

# 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.

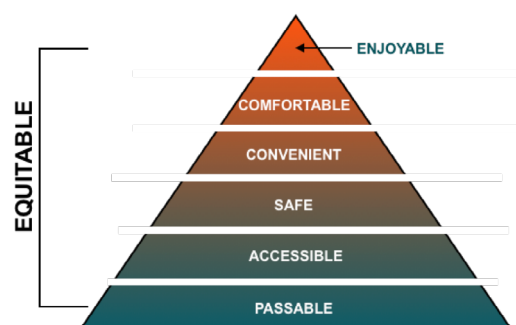


IMAGEN: La Jerarquía de las necesidades de los peatones (Fuente: ITDP Pedestrians First 2018)

## 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



1. Peatones
2. Ciclistas y pasajeros de tránsito
3. Personas que hacen negocios y prestan servicios de la ciudad
4. Personas en vehículos motorizados personales

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)

## 4. ¿Qué puede hacer un/a alcalde/sa?

Para lograr una ciudad caminable, un/a alcalde/sa necesita comunicar una visión de la ciudad que valore el caminar y la habitabilidad; comprometerse con los principios de poner a los peatones en primer lugar; encargar investigaciones sobre el comportamiento de los peatones y las condiciones actuales de sus respectivas caminatas; revisar las políticas, normas y reglamentos; promover la participación pública en la planificación urbana y en la vida pública; y alentar la colaboración interdisciplinaria para llevar a cabo la visión, son algunos de los pasos a seguir más indispensables que se requieren para lograr una ciudad del andar.

### a. Firma de la Carta Internacional del Caminar

La Carta Internacional del Caminar es una referencia política común con 8 principios clave y 34 acciones ilustrativas, desarrolladas por expertos de más de 35 países. Ha sido firmado por más de 5.000 políticos, académicos, expertos y líderes comunitarios y es un compromiso visible para satisfacer las necesidades de las personas que caminan.

### b. Encargar una evaluación de la caminabilidad

Es importante entender las condiciones de cada distrito de la ciudad, y luego desarrollar políticas y planes para el entorno peatonal en su totalidad. Establecer un Índice de Potencial Pevalonal y un Índice de Deficiencia peatonal, puede ser útil para ayudar a evaluar cada segmento de la calle en la ciudad. Los índices revelan patrones de potenciales y necesidades que pueden ser utilizados para informar nuevas políticas y planes.

### c. Revisar las políticas, normas y reglamentos para permitir la caminabilidad

Los estándares del diseño de calles para apoyar el caminar y la zonificación para el uso mixto de la tierra, los estándares de estacionamiento y los estándares de subdivisión deben responder a las necesidades de las personas a pie y promover el caminar primero en la jerarquía del transporte. Apoyar el desarrollo orientado al tránsito (DOT), mejora la transitabilidad al reducir las distancias y elevar la calidad del espacio público.

### d. Identificar un proyecto emblemático o una intervención clave

Un proyecto emblemático, por ejemplo, la creación de una plaza peatonal, puede comunicar la visión e inspirar la acción en toda la ciudad, aumentar el valor de caminar y aumentar el compromiso y la comprensión de la importancia de la caminar en la misma.

### e. Encargar una investigación sobre el comportamiento de los peatones

Comprender la actividad de caminar existente utilizando el International Walking Data Standard (Estándar Internacional de Datos de Caminata) y las percepciones de las personas que caminan utilizando la herramienta Make Walking Count (hacer que caminar cuente). Al evaluar el comportamiento de las personas que caminan en la ciudad, en entornos urbanos variados y entre grupos sociales diferentes, se puede comprender la eficacia de los diferentes factores de diseño en la promoción de la marcha. Los criterios de caminatas pueden ser probados y refinados.

### f. Reunir a diseñadores urbanos y planificadores de transporte para escribir una estrategia para caminar en la ciudad

Un marco institucional multidisciplinario para la planificación y la realización de caminatas que sea ambicioso y añada un nuevo valor a los niveles actuales de servicio, requiere liderazgo, asociaciones, recursos, compromiso con la investigación y la formación, así como también con el seguimiento y la evaluación del mismo. Los diseñadores urbanos y los planificadores de transporte son los más indicados para explorar una variedad de enfoques para mejorar la capacidad de caminar de manera creativa y experimental.

