

Caminar resuelve

Peatones, seguridad y movilidad urbana
Hacia una inversión del esquema dominante



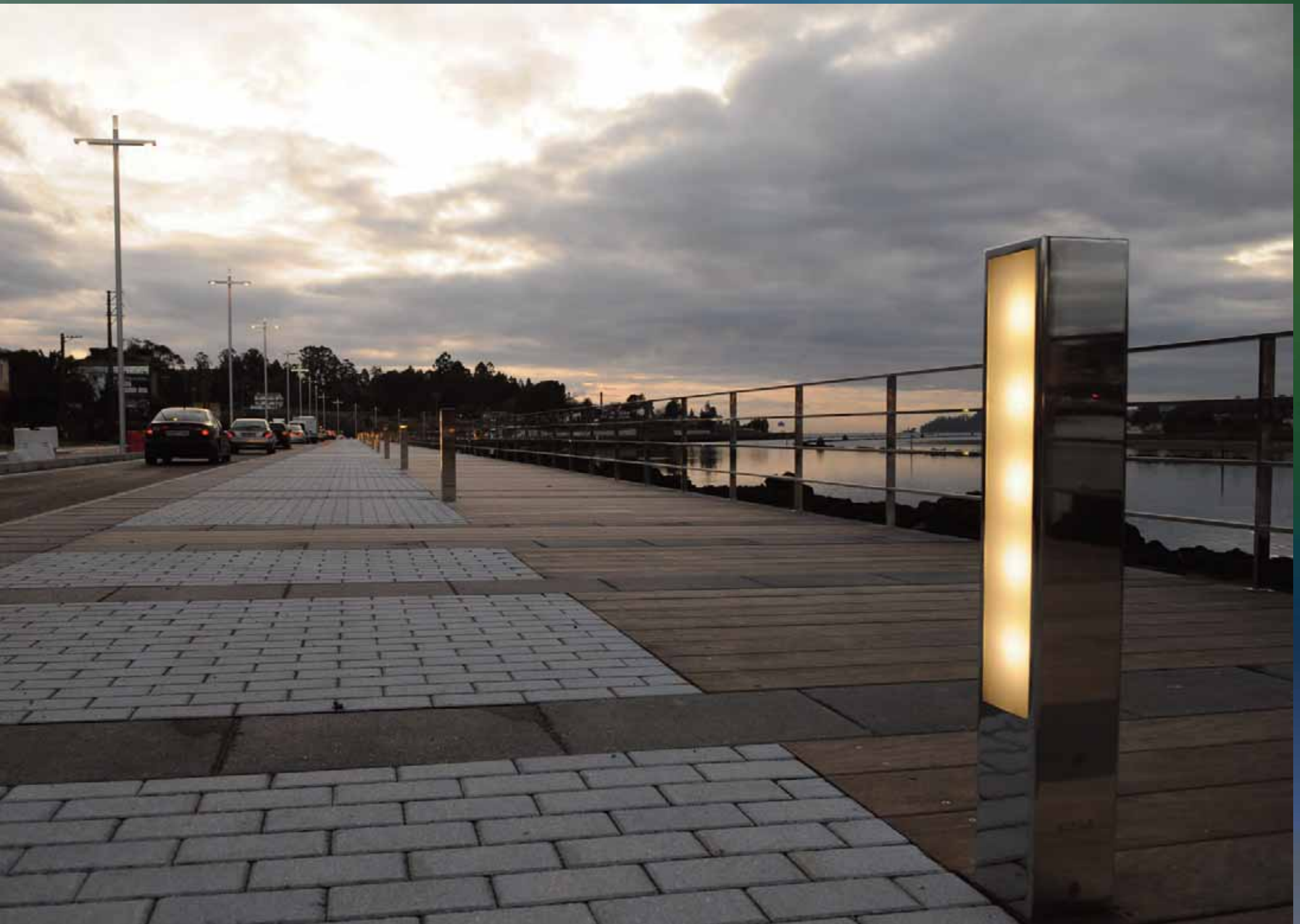
Caminar resuelve

- 4 **Peatones, seguridad y movilidad urbana.**
 - Hacia una inversión del esquema dominante
- 10 **Pontevedra, el diseño de una ciudad segura**
 - 11 La reforma urbana
 - 12 Cuatro maneras de moverse
 - Itinerarios peatonales
 - 13 El tráfico a motor, calmado
 - 14 Una ciudad dinámica
 - Infraestructuras
 - Circular a motor
 - 15 Aparcar
 - Accesibilidad universal
 - 16 A 30 como máximo
 - Control y organización
 - 17 El camino escolar
 - Educar para una nueva movilidad



Publicación elaborada por el Gabinete de Comunicación de la Alcaldía de Pontevedra con ocasión del II Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial, celebrado en Córdoba. Fotografías de Guillermo González, Gustavo Santos y Anxo Rial. Impresión GTI. Febrero de 2011.

www.pontevedra.eu/movete



Ciudad civilizada

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra

Ganar espacio para los peatones fue la marca de partida para la transformación de la ciudad en un espacio seguro y digno. Un modelo de ciudad que se fue configurando bajo los cánones de la cohesión social, el dinamismo económico, la recuperación medioambiental y la autoestima.

La apuesta por la civilidad urbana es rotunda y completa, y en lo relativo a la seguridad vial se refleja en esta máxima: todo lo que se haga por salvar una vida, es un dinero bien invertido.

Nunca podremos saber cuántas vidas se salvaron en la Pontevedra de la última década gracias al uso racional del automóvil que promovimos con seriedad y valentía. Lo cierto es que tenemos menos accidentes, y los que tenemos producen menos daños a las personas, y no se registran víctimas mortales en las zonas urbanas.

Hemos trabajado con pocas palabras, discretamente, intentando diferenciar el grano de la paja, resistiendo los embites políticos de los sectores más reactivos, y sobre todo confiando en la ciudadanía, materializando sus energías en la transformación de la ciudad.

Los resultados de la reforma urbana están ahí, y los múltiples reconocimientos externos así lo testimonian. Si las constantes invitaciones a exponer el modelo de Pontevedra en foros de España y Portugal nos llenan de satisfacción, premios como el del CERMI (entidad que agrupa a las personas con dificultades de movilidad en el Estado Español) por la accesibilidad universal; el Nacional da Cultura Galega por el proceso de reforma urbana, o el Nacional de Seguridad Vial por la gestión del tráfico, confirman que vamos por el buen camino y nos estimulan a continuar trabajando en los nuevos retos de calidad urbana que la capital tiene por delante.

Peatones, seguridad y movilidad urbana

Hacia una inversión del esquema dominante

César Mosqueira Lorenzo
Concelleiro de Infraestruturas
Concello de Pontevedra

1

La movilidad urbana

La movilidad de larga distancia mejoró mucho en las últimas décadas, tanto en sus infraestructuras como en los medios de transporte. En cambio, la movilidad urbana que sigue igual de mal o incluso peor

Vivimos en una sociedad en la que las necesidades de movilidad son cada vez más elevadas; las inversiones de las Administraciones Públicas en infraestructuras de todo tipo son cada día más aceleradas, salvo en momentos puntuales como el presente de crisis; tenemos más facilidades para desplazarnos y los problemas de movilidad de larga distancia que van apareciendo, se van solucionando. Carreteras, autopistas, metros, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, aumentan su capacidad y dan solución a las demandas crecientes; la seguridad de las infraestructuras, así como, en general, de los medios de transporte, experimentó evidentes avances. En resumen, cada vez más y mejores infraestructuras, movilidad más desarrollada, más seguridad.

