

E S C U E L A

PLAN AIRE
Curso avanzado de
espacio público

D E

MÓDULO
6. Gobernanza

TEMÁTICA
6.1. Visión
estratégica

E S P A C I O

P Ū -

6.1 B L I C O

La Escuela de Espacio Público es un proyecto creado e impulsado por la Red de 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. La propiedad intelectual de este cuaderno pertenece a su autor y a la Asociación Red de Ciudades que Caminan, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con número 605087. ©2024

ciudadesquecaminan.org/escuela-espacio-publico | admin@eep.ciudadesquecaminan.org | +34 606456917



E
E P





Xose Manuel Tato Camino

DIRECTOR GENERAL DEL ÁREA DE
URBANISMO Y SERVICIOS GENERALES EN
EL CONCELLO DE PONTEVEDRA

Licenciado en derecho por la Universidad de Santiago de Compostela. Diploma de Directivo de la Xunta de Galicia y Técnico superior de urbanismo. Técnico de Admón. General del Concello de Pontevedra desde 1989, Director General de Urbanismo y Servicios Generales desde 2006. Compagina esta actividad con la docencia y con su participación en numerosos congresos y jornadas técnicas.

Codirector del Plan Especial de Protección, Reforma Interior y Conservación Artística del Centro Histórico de Pontevedra PEPRICA (1996-2000), miembro del equipo redactor del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pontevedra (2022) y responsable/coordinador del Proyecto piloto del Plan de Acción de Agenda Urbana Española de Pontevedra, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea-NextGeneration.

RESUMEN

La movilidad urbana sostenible no es solo una obligación legal, sino un deber de todas las personas con representación política para proteger la salud, al planeta y hacer felices a las personas. El espacio urbano es escaso y es de todas y todos, no de quienes aparcan antes o circulan por él en vehículos a motor. Hay que apostar por la democratización del uso de los lugares, por su versatilidad, por su no segregación, por recuperarlos. Hoy están invadidos por la circulación y el estacionamiento, pero hay que conseguir que sean para toda la ciudadanía y para actividades diversas.

Para hacer efectivos el derecho a la movilidad y a la ciudad, para que podamos compatibilizar calidad urbana, crecimiento económico y defensa del medio ambiente en ciudades y pueblos amables e integradores, hay que definir estrategias que cohonesten la voluntad política, la coordinación de esfuerzos y la participación social. Existen ejemplos tangibles de procesos y experiencias que debemos conocer para diseñar nuestra propia estrategia.

ÍNDICE

<u>01.</u>	No hay estrategia sin objetivos	6
<u>02.</u>	Bases estratégicas	8
	<u>02.01.</u> La decisión política	
	<u>02.02.</u> La coordinación técnico-administrativa	
	<u>02.03.</u> La participación pública	
<u>03.</u>	Aventura calculada, planificada y/o programada. La Normativa	12
<u>04.</u>	Diagnóstico y plano de situación	16
	<u>04.01.</u> Conocer el lugar	
	<u>04.02.</u> Fuentes de inspiración	
	<u>04.03.</u> El mejor conocimiento, todxs aprendemos de todxs	
<u>05.</u>	Estrategia de la transformación	19
	<u>05.01.</u> Proceso integral	
	<u>05.02.</u> Actuación flexible	
	<u>05.03.</u> Actuación completa	
	<u>05.04.</u> Sinergias, coherencia. Evaluación y seguimiento	
<u>06.</u>	Diseño para todas las personas	25
<u>07.</u>	Equilibrio de usos, cohesión, no segregación del espacio	28
	<u>07.01.</u> Preferencia peatonal	
	<u>07.02.</u> Movilidad mecanizada: las bicicletas	
	<u>07.03.</u> Transporte público	
<u>08.</u>	Seguridad y espacio público	37
<u>09.</u>	Racionalización en el uso del vehículo, tráfico necesario y recuperación del espacio público	41
	<u>09.01.</u> Identificar los tipos de tráfico	
	<u>09.02.</u> Organizar el aparcamiento	
<u>10.</u>	Estrategias en paralelo	46
<u>11.</u>	Conclusiones	49
<u>12.</u>	Para saber más	51
<u>13.</u>	A tener en cuenta	53
<u>14.</u>	Imprescindibles	55
	<u>14.01.</u> José Fariña Tojo	
	<u>14.02.</u> Hans Monderman	
<u>15.</u>	Glosario	58

01. No hay estrategia sin objetivos

01.No hay estrategia sin objetivos

Antes de analizar la visión estratégica de cualquier proceso de recuperación o de transformación del espacio público, debemos recordar y tener siempre presente cuales son los objetivos y las metas que pretendemos alcanzar a la hora de actuar sobre él.

