

## LA REHABILITACIÓN DE CASCOS HISTÓRICOS EN CLAVE DE ACCESIBILIDAD; LA PROBLEMÁTICA DE LOS ESPACIOS DE PLATAFORMA ÚNICA DE CONVIVENCIA<sup>1</sup>

Delfín Jiménez Martín

La charla inicialmente enfocada como “la rehabilitación de Cascos Históricos en clave de accesibilidad; la problemática de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia (EPUC)”, se podría reconfigurar como una reflexión sobre ese mismo tema partiendo de una pregunta inicial cuya respuesta se irá desarrollando a lo largo de la charla: “¿La Plataforma Única es un cambio de bordillos por bolardos?”

### EL PROBLEMA DEL VIARIO EN LOS CASCOS HISTÓRICOS

Entre la compleja problemática que tienen los viarios de los cascos históricos de las ciudades españolas, podemos destacar la dificultad de convivencia entre el vehículo y el peatón. Ya desde la antigüedad en las ciudades ha habido dificultades en el tránsito peatonal en las zonas más congestionadas, primero con los carruajes de tracción animal y más tarde con los vehículos a motor. La estrechez de la sección de las calles y la gran actividad al tratarse de un centro urbano son dos de los condicionantes que agravan este problema.



Ilustración 1: Calle Toledo en Madrid (1905). [www.secretosdemadrid.es](http://www.secretosdemadrid.es)

---

<sup>1</sup> Este artículo se corresponde con la charla impartida en ja jornada técnica sobre Accesibilidad en Vías y Espacios Públicos organizada por la FEMP en noviembre de 2015

Pero el problema de la convivencia vehículo-peatón se agrava en los centros históricos por la estrechez de las calles, consecuencia de unas tramas urbanas no concebidas para el tráfico rodado ni la intensidad de las ciudades contemporáneas. Así la consecuencia son calles con aceras estrechas o prácticamente inexistentes, donde el tránsito peatonal resulta dificultoso o imposible.



*Ilustración 2: ejemplos de aceras estrechas en cascos históricos*

Surge entonces un problema de espacio: el ancho de vía resulta “insuficiente” desde la concepción tradicional de organización de la misma, donde se concibe una estructuración en bandas para el tráfico rodado, el aparcamiento, el tránsito peatonal y el mobiliario urbano. Y como el incremento de espacio se presenta, salvo alguna rara excepción, como algo imposible, entonces la alternativa está en modificar ese esquema ¿Cómo? Existen dos posibilidades: o renunciar a alguna de las “bandas de actividad” (por ejemplo el aparcamiento, o a los vehículos y convertirla en calle peatonal).

Ante esta problemática los Espacios de Plataforma Única de Convivencia (EPUC) pueden ser una alternativa. No la única, pero sí una posible solución si su concepción se aborda de manera adecuada.

## **LOS ESPACIOS DE PLATAFORMA ÚNICA DE CONVIVENCIA**

Como está implícito en el propio nombre, dos son las claves que definen este tipo de espacios: en primer lugar la solución constructiva de “plataforma única” donde desaparece la separación tradicional entre automóviles y peatones. En segundo lugar la gestión de uso basada en la “convivencia vehículo-peatón” como apuesta de mejora de la seguridad peatonal y donde se fuerza a los usuarios a interactuar reduciendo los conductores la velocidad de los vehículos a una velocidad apropiada que garantice dicha convivencia. Este tipo de calles se corresponde por tanto con un determinado caudal de tráfico tanto rodado como peatonal, no pudiéndose equiparar a otros tipos de viario como pueda ser la calle peatonal o la de sección tradicional acera-calzada.

