

CIUDADES CAMINABLES

PRINCIPIOS DE LA RED CIUDADES QUE CAMINAN

Caminar es el modo de transporte más natural y propio del ser humano, por tanto el principal. Las ciudades caminables ordenan, diseñan y regulan su espacio público de acuerdo con esta máxima.

Ser una ciudad caminable es compartir una filosofía global de caminabilidad que implica asumir los siguientes compromisos:

1. PRIORIDAD PARA LAS PERSONAS Las personas que caminan y utilizan de forma natural el espacio público deben tener **prioridad a la hora de planificar las ciudades y el territorio y de gestionar y diseñar los lugares habitados.** La movilidad urbana debe ser de base peatonal y debe ser entendida como un uso más del espacio público, no necesariamente prioritario. Las ciudades caminables son en su conjunto espacios de elevada prioridad peatonal, donde el caminar está, de forma efectiva, por encima del resto de los modos de transporte: bicicletas, vehículos de movilidad personal, transporte colectivo y automóvil particular.

2. DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO: SÓLO EL TRÁFICO NECESARIO **El espacio público es un derecho tan importante como la sanidad o la educación.** Para garantizar este derecho debe ser un lugar de socialización, inclusivo y rico por la diversidad y mezcla de sus usos y de las personas que lo utilizan. Esta característica requiere **reducir la presencia de coches y motos en las calles y plazas, así como la cantidad de espacio reservado para ellos:** el acceso y la circulación debe limitarse únicamente a una minoría necesaria para el funcionamiento social y económico de la ciudad.

3. PLANIFICACIÓN URBANA CAMINABLE: DENSIDAD, PROXIMIDAD Y DIVERSIDAD Las decisiones urbanísticas deben posibilitar y fomentar la caminabilidad, para lo cual deben promoverse **ciudades densas y compactas**, que minimicen las distancias para promover la movilidad a pie, y **diversificadas**, con funciones combinadas, sin zonificación por usos del suelo. Deslocalizar el comercio de las ciudades hacia sus periferias no es una buena decisión para la caminabilidad urbana. Invertir en un **sistema de transporte público eficaz**, sobre todo en las grandes ciudades, es prioritario para posibilitar la limitación del acceso en vehículos. **Limitar el aparcamiento en la calle** es prioritario para reducir la atracción de coches y el tráfico de agitación.

4. DISEÑO URBANO PARA LAS PERSONAS: ESPACIO PÚBLICO CAMINABLE Y ESTANCIAL Un espacio público diseñado a favor del peatón es más **equitativo y seguro:** disminuye la violencia vial, evita normativas complejas y reduce la necesidad de presencia policial para velar por el cumplimiento de las normas. El diseño urbano de las ciudades caminables se caracteriza, entre otros rasgos, por eliminar el tráfico de paso, aumentar exponencialmente el número de calles en plataforma única, elevar pasos de peatones, ejecutar aceras accesibles, continuas y equipadas, reducir la sección y la capacidad de las calzadas, restringir el aparcamiento en la calle y propiciar usos estanciales.

5. SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE PEATONAL

La seguridad vial es una dimensión indisociable de las ciudades caminables ya que el peatón es el más vulnerable de los actores urbanos; sin embargo **se deben evitar enfoques paternalistas**, así como aquellos que culpabilizan al peatón, teniendo siempre presente que el caminar no es circular, sino que es un concepto mucho más amplio en el que las distracciones deben estar admitidas. La seguridad vial en las ciudades caminables se caracteriza por contar con una **infraestructura urbana adaptada a los cánones de la caminabilidad**, con especial atención a la visibilidad en los cruces y por una **velocidad máxima generalizada de 30 km/h** salvo en vías excepcionales, reduciéndose a 10 km/h en zonas de prioridad peatonal y entornos escolares.

6. ALIANZA ENTRE MEDIOS SOSTENIBLES

Bicicletas, patines, vehículos de movilidad personal y transporte público son buenos aliados de las ciudades caminables por su contribución a la reducción del uso del automóvil en la ciudad. Sin embargo, estos nunca deben suponer una amenaza para las personas que caminan. Las autoridades deben fomentar la **convivencia de usos sobre la base del respeto al actor más débil: el peatón**. **Las aceras y demás espacios peatonales deben preservar su carácter peatonal**, sin excepción, independientemente de su anchura o de la velocidad de circulación del vehículo. Recursos como las aceras-bici no son una opción en línea con la filosofía de las ciudades caminables.

7. VISIÓN GLOBAL

Toda la ciudadanía tiene derecho a un medio caminable. **La caminabilidad abarca a todo el espacio urbano**, no sólo a los centros históricos, las zonas turísticas, los centros comerciales urbanos, las áreas centrales o las zonas verdes. **El interior de cada barrio se concibe como una zona de prioridad peatonal** con tráfico de paso prácticamente nulo. La prioridad peatonal del interior de los barrios se prolonga a lo largo de **itinerarios peatonales principales** que los conectan con otros barrios de la ciudad de manera continua, directa, segura, accesible y atractiva. **La dimensión peatonal de la ciudad se amplía a los recorridos interurbanos** prolongando estos itinerarios peatonales principales hasta otros núcleos cercanos.

8. CIUDAD INCLUSIVA

Caminar también significa utilizar silla de ruedas autopropulsada o con ayuda de otras personas, aprender a caminar, trasladarnos cuando somos personas mayores, ejercer de padres recientes, movernos sin visibilidad, hacer la compra con un carro de mano..., por lo que las infraestructuras propias de la accesibilidad universal son generalizadas, con especial atención a la ejecución de **itinerarios peatonales accesibles continuos**.

9. AUTONOMÍA INFANTIL

Las ciudades caminables promueven la **recuperación de la calle por parte de la infancia**: no se consideran admisibles diseños y regulaciones que dificulten a los escolares de primaria el caminar con autonomía. El diseño del espacio público debe propiciar el juego libre. Los **entornos escolares** son lugares prioritarios a la hora de promover actuaciones a favor de la caminabilidad: la circulación motorizada tiende a limitarse en su entorno cercano, procurando colchones verdes peatonales o semipeatonales a su alrededor, con velocidad máxima limitada 10 km/h. Los proyectos de **caminos escolares seguros** se trabajan con la comunidad escolar y sirven para transmitir la filosofía global de la caminabilidad.

10. MEDIO AMBIENTE URBANO Y SALUDABLE

El medio ambiente es sobre todo urbano, ya que es el que más influye en la vida de las personas, sin desmerecer la defensa y cuidado del medio natural. Para favorecer el medio ambiente urbano las ciudades que caminan priorizan el uso de **energía limpia, especialmente en el transporte público**, así como la adecuada plantación de árboles y la continuidad de **corredores verdes que favorezcan la biodiversidad** también en la ciudad. El **agua, para beber y para refrescar** el ambiente, debe ser también un elemento protagonista del espacio público. Los vehículos eléctricos, por sí solos no se consideran un medio de transporte favorable al medio ambiente urbano ya que no suponen liberación de espacio para el peatón ni enriquecimiento funcional del espacio público.

D./D^a , con DNI ,
en representación de suscribe los Principios
de la Red de Ciudades que Caminan aquí recogidos y con ello asume el compromiso de trabajar para hacer de
..... una ciudad caminable.

FIRMA

En , a de de