

LO QUE SIEMPRE QUISO
SABER SOBRE CIUDADES
SIN COCHES, PERO SE
ATREVIÓ A PREGUNTAR

Prof. Dr. Carmen Hass-Klau

La ciudad sin coches

- ▣ Realmente no estoy hablando de ciudades completamente libre de coches. Creo que esto seguirá siendo una ilusión desde hace algún tiempo por venir. Voy a hablar de la evolución internacional hacia una ciudad casi sin coches. Vamos a empezar con algunas preguntas que eran importantes en el pasado.

Historia

- ▣ La idea de proteger a los peatones de tráfico es una idea antigua, desde la segunda mitad del siglo XIX. Cerdà hizo esta pregunta en su plan de ensanche de Barcelona (1860).
- ▣ La sugerencia más radical fue la separación de tráfico de vehículos del tráfico de peatones. Ocurrió por primera vez en los parques públicos en Inglaterra (a partir de 1847) y en Estados Unidos, en Central Park, Nueva York (1858).
- ▣ A partir de 1865 tenemos ideas similares para calles (H. J. Borie y E. Hénard) en Francia.



Pasarelas

Separación del tráfico en diferentes niveles

- ▣ Esta idea aparece una y otra vez. Nos encontramos con esta cuestión de la separación del tráfico de nuevo por Le Corbusier a finales de 1920.
- ▣ Y en Grand Bretaña, por Colin Buchanan en 1963 con la famosa publicación 'Tráfico en la Ciudad'. En esta publicación muestra muchas ilustraciones con la separación de tráfico de coches y los peatones.
- ▣ Pero era demasiado difícil y costoso cambiar la estructura de la ciudad. Nunca ha sido conseguido si en los últimos años en Hong Kong.



Diferentes niveles en Hong Kong

¿Qué podría hacerse con la ciudad medieval?

- ▣ Hay un conflicto entre lo que debe hacer con el tráfico de automóviles en las ciudades históricas, con sus calles estrechas, en comparación con las ensanches de la ciudad con sus amplias calles.
- ▣ Hay ejemplos muy interesantes sobre las ensanches y su impacto en el tráfico de coches en España.
- ▣ Las carreteras de circunvalación se propusieron muy pronto para reducir la mayor parte del tráfico de automóviles en las ciudades históricas. Otra posibilidad era ampliar las calles históricas.

Francia tenía un método diferente

- ▣ Haussmann en París, simplemente demolió la ciudad medieval, y el tráfico de vehículos fue separado por amplias aceras junto a los bulevares (a partir de 1849).
- ▣ Los alemanes tenían urbanistas como R. Baumeister (1876) y J. Stübben (1890) que ya hablaban de las calles residenciales, que no debían tener tráfico de paso, y con paseos anchos con el fin de proteger a los peatones.

El cierre de calles era común

- ▣ Durante la década de 1920 muchas calles estrechas comerciales simplemente fueron cerradas al tráfico de vehículos. Sabemos de los cierres de calles en muchas ciudades alemanas, como Essen en 1904 (varias calles), Colonia en 1921 (Breite Strasse y Hohe Strasse) o en Danzig, ahora Gedansk en Polonia, también en la década de 1920.
- ▣ También hubo cierre de calles en ciudades de Estados Unidos durante ese tiempo.

Las ideas de calles peatonales fueron desarrolladas durante el período nazi

- ▣ Las primeras ideas se propusieron en Alemania ya durante el 1920 **y más en los 30 años.**
- ▣ Esta demanda fue más fuerte durante los años 1940 ,y varios planes para la reconstrucción de Alemania incluyeron calles peatonales..

El crecimiento ilimitado de los automóviles en propiedad

- ▣ Este crecimiento fue acogido por los ingenieros de tráfico con entusiasmo, pero fue visto de manera más crítica por urbanistas y arquitectos.
- ▣ La construcción de carreteras y la demolición de edificios históricos durante los años 1950 y 1960 eran comunes en muchos países europeos.
- ▣ En Alemania, a menudo decimos que había sido demolida más después de la guerra que durante la guerra.

