

0

1

Marzo  
2026

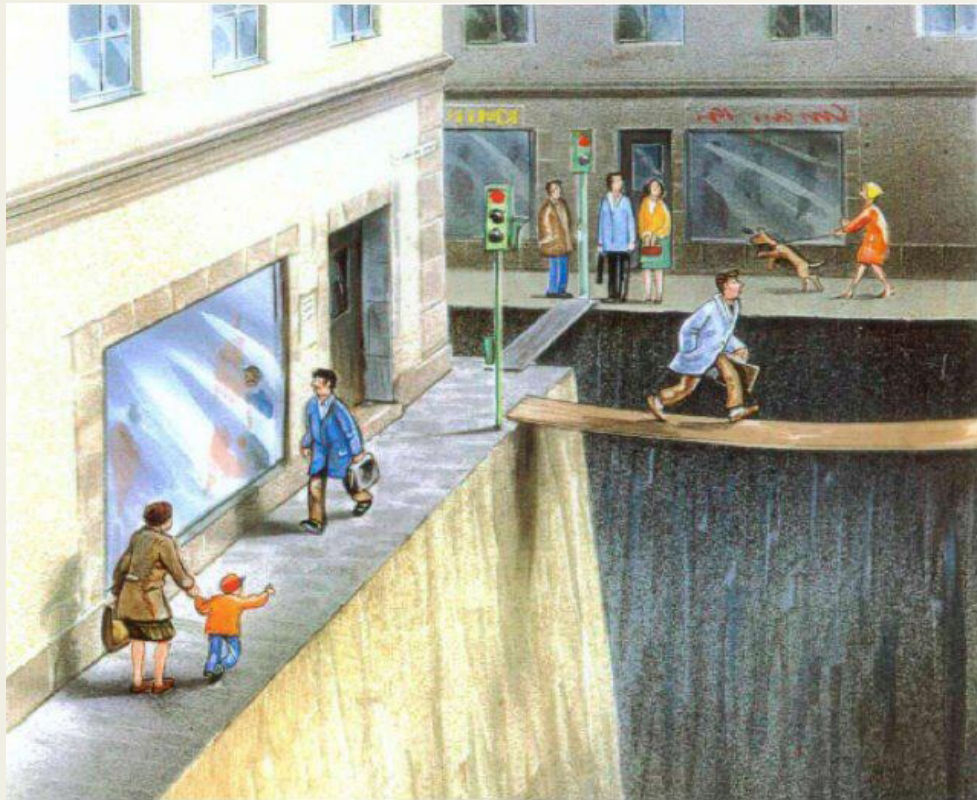
**Decálogo  
para humanizar  
las calzadas  
de las calles**

Màrius Navazo

**Cuadernos  
de gea 21**

# “ Decálogo para humanizar las calzadas de las calles

© Karl Jilg, c. 2000



Mucho se habla de la necesidad de diseñar pueblos y ciudades prioritariamente para las personas –en contraposición a los vehículos, especialmente coches y motos.

Ahora bien...

**¿cómo se  
concreta que  
las calles  
sean para las  
personas?**

En primer lugar, es necesario un urbanismo de densidades y mezcla de usos que propicien la presencia de gente en las calles y el atractivo de las plantas bajas. En segundo lugar, fácilmente se pensará en la necesidad de ampliar aceras y que estas dispongan de luz, sombra, vegetación, bancos, fuentes, etc.

Ahora bien, hay un elemento que generalmente se olvida, pero que también resulta imprescindible abordar: las calzadas de nuestras calles. Es decir, si las calles tienen que ser prioritariamente para las personas, no podemos mantener el mismo diseño y gestión de las calzadas que hemos heredado hasta hoy, dejando esta parte de la sección ajena a la necesidad de humanización de las calles. Contrariamente, las calzadas también deben de empaparse de esta nueva mirada y no pueden constituirse en una franja excepcional donde las reglas sean absolutamente otras, y hasta contradictorias con la voluntad de humanizar las calles. De hecho, por muy maravillosas que pudieran llegar a ser las aceras, por mucho que se ampliaran suprimiendo carriles de circulación o estacionamientos, si se deja

intacta la mirada sobre cómo deben de ser las calzadas, difícilmente se podrá hablar de un cambio de paradigma; puesto que seguirá existiendo un foso en el mismo centro de la calle. Por lo tanto, las calzadas también deben ser cuestionadas y repensadas.