Este panorama optimista, que corresponde a una realidad objetiva incontestable, aunque siempre queden demandas por satisfacer, se rompe de forma radical cuando entramos en el mundo urbano. No descubrimos nada nuevo si recordamos que los problemas de movilidad y seguridad en las ciudades, siguen siendo cuestiones sin solución por el momento. No se ha avanzado demasiado. Es más, durante las últimas décadas la situación es estacionaria en el mejor de los casos, pero en general evolucionó negativamente.

2

¿Tiene solución la movilidad urbana?

Alguna variable, alguna causa de fondo, profunda, estructural, conceptual, está sin resolver en la movilidad urbana. Mientras estos problemas de fondo no se aborden, las medidas concretas fracasaron, fracasan y fracasarán.

Algo, o mucho, se debe estar haciendo mal para que las grandes inversiones y las medidas de todo tipo adoptadas no tengan efectos positivos en la movilidad urbana. Se han probado una gran variedad de medidas sin grandes resultados; periódicamente surge una propuesta, una ilusión de solución, que nos deja muy convencidos, que es objeto de polémica y debate público, pero que, cuando se lleva a la práctica, puede resolver una mínima parte del problema a cambio de agravar otros aspectos, sin que supongan nunca una solución, o, cuando menos, un avance general para la movilidad en las ciudades. La Zona Azul, la ORA, los carriles reversibles, el recorte de aceras, los pasos subterráneos y elevados para peatones, los scalextric para el

tráfico rodado, la ola verde semafórica, los estacionamientos disuasorios, los semáforos inteligentes, el cobro por entrar en ciudades, la paridad de las matriculas, las restricciones a los flujos peatonales, la mejora del transporte público,...., son ejemplos de la larguísima colección de medidas que fueron anunciadas como soluciones. En ciertos casos muy concretos pudieron suponer una mejora, pero el problema general de la movilidad urbana y de la seguridad vial urbana continúa siendo un problema grave y no resuelto.

Un problema que afecta a todas las ciudades en diversos grados, que se ha abordado con planteamientos y enfoques diversos y variados, al que se le han dedicado y dedican múltiples esfuerzos. Un problema que sigue sin solución, e incluso se agrava. Quizá alguno o varios aspectos conceptuales, de fondo, estructurales, no se está abordando. Estaríamos en la situación siguiente: hay un problema, no se aborda en sus causas profundas y los esfuerzos se diluyen tratando de atajar los epifenómenos que provocan la causa o causas principales.

Y cuando citamos causas estructurales, de fondo, no estamos dirigiendo nuestra atención a cuestiones como la cada vez mayor demanda de movilidad, el aumento del parque de vehículos motorizados, la concentración de la población y de la actividad en las ciudades o áreas metropolitanas, el aumento de las distancias entre los centros de residencia y trabajo, al diseño con el que se construyeron nuestras ciudades, o similares.

Este tipo de hechos son parámetros inamovibles, o, cuando menos, de muy lenta y difícil modificación; ya se ha experimentado con el diseño de ciertos ámbitos urbanos e, incluso ciudades enteras pensadas para el automóvil y los problemas de movilidad terminaron por ser, pasado el tiempo, de magnitud idéntica a las demás.

3

Prioridades invertidas

El reparto, el equilibrio, entre los diferentes modos de movilidad urbana está profunda, radical e injustamente descompensado a favor del vehículo motorizado individual. Esta es la causa profunda que hay que abordar.

Nos hemos situado en la relación que existe entre los modos de movilidad que conviven en una ciudad; estamos pensando en la enorme y profundamente injusta desproporción que existe en la consideración, tanto real como oficial, de los distintos tipos de movilidad, en unos supuestos derechos adquiridos por los vehículos individuales sobre los demás medios de desplazamiento. Este





es el gran problema de fondo no resuelto, que lastra la eficacia de las medidas para mejorar la movilidad y la seguridad urbana y provoca además una preocupante disminución de la calidad urbana, de la calidad de vida en las ciudades.

Todos los demás medios de locomoción padecieron graves perjuicios y deterioros en su funcionalidad: la bicicleta, el transporte público y el peatonal. De entre todos ellos fueron el peatonal y el ciclista los que más padecieron con el predominio del vehículo privado. Los ciclistas casi llegaron a desaparecer de nuestras ciudades (hoy se pretende recuperar), y el peatonal se vio constreñido y limitado de tal forma que casi pasó a ser marginal (también se pretende recuperar, muchas veces por consejo médico). La tesis central de este trabajo es que el equilibrio de modos de movilidad, pero sobre todo del peatonal, no sólo es un ejercicio de justicia para con los peptones e ciclistas, sino que es la base, o centro de gravedad de la solución para toda la movilidad y seguridad vial urbana.

4 La movilidad peatonal

La movilidad peatonal es la manera más sana y natural de desplazarse en medio urbano cuando las distancias y tiempos necesarios no superen algún límite, por ejemplo, 3 km o media hora. Lograr que este tipo de desplazamientos se hagan a pie, sería el factor decisivo para la mejora global de la movilidad urbana. En desplazamientos de más distancia o tiempo, el modo peatonal debe ser también una componente decisiva.

La movilidad peatonal es la más básica y natural de todas; la primera en orden de importancia, insustituible y no intercambiable por ningún otro tipo de movilidad. Todas las formas artificiales de movilidad pueden ser sustituidas dentro de las ciudades, por otras alternativas; la única absolutamente natural y biológica, que es la peatonal, no.

Las motorización supuso enormes avances que nos permitieron llegar cada vez más lejos y cada vez en menos tiempo, pero su funcionalidad fue tan invasora que creó la ilusión, muy fomentada, de que podía servir para todo e ir suplantando progresivamente las formas naturales de desplazamiento, en particular, las peatonales. Andar unas cuantas decenas de minutos, aparte de ser muy natural y muy sano, es consustancial al ser humano, salvo impedimento físico. Pero aparte de estas características, es la forma más lógica de desplazarse en el medio urbano, cuando menos dentro de un radio de acción determinado, con distancias y tiempos razonables. La vana ilusión de rapidez, cierta en desplazamientos largos, y la supuesta, e insana, "comodidad", llevaron, entre otros motivos que trataremos posteriormente, a un abandono tanto administrativo como ciudadano, de esta forma primitiva y básica de movilidad.

Y cuando no se den las condiciones para que el modo peatonal sea el único, debe tener también una participación importante combinado con otros modos de movilidad. La dicotomía entre hacer todo el recorrido andando o ir con el coche, u otro medio motorizado, de origen a destino, debe desaparecer; todo lo que se pueda hacer andando, como modo único, principal o complementario de movilidad, así debe ser. Primero, todo lo que se pueda recorrer andando, o, si acaso, en bicicleta; cuando resulte excesivo, recurrir a otros modos.