### g. Involucrar al público a través de la participación en el proceso de planificación y en las actividades de la ciudad.

Involucrar a las comunidades locales en el mapeo de sus necesidades, es imprescindible para que las acciones específicas que se tomen, puedan responder con medidas apropiadas, a los lugares pertinentes en donde se apliquen y así beneficiar a los/as más necesitados/as. Involucrar al público es crucial para el éxito, y para ello se pueden organizar eventos en la ciudad y así centrarse en la experiencia de caminar.

### h. Asegurar que las comunidades sean transitables donde haya mayor necesidad

Las banquetas son la infraestructura urbana esencial que más satisface las necesidades de las personas que caminan. Asegurar, como mínimo, que haya banquetas dedicadas, seguras y sin obstrucciones en todas las calles de los barrios donde vive una población determinada dentro de un radio de 1 km a la redonda, permitirá que los lugares más transitados, como los centros de tránsito, los centros educativos, las instalaciones de atención de la salud, las zonas de venta al por menor, los servicios deportivos y de ocio y las zonas de empleo, sean más accesibles y visitados con mayor frecuencia.



### Estudio de caso: Viena a pie

Más de un tercio de la gente camina todos los días en Viena, pero los nuevos datos aclaran que sólo el 18 por ciento lo disfrutó y que el 31 por ciento quería menos tráfico de automóviles, el 28 por ciento más espacios verdes, el 22 por ciento más lentos y el 20 por ciento más oportunidades para sentarse y quedarse.

En 2015, Maria Vassilakou, teniente de alcaldesa de la ciudad de Viena y concejala ejecutiva de Tráfico y Transporte, firmaron la Carta Internacional del Caminar y declararon un "Año de del caminar" como respuesta.

Se creó una nueva Agencia de Movilidad encargada de promover eventos y campañas de caminatas. Paralelamente, se estableció un programa de inversión en infraestructuras para satisfacer mejor las necesidades de las personas que caminan.

Bajo la marca "Wien zu Fuss" (Viena a pie), las nuevas actividades incluían: un mapa de la ruta a pie; un festival de la vida en la calle; un planificador de rutas en línea con recompensas de gratificación relacionadas con las empresas; y varias de las calles más transitadas se hicieron mucho más conectadas y transitables.

La imagen de Viena como ciudad peatonal mejoró en un 5% y la cuota de modo en un 1% en un año, dando a la autoridad el mandato de seguir invirtiendo en la transformación de las calles en espacios públicos más transitables e inspirando una Estrategia Nacional de Caminatas.



fuerite © Wien zu Fuss

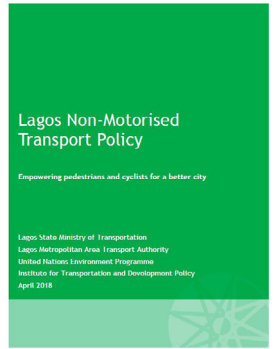


### Estudio de caso: Lagos, Nigeria

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](http://www.walk21.com)



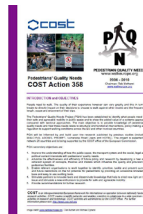
La Carta Internacional del Caminar es una referencia política común firmada por más de 5.000 líderes. [www.walk21.com/charter](http://www.walk21.com/charter)



El International Walking Data Standard establece el marco para medir la caminabilidad. [www.measuringwalking.org](http://www.measuringwalking.org)



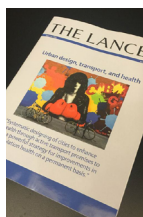
Los 8 principios de la Guía de Banquetas (8 principles of Sidewalks Guide) de WRI enfatiza cómo satisfacer las necesidades de las personas que caminan invirtiendo en las banquetas. [www.wribrasil.org.br/en/publication/8-principles-sidewalk](http://www.wribrasil.org.br/en/publication/8-principles-sidewalk)



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](http://www.walk21.com/pqn-project)



The Global Street Design Guide provides the principles and detail for delivering a people centred city. [www.globaldesigningcities.org](http://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](http://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/](http://www.itdp.org/pedestrians-first-walkability-tool/)



El Pedestrian Safety Manuales una guía de buenas prácticas para tomadores de decisiones profesionales [www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian](http://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](http://www.sutp.org) y [sutp@sutp.org](mailto: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](http://www.transformative-mobility.org)

GIZ es responsable del contenido de esta publicación.