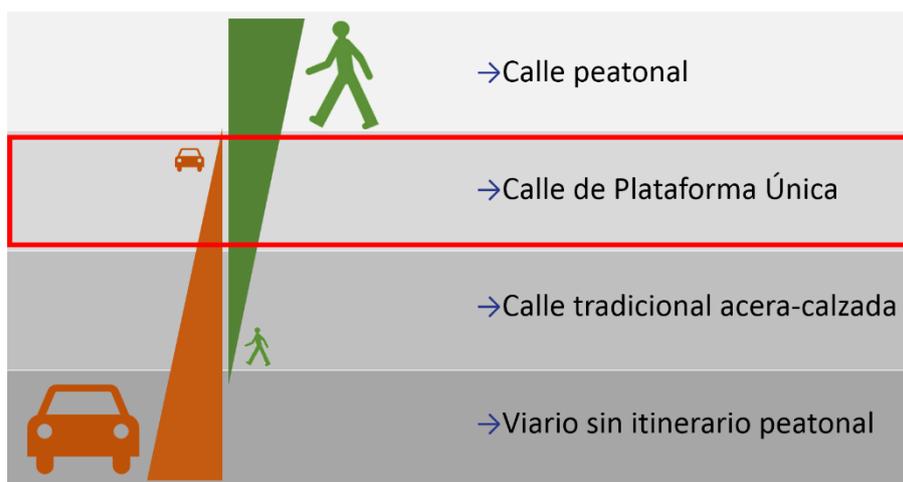


Ilustración 3: Esquema de niveles de tráfico y tipos de vías (elaboración propia)

Lo cierto es que en las últimas décadas han proliferado de manera exponencial en los municipios españoles. Los motivos pueden ser múltiples, combinándose por un lado las motivaciones técnicas (organización del tráfico y mejora de la seguridad vial) con otros de carácter político (mejora de la estética e imagen urbana, ofrecer una respuesta menos radical que la peatonalización,...)

## LA ACCESIBILIDAD DE LOS EPUC

En lo relativo a la Accesibilidad Universal de estos espacios, la primera observación evidente es la mayor fluidez en el tránsito peatonal ya que al desaparecer la barrera del bordillo no es necesario salvar ningún desnivel, ni tampoco la realización de rodeos para poder cruzar de un lado a otro de la calle. Sin embargo estas consideraciones están lejos de poder considerar a los EPUC como un paradigma de la accesibilidad universal en el espacio público. Como contrapunto cabe destacar que con la supresión del bordillo también desaparece una referencia de orientación y protección de gran relevancia para muchos peatones (personas ciegas, niños, ancianos...) sin existir en la mayoría de los casos elementos o medidas que asuman estas funciones.



### + MÁS FLUIDEZ:

- Sin rodeos
- Sin salvar desniveles

### - MENOS REFERENCIAS:

- Sin encaminamiento
- Sin protección



Ilustración 4: Esquema sobre la accesibilidad en los EPUC: mejor deambulación y peor orientación

El tema de la falta de orientación no es un tema menor ya que convierte a esos espacios en lugares peligrosos no sólo porque el peatón no sabe hacia dónde dirigirse, sino que además pierde referencias de seguridad en un espacio único compartido con los vehículos. En España la ONCE ha reclamado ya intervención en la señalización de estas vías y en el Reino Unido incluso se han hecho campañas en contra de este tipo de calles.



Ilustración 5: referencias sobre los problemas de accesibilidad en los EPUC para las personas ciegas

## ¿POR DÓNDE TRANSITAN LOS PEATONES?

Llegados a este punto surge una pregunta: ¿tiene sentido un EPUC si no hay convivencia? En realidad esta cuestión subyacente de alguna manera desde el principio hace referencia al propio concepto de “espacio de plataforma única de convivencia” por lo que la respuesta a la pregunta queda implícita en el propio planteamiento. Un indicador del nivel de convivencia entre vehículos y peatones en esos espacios es la observación de por dónde transitan los peatones de forma habitual.



Ilustración 6 Ejemplos de tránsito peatonal por laterales y de tránsito peatonal por la totalidad de la vía.

Si los peatones transitan habitualmente únicamente por los laterales aunque no pasen coches significa que el diseño y uso de la calle no está respondiendo a la idea de plataforma única de convivencia sino que la forma de uso se sigue

correspondiendo con el esquema de calzada central de vehículos y aceras laterales peatonales. Por el contrario cuando los peatones transitan ocupando la totalidad del ancho de calle se evidencia que dicho espacio sí funciona como una plataforma única de convivencia con los vehículos.