5 La red viaria urbana

La movilidad peatonal debe tener, cuando menos, igual importancia que la rodada, tanto en la normativa de aplicación como en diseño y sostenimiento de las vías urbanas. Este es un gran reto tanto de las administraciones como de la ciudadanía si queremos recuperar un orden natural dentro de los distintos tipos de movilidad. Hay muchos prejuicios y rutinas que vencer

Tanto el diseño como la normativa de las vías urbanas estuvieron hasta ahora centradas en las vías interurbanas y, como consecuencia, en el tráfico motorizado. Véanse la vigente Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación, en los que aparte del máximo de 50 km/hora y la consideración de la ORA, nada más hay de relevante respecto al tráfico urbano. No hay nada más injusto e inoperativo que tratar por igual situaciones tan diferentes como son, en la práctica, los tráficos urbanos e interurbanos.

Los esfuerzos y la atención estuvieron centrados casi en exclusiva en mejorar el tráfico motorizado, sin mucho éxito. Pero se ha abandonado la la circulación peatonal, siempre subordinada a las necesidades del tráfico rodado.

La consecuencia fueron unas vías urbanas inhóspitas y disfuncionales para los peptones, lo que ayudó de forma decisiva a que se abandonara o restringiera la movilidad peatonal. Abandonar nunca, pues simplemente no es posible (en caso de serlo, tal y como se trataron las vías urbanas, seguramente habría sucedido, como así ocurrió con la movilidad ciclista).

Las aceras de sección ridícula, la prohibición de detenerse en las aceras que recoge la normativa de circulación, las barreras y rodeos inasumibles, los vallados para recluir a los peptones, los desabridos pasos elevados y subterráneos, la invasión de las aceras por parte de vehículos estacionados, la iluminación dirigida a la calzada dejando con mala visibilidad las aceras,..... fueron consecuencias de este planteamiento de fondo, de esta privilegio absoluto concedido a la movilidad motorizada.

Por último, no hay que rebuscar mucho en las hemerotecas para atestiguar que un pavimento para el tráfico rodado en mal estado es un problema público de trascendencia, aunque objetivamente no debería ser un gran problema para un tráfico de velocidad moderada, como tendría que ser el urbano, mientras que un pavimento dedicado al flujo peatonal en mal estado casi nunca tiene esa relevancia pública. Otra cara de la misma moneda: las obras son motivo de queja permanente porque afectan al tráfico rodado; el peatón, que es el que más sufre con las obras, casi nunca se menciona.

6 Las fricciones entre los modos de movilidad

Hay que cambiar la perspectiva sobre el equilibrio de prioridades y preferencias entre tráfico rodado y peatonal. El diseño y la gestión del viario, especialmente en las intersecciones de peptones y vehículos, debería darle la misma importancia, sino más, al tráfico peatonal que al rodado. Hay que incorporar como una variable fundamental las necesidades de los peptones

En el espacio público de una ciudad, especialmente dentro de su red de vías urbanas, conviven varios modos de movilidad que inevitablemente entran en conflicto, en colisión, o cuando menos, en disputa. Esta colisión debería producirse sólo en las intersecciones, pero, como vimos en el apartado anterior, ya es previa; el desplazamiento del tráfico peatonal por primacía del tráfico rodado, fue de tal magnitud que empeoró mucho las condiciones generales de la

circulación a pie, fuera también de las zonas o espacios en los que, en principio, podrían entrar en conflicto.

Consecuencia evidente del estado de cosas que acabamos de describir, de estos antecedentes de primacía absoluta del tráfico motorizado, lo que ocurrió en los puntos en los que se cruzan los flujos peatonales y rodados, fue mantener de forma permanente, continua y perseverante una primacía absoluta del tráfico rodado. Los intentos llegaron a intentar eliminar a los peatones de las vías públicas, obligándolos a cruzar las calzadas por pasos elevados o subterráneos.

Hoy parece que esta posición tan dura contra los peatones está algo superada, pero aún así, todas las regulaciones de las intersecciones están siempre pensadas para el tráfico rodado; por ejemplo, las regulaciones de los programas de los semáforos están concebidas y aplicadas para mejorar la capacidad de paso de vehículos, restringiendo el de peatones, nunca o casi nunca al revés; en los pasos de cebra no semaforizados aun hay quien propone frenar a los peatones; los semáforos en los pasos de cebra responden, casi siempre, a esta intención.

7 Ecuanimidad entre las distintas movilidades

Los distintos tipos de movilidad, especialmente la rodada y peatonal deben tener un tratamiento ecuánime en las vías urbanas; la reserva para el tráfico rodado nunca debería superar la mitad de la superficie total de las vías.

El principio de tratar en pie de igualdad los tráficos peatonales y rodados debe ser llevado a la práctica con coherencia; de poco serviría la aceptación del principio si no se acompaña de medidas concretas. Hay profusa bibliografía sobre las características necesarias que deben tener las calzadas para garantizar una buena circulación rodada. Y se tienen en cuenta todas las tipologías de vehículos que pueden transitar por ella; como consecuencia, se definen el ancho que deben tener las calzadas según el tipo de tráfico, pavimentos idóneos, etc.

Pero en lo referente a la movilidad peatonal, la bibliografía es mucho más escasa y, casi siempre, muy condicionada o subordinada a las determinaciones para el tráfico rodado. Conseguiríamos la igualdad cuando, al igual que ocurre con los vehículos, se tengan en cuenta las necesidades de todo tipo de peatones, con o sin limitaciones físicas o sensoriales, cuando se tomen en consideración las características del viario peatonal para que sea cómodo y funcional para todo tipo de peatones, etc.

Mención especial merece la iluminación pública, que debe estar diseñada y centrada en quien mas lo necesita: las zonas de tránsito peatonal y sus intersecciones con el tráfico rodado, esto último, por seguridad vial. En este camino queda aún mucho por avanzar y sobre todo por divulgar.

Si sobre el diseño y sostenimiento de las vías dedicadas a vehículos y las de peatones queda mucho por mejorar, en el concepto de fondo todavía más. Difícil resulta dar unas especificaciones técnicas concretas para todas las variadas casuísticas, pero es muy fácil establecer un principio claro y ecuánime: en las calles en las que existan tráficos peatonal y rodado segregados, o espacio o superficie dedicada a las necesidades del tráfico motorizado, circulación y estacionamiento, ésta nunca debería superar, salvo raras excepciones que comentaremos después, la mitad del total. Y debería entenderse como una norma magnánima con el tráfico rodado, pues los demás usos y ocupaciones de las vías tendrían que conformarse con otra mitad. Las farolas de iluminación, las papeleras, los contenedores de basura, los bancos, los salientes das fachadas, terrazas,....., inutilizan casi 2 m

transversales; si a mayores pensamos, caso de ser posible, en carriles bici, ese mínimo del 50% substraído al tráfico rodado puede dejar unas vías para peatones bastante precarias. En todo caso, nunca menos de 2,50 m absolutamente libres, que vienen a ser alrededor de 4 m brutos. Caso de que la sección del vial no sea suficiente para aceras de este tipo, la única alternativa es convertir la calle en un espacio de plataforma única y tráfico muy reducido y muy calmado.