Tal y como las conocemos hoy, las calzadas se han diseñado como pequeñas carreteras insertadas dentro del ámbito urbano. Por eso tienen las mismas reglas de funcionamiento (sentidos únicos por carril, prioridad de los vehículos excepto en pasos de peatones, prioridades preestablecidas en las intersecciones, etc.) y el mismo paisaje (flechas direccionales, líneas de detención, pictogramas de stop y ceda, señalización vertical que anticipa acontecimientos, etc.).

Sin embargo, las calzadas deben de ser humanizadas a través de replantear al menos los tres aspectos que muestra la siguiente tabla: como afrontan la incertidumbre propia del mundo social en el que se insertan, qué velocidades inducen y a quién otorgan prioritariamente la capacidad y accesibilidad de transporte.

	<b>CALZADAS CONVENCIONALES</b>	<b>CALZADAS HUMANIZADAS</b>
<b>Incertidumbre del mundo social</b>	Pretenden borrar la incertidumbre del entorno urbano en el que se insertan	Subrayan la incertidumbre que debe reinar en el mundo social que habita las calles
<b>Velocidades vehículos</b>	Incitan velocidades elevadas de circulación (50 km/h)	Inducen velocidades reducidas de circulación (20-30 km/h)
<b>Capacidad y accesibilidad</b>	Maximizan la capacidad y la accesibilidad de vehículos privados motorizados	Maximizan la capacidad y accesibilidad de los modos que menos congestionan las calzadas y con mayor potencial de desplazar personas: bicicletas y transporte colectivo, fundamentalmente.

Estos aspectos (incertidumbre/velocidades/capacidad-accesibilidad) pueden concretarse de distintas maneras para avanzar hacia unas calzadas más humanas. Y el objeto del presente escrito es, precisamente, bajar la escala de detalle y realizar una propuesta propia sobre como concretarlos.

La propuesta que aquí se presenta se centra exclusivamente en calzadas de un único carril de circulación, dejando de lado las calles con más de un carril o sentido. De hecho, todo lo que aquí se propone también sería igualmente válido para cualquier calle 30, independientemente del número de carriles.

Pero, para comenzar, acotémoslo al caso más simple. Además, en la mayoría de pueblos y ciudades (excepto en las más grandes), las calles de un carril de circulación constituyen la práctica totalidad de calles y, generalmente, conforman grandes sectores urbanos donde aplicar lo que aquí, a continuación, se propone.

En concreto, la presente propuesta de humanización de las calzadas de nuestras calles se articula en base a las diez medidas que se desarrollan a continuación.

<b>MEDIDAS PARA HUMANIZAR LAS CALZADAS</b>	<b>Subrayar incertidumbre mundo social</b>	<b>Inducir velocidades reducidas</b>	<b>Capacidad y accesibilidad para modos que no congestionan</b>
01 Minimización de la señalización vertical y horizontal para aumentar los códigos sociales de la comunicación	■	■	
02 Nueva regulación de las intersecciones: prioridad de paso según orden de llegada, pero con prioridad de los peatones	■	■	
03 Despenalización de los cruces de peatones en cualquier punto	■		
04 Permitir cruzar en rojo a peatones, bicis y VMP	■		
05 Permitir andar por la calzada en calles con aceras estrechas	■	■	
06 Apagar las luces de todos los vehículos		■	
07 Calmado del tráfico		■	
08 Reducir la accesibilidad de la red de calles desde la perspectiva del tráfico motorizado			■
09 Bicis en contra sentido por defecto		■	■
10 En caso de accidente, responsabilidad en función del peligro del modo de transporte	■	■	■

# Decálogo

## 01 Minimización de la señalización vertical y horizontal para aumentar los códigos sociales de la comunicación

La señalización constituye una de las principales herramientas que la ingeniería del tráfico ha empleado para introducir predictibilidad en las calzadas. Con la señalización, las personas que conducen vehículos (¡y también las que no!) pasan a regirse por lo que establecen las señales: pueden pasar, deténganse, no podrán girar a la derecha, reduzcan la velocidad, etc.