## LA RESOLUCIÓN DE LA AUSENCIA DE BORDILLO

El bordillo aunque supone una barrera para el cruce peatonal por el cambio de nivel que representa, sin embargo cumple también varias funciones de gran relevancia en lo que a accesibilidad se refiere:

1. La canalización del agua
2. La protección del peatón frente al vehículo
3. La referencia de orientación

Ante la ausencia de bordillo en los EPUC ¿cómo se resuelven estas necesidades? La ausencia de alternativas a estas necesidades en muchos de los proyectos ejecutados conforman la gran mayoría de los problemas de accesibilidad de dichos espacios.

1. La canalización del agua de lluvia se debe acometer por una parte con una red adecuada de sumideros, tanto en dotación (número suficiente que garantice la canalización adecuada) como en diseño (rejillas con una luz de paso que no suponga una barrera para usuarios con bastón, silla de ruedas o con cualquier otro elemento que pueda quedar atrapado en dicha rejilla). Y por otra parte se debe acometer con un estudio de pendientes que evite la entrada de agua en las edificaciones y la evacuación de agua sin formación de charcos, sin generar por ello zonas de pendiente transversal de difícil tránsito (es decir nunca más del 2%).



*Ilustración 7: Dificultades habituales de accesibilidad relacionadas con la evacuación de agua*

2. La protección del peatón frente al vehículo se debe acometer con un control del tráfico rodado en tres niveles:

- Control de paso: sentidos de circulación no continuos y restricciones de paso con una señalización adecuada y/o cámaras de vigilancia.
  - Control de velocidad: con señalización (u otras medidas como policía o radares), y sobre todo con medidas de templado de tráfico.
  - Control de aparcamiento (residentes, carga...): con restricciones y delimitación de espacios
3. Las referencias de orientación se deben abordar con la combinación de diferentes elementos: con referencias urbanas (un edificio singular, un monumento, un local, un olor, un sonido...), con bandas de encaminamiento (continuas, de ancho adecuado, de resalte normalizado) y con una malla urbana que las conecte (facilitando los cruces a pesar de tratarse de un espacio de tránsito libre)