8 El “derecho” a estacionar

El supuesto derecho a estacionar en vía pública debe pasar a ser un uso más entre los que hay en la vía pública y perder su privilegio casi monopolístico, mediante una regulación de los usos de los espacios públicos ecuánime y que prime el interés colectivo sobre el individual.

La demanda de usos de los espacios públicos es variada en cuanto a su origen e intensa en cuanto a su magnitud. Una gran parte de esta demanda se fue eliminando por la vía de la prohibición: mercadillos, venta ambulante, ampliaciones de negocios usando vía pública, caravanas, estabulamiento de animales, y un largo etc, que, caso de abrirse la veda, se multiplicarían.

En principio, las ocupaciones de las vías públicas están muy limitadas y condicionadas, salvo para la libre circulación de personas y mercancías, sea de forma peatonal o rodada; en ambos casos, con sus limitaciones específicas, mucho más fuertes en el caso de las mercancías que de las personas. La única excepción a esta restrictiva norma es el estacionamiento de vehículos privados, de turismos; ni los camiones, ni los autobuses, ni ningún otro vehículo, instrumento o actividad goza de tal privilegio.

La pregunta es obvia: ¿tiene sentido mantener ese privilegio casi ilimitado de los turismos privados?. ¿Cumplen alguna función social de mayor interés colectivo que otras de las actividades y vehículos que tienen fuertes restricciones para ocupar la vía pública?. ¿Podremos seguir con la confusión entre el derecho a movilidad y el derecho a ocupar vía pública de forma casi incondicional?. La respuesta parece claramente negativa desde varios puntos de vista.

El principio asumido de que “el estacionamiento en superficie es un bien escaso que hay que repartir equitativamente”, suele llevar tras de sí una secuencia de consideraciones que podríamos resumir en que “una vez ocupado todo el espacio público posible para estacionamiento, este sigue siendo escaso” y, por lo tanto, violentando todos los demás usos y ocupaciones de los espacios públicos, algunos de ellos con más interés para la calidad urbana y para la movilidad urbana, se actúa en favor del estacionamiento en las vías públicas. Yendo al origen, el planteamiento debería pasar a ser “el espacio público es un bien escaso y demandado que hay que repartir entre los distintos usos de forma equitativa”.

9 El concepto de necesidad

La compatibilidad, el equilibrio entre el uso del coche en las ciudades y la reducción de los problemas que su abuso provoca, viene dada por la fijación clara, nítida, asumida socialmente y con soluciones operativas del concepto de “necesidad”. El tráfico reduce las intensidades asumibles y manejables.

Parece existir un consenso casi universal en que el tráfico motorizado urbano causa a las ciudades una serie muy amplia de problemas y perjuicios: de contaminación atmosférica y acústica, de saturación de las vías, de congestión, de incomodidad severa, cuando no imposibilita otros tipos de movilidad. Por otro lado, el automóvil

forma parte de nuestra civilización y fue un avance muy sustancial y que nos aportó muchos beneficios. Hay que buscar y encontrar una solución a tal dicotomía.

No parece que las medidas extremas: prohibición de entrar, circular o estacionar en ciudad, ni la disuasión económica —cobrar por entrar o circular—, aparte de su posible impopularidad, sean medidas coherentes. El automóvil no sobra ni se puede prohibir en medio urbano; la solución tendrá que venir de racionalizar su uso, o sea, de buscar una alternativa más matizada y que recoja las diferentes necesidades.

La cuestión central, novedosa y aparentemente difícil, pero fundamental, para avanzar en la solución, será definir de modo razonable, equitativo y asumible, el concepto de “necesidad” o de “servicio necesario”. O sea, fijar la línea que dirima cuándo es necesario y, por lo tanto, está justificado y permitido, el uso de la movilidad motorizada, sobre todo la individual, y cuando no es necesario y, por lo tanto, no está justificado ni permitido circular ni, sobre todo, estacionar en el espacio público. Buscar un equilibrio entre los problemas que causa el tráfico indiscriminado y el derecho a circular; este equilibrio será el que se recoja en la definición de “necesidad”, tanto para circular como para estacionar.

Nuestra experiencia demuestra que cualquier definición realista y equitativa de “necesidad”, si está bien asumida, por muy laxa que pudiera aparentar, reduce drásticamente la densidad de tráfico y lleva a intensidades muy operativas. Si además se le aplican restricciones claras y objetivas de estacionamiento, el tráfico se hace absolutamente compatible con la calidad urbana, con la seguridad vial y con los demás usos de los espacios públicos urbanos.

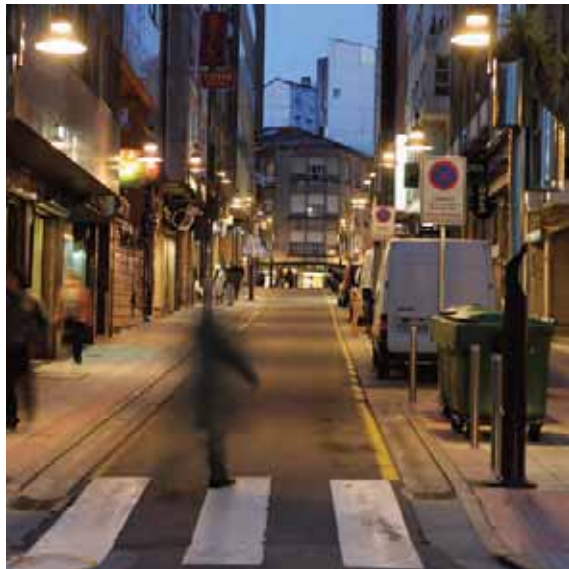
10 Sobre velocidades

Es necesario fijar velocidades máximas moderadas en todos los ámbitos urbanos en los que otros usos existentes puedan provocar o agravar las consecuencias de los accidentes y, sobre todo, hacer que se cumplan estos límites con las medidas físicas necesarias. La mejora de la calidad y de la seguridad es inmensa.

Jugar a la ruleta rusa no es una actividad muy recomendable y nadie en su sano juicio la daría por buena. En el tráfico de una ciudad, donde los imprevistos en forma de niño que se escapa, peatón que se despista, coche que hace una maniobra incorrecta, frenazos imprevistos, forzados o no,, permitir velocidades máximas que puedan provocar accidentes y que, caso de producirse, puedan tener unas consecuencias funestas, es una especie de ruleta rusa que se debería acabar.

La situación real es que durante gran parte del día, entre saturaciones, retenciones, semáforos,....., la velocidad media es bastante baja en la mayoría de las vías urbanas. En horas o vías de poco tráfico, unas velocidades excesivas lo único que pueden es provocar accidentes; si la vía o la hora tienen poco tráfico, la carencia de retenciones y la agilidad en la circulación suponen una comodidad a la que no tiene que sumarse una velocidad elevada. Tanto en una situación como en otra, unas velocidades máximas reducidas no tienen por que producir problemas y, por el contrario, mejoran mucho la seguridad y calidad urbana. Salvo excepciones, 30 km/hora (de acuerdo con la declaración de Gijón) parece correcta; la reducción de peligrosidad, contaminación y ruido son muy elevadas y compensan los hipotéticos beneficios, nunca demostrados, de velocidades más altas.