A su vez, la señalización anticipa acontecimientos. Por ejemplo, antes de llegar a una intersección sin stop ni ceda, los vehículos pueden seguir corriendo porque se saben con la prioridad anticipadamente. Por lo tanto, la señalización permite que las personas conductoras confíen en el entorno que atraviesan e, incluso, permite mantener velocidades elevadas donde no sería posible si no hubiera señalización. Y si bien esto puede tener aspectos positivos en carreteras interurbanas, en entornos urbanos la (falsa) confianza en un entorno (impredecible) resulta inapropiada y el mantenimiento de velocidades elevadas indeseable.

Así pues, el sistema de señalización heredado ha impuesto al medio urbano un modelo de comportamiento que beneficia a coches y motos –al aumentar la predictibilidad del entorno y evitarles, por ejemplo, muchas frenadas–, pero a costa de erosionar los códigos sociales y la comunicación visual o verbal –propia de las velocidades no motorizadas y del mundo social.

Por lo tanto, con el objetivo de reducir la señalización y los efectos negativos que aquí se han señalado para nuestras calles, se proponen las siguientes medidas:

- Eliminar las señales de prioridad en las intersecciones (véase siguiente apartado).
- Eliminar las señales que informan de giros prohibidos u obligatoriedad de giros en las intersecciones. Esto comportaría que los vehículos llegarían hasta la misma intersección sin información, teniendo que avanzar cautelosamente o pararse para averiguar en qué direcciones se puede proseguir la marcha (comprobando la existencia de señales R-101 de entrada prohibida al llegar a la misma intersección).
- No duplicar la señalización horizontal con la vertical. De hecho, para asemejar lo mínimo posible las calzadas urbanas con las carreteras, apostar prioritariamente por la señalización vertical. Así, por ejemplo, si ya existe una señal R-101 de entrada prohibida en un extremo de la calle, las flechas direccionales pintadas en blanco a lo largo de la calzada resultan innecesarias.



Flechas direccionales a suprimir. El sentido de circulación de las calles queda regulado a través de las señales R-101 de entrada prohibida. Y los posibles giros en una intersección deben averiguarse al llegar a ella y comprobar la existencia de señales R-101.

## **02 Nueva regulación de las intersecciones: prioridad de paso según orden de llegada, pero con prioridad de los peatones**

Estrechamente relacionado con el punto anterior, uno de los principales códigos sociales que ha eliminado la señalización es aquel según el cual, en un cruce, generalmente pasa primero quien llega primero. Más concretamente, los cruces urbanos antes de la llegada del coche a nuestras calles funcionaban por contacto visual, combinado con cortesía y acuerdo. Y estas son aún las reglas en las zonas peatonales, donde personas y vehículos se cruzan sin semáforos, líneas de detención, ni tampoco siguiendo la supuesta prioridad a la derecha. Por lo tanto, resulta necesario que aquellas reglas desterradas vuelvan a arraigar, y que sean los vehículos quienes comiencen a jugar las reglas de lo propiamente urbano (y no al revés, como en la actualidad).

En concreto, pues, se trataría de la regulación «prioridad según orden de llegada» (en inglés se conoce como *filter in turn*), la cual obliga al contacto

visual y el acuerdo entre las distintas personas de la vía. Pero para nuestro caso urbano resultaría necesario aplicar una excepción de oro: las personas a pie tendrían siempre la prioridad. Por lo tanto, la preferencia según llegada regiría sólo entre los vehículos (bicicletas y VMP incluidos). Y la absoluta prioridad de las personas a pie, evidentemente, les permitiría cruzar la intersección en cualquier sentido –incluso en diagonal, para trazar el camino más corto.

A su vez, la abolición de toda prioridad entre vehículos obligaría a tener que pisar el freno reiteradamente a lo largo de una calle: como mínimo, en la proximidad de cada intersección y sin excepción. Por lo tanto, se convierte en una medida de calmadro del tráfico y seguridad vial muy económica y de primer orden.

Por todos estos motivos, se propone establecer por defecto esta nueva regulación de las intersecciones urbanas entre calles de un único carril –salvo casos excepcionales en que, por algún motivo, se considere necesario señalizar prioridades. Además, en sintonía con el apartado anterior de minimización de la señalización, cabe subrayar que con esta nueva regulación desaparecen en las intersecciones toda la señalización vertical asociada, las líneas de detención, pictogramas de stop y ceda, así como un número colosal de pasos de peatones. Más información en [este artículo anterior](#).



