



# ANEXO I

del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE  
de ALGECIRAS

## CATALOGO DE BUENAS PRACTICAS PARA ESPACIOS PEATONALES



Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER  
*Una manera de hacer Europa*





# ÍNDICE

|       |   |   |
|-------|---|---|
| 1.    | CATALOGO DE BUENAS PRACTICAS PARA ESPACIOS PEATONALES .....                 | 2 |
| 1.1.  | Maximización del campo visual en correspondencia de cruces peatonales ..... | 2 |
| 1.2.  | Permeabilidad transversal y criterios de diseño .....                       | 3 |
| 1.3.  | Reubicación de basureros bajo rasante.....                                  | 4 |
| 1.4.  | Racionalización de mobiliario y otros elementos en las aceras .....         | 5 |
| 1.5.  | Política de terrazas .....  | 6 |
| 1.6.  | Pavimentaciones.....  | 6 |
| 1.7.  | Adecuación climática .....  | 7 |
| 1.8.  | Estrategia de iluminación .....   | 8 |
| 1.9.  | Mejoras estéticas y de revitalización.....                                  | 9 |
| 1.10. | Continuidad de los ejes peatonales a la escala territorial .....            | 9 |



## 1. CATALOGO DE BUENAS PRACTICAS PARA ESPACIOS PEATONALES

En todo el segmento objeto de remodelación se plantean acciones orientadas a la mejora estética, funcional y de seguridad de la movilidad peatonal que remiten a las condiciones del mobiliario, de la pavimentación, de la ubicación de otros elementos, y de todo aquello que puede influir en la experiencia del transeúnte. Abajo se resumen por temas estas intervenciones transversales, que deben entenderse cómo un catálogo de buenas prácticas para el espacio peatonal extensible a toda la ciudad.

### 1.1. Maximización del campo visual en correspondencia de cruces peatonales

La medida tiene principalmente el propósito de aumentar las condiciones de visibilidad tanto del coche cómo del peatón a la altura de los cruces peatonales. El reducido volumen y altura de motos y bicicletas favorece esta condición. Conjuntamente con la supresión de aparcamientos de coches se deberá evitar la colocación de cualquier paramento vertical (jardinería, cartelería, etc.) que pueda ser de obstáculo a la visión.

Análogamente, es aconsejable proceder a un retranqueo de las paradas de autobús respecto a los cruces peatonales, de tal manear que el autobús parado no constituya una barrera visual tanto para el conductor, cómo para el mismo transeúnte que se dispone a cruzar el paso de cebra.



Análogamente, es aconsejable proceder a un retranqueo de las paradas de autobús respecto a los cruces peatonales, de tal manear que el autobús parado no constituya una barrera visual tanto para el conductor, cómo para el mismo transeúnte que se dispone a cruzar el paso de cebra.



Por tanto, es preciso que un paso de peatones y una parada de autobús no sean nunca contiguos, debiéndose dejar un espacio intermedio de al menos 10 metros. Este espacio, puede ser ocupado tanto por un aparcamiento para bicis o motos, o estacionamiento de vehículos privados.

## 1.2. Permeabilidad transversal y criterios de diseño

Resulta muy importante, para la promoción de la movilidad peatonal, garantizar la permeabilidad transversal de los ejes, es decir la posibilidad de cruzarlos en condiciones regladas con cierta frecuencia, o cada vez que se manifieste la necesidad objetiva de dar continuidad a determinados ejes.



En el ámbito de los cascos más densos y con secciones de viario menores este principio suele aplicarse con mayor facilidad, contando también con la reducciones de velocidad del tráfico motorizado impuestas por el contexto. Sin embargo, en situaciones más periféricas el peatón se ve a menudo condenado a dar largos rodeos antes de poder cruzar un determinado eje viario. En esas circunstancias se cree deseable fijar una distancia mínima de unos 50 - 75 metros para la localización de un cruce peatonal que, dependiendo del carácter del eje, podrá estar sujeto o no a una regulación semafórica.



Otro aspecto relevante del diseño del cruce peatonal puede ser su sobreelevación. Es en principio recomendable que el cruce se produzca a una cota ligeramente más elevada de la rasante de la calle por dos razones: aumenta la visibilidad del propio peatón y le obliga al vehículo privado a reducir la velocidad.

En los cruces de segmentos viarios con más de 2 carriles es muy recomendable generar en el paso de peatones isletas intermedias que posibiliten el cruce en varias etapas.



La colocación de estas isletas permite además evitar la ubicación de ciclos semafóricos específicos para los peatones.

### 1.3. Reubicación de basureros bajo rasante

Esta actuación aumenta el ancho de las aceras a favor del peatón, así como reduce otras externalidades negativas relacionadas con la presencia de contenedores convencionales, cómo los malos olores, la acumulación de basura fuera de los mismos, etc...



#### 1.4. Racionalización de mobiliario y otros elementos en las aceras

Se trata de racionalizar la presencia de elementos en las aceras que sean de obstáculo a la circulación y que sin embargo pueden estar sujetos o integrados en elementos preexistentes. Esto puede ser el caso de bancos, marquesinas, papeleos, pero también de muchos elementos de cartelería.



La forma de actuar puede ser a través de ordenanzas de regularización urbana, por las que se establezcan las pautas de todos los elementos de mobiliario urbano y de otra índole que pueden ser ubicados en las aceras. Uno de los criterios es por ejemplo evitar la proliferación de postes de sujeción.