Si las velocidades reducidas son importantes para la mejora de la seguridad y calidad urbana, su efectivo cumplimiento es aún mucho mas



importante. De nada vale una señal con una velocidad razonable si, un determinado porcentaje, pongamos el 10 o 15%, de los conductores no la respeta; posiblemente pueda producir aún mas peligro y ruido: adelantamientos arriesgados, bocinas,... La realidad es que para garantizar estas velocidades moderadas hay que recurrir, cuando menos en este momento de estado de las cosas, a elementos físicos de calmado de tráfico.

Por otro lado, la peligrosidad de las vías urbanas, la inseguridad vial, no se puede medir sólo por el número de accidentes y de víctimas; la sensación de inseguridad no es tan trágica como los efectos en las víctimas, pero deteriora de forma muy grave la calidad de vida en las ciudades y recorta la autonomía de las personas mas débiles, especialmente de los niños que se ven expulsados de la exploración y dominio autónomo de su medio.

11 Las dinámicas sociales

La recuperación de la movilidad peatonal, el re-equilibrio entre las diversas formas de movilidad, no puede nunca condicionarse a futuros o a otras actuaciones. No estaríamos más que demorando sin horizonte temporal la solución de un problema cada vez mas acuciante.

Desgraciadamente, los peatones no se sienten un colectivo con derechos ni presionan para que la movilidad peatonal sea tenida en cuenta; por el contrario, los automovilistas, o una parte de ellos, si se sienten como un colectivo e intentan defender sus derechos, reales o supuestos, a veces de forma bastante agresiva, aunque hayan rebajado su intensidad en los últimos años. Lo llamativo del caso es que los dos colectivos son, en gran parte, coincidentes. Esta contradicción, aparentemente individual, se resuelve habitualmente de una forma bastante curiosa: en mi calle, o sea como residente y peatón, soy partidario de que no pasen los coches de los demás, y si pasan, que sea despacio y sin crear peligro. En las demás calles, o sea cuando soy conductor, contrario a estas medidas.

Cuando se inicia un proceso de re-equilibrio de los usos de los espacios públicos urbanos, entre el modo de movilidad peatonal y el rodado, hay una reacción, en diferentes grados, que recuerda aquella máxima de tardo-franquismo de que "podría haber democracia cuando los españoles estuviesen preparados".

Es minoritaria la oposición frontal a este re-equilibrio de movilidades; casi siempre va por argumentaciones del tipo: "reforma sí, pero cuando haya estacionamiento", "sí, pero cuando haya unanimidad", "sí, pero cuando mejore el transporte público", cuando..., cuando..., cuando... El modo de movilidad privilegiado, o motorizado individual, que está oprimiendo a los demás modos, se resiste a perder sus prebendas aunque sea en aras de un re-equilibrio y de una mejora generalizada tanto de la movilidad como de la seguridad y de la calidad urbana.

12 Existen variables modificables

La entidad del problema de tráfico en las ciudades es de tal magnitud que se debería actuar sobre todas las variables que pudieran intervenir; la colaboración de administraciones y entidades, públicas o privadas, podría y debería ser de gran ayuda.

Siendo el tráfico urbano un grave problema, curiosamente las soluciones siempre se pretenden circunscribir al estricto ámbito del diseño y gestión del viario urbano. Un problema tan grave y agudo



podría y debería tener la colaboración de otros ámbitos de gestión, pública o privada, que colaboraran en su racionalización. Obviamente, como citamos antes, los problemas estructurales de saturación urbana no se van a resolver de forma mediata y, mucho menos, inmediata. Pero hay asuntos que sí se pueden abordar sin demasiada complejidad, cuando menos aparente, y que pueden aliviar ciertos problemas de tráfico.

En cada ciudad, en cada zona, en cada calle, este tipo de soluciones serán diferentes, pero sirvan como ejemplo dos relativos a la concentración de actividades en una franja horaria muy reducida: si las entradas y salidas de los centros escolares provocan problemas severos de congestión, una mínima gradación, de más o menos 10 minutos, escalonaría los momentos punta y aliviaría muchísimo el problema (de hecho, así sucede). Lo mismo podríamos decir de centros administrativos, o de trabajo. Curiosamente, la experiencia demuestra que es más fácil concertar estas soluciones con entidades privadas que con las públicas.

Podríamos seguir con otros ejemplos, como el reparto de la compra a domicilio que favorezca esta actividad hecha a pie cuando sea posible, u otras similares.

13 Las situaciones excepcionales

Los momentos-punta de sobrecarga de movilidad o interrupción de las vías urbanas tienen mejor paliativo cuando se ha actuado sobre la movilidad de las ciudades con estos criterios.

Aunque se haya actuado sobre todos los factores citados: primacía de la movilidad peatonal y ciclista, velocidades máximas moderadas, restricciones de uso del espacio público para estacionamiento, colaboración de instituciones y entidades,....., siempre quedarán situaciones extremas para la movilidad, digamos situaciones excepcionales.

Sean manifestaciones reivindicativas, cívicas o religiosas, fiestas, pruebas deportivas, días de condiciones climatológicas muy adversas, operaciones salida y entrada, días de compras intensivas, de rebajas, etc, habrá momentos de gran conflictividad en la movilidad urbana.

Aunque el modelo de movilidad esté funcionando correctamente durante la mayor parte del año, también se resentirá con estas circunstancias; de todos modos, si el nivel base de dificultades para la movilidad urbana está situado en un listón mucho más bajo, la capacidad de solventar estas situaciones excepcionales, estos momentos-punta será mucho más elevada. Habrá problemas, claro está, pero su intensidad será mucho menor que en otras circunstancias.

14 Sobre 11 años de experiencia

La mejora de la calidad urbana, de la movilidad urbana y de la seguridad son enormes cuando se actúa según los criterios antes descritos.

En Pontevedra, el proceso de implantación de esta fórmula está muy avanzado, ya toda la ciudad tiene limitada la velocidad máxima a 30 km/hora con las barreras físicas correspondientes, pero sigue aún en marcha, con muchas zonas de la ciudad pendientes de incorporarse en plenitud a este modelo urbano. Esta reforma, empezada hace 11 años, partió de unos postulados muy claros y definidos que son los que se describieron anteriormente. Principios y conceptos claros, coherencia en la aplicación, llevaron a buen puerto el proceso; lo avanzado del proceso permite

extraer conclusiones; muchas definitivas y otras muy claras, aunque no estén aplicadas en su totalidad.

Cuando un proceso de aplicación de los conceptos y principios expuestos está ya avanzado, la calidad urbana y la calidad de la movilidad peatonal y ciclista son muy elevadas, y esto, sin provocar ninguna restricción en el funcionamiento de la ciudad. Al contrario, la ciudad resulta más atractiva y segura y funciona mejor; todo vehículo que "necesita" circular para desplazar mercancía o personas tiene muchas más facilidades que en la situación previa.