Con la nueva regulación por defecto, la única señalización que se mantendría en esta fotografía sería la discreta señal vertical R-101 de entrada prohibida. Todo el resto de marcas viales y señales verticales desaparecerían.

### 03 Despenalización de los cruces de peatones en cualquier punto

En calles con calzada –es decir, que no sean de plataforma única–, los peatones deben poder cruzarla en cualquier punto. Ahora bien, a diferencia de las plataformas únicas, sólo tendrán la prioridad en estos casos:

- En todas las intersecciones entre calles de un carril (tal y como se ha expuesto en el punto anterior).
- En todos los pasos de peatones que sigan existiendo (por ejemplo, a medio tramo de calle, en intersecciones con calles de más de un carril, etc.).

Así, en el resto de puntos de una calle también debe ser posible cruzar la calzada por parte de los peatones, aunque sea sin prioridad. Esto exige redefinir el artículo 124 del Reglamento General de Circulación que establece que, si existen pasos para peatones, los peatones deben cruzar por ellos, y no por las proximidades.

De hecho, la ciudad de Nueva York ya despenalizó el año 2024 cruzar las calles fuera de los pasos de peatones y puntos semaforizados (más información en [este artículo de Christian Kisters](#)).

Esta medida resultaría adecuada, desde el inicio, para todas las calles e independientemente del número de carriles.

### 04 Permitir cruzar en rojo a peatones, bicis y VMP

El Reglamento General de Circulación establece en su artículo 124 que los peatones deben obedecer el semáforo. Sin embargo, la ciudad de Nueva York también despenalizó el año 2024 el cruce en rojo por parte de los peatones. Es decir, cruzar en rojo no otorga prioridad alguna, pero está permitido (o, en otras palabras, no está prohibido).

Desde una nueva perspectiva de las calles, deberían desaparecer todos los semáforos de las calles 30 y, consecuentemente, de los pueblos y ciudades 30 (véase [este artículo anterior](#)). Ahora bien, en caso de existir algún semáforo, estos deben ir destinados fundamentalmente a los vehículos motorizados. Puesto que estos son la fuente que genera el peligro y los que menos están expuestos al riesgo que generan, los vehículos motorizados no pueden saltarse los semáforos y deben obedecerlos en todo caso.

En cambio, el rojo de los semáforos para los peatones debería entenderse simplemente como la advertencia de que no se goza de prioridad en ese momento. De hecho, esto sería normalizar la situación que se da en muchos casos (¡afortunadamente!), donde la gente hace caso omiso del rojo y no espera a que el semáforo se ponga en verde si consideran seguro pasar.

Y en el caso de bicicletas y VMP el rojo debería entenderse como un ceda el paso al resto de vehículos y peatones que circulan.

Esta medida también resultaría adecuada, desde el inicio, para todas las calles e independientemente del número de carriles.

## 05 Permitir andar por la calzada en calles con aceras estrechas

¿En cuántas calles de nuestros pueblos y ciudades no se anda por la calzada porque las aceras son muy estrechas? De hecho, ya no es que sean simplemente estrechas: es que hoy en día son calles fuera de normativa porque incumplen la legislación vigente en materia de accesibilidad.

Por lo tanto, y reconociendo que la ampliación de aceras hasta el mínimo legal de 1,80 m libre de paso no va a suceder de la noche a la mañana, cabría esperar una cobertura legal para aquello que acontece desde hace décadas de forma cotidiana, dejando de considerar una ilegalidad que la gente ande longitudinalmente por las calzadas de las calles con aceras insuficientes.

Se podría reflexionar sobre si en estos casos las personas deben gozar de prioridad o no, o bien sólo en caso que ya se haya bajado a la calzada, o sólo en caso que no bloqueen la circulación de vehículos, etc. Se puede reflexionar sobre todo ello y más, matizando diferentes casuísticas. Pero, sobre todo, es necesario afinar algún tipo de solución por defecto para dar cobertura a esta situación cotidiana, surgida en el pasado por una insuficiencia de las aceras y considerada, ahora ya, una ilegalidad en el ancho de estas.



