







El planeta nos pide caminar

Cádiz. 5, 6 y 7 de marzo 2020

CONCLUSIONES



SÉPTIMO CONGRESO CIUDADES QUE CAMINAN | CONCLUSIONES

- **01.** Nos congratula el creciente interés por las condiciones de caminabilidad de las ciudades, un tema que está en la agenda de cada vez más municipios y al que debemos prestar mayor atención en el contexto de los debates sobre los objetivos universales 2030 en el sentido de mejorar la calidad de los hábitats humanos, poniendo a las personas en la cumbre de las prioridades de la gestión urbana.
- **02.** Valoramos positivamente que cada vez es más generalizada la visión del espacio público como un derecho fundamental, a la altura de derechos como la sanidad o la educación, conforman una potente arma de cohesión e igualdad social. Conviene seguir profundizando en esa visión para lograr que el binomio calidad urbana movilidad activa sea un objetivo saludable y generalizado.
- **03.** Constatamos la necesidad de celebrar convocatorias de este tipo para crear relato en torno a la caminabilidad de las ciudades y a la creciente necesidad de restringir el número de coches que circulan por ellas. Así mismo, constituyen una potente arma para la educación, el intercambio de experiencias y el contraste de pareceres.
- **04.** No podemos contentarnos con ser meros peatones, tenemos que seguir trabajando para poder ejercer nuestros derechos como ciudadanos en el espacio público: derechos de intercambio, cultura, ocio y entretenimien-

- to, expresión y manifestación, además del derecho de circulación. Con el modelo actual de movilidad que encontramos de forma generalizada en las ciudades, la aspiración máxima solo puede ser un peatón: una forma de transporte. Al menos el 75% del espacio público debe estar dedicado al ejercicio de todos los derechos ciudadanos.
- **05.** Agradecemos las numerosas aportaciones realizadas tanto desde la perspectiva técnica como de la política, ya que resulta tan importante que representantes de la ciudadanía compartan los deseos de transformación de los espacios urbanos, como contar con cuerpos técnicos sensibilizados en torno a los procesos de cambio hacia la prioridad peatonal de los espacios.
- **06.** Tras constatar que la movilidad en la mayor parte de las ciudades está dominada por el coche, y el espacio urbano disponible está ocupado por una gran cantidad de automóviles, se considera que la reducción de su uso dentro de la ciudad debe ser mucho más decidida, al objeto de conseguir espacio para otras actividades. Por ello, las autoridades municipales deben actuar con ambición y valentía para restringir el número de coches que circulan y aparcan en sus calles y plazas, promoviendo sistemas de movilidad que dificulten su utilización, restrinjan su libertad de movimiento, impidan su aparcamiento indiscriminado y permanente, reduzcan el espacio



Asamblea General de los socios de la Red de Ciudades que Caminan.



Miguel Anxo Fernández, presidente de la Red y alcalde de Pontevedra, José María González, alcalde de Cádiz y Francisco Piniella, rector de la UCA, en el acto de bienvenida.

SÉPTIMO CONGRESO CIUDADES QUE CAMINAN | CONCLUSIONES

urbano destinado a su circulación, faciliten su uso cuando es necesario y caminen hacia un reparto modal de base más activa, priorizando sobre todo los desplazamientos naturales y constatando que el tráfico necesario para que una ciudad funcione es muy inferior al actual en la inmensa mayoría de las ciudades.

- **07.** La consideración del coche como elemento agresor dentro de la ciudad —causante de la inmensa mayoría de los accidentes provocados por la movilidad— y habida cuenta de que la siniestralidad urbana no decrece como sí lo hace la interurbana, se ven necesarias políticas decididas de calmado de tráfico a motor: implementación de la velocidad máxima a 30 km/h en todas las calles de las ciudades, reducción de la anchura de los carriles, elevación de pasos de peatones, plataformas únicas, espacios de movilidad compartida con preferencia peatonal, mejora de la iluminación, etc.
- **08.** Se subraya igualmente que medidas supuestamente alentadoras de un cambio en la cultura de la movilidad, como implementar, fomentar o abaratar el transporte público, difundir el hábito saludable de caminar o facilitar el uso de otros medios, motorizados o no, como bicicletas o patines, no conlleva automáticamente un descenso del uso del automóvil en las ciudades, por lo que sólo restringiendo eficazmente su libertad de circulación se consigue una minoración de los efectos negativos del coche en el medio urbano.