Actualmente (Plan de tráfico y movilidad de la ciudad de Pontevedra, enero de 2011), del total de desplazamientos urbanos, los dos tercios son peatonales, y aún así, el volumen de desplazamientos en coche dentro de la ciudad puede seguir reduciéndose, en favor del peatonal, porque continúa existiendo mucha circulación a motor (cada vez menos, pero aún considerable), que no cumple ninguna de las razones que se pueden aceptar como válidas para ser incorporada al concepto de "necesidad".

En los últimos 11 años no se ha registrado ni un muerto ni un herido grave en las zonas tratadas.

15 La completa inversión de las prioridades

Nuestra experiencia muestra que la solución a la movilidad y la seguridad urbana viene por el camino de dar la primacía absoluta a la movilidad peatonal entre todos los tipos de movilidad urbana.

El proceso tuvo sus aprendizajes y enseñanzas, innumerables, pero la fundamental y básica fue que partimos de la mejora de la movilidad peatonal como un re-equilibrio de las movilidades y como una forma de mejorar la calidad urbana, y llegamos a la clara conclusión de que la movilidad peatonal es la línea fundamental para afrontar las soluciones al problema global de la movilidad urbana.

Priorizando nitidamente la movilidad peatonal, con la consiguiente y necesaria restricción del tráfico rodado, actuando sobre el estacionamiento, y estableciendo el concepto de "necesidad", las intensidades de tráfico motorizado se vuelven manejables, el transporte público en superficie deja de tener los problemas de lentitud y operatividad consustancial a unas vías sobrecargadas, y la movilidad ciclista se vuelve cómoda, tanto coexistiendo en la calzada con el tráfico calmado como por los paseos y aceras.

Somos conscientes de que cada ciudad tiene su tamaño y sus características diferentes, pero no vemos ninguna razón convincente para que estos principios de actuación no sean válidos en todas las ciudades. Como mucho, habría que sectorizar las ciudades de tamaños grandes y tratar zonas urbanas concretas delimitadas por el viario principal, o sea, aquel que tiene funciones, en cierto sentido, interurbanas, o mejor dicho, interzonales; pero zonas amplias, consistentes, y sin estrangulamientos en las intersecciones con estas vías parcialmente excepcionadas.

Por el camino tienen que quedar algunos tópicos bastante arraigados; por ejemplo, el transporte público no tiene porque competir con el privado en proximidad en origen y destino, ni tan siquiera en rapidez. Pretender sustituir las ventajas, en medio urbano más supuestas que reales, del automóvil individual con transporte colectivo, es imposible y absurdo. La vía de las restricciones necesarias al tráfico rodado, junto con la prioridad y potenciación de la movilidad peatonal, resuelve este problema.



En un reportaje titulado “¿A qué suenan las ciudades?”, en las amplísimas zonas de Pontevedra tratadas con estos criterios, la conclusión a que llegaron los autores fue que los sonidos dominantes en Pontevedra son los trinos de los pájaros y las voces de los niños. Puede parecer idílico, bucólico, extraño e irreal, pero lo cierto es que así resulta ser en la realidad; lo que sorprende a los visitantes acostumbrados a otros ambientes urbanos es el predominio de los sonidos citados o, cuando no suenan niños ni pájaros, el escaso ruido ambiente.

Las ventajas en cuanto a calidad urbana y a seguridad vial son tan evidentes, profundas y contrastables, que compensan con mucho el esfuerzo y remueven las posibles reticencias iniciales. Estamos convencidos de que este es el camino para la movilidad y la seguridad en las ciudades, de que la solución solo podrá venir de una clara primacía, que no exclusividad, de la movilidad peatonal en ámbitos urbanos.



Movilidad urbana

El esquema dominante de prioridades

1. Coche privado
2. Transporte público
3. Bici
4. Peatón

El esquema de prioridades ideal

1. Peatón
2. Bici
3. Transporte público
4. Coche privado





Pontevedra

El diseño de una ciudad segura

82.000 habitantes en el municipio
 130.000 en el área territorial urbana
 Ubicada en la desembocadura del río Lérez,
 centro geográfico de las Rías Baixas



La reforma urbana

El proceso de renovación del espacio público fue el origen de la drástica reducción del número y la gravedad de los accidentes de tráfico. Al iniciarse este proceso a finales de los 90 con la renovación integral de calles y plazas se incluía la restauración de todos los servicios públicos y la mejora general de la calidad urbana.

Pontevedra ponía así freno al dominio indiscriminado del automóvil en toda la capital. Nacía una nueva perspectiva: la ciudad es sobre todo de quien la camina, de los que van a pie. Fue el inicio de una reforma concéntrica, del centro a los barrios, un proceso que todavía está activo y gracias al cual la ciudadanía puede presumir de una ciudad más pensada para las personas que para los automóviles.

La reforma dio comienzo en 1999 con la peatonalización del Centro Histórico. De ahí se extendió a las calles del centro comercial central, con prolongaciones radiales que comunican el centro con las estaciones y el río, creando itinerarios peatonales de alta demanda.

Posteriormente fue extendiéndose hasta la actualidad, que se trabaja en la zona este y sur. Estas obras fueron combinándose con otras que mejoraron la accesibilidad, eliminaron barreras, desarrollaron el mobiliario urbano e incrementaron la calidad de la iluminación en un proceso que abarca prácticamente toda la capital.





Cuatro maneras de moverse

La reforma urbana permite una movilidad alternativa. Además de la movilidad en coche particular, existen otras: a pié, en bici, en transporte público, que hacen posible las distintas actividades que confluyen en la ciudad: residencial, laboral, ocio, compras, desplazamientos entre el centro y la periferia en ambos sentidos, conexiones con las vías de alta capacidad, con las localizaciones industriales, el puerto, los aeropuertos...

Estas son las cuatro posibilidades, por orden de importancia:

A pié. Un núcleo urbano concentrado y de pequeñas dimensiones permite que la mayor parte de los desplazamientos se realicen a pie. Los desplazamientos a los diferentes lugares de interés desde cualquier punto de la ciudad (incluidos los aparcamientos disuasorios) se realizan caminando en un tiempo máximo de entre 15 y 20 minutos.

En bici. Una opción muy adecuada para quien lo desee, que además resulta muy beneficiosa para la salud. La actual apuesta de muchas personas por este medio unipersonal y autopropulsado se ve favorecido por la amplia red de aparcamientos exclusivos, las bicis de préstamo, medidas de seguridad... pensar en la bici para la ciudad equivale a pensar en un transporte de futuro.

En autobús. Adecuado para el traslado a media distancia, en el entorno urbano, Monte Porreiro y los municipios limítrofes, especialmente Marín y Poio, principales satélites de la ciudad con los que existe una activa interacción laboral, comercial y residencial.

En vehículo privado. La única forma de utilizar el coche en la ciudad es hacerlo racionalmente, impidiendo que suponga una amenaza para las personas o para ciertas dinámicas urbanas. Los coches se han retirado de algunos espacios donde dificultaban otras actividades. Se instauró un sistema útil para estacionar, aumentando el número de espacios de uso público y organizando estacionamientos disuasorios gratuitos cerca del centro urbano. Impidiendo el abuso, las calles y plazas están dispuestas para los coches que realmente lo necesitan: servicios de emergencia, abastecimiento de comercios y hostelería, acceso de residentes, repartos, gestiones, etc.



