
Curso
general
de espacio
público



La Escuela de Espacio Público (E E P)

La Escuela de Espacio público es una iniciativa promovida por la Red de Ciudades que Caminan. Un espacio formativo cuyo objetivo principal es facilitar el aprendizaje de cuestiones teóricas y prácticas relacionadas con el espacio público.

El Curso General de Espacio Público es la actividad formativa nuclear de la E E P, en la que también se pueden encontrar **acciones de corta duración**, tales como jornadas, talleres o seminarios.

En el **Repositorio** de la E E P podrás encontrar cuadernos temáticos, vídeos, notas y presentaciones, así como planos y otra documentación gráfica sobre proyectos reales.

En el **Glosario** podrás conocer el significado de los términos esenciales que nos ayudan a comprender y transformar el espacio público.



Un cambio necesario

El predominio de una cultura de la movilidad centrada en el transporte motorizado (privado o público), en la que los modos más naturales y sostenibles (caminar y bicicleta) ocupaban un lugar secundario, ha dado como resultado pueblos y ciudades en los que el coche goza de unos privilegios evidentes.

Las tendencias actuales conciben la infraestructura urbana bajo una óptica diferente. **Los ámbitos urbanos deben convertirse en lugares seguros, sanos y sostenibles**, que posibiliten la interacción social, el juego, la estancia, la renaturalización de las calles y las plazas y una movilidad en la que los coches estén al servicio de las personas y no al revés, evitando los vicios del sedentarismo y sin menoscabar estas cualidades del espacio público.

La recuperación de espacios urbanos supone además una magnífica oportunidad para mejorar la resiliencia climática de las áreas urbanas, incrementando la capacidad de adaptación de los espacios públicos a las condiciones ambientales futuras, a la vez que se contribuye a alcanzar los objetivos de descarbonización de la economía local.

Los nuevos espacios urbanos promueven hábitos de vida más sanos, en los que los traslados en coche, moto o autobús no tengan que realizarse necesariamente puerta a puerta, sino desde o hasta algún lugar al que haya que desplazarse caminando una cierta distancia. Con ello se promueven hábitos saludables y sostenibles y se recupera la relación social del ser humano con el espacio urbano.

Principios que inspiran el curso

01. 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.

02. 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.

03. 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 diversifi-

cadas, 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.

04. 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.

05. Seguridad vial con enfoque peatonal

La seguridad vial es una dimensión indisoluble 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 cami-

nables 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.

06. Alianza sostenible

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.

07. 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.

08. Ciudad inclusiva

Caminar también significa utilizar silla de ruedas autopropulsada o con ayuda de otras personas, apren-

der 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.

09. 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 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.

Objetivos del curso

- › Posicionar la recuperación del espacio público en un lugar prioritario de las agendas urbanas.

- › Conocer principios y conceptos generales que se encuentran en la base de cualquier actuación encaminada a la mejora del espacio público.

- › Compartir conocimientos concretos y experiencias procedentes de diferentes áreas geográficas, de ámbitos urbanos de distinto tamaño y de múltiples áreas profesionales.

- › Favorecer la articulación de un lenguaje común para las personas que, procedentes de distintas disciplinas, deben trabajar juntas en temas relacionados con el espacio público.

- › Reflexionar sobre la realidad existente, localizando mitos y prejuicios para tomar decisiones más racionales y adaptadas a la realidad.

- › Incrementar la información y el conocimiento para afrontar el reto de mejorar los hábitats urbanos con creatividad.

- › Fomentar el trabajo multidisciplinar y el trabajo en equipo.

- › Ocupar un nicho de conocimiento poco atendido hasta el momento.

Contenidos

¿Qué es una calle de convivencia? ¿Qué errores deberíamos evitar a la hora de dar continuidad a un itinerario peatonal? ¿Cuál es el papel del aparcamiento en el espacio público? ¿Cómo actuar en los entornos escolares? ¿Cómo valorar la calidad de un proyecto para la transformación de una calle? ¿Cómo plantearnos una estrategia de transformación urbana?

Estas son algunas de las muchas preguntas a las que trataremos de dar respuesta desde este curso en línea de 90 horas lectivas.