Personas andando por la calzada en Sabadell (225.000 habitantes).

## 06 Apagar las luces de todos los vehículos

La obligatoriedad de la iluminación nocturna en los vehículos complementa la iluminación propia de las calles. Ahora bien, mientras que la iluminación de las calles es más que suficiente para desplazarse a las velocidades propias de los modos no motorizados, resulta insuficiente para circular a grandes velocidades (50 km/h). Por este motivo, en su día, se decidió que los vehículos incorporaran una iluminación complementaria que les permitiera ver (¡y ser vistos!) con claridad a grandes distancias dentro del ámbito urbano. De hecho, se decidió simple y llanamente ¡usar los mismos focos que se emplean en una autopista circulando a 120 km/h!

	LUCES DEL COCHE ENCENDIDAS	LUCES DEL COCHE APAGADAS
Vista en planta		
Vista desde detrás del volante		
Vista de un peatón		

Esta iluminación complementaria lo que consigue fundamentalmente es que (también) sea posible circular rápido de noche. Eso sí, incrementando aún más (respecto el día) la inseguridad de los modos no motorizados, puesto que resultan inclusive más invisibilizados. Es el caso de las bicicletas y VMP, que circulan por la calzada sin unos faros de gran potencia como el resto de vehículos. Y, especialmente, de los peatones cuando cruzan la calzada (desprovistos, evidentemente, de toda luz). Por lo tanto, los focos de los coches no están al servicio de la visibilidad, sino básicamente de su velocidad.

Ahora bien, en las calles, personas y vehículos tienen que ser vistos en cuanto lo que son, es decir, en cuanto que constituyen un volumen, un bulto. Para eso están las farolas. En cambio, en el mundo interurbano (sin farolas y, sobre todo, con velocidades elevadas de circulación) sí que resulta conveniente que los vehículos sean identificados como focos desde la distancia. Por lo tanto, la entrada a núcleo urbano debería ir asociada a la obligación de apagar las luces: para inducir velocidades reducidas de circulación y, sobre todo, para que los coches no ahonden aún más en su acción de volver vulnerables a VMP, bicicletas y personas a pie. Más información en [este artículo anterior](#).

Esta medida debería aplicarse, desde el inicio, para todas las calles e independientemente del número de carriles.

## **07 Calmado del tráfico**

Evidentemente, las diferentes estrategias de calmado del tráfico son más que bienvenidas para redefinir las calzadas de unas calles pensadas para las personas. Especialmente, aquellas medidas que a la vez que reducen las velocidades de los vehículos mejoran el confort de la movilidad a pie, como los pasos de peatones sobreelevados.

## **08 Reducir la accesibilidad de la red de calles desde la perspectiva del tráfico motorizado**

También son bienvenidas las diferentes medidas que consiguen reducir el tráfico de paso motorizado por la gran mayoría de calles, dejando sólo una minoría de calles para ello. De esta manera, se jerarquiza la red y se reduce su accesibilidad desde la perspectiva del tráfico motorizado. Hay que garantizar, sin embargo, que las calzadas ofrezcan una accesibilidad elevada para los desplazamientos en bicicleta, para evitarles rodeos y alargamientos de su recorrido, tal y como sería el caso de la fotografía adjunta.



Ejemplo de bloqueo de la calzada que reduce la accesibilidad de la red de calles a los vehículos motorizados, sin reducir la accesibilidad de los modos no motorizados. Estos bloqueos se pueden acompañar de la nueva señal S-15a de calzada sin salida excepto para peatones y ciclos.

## 09 Bicis en contra sentido por defecto

El peatón y la bicicleta, en tanto que modos de propulsión humana, deberían realizar sus itinerarios siempre por el camino más corto. Sin embargo, como las bicicletas son vehículos, están obligadas a seguir los sentidos de circulación pensados para el tráfico motorizado, resultando que muchas veces deben alargar las distancias de recorrido.