Los primeros proyectos de calles peatonales

- ▣ Los primeros proyectos aparecieron durante las décadas de 1950 y 1960:
- ▣ En 1955 ya 21 ciudades alemanas tenían calles peatonales.
- ▣ Ciudades de otros países actuaron de la misma manera
- ▣ Den Haag 1960
- ▣ Copenhague 1962 y otras tres ciudades danesas (Aalborg, Holstebro y Randers) en 1963
- ▣ Estocolmo 1962
- ▣ Bolonia 1968

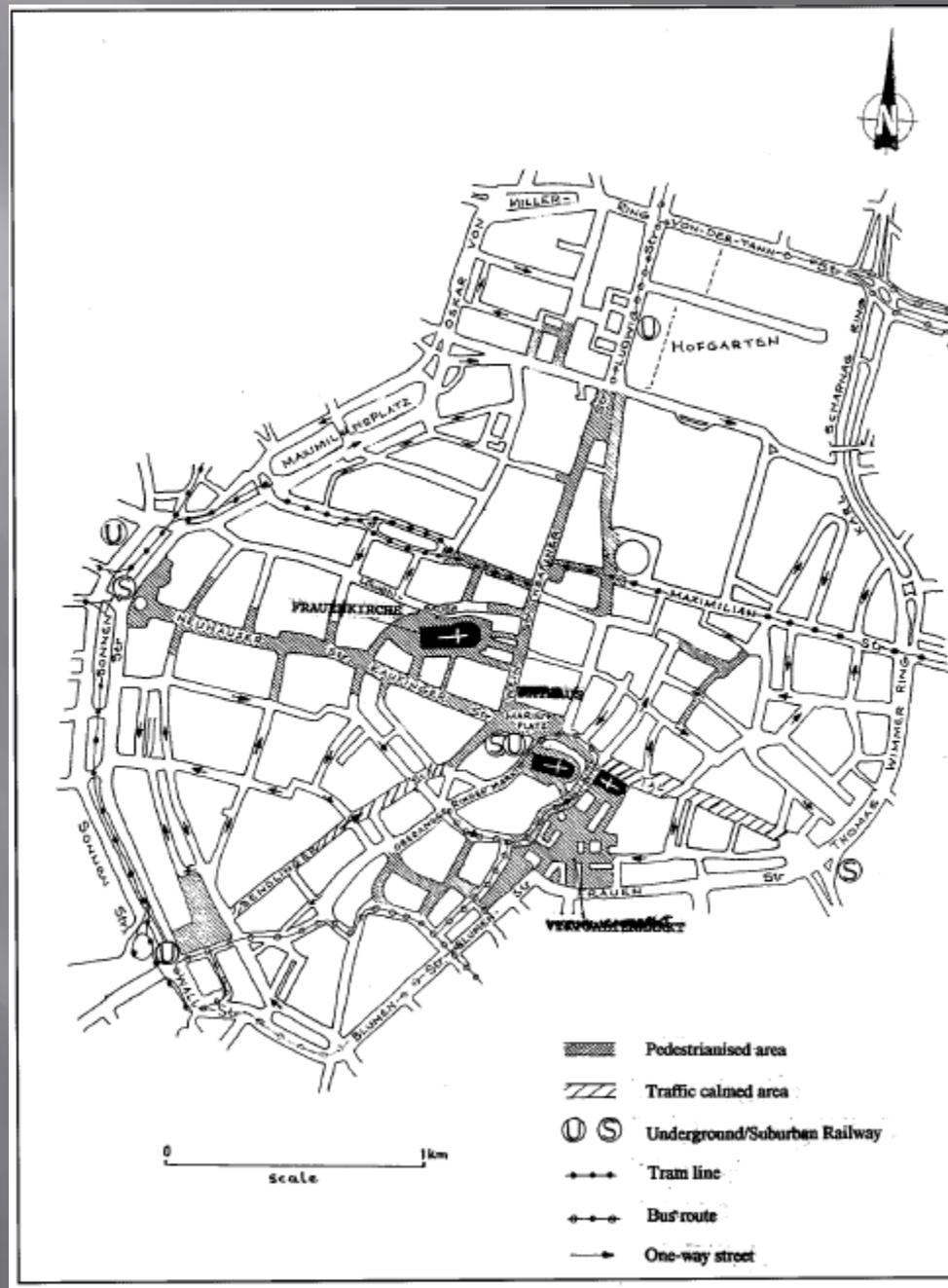
El gran cambio

- ▣ Llegó con Munich en 1972 para los Juegos Olímpicos - pero la decisión política fue tomada años antes.
- ▣ Consistió en un sistema de transporte público mejorado y moderno, que entró directamente en el centro de la ciudad **y permitió la gran escala de zonas de peatonales.**

