

Satisfacer las necesidades de los peatones

iNUA #8: Caminar: Implementando de la Nueva Agenda Urbana

“Promoveremos el acceso de todos/as a los sistemas de transporte terrestre, marítimo y de movilidad urbana, optimizando su seguridad, asequibilidad, accesibilidad y sostenibilidad, así como también las necesidades de edad y de género, las cuales permitan una participación significativa en las actividades sociales y económicas de las ciudades y otros asentamientos humanos. De esta manera la integración de planes de transporte y movilidad, a las planificaciones urbanas y territoriales, podrán lograr la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad, particularmente mediante el apoyo a:

(a) Un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte público accesibles, seguras, eficientes, asequibles y sostenibles, así como también opciones no motorizadas como el tránsito peatonal y en bicicleta, a los cuales se dará prioridad frente al transporte motorizado privado”

Nueva Agenda Urbana #114 (a)

1. Por qué satisfacer las necesidades de los peatones?

Todos nuestros viajes comienzan y terminan con una caminata y muchos de ellos son sólo caminatas. Caminar es la base de la forma en que nos movemos y es el ingrediente esencial de un sistema de transporte integrado, multimodal e intermodal, que permite el acceso a los servicios de los barrios locales y a los servicios de transporte público para destinos más lejanos.

El caminar corresponde a un pilar sostenible, ya que ahorra espacio y reduce la congestión, la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de carbono. Es tanto una forma utilitaria de viajar para ir al trabajo, a la escuela o de compras, como una actividad de salud y recreativa. Es un medio de transporte socialmente equitativo que está disponible para la gran mayoría de la población, entre clases, género y edades.

Caminar es la forma más accesible y asequible de hacer ejercicio. Además promueve la salud mental y física y es reconocida por la OMS como un factor esencial para las necesidades de actividad física de un/a individuo/a. Las personas que viven en barrios transitables tienen mayores niveles "capital social" y tienen más probabilidades de conocer a sus vecinos, participar políticamente y comprometerse socialmente.

Sin embargo, caminar a menudo no se mide, no se valora ni se proporciona adecuadamente. En muchas comunidades más pobres, especialmente en aquellas donde caminar es la principal vía de acceso a sus comunidades, no hay banquetas, ni infraestructura segura. Son los pobres, los/as niños/as y los ancianos/as quienes

sufren desproporcionadamente de vivir en ambientes auto céntricos, ya que son los que más dependen de otros medios de transporte. La falta de una infraestructura segura para caminar causa más de 250.000 muertes al año por accidentes de tránsito peatonales, especialmente en los países de ingresos medios-bajos.

Cuando se entienden las necesidades de las personas que caminan y se les otorga un espacio en la política, en la inversión o cuando se prioriza de forma adecuada, la eficacia, la eficiencia y la viabilidad financiera de todo el sistema de transporte, se puede apreciar cómo surge la vitalidad en la ciudad, además de los beneficios para la salud, que el caminar otorga a la población.

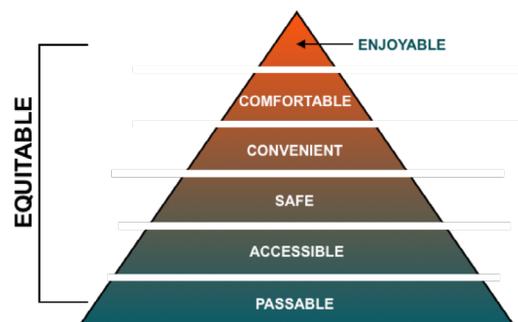


IMAGEN: La Jerarquía de las necesidades de los peatones (Fuente: ITDP Pedestrians First 2018)

2. ¿Qué es una Ciudad Caminable?

Una ciudad peatonal se diseña o se moderniza para que se pueda caminar en el tejido urbano y permitir que esta acción sea una opción de viaje cotidiana. En una comunidad caminable, caminar se considera una opción de medio de transporte normal que conecta a las personas con sus destinos y otras formas de viaje. por esta razón es que las personas que caminan, frecuentemente tienen prioridad por sobre el movimiento de vehículos motorizados.

El caminar se crea cuando el entorno construido apoya y fomenta la caminata al proporcionar comodidad y seguridad a los peatones, conectando a las personas con destinos variados dentro de una cantidad razonable de tiempo y esfuerzo (Southworth M., Journal of Urban Planning and Development, diciembre de 2005).