Itinerarios peatonales

Son grandes itinerarios entre el centro y los barrios residenciales, ejes de amplias aceras con buena iluminación; calles con el tráfico a motor ordenado y calmado.

En un principio se conectaron las estaciones de autobuses y ferrocarril con la parte central; más adelante la Audiencia y la zona de Campolongo, el río (tanto desde la Alameda como desde la Peregrina). Actualmente se trabaja en el Plan Leste, para conectar los barrios de A Parda, Salgueiriños, O Castañal y Valdecorvos y en varias zonas del litoral y el Campus. También en la Urbanización Monte Porreiro se estrena la movilidad segura.

Estas reformas estructurales permiten una adecuada circulación peatonal en toda la ciudad, favoreciendo los desplazamientos sin motor y preservando los efectos negativos que conlleva el automóvil: ruidos, contaminación, amenazas para los peatones y ocupación inapropiada del espacio público.



El tráfico a motor, calmado

Los obstáculos físicos han sido la mejor prevención de los daños que los automóviles pueden hacer a las personas.

Estas medidas físicas, de diseño urbano, se han revelado como las más eficaces para impedir los excesos de velocidad y la conducción temeraria.

Los espacios urbanos fueron concibiéndose según su función urbana. En los espacios peatonales, el coche sólo entra para prestar servicios imprescindibles a residentes y empresas. En las zonas de coexistencia, las preferencias son de los peatones, y en la mayor parte de las calles en las que se permite la circulación a motor, los espacios para los coches se limitan a sus necesidades básicas, con carriles reducidos y estacionamientos gratuitos limitados a 15 minutos.

Una de las piezas urbanas más características de la Pontevedra actual son los pasos de peatones sobreelevados, que obligan a reducir la velocidad. Todos los espacios de circulación de automóviles están dotados de estos beneficiosos salvavidas, una de las principales razones de la drástica reducción de los accidentes de tráfico.

Estos "lombos" se instalaron incluso en las vías que rodean el río, concebidas en los años 80 como autopistas urbanas, que en la actualidad notan también los beneficios del tráfico calmado.



Una ciudad dinámica

La apuesta por una movilidad alternativa se abordó sin que la ciudad dejase de ejercer su papel dinamizador de una amplia comarca, tanto como foco comercial como de servicios administrativos. Antes bien, el calmado del tráfico y la modificación de las prioridades de movilidad ha provocado la revalorización de los espacios centrales de la ciudad y su dinamización económica.

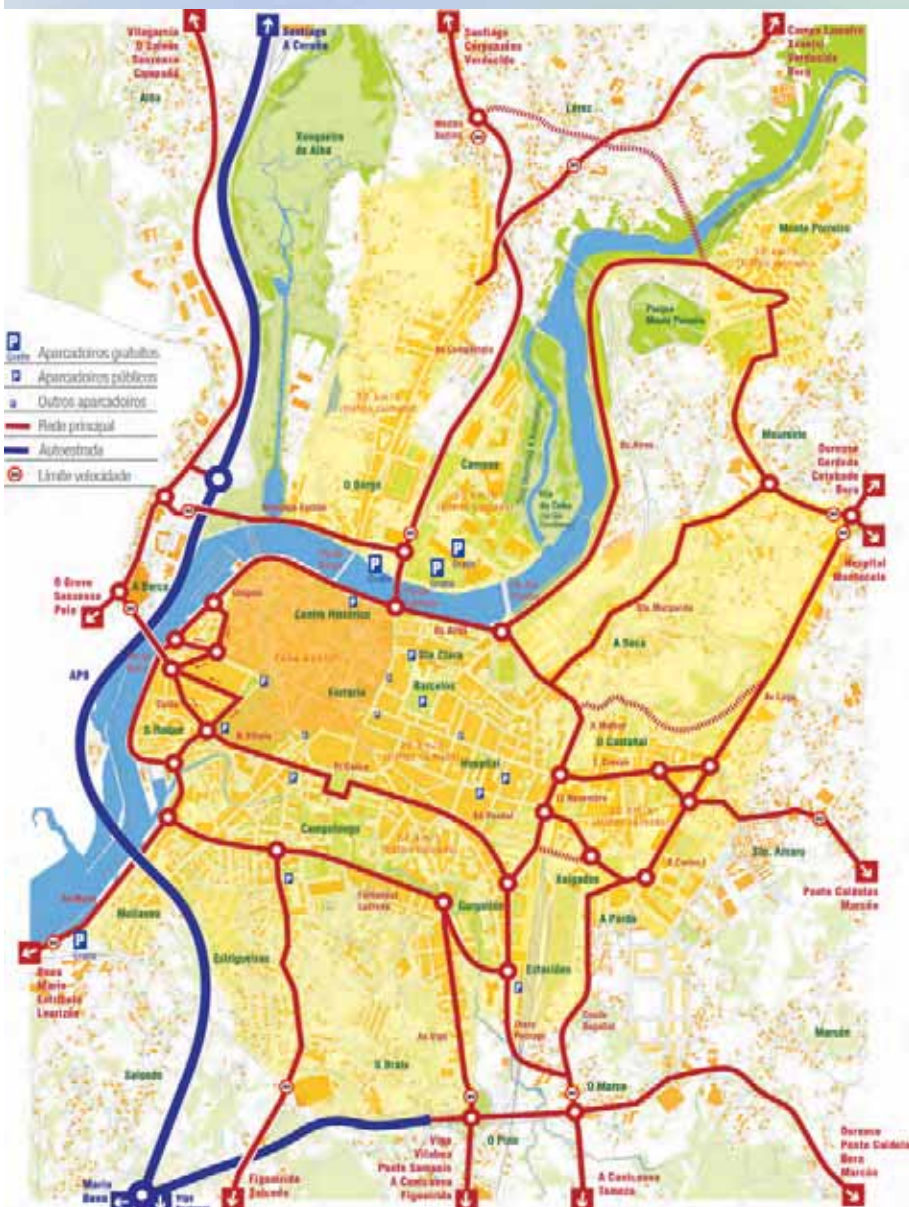
Otros factores como impedir la deslocalización comercial del centro de la ciudad (sólo existe un centro comercial aislado, con 15 años de antigüedad) han contribuido a hacer posible que Pontevedra pueda definirse con la siguiente frase: "La ciudad en la que se pasea más por la calles que por los pasillos de los centros comerciales".



Infraestructuras

La Mesa por la Movilidad (M4) definió hace más de un lustro las necesidades infraestructurales que contribuirán a permeabilizar la red viaria periférica e interconectar las vías radiales que parten de la capital.

Reestructurar viejas intersecciones para ganar operatividad, cerrar un primer anillo de ronda urbana, finalizar infraestructuras inacabadas al sur y al norte, construir la circunvalación interior y conectar la ciudad directamente con las vías de alta capacidad del sur son sus principales planteamientos, a los que se unen la actual construcción de dos nuevos puentes sobre el río Lérez, que contribuirán a mitigar la densidad circulatoria en el cinturón litoral.