Hay una serie de objetivos compartidos que orientaron transformaciones semejantes en varias ciudades de la península y del mundo. Todos estos procesos parten de la necesidad de recuperar los espacios urbanos invadidos por los vehículos y la reconquista de estos como centros de vida, de socialización, de actividad económica y de cohesión social.

«El espacio público es un derecho».

Xosé Cesáreo Mosquera Lorenzo, Concejal de Infraestructuras de Pontevedra.

<https://www.youtube.com/watch?v=aRhirdmv2HU>

La democratización del uso del espacio público, la lucha contra la violencia vial, la calidad y el medio ambiente urbano o la movilidad accesible y equitativa, son objetivos que nos marcamos para conseguir una ciudad integradora, inclusiva, segura, cómoda, saludable y que al mismo tiempo siga desarrollando actividad económica.

En definitiva, se trata de hacer efectivo el derecho a la movilidad y a la ciudad de aquellas personas más débiles y vulnerables que son expulsadas de los espacios públicos hostiles e invadidos por el tráfico a motor.



Por esta avenida de acceso a Pontevedra circulaban autobuses y miles de vehículos a motor que atravesaban la ciudad. Frente a un Hospital se diseña un espacio de coexistencia y uso plural, una calle de convivencia para romper el flujo. Un espacio saludable y de calidad, sin humos ni ruidos, recuperado por la ciudadanía.

02. Bases estratégicas

02. Bases estratégicas

02.01. La decisión política

Son fundamentales las ideas claras y la decisión política programada para iniciar el proceso, mantenerlo y alcanzar los objetivos. La decisión política tiene que ser valiente y capaz de vencer las fuertes y mediáticas resistencias iniciales, sustentadas muchas veces en simples cuestiones partidistas o de defensa de privilegios y comodidades, así como en miedos y actitudes timoratas de quienes se resisten al cambio y no ven inicialmente sus ventajas. Incluimos en este grupo a comerciantes y profesionales a los que la transformación, mientras se ejecuta las obras, les repercute en su bolsillo y que son, al final, quienes más defienden el resultado.

«Las grandes transformaciones urbanas no surgen por generación espontánea o por casualidad [...] Todas las ciudades deben buscar su propio camino y no copiar acríticamente cualquier novedad que aparezca en la bibliografía internacional».

Miguel Ánxo Fernández Lores, alcalde de Pontevedra.

<https://www.facebook.com/ccemx.org/videos/inauguraci%C3%B3n-y-conferencia-inaugural-ciudades-accesibles-la-ciudad-integradora/1055206625281511/>