Crítica

- ▣ Básicamente todos los expertos pensaban que las zonas de peatonales de Munich no podrían funcionar, pero lo hicieron.
- ▣ En un período muy corto el número de peatones diario aumentó entre 1966 -1972 en casi un 70%, aumentando aún más 11 años después, de 120.000 a 200.000 (7,00-19,00).

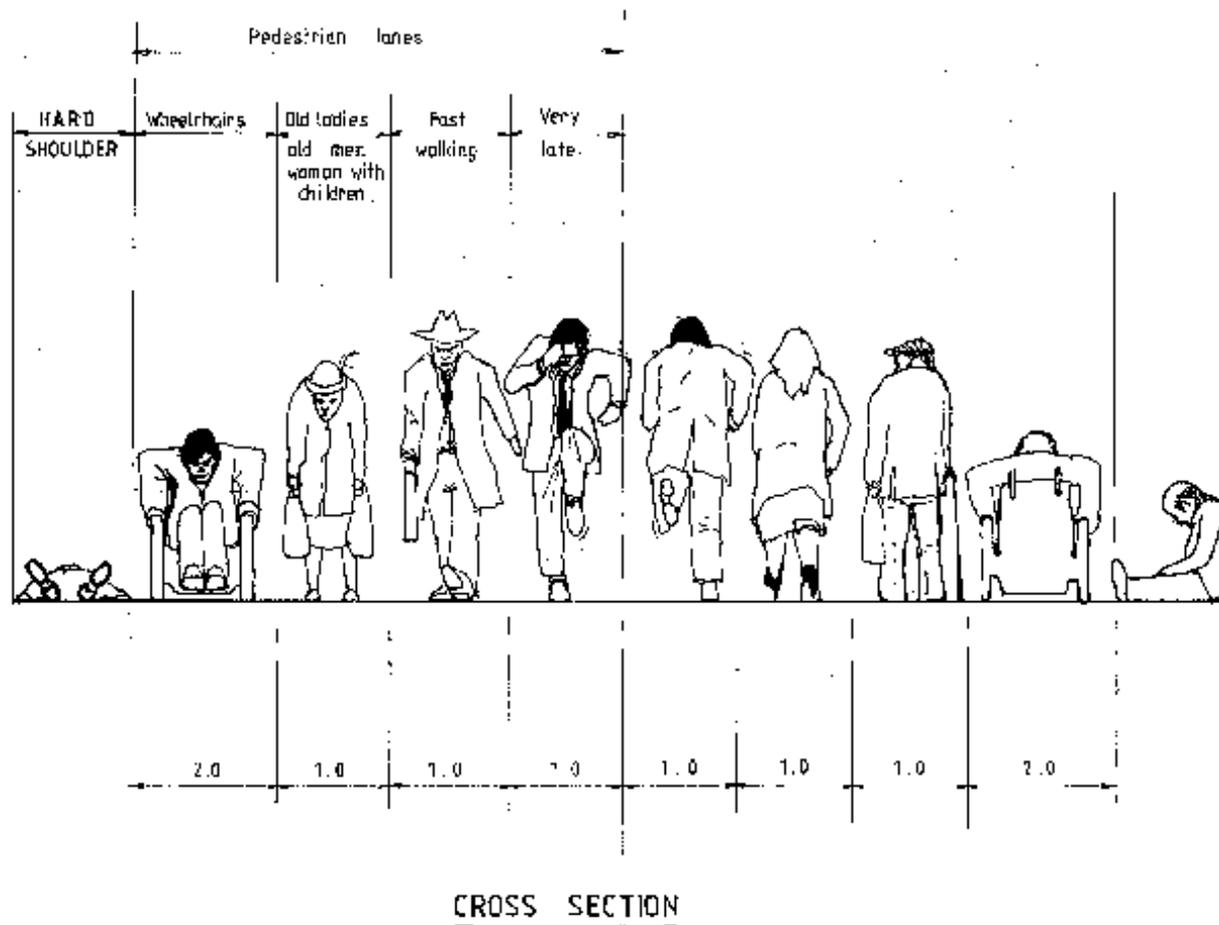
Munich:
Zonas peatonales
en el centro



Impacto

- ▣ Desde muy pronto se comprobó que las zonas peatonales tenían un impacto positivo en el comercio minorista (o venta al por menor). Nadie había pensado en esto antes. El primer estudio al respecto era poco claro, y se mencionaba que el volumen de negocios aumentó en un 40% (¿en un