Cabe destacar que muchos son los elementos de mobiliario urbano que pueden ser fijados directamente a las fachadas, contribuyendo así a despejar las zonas de paso.



### 1.5. Política de terrazas



La presencia de terrazas en las aceras es un elemento importante para la vitalidad de la calle y para ello también se promueve la ampliación de las aceras. Sin embargo es necesario garantizar una franja mínima de tránsito en las mismas y prevenir la tendencia a la monopolización del espacio por parte de las terrazas.

Ello implica una política de control y sanción, pero también puede conseguirse con modelos específicos de mobiliario poco invasivo, o con políticas de gestión innovadoras. Un caso interesante es la posibilidad de alquilar a los establecimientos hosteleros plazas de aparcamiento para la ubicación de sus terrazas, manteniéndolas por tanto fuera de la franja estrictamente peatonal.



### 1.6. Pavimentaciones

El tratamiento de las pavimentaciones es otro elemento central de una política de promoción del espacio peatonal. Se ha de buscar con ello la máxima accesibilidad, pensando en primer lugar en las personas de movilidad reducida (invidentes, mayores, niños, personas en sillas de rueda, etc.) pero preservando la comodidad a la vez para todas las categorías de usuarios. En

el caso de Algeciras, la elección de los materiales tiene que preocuparse también de los aspectos climatológicos, siendo por ejemplo desaconsejable la generación de superficies que tiendan a una gran acumulación de calor.



### 1.7. Adecuación climática

La climatología de Algeciras, caracterizada, sobre todo en primavera-verano, por muchas horas de sol y altas temperaturas, impone considerar cómo una variable muy relevante la presencia de sombra en los recorridos de cara a la promoción de la movilidad peatonal.

Los recursos más empleados a este propósito son la vegetación (razón por la cual se justifica mayormente el ensanchamiento de las aceras también para su ubicación) o la colocación de otros elementos efímeros, como toldos y lonas.



En cuanto a la opción de recurrir a la vegetación, el empleo de arboles puede ser en ocasiones problemático en el medio-largo plazo, por el excesivo desarrollo del follaje o de las raíces a daño de los edificios colindantes o de las propias aceras. El empleo de pérgolas con plantas trepantes puede ser una buena alternativa para los tramos de sección más reducida, donde el retorno en términos estéticos también ha de ser valorado.



## 1.8. Estrategia de iluminación

Los criterios de iluminación de las calles influyen tanto en la posibilidad de mantener las aceras lo más despejadas de elementos de posible estorbo, cómo postes de sujeción o báculos, cómo en el incremento de la sensación de seguridad o “intimidad” del espacio, lo cual puede repercutir en una mayor frecuentación peatonal de la calle en beneficio de las condiciones de seguridad y de la vitalidad de los comercios que en ella se ubiquen.



Respecto a la cuestión meramente espacial se recomienda recurrir, siempre que sea posible, al aprovechamiento de las fachadas para la colocación de los elementos de iluminación pública. Cuando la sección del viario lo permita, teniendo que ser por tanto relativamente reducida, otra opción es recurrir a un tipo de iluminación colgante.



De esta manera se reduce la incidencia espacial de la iluminación en la superficie peatonal, mientras que pueden alcanzar otros objetivos de nuevo de índole estética y perceptiva.

Siempre se ha de buscar una balanza entre la iluminación óptima y la contaminación lumínica.

### 1.9. Mejoras estéticas y de revitalización

La casi totalidad de acciones consideradas para la mejora del espacio peatonal tiene principalmente un móvil funcional, pero pueden ser abordadas también en clave estética. Las razones no dejan de ser estratégicas: promover un espacio que sea apetecible para el peatón que sea cómodo, seguro, atrayente, dinámico, dotado de opciones para propósitos variados, del mero paseo, a las compras, al disfrute del espacio público.

Otra opción es la de hacer del espacio de la calle un ámbito privilegiado para la expresión artística, pudiendo ser esta de carácter más clásico y permanente, o de naturaleza efímera e cambiante. El grafiti, los murales, al tratamiento vegetal decorativo, la iluminación, a la ubicación de esculturas... pueden ser elementos de materialización de esta expresión, así como ocasiones de encuentro ciudadano y de iniciativas conjuntas.



### 1.10. Continuidad de los ejes peatonales a la escala territorial

Por último, interesa dentro de este apartado poner en evidencia también las que podrían ser las conexiones y continuidades de la red peatonal urbana con otros recorridos de escala territorial que ya existen en el espacio periurbano. La voluntad de esta buena práctica es demostrar cómo, a la hora de abordar la movilidad peatonal, es necesario hacerlo desde una perspectiva integradora y de gran escala, que brinde con el tiempo la oportunidad nada despreciable de transitar a pie y sin solución de continuidad de la ciudad al campo y viceversa siempre en condiciones de seguridad y confort.

Según este principio podría, en un futuro, plantearse el objetivo de conectar los ejes de movilidad peatonal preferente del espacio meramente urbano con rutas territoriales. La medida no sólo proyectaría a una escala territorial el reto de la movilidad peatonal, sino que podría de paso contribuir al perfil turístico de Algeciras en sintonía con los recursos de su territorio aledaño, poniéndola al centro de itinerarios que puedan atraer más visitantes.