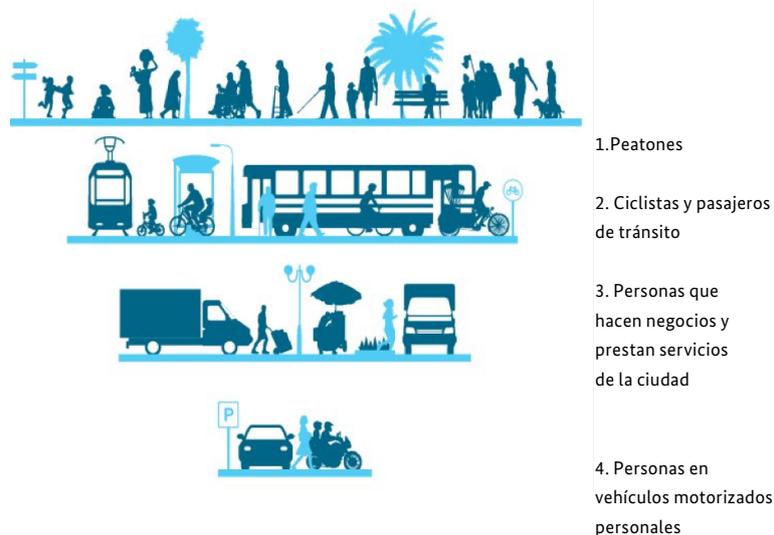
Los indicadores clave de una ciudad transitable son la densidad residencial, la conectividad y los destinos (incluidas las paradas de tránsito), a los que se puede llegar a pie. A nivel de calle, esto se traduce en pasarelas y banquetas de alta calidad, (anchas, despejadas y continuas), puntos de paso seguros, mobiliario urbano y paisajismo, tráfico motorizado lento y estacionamientos gestionados, acceso prioritario a los servicios de transporte público y espacio para la vida pública y la actividad comunitaria.

Un entorno altamente transitable invita a personas de cualquier edad, sexo o grado de movilidad a acceder a su ciudad de forma independiente y divertida. Aunque no todas las formas urbanas/suburbanas permiten caminar fácilmente (baja densidad, modelos de suelo de uso único, autopistas urbanas, entre otros), si se considera esencial identificar oportunidades para mejorar e incentivar la capacidad de caminar en estas zonas. Un ejemplo de ello son las calles comerciales; en ellas se debe garantizar un acceso seguro y transitable a todos los barrios y destinos clave, así como también, en las escuelas, y en las conexiones a pie con los servicios de transporte público que contengan trayectos más largos.



La Séptima, Bogotá, Colombia - a walkable street

uente ©Walk21



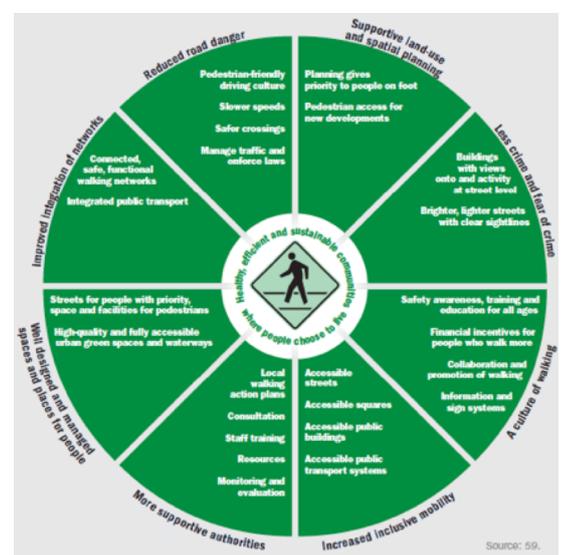
La Jerarquía de Transporte de la Guía Global de Diseño de Calles

3. ¿Cómo hacer que una ciudad sea caminable?

Los enfoques exitosos variarán según la cultura, el lugar y el tamaño de la ciudad. Sin embargo, algunos atributos contribuyen a la calidad de caminar, en la mayoría de los entornos urbanos y suburbanos, además de otorgar un enfoque integral y comprometido con las autoridades locales, quienes pueden ofrecer comunidades más transitables para la población. Este compromiso y enfoque se establece en la Carta Internacional del Caminar y se ilustra en el diagrama completo del sistema de senderismo que figura a continuación.