año?). Más tarde se hizo evidente que los precios de alquiler tiendas y los precios de las viviendas aumentaron.
- ▣ El caso de Munich se convirtió en “demasiado éxito”. En la actualidad hay más de un día “demasiados” peatones.

Vía peatonal multicarril





Munich: Weinstraße with Marienhof



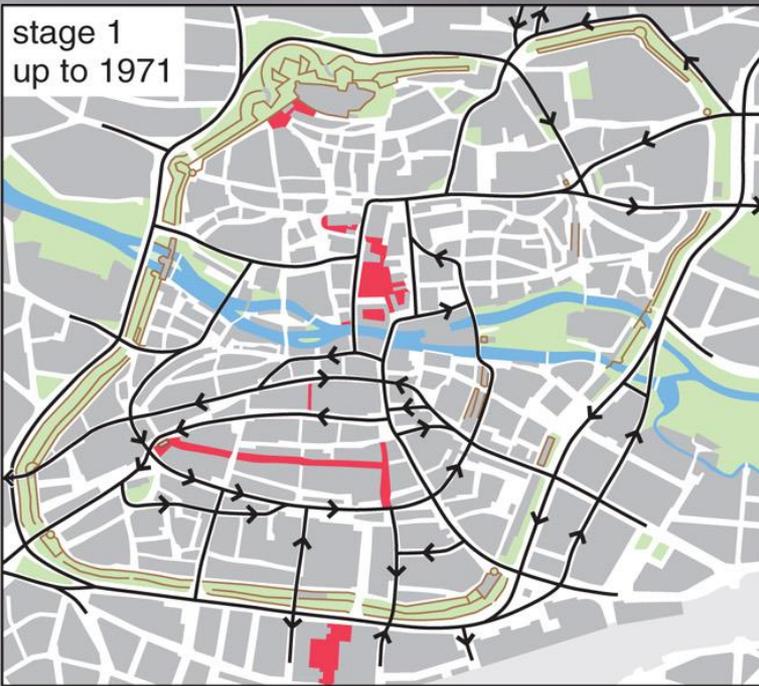
El éxito de Múnich

- ▣ El éxito de Munich influyó en el desarrollo de zonas de peatonales en toda Alemania. Fue la combinación de mejoras en el transporte público y desarrollo de zonas peatonales a mayor escala.
- ▣ Pero hubo críticos que dijeron que esto no era suficiente, y que se necesitaba más para reducir el predominio del coche.