Una **óptica interdisciplinar** desde los ámbitos de la planificación urbanística, el diseño urbano, la

movilidad, el ámbito jurídico, el paisajismo, la salud, la comunicación o la sociología, especialidades que confluyen en los objetivos de revitalización y calidad del espacio público.

La formación se **estructura en 6 módulos y en un ejercicio práctico tutorizado**. A su vez cada módulo se divide en 4 temáticas con materiales didácticos propios. Cada módulo se apoya en un webinar, a modo de espacio de encuentro entre profesorado y alumnado. A ellos se añaden 2 sesiones más en forma de tutorías para el desarrollo del ejercicio práctico, sumando así un total de 8 encuentros virtuales.

M1. Espacio público

Encontraremos aquí un marco conceptual y filosófico que nos servirá de base para entender el enfoque de los contenidos posteriores del curso, más especializados.

Hablaremos sobre el concepto del espacio público y sobre algunos de sus atributos esenciales, no siempre presentes. Propondremos ciertos principios básicos que pueden servirnos de guía a la hora de abordar su transformación. También pondremos sobre la mesa algunos criterios que pueden ayudarnos a valorar la dimensión humana de un determinado espacio público. Reflexionaremos sobre la vitalidad urbana como concepto, como objetivo y como fuente de conflicto. Por último estudiaremos algunos ejemplos de buenas prácticas a través de un recorrido por las diferentes escalas desde las que puede abordarse la transformación del espacio público: desde la vivienda al territorio.

M2. Gobernanza

Cómo abordar el proceso de transformación en un marco holístico, teniendo en cuenta el modelo de municipio, de ciudad, de barrio y sus circunstancias comarcales o metropolitanas es un marco general importante a la hora de plantearse avances en materia de espacio público.

Además de esta visión global, también se tratarán las distintas fórmulas de participación de la ciudadanía, las resistencias que plantean los cambios en algunas personas o grupos sociales, los mecanismos de comunicación y la manera de convertir los espacios ganados en ámbitos activos, atractivos y multifuncionales, tanto para la actividad cultural y deportiva como para otras relacionadas con la expresión urbana, la reivindicación o el ocio.

M3. Urbanismo

En las últimas décadas esta disciplina parece verse afectada de un cierto desprestigio, quizás porque los instrumentos de la planificación urbanística parecen alejados de los problemas y de los anhelos de la ciudadanía. Con este módulo queremos poner en valor el buen urbanismo y subrayar su relación con el buen espacio público.

Durante su desarrollo estudiaremos diferentes modelos urbanos que ponen el énfasis en la recuperación del espacio público adaptados a las condiciones geográficas, sociales y culturales de cada lugar. También hablaremos de regeneración de barrios y estudiaremos algunos ejemplos destacables por su visión integral y su apuesta por la recuperación del espacio público. En la tercera temática de este capítulo nos adentraremos en un asunto de importancia creciente: la renaturalización de los entornos habitados como estrategia para generar nuevos tipos de calles y plazas conectados en forma de red verde. Concluiremos con un acercamiento a los fundamentos legales que dan sustento a estas prácticas urbanísticas.

01 Conceptos básicos

02 Dimensión humana

03 Vitalidad

04 Buenas prácticas

01 Visión estratégica

02 Participación

03 Comunicación

04 Dinamización

01 Modelos urbanos

02 Regeneración de barrios

03 Renaturalización

04 Fundamentos legales

M4. Movilidad

Frente al urbanismo hoy día la movilidad es una prestigiosa disciplina, por cuanto parece haber superado la dimensión de tráfico para convertirse en un concepto más plural y transversal. En este módulo trataremos de definir cuál es su papel dentro del espacio público.

Para comenzar haremos un repaso por conceptos básicos que conviene clarificar antes de poner en marcha cualquier actuación y hablaremos sobre la necesidad de cambiar el enfoque en relación con la gestión de la oferta y la gestión de la demanda. A continuación reflexionaremos sobre medidas imprescindibles para la transformación del espacio público, como son la creación de corredores multimodales y áreas ambientales. También estudiaremos el papel de las movilidades alternativas (bicicleta y el transporte público) y de la seguridad vial en este cambio de paradigma.

M5. Diseño urbano

La forma en la que usamos nuestras calles y plazas está condicionada por su diseño y tiene mucha más fuerza sobre nuestro comportamiento que cualquier señal de tráfico. Durante esta parte del curso nos adentraremos en cuestiones básicas de diseño del espacio urbano, estableciendo criterios generales que puedan ayudarnos en la toma de ciertas decisiones y también estudiaremos algunos proyectos inspiradores.