Los pasos clave para el éxito incluyen:

1. Aumentar la movilidad inclusiva
2. Espacios y lugares bien diseñados y gestionados para las personas
3. Mejor integración de las redes
4. Apoyar el uso de la tierra y la planificación espacial
5. Reducción del peligro en la carretera
6. Menos crimen y miedo al crimen
7. Autoridades más solidarias
8. Una cultura del andar



The Comprehensive Walking System

(WHO's Pedestrian Safety Manual for Decision Makers and Practitioners)

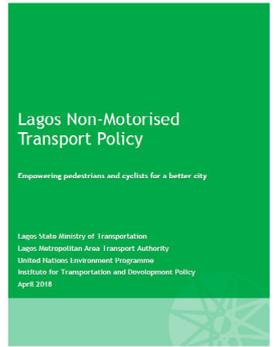


Estudio de caso: Lagos, Nigeria

Al menos el 40% de todos los viajes se realizan a pie en Lagos, aunque tradicionalmente no se ha tenido en cuenta y se percibe que la caminata es de poca relevancia para el tráfico y los retos de movilidad de la ciudad.

El ingeniero Abiodun Dabiri, director ejecutivo de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Lagos, decidió que era hora de abordar estas percepciones y encargó una nueva estrategia en 2017 para elevar el estatus y la dignidad de la marcha, específicamente para satisfacer más las necesidades de las mujeres, los/as niños/as, los/as ancianos/as y las personas físicamente desfavorecidas dentro del sistema de transporte.

La estrategia interdisciplinaria, que fue consultada ampliamente con la sociedad civil, se centra en la mejora de la comodidad, el confort y la seguridad de los viajes a pie, centrándose en la inversión en los centros de transporte, a lo largo de los nuevos corredores del BRT y en el distrito comercial central, además de la realización de cambios en la calle.



Source © LAMATA

5. Recursos Adicionales

La Fundación Walk21 maneja una red global de profesionales involucrados en el desarrollo de políticas efectivas para caminar y la entrega de proyectos para caminar. Se dispone de una biblioteca de recursos, un directorio de expertos y un programa de formación para ello. Desde el año 2000, Walk21 coordina la conferencia internacional anual sobre Ciudades Caminables. A continuación se enumeran algunos recursos clave. Para más información visite www.walk21.com



La Carta Internacional del Caminar es una referencia política común firmada por más de 5.000 líderes. www.walk21.com/charter



El International Walking Data Standard establece el marco para medir la caminabilidad. www.measuringwalking.org



Los 8 principios de la Guía de Banquetas (8 principios of Sidewalks Guide) de WRI enfatiza cómo satisfacer las necesidades de las personas que caminan invirtiendo en las banquetas. www.wribrasil.org.br/en/publication/8-principles-sidewalk



El Pedestrian Quality Needs Project fue un estudio multidisciplinario que exploró las necesidades de los peatones y desarrolló modelos en contextos, basados en la evidencia y con resultados mensurables. www.walk21.com/pqn-project



The Global Street Design Guide provides the principles and detail for delivering a people centred city. www.globaldesigningcities.org



La serie Lancet sobre diseño urbano, transporte y salud destaca cómo la planificación y el transporte urbano basado en la ciencia pueden abordar las principales cargas sanitarias, ambientales y económicas. www.thelancet.com/series/urban-design



Esta herramienta de ITDP proporciona un mecanismo para el seguimiento, la medición y la comprensión de la caminabilidad a nivel de ciudad, barrio y manzana. www.itdp.org/pedestrians-first-walkability-tool/



El Pedestrian Safety Manuales es una guía de buenas prácticas para tomadores de decisiones profesionales www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian

Publicado por:
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Registrada en
Bonn y Eschborn, Alemania

Dirección
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn/Deutschland

T +49 61 96 79-2650
www.sutp.org y sutp@sutp.org

Eschborn 2018

Autores: Jim Walker y Bronwen Thornton

Enlaces URL:
La responsabilidad del contenido de las páginas web externas enlazadas en esta publicación recae siempre en sus respectivos editores. GIZ se distancia expresamente de dichos contenidos.

GIZ-SUTP se enorgullece de ser socio de



**Transformative
Urban Mobility
INITIATIVE**

Para apoyar la transición global del transporte, el BMZ inició el TUMI como contribución a la implementación de la Nueva Agenda Urbana en conjunto con 10 instituciones socias fuertes.

Más información: www.transformative-mobility.org

GIZ es responsable del contenido de esta publicación.