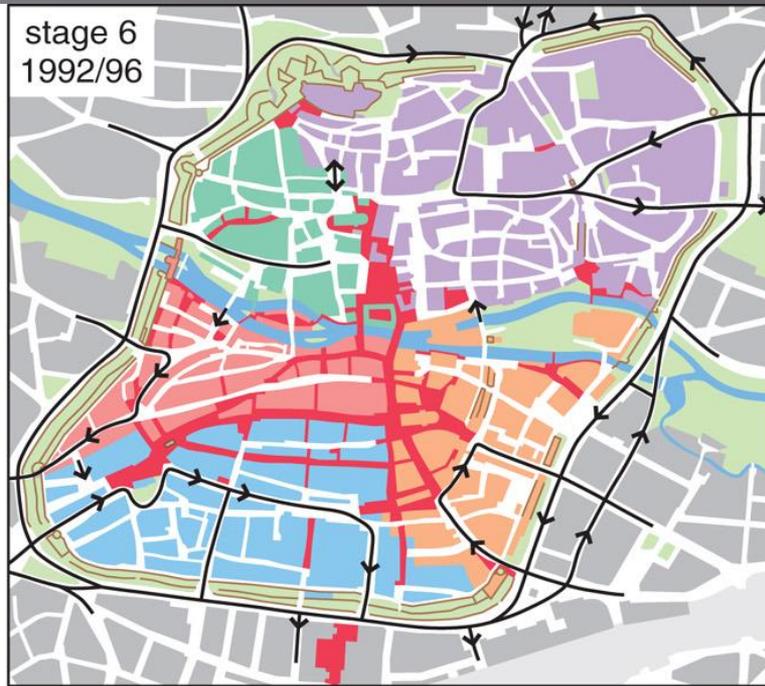
Nuremberg

- ▣ Otras ciudades no sólo copiaron a Munich, sino que, con el tiempo desarrollaron zonas peatonales más grandes y sofisticadas.
- ▣ El ejemplo de Nuremberg (diapositiva siguiente) lo muestra claramente, sobre todo la última imagen (etapa 6, 1992-1996) donde el tráfico de paso ya no está permitido.

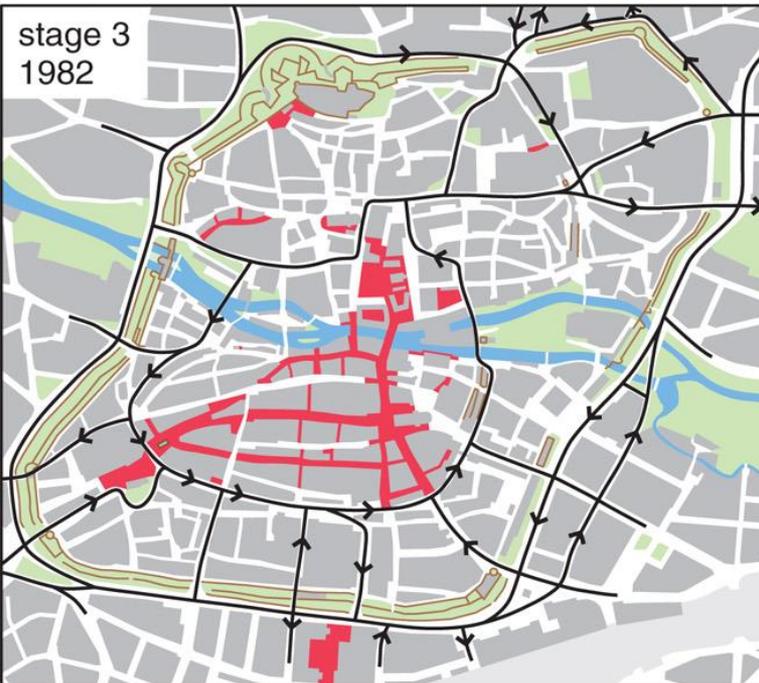
stage 1
up to 1971



stage 6
1992/96



stage 3
1982



-  pedestrian street
-  arterial road
-  one-way road
-  1996 reopened connection
between traffic sectors
-  one-way connection
-  traffic sector

