreras o espacios sin uso. Las aceras organizadas en franjas longitudinales - itinerario peatonal, frente de fachada y franja para ubicación del mobiliario – son un ejemplo de buena disposición y óptima utilización del espacio público que, como bien valioso que es, no debe ser infrautilizado o, en ocasiones, totalmente desperdiciado. Tengamos en cuenta que:

*“Superficie de acera no es sinónimo de espacio peatonal efectivo”*

Olvidar esta consideración supone la ineficacia de algunas actuaciones de ampliación de aceras.

En las siguientes imágenes, correspondientes a un proyecto de intervención en la plaza de Felipe II en Madrid, podemos apreciar una buena práctica de reasignación de espacios y usos.



## Los pavimentos.

La correcta selección de los pavimentos a utilizar es otro aspecto fundamental en la consecución de un espacio público de calidad. Amén de las características mecánicas y funcionales adecuadas al uso y sin olvidar el cumplimiento de los requisitos que faciliten su durabilidad, mantenimiento y conservación, el juego de texturas, aparejos y colores facilita la comprensión y diferenciación de usos que sea requerida. El peatón siempre utilizará para su tránsito superficies lisas y firmes antes que rugosas o disgregadas. El conductor de un vehículo en España identificará como espacio exclusivo para su uso el pavimentado con mezclas bituminosas.



## El mobiliario urbano.

La adecuada dotación del mobiliario urbano en número, modelo y ubicación es esencial en la configuración de un espacio urbano de calidad.

### *“Más bancos y fuentes de beber y menos bolardos”*

Hay elementos de mobiliario urbano muy demandados y apreciados por los ciudadanos (bancos, fuentes de beber, marquesinas de autobús) y otros, como los bolardos, de extraña proliferación en algunas ciudades, con el propósito de contrarrestar la indisciplina de algunos conductores al invadir con sus vehículos el espacio peatonal. Tal vez haya otros procedimientos para eliminar dicha indisciplina – y que pueden suponer ingresos económicos en las arcas públicas – en vez de gastar recursos en elementos que, en sí mismos, están concebidos como

**¿Bolardos?**



**No, gracias.**

obstáculos. También es cuestionable, desde el punto de vista de la calidad del espacio peatonal, la proliferación en algunas ciudades de elementos dedicados a la publicidad, aunque estos últimos sí que reportan ingresos.

#### La señalización e iluminación.

La señalización informativa urbana es la asignatura pendiente en muchas ciudades. Se trata de una cuestión extremadamente compleja ya que compete a las capacidades cognitivas de los individuos. Aquellos diseños que no son evaluados por los futuros usuarios, dentro de un amplio abanico de diversas capacidades, están abocados a resultar ineficaces. Por muy elegante que pueda resultar su diseño.

Los niveles de iluminación requeridos en algunas normativas sobre accesibilidad universal pueden entrar, en ocasiones, en conflicto con determinaciones de eficiencia energética. Las nuevas tecnologías en este campo y la inteligente ubicación de los puntos de alumbrado pueden ayudar a, cumpliendo los requisitos funcionales, minimizar el citado conflicto.

#### Mantenimiento y conservación.

Finalmente la estrategia de mantenimiento y conservación de los elementos que configuran el espacio urbano resulta otro aspecto fundamental de índole cualitativa. A este respecto y como opinión personal, me remito a la denominada “Teoría de las ventanas rotas”<sup>4</sup>. Entre los años 1987 y 1990, como responsable de la conservación en un distrito de Madrid, tuve la oportunidad de ponerla en práctica y el resultado fue altamente satisfactorio desde todos los puntos de vista, incluido el económico.

---

<sup>4</sup> [http://elpais.com/diario/2004/10/18/catalunya/1098061644\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2004/10/18/catalunya/1098061644_850215.html)