Por lo tanto, es necesario establecer por defecto que las bicicletas puedan circular en sentido contrario al resto de vehículos (excepto que se indique lo contrario). En la mayoría de calles de un único carril hay suficiente espacio para que se cruce una bicicleta con un coche en condiciones de seguridad (sobre todo si se piensa en velocidades reducidas como las que queremos en nuestras calles, claro). De hecho, el propio cruce de una bici y un coche en un mismo carril se convierte en un elemento de calmado del tráfico.

En relación a esta cuestión se podrían afinar y desarrollar diversos aspectos que regularan en qué condiciones deben darse estos cruces. Por ejemplo, si es mejor que la bicicleta circule siempre del lado del conductor o no, en qué lado debe circular la bici en caso de existir un cordón de aparcamiento, establecer si el sentido opuesto tiene la misma prioridad o no, como aproximarse a las intersecciones para no incomodar a las personas a pie, etc.

Por último, señalar que podrían incluirse los VMP en esta regulación por defecto, junto con las bicicletas. Ahora bien, como no son vehículos de propulsión humana, aquí se ha optado por excluirlas.



Bicicleta en contra sentido en calle de un carril de circulación.

## **10 En caso de accidente, responsabilidad en función del peligro del modo de transporte**

Por último, las nueve medidas anteriores se entienden mejor y se refuerzan con esta última propuesta: la responsabilidad en caso de accidente de tráfico es mayor (total o parcialmente) en el caso de los vehículos motorizados versus los no motorizados. Y también en el caso de los vehículos no motorizados (bicis y VMP) versus los peatones. En otras palabras, la responsabilidad debe recaer por defecto sobre el modo de transporte que mayor peligro genera (en cuanto potencial para ocasionar daños, dada su masa y velocidad), salvo que se pueda demostrar que realmente no tenía oportunidad alguna de evitar el accidente. El objetivo, en definitiva, es generar un incentivo para que los conductores de vehículos sean mucho más cuidadosos con bicis, VMP y peatones, así como VMP y bicis respecto de los peatones.

De hecho, varios ordenamientos europeos (Países Bajos, Francia, Bélgica, Alemania) ya hace muchos años que incorporan mecanismos de responsabilidad objetiva o casi objetiva que refuerzan la protección de los modos no motorizados, desplazando la carga de la responsabilidad hacia los vehículos motorizados<sup>1</sup>.

## Conclusión

Y hasta aquí el decálogo. En definitiva, estas diez medidas podrían ser adoptadas para reiniciar la reflexión sobre cómo se deben definir las zonas 30. En España, tal y como señala Christian Kisters en su reciente artículo *La zona 30: crónica de una muerte anunciada*, en junio de 2025 ha desaparecido la señal S-30 que definía este tipo de zonas. Como bien se indica ahí, el hecho que contemplara la prioridad peatonal ha provocado que esta señal casi no se haya utilizado durante años y, finalmente, se haya eliminado.

Sin embargo, lo que cabía esperar de la publicación de un nuevo catálogo de señales era que se eliminara la prioridad peatonal en la regulación de las zonas 30, sin suprimir las propias zonas 30. Diferentemente, lo necesario hubiera sido establecer como deben ser las zonas 30 a partir de ahora, sin dejar a pueblos y ciudades huérfanos de esta figura y teniendo que optar sólo entre dos polos: calle convencional o calle de prioridad peatonal. Sobre todo, teniendo en cuenta que las zonas 30 deberían abarcar la mayoría de calles de pueblos y ciudades.

Así, la humanización de las calzadas que aquí se propone podría ser una buena base para comenzar a pensar en la recuperación y definición de las zonas 30. Y ahora que se ha facultado a los titulares de los Ministerios del Interior, y de Transportes y Movilidad Sostenible, para eliminar, modificar e incorporar nuevas señales del catálogo por orden ministerial conjunta (y, por lo tanto, sin necesidad de modificar el Real Decreto del Reglamento General de Circulación<sup>2</sup>) no tendría que ser tan difícil comenzar a pensar en estos planteamientos.

Así que...

## ¿Nos ponemos a ello?

- 
- 1 *Wegenverkeerswet 1994*, art. 185 (Países Bajos); Ley de 21 de noviembre de 1989, art. 29bis (Bélgica); Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 (Francia); *Straßenverkehrsgesetz (StVG)* §7 (Alemania)
  - 2 Disposición final primera del *Real Decreto 465/2025, de 10 de junio* (que modifica el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003).