0 500 m

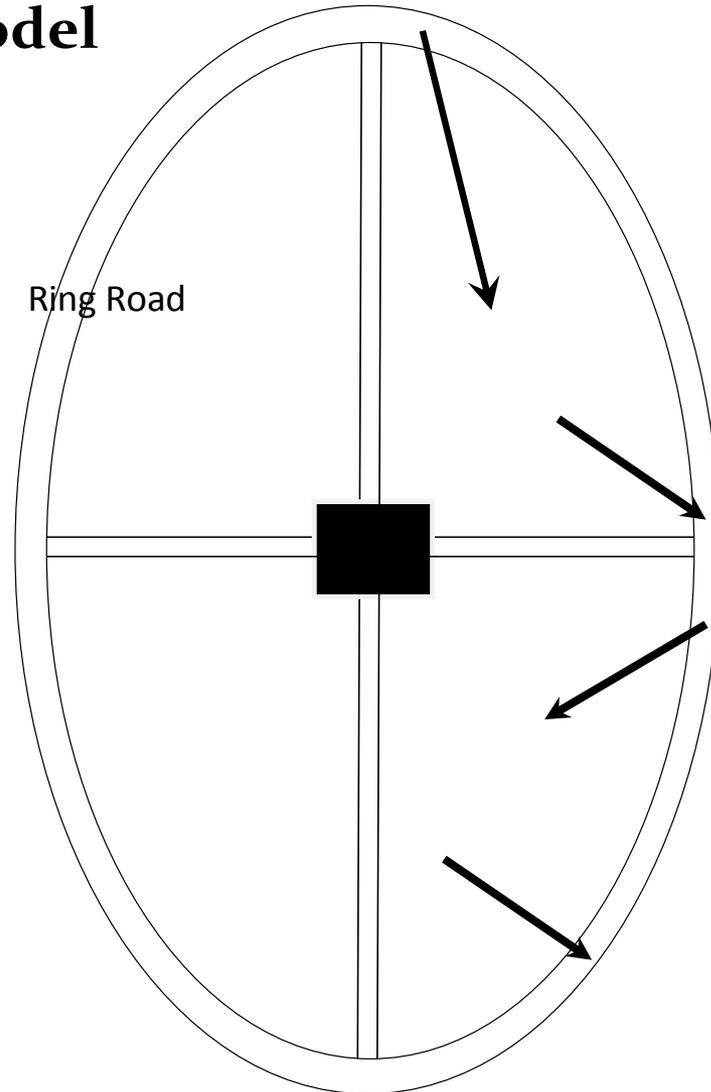


draft: R. Monheim, cartography: J. Breunig

El Modelo de Bremen

- ▣ Este fue implementado por primera vez en el centro de la ciudad de Bremen (Alemania) en 1960. Diez años más tarde se utilizó en Gotemburgo (Suecia).
- ▣ Se divide el centro de la ciudad en 4 células, y el acceso sólo es posible por una carretera de circunvalación.
- ▣ Hoy en día se utiliza muy a menudo, pero más en el exterior que en la propia Alemania.