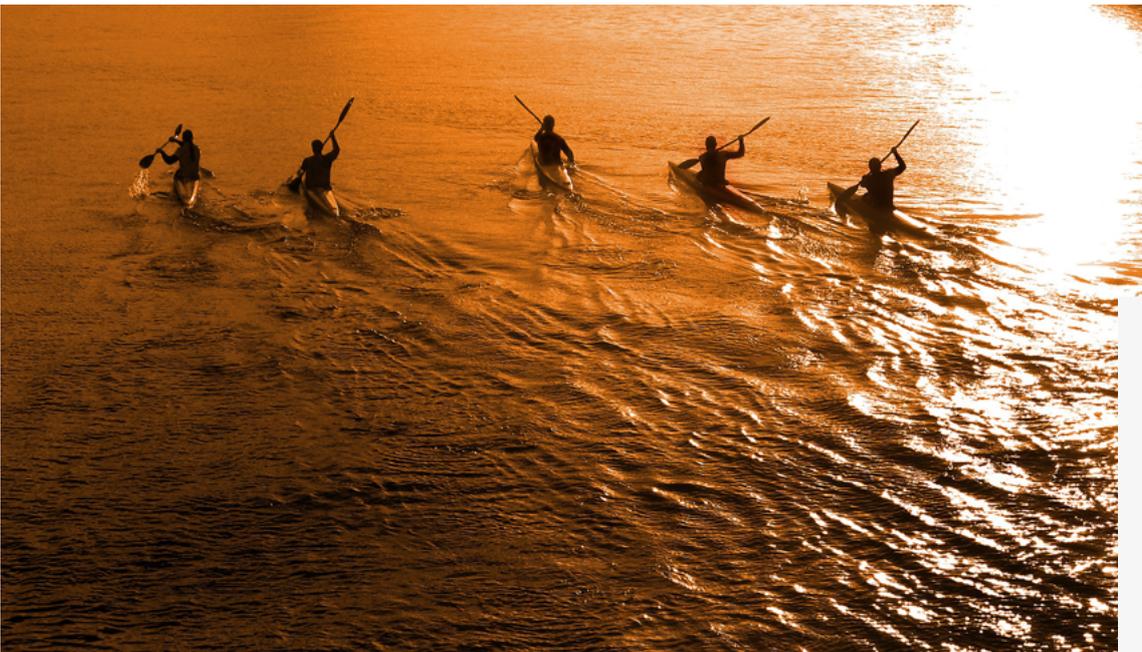
La dinámica temporal-electoral puede ser un hándicap de estos procesos. Las personas con responsabilidad política se examinan cada cuatro años y algunas de las medidas transformadoras tardan más tiempo en ser percibidas y apreciadas por la ciudadanía, por lo que, o se tienen previstas con anterioridad y se inician al comienzo del mandato, o se corre el riesgo de llegar al examen electoral con la ciudad levantada y parte de la ciudadanía enfadada e irritada. Hay muchos «bienintencionados» ejemplos de transformaciones, de planes y de nuevos modelos de movilidad y uso del espacio público que se quedan por el camino.

CURIOSIDADES

En Pontevedra solemos recordar la anécdota de aquel librero a quien, al inicio del proceso e a principios de este siglo, le preguntó un periodista qué le parecía la peatonalización y éste le contestó que bien, que a él nunca un coche le había entrado a comprar un libro y que el único que lo hizo fue a causa de un accidente de circulación y le destrozó el escaparate, que lo que él quería era gente en la calle.

02.02. La coordinación técnico-administrativa

También es fundamental la gestión integral/transversal y la actuación coordinada de los estamentos del Ayuntamiento, tanto políticos como del cuadro de personal, en todos sus campos: técnico, jurídico, de promoción económica, cultural, servicios sociales, deportes, policía, movilidad, etc. **Hay que vencer los contrapesos internos, superar los egos y compartimentos estancos** y que todos los departamentos y el personal técnico externo que interviene en el proceso tengan claros los objetivos para el espacio público.



Hay que hacer equipo y remar en la misma dirección: representantes políticos, cargos técnicos y movimiento asociativo. Por cierto, los tramos urbanos de los ríos, debidamente saneados también constituyen un espacio público a recuperar e integrar en las ciudades y pueblos.

Es necesario hacer llegar al estado municipal a la opinión pública y expresar nuestras capacidades técnicas para hacer seguimiento del proceso de cambio de paradigma del espacio público con acciones eficaces para influir en la opinión pública. Participando y comunicando estado e intención con la prensa, medios con fundamentación y al punto de partida de cualquier procedimiento estratégico.

94.92. La representación. El movimiento asociativo

La participación del movimiento asociativo que representa a vecinos y vecinas, comerciantes, empresarios y profesionales en el espacio público de las ciudades y pueblos.

ESCUELA DE ESPACIO PÚBLICO

Contenido exclusivo para personas vinculadas a entidades asociadas a la Red de Ciudades que Caminan.

Consulta cómo integrar a tu municipio o Diputación en [nuestra página web](#) o pregunta por los cursos de la escuela en: secretaria@eep.ciudadesquecaminan.org

El movimiento asociativo de las ciudades y pueblos es, aquel que se crea para dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos, en materia de políticas, espacio con fundamentación al proceso y contribuir a difundir el estado para que sea nuestra voluntad, del sector comercial, a los medios de transporte compartido, difusión y haga que el proceso transformador, el nuevo modelo de movilidad.

Hay que aprovechar el tejido asociativo para realizar procesos participativos de todo estado o, incluso, como actor en el proceso de participación asociativa en fundamentación constituyente y grupos informales o colectivos "ad hoc", sobre todo en entornos en los que se difunde que existe un movimiento organizado (presión, acciones locales, ...)