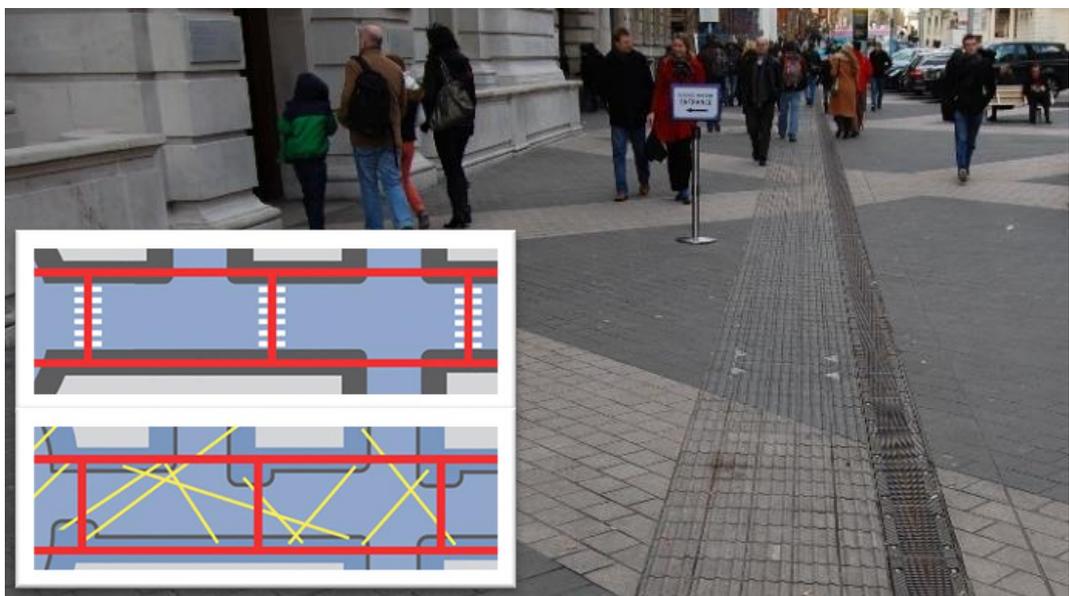


Ilustración 8: Ejemplo de banda de encaminamiento y esquema de red de conexión

## EL DISEÑO COMO CONDICIONANTE DE LA ACCESIBILIDAD

Hay varios factores de diseño que inciden en la prioridad peatonal de estos espacios, pudiendo facilitar o dificultar el uso peatonal y por tanto condicionando la accesibilidad de los mismos:

1. El tratamiento de superficies
  2. La elección y disposición de elementos urbanos
  3. La creación de una “zona de confort”
1. En cuanto al tratamiento de superficies debemos tener presente tanto la textura como el uso del color:
- La textura es determinante en lo referente a la planeidad o no, consecuencia de las juntas de las piezas. En este sentido el uso de adoquines, bastante generalizado, aunque reduce la velocidad de los vehículos genera mayor ruido y para los peatones supone un riesgo de

tropiezos, enganche con tacones o bastones y en todo caso una molestia para los usuarios de ruedas (carritos de bebé, sillas de ruedas...)

- En cuanto al color este puede seguir un criterio meramente compositivo o funcional delimitando bandas de uso.

En este sentido cabe destacar cómo la diferenciación de pavimentos (textura y color) puede establecer una segregación de usos con bandas de tránsito o propiciar la convivencia.



Ilustración 9: ejemplos de pavimentos formando bandas de uso y pavimentos promoviendo la convivencia

Y así surgen contradicciones de diseño como son la segregación de tráficos en bandas en un espacio supuestamente de convivencia, o la señalización de puntos de cruce en un espacio donde se supone que es de prioridad peatonal en todo su recorrido (motivando además peligrosas confusiones a conductores que interpretan que si hay pasos de peatones en el resto de recorrido no hay prioridad peatonal).

2. Los elementos urbanos pueden contribuir a generar un espacio donde se realiza un templado de tráfico y una promoción de espacios estanciales o de actividad urbana para los peatones. Evitar trayectorias lineales para la circulación de vehículos (evitando la continuidad visual a larga distancia al conductor) como para el aparcamiento (delimitación de islas o segmentos de aparcamiento no bandas continuas)

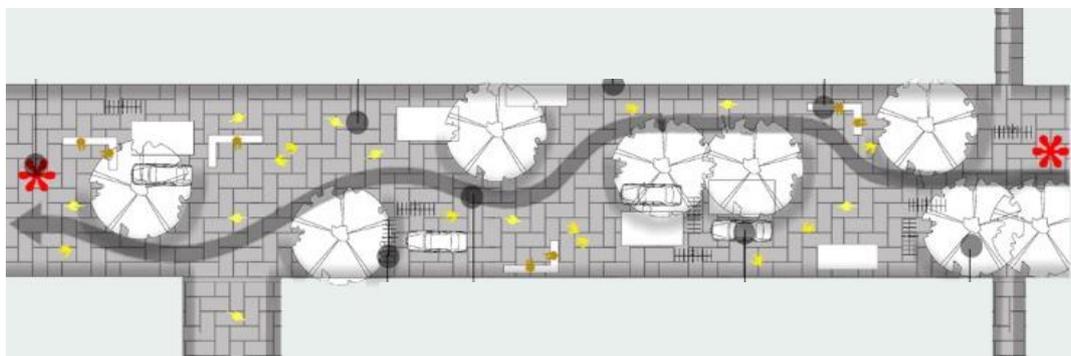


Ilustración 10: Esquema de templado de tráfico (modelo tipo woonerf)

3. La creación de un itinerario accesible que garantice la orientación y seguridad a aquellos grupos de peatones más vulnerables es lo que se ha denominado “zona de confort”. Esta es una zona por donde los vehículos es difícil que accedan (salvo quizás la excepción de entrada y salida a garajes) por lo que es un área

prácticamente exclusiva para peatones, donde además se disponen las guías de encaminamiento y otros elementos de orientación complementarios. Es importante no confundir la “zona de confort” que no presenta una diferenciación en el pavimento por lo que no limita a los peatones a transitar por ella, con las bandas funcionales de uso que delimitan con diferenciación de color y textura determinadas zonas, precisamente para segregar el uso.