Bremen Model



Para calmar el tráfico en los Países Bajos

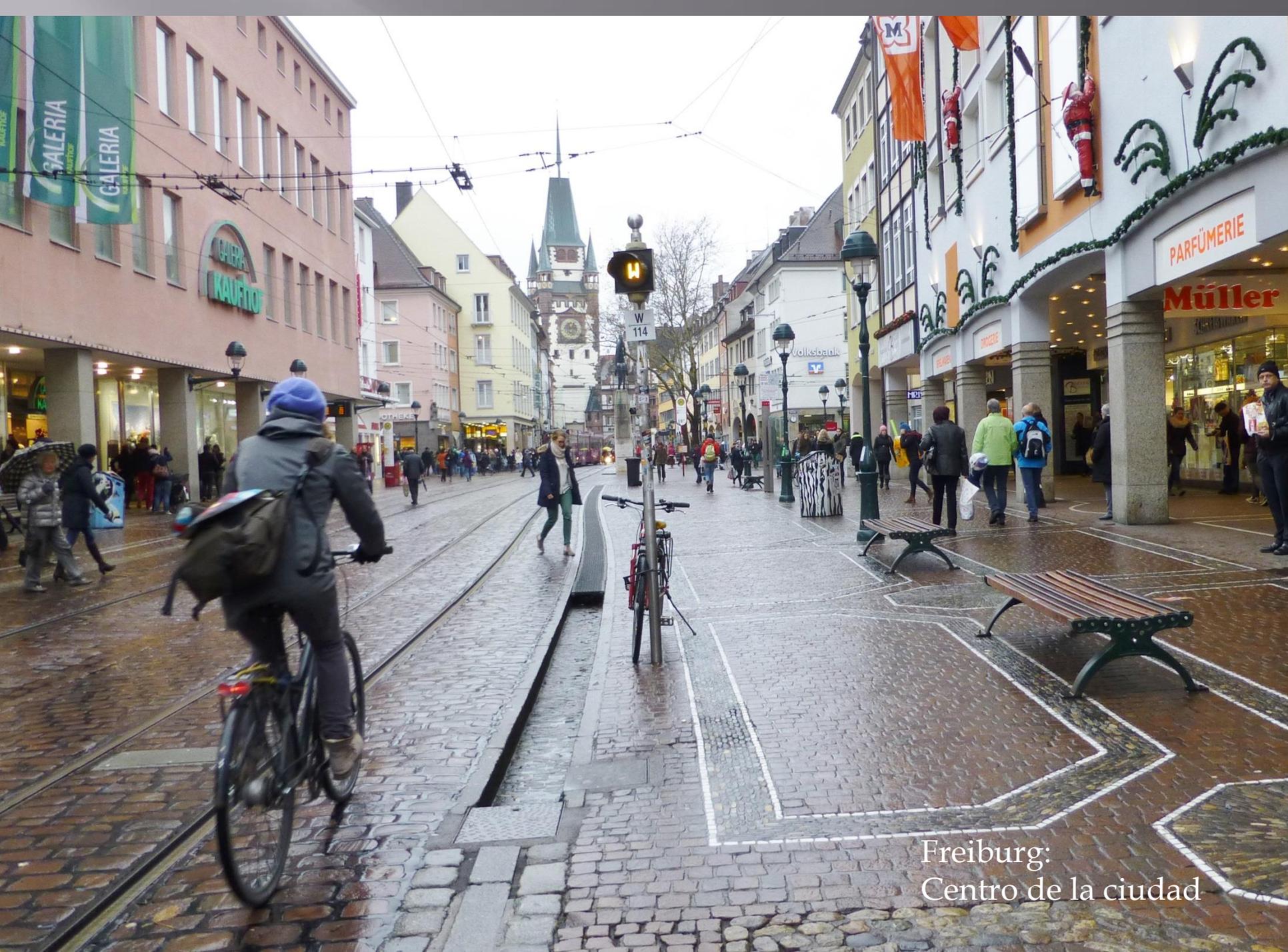
- ▣ Los holandeses experimentaron durante la década de 1960 con calles residenciales. Construyeron cosas "extrañas" en el medio de las calzadas. El primer proyecto en Delft consistió en ubicar árboles en el lado de la calzada. Los conductores de automóviles se sorprendieron, pero no pasó nada y los planificadores desarrollaron más medidas para reducir la velocidad del coche.

Ciudades alemanas copian medidas holandesas para calmar el tráfico

- ▣ Estas medidas fueron copiadas rápidamente en Alemania. A menudo, a gran escala. Se esperaba que la combinación de medidas para calmar el tráfico, las zonas peatonales y las nuevas inversiones en transporte público podría reducir el predominio del coche.
- ▣ Se podría haber hecho, pero no se construyó lo suficiente.

Freiburg

- ▣ La combinación de diferentes medidas para reducir el predominio del coche han hecho de Friburgo la meca de todos los políticos y los planificadores verdes.
- ▣ Muy pocos de ellos saben que durante los años 1960 y 1970 la mayoría de las ideas ya se habían aplicado. Ahora tienen más de 40 años de experiencia.



Freiburg:
Centro de la ciudad

Francia

- ▣ El éxito de las zonas de peatones alemanes y el transporte público también tuvo alguna influencia en Francia. No fue una coincidencia que la primera ciudad francesa que también siguió este planteamiento fue Estrasburgo, en la frontera con Alemania.
- ▣ Estrasburgo también está cerca de Friburgo, la ciudad modelo ambiental en Alemania. Como Vitoria, en España, y Karlsruhe, que desarrolló un nuevo sistema de transporte público, el uso de tranvías en las vías del ferrocarril y trenes en vías de tranvía.

Strasbourg



d'aujourd'hui...

Desarrollo en París

- ▣ Una vez fue un paraíso para los conductores de automóviles. Sin embargo, París se ha desarrollado de forma rápida y radical como la ciudad que más ha restringido el tráfico en Europa.