Circular a motor

La circulación interior se realiza como máximo a 30 km/h en todo el casco urbano, sea cual sea el tipo de vía. Una primera red urbana incluye los accesos a la capital, a los aparcamientos disuasorios gratuitos y al resto de los aparcamientos, que garantizan el servicio a las zonas de más demanda. El resto de las vías están concebidas para el tráfico residencial.

Las principales intersecciones se regulan por rotondas, y existen frecuentes pasos de peatones (la mayoría sobreelevados) que garantizan una circulación peatonal fluida y segura.

La movilidad conquista así su valor principal: satisfacer las necesidades de todos sin sacrificar los valores de cada uno. Los conductores conocen sus condiciones, los peatones circulan con seguridad y tranquilidad, los profesionales y comerciantes disponen de espacios dignos para sus actividades, los consumidores pueden acceder a los espacios comerciales, los repartidores tienen sus horarios amplios para trabajar con holgura, los residentes fuera de la ciudad disponen de lugares adecuados para dejar sus automóviles y moverse caminando.





Aparcar!

gratis en Pontevedra

Zonas de Servicios 15 min.
Todos os vehículos

Zonas de Carga e descarga 30 min.
Mercaderías

HORARIO Laborais
De 8 a 13,30 h
De 16,30 a 21 h

Horas Mañanas e Nocturnas P Libre
Plazas de Servizo

Centro histórico e peonil
Carga e descarga de 8 a 12 e de 16 a 18 h

Zonas de aparcamento gratuito
- Recinto feiral agas días de mercado
- Antigo mercado provisorio
- Corbaceiras

CORCELLO DE PONTEVEDRA

Aparcar

El sistema de estacionamientos permite un uso racional de la ciudad. No existe ORA ni ningún otro sistema de pago para aparcar en superficie. Existen varios espacios de aparcamiento gratuito muy próximos al centro urbano y con buenos accesos desde las vías principales, que en total suman unas 1.200 plazas.

La mayor parte del centro urbano está dedicado al aparcamiento "de servicios", que permite estancias de 15 minutos a cualquier automóvil, sea doméstico o comercial, además de aparcamientos de carga y descarga exclusivos para vehículos comerciales en horarios de mañana y tarde. Por último, los aparcamientos subterráneos de la ciudad cubren la demanda existente las 24 horas de todos los días del año en la práctica totalidad del centro urbano.



Accesibilidad universal

La práctica totalidad del espacio público de la ciudad está adaptado para la accesibilidad universal, por lo que en 2007 se le ha concedido el premio CERMI (entidad que agrupa a las personas con dificultades de movilidad) a la mejor acción institucional del Estado. La colaboración con las personas que padecen alguna minusvalía es constante, tanto en las fases de planificación, como al final de cada obra, que no se recepciona sin las oportunas pruebas y la aprobación de los interesados. Además de beneficiar a las personas que se desplazan en sillas de ruedas, resulta muy favorecedor para ancianos, niños, padres de bebés... en definitiva, al conjunto de la sociedad.





PARA TER UNHA CIUDADE SEGURA PRECISANSE ALGO MÁIS QUE PALABRAS. ESPAZOS DE CALIDADE NO QUE OS COCHES NON SEAN UN PERIGO PARA AS PERSOAS, TAMÁN A PEQUENOS EN BICIS, LOMBOS QUE IMPIDEN UNHA CIRCULACIÓN SALVAJE, LIMITACIÓN DA VELOCIDADE A 30 KM/H EN ZONA URBANA, ADESBILIDADE UNIVERSAL DO ESPAZO PÚBLICO...

EU LÍMITE A 30 POR HORA
PORQUE CANDO VOU EN COCHE TAMÉN COIDO A QUEN VAI BEN EL



A 30 como máximo

La instauración de 30 km/h como velocidad máxima en la zona urbana ha supuesto un salto normativo cualitativo en materia de seguridad viaria. Después de la generalización de las barreras físicas que han reducido las amenazas del automóvil, se dispuso esta medida que impide superar ese límite.

El automóvil se convierte así en una máquina no agresiva y poco amenazante, integrándose de manera armónica con el resto de los elementos que conviven en el espacio público.

Si el peatón no se siente amenazado por un coche a menos de 30 km/h, lo mismo ocurre con las bicis. Toda la ciudad es un inmenso carril bici. Estos carriles exclusivos son anecdóticos, ya que las bicis pueden circular libremente por toda la ciudad. La dimensión de los espacios peatonales permite una convivencia armónica entre peatones, automóviles y bicicletas.

Control y organización

La prevención, organización y vigilancia ejercida por la Policía Local son instrumentos básicos de la política de movilidad, tanto peatonal como motorizada. La ciudad es un organismo siempre vivo que exige trabajos de planificación y coordinación entre los distintos agentes que intervienen en el espacio físico, por lo que la labor de la policía es imprescindible para un resultado global y riguroso.

Estudiar y adoptar soluciones ante situaciones imprevistas, planificar operativos especiales derivados de eventos u obras son ejemplos de la dedicación policial a la política de movilidad.

El control de la movilidad en la capital se realiza a través del Cetra (Centro de Tráfico), un sistema monitorizado y automático que permite adoptar soluciones instantáneas y organizar más eficazmente los flujos de circulación de automóviles en la capital.





El camino escolar

La experiencia pontevedresa de Camino Escolar nace para que los niños cojan confianza en una ciudad básicamente segura, y desarrollen hábitos saludables en su relación con el espacio público. También persigue eliminar costumbres impropias de una ciudad de este tamaño, como acercar a los niños al cole en coche.

Estudiadas diversas experiencias, y en colaboración con el Centro Nacional de Educación Ambiental de Valsain (Segovia) se ha diseñado un sistema distinto a los habituales, que tienden a "defender" a los jóvenes de los peligros de la ciudad. Habida cuenta de las condiciones de seguridad vial de Pontevedra, los niños y niñas no tienen que "defenderse" de la ciudad, sino percibirla como parte de si mismos y ganar independencia.



Educar para una nueva movilidad

Una importante herramienta de futuro. Difundir los valores más nobles del civismo entre la población escolar es un magnífico camino para una movilidad responsable, especialmente en torno a esa mediática relación de algunos jóvenes con la velocidad o con el consumo de alcohol.

Toda la población escolar recibe educación viaria de la mano de la Policía Local, tanto a través de sesiones pedagógicas tradicionales como con programas lúdicos, culturales y de ocio, o visitas a la Policía Local. Bajo el lema "Soy móvil y tengo una cabeza" se desarrolla una campaña anual llena de incentivos hacia una movilidad responsable.

La colaboración de víctimas de accidentes de tráfico completan esta labor, que también incluye una dimensión literaria, con una colección de novelas de escritores reconocidos en torno a esta temática.

Además del público juvenil, las acciones formativas se dirigen a mujeres embarazadas, personas mayores o menores en situación de reeducación.





La ciudad en la que se pasea por calles y pla





zas, no por pasillos de centros comerciales.





Caminar resuelve



pontevedra.eu/movete