Derecho al entretenimiento, imagen de la ponencia de Salvador Rueda



Soportes comunicativos sobre algunas de las campañas de comunicación que promueve la Asociación.

- 09. En el debate de la Ciudad 30 se constata un camino intermedio entre la situación actual y la aspiración de las ciudades a limitar a 30 km/h la velocidad máxima. Esta solución propuesta, a punto de ser convertida en norma por la DGT, consiste en definir algunas calles como 30 y otras como 50, lo cual, aún siendo un avance, tiene connotaciones negativas, creando calles de distinta consideración en función de su capacidad y creando confusión entre la ciudadanía. Y lo que es más importante: el concepto "velocidad 30" significa que la ciudad no es para los coches, algo que deja de ocurrir si se mantienen algunas calles con el límite de 50. Sólo más restricción garantiza más seguridad y menos uso del coche.
- 10. La incorporación de la infraestructura de movilidad ciclista en las ciudades genera igualmente debates importantes derivados del modelo que elige cada ciudad. Unas optan por integrar las bicis en el viario rodable junto con otros medios, otras por segregarlo a través de carriles exclusivos para este modo. Para las primeras, se recomienda implementar medidas de calmado del tráfico a motor, a efecto de hacer desaparecer las principales amenazas de las bicis. En cuanto a las segundas, los carriles bici en ningún caso debieran ser "aceras bici" (carriles al mismo nivel que las aceras con diferenciación cromática). Se recomienda que este tipo de carriles vayan desapareciendo paulatinamente.

SÉPTIMO CONGRESO CIUDADES QUE CAMINAN | CONCLUSIONES

- 11. En cuanto a los sistemas de aparcamiento, se destaca que no existe el derecho universal a aparcar coches en el espacio público. Los municipios deberían implementar medidas que limiten el aparcamiento libre y consecuentemente minorar el tráfico de coches que genera la expectativa de aparcar.
- 12. Es necesario dar valor a las nuevas demandas de mejora de la movilidad infantil y escolar, que además deben servir de alicientes para calmar el tráfico a motor no sólo en los entornos escolares, sino en el conjunto de la ciudad. Una ciudad a la medida de los niños y niñas es una ciudad mejor para el conjunto de la ciudadanía, especialmente para las personas con diversidad de capacidades.
- 13. Apoyamos a la ciudad de Cádiz en su solicitud al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que facilite la movilidad natural en sus tres accesos desde el exterior, hoy una red de autovías sólo aptas para el tráfico a motor. El carácter hiperpeninsular de su casco urbano, su importante área metropolitana y la ubicación de su Universidad recomiendan contar con infraestructura de movilidad natural a través de carriles bici y peatonales, compartidos (con prioridad peatonal) o segregados.
- 14. La Red considera muy positivo el creciente número de ciudades y provincias que solicitan su adhesión a esta entidad, lo cual amplía las posibilidades de ganar en visibilidad e influencia en el largo camino que tiene por delante la cultura del caminar como medio habitual de traslado y de la consideración del espacio urbano como un bien finito y al alcance de todas las personas, dispongan o no de automóvil.
- **15.** Queremos expresar oficialmente nuestro dolor por el fallecimiento de una persona que ha sido fundamental en la vida de la Red de Ciudades que Caminan: el funcionario cordobés Antonio Valdenebro. Su energía y su actividad fueron cruciales en muchos



Prioridad peatonal en Pontevedra, imagen de la presentación de Daniel Mancelle.



Debate escolar sobre espacio público, chicos y chicas del colegio San Felipe Neri de Cádiz.

momentos de nuestra entidad, por lo que se merece todo nuestro homenaje. Le recordaremos siempre.

16. Nos autoconvocamos para reunirnos en la ciudad de Carballo para celebrar allí el próximo Congreso de la Red. Nos esforzaremos en preparar un programa atractivo y organizar un encuentro memorable. Ojalá seamos capaces de conseguir el éxito del celebrado en Cádiz.



Paseo por Cádiz celebrado dentro de la programación del congreso









El planeta nos pide caminar