En la primera temática de este módulo reflexionaremos sobre la tipología de las calles que predominan en nuestros municipios y sus características fundamentales en cuanto a concepto y distribución del espacio. Las tres temáticas restantes se dedicarán a profundizar en cuestiones concretas relacionadas con la materialidad y el equipamiento, el verde urbano y la iluminación, aspectos esenciales que determinan nuestra percepción del lugar, su uso y nuestra identificación con el mismo.

M6. Dimensión cultural

Un conjunto de factores que confluyen en los procesos de cambio están relacionados con hábitos cotidianos y actitudes personales, como los que contribuyen a la percepción del cambio por la ciudadanía a través de los espacios que habita. La relación entre la ciudad y la actividad física es un aspecto directamente conectado al diseño y las funciones del espacio, como también lo son el resto de los condicionantes de la salud física y mental de las personas. El entorno educativo y en general el ecosistema que ofrece la ciudad para la crianza de niñas y niños conforman otra dimensión importante a la hora de concebir el espacio en que vivimos. La importancia de la movilidad natural, la seguridad vial, la ciudad educadora, la autonomía infantil, las edades avanzadas, la vida activa y los necesarios cambios conductuales forman parte de los conceptos de este capítulo.

01 Conceptos básicos

02 Reestructuración urbana

03 Movilidades alternativas

04 Seguridad vial

01 La calle: tipos y criterios

02 Materialidad y equipamiento

03 Verde urbano

04 Iluminación

01 El cambio cultural

02 Actividad física

03 Planeta y salud

04 Ciudad e infancia

El profesorado

Se ha seleccionado un conjunto multidisciplinar de docentes de reconocido prestigio, capaces de ofrecer visiones muy distintas, tanto desde el ámbito y el conocimiento técnico y universitario, como de la experiencia real en procesos de transformación urbana.

M1. Espacio público

Ana Montalbán Navas. Arquitecta y máster en urbanismo. Directora técnica de la Red de Ciudades que Caminan.

Màrius Navazo Lafuente. Geógrafo y asesor en planificación urbana. Miembro de la consultora Gea 21.

Carmen Mota Utanda. Doctora arquitecta y profesora de la Universidad de Castilla-La Mancha. Socia fundadora del estudio Mota & Vignolo Arquitectos.

M2. Gobernanza

Xosé Manuel Tato Camino. Licenciado en Derecho. Director general del Área de Urbanismo y Servicios Generales en el Concello de Pontevedra.

Antón Prieto Méndez. Periodista licenciado en Ciencias de la Información. Responsable de comunicación de la Red de Ciudades que Caminan.

M3. Urbanismo

Mònica Beguer Jornet. Arquitecta urbanista y profesora en la Escola Sert del Colegio de Arquitectos de Cataluña. Socia fundadora del estudio TerritorisXLM.

Helena Cruz Gallach. Geógrafa. Socia del estudio TerritorisXLM.

Xavier Matilla Ayala. Arquitecto urbanista y profesor en la Universidad Politécnica de Barcelona. Arquitecto jefe del Ayuntamiento de Barcelona entre 2019 y 2023.

M4. Movilidad

José Luis Cañavate Toribio. Urbanista y experto en comunicación. Asesor del Banco Mundial.

Esther Anaya Boig. Investigadora y consultora especializada en movilidad ciclista.

Alfonso Sanz Alduán. Geógrafo, matemático y técnico urbanista. Socio fundador de la Consultora Gea21.

M5. Diseño urbano

Mateus Porto Schettino. Doctor arquitecto. Profesor de la Universidad Europea de Madrid.

Ramón Gómez Fernández. Paisajista, docente y divulgador botánico.

Alberto Giachi. Ingeniero y diseñador de iluminación.

M6. Dimensión cultural

Marta Román Rivas. Geógrafa. Socia fundadora de Gea21.

Susana Aznar Laín. Catedrática de Actividad Física y Salud de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Mireia Gascón Merlos. Bióloga e investigadora. Miembro del Institut de Salut Global de Barcelona.