Las políticas más importantes que se han implementado en París son :

- ▣ Más construcción de vías reservadas para el autobús (un anillo de carril-bus paralelo a las vías de autobús y varios Péripherique que entran en la ciudad)
- ▣ Reducción de carriles de calzada y la ampliación de las aceras a lo largo de muchos paseos y vías principales
- ▣ Itinerarios peatonales independientes, medidas ecológicas para calmar el tráfico (más plantas y árboles) en algunos de los barrios urbanos (llamados quartiers verts)
- ▣ Más vías ciclistas y lugares para alquilar bicicletas
- ▣ La expansión de las zonas de recreo en la ciudad, por ejemplo, la apertura de un gran lido en el Sena en 2006

Las políticas más importantes que se han implementado en París son :

- ▣ El cierre al tráfico de algunas calles los domingos
- ▣ La autopista urbana a lo largo del Sena (3,3 kilómetros) se ha cerrado por completo desde (fase de prueba de 6 meses) Septiembre de 2016.
- ▣ Desde 2016, hay calles libres del coche (alrededor de 650 km), el primer domingo de cada mes, incluyendo los 8 carriles de los Champs Elysées

Las políticas más importantes que se han implementado en París son :

- ▣ Las zonas peatonales
- ▣ Hay muchas vías peatonales en París, especialmente alrededor de Les Halles. Alrededor de 32 kilómetros para toda la ciudad en 2006.
- ▣ Esto se ha incrementado aún más durante los últimos 6 años, pero todavía no he calculado exactamente cuánto.

Impacto de las medidas de reducción de uso del coche en París e Il de France

Modo (laborables)	2010 (%)	2013 (%)	Ile de France (2014)
Peatón	46.6	48	39
Transporte público	33.5	36	20
Coche y moto	16.2	13	38
Bicicleta	2.7	2	3

Stif 2014,

<http://sootfreecities.eu/measure/traffic-mobility>, accessed 134.190.2016e

Distribución modal de caminar en Valencia es 45% (2014)

Avenue Jean Jaurès, Paris -
2006



La recuperación
de las vías férreas
es difícil



Paris Plage



Calles libres de coches también han comenzado a ser un tema candente en los Estados Unidos, especialmente en Nueva York.



New York City - Manhattan

Cambio en la Política

- ▣ Michael Bloomberg (Alcalde 2002-2013) cambió las políticas de transporte en la ciudad de Nueva York por completo. El nuevo alcalde Bill de Blasio ha mantenido la dirección para hacer de Nueva York una ciudad más verde.
- ▣ Los principales cambios fueron:
- ▣ Área cerrada al tráfico alrededor de Broadway y Times Square (cinco cuadras) en 2009
- ▣ Más de 76 nuevas plazas se han creado desde 2006.

Vision 0

- ▣ El número de accidentes en la ciudad de Nueva York es alto en comparación con otras ciudades en el extranjero. En Nueva York son muy ambiciosos y apuntan a una visión 0 - significa que no hay accidentes en absoluto - es el objetivo a largo plazo para la ciudad.
- ▣ El desarrollo de superbloques en Barcelona también es conocido en Nueva York como la calle lay-out. Su aplicación está siendo considerado en el departamento de planificación y en el New York Times.

Times Square



The Flatiron Building:
5th Avenue and
Broadway





Broadway (near 17th St)

Observaciones finales

- ▣ En todas partes uno puede ver que las ciudades están cambiando, y son los lugares donde se va a reducir sustancialmente el tráfico.
- ▣ Las principales razones por las cuales esto se lleva a cabo son porque se desea una reducción de:
 - ▣ La contaminación del aire ,
 - ▣ accidentes
 - ▣ viajes en coche
 - ▣ espacio vial para dar este espacio a los ciclistas, transporte público y peatones.

Hay un montón de políticas para hacer esto

- ▣ Las zonas peatonales
- ▣ Espacio compartido (shared space)
- ▣ Reducción de la velocidad del coche
- ▣ Los cierres de calles
- ▣ Reducción de aparcamiento en la calle
- ▣ Carriles para bicicletas y ciclovías
- ▣ Más espacios verdes y plazas
- ▣ Aceras más anchas

Al Final

- ▣ Más inversión y nuevas ideas para fomentar el transporte público.
- ▣ Cuáles son las políticas correctas depende de los objetivos de la ciudad.
- ▣ Muchas gracias por su atención !