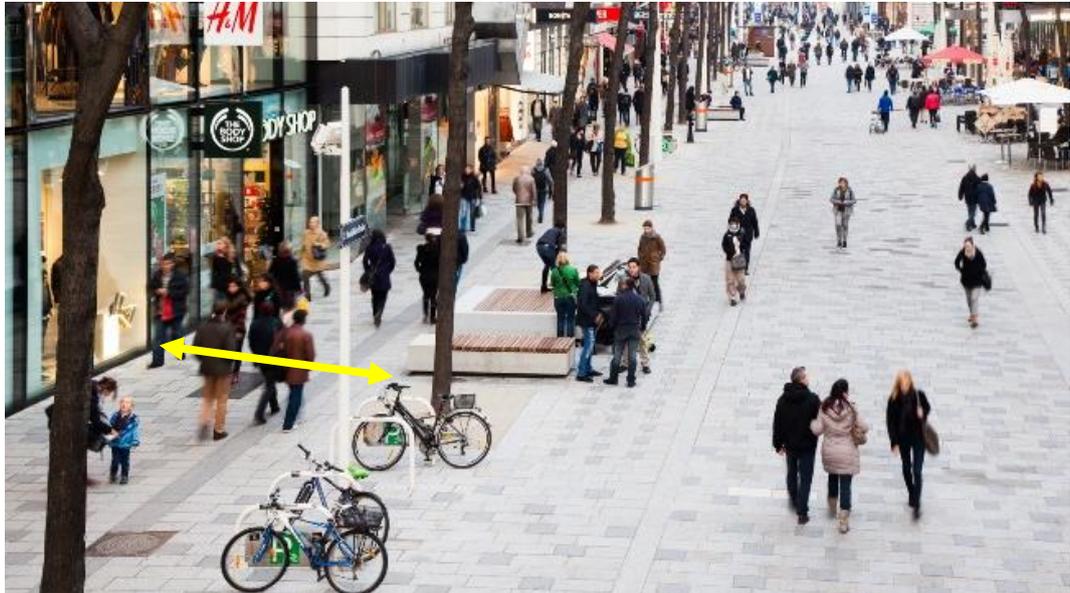


Ilustración 11: ejemplo de zona de confort en una vía de plataforma única de convivencia vehículos-peatones

## A MODO DE CONCLUSIÓN

Para finalizar recapitular insistiendo en:

1. Los espacios de plataforma única de convivencia (EPUC) son una alternativa para algunos viarios de los cascos históricos, pero no para todas las calles, ni tampoco es la única solución posible.
2. Los EPUC deben concebirse desde la perspectiva de la organización del espacio de forma global (tráfico, imagen urbana...) y no considerando una única vía sino analizando todo el entorno ya que hay repercusiones directas sobre el tráfico, el aparcamiento, el transporte urbano...
3. La clave de la accesibilidad de estos espacios está en cómo se resuelve la ausencia de bordillos y como se garantiza la prioridad peatonal de una forma segura.
4. Se deben evitar contradicciones de diseño en los EPUC, habituales en muchos casos como son la segregación de tráfico en bandas o la señalización de pasos peatonales, ambas soluciones contrarias a la idea de convivencia y prioridad peatonal.
5. Existen muchas posibilidades para con elementos de diseño mejorar la accesibilidad de estos espacios, sin tener que confiar únicamente en una señalización que muchas veces resulta insuficiente o no se termina de comprender.