El alumnado

El Curso General de Espacio Público está **abierto a cualquier persona** interesada en la gestión, la planificación, el diseño y/o la regulación del espacio público, sin necesidad de acreditar una titulación previa.

Sus contenidos están orientados a profesionales con formación en arquitectura, arquitectura técnica, ingeniería de caminos, ingeniería civil, movilidad, seguridad pública, gestión del tráfico, geografía, ciencias ambientales, ciencias políticas, derecho, sociología, ciencias de la comunicación, periodismo, turismo, educación y/o salud.

Su oferta formativa se considera especialmente adecuada para profesionales que trabajan en la gestión, la planificación y el diseño del espacio público, así como policías locales y para personas encargadas de la comunicación relacionada con esta materia.

Así mismo, se considera muy útil para las personas que representan a la ciudadanía en cargos electos y tienen en sus manos las decisiones necesarias para la transformación y mejora de la calidad ambiental urbana.



Matriculación

El personal técnico y político de las entidades adheridas a la Red de Ciudades que Caminan tendrán preferencia en el proceso de matriculación: cada una de ellas dispondrá de 2 plazas gratuitas en cada edición.

Cada una de las Diputaciones adheridas a la Red contará además con 4 plazas gratuitas para personal técnico y político de ayuntamientos de su provincia.

Para el resto del alumnado el coste de la matrícula en el curso será de 400€ más IVA, y el acceso a las plazas disponibles se hará por orden de inscripción.

Las entidades colaboradoras en el curso contarán con bonos de descuento para sus miembros. La matriculación se hará a través de la página web de la [Red de Ciudades que Caminan](#) y se dividirá en dos fases:

Preinscripción: desde las 8:00 horas del 8 de julio hasta las 14:00 horas del 13 de septiembre de 2024.

Formalización de la matrícula (una vez confirmado el acceso a una plaza): desde el 16 hasta el 27 de septiembre de 2024.

El curso contará inicialmente con 30 plazas, si bien podrían ampliarse si la demanda lo requiere.



Acreditación de la formación

Una vez realizado el curso el alumnado podrá obtener alguna de estas acreditaciones:

Certificado de asistencia

En caso de haber superado los cuestionarios de los 6 módulos que componen el curso (un cuestionario por módulo).

Certificado de aprovechamiento

En caso de reunir los requisitos anteriores y, además, superar el ejercicio práctico que se planteara al final del curso. Para hacer este ejercicio el alumnado contará con 3 semanas y dos sesiones de tutorías en línea.

La organización del curso



El curso comenzará el 3 de octubre de 2024, con el webinar correspondiente al primer módulo, y concluirá el 28 de noviembre de 2024, día final para la entrega del ejercicio práctico que da acceso al Certificado de Aprovechamiento del curso.

Cada jueves, un webinar. Los seis primeros serán seminarios en línea, cada uno de ellos centrado en las temáticas del módulo correspondiente, con la participación de su profesorado y de otras personas invitadas. Estos seis primeros webinarios se desarrollarán entre las 9:30 y las 14:00 horas.

Los dos últimos webinarios serán sesiones de tutoría para el ejercicio práctico. Se desarrollarán entre las 9:30 y las 11:30 horas.

La asistencia en directo a los webinarios no es obligatoria, pero sí es recomendable para poder interactuar con el profesorado y con el resto de estudiantes. Su contenido será grabado y puesto a disposición del alumnado a través del campus virtual de la E E P, a través del cual se desarrollará el curso.

Calendario

Mes	Día	Actividad	Horario	
Octubre	03	Webinario M1. Espacio público	09:30 - 14:00	
	10	Webinario M2. Gobernanza		
	17	Webinario M3. Urbanismo		
	24	Webinario M4. Movilidad		
	31	Webinario M5. Diseño urbano		
Noviembre	07	Webinario M6. Dimensión cultural	09:30 - 11:30	
	14			Tutoría 1
	21	Ejercicio práctico		Tutoría 2
	28			Fecha límite de entrega

ESCUELA
DE
ESPACIO
PÚBLICO



**CIUDADES
QUE CAMINAN**

Ciudades que Caminan, entidad sin ánimo de lucro compuesta por ayuntamientos, diputaciones y otras administraciones públicas que tienen como objetivo común recuperar espacio público y poner en valor el caminar como